14-0023

IV

Ins dritte Zollkriegsjahr.

ls. **Kattowitz**, 14. Juni.

Verhandlungen über den Abschluß eines deutsch-polnischen Handelsvertrages schweben bereits rund 2½ Jahre, der deutsch-polnische Zollkrieg tritt am 15. Juni in sein drittes Jahr und erreicht damit eine Länge, wie wohl selten eine wirtschaftliche Auseinandersetzung zwischen zwei benachbarten und im friedlichen Wettbewerb der Wirtschaft auf einander angewiesenen Staaten. Am 15. Juni 1925 erlosch jene Bestimung des Genfer Vertrages, nach der Deutschland allmonatlich ein Kohlenquantum bis zu 500 000 Tonnen aus Polnisch-Oberschlesien zur Einfuhr freigeben mußte. Diese Bestimmung, die eine völkerrechtliche Ungeheuerlichkeit war, bedeutete nichts anderes, als daß das bei Deutschland verbleibende Oberschlesien entbehren sollte, um das an Polen fallende Oberschlesien über Wasser zu halten. Mit dem Ablauf dieser Bestimmung war dieser Zustand erledigt, Polen hatte jedoch als ganz selbstverständlich angesehen, daß diese Begünstigung unter Schädigung des deutsch-oberschlesischen Gebietes ohne jedes Aequivalent fortdauern müsse. Als es sich hierin getäuscht sah, erließ es eine Reihe von handelspolitischen und wirtschaftlichen Erschwernissen, durch die der Zollkrieg zwischen beiden Nachbarn formell eingeleitet wurde.

Es ist in beiden Staaten in den ersten zwei Jahren des Wirtschaftskrieges oft die Frage erörtert worden,

wer unter dieser wirtschaftlichen Auseinandersetzung mehr leidet,

Deutschland oder Polen. Auf Mark und Zloty läßt sich diese Frage überhaupt nicht beantworten, immerhin haben einsichtige Organe, Wirtschaftler und Politiker Polens oft genug glatt zugegeben, daß Polen den größeren Schaden hat, wobei ohne weiteres zuzugeben ist, daß auch einzelne Zweige der deutschen Industrie betroffen werden. Diese Erkenntnis würde eine viel größere sein, wenn ganz Polen einheitlich unter dem Zollkriege leiden würde. In der Hauptsache wird jedoch Polnisch-Oberschlesien, das Stiefkind Polens, betroffen, dessen Eisenerzeugnisse bis zu 90 Prozent nach Deutschland gingen und für dessen Kohlenüberfluß in den zwei Kriegsjahren andere Absatzmärkte in ausreichendem Maße nicht gefunden werden konnten, obwohl die Kohle z. B. nach Italien und nach den nordischen Ländern im Kampfe gegen die englische Kohle zu Preisen geliefert wurde, die unter den Selbstkosten lagen und die dann durch erhöhte Preise im eigenen Inlande ausgeglichen werden mußten. Das übrige Polen aber, vor allem die landwirtschaftlichen Bezirke, leiden weniger unter dem Mangel eines Handelsvertrages. In den Reihen des polnischen Großgrundbesitzes befinden sich vielmehr die größten Gegner des Vertragsabschlusses, weil diese Kreise ihren Getreide-Ueberschuß ohnehin, wenn auch vielleicht mit einigen Schwierigkeiten, los werden. Wenn umgekehrt der polnische Außenminister vor wenigen Tagen in Paris vor Pressevertretern erklärte, daß in Deutschland gerade der Großgrundbesitz Gegner des Handelsvertrages sei, so stimmt das zweifellos nicht in dem gleichen Maße. Denn an der Einfuhr von Vieh und Fleisch ist in Deutschland in erster Linie der mittlere und kleine Besitz interessiert. Stärker wie in Polen ist in Deutschland die Allgemeinheit an dem Zustandekommen eines solchen Vertrages interessiert, der auch in der Praxis einer ist. Ein Handelsvertrag mit einer Beschneidung des

Niederlassungsrechtes

für Deutsche ist kein erstrebenswertes Ziel. In Polen kann sich ein großer Teil der Bevölkerung aus seiner nationalistischen Einstellung heraus mit der Gleichberechtigung des Deutschtums nicht abfinden.

Niemand wünscht den Abschluß eines deutsch-polnischen Handelsvertrages sehnlicher als das Deutschtum Polens. Aber nach allzu langer Unterdrückung ist man auch an der Schwelle des dritten Jahres dieser an sich unsinnigen wirtschaftlichen Auseinandersetzung der Meinung, daß nur ein Handelsvertrag in Frage kommen kann, der dem deutschen Handel und Wandel nicht noch obendrein neue Fesseln auferlegt. Bei dieser Sehnsucht des polnischen Deutschtums verkennt es nicht, daß sich die Verhältnisse in den letzten zwei Jahren so verändert haben, daß ein Vertragsabschluß heute erheblich schwerer ist wie vor jenem 15. Juni 1925. Es ist leider irrig, wenn auf die Ein- und Ausfuhrziffern hingewiesen wird, die die Statistik für 1924 ausweist. Denn die deutsche Kaufkraft hat sich in den vergangenen zwei Jahren erheblich gehoben, die Kaufkraft der polnischen Bevölkerung ebenso vermindert. Deutschland zeigt sinkende Arbeitslosenziffern, die eine verbesserte Lebenshaltung der breiten Massen auf die Dauer gestatten, Polen zeigt steigende Arbeitslosenziffern und vermehrte Feierschichten, die die Ausgaben für die gesamte Bekleidung und für zahlreiche sonstige Artikel immer mehr einschränken.

Die Gleichberechtigung des Deutschtums in Polen kann vom Deutschen Reiche durch eine Schädigung seiner östlichen Kohlenreviere und seiner ostdeutschen Landwirtschaft bezahlt werden, und es ist nur natürlich, daß sich diese Kreise gegen eine solche Schädigung wehren. Zu bekannten Beispielen ein neues aus den letzten Tagen: In dem Vorwort des Budgets der zweitgrößten Stadt des deutschen Ostens, der Stadt Hindenburg, heißt es wörtlich:

„Ein Handelsvertrag mit Polen wird der Kohlenindustrie und somit dem Steuerertrage weiteren Abbruch tun, der Stadt neue Lasten bringen."

Am 15. Juni d. J. erlischt nun ein weiteres Vergünstigungsrecht Polens aus dem Genfer Vertrage, nämlich die Zulassung der Ausfuhr einer bestimmten Menge von Schrott für die Versorgung der polnisch-oberschlesischen Eisenindustrie. Die etwaige Annahme, daß das Erlöschen dieser Begünstigung einen Einfluß in der Richtung auf einen schnelleren Abschluß des Vertrages ausüben könnte, wäre verfehlt, weil sich die ost-oberschlesischen Hütten seit etwa Jahresfrist in Erwartung dieses 15. Juni in großzügiger Weise mit Vorräten eingedeckt haben, so daß sie selbst bei vollster Beschäftigung auf Monate hinaus gesichert sind.

Nach Lage der Dinge und bei dem Verhalten der polnischen Regierung, die sich immer dann besonders stark glaubt, wenn sie eine Auslandsanleihe in Sicht hat, ist gar nicht abzusehen, wie jetzt plötzlich eine Veränderung im Stande der Handelsvertragsverhandlungen eintreten könnte. Polen hat zurzeit auch größere Sorgen: Einmal die Sorge, nicht in den englisch-russischen Konflikt hineingezogen zu werden, dann keine Verschärfung der russisch-polnischen Spannung zu erleben und schließlich drittens die amerikanische Anleihe diesen Hindernissen zum Trotz dennoch unter Dach und Fach zu bringen. Gelegentliche Versicherungen, daß die Verhandlungen fortgesetzt werden oder gar, daß sie „einen befriedigenden Verlauf" nehmen, klingen wie die trostreichen Worte am Bette eines Schwerkranken. Es erscheint leider als die größte Wahrscheinlichkeit, daß der deutsch-polnische Zollkrieg auch im dritten Jahre sein Ende noch nicht erreichen wird.

Die Ueberfüllung der Hochschulen.

E. Die Wirtschaftshilfe der Deutschen Studentenschaft hat sich auf ihrer Tagung in Kiel eingehend mit den Fragen der Ueberfüllung der akademischen Studien und Berufe befaßt. Sie hat festgestellt, daß der Ueberblick über dieses Gebiet durch das Fehlen objektiven und einheitlichen Zahlenmaterials sehr erschwert ist. Zweifellos besteht in einzelnen Studienfächern und Berufen eine starke Ueberfüllung, die in den nächsten Jahren noch steigen wird, während in anderen Fächern sogar der dringendste Bedarf noch nicht gedeckt ist.

Angesichts dieser Sachlage weist sie mit neuem Nachdruck darauf hin, daß das Hochschulstudium nur den wirklich Befähigten und Tüchtigen die Möglichkeit befriedigender Berufsarbeit eröffnet; sie warnt in allen anderen Fällen dringend vor dem Studium, selbst wenn auf Grund der Vermögenslage der Eltern die schweren finanziellen Lasten des Studiums ohne fremde Hilfe aufgebracht werden können. Wirtschaftliche Unterstützungen sind nur in beschränktem Maße von besonders begabten und tüchtigen, sorgfältig ausgewählten Studierenden zu erwarten. Es sollte sich deshalb niemand in leichtfertiger Hoffnung wirtschaftlicher Hilfe von dritter Seite zum Hochschulstudium entschließen. Die Wirtschaftshilfe der Deutschen Studentenschaft bittet den Verband der Deutschen Hochschulen, den Ueberfüllungs- und Berufsfragen ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und Maßnahmen zu treffen, um diese Probleme soweit wie irgend möglich der Klärung zuzuführen und die Gefahren zu mildern. Insbesondere bittet sie den Hochschulverband dafür einzutreten, daß die Hochschuldozenten den Wirtschaftskörpern durch Ausstellung von Befähigungszeugnissen auf Grund sorgfältigster und schärfster Beobachtung der Studierenden die Möglichkeit individueller Auswahl und Unterstützung geben.

Eine genaue Prüfung der Sachlage wird zweifellos ergeben, daß die Ueberfüllung im letzten Grunde kein besonderes Problem des akademischen Berufsweges ist, sondern lediglich eine Teilerscheinung der Folgen der Deutschland auferlegten unerträglichen Belastungen und Einengungen, die den Lebensraum Deutschlands so verkürzen, daß alle Berufswege gerade für tüchtige, aufwärtsstrebende junge Menschen aller Schichten gefahrdrohend überfüllt sind.

Die Wirtschaftshilfe weist die Reichsregierung, von der die ganzen studentischen Wirtschaftsfragen so nachdrücklich und verständnisvoll gefördert werden, mit größtem Ernst auf diesen Notstand hin und bittet, auch bei allen außenpolitischen Verhandlungen, die die Schaffung des für das deutsche Volk notwendigen Lebensraumes und die die Erleichterung der Deutschland auferlegten Lasten zum Ziel haben, diese unerträgliche und wachsende Einengung der jungen aufstrebenden Generation Deutschlands nachdrücklich ins Feld zu führen.

Zum Stapellauf des „Schulschiff Deutschland".

Empfang durch den Norddeutschen Lloyd im Columbus-Bahnhof.

G. B. **Bremerhaven**, 14. Juni.

Im unmittelbaren Anschluß an den Stapellauf des neuen „Schulschiff Deutschland" führte der Lloydtender „Vorwärts" die Taufgesellschaft auf einer Fahrt weserabwärts, die sich etwa bis zur Robbenplate ausdehnte und von günstiger Witterung begleitet war. Dann kehrte der Tender zur Columbuskaje zurück und es schloß sich ein kurzer Spaziergang durch die Bremerhavener Hafenanlagen an.

Um 4 Uhr nachmittags versammelte sich die Gesellschaft im Wartesaal 1. Klasse des Columbusbahnhofs, einer Einladung des Norddeutschen Lloyd folgend, zu gemeinsamem Festmahl. Hier nahm zuerst der Vorsitzende des Aufsichtsrats des Norddeutschen Lloyd

Präsident Dr. h. c. Ph. Heineken

das Wort zu herzlichen Begrüßungsworten, in denen er besonders als Gäste des Norddeutschen Lloyd hervorhob den in Vertretung des Großherzogs von Oldenburg erschienenen Erbgroßherzog, Reichsverkehrsminister Dr. Koch, Senator Bömers, Konteradmiral Pfeiffer als Vertreter des Reichswehrministers und des Chefs der Marineleitung, Legationsrat Bleyert, Vertreter des Auswärtigen Amtes, Oberregierungsrat W. Meyer, Vertreter des oldenburgischen Verkehrsministeriums, Oberregierungsrat Boettcher, Vertreter des Senats der Freien Stadt Danzig, Ministerialdirektor Koenigs vom Reichsverkehrsministerium und Exz. Vizeadmiral Bauer, Chef der Marinestation der Nordsee.

Präsident Heineken führte dann fortfahrend etwa aus: Ueber die Bedeutung des Deutschen Schulschiff-Vereins reden, hieße Eulen nach Athen tragen. Als nach dem Versailler Diktat die deutsche Handelsflotte abgeliefert werden mußte, habe eine gewisse Depression in Reedereikreisen eingesetzt. Auf sich selbst gestellt habe aber die deutsche Schiffahrt den Weg des Wiederaufbaues freudig beschritten. Heute genieße die deutsche Handelsflagge auf allen Meeren wieder Ansehen, wenn auch ihre Stellung der Zeit vor dem Kriege noch nicht wieder erlangt sei.

Mit besonderer Freude und Stolz sei festzustellen, daß der alte gute Geist auch heute wieder unentwegt derselbe sei wie vor dem Kriege. „Darauf können wir stolz sein! Mit besonderer Sorge erfüllt es uns aber im Hinblick auf die Zukunft, wenn wir an unseren Offiziersersatz denken. Da kommt uns der Deutsche Schulschiff-Verein zu Hilfe, der — wie in vergangenen Zeiten — so auch in Zukunft diesen Ersatz schaffen wird. Ich hoffe, daß Sie alle mit Befriedigung von hier gehen werden und den Gedanken des Deutschen Schulschiff-Vereins hinaustragen in ihre Heimat, um dort neue Mitglieder und Förderer des Vereins zu werben. Der Deutsche Schulschiff-Verein wirkt nicht nur für seine eigenen Ziele, sondern hat auch als Mitarbeiter der deutschen Handelsflotte zu gelten, so dem Wiederaufbau des deutschen Vaterlandes dienend.

Die Herren vom Norddeutschen Lloyd fordere ich hiermit auf, das Glas zu erheben und ein Hoch unseren Gästen darzubringen."

Es erwiderte der 1. Vorsitzende des geschäftsführenden Ausschusses des Deutschen Schulschiff-Vereins

Exz. Graf von Roedern.

Mit dem Dank an den Norddeutschen Lloyd verband er besondere herzliche Dankesworte an Frau Präsident Ph. Heineken, die die Taufe so energisch vollzogen habe. Er hoffe, daß diese Energie sich übertragen möge auf alle Zöglinge an Bord des neuen Schulschiffes. Wenn man nach Bremen käme, fühle man sich sofort in eine Atmosphäre der sympathischen Gastfreundschaft versetzt. Man fühle sich etwa so wohlgeborgen, wie auf einem Lloydschiff. Für diesen freundlichen Empfang und für alles, was Sie uns heute gezeigt haben auf dem Lande und auch auf dem Wasser möchten wir Ihnen aufrichtig danken. Die Tage in Bremen und Bremerhaven würden sicherlich allen Teilnehmern unvergeßlich bleiben, von denen viele zum ersten Male einem Stapellauf beigewohnt haben. Prof. Dr. Schilling habe die Gesellschaft schon in Sorge versetzt, als er in der Versammlung am Montag sich dahin äußerte, daß der Stapellauf wegen zu geringen Wassers durch Ostwind nicht würde stattfinden können. Aber nun habe über Nacht der Wind nach Westen gedreht und es scheine sogar auch die Bremer Sonne. „In herzlicher Erwiderung aller Wünsche für den Deutschen Schulschiff-Verein lassen Sie mich für die Zukunft des Nordd. Lloyd und sein eigenes Aufbauprogramm alle Wünsche zusammenfassen, indem ich Sie bitte, einzustimmen in den Ruf: Der Nordd. Lloyd. Hurra." Freudig stimmte die Festversammlung ein.

Dann verlas

Prof. Dr. Schilling

ein Telegramm des Großherzogs von Oldenburg, in dem er dem Bedauern Ausdruck gab, an der Teilnahme des Stapellaufes verhindert zu sein und dem tadellos ausgeführten Schulschiff beste Wünsche mit auf den Weg gab.

Fortfahrend griff der Redner dann zurück auf den Bau des ersten Schulschiffes „Großherzogin Elisabeth" vor rund 27 Jahren und hob die vortrefflichen See- und Segeleigenschaften des ersten, unter der Leitung von Direktor Claußen entstandenen Fahrzeugs des D. S. V. hervor. Wer jemals die „Großherzogin Elisabeth" auf See oder im Hafen gesehen habe, sei begeistert von der Formenvollendung und der schnittigen Linienführung gewesen. Auch das heute seinem Element übergebene Schiff sei unter der Obhut des jetzigen Direktors Claußen erbaut worden. Das sei nicht nur eine glückliche Vorbedeutung für den Segler, der Stapellauf habe bereits erkennen lassen, daß kaum ein schöneres Schiff zu denken sei, als das heute abgelaufene. Der Redner ließ seine weiteren anerkennenden Worte und Wünsche für glückliche Weiterentwicklung für die Bauwerft ausklingen in ein Hurra auf den zweiten Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G., Bürgermeister Dr. Buff und die Leitung des Werkes Joh. C. Tecklenborg.

Nach Bekanntgabe weiterer Glückwunschtelegramme, von denen hier erwähnt seien die des Chefs der Marineleitung, der Deutschen Seewarte, des Deutschen Hochseesportverbandes „Hansa", der Firma Krupp, des Kalisyndikats, des Erbprinzen und der Prinzessin von Waldeck, unter denen sich auch bereits einige namhafte Stiftungen für das „Schulschiff Deutschland" befanden, fand als Vertreter der Bauwerft vom Aufsichtsrat der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G.

Bürgermeister Dr. Buff

freundliche Dankesworte. Er streifte kurz die Gründungs- und Entwicklungsgeschichte der Werft Joh. C. Tecklenborg und erinnerte besonders an den Bau des ersten Schulschiffes, bei dessen Stapellauf Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg so treffende Worte gefunden habe. Damals habe das deutsche Vaterland auf der Höhe seiner Weltgeltung gestanden, bewundert, aber auch — beneidet. In reichem Maße habe die „Großherzogin Elisabeth" alle Hoffnungen erfüllt und leiste auch heute noch gute Dienste. Der Redner erinnert weiter an den Stapellauf des dritten Schulschiffes „Großherzog Friedrich August" im Jahre 1914, zu einer Zeit, da sich bereits dunkle bedrohliche Wolken für Deutschland ballten. Später raubte das Versailler Diktat deutsche Schiffe und deutsches Material. Der Mut der deutschen Reeder beim Wiederaufbau sei oftmals anerkannt worden und nun sei auch der Deutsche Schulschiffverein in den Kreis der Wiederaufbauenden mit seinem neuen Schulschiff getreten. Dankbar sei die Werftgesellschaft für den seinerzeit der Tecklenborg-Werft erteilten Auftrag. Viele Lorbeeren hat der D. S. V. sich bereits um sein Haupt zu winden vermocht. Wir grüßen das neue Schulschiff des Deutschen Schulschiff-Vereins, das Schulschiff des deutschen Volkes, die Ausbildungsstätte deutscher Jungmannen! (Starker Beifall.)

Amtshauptmann Willms-Elsfleth erinnerte schließlich noch an die herzlichen Beziehungen, die sich zwischen der Stadt Elsfleth als Liegehafen der Schulschiffe des D. S. V. und der jugendlichen Besatzung angebahnt hätten. Liegetage des Schulschiffs seien Festtage für Elsfleth. Die Elsflether würden alles daran setzen, auch die junge Besatzung des neuen Schulschiffes in gastliche und freundliche Obhut zu nehmen.

Damit erreichten die offiziellen Reden ihren Abschluß. Die Festversammlung blieb dann noch einige Zeit in den schönen Räumen des Columbus-Bahnhofs zusammen, bis gegen 8½ Uhr abends der bereitgestellte Sonderzug die Mitglieder des Vereins und seine Gäste nach Bremen zurückbrachte.

Die diesjährige inhaltsreiche und an Eindrücken reiche Tagung des D. S. V. wird in ihrem harmonischen voll befriedigenden Verlauf den Teilnehmern eine schöne Erinnerung bleiben.

*

Das Schiff ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für dessen höchste Klasse und die Einrichtung und Ausrüstung entsprechend den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft erbaut. Die Abmessungen des Schiffes sind: Länge zwischen den Steven in der Wasserlinie 65,227 Meter, größte Breite auf Spanten 11,900 Meter, Seitenhöhe von Oberkante-Kiel bis Oberkante-Decksbalken 7,320 Meter. Größter mittlerer Tiefgang bei voller Besatzung, Ausrüstung und Ballast 5,050 Meter.

Der Bau erfolgte nach der zwischen der Baukommission des Schulschiff-Vereins und der Bauwerft vereinbarten Bauvorschrift:

Das Schiff besetzt zwei in ganzer Länge durchlaufende Decks und an Aufbauten eine ca. 26 Meter lange Poop und eine etwa 12 Meter lange Back, an die sich ein etwa 10 Meter langes Deckshaus anschließt. Darin sind die Küche, eine Bäckerei und ein Motorraum, in dem ein Diesel-Dynamo für die Beleuchtung des Schiffes aufgestellt ist, angeordnet. Durch fünf bis zum Hauptdeck reichende wasserdichte Schotten ist das Schiff in sechs Abteilungen unterteilt. Die Lage der Schotten ist so gewählt, daß selbst nach Vollaufen einer mittleren und zweier Endabteilungen das Schiff noch schwimmfähig bleibt. Unter der Poop sind die Wohnräume für den Kapitän und sieben Offiziere, sowie ein Kapitänssalon, eine Passagierkammer, die Offiziersmesse und zwei geräumige Hospitäler nebst Apotheke angeordnet. Die ständige Mannschaft besteht aus 12 Personen, die in hellen luftigen Logis wohnen. Für die 180 Schiffsjungen sind im Zwischendeck zwei große Räume abgeteilt, die mit den erforderlichen Bänken, Tischen, Schränken für Kleidung Oelzeug, Hängematten usw. ausgestattet sind. Statt der Kojen sind Hängematten vorgesehen, die nach Bedarf unter dem Hauptdeck aufgehängt werden können. An die Schiffsjungenräume schließt sich eine große Segelkammer und Räume für Tauwerk, Kartoffeln und Kleinbedarfsartikel an. Der untere Raum des Schiffes wird ausgenutzt für die Lagerung des Steinballastes, sowie des Proviants. Auch sind im Vorschiff zwei Räume für Koks und Kohlen vorgesehen. Fest eingebaut in das Schiff sind zwei Frischwassertanks von zusammen 150 Kubikmeter Inhalt, die durch Rohrleitungen mit dem Zwischendeck und der Küche in Verbindung stehen. Sämtliche Räume des Schiffes sind mit elektrischer Beleuchtung versehen, für die der Strom von einem Diesel-Dynamo erzeugt wird, der gleichzeitig für das Aufladen einer umfangreichen Akkumulatorenbatterie geeignet ist. Geheizt werden die Räume durch eine Warmwasserheizungsanlage, deren Kessel in einem besonderen Raum des Zwischendecks aufgestellt ist. Das in diesem Kessel erhitzte Wasser wird durch eine elektrisch angetriebene Umwälzpumpe durch die Heizkörper getrieben.

Das Schiff wird als Dreimastvollschiff getakelt. Die Untermasten und Marsstengen bestehen aus einem Stück und sind wie die Rahen und der Klüverbaum aus Stahl hergestellt. Die Bramstengen sind aus Pitch-Pine gefertigt. An Booten erhält das Schiff zwei Rettungsboote, ein Dingi, eine Jolle und drei Kutter, von denen die letzteren für Uebungszwecke besonders ausgestattet sind. Unter der Back kommt ein Ankerspill zur Aufstellung, das durch Zahnradübersetzung von einem auf der Back stehenden Gangspill angetrieben wird.

Das Schulschiff soll etwa Anfang August dieses Jahres in Dienst gestellt werden.

Scharlachberg „Meisterbrand"

Das 57. Tonkünstlerfest des Allgemeinen Deutschen Musikvereins in Krefeld.

Das Tonkünstlerfest findet heuer zum zweiten Male in der westdeutschen Stadt der Samt- und Seidenindustrie statt. Als vor genau 25 Jahren der gebürtige Dresdener Musikdirektor Müller-Reuter Festdirigent war, sah man das musikalische Gesamtprogramm noch auf ganz andere Ideale — neudeutsche und nachromantische — eingestellt, wie ja jener treffliche Musiker ein besonders kundiger Betreuer der Romantik war. Ihm folgte 1919 Dr. Rudolf Siegel, ein Tonsetzer und Kapellmeister von Rang, der auch die Modernsten aller Richtungen zu Worte kommen läßt. Ein tüchtiges Orchester unterstützt dabei seine Bemühungen. (Es ist für das Fest von 45 Köpfen auf fast die doppelte Anzahl verstärkt worden.) Daß man in allen größeren Städten des Rheinlandes gute Chormusik macht, ist bekannt genug, und so darf man von vornherein annehmen, daß darin auch Krefeld nicht zurückstehen wird. Ueber den Stand der Oper werden wir uns erst noch zu unterrichten haben.

Von der Wahl der Einzelwerke noch abgesehen, macht das Gesamtprogramm von vornherein einen erfreulich konzentrierten Eindruck; es stehen darauf: Zwei Orchester-Konzerte, ein Chorkonzert: („Christus" von Liszt, dem Mitbegründer des Vereins, dargeboten am Fronleichnamstage), eine Festoper („Die ersten Menschen" von Rudi Stephan) und auf Einladung der Stadt Krefeld als Zugabe die Oper „Heliodor" von Gustav Kneip. Daß sich darunter nur ein mäßiger Teil von Werken befindet, die in Uraufführungen dargeboten werden, wird als löbliches Bestreben des Musikausschusses aufzufassen sein, die Spielfolgen weniger äußerlich blendend denn verinnerlicht zu gestalten.

Die D-Moll-Symphonie von Paul Kletzki, einem gebürtigen Polen, der seine Studien teilweise in Berlin gemacht hat und hier auch ansässig ist, stand am Anfang des ersten Orchesterabends: Ein tragischer etwas zerstückelter und innerlich unruhiger erster Satz, ein besonders durch die mystische Stimmung des Beginns fesselnder zweiter und ein ekstatischer dritter — wohl der kunstvollste des ganzen achtunggebietenden Werkes (Partitur bei N. Simrock in Berlin erschienen.) Stilistisch erweist es sich zwar noch reichlich bunt: vor allem findet man Brahms (im ersten Satze) und Strauß (im letzten) an der Erfindung stark beteiligt; aber der Gesamteindruck ist der einer Persönlichkeit, die, wenn sie sich auch noch nicht selbst ganz gefunden hat, doch schon mit großem Können und noch größerem Vertiefungswillen am Werke ist. Besonders der letzte, auch nach außen wirkende Satz verbürgt im voraus den guten Erfolg der Schöpfung.

Von den drei vom Orchester begleiteten Gesangswerken, einer in Uraufführung gebotenen „Hymne" für gemischten Chor von Wilhelm Petersen (Darmstadt), je einem Gesang für Bariton von Arthur Willner (Wien, „An den Tod" mit gem. Chor) und Rudolf Siegel („Der Einsiedler") war die erste am wenigsten natürlich gewachsen und erfühlt. Ihr Stil strebt die Gleichung zwischen alter und moderner Manier an, doch wird die schöne Wirkung, die etwa ein Lendvai auf dem gleichen Wege erzielt, nicht erreicht, und erst gegen Ende des aus dem 18. Jahrhundert stammenden Gedichtes ist ein in wirklichem Sinne hymnischer Aufschwung festzustellen. Dagegen hob sich Willners Vertonung der Hebbelschen Verse in ihrer reinen Empfindung, wenn auch nicht gerade starken Erfindung angenehm ab; sie ist Musik von inniger Selbstversunkenheit, und nur der Schluß vom Einsatz des Chores ab fällt durch seinen opernhaften Charakter etwas ab. „Der Einsiedler" (nach Eichendorff) von Siegel stand dem letzten Werke in der Stimmung ziemlich nahe; ich gestehe, davon unter Leitung des Tonsetzers und in der wundervollen Ausdeutung der Gesangsstimme durch Hermann Schey (Berlin) einen reineren Eindruck als von anderer Stelle her gehabt zu haben.

Den Abschluß des Konzertes machten vier zu einem „Quodlibet" verbundene „Stücke aus einem Kindertheater", die Kurt Weill (Berlin) vorlegte. Das — an der neueren Manier des Tonsetzers gemessen — noch sehr „zahme" Werk, das, 1922 entstanden, in seinen weitesten Teilen noch ganz tonal gearbeitet ist, ist von Haus aus für Marionettenspiele gedacht und verlangt unbedingt nach dem Kleinbühnenrahmen; im Konzert ermüdet diese an sich sehr lustig illustrierende, frisch rhythmisierte Musik auf die Dauer. Die Wiedergabe der verschiedenen Werke durch das Festorchester und den aus sechs Krefelder Gesangvereinen zusammengesetzten stattlichen Festchor war unter Siegels Leitung sehr tüchtig; mit Recht durfte das Orchester nach der schwierigen Symphonie an dem Danke für den starken Beifall teilnehmen, indem es sich auf Aufforderung des Dirigenten von den Plätzen erhob.

M. U.

Kunst, Wissenschaft und Leben.

Landestheater Oldenburg. Unser ständiger Mitarbeiter schreibt uns: Mit überraschendem Gelingen, auch in der Ausstattung, brachte die Landesbühne Kalmans flotte und verhältnismäßig gehaltvolle „Zirkusprinzessin" heraus. Franz Eckardt gab der Tanzoperette einen sehenswerten Rahmen und ein flottes Spiel. Kapellmeister Schweppe bewährte sich auch diesen leichteren Aufgaben gegenüber vortrefflich und läßt der spritzigen Musik sein lebendiges Temperament zugute kommen. Die Fürstin erfuhr durch Hanna Gorina eine effektvolle, in jeder Weise beherrschende Darstellung. Franz Eckardt lieh dem Mister X. eine wahre kinoprinzliche Wichtigkeit. Die Zirkusreiterin liegt Senta Zoebisch ausgezeichnet. Fritz Hancke gab dem Prinzen viel Humor, dgl. Werner Hinz (tanzt blendend!) dem Toni und Curt Thiele dem Ober. Das Publikum sang die Schlager mit. v. B.

Eine späte Bach-Uraufführung. Die Kunst der Fuge ist das letzte Riesenwerk Johann Sebastian Bachs. Im Todesjahr, 1750, hat er es vollendet; es zeigt seine kontrapunktische Kunst auf schwindelnder Höhe. Das Werk stellt eine einzige Riesenfuge von mehr als 2000 Takten über ein einziges Thema dar. Bach hat es einst auf eigene Kosten in Kupfer stechen lassen, es fand aber nicht den gewünschten Absatz und die erwartete Verbreitung, so daß Bachs Sohn Philipp Emanuel, enttäuscht über den Erfolg, die Platten des ungeheuren Werkes schließlich um den Metallwert verkaufte. So klagte Nikolaus Forkel, der erste Biograph Bachs, schon im Jahre 1800 mit Recht: „Wäre ein Werk dieser Art außerhalb Deutschlands von einem so berühmten Manne wie Bach zum Vorschein gekommen, so würden aus bloßem Patriotismus vielleicht 10 Prachtausgaben davon vergriffen worden sein; in Deutschland wurden nicht einmal so viele einzelne Exemplare von einem solchen Werk abgesetzt, daß die erforderlichen Kupferplatten mit deren Ertrag bezahlt werden konnten. Leider hat Bach den Stich des Werkes nicht bis ans Ende überwachen können, und so fügte es sich denn, daß diese Kolossalschöpfung schon in der ersten Ausgabe in entstellter Form der Nachwelt übermittelt worden ist. Die Verkennung des wahren Sinnes des Werkes hat trotz der verschiedenen Versuche einer Neuordnung bis in unsere Tage eine befriedigende Lösung nicht gebracht; erst der eindringenden Arbeit Wolfgang Graesers ist es gelungen, die „Kunst der Fuge" in eine Gestalt zu bringen, die den letzten Absichten Bachs vermutlich entsprechen und die Urgestalt darstellen dürfte. Das Werk ist deshalb in dieser Form auch der Gesamtausgabe der Werke Bachs als 47. Jahrgang angefügt worden. In der von Graeser vorgelegten Gestalt schließt die „Kunst der Fuge" mit dem Choral „Vor deinen Thron tret ich hiermit", den Bach als Abschluß seines Lebens mit erlöschender Kraft seinem Schwiegersohne Altnicol in die Feder diktiert hatte und es ist wohl ohne Zweifel anzunehmen, daß es sein Wille war, damit sein Werk und sein Lebenswerk überhaupt zu beschließen. Wir besitzen nun dieses Monumentalwerk zum ersten Male in einer Ausgabe, die es uns verstehen lernt; der nächste Schritt aber von der Wiederherstellung der Urform auf dem Wege zum völligen Verstehen und Erfassen ist die Aufführung. Auch auf diese soll die musikalische Welt nun nicht länger warten müssen. Am 26. Juni 1927 werden das Leipziger Gewandhausquartett, das Gewandhausorchester, der Thomasorganist und der Thomanerchor unter Leitung des Thomaskantors Dr. Karl Straube in der Thomaskirche zu Leipzig, also an der einstigen Wirkungsstätte Bachs, die gewaltige Schöpfung 177 Jahre nach ihrem Erstehen erstmalig zum Erklingen bringen. (Prospekte durch die Geschäftsstelle der Bachfeier, Leipzig C. 1, Nürnbergerstraße 36.)

Was liest der deutsche Arbeiter? Karl Kossow wirft in der Juni-Nummer der „Literatur" (Herausgeber: Ernst Heilborn, Verlag: Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart-Berlin) diese Frage auf und weiß sie in selbständiger Weise zu beantworten. Die Gesamtheit der lesenden Arbeiterschaft charakterisiert er in einer naivleidenschaftlichen Stellungnahme zum Buch, weist aber zugleich die verbreitete Annahme zurück, daß diese Leute bildsam wie Wachs seien; in Wahrheit verhalte es sich so, daß ihr Geschmack ihnen nur nicht bewußt sei; instinktiv lehnen sie unbedingt ab, was ihrem Lebenskreis nicht entspricht. Deutlich sieht Kossow drei Gruppen: die erste derer, die sich in eine schönere und mannigfaltigere Welt versetzt sehen wollen und deshalb den Abenteuer-Roman bevorzugen. Die zweite Gruppe der sozial Gereifteren, die nach Ratschlag und brüderlicher Führung verlangen und deshalb gern zur Leidensgeschichte eines Klassengenossen greifen. Die dritte Gruppe derer, die bewußt nach Erweiterung ihres Horizonts streben und deshalb nach technischen und politischen Büchern verlangen, Zoologie und Astronomie bevorzugen. Die Leser der ersten Gruppe, aber nicht sie allein, lesen vor allem Gerstäcker und Karl May, die viel verlangt werden, und neuerdings auch Rider Haggard. Nach selbsterlebten Büchern, wie denen von Arthur Heye und Jack London sei dauernd Nachfrage; während die Frauen dieser Gruppe an idealisierenden Heimatschriftstellern, wie Speckmann und Schröer, besonderen Gefallen finden. Das Selbsterlebte bleibt auch für die Leser der zweiten Gruppe ausschlaggebend. Petzolds „Rauhes Leben", Brögers „Held im Schatten", Gorkis Schriften seien beliebt, nichts aber komme an Wirkung den Romanen Martin Andersen-Nexös, des Dänen, gleich. Daß bei den Vorgeschrittenen das Verlangen nach Reisebeschreibungen keineswegs nur auf Befriedigung der Abenteuerlust zielt, beweist die Nachfrage nach Schriftstellern wie Colin Roß und Paul Rohrbach. Im Mittelpunkt des Interesses stehen Ludwigs „Wilhelm II." und Henry Fords „Mein Leben und Werk". Während Tierromane, wie die von Fleuron, viel begehrt sind, bleibt die Nachfrage nach medizinischer, überhaupt menschenkundlicher Literatur, merkwürdig gering. Auch bei den Fortgeschrittensten sei das Verlangen hauptsächlich auf Astronomie, Paläontologie und Prähistorie gerichtet.