

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1919

103 (3.5.1919)

Beilage zur Karlsruher Zeitung Badischer Staatsanzeiger

Die Vereinfachung der Wagenklassen bei der Eisenbahn.

Von Direktor Dr. A. Kunze Müller.

Als der verlassene Badische Landtag in seiner Sitzung vom 21. Dezember 1917 mit dem bekannten schweren Herzen die Einführung der IV. Wagenklasse auf 1. April 1918 beschloß, ahnte wohl keiner der Beteiligten, daß innerhalb Jahresfrist Ereignisse eintreten würden, die eine abermalige Personen-tarifreform — und zwar diesmal gründlicher denn je — in greifbare Nähe rückten. In der Tat ist heute die Frage der Reichseisenbahnen, und damit automatisch verbunden auch die einer Tarifreform, aktueller denn je, zum mindesten so spruch-reich wie nie seit jenem kläglichen Scheitern des Reichseisen-bahngedankens von 1876, das unsere Mittelstaaten sich wohl nie zur Ruhe stellen anrechnen werden. Eine Tarifreform aber kann heute nur noch im Sinn einer Vereinfachung und Vereinheitlichung erfolgen, Gesichtspunkte, die freilich bisher herzlich wenig beachtet wurden. Denn trotz aller Reformen und Reformen ist das Durcheinander auch gar zu groß geblieben. Kilometerfest und Landestarte, Platztarife und IV. Klasse mit Strohplätzen waren nur einige Beispiele von Sonder-tarifen, deren Zahl allein im deutschen Personenverkehr Legion sein möchte. Nichts freilich wäre falscher gewesen, als der Vereinheitlichung in der Richtung eines der angeführten Sonderpreise zuzustimmen. Derartige Bestimmungen waren früher zweifellos im Gange; eine Vereinfachung hätten sie aber nimmermehr bedeutet.

Diese Vereinfachung muß heute — im Bund mit der in Aussicht stehenden Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen — unbedingt kommen; die Verhältnisse, vor allem die finanziellen, zwingen dazu. Und es ist ganz klar, daß sie nur einen Weg gehen kann, nicht den der Verallgemeinerung etwa früherer Sondertarife wie der preussischen Strohwagenklasse, sondern nur den einer Verminderung der Wagenklassen. Das Zweiklassenystem, eine Holz- und eine Polsterklasse ist das System der Zukunft.

Es ist interessant zu beobachten, wie das Zweiklassenystem seit Naphecks Zeiten infolge seiner enormen Vorteile mehr und mehr Anhänger gewann, ohne daß es diesen möglich ge-wesen wäre, sich durchzusetzen. Bei den verschiedenen Gelegen-heiten haben beispielsweise auch führende Männer im badischen Eisenbahnenwesen erklärt, ihre Bestrebungen wären ebenfalls lieber in dieser als der entgegengesetzten Richtung gegangen; noch bei der eingangs erwähnten Debatte über die Einfüh-rung der IV. Klasse im Dezember 1917 hat der letzte Minister des ancien régime, Dr. Rheinboldt, wörtlich gesagt: „Ein Zweiklassenystem wäre mir persönlich lieber. Aber die Ver-hältnisse, nicht zum mindesten das Herrschende des fasten-weise aufgebauten Preußen, waren härter als Minister und Badischer Landtag und nötigen beide zu Reformen“ und „Veränderungen“, die eigentlich „Verbesserungen“ verzwiefelt hätten. „Famle gräbte“ hat sie der Abg. Stöckinger einmal im Landtag mit Recht genannt. Es soll nur nicht verkannt werden, daß der damalige Landtag die von der Re-gierung vorgelegene Minderheitsreform — Einführung der perussischen IV. Klasse mit Strohplätzen — wenigstens nicht ganz unbedenkenlos aufgegeben hat; er hat die IV. Klasse in der preu-ßischen Gestalt verworfen und sich zu dem würdigeren und mindestens nicht unbedeutenderen württembergischen System mit Strohplätzen bekannt. Wie wichtig diese Stellungnahme gerade im Hinblick auf die ungewisselhaft kommenden Reformen war, werde ich nachher noch kurz zeigen.

Das Zweiklassenystem, wie ich es für unerlässlich halte, ist an sich nichts Neues. Zahlreiche Eisenbahnen im Ausland haben längst erkannt, wie ungemein vorteilhaft es für die ganze Betriebsführung im Personenverkehr ist. Auch dem Laien leuchtet ohne weiteres ein: Je weniger Klassen und je geringer die Mannigfaltigkeit der Wagen, umso einfacher auch die Zusammenstellung des Zuges und umso billiger der Ver-trieb. Bei all diesen Vorteilen nimmt es eigentlich wunder, daß sich die deutsche Eisenbahnbürokratie trotzdem nicht zum Zweiklassenystem hat durchringen können; es unterliegt aber keinem Zweifel, daß an dieser Unterlassungssünde der alte Klassenstaat die Hauptschuld trägt. Schon der Gedanke einer Demokratisierung — und wenn es sich auch nur um die Wa-genklassen der Eisenbahn handelte — war anständig genug, um möglichst schnell wieder verlassen zu werden.

Da dachte der praktische Engländer anders. Kann man von ihm schon allgemein im Eisenbahnenwesen lernen, so ganz be-sonders im Personenverkehr; denn der englische Personenver-kehr ist von jeher musterhaft gewesen. Er hat dort auch schon immer eine weit größere Bedeutung im Rahmen des Gesamt-verkehrs gehabt als bei uns in Deutschland und den übrigen festländischen Staaten. Kamen doch (wenigstens vor dem Krieg) die Einnahmen aus dem Personenverkehr fast denen des Gü-terverkehrs gleich, eine im Eisenbahnenwesen sonst unerhörte Tatsache. Seit Jahrzehnten führen dort alle Züge die III. (billigste) Klasse — eine Maßnahme prinzipieller Natur, um die man bei uns, ohne sie zu fütternlos zu erreichen, ununter-brochen hat kämpfen müssen.

In der Vereinfachung und Vereinfachung des Personentaris ging die englische Midland-Eisenbahn z. B. bahnbrechend vor: 1876 schaffte sie die II. Klasse gänzlich ab, ermäßigte die Fahr-preise I. Klasse auf die der II. Klasse und stufte die III. Klasse wie die II. aus. Gerade diese Maßnahmen aber sind der Aus-gangspunkt der großartigen Entwicklung des Personenverkehrs der englischen Eisenbahnen der letzten 40 Jahre gewesen. Da die anderen englischen Eisenbahngesellschaften wohl oder übel mit ähnlichen Maßnahmen folgten, ist selber das Zweiklassen-system dort längst Allgemeingut aller Eisenbahnen geworden; abgesehen von Koh- und Vorkorbverkehr ist die II. Klasse aus den Zügen verschwunden, sowohl Schnell- als auch Personenzüge führen nur noch die I. und III. Klasse.

Für die Rentabilität ist es vielleicht ein Fehler gewesen, die III. Klasse wie die II. auszustatten; denn eine Holzklasse neben der Polsterklasse läßt sich sehr wohl rechtfertigen. Wenn man das Zweiklassenystem nun aber als das kommende System be-trachtet, so war die Einführung zweier Holzklassen neben ein-an-der, wie es mit der preussischen IV. Klasse der Fall war, ganz verfehlt. Um hier überhaupt einen Unterschied in der Aus-stattung zu ermöglichen, griff man zu dem höchst zweifelhaften Ausweg von Strohplätzen, eine Maßnahme, die gewiß viel zur Unbeliebtheit des preussischen Systems außerhalb der schwarz-weißen Grenzstriche beigetragen hat. Zwei Holzklassen neben-einander waren eben von Anfang an ein Fehler, der einer Betriebsvereinfachung und -vereinheitlichung geradezu im Ge-sicht stand. Man hat ihn in Woden 1. Bt. durch Einführung des württembergischen IV. Klassen-systems noch vergrößert, was man sich freilich mit Rücksicht auf die menschewürdigere Be-förderungsunmöglichkeit wohl gestatten konnte. Aber der Tarif-politiker fragt sich bei all diesen Maßnahmen mit Recht, warum man um alles in der Welt diesen unglücklichen Gedanken der Führung zweier Holzklassen nebeneinander in die Tat un-setzen mußte, einen Gedanken, der niemals Aussicht auf

dauernden Bestand haben mochte. Dazu kam, daß man in Ba-den (und früher auch teilweise in Württemberg) keine beson-deren Wagen IV. Klasse zur Verfügung hatte und erst durch Pappdeckelschilde dem reichenden Substitut sagen mußte, daß es sich nun so zu fühlen habe, als fahre es IV. Klasse. Klöße und Wagen blieben die gleichen wie zuvor in III. Klasse. Be-darf es noch eines Beweises mehr für die Unbrauchbarkeit des ganzen bisherigen Systems?

Die kommende Tarif- und Wagenklassenreform sollte ganze Arbeit machen: mit Pappdeckelpolitik kommt man nicht aus Ziel. Das englische Zweiklassenystem muß in Gestalt einer Holz- und einer Polsterklasse verwirklicht werden. Praktisch genüge vielleicht schon eine Abschaffung der I. und IV. Klasse, da die heutige II. und III. Klasse ungefähr den Anforderungen entsprechen, die man an ein künftiges Zweiklassen-system zu stellen hätte. Dabei spielt die ältere Bezeichnung natürlich keine Rolle. Es tut nichts zur Sache, ob man dem englischen Beispiel der Bezeichnung mit I/III. Klasse folgt oder ob man die beiden Klassen I/II. oder II/III. Klasse nennt. Zum min-desten auf den Hauptstrecken müßte aber dann zum Prinzip erhoben werden: **Allen Zügen alle Klassen!** In einer Zeit, wo es keine Vorrechte irgend eines Standes mehr gibt oder doch geben soll, darf es auch keine privilegierten Züge mit nur I. Klasse mehr geben. Wenn man schon das erwähnte Prin-zip durchbrechen wollte, — die Entwicklung des künftigen Per-sonenverkehrs wird ja zeigen, ob und welche Bedürfnisse dahin gehen —, käme nur eine Führung von Zügen (auch Schnellzügen) mit ausschließlich III. Klasse (Holzklasse) in Betracht. Auch hier ist England der Lehrmeister, das wohl Züge mit nur III., aber keine mit nur I. Klasse kennt.

Auf Nebenbahnen wäre eine weitere Vereinfachung des Zweiklassen-systems möglich: Hier käme man, wie dies in Süd-deutschland vielfach schon geschieht, sehr wohl mit nur einer Klasse aus, und dies müßte natürlich die Holzklasse sein. Für Baden wird dies nicht die geringsten Schwierigkeiten machen, da hier schon jetzt auf vielen Nebenbahnen Züge mit nur IV. Klasse laufen. Daß letzteres überhaupt möglich, verdanken wir dem weiter oben erwähnten Landtagsbeschlusse auf Füh-rung der IV. Klasse mit Strohplätzen. Eine Klasse, die zu mehr als 50 Prozent Strohplätze aufweist, wäre hierzu nie ge-eignet gewesen.

Wenn unser Klassen-system bei der Eisenbahn, gleichviel ob Staats- oder Reichseisenbahnen, in der angebotenen Weise ver-einfacht werden wird, müssen sich die Vorteile für den Betrieb von selbst ergeben. Aber nicht nur im Betrieb, auch im Wa-genbau wird sich eine große Ersparnis erzielen lassen. Eine andere Frage, unabhängig von dieser, wird dann die Tarif-gestaltung sein. Wie sollen die Fahrpreise für die beiden Klas-sen abgestuft werden, soll ein besonderer Schnellzugzuschlag bestehen bleiben (in England kennt man ihn nicht), sollen Aus-nahmetarife (Ermäßigungen) im bisherigen oder größeren oder kleineren Umfang gewährt werden dürfen? All das sind Fragen, auf die schon heute eine Antwort zu geben unmöglich ist. Nur das eine steht fest, daß gerade die Frage der künf-tigen Tarifgestaltung mit der größten Vorsicht zu behandeln sein wird; von ihr wird es nicht zum letzten abhängen, ob und wie es gelingen wird, unsere deutschen Eisenbahnen vor dem drohenden Zusammenbruch zu bewahren und besseren Zeiten entgegenzuführen.

Der Untergang des Abendlandes.

I. Schematische Gliederung der Weltgeschichte.

Die Gliederung der Weltgeschichte nach dem Schema Alter-tum — Mittelalter — Neuzeit hat sich bei uns so fest eingebürgert, daß niemand daran zu rütteln wagt, obwohl sie von Jahrhundert zu Jahrhundert jünger wird. Mit kind-licher Naivität wird einem Jahrtausend umfassenden Alter-tum eine Neuzeit vom Umfang weniger Jahrhunderte gegenübergestellt. Wir haben so vollkommen jeden Maß-stab verloren, daß wir nichts Verantworflicher dabei finden, wenn bei der geschichtlichen Betrachtung der letz-ten Jahrzehnte — etwa seit Napoleon — der Stoff un-heimliche Dimensionen annimmt, während der tausend-jährige Geschichtsstoff aller Kulturländer — etwa Ägyptens oder Chinas — in wenigen Kapiteln abgetan wird. Und nicht weniger naiv ist die Selbstverständlichkeit, mit welcher wir die Landschaft des Abendlandes zum Mittelpunkt machen, um den sich Jahrtausende gewaltiger Geschichte fern abge-legener Kulturen in aller Bescheidenheit drehen. Nur maß-lose Eitelkeit oder Mangel an Freiheit machen diese Betrach-tungsweise der Weltgeschichte erklärlich. Die Verblendung des Westeuropäers beruht darauf, daß er von der Ansicht ausgeht, nach dem Altertum und Mittelalter beginne etwas Endgültiges, die Geschichte nähere sich nun einem Höhepunkte, einem Ziel, in dem so etwas wie eine Erfüllung liegt. Unser eigenes Er-scheinen in der Geschichte scheint einen gewissen Abschluß einer Entwicklung zu bedingen.

Dieser unhaltbaren Manier gegenüber, Weltgeschichte so zu deuten, daß man ihr eine Richtung aufzwingt, die genau auf den eigenen Standpunkt zuführt, muß betont werden, daß die Menschheit überhaupt kein Ziel, keine Idee, keinen Plan hat. Es ist falsch, überall und immer wieder in der Geschichte Ansätze zu einer linearen Weiterentwicklung konstatieren zu wollen. Es handelt sich vielmehr um eine Vielheit mächtiger Kulturen, von denen jede an die mütterliche Landschaft im ganzen Verlauf ihres Daseins gebunden ist. Und diese Kul-turen haben wir aufzufassen als Beweisen höchsten An-ges, von denen jede ihr eigenes Leben, ihre eigenen Möglichkeiten des Ausdrucks, ihren eigenen Tod hat. Sie gehören wie Pflanzen und Tiere der lebendigen Natur im Sinne Goethes an. Die Vorsehung eines linearen Auf-stiegs, einer zielvollen Weiterentwicklung ist irrig; man muß sich im Gegenfals dazu mit dem Gedanken vertraut machen, daß die einzelnen Kulturen in einer erhabenen Zwecklosigkeit aufwachen.

Und nicht minder unerlässlich ist es für den abend-ländischen Denker, den historisch-relativen Charakter seiner Re-

sultate, die Grenzen der Gültigkeit wissenschaftlicher Ergebnisse zu berücksichtigen. Es ist anmaßend, wenn Gelehrte die Er-gbnisse ihrer Forschungen mit dem Anspruch auf univer-sale Gültigkeit vortragen. Diese sogenannten „unum-terblichen Wahrheiten“ und „ewigen Einsichten“ mögen für den Menschen der abendländischen Kultur wahr sein; für den modernen Chinesen etwa besitzen sie lediglich den Wert einer Kuriosität. Für Menschen anderer Kulturen gibt es andere Wahrheiten und für den Denker sind sie alle gültig oder keine. Schon aus diesen wenigen Hinweisen erhellt man, welcher Vertiefung und Erweiterung die abendländische Welt-kritik fähig ist, und welche Unumschränktheit des Horizonts er-reicht werden muß, bevor man von sich behaupten darf, man habe die Weltgeschichte, die Welt als Geschichte verstanden.

Die periodische Struktur der Geschichte kommt nicht aus dem willkürlichen, vom eigenen Interesse differtierten Formen, sondern muß aus der Fülle aller sinnfälligen Einzelheiten entwickelt werden. Wenn wir im Hinblick auf die einzelnen Perioden einer Kultur von Jugend, Aufstiege, Wüstenzeit, Verfall sprechen, so dürfen wir darin nicht den Ausdruck subjektiver Wert-schätzungen sehen, sondern objektive Bezeichnungen organi-scher Zustände. Man muß also z. B. die antike Kultur als ein in sich abgeschlossenes Phänomen betrachten, als den Aus-druck der antiken Seele.

II. Kultur und Zivilisation.

Jede Kultur hat ihre eigene Zivilisation. Man muß sich über die Bedeutung dieser beiden Worte ganz klar sein. Das unausweichliche Schicksal einer jeden Kultur ist ihre Zivilisation. Sie ist ihr Wohlstand, der äußerste Zustand, dessen eine höhere Art Mensch fähig ist. Die beiden Ausdrücke bezeichnen, in periodischem Sinne gefaßt, ein strenges organi-sches Nacheinander. Während die Kultur etwas Überdieses ist, ist die Zivilisation das Gewordene. So sind die Römer zu ver-standen als die Nachfolger der Hellenen. Seelenlos, unphiloso-phisch, ohne Kunst, rücksichtslos auf materielle Erfolge zielend, haben die Römer nicht am Beginn, sondern am Ende eines gro-ßen Aufschwungs. Diesen Entwicklungsgang beobachten wir nicht nur bei der antiken, sondern er wiederholt sich immer wie-der in ganz ähnlicher Weise bei der babylonischen, ägyptischen, indischen, chinesischen, abendländischen Kultur, wo auch auf einer gewissen Höhe der Entwicklung jener Typus vollkommen unmetaphysischer Menschheit aufsteht, die den Imperialismus dieser Länder durchgeföhrt haben. Von solchen Gesichtspunkt aus gesehen, sind Buddhismus, Stoizismus und Sozialismus pa-rallele Weltstimmungen. Charakteristisch für die Epoche der Zivilisation ist die Erscheinung, daß große geistige Entscheidungen in ganz wenigen Weltstädten fallen. Ihnen gegenüber sinkt die gesamte Landschaft der Kultur zum Rang der Provinz herab. Weltstadt und Provinz sind gegensätzliche Grundbegriffe, die den Unterschied zwischen Zivilisation und

Kultur besonders verständlich werden lassen. Hier ein mit der Landschaft verwachsenes Volk, dort der Großstadtbewohner, der Tatsachenmensch, hier Heimat, dort Kosmopolitismus; hier Ehrfurcht vor dem Überlieferten, dort kühler Tatsachensinn; hier erworbene, dort natürliche Rechte; hier der Staat, dort die „Gesellschaft“. So scheiden sich Kultur und Zivilisation. Und in dem Kampf gegen die Diktatoren, gegen die Privilegien, gegen die Kirche, den Adel, der sich heute in weiteruropäischen Weltstädten vor unsern Augen abspielt, vollzieht sich die letzte Scheidung der Zivilisation von der abendländischen Kultur. Und will man wirklich die große Kräfte der Gegenwart begrei-fen, dann darf man diese Bewegungen nicht betrachten mit den Augen eines Parteimannes, sondern aus zeitloser Höhe den Blick auf die historische Formwelt von Jahrtausenden ge-richtet. Um die eigentliche Struktur der Geschehnisse zu erken-nen, ist es erforderlich, die Formkomplexe des kultivierten und zivilisierten Daseins aus ihrer Verschmelzung zu lösen. Bringt man durch eine derartige Betrachtung des wirren Bildes der historischen Oberflüche erst einmal Ordnung in die Zusam-menhänge, dann wird sich bald herausstellen, daß alle großen Konflikte der Weltanschauung, der Politik, der Kunst und des Wissens ihren Grund in diesem Gegensatz haben. Die Frage ist also nicht, ob einer Germane oder Romane, sondern ob man Weltstädter oder Provinzler ist. Die eigentliche Tendenz einer ausgereiften Zivilisation ist die Ausdehnung, der Im-perialismus, eine Tendenz, die wie ein Verhängnis den Men-schen des Weltstadtdiktums erfährt und in ihren Dienst zwingt, ob er will oder nicht. Der Imperialismus muß begriffen wer-den als das typische Symbol des Ausganges.

III. Der historische Vergleich.

Das Bewußtsein, daß die Zahl der historischen Erscheinungs-formen nur begrenzt ist, daß also nicht nur Zeitalter und Epoche, sondern auch Personen und große Ereignisse dem Ty-pus nach sich wiederholen, ist immer wieder von Zeit zu Zeit dadurch zum Ausdruck gekommen, daß man nicht nur große Menschen, sondern auch bedeutende Städte oder religiöse, so-ziale, politische Bewegungen im Leben der Völker aus weit auseinanderliegenden Geschichtsperioden mit einander verglich. Aber diese Vergleiche, oft nur geistreiche Spielereien, blieben meist an der Oberfläche hängen und ließen ein tieferes histo-risches Formgefühl vermissen. Wenn man aber bedenkt, daß das Mittel, lebendige Formen zu verstehen, die Analogie ist, so wird man leicht einsehen, von welcher Wichtigkeit es ist, die Tech-nik des Vergleichens derart zu entwickeln, daß feststehende Ver-mutungen werden, daß der Vergleich vor allem die innere Ver-wandtschaft erfährt, daß es in der Hand des Forschers ein brauchbares Instrument zur Analyse der Formensprache der Geschichte wird, also die Erkenntnis der organischen Struktur des Geschehens vermittelt. Er öffnet sich uns der Blick auf eine völlig neue Philosophie deren Aufgabe es ist, alle Gestalten und Bewegungen der Welt zu einem Bilde des Lebens, des Wer-

Badischer Teil.

Offenburgs Wirtschaftszukunft.

* In der Offenburg Zeitung behandelt Zivilingenieur Ernst Zander die Wirtschaftsmöglichkeiten, die sich für die Stadt und den Kreis Offenburg aus einer eventuellen Grenzverlegung ergeben können. Er geht dabei von der Voraussetzung aus, daß Straßburg zu einem Hauptbahnhof von Ost- und Südostfrankreich werde, in welchem Fall der Kreis Offenburg hoffen dürfe, die Rolle eines deutschen Hauptplatzes für den Wirtschaftsverkehr mit Frankreich zu übernehmen. Rehl und Offenburg würden, so meint er, die beiden Plätze sein, die in erster Linie die verschobene Wirtschaftsgrenze spüren; aber auch das weitere Einzugsgebiet, das Rheintal und die Gegenden von Albern würden ähnliche Wirkungen, wenn auch zum Teil in vermindertem Umfang, zu spüren bekommen.

„Rehl wird“, so sagt der Verfasser wörtlich, fast immer für diejenige Industrie bevorzugt werden, die mit Massengütern arbeitet und auf ganze Schiffsladungen angewiesen ist; es gibt aber eine ganze Reihe von Industrien, bei denen die Lage unmittelbar am Hafen nicht nur unnötig, sondern direkt schädlich ist, da Hafengelände immer sehr viel teurer wird als anderes Industriegebiet mit Gleisanschluß. Für diese Qualitätsindustrie wird Offenburg durchaus konkurrenzfähig sein, auch wenn große Gütermengen in Frage kommen; es muß nur dafür gesorgt werden, daß für Offenburg und die anderen Gebiete des Kreises eine günstige Anschlußfracht an den Rheinhafen von den Staatsbahnen gewährt wird.

Günstigerweise ist nun im Kreise Offenburg ein ziemlich ausgebautes Kleinbahnnetz vorhanden, das ebenfalls unmittelbaren Anschluß an den Rheinhafen besitzt. Kreis und Städte sollten sich so bald wie möglich den maßgebenden Einfluß auf dieses Kleinbahnnetz sichern, da es einer der Grundpfeiler der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung der Gegend werden kann. Gelingt es, diese Kleinbahnen zu elektrifizieren, so werden dadurch nicht nur die einzelnen Städte, sondern das ganze Gebiet des Kreises in einen viel engeren wirtschaftlichen Zusammenhang gebracht; die Arbeiterfragen lassen sich durch den besseren Verkehr zwischen Städte und Dörfern für beide Teile vorteilhafter regeln und es wird sich dann das entwickeln, was eine gesunde Sozialpolitik erstreben muß: keine Anhäufung von Massen an einem Punkt, sondern ihre gesunde Verteilung über eine auch landwirtschaftlich ertragreiche Gegend. Außer der Entwicklung dieses Kleinbahnnetzes muß von der Staatsbahn verlangt werden, daß sie durch richtige Fahrpläne und Vorkarriage diese Bestrebungen unterstützt. Vorkarriage ohne Umsteigen sollten durchlaufen vom Rheintal bis Offenburg und ebenso von Lahe über Dinglingen nach Offenburg. Vor dem Kriege hatten wir aus dem Kreis Offenburg einen lebhaften Verkehr nach Straßburg, wo die Städte und Dörfer einen großen Teil ihres täglichen Bedarfs deckten. Das wird in Zukunft zunächst von selbst aufhören wegen der mangelnden Kaufkraft des deutschen Geldes in französischen Läden; aber auch nach Hebung unserer Valuta haben wir kein Interesse mehr daran und haben auch Mittel, es zu verhindern, daß dieser tägliche Bedarf wieder außerhalb Badens gedeckt wird.

Hierin nun liegt einer der Hauptvorteile für die Städte des Kreises Offenburg und vor allem für die zentral gelegene Hauptstadt Offenburg selbst, daß ein richtig entwickelter Verkehr auf Staatsbahnen und Kleinbahnen diese großen Scharen von Käufern statt früher nach Straßburg nach Offenburg lenken wird. Auch die anderen Städte werden, wenn auch in vermindertem Umfang, Vorteile hieraus gegenüber dem Zustand vor dem Kriege haben. Die Verkehrsprobleme des Kreises ist daher mindestens so wichtig wie die Industrie- und Sozialpolitik, haben doch von jener die weitesten Kreise der Einwohnerschaft unmittelbare und sofort spürbare Vorteile, nämlich die Geschäftsleute, die Wirte und alles, was wieder von dem Wohlstand dieser Erwerbszweige abhängt.

Auf diese Einzelheiten der oben berührten Fragen geht schon eingegangen, wäre verflücht, so wichtig auch die umgebende Behandlung der Wohnungsfrage, der Elektrizitätsfrage und dergl. ist. Einmal hängen noch dunkle Wolken über dem gesamten deutschen Wirtschaftsleben, von denen wir nicht wissen, ob ein Hagelschlag aus ihnen die obigen Hoffnungen ganz oder teil-

weise zerschlägt, sodann sind umfassende jährliche Vorarbeiten nötig, um die einzelnen Fragen auf den festen Boden des Tatsächlichen und Möglichen zu stellen. Außer diesen zunächst nicht für die große Öffentlichkeit bestimmten Vorarbeiten muß aber sofort eine entsprechende Propaganda einsetzen, die alle beteiligten deutschen Geschäfts- und Industriekreise auf die Verwirklichung der Verhältnisse und die Vorteile des Offenburgers Gebiets hinweist.

Kreis und Stadt Offenburg dürfen mit hoher Wahrscheinlichkeit einen erheblichen wirtschaftlichen Aufschwung erwarten und die Vorbereitungen hierzu müssen unter möglicher Teilnahme weiterer Kreise großzügig, aber trotzdem mit jener Vorsicht getroffen werden, die sich von selbst einstellt, wenn man auf dem sicheren Boden der tatsächlichen Verhältnisse fußt.

Die Badische Anilin- und Sodafabrik als Entschädigungsobjekt?

* Nach Meldungen der Genfer Presse aus Paris sollen die französischen und die industriellen Kreise der Entente mit Zustimmung ihrer Regierung die Absicht haben, die Badische Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen zu erwerben. Auch wird der Vorschlag gemacht, die Fabrik als Teil der Kriegsentwädigung mit Beschlag zu belegen.

Die Maifeier in Baden.

* Die Feier des 1. Mai ist wie aus den Berichten der Städte Mannheim, Heidelberg, Bruchsal, Forstheim, Freiburg, Konstanz u. a. Orten zu ersehen ist überall ruhig verlaufen. Wie hier so beteiligten sich auch in den anderen Städten die Mehrheitsparteien zusammen mit den Unabhängigen an den Maifeiern.

Die Regelung der Arbeitszeit in Pforzheim.

* In einer stark besuchten Versammlung der Pforzheimer Arbeiterschaft wurde lt. „Wozztg.“ die Regelung der Arbeitszeit behandelt. Es kam dabei zu scharfen Auseinandersetzungen zwischen städtischen und ländlichen Arbeitern bei der Behandlung der ungeteilten Arbeitszeit. Während die einen eine längere Mittagszeit wünschten, verlangen die anderen eine möglichst gedrungene Arbeitszeit, um mehrere Stunden des Werktags frei zu bekommen. Als die angeregte Abstimmung unter der gesamten Arbeiterschaft verworfen wurde, drohten die Arbeiter vom Lande mit dem Verlassen des Saales. Schließlich wurde über die Beibehaltung der durchgehenden Arbeitszeit abgestimmt, wobei sich eine große Mehrheit für die Beibehaltung der ungeteilten Arbeitszeit ergab. Der Arbeitsbeginn wurde auf 7 Uhr morgens festgesetzt.

Vom Mannheimer Arbeitslosenrat.

* Der Arbeitslosenrat in Mannheim hat dem Stadtrat eine Entschädigung überreicht, in der gefordert wird, daß die Stadtgemeinde Mannheim den beim Arbeitslosenrat tätigen Mitgliedern, die bisher zum Sahe der Erwerbslosenunterstützung für die Interessen der Erwerbslosen tätig waren, eine monatliche Entschädigung darüber hinaus gewährt wird. Der Stadtrat hat sich bereit erklärt, die Mitarbeiter in der Beratungsstelle (Schlichtungsanstalt) zu entschädigen, eine Entschädigung ähnlicher Art für die sämtlichen Mitglieder des Arbeitslosenrats aber abgelehnt.

Staatsanzeiger.

Das Ministerium des Kultus und Unterrichts hat unterm 23. April d. J. den Zeichenlehrerkandidaten Franz Hiegelmüller an der Bürgerschule Mielchingen, Amts Konstanz, als Zeichenlehrer etatmäßig angestellt.

Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen hat verfehlt: unterm 14. Januar d. J. den Kaufkreier Paul Hoff in Langenbrücken nach Karlsruhe.

Die Erstattung von Beiträgen im Gebiete der Unterrichtsverwaltung betr.

Der Vollzug der Verordnung obigen Betreffs vom 24. März 1919 (Ges.- u. V.-Bl. 1919 Nr. 17 S. 161 ff. und S.-Bl. 1919 Nr. 8 S. 55 ff.) wird ausgesetzt. Die darin vorgesehene Wahlen finden nicht statt. Demgemäß werden auch die Anordnungen vom 25. März 1919 (S.-Bl. Nr. 8 S. 66) und vom 17. April 1919 (S.-Bl. Nr. 11 S. 81/82) zurückgenommen.

Karlsruhe, den 3. Mai 1919.

Ministerium des Kultus und Unterrichts.

Gummel.

Baumgrah.

Bekanntmachung

Betreffend die Ausgabe einer neuen Reichsbanknote zu 50 Mark.

In der nächsten Zeit wird eine neue Reichsbanknote zu 50 Mark ausgegeben werden, deren Beschreibung wir nachstehend zur öffentlichen Kenntnis bringen.

Berlin, den 24. März 1919.

Reichsbank-Direktorium

Gavenstein. Maron.

Beschreibung:

Die neue Reichsbanknote zu 50 Mark ist in mehrfarbigem Buchdruck auf einem Papier hergestellt, das als natürliches Wasserzeichen ein über die ganze Fläche des Scheines laufendes Sternendriemuster enthält. Die Größe des Scheines beträgt 143:114 mm. Die Vorderseite zeigt einen breiten, stark gelblichen Rahmen, der in einem hellbraunen und einem mittelbraunen Ton in Strichzeichnung ausgeführt ist. Innerhalb dieses Rahmens befindet sich in schwarzem Buchdruck folgende Beschriftung der Note in lateinischer Schrägschrift:

Reichsbanknote

Fünzig Mark

gibt die Reichsbankhauptkasse in Berlin

gegen diese Banknote dem Einlieferer.

Berlin, den 30. November 1918.

Reichsbankdirektorium.

Gavenstein v. Glasenapp, Schmiedische Kava Maron v. Lumn v. Grimm, Kaufmann, Schneider, Budzins.

Die Worte „Reichsbanknote“ und „Reichsbankdirektorium“ sind in deutscher Schrift gefaltet.

Der übliche Straßfuß hat ebenfalls in schwarzem Druck auf dem unteren Mittelfeld des Rahmens mit nachfolgendem Wortlaut Platz gefunden:

„Der Banknoten nachmacht oder verfälscht, oder nachgemacht oder verfälscht sich beschafft und in Verkehr bringt, wird mit Zuchthaus nicht unter zwei Jahren bestraft.“

Den Untergrund der Note bedeckt eine blaßblaue Verzierung, in der Mitte ein weißes liegendes Girand freiliegend, in dem blaßblau die Zahl 50 von gleichfarbigen Federzug-Pierlinien umgeben untergebracht ist.

Dasselbe Girand ist auf der Rückseite der Banknote freiliegend, um die Prüfung des Wasserzeichens zu ermöglichen. Umgeben wird dieser freie Raum der Rückseite von einem länglich runden Kranz, der sich in schwarzbraunem Ton von einem hellbraunen Hintergrund mit strahlenförmigem Lichtstreifen abhebt. Zwischen den Spitzen des Kranzes, zur Mitte über dem freien Girand steht die Zahl 50, ebenso wie der Kranz in seiner Linienzeichnung dargestellt. Reihe und Nummer sind unten links und rechts vom Kranz in schwarzer und roter Farbe auf die gelbbraune Pierleiste aufgedruckt.

Vorliegende Bekanntmachung wird hiermit zur öffentlichen Kenntnis gebracht.

Karlsruhe, den 27. April 1919.

Finanzministerium.

Der Ministerialdirektor:

Moser.

Gebel.

dens zusammenzufassen. Hier steht die Welt als Geschichte im Gegensatz zur Welt als Natur, wobei der Form nach der organische vom mechanischen Weltbild mit aller Schärfe zu trennen ist, das Bild und Symbol von der Form und dem System. Es handelt sich also nicht darum, die an der Oberfläche sichtbar werdenden Ereignisse geistig-politischen Natur nach Ursache und Wirkung zu ordnen und in ihrer Tendenz zu verfolgen. Es handelt sich überhaupt nicht um die Frage, was die greifbaren Tatsachen der Geschichte an und für sich sind, sondern um das, was sie durch ihre Erscheinung bedeuten. Das Entscheidende ist, daß sichtbare Geschichte Ausdruck, formgewordenes Seelenbild ist. Wer so die letzten und tiefsten Gedanken der Mathematik der Griechen, Araber oder Westeuropäer, den Sinn ihrer architektonischen oder dramatischen Reformen, die Einzelheiten ihrer künstlerischen Technik, etwa in ihrer entscheidenden Bedeutung für die Formprobleme des Historischen erkennt, und was wird mit einem mal dafür das Verständnis aufgeben, daß zwischen der Differentialrechnung und dem dynamischen Staatsprinzip der Zeit Ludwigs XIV. zwischen der Raumperspektive der abendländischen Malerei und der Überwindung des Raumes durch Bahnen und Fernsprecher und ähnlichen auf den ersten Blick vollkommen beziehungslosen Erscheinungsformen ein tiefer Zusammenhang besteht. Von diesem Gesichtspunkt sind Erscheinungsformen wie das ägyptische Verwaltungssystem, das antike Münzwesen, die analytische Geometrie, der Schach, der Suezkanal, der chinesische Buchdruck usw. gleichmäßig als Symbole aufzufassen und als solche zu deuten. Und deshalb ist das eingangs erwähnte System der historischen Betrachtung, in dem das Abendland zur Zentralform gemacht wird, von der die Ereignisse der Geschichte erst das rechte Licht erhalten, vollkommen unmöglich. Das Abendland darf neben anderen Kulturen wie Indien, China, Ägypten usw. eine in keiner Weise bevorzugte Stellung einnehmen. Entwicklungshöhen, wie sie unserer Meinung nach in der Gegenwart vorliegen, können als Phänomene in jeder ausgereiften Kultur nachgewiesen werden. Wir finden dort dieselbe zivilisierte Geistigkeit mit all den verschiedenen Möglichkeiten äußerer Gestaltung.

IV. Folgerungen für Gegenwart und Zukunft.

Die Gegenwart stellt also ein Durchgangsstadium dar, das jede Kultur auf ihrem Entwicklungsgang einmal erreichen muß, aber ferner müssen wir auch annehmen, daß es im weiteren Verlauf der Entwicklung ganz bestimmte spätere Zustände, später als die modernen westeuropäischen, gibt, die in der abgelaufenen Geschichte schon wiederholt dagewesen sind. Der Zukunft der abendländischen Kultur, der wir so gerne eine schrankenlose Weiterentwicklung in der Richtung unserer augenblicklichen Ideale gewähren, sind in bezug auf Form und Dauer strenge Grenzen gezogen. Sie ist wie jede andere Kultur ein Einzelphänomen der Geschichte, dessen Umfang aus den vorliegenden Beispielen in wesentlichen Zügen berechnet werden

kann. Ihre Zukunft ist also vollständig unabhängig von den Zeitidealen und ihre gefühlsmäßige Gestaltung nach persönlichen Wünschen und Hoffnungen ist Spielerei. Sie wird mit der Notwendigkeit eines Schicksals zu werden, wie es in der organischen Entwicklung der Kultur bestimmt ist. Wie zur Jugend das Alter oder zur Geburt der Tod gehört, so bleibt auch einer Kultur das Ende, das Sterben nicht eripart.

Auch unsere Gegenwart ist eine zivilisierte, keine kultivierte Phase und ihre Parallele ist nicht das perilleise Athen sondern das ägyptische Rom. Damit ist unserer Zeit zugleich ihr Urteil gesprochen. Eine solche Erkenntnis hat im ersten Augenblick etwas Niedererschütterndes und kann auf viele Menschen verhängnisvoll wirken. Und doch ist es besser, den Tatsachen, mögen sie noch so hart sein, klar ins Auge zu sehen. So kann die Lehre wenigstens zu einer Wohltat werden für die kommende Generation, der sie zeigt, was möglich und also notwendig und was nicht zu den inneren Möglichkeiten der Zeit gehört. Eine Unsumme von Geist und Kraft, bisher auf falschem Wege verschwendet, kann gespart oder in einer Richtung verwendet werden, wo noch Entwicklungsmöglichkeiten vorhanden sind. Es wäre falsch, sich selbst zu belügen, daß wir nicht in einem Jahrhundert rein extensiver Wirksamkeit ohne hohe künstlerische und metaphysische Produktion, in einem Zeitalter der Freigebigkeit, kurz in einer Zeit des Niedergangs leben. Wir brauchen uns ihrer nicht zu schämen, wir haben sie uns nicht herausgesucht. Es ist einfach unser Schicksal.

Und nun wäre noch die Frage zu beantworten, was auf dem Gebiet der Philosophie der Ausdruck einer reinen Zivilisation ist? Der Skeptizismus. Er zerlegt das Weltbild der vorausgegangenen Kultur. Alle älteren Probleme werden hier ins Genetische aufgelöst; die Überzeugung, daß alles, was ist, auch geworden ist, führt auf die Tatsache, daß alles Ausdruck eines Lebendigen sein muß. Im Stadium des historisch-psychologischen Skeptizismus wird erkannt, daß das gesamte Bild der Umwelt eine Funktion des Lebens selbst ist, also Sinnbild der lebendigen Seele. Dem frühen Denken ist die äußere Wirklichkeit Erkenntnisprodukt und Anlaß ethischer Gebahrungen; dem späten ist sie vor allem Symbol. Die Morphologie der Weltgeschichte wird notwendig zu einer unerblicklichen Symbolik.

V. Spenglers Werk.

Ich habe im Vorstehenden den Versuch gemacht, den Leser mit einigen der Hauptgedanken des Aufsehens erregenden Oswald Spenglers Buches „Der Untergang des Abendlandes“ (mit dem Untertitel „Umriss einer Morphologie der Weltgeschichte“, bei Wilhelm Braumüller-Wien u. Leipzig verlegt) bekannt zu machen, und habe mich absichtlich an die Spenglerische Ausdrucksweise gehalten, um gleichzeitig eine Probe der klaren, durchsichtigen, schönen Sprache zu geben, in der das ganze Werk, auch da wo die schwierigsten Fragen erörtert werden, geschrieben ist. Es ist ein Buch, das

unstre Zeit gebraucht hat, nicht nur um der letzten Konsequenzen willen, die darin mit einer unerbittlichen Logik gezogen sind und uns darüber die Augen öffnen, was wir von der Zukunft zu erwarten und wie wir die Gegenwart einzuschätzen und zu verstehen haben, sondern auch weil darin das unerschöpfliche Spezialistentum der fünfzigjährigen Wissenschaftler überwunden ist. Hier hat endlich mal wieder ein unerbittlicher Kopf, der mit erstaunlicher Gründlichkeit die entlegensten Gebiete jedenfalls in ihren wertvollsten Ergebnissen kennt, die mit lobenswertem Wiffensfleiß erarbeiteten Wissensmassen zusammengegriffen und in Beziehung gebracht. Im Gegensatz zu jenen Gelehrten — das Wort würde nicht zu ihm passen — die an ihrer Vielwisserei fast erstickten, hat sich Spengler auf einen höheren Punkt emporgeschwungen, von dem aus er die Zusammenhänge erforscht und mit der blitzartigen Erleuchtung eines Kopernikus auch erschaut hat. Wie ein genialer, phantastischer Ingenieur hat er die tot herumliegenden Wissensmassen zu einer Maschine zusammengefügt und mit einer fabelhaft geistigen Kraft in die Transmission geiffen und die Maschine in Gang gesetzt. Endlich mal wieder lebendiges Wissen, nicht wie es in so vielen gelehrten Werken ein Sonderdasein im Verborgenen führt, sondern ein Wissen, das lebt und wirkt. So neu und einseitig auch die Gedanken sind, ja sogar unüberwindlich und vieles auf eine andere Grundlage stellend, so überzeugend sind sie doch auf den ersten Schlag, vielleicht weil sie reif waren, und bisher nur der Verifene fehlte, sie vom Baume der Erkenntnis zu pflücken. Die Geschichte des höheren Menschentums von einem neuen Standpunkt aus als eine organische Einheit von regelmäßiger Struktur darzutun, hat er meisterhaft durchgeführt. Beziehungen oder Verwandtschaften, die man bis jetzt übersehen oder für ausgeschlossen hielt, werden aufgezeigt und erweisen sich als identische Ausdrücke desselben seelischen Prinzips. Der streng symmetrische Aufbau der mächtigen Gruppen morphologischer Verwandtschaften wird ins richtige Licht gesetzt. Vor allem aber ist der Gegensatz von Historie und Natur, aus dem allein das Wesen der Geschichte erfährt werden kann, mit größter Klarheit herausgearbeitet. Als das eigentliche Problem der Geschichte bezeichnet Spengler das Schicksalsproblem, dem er mit dem höchsten Ernst wissenschaftlich gerechtere Psychologie nachspürt. Spengler bekennt sich als Anhänger der Philosophie Goethes, der, wie auch Plato, die Philosophie des Werdens repräsentiert. Die Probleme der Zahl, des Schicksals, der Kaufalität, der Tragödie, der bildenden Künste, der Weltanschauung, des Lebens, der Naturerkenntnis, des Mythos werden nach der Methode der vergleichenden Morphologie der Weltgeschichte in lebendiger, geistvoller Weise behandelt und damit die Grundlagen einer Symbolik geschaffen. Die beigegebenen Tafeln zur vergleichenden Morphologie der Geschichte zeigen anschaulich, auf welche fruchtbare Weise die neue Methode der Erschließung weltgeschichtlicher Zusammenhänge dienen kann.

Professor Hugo Rollet.