

Volkvermögen und Steuerlast

Von Dr. Hermann Binde

Es ist leider üblich geworden, die Steuerlast, die das deutsche Volk tragen muß, nicht nur als Ganzes, sondern auch in Hinsicht auf einzelne Teile mit der Steuerlast in anderen Ländern zu vergleichen. So ist uns wiederholt vorgerechnet worden, daß beispielsweise in England vom Tabak und Bier höhere Steuererträge gewonnen werden, obgleich es, wenn es wirklich zuträfe, sich um volkswirtschaftlich nicht vergleichbare Dinge handelt. Es dürfte doch ohne weiteres klar sein, daß ein reiches Volk, wie es im Verhältnis zum deutschen Volk das englische unzweifelhaft ist, für nicht unbedingt notwendige Dinge des persönlichen Verbrauchs mehr Geld ausgeben kann als ein armes Volk. Davon abgesehen wird immer wieder vergessen, daß die Steuerlast auf dem Produktionsertrag ruht, mit diesem sogar hervorgebracht werden muß. Es ist aber ein Unterschied, ob die Steuerlast nur auf dem Produktionsertrag ruht oder zum Teil mit durch den Kapitalreichtum getragen werden kann. Das Volkvermögen Deutschlands wurde vor dem Kriege auf 300 Milliarden Mark geschätzt, während heute die Schätzung nicht über 200 Milliarden Mark hinausgreifen kann. Das Volkseinkommen hat uns mittelbar vor dem Kriege rund 40 Milliarden Mark erreicht, von denen mindestens 8 Milliarden Mark als volkswirtschaftlicher Reinüberschuß zu neuen Kapitalanlagen verwandt werden konnten. Dies Volkseinkommen war mit einer Steuerlast im Reich, den Bundesstaaten und Gemeinden von höchstens 7 Milliarden Mark ausgestattet, wobei nach Einrechnung der Soziallast nicht viel mehr als 8 Milliarden Mark — hoch gegriffen — herauskommen. Dieser Betrag galt damals als sehr hoch, so daß jede neue Steuererhöhung viel leidenschaftlicher bekämpft wurde, als das heute geschieht. Nur darf daraus nicht geschlossen werden, daß wir heute steuerfreundlicher sind, vielmehr ist die Gleichgültigkeit, mit der wir fast jede Umdeutung der Steuerstruktur hinnehmen, darauf zurückzuführen, daß in der Inflation der volkswirtschaftliche Kapitalbegriff in seiner Beziehung zur Produktion stark erschüttert wurde. Soweit die Höhe des Volkseinkommens heute geschätzt wird, liegt sie bei etwa 60 Milliarden Mark, die aber unter Berücksichtigung des gesunkenen Geldwertes nicht viel mehr Kaufkraft besitzen als 36 Milliarden Mark vor dem Kriege. Da auf der anderen Seite die Bevölkerungszahl trotz der Gebietsverluste ziemlich wieder ausgeglichen ist, steht unwiderlegbar fest, daß wir über ein erheblich geringeres Einkommen verfügen als vor dem Kriege. Das ist vor allem das Ergebnis einer Steuer- und Finanzpolitik, die in der Wirtschaft nur noch den Steuerträger sieht, nicht aber die Einrichtung, welche die Lebenshaltungskosten des deutschen Volkes beschaffen muß.

Es steht ebenso fest, daß die Steuerlast im Reich, in den Ländern und Gemeinden zur Zeit die Summe von 17 Milliarden Mark erreicht hat, wobei die Überschneidungen im Rahmen des Finanzausgleichs schon berücksichtigt sind. Zu

dieser Steuerlast kommt eine Soziallast von 65 Milliarden Mark, so daß insgesamt auf dem Volkseinkommen eine öffentliche Last von 23,5 Milliarden Mark ruht. Diese Last wird aber nicht durch ein stark besetztes Volkvermögen gestützt, wie es vor dem Kriege der Fall war, heute aber in England und anderen Ländern erst recht der Fall ist, die Steuerlast muß vielmehr unmittelbar aus dem Produktionsertrag der Wirtschaft geleistet werden. Es steht dazu nicht im Widerspruch, daß heute die Vermögenssteuer mehr einbringt als alle Ergänzungs-(Vermögens-)Steuern in den Bundesstaaten vor dem Kriege. Hier wird ja kein Vermögen als solches besteuert, sondern der Anjah der neuen Kapitalbildung, die deshalb auch nur so geringe Fortschritte aufweist. Jedenfalls ist die Kapitalbildung seit der Befestigung der Währung geringer als die Auslandsverschuldung, die wir in dem gleichen Zeitraum eingegangen sind. Dieser Entwicklung entspricht es durchaus, daß der Ertrag der Reichsvermögenssteuer, der Körperschaftsteuer sowie der Kapitalverkehrssteuer, also jener Steuern, die auf dem Kapitalbildungsprozess lasten, ebenso hoch sind, wie der Zinsendienst für die Auslandsverschuldung. Wenn aber die Steuerlast auf dem Produktionsertrag ruht, so muß sie bei dem Mangel eines größeren Kapitalreichtums sich viel stärker in den Produktionskosten und damit im Preispiegel ausdrücken als in einem mit Kapital gesättigten Industrie- und Agrarstaat. Wer unter diesen Umständen Steuererhöhungen plant — ganz einerlei, ob Verbrauchssteuern oder Besitzsteuern —, wird sehr bald die Erfahrung machen, daß er sich auf diesem Wege neue Einnahmen für die Reichskasse nicht beschaffen kann. Diese Erfahrung wird durch die Ertragsentwicklung bei der Tabaksteuer bestätigt, wobei noch nicht einmal berücksichtigt ist, daß durch die Ertragssteigerung noch nicht die volkswirtschaftlichen Schäden abgegolten worden sind, die sich aus der Erdröpfung einiger tausend ehemals selbständiger Betriebe ergeben haben. Diese Entwicklung wird noch in größerem Umfang, vor allem mit viel größeren volkswirtschaftlichen Nachteilen, auch der Brauindustrie drohen, wenn tatsächlich eine Erhöhung der Biersteuererläge erfolgen sollte. Die deutsche Brauindustrie, die doch fast durchweg inländische Rohstoffe verbraucht, darf nicht nach dem Spiegelbild der Jahresabläufe einiger Großbrauereien beurteilt werden. Es gibt immerhin noch 4000 Brauereien in Deutschland, die als Klein- und Mittelbetriebe anzusprechen sind und insoweit gegebener örtlicher Verhältnisse mit viel höheren Aufkosten arbeiten. Ihre Erdröpfung durch eine Steuererhöhung muß sogar zu soziologischen Umfichtungen, vor allem in Süddeutschland, führen, wo das Bier herkömmlich Nahrungsmittel ist, also kein entbehrliches Genussmittel. Wenn die Klein- und Mittelbetriebe auf dem Lande verschwinden, werden überflüssig gewordene Arbeitskräfte wieder zu Tausenden in die Großstädte gedrängt und dann hier der sozialen Fürsorge zur Last fallen. Die fiskalische Auffassung, daß sich eine einzelne Wirtschaftsgruppe und ihre Produktion besonders zu Steuerobjekten eignen, ist wirtschaftsfeindlich.

General Nobile sucht sich zu verteidigen

General Nobile, der Führer des verunglückten Nordpol-Luftschiffes „Italia“, weilt dieser Tage in Berlin. Vertreter der Wissenschaft, der Gesellschaft und der Presse hörten mit Interesse, was der italienische Forscher ihnen zu sagen hatte. Nobile hat gegenwärtig keinen anderen Ehrgeiz als den, die Weltmeinung über sein gescheitertes Unternehmen zu seinen Gunsten zu wenden. Die ersten Schritte hat er auf diesem Wege schon getan. Vor seinem Berliner Aufenthalt lagen Vorträge, die er in Stockholm und Copenhagen gehalten hat. In Norwegen ist die Stimmung noch sehr gegen ihn. Aber in den genannten nordischen Städten hat er verständnisvolle und sogar beifallsstreuende Zuhörer gefunden. Nobile will die Welt davon überzeugen, daß er das Leben seiner Begleiter nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt hat. Er drückt sich in seiner Muttersprache nur sehr vorsichtig aus. Denn er muß immer damit rechnen, daß seine ausländischen Gespräche in Italien bekannt werden. Und dort will man ihm nicht sehr wohl. Der Faschismus kann es ihm wohl nicht vergeben, daß seine Fahrt nach dem Nordpol so kläglich gescheitert ist, anstatt Italien den erhofften Ruhm zu bringen. Man hat eine Untersuchungskommission eingesetzt. Aber Nobile weiß bis heute noch nicht, wie das Ergebnis ausgefallen ist, obgleich die Kommission die Untersuchung längst abgeschlossen und den Bericht fertiggestellt hat. Mit begrifflicher Spannung hört man Nobile schildern, wie das Unglück sich ereignet hat. Die letzte Ursache hat man mit Bestimmtheit noch nicht ermitteln können. Aber Nobile behauptet mit aller Bestimmtheit, daß ungenügende Vorbereitung oder Fahrlässigkeit nicht die Ursache sein können. Er läßt Professor Behounek für sich sprechen. Der tschechische Gelehrte hat in seinem „Bei Brochhaus in deutscher Uebersetzung“ (Schiener) Buche den Vorgang ganz unparteiisch und einwandfrei geschildert: Kurz nach 11 Uhr kam es zum Unglück. Ich hatte zuerst vor einer halben Stunde die Apparate abgelesen und die Abfahrt, eine Stunde später noch eine Beobachtung zu machen. Dann sollte Kontremoli mich ablösen und ich wollte mich an seiner Stelle oben im Luftschiff niederlegen. Dazu kam es jedoch nicht mehr. Wie ich später erfuhr, wurde einige Minuten vor halb zwölf

festgestellt, daß das Luftschiff plötzlich schwerer als die Luft geworden war. Alessandrini wurde hinaufgeschickt, um die Sperrklappen nachzusehen, die das Ausströmen des Wasserstoffs regeln. Es geschieht nämlich häufig auch in unseren Breiten, daß sich bei Nebel auf der kalten Metalloberfläche der Klappen Reif ansetzt und diese sich dann nicht ganz schließen. Alessandrini hat aber angeblich festgestellt, daß die Klappen in Ordnung waren. Es gibt daher keine andere Erklärung für den großen Gasverlust, den wir erlitten haben müßten, wenn man das rasche Sinken der „Italia“ bedenkt, als daß irgend eine Gastammer undicht geworden war. Das muß zweifellos im Hohl gemeint sein, da das Luftschiff sich dort nach unten neigt.

Dies alles wurde erst später festgestellt, als wir alle Umstände besprachen, die zum Untergang des Luftschiffes geführt hatten. Im Augenblick des Unglücks ging alles so schnell, daß sich niemand der Ursache des Ereignisses bewußt werden konnte. Alessandrini befand sich noch oben im Luftschiff, als Ceccioni die schwere Metallkette hinabzulassen versuchte, die als eine Art Anker zum Landen an der Spitze der „Italia“ hing. Ich stand neben ihm, um ihm behilflich zu sein. Niemals werde ich den verzweifeltsten Ausdruck seines sonst so ruhigen oder lachenden Gesichtes vergessen. Ich sah, wie sich das Luftschiff mit dem Heck nach unten neigte und abwärts rutschte. Alles, was ich hier schildere, ging ungewöhnlich rasch vor sich, da wir in nicht ganz zwei Minuten auf das Polareis sanken. Im letzten Augenblick ersah ich mit der linken Hand das Gelande der Gondel und sah noch einmal hinunter. Der Anblick war grauhaft. Das Eis schien gegen uns zu fliegen und verwandelte sich, je näher wir kamen, aus der ursprünglichen einheitsförmigen Fläche in Hunderte von Eckschollen, die in wildem Chaos durcheinandergeworfen wurden und stellenweise durch Wasserkanäle getrennt waren. Ich zog den Kopf zurück und schloß die Augen mit dem Gedanken: „Jetzt hat alles ein Ende“. Und schon erfolgte in Anprall und gleich darauf ein zweiter. Die Gondel krachte mit greulichen Getöse aufs Eis, bohrte sich tief in den Schnee und ging in Stücke. Mein erster Blick gilt der „Italia“.

Sie geht langsam über uns in die Höhe. Schon verdrängt das Luftschiff in östlicher Richtung im Nebel über uns. Es entfährt sechs Kameraden. Der zweite Blick galt meiner Umgebung, meinen Kameraden. In der Entfernung von einigen Metern lag Nobile mit blutigem Kopfe. Ueber ihn neigt sich Mariano. In der Nähe des Generals lag Ceccioni, der sich nicht rühren konnte und sagte, daß sein linker Fuß gebrochen sei. Der General hatte, wie wir dann feststellten, gleichfalls einen Fuß und eine Handwurzel gebrochen und außerdem eine Rückenwunde am Kopf. Soweit die Schilderung des tschechischen Gelehrten Behounek, die Nobile als durchaus wahrheitsgetreu anerkennt und die seiner Ansicht nach beweist, daß die „Italia“ infolge eines technischen Verjagens abstürzte, gegen das man im Luftschiff auch bei der besten Vorbereitung nicht gesichert sei.

Noch nicht nur durch Untersuchung technischer Dinge sucht Nobile sich reinzuwaschen. Nobile hat eine Rechtfertigungsschrift in der „Union Deutsche Bergsgesellschaft“, Berlin, erscheinen lassen. In dieser Schrift klagt Nobile den toten Malmgreen an. Ueber den Rückflugweg sei er mit Malmgreen in Streit geraten. Malmgreen bejauerte beim Rückflug vom Pol den unmittelbaren Weg auf Kingsbay, Nobile wollte dem starken Gegenwind ausweichen und mit dem Winde fliegen, um am Rande der Jökulle auf Umwegen Kingsbay zu erreichen. Aber: „Malmgreen beharrte auf seiner Ansicht und endlich gab ich nach.“ Hätte Malmgreen auf Nobile gehört, dann wären 26 Stunden härtesten Kampfes gegen heftigsten Gegenwind dem Luftschiff erspart geblieben. Beim Unglück selbst habe sich Malmgreen auch nicht zweckentsprechend benommen. Nobile erzählt, daß man mit ungefähr 100 Kilometer Eigengeschwindigkeit senkrecht gegen starken Gegenwind anstieg. Im Augenblick des Sinkens legt Nobile die Motoren still, ein paar Augenblicke später macht das antriebslose, also steuerlose Schiff eine Wendung von 90 Grad, bekommt den Wind quer, schlägt mit der rechten Böschung der Gondel, die abbricht, auf. Nun aber Nobile wörtlich: „Wie und warum das zustande kam, ist schwer zu sagen... Es ist möglich, daß der kurze Augenblick, in dem Malmgreen sich des bevorstehenden, unabwendbaren Aufschlagens auf das Eis bewußt wurde und das Steuer für Sekunden aus der Gewalt verlor, schon genügt, das steuerlose Luftschiff eine Wendung machen zu lassen, die so stark war, daß der Wind die „Italia“ nunmehr quer traf. Tatsache ist ferner, daß ich in dem Augenblick, in dem Malmgreen das Steuer losließ, schnell zulohnte, in der Hoffnung, das Luftschiff noch auf ein ebenes Schneefeld landen zu können — leider aber erfolgte das Aufschlagen auf das Eis schon einige Sekunden später, so daß mein Eingreifen keinen Einfluß mehr hatte.“

Zu diesen Ausführungen sagt Prof. Behounek: „Zu der Behauptung Nobiles, Malmgreen habe bei der Rückfahrt vom Pol einen falschen meteorologischen Rat gegeben, indem er die Beibehaltung des Südrurses anriet, muß ich sagen, daß dieser Rat unter den gegebenen Umständen der einzig vernünftige war. Nicht nur, daß er dem vorgezeichneten Plan entsprach, denn man wollte ja nach Kingsbay zurück, war er auch der praktischste, denn alle anderen Pläne, womöglich nach Sibirien oder Kanada zu fliegen, müßten bei der damaligen Lage nur als letzte Auswege bezeichnet werden. Bei der Landung in Kanada oder Sibirien hätten wir das Luftschiff zurücklassen und zerbrechen müssen. Außerdem hätten wir genug Betriebsstoff, um bequem Kingsbay zu erreichen. Auch die Auftriebskraft war genügend und die Motoren waren vollständig in Ordnung. Auch die übrigen Vorwürfe gegen Malmgreen, er habe das Steuer im kritischen Augenblick des Sinkens des Schiffes einen Augenblick aus der Hand gegeben und es sei deshalb Nobile unmöglich gewesen, die geplante Landung auf einem ebenen Schneefeld vorzunehmen. Malmgreen habe damit also das Unglück verschuldet, müssen entschieden zurückgewiesen werden, weil sie lächerlich und haltlos sind. Ein toter Kamerad kann sich natürlich nicht mehr wehren, aber was ich über den kritischen Augenblick weiß, ist folgendes: Es ist richtig, daß Malmgreen einen Augenblick das Höhensteuer des Schiffes aus der Hand gab, als es plötzlich zu fallen begann, aber wir waren ja schon nur mehr etwa 20 Meter über dem Eise und es wäre nicht mehr möglich gewesen, das Luftschiff noch wo anders hinzulenken, ganz abgesehen davon, daß die Motoren bereits abgestellt waren und wir in der Lenkung fast vollständig behindert waren. Zwischen dem Loslassen des Steuers durch Malmgreen und dem Aufstoß auf das Eis vergingen nicht mehr als etwa 10 bis 12 Sekunden, denn wir fielen mit einer Geschwindigkeit von 1 1/2 Metern in der Sekunde. Malmgreen kann daher nie und nimmer auch die kleinste Schuld am Unglück gegeben werden, und die Behauptung Nobiles, daß es noch möglich gewesen wäre, das Schiff auf ein ebenes Schneefeld zu lenken, ist ganz sinnlos, denn ein solches Schneefeld konnten wir damals noch gar nicht sehen. Erst nach dem Unglück entdeckten wir in der Nähe eine große ebene Eisscholle, aus der vielleicht eine Landung möglich gewesen wäre, diese aber auch nur dann, wenn wir nicht mit dieser Schnelligkeit gefallen wären. Außerdem ist bei den Eisverhältnissen zu bedenken, daß sich durch Verschlebung des Eises sehr wohl die besagte große Eisscholle erst nachträglich gebildet haben konnte.“

Best unsere Zeitung!

Island rüstet zur Tausendjahr-Feier

Touristen aus der ganzen Welt werden im kommenden Sommer nach Island wallfahren, um den großartigen Festlichkeiten anlässlich der Tausendjahr-Feier Islands beizumohnen. Auch der König von Dänemark hat seine Ankunft zugesagt. Heute schon macht sich eine stieberhafte Tätigkeit in der Hauptstadt Islands, Reykjavik, bemerkbar. Noch nie hat man so viel gebaut, wie im Laufe der Wintermonate. Zum mindesten hundert neue Häuser sind wie aus dem Boden gewachsen. Alte, verfallene Wohnungen sind abgerissen, und es gibt kein einziges Gebäude in der Stadt, das nicht einer gründlichen Reparatur unterzogen wird.

Reykjavik zählt 20 000 Einwohner, macht aber den Eindruck einer sehr großen Stadt, da jedes Haus ein Einfamilienhaus ist, wodurch die Grundfläche der Stadt sehr ausgedehnt ist. Der Islander hält sich an das Prinzip des Engländers auf dem Gebiete der Wohnkultur: „Mein Haus ist mein Schloss“. Der Fremdenmissionar, die im Sommer erwartet wird, ist die Hauptstadt Islands nicht gewachsen, da man mit mindestens 20 000 Gästen rechnet. Heute sind bereits 15 000 Wohnungsbestellungen eingetragen. Der Magistrat hat sich entschlossen, den Fremden, da es nicht anders geht, Zeltwohnungen zur Verfügung zu stellen. Außerhalb der Stadt soll ein mächtiges Zeltlager entstehen. Die Zelte werden so komfortabel wie möglich eingerichtet, um für die Dauer der offiziellen Festlichkeiten, die drei Tage in Anspruch nehmen werden, den auswärtigen Besuchern ein bequemes Quartier zu bieten.

Es wird nicht leicht sein, die großen Menschenmengen von Reykjavik nach Thingvellir, der Stätte des ersten isländischen Reichstages, zu transportieren, obwohl Reykjavik mit Autos gut versehen ist. Die Stadt besitzt 800 Autos und hat für den Sommer noch 200 Automobilen bestellt. Jeden Sommer laufen in Reykjavik vier amerikanische, drei englische und drei große deutsche Dampfer ein.

Die Zahl der Dampfer wird selbstverständlich in diesem Jahre vergrößert. Ein Gyradampfer wird Vertreter der isländischen Emigranten aus Kanada in das Mutterland befördern. Die Festlichkeiten werden ein malerisches Bild bieten. Die Besucher der Festlichkeiten werden Gelegenheit haben, Islander in ihren authentischen Nationaltrachten, Wikingen in uralten Rüstungen und Ritter in schimmernder Wehr, zu bewundern.



1000 Jahre Island

Neue Briefabfertigung der DRG. im Stuttgarter Hauptbahnhof

Am 3. März ist in Stuttgart eine neue Postdienststelle dem Betrieb übergeben worden, die die Aufgabe hat, alle von hier abgehenden Briefe, Postkarten, Druckfachen, Warenproben u. a. abzusortieren, ob sie in Straßenbriefkästen gelegt oder bei Stadtpostämtern eingeliefert werden, zu sammeln und nach entsprechender Behandlung auf die besten Beförderungsmöglichkeiten weiterzuführen. Sie führt die Bezeichnung „Postamt 9 Briefabfertigung“ und ist dem III 1 (Büchsenstraße 2) unterstellt. Ihre Diensträume befinden sich in einem zu diesem Zweck neu erbauten Bauteil des Hauptbahnhofs, der zugleich den Abschluss des Flügels gegen die Kriegsbahn- und Bahnhofsstraße bildet. Der Bau ist um 8 Meter vor die Front des Bahnhofsbauwerks gerückt; an dem Vorprung gegen den Hindenburgplatz liegt der Eingang für das Publikum. Auf der entgegengesetzten Seite ist im Zug der Verhandlung des Güterschuppens ein kleinerer Anbau angeordnet. Der Hauptbau enthält außer der Schaltanlage ausgedehnte Sortier- und Abfertigungsäle in 4 Stockwerken, die durch große Fenster und Oberlichter gut beleuchtet werden, während sich im Anbau hauptsächlich die Verwaltungs- und Personalräume befinden.

Der Bau ist vollständig massiv; die Außenwände gegen den nordwestlichen Bahnhofsplatz sind mit schwäbischem Kalkputz aus den Bräunern im Taub- und Kochertal verkleidet. Die Decken sind in Eisenbeton auf eisernen Stützen und Unterlagern ausgeführt. Da sich in den Betriebsräumen Staud entwickelt, so mußte auf gute Durchlüftung größter Wert gelegt werden; zu diesem Zweck sind zahlreiche Fenster als Schieberfenster ausgebildet. Außerdem haben sämtliche Betriebsräume sogenannte Vorenlüftungswärme, die über den Fenstern eingesaugte Frischluft in ein System von Deckenkanälen verteilt und von hier aus mittelst kleiner Schläuche an die Räume abgibt. Die verbrauchte Luft wird in Abzugsschächten über Dach geführt und natürlich durch einen Erbauort abgelaugt. Das Untergeschoss des Gebäudes hängt unmittelbar mit dem Posttunnel zusammen, der unter den Gleisen hindurch bis zur Ludwigsburgerstraße führt, was betriebstechnisch von großem Wert ist. Der Neubau ist von der Deutschen Reichsbahn auf Kosten der Deutschen Reichspost erstellt worden, der Kostenaufwand betrug 700 000 Mark.

Bei der neuen Dienststelle sind alle Abfertigungsstellen für Briefe nach auswärts zusammengeführt; sie verfügt, um ihre Aufgabe zu erfüllen, über alle erforderlichen Einrichtungen. Einzelne Stücke legt man in den Briefeinwurf an der Außenwand des Gebäudes, von wo aus sie auf ein laufendes Band fallen und in wenigen Sekunden auf einen Briefstapel gelangen. Zahlreiche und umfangreiche Sendungen werden am besten an dem nahe gelegenen Schalter abgeben, wo auch Gegenbriefe, bezahlte Sendungen selbst in die Deckung einer Briefbahn zu legen, die sie unmittelbar der Abfertigungsstelle für solche Sendungen im Untergeschoss zuführt.

Der innere Betrieb der Briefabfertigung bietet viel Bemerkenswertes, da hier von allen Fortschritten der neuen Zeit auf diesem Gebiete Gebrauch gemacht wurde. Die Dienstabteilung ist so angelegt, daß das Zubringen und Stempeln der Sendungen sowie das Abfordern im wesentlichen durch mechanische Einrichtungen bewirkt wird und daß nur das eigentliche Briefabfertigungsamt, das Sortieren der Briefbünde, das Verpacken der Briefbünde den Beamten obliegt. Im Erdgeschoss werden die Briefe usw. — soweit geeignet — mit Maschinen getimpelt und sodann ohne jeden Aufenthalt in den laufenden Behälter eines Förderwerks zum 1. Obergeschoss verbracht, wo die Behälter über den zahlreichen Vorstellertischen kreisen und sich durch eine sinnreiche Anordnung dort selbsttätig entleeren, wo gerade ausgearbeitet ist. Die Briefe in den Richtungsältern werden richtungsweise eingekammert und wandern dann auf einem Laufband zu einer Feinverteilungsstelle, der die Schlachtabteilung unter Aussonderung weiterer Ortsbünde und Verteilung der Briefbünde für die einzelnen Richtungen obliegt. Die Briefbünde werden hier von weiteren Förderbändern in die weitläufige Wendeltreppe abgeseilt, die vom obersten bis zum Untergeschoss des Gebäudes führt und die Bünde für die weitere Verteilung getrennt an fahrbare Behälter im Untergeschoss weitergibt.

Im Untergeschoss befinden sich zahlreiche Gestelle mit aufgespannten Böden. Die fertigen Briefbünde werden dort in die Säcke entpackend den einzelnen Zeimännern verteilt. Die geschlossenen Briefsäcke werden mit Elektrokarten usw. durch den Posttunnel an die Bahnpostwagen der Züge geführt und hier übergeben.

Im zweiten Obergeschoss ist eine weitere Verteilungsstelle und zwar für Druckfachen eingerichtet.

Die Inbetriebnahme der Briefabfertigung bedeutet einen weiteren Fortschritt in der Ausgestaltung der Stuttgarter Posteinrichtungen. Sie kommt namentlich auch dem Dienst in den häufig überfüllten Bahnpostwagen und trägt hierdurch wesentlich zu größerer Sicherheit der Postbeförderung bei.

Der feierlichen Eröffnung wohnten die Abteilungsleiter, der Oberpost- und der Reichsbahndirektion, darunter Präsident Dr. Siegel und Vizepräsident Donold und die Pressevertreter an. Der Präsident der DRG, Stuttgart, Mehner, gab einen Überblick über die Bauverhältnisse und dankte den Bearbeitern der Pläne und den Bauleitern. Stuttgart hat damit wie nur wenige Städte des Reiches eine moderne Anlage erhalten, die noch erweiterungsfähig ist. Bei einem Rundgang machten die schönen Räume und die mechanischen Einrichtungen einen vorzüglichen Eindruck.

Das werdende Weltmuseum der Druckkunst

Von Dr. A. Ruppel, Direktor des Gutenberg-Museums in Mainz

Am das Jahr 1445 geschah zu Mainz am Rhein eine weltgeschichtliche Tat, die beruhen war, das Angeficht der Erde zu verändern. Das große Ereignis bestand in der unsterblichen Tatsache, daß der Mainzer Bürger Johann Gensfleisch, genannt Gutenberg, die Kunst erfand, mit beweglichen, gegossenen Metallbuchstaben die Handschriften, die bisher nur wenig zugänglich waren, mit unheimlicher Schnelligkeit und in schier unbegrenzter Zahl zu vervielfältigen und so das Wissen der Welt zum Gemeingut der Menschheit zu machen. Nicht erst die Entdeckung Amerikas (1492) oder die noch spätere Reformation (1517) leiteten die neue Zeit ein — denn beide Ereignisse hatten nur für einen Teil der Welt und auch nur für Teilgebiete des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens Bedeutung. Die Quelle, aus der das gesamte Leben der Neuzeit in der ganzen Welt Befruchtung und Nahrung erhielt, war die Buchdruckerkunst. Gutenberg's Erfindung ist es gewesen, die das Gesicht der Neuzeit formte und auf die Entwicklung aller Gebiete des menschlichen Lebens den entscheidenden Einfluß ausübte: auf Denken und Sein, Wissenschaft und Kunst, Wirtschaft und Technik.

Die Welt weiß es, was sie diesem Manne schuldet; sie hat daher keine schickliche Gelegenheit vorübergehen lassen, ohne ihm dankbar zu bezeugen, wie er sich ihm zahlreiche Denkmäler, erinnerte sich 1840, 1740 und 1840 in herrlichen Jahrbuchseiten an die Größe seiner Erfindung, feierte im Jahre 1800 seinen 500. Geburtstag und wird in zehn Jahren bei der Halbjahrtausendfeier der Druckkunst (1940) diesem großen Wohltäter der Menschheit keine geringere Huldigung darbringen.

Als lebendiges Erinnerungsmal an den unsterblichen Meister wurde im Jahre 1900 in Mainz das Gutenberg-Museum gegründet, dessen Zweck es ist, alles, was für die Gründung Gutenberg's Zeugnis ablegt, aber auch alles, was die Geschichte der gesamten Druckkunst in allen Kulturländern der Erde betrifft, zu sammeln, zu sichten zu bearbeiten, auszustellen und in wissenschaftlichen Veröffentlichungen weitesten Kreisen bekanntzugeben.

Das Programm des Gutenberg-Museums war seit der Gründung international. Sein Sammel- und Arbeitsgebiet beschränkt sich also nicht auf Gutenberg allein, sondern auf alle Drucker der Welt; nicht auf einzelne Länder, sondern auf alle Länder der Erde; nicht auf eine bestimmte Zeit, sondern auf die gesamte Geschichte der Druckkunst von Gutenberg's Zeit bis in unsere Tage; nicht auf eine bestimmte Druckart, sondern auf alle drucktechnischen Vervielfältigungsmöglichkeiten.

Dieses Programm aber schließt den Anspruch des Gutenberg-Museums in sich, das Weltmuseum der Druckkunst zu sein oder es doch wenigstens zu werden.

In keine andere Stadt der Erde aber gehört das Weltmuseum als nach Mainz. In Mainz wurde kurz vor dem Jahre 1400 im Hofe zum Gutenberg der große Erfinder der Druckkunst als Sproß der altingesessenen Patrizierfamilie der Gensfleisch geboren; in Mainz hat er im Schöfferhof seine unsterbliche Erfindung vollendet; in Mainz stellte er im Jahre 1445 in dem Traument vom Weltgericht den ersten Typendruck Europas her; in Mainz schuf er 1452 bis 1455 in der 42zeiligen Bibel das Meisterwerk der Buchdruckerkunst aller Zeiten; in Mainz, in der Franziskanerkirche, wurde im Februar 1468, was an ihm herblühend war, zur letzten Ruhe gebettet; in Mainz lebt das Andenken an das unvergleichliche Genie in unverminderter Stärke fort; in Mainz erhebt sich sein stolzes Denkmal, das der große Thormaldsen dem größeren Gutenberg schuf; in Mainz lebt und arbeitet seit mehr als einem Vierteljahrhundert das Gutenberg-Museum, das Heimat und Botenhaus aller Drucker der ganzen Welt sein und werden will. Mainz ist also der gegebene Ort für eines Museums, das die Kunst Gutenberg's von den ersten

primitiven Anfängen bis zu ihrer heutigen Vollendung von aller Augen zur Schau zu stellen berufen ist.

Mainz ist die Heimat der Druckkunst. Mag auch in Ostfriesland schon mit Kupferdrückern gedruckt worden sein, als Gutenberg noch ein Knabe war — mögen auch einige die Theorie verteidigen, daß Laurentz Janson Colier in Dordrecht vor Gutenberg Metallbuchstaben gegossen hat; in dem Punkte aber sind alle Gelehrten und alle Kulturvölker einig, daß die Druckkunst, die sich die Welt eroberte, in Mainz erfunden wurde und von Mainz aus ihren Siegeszug über den Erdball antrat.

Das Gutenberg-Museum soll und muß werden: Die Ruhmeshalle der Stadt Mainz für ihren größten Sohn; die internationale Sammelstelle für alle Druckerzeugnisse und Druckgeräte, die für die Entwicklung der Druckkunst von Bedeutung sind; die wissenschaftliche Zentralfstelle für alle Arbeiten zur Geschichte der Buchdruckerkunst in allen Ländern der Erde; die Lehrstätte, an der jeder Jünger des großen Meisters, wo immer in der weiten Welt er auch wohnen mag, sein Herz mit neuem Stolz, seinen Kopf mit neuen Anregungen füllen kann. So soll das Museum dem Buchdruckerlande zur Ehre und zum Ruhm gereichen.

Am 500. Geburtstag Gutenberg's im Jahre 1900 in Mainz gegründet, wurde das Gutenberg-Museum am Johannistag 1901 im kurfürstlichen Schlosse daselbst eröffnet. Ende September 1912 bezog es in den Neubau der Stadtbibliothek in der Rheinshalle über, wo es im ersten Stockwerk allzu eng untergebracht wurde. Das erste Vierteljahrhundert widmete das Museum dem stillen inneren Ausbau. Erst bei seinem 25jährigen Jubiläum im Jahre 1925 begannen seine starken Expansionsbestrebungen. Damals wurden seine Räume mehr als verdoppelt. Gleichzeitig konnte eine geistreiche Nachbildung einer vollständigen Druckwerkstatt aus der Zeit Gutenberg's mit Gießerei, Setzerei und Druckerei betriebsfähig eingerichtet werden. Eine große internationale Gutenberg-Festschrift wurde von 78 der hervorragendsten Gelehrten und Praktikern der Buchdruckerkunst aus allen Ländern der Erde geschrieben. Dieser großen Festschrift folgen seit 1929 jährlich die internationalen Gutenberg-Jahrbücher, die von der Gutenberg-Gesellschaft in Mainz herausgegeben werden.

Seine Absicht, das Weltmuseum zu werden, wird nicht nur von der Stadt Mainz, sondern auch von führenden Männern des Buchdruckgewerbes im In- und Ausland begünstigt.

Buntes Allerlei

Die Stadt der meisten Morde ist nicht Chicago

In der ganzen Welt ist Chicago als die Stadt der meisten Morde berühmt und verhasst. Die neuesten amerikanischen Statistiken zeigen aber, daß nicht Chicago den zweifelhafte Ruhm genießt, die meisten Mörder in seinen Mauern zu befehlen, sondern daß ihm das sonst als ganz ehrenwert bekannte Cincinnati den Rang abgelassen hat, so daß sogar Detroit noch vor Chicago an zweiter Stelle dieser unheimlichen Statistik sich befindet. In Cincinnati entfallen 18 Morde auf 100 000 Einwohner, in Detroit 17, in Chicago 16, in Washington 11, in Pittsburg 10, in Baltimore und Philadelphia 9, und in New York weniger als 7.

Da erblüht man vor Reid

Englands reichster Mann, der Herzog von Westminster, der in der Hauptstadt über eine große Menge von Grundstücken und Häusern verfügt, die von über 1000 Mietern bewohnt werden, steht vor dem Eintritt in den heiligen Stand der Ehe. Angekündigt hat er für diesen Monat alle Mietten zeitlich und — alle rückständigen Mietbeträge „im Gnadenwege erlassen“. Das letztere ist der Wermutstropfen im Becher der Freude der pinkelichen Zahler, die sich nicht wenig ob ihrer Korrektheit ärgern.

Versuch zur Hebung verlorenen Diamanten mit einem Riesenmagnet

Im Jahre 1917 wurde das belgische Schiff „Elisabethholke“ auf der Fahrt von dem Konowgebiet nach Frankreich von einem deutschen U-Boot durch einen Torpedoschuß versenkt. Die „Elisabethholke“ hatte außer einer wertvollen Ladung auch Diamanten im Werte von über zwei Millionen Pfund Sterling an Bord, die in einem Safe in der Kapitänskajüte aufbewahrt wurden. Auch diese Steine, die Eigentum des belgischen Staates waren, sanken mit dem untergehenden Schiffe auf den Meeresgrund. Man hat nun neuerdings festgestellt, wo das Wrack der „Elisabethholke“ liegt und eine Hebungsoption ist von St. Nazaire aus ins Werk gesetzt worden. Zu diesem Zweck ist das unter dem Oberbefehl des Kapitäns Mario Tomer stehende Hebeschiff „Artiglio“ mit einem riesigen Elektromagneten ausgerüstet, der die Hauptrolle bei der Bergung dieser verunglückten Schätze zu übernehmen hat. Zunächst sollen Taucher mit Bellen und Dynamitpatronen einen freien Durchgang zu dem Safe schaffen. Sobald dies gelungen ist, soll der Elektromagnet an dem Safe befestigt und dann nach Einhaltung des Stromes der Safe aus dem Schiff an die Oberfläche des Meeres gezogen werden.

Das Publikum

In einer päpstlichen Zeitung der 70er Jahre findet sich folgendes Gedicht:

Das Publikum, das ist ein Mann,
Der alles weiß und gar nichts kann.

Das Publikum, das ist ein Weib,
Das nichts verlangt als Zeitvertreib.

Das Publikum, das ist ein Kind,
Deut so und morgen so gekünd.

Das Publikum: ist eine Maad,
Die stets ob ihrer Herrschaft laud;

Das Publikum, das ist ein Knecht,
Der, was sein Herr tut, findet recht.

Das Publikum sind alle Leut,
Drum ist es dumm und auch geueit;

Ich hoffe, das nimmt Keiner trumm,
Denn einer ist kein Publikum!

Verantwortlicher Schriftleiter: Ermin Bollmet. Druck und Verlag der W. Kieker'schen Buchdruckerei, Kittenberg.

