

# Zum fiebenten Tag

## Keine Arbeit

Bild einer Not, die uns unbekannt wurde

Von Dietrich Ed.

Das ist hier in 1400 Meter Höhe inmitten der kanadischen Felsengebirge, einer wilden, unwirtlichen Gegend. Der Schnee liegt über einen Meter hoch. Ein eisiger Sturm regt durch den engen Einschnitt in den Bergen, Schnee vor sich hertreibend. Drohend, kalteausstrahlend türmen sich die gewaltigen Felsenmassen über grenzenloser Einsamkeit und Oede. Kein Haus, keine Hütte. Nur eine Bahn-Telefonzelle.

Vor dieser Telefonzelle habe ich mir ein Feuer gebaut, so, daß der Sturm die Hitze hereinreibt, aber auch den beißenden Qualm des feuchten Holzes. Doch sitze ich immerhin geschützt und warm. Wohlgefühlt empfinde ich, wie die Wärme um meine verrosteten Füße spielt, wie sie langsam die Kleider durchdringt...

Rings umher lodern andere Lagerfeuer, an denen wohl dreißig Männer notdürftigen Schutz gegen die atemraubende Kälte suchen. In Papier oder zerrissene Decken gehüllt, nur einige im Besitze eines Mantels, alle schmutzig, unrasiert, zerlumpt, Stroh als Socken in die zerlaufene Schuhe gelegt, machen sie einen verworrenen und verkommenen Eindruck. Verrostete Hände halten die Trinktöpfe — alte Konservendosen mit dünnem Tee — oder die aus einem Holzstück primitiv geschnittenen Töpfe mit Haferbrei. Mehr als diese Geräte besitzen sie kaum. Ein Stück trockenen Brotes, ein kurzer Zigarettenstummel, in irgend einer Seidlung an einer Straßenecke aufgefleht und sorgfältig bewahrt, eine Pfeife voll Tabak gelten schon als unschätzbare Besitz, von den anderen mit neidischen und gierigen Augen betrachtet, aus denen Hunger und Entbehrung leuchten. Eng zusammengedrängt hocken die Männer an den Feuern.

Es sind Arbeitslose, auf dem Wege aus den westkanadischen Präriegebieten über die Felsengebirge nach der westlichsten kanadischen Provinz British-Kolumbien. In jenem Lande, das vielerorts hinter den Gebirgsmassen liegt, in der großen Hafenstadt Vancouver am Großen Ozean, irgendwo dort hoffen die Männer Arbeit zu finden für die Wintermonate. Tüchtiges Pflaster das! Sie werden nur eine neue Enttäuschung erleben. Sie wissen es selber, aber sie wollen es nicht wahr haben, und es wäre gefährlich, daran zu rühren.

Seit Tagen sind die Männer auf der Reise, manche schon über eine Woche. In der letzten größeren Präriestadt schloß ich mich ihnen an. In leeren Frachtwagen, an offenen Lagerfeuern am Rande der Siedlungen oder auch in einem Wasserstern der Bahn wurden die Nächte zugebracht. Auf der letzten Wasserstelle, noch in den Vorbergen, warnte der Stationsagent vor den Schneestürmen. Letztes Jahr, genau auf den Tag, wurden dort bei ihm fünf Männer, die errostet waren, von einer Holzladung heruntergeholt. Wir wußten, der Mann hatte recht, aber wir wußten auch, daß dies die letzte Möglichkeit war, in diesem Jahre noch auf einem Frachtzug über die Felsengebirge zu kommen. Morgen schon konnte es überhaupt vorbei, konnte uns der Weg verbaut sein bis zum nächsten Frühjahr.

Als der Zug nach Stunden wieder hielt, erfuhren wir vom Zugpersonal, daß er hier warten würde, um den in einigen Stunden vielleicht folgenden angegliedert zu werden. Es ist hier die steilste Bahnstelle im Gebirge, die von den schweren Zügen nur in Teilen überwandbar werden kann.

Jetzt nur Feuer schaffen! Das war unser Gedanke. Das Zugpersonal gab uns eine Art, mit der wir elende Krüppeltannen schlugen. Delgetränktes Holz gab dem Feuer einen guten Anfang, ein ganzer Petroleumkanister wurde irgendwo aufgetrieben, unendliche Wohlthat, als die Flammen hoch aufsprakelten...

Die Männer hier um die Feuer gehören zur Armee der Heimatlosen. Sie sind in jedem Alter, manche noch fast Kind, andere schon Greise. Alle Nationen sind vertreten, alle Typen.

Heimatlos, ohne Frau, ohne Familie, unbedürftig, von niemandem bedrückt, durchziehen sie kreuz und quer das riesige Land zwischen Atlantik und Pazifik.

Sie gehören zur großen Kategorie der „Gelegenheitsarbeiter“ im engsten Sinne des Wortes. Das heißt, es gibt für sie tatsächlich nur gelegentliche Arbeit. Das war schon in den Wirtschaftshochjahren vor der Krise. Nur konnten sie damals zum Beispiel in der Erntezeit genug verdienen, um den Winter über in der Stadt bescheiden leben zu können. Die technische Entwicklung in der kanadischen Landwirtschaft hat aber von den früher notwendigen rund 100 000 Erntearbeitern inzwischen weit über die Hälfte überflüssig gemacht. Hinzu kommen die scharf ausgeprägten jahreszeitlichen Auswirkungen in vielen anderen Wirtschaftszweigen, verstärkt durch die längst nicht ausgeheilte Krise. Etwa ein Drittel aller kanadischen Lohnempfänger fällt in diese Gruppe der „Gelegenheitsarbeiter“. Und nach dieser Gelegenheit suchen sie heute hier und morgen dort. Sie bilden damit eine Art von Arbeitslosen, wie man sie in Europa nicht kennt, ohne festen Arbeitsort, ohne festen Wohnplatz, voller steter innerer Anstrengung...

Am schlimmsten betroffen sind die erst kurz vor der endgültigen Sperre noch ins Land gekommenen Einwanderer, die in die schlimmste Krise gerieten, ehe sie Fuß zu fassen vermochten. Unter ihnen viele deutsche Einwanderer, die glaubten, sich hier eine neue Existenz gründen zu können. Die Ostteile der Städte, überlieferungsgemäß die eigentlichen Ausländerviertel, sind oft Massenelendsquartiere, in denen das sprichwörtliche Auswandererelend seine fürchterlichste Auswirkung findet. In erbärmlichen Häusern hausen die Leute zusammengepfercht, zu 8 oder 10 Mann in einem Raum, zu zweien in einem Bett. Bananen... Kräfte... Abgerissen, zerlumpt, nicht in der Lage, sich Seite oder saubere Wäsche zu leisten, sind die Elenden wehrlos dem langsamen, aber unvermeidlichen Verderben ausgeliefert. Die Suche nach Arbeit wird immer schwieriger, zudem macht sie hungrig...

Man hat erst unter dem übermächtigen Druck der Not eine öffentliche Unterstützung geschaffen. Aber ihren Umfang und ihre Art bestimmt jede Gemeinde für sich. Wird für Familien mit Kindern noch halbwegs gesorgt, so gilt der arbeitslose Ledige immer noch als vogelfrei. Eine einzige Mahlzeit am Tage, eine kleine Portion Haferbrei und ein Schlafplatz im Asyl — das ist oft die gesamte Unterstützung. „Zwei Mahlzeiten und ein Bett“ verkörpern schon den gehobenen Lebensstandard. Meistens hat man familiäre Ledige überhaupt von der Unterstützung ausgeschlossen. Als zu Winterbeginn viele Arbeitslose aus der Prärie und von anderer Außenarbeit in die Städte strömten, gab man ihnen den guten Rat, auf Frachtzügen dahin zurückzukehren, wobei sie gekommen seien...

„Keep moving!“ — das heißt auf deutsch: „Nach, daß du weiter kommst!“ — ist die von den einzelnen Kommunalverwaltungen ausgegebene Losung, nach der man handelt. Man verbietet den sogenannten „drifters“, die Städte zu betreten, kündigt sie an den Bahnhöfen bei Verlassen der Frachtzüge ab, steckt sie wogen „Perumtreibens“ in die Gefängnisse.

Der Sturm hat sich gelegt. Kaum weht noch ein geringer Aufzug. Hellau lodern die Feuer, in ihrem Schein nehmen die umherliegenden Felsblöcke und Baumstämme unwirkliche Formen an. Helllich klar leuchten die Sterne, um flachen Licht des Mondes erscheinen die schneebedeckten Felsen wie in flüssiges Silber getaucht. Ab und zu tönt aus der Ferne das heitere Bellen eines streifenden Wolfes. Eng gedrängt hocken die Männer und starren schweigend in die Flammen...

Leise dringt jetzt über die Berge das Fauchen eines nahenden Zuges...

zucht nicht gönnen, um es gleich abzuholen. Drei beginnen ihr Gespräch mit der Frage, wie es dem Strippenpartner geht, insbesondere, wie ihm der Abend neulich bekommen sei. Eine Frau fragt ihren Mann im Büro, was er heute essen will. Eine andere ruft ihre Freundin an und redet mit ihr über eine dritte Freundin. Ein Mann ruft seine Frau an und läßt ihr etwas von einer dringenden Konferenz vor. Und nur ein Mensch von den zehn spricht befragt mit einem Arzt. Daß aber zehn Menschen in einer Stunde einen so entlegenen Telefonapparat aufsuchten, das zählt am Ende des Jahres diese in den Statistiken vom Tempo der Großstadt.

Das ist gerade ein besonderes Kapitel, das Tempo der Großstadt. Es stimmt schon, daß unser Leben in der Großstadt in dem Bilde eines Mannes dargestellt wird, der hinter einer großen Schaulustscheibe stehend zwei warme Würstchen verzehrt, seine Kappe unter den Arm klemmt, losrennt und auf eine Straßenbahn springt. Aber er rennt nur deshalb so, weil er bei den großen Entfernungen die Hälfte seiner Versorgungszeit kreuz und quer unterwegs ist. Mit all seinem Tempo hat er am Abend grad soviel geschafft wie kein Frachgenosse in einer Kleinstadt, der zweimal um den Marktplatz geht. Wenn also das Tempo eine bittere Notwehr gegen die Ungunst verlorener Wegezeit ist, so besteht kein Grund dafür, aus diesem Tempo einen Kult zu machen.

Aus dem Kampf gegen die verlorene Zeit ist das unbedeutende Kultwort einmal entstanden. Auf diesen, seinen eigentlichen Wert muß es wieder zurückgeführt werden. Es ist menschenunwürdig, zwischen zwei weit entfernten Eisenbahnstationen an jeder Kartoffelmiete angehalten zu werden. Wenn aber eine Reise so schnell geht, daß man am Ziele nicht weiß, welcher Art die Einzelheiten der Landschaft waren, durch die man fuhr, dann ist es wiederum zu schnell gegangen. Heute schon fahren viele Menschen lieber mit einem Frachtdampfer als mit einem Ozeanrenner. Sie wollen etwas von ihrer Zeit auf dem großen Meer haben. Freilich ist es mit den Ozeanrennern nicht ganz so wild. Sie draußen in vier-einhalb Tagen über den Nordatlantik, aber sie messen diese Strecke zwischen zwei Leuchttürmen, bei denen man wieder einsteigen noch aussteigen kann. Von Hafen zu Hafen dauert es dann doch rund sechs Tage. Und in New York wartet man gewöhnlich vier Stunden für die Passkontrolle und noch zwei Stunden für die Zollabfertigung. Die Minuten, berechnend die gigantischen Turbinen des Schiffes tagelang wie irtzünftig wirbelten, sind schon wieder vertan, ehe man überhaupt aus dem Hafen herauskommt.

Aber dann ist man im Lande des Tempos. Da werden die Autos so schnell gebaut, daß nicht Menschen genug da sind, um sie zu laufen. Und in den riesigen Schweinefleischfabriken von Chicago ist die Zeit so knapp, daß man darauf verzichtet, die Tiere vor dem maschinellen Abfedern zu betäuben. Gewiß sind sie die einzige Art von Blutzeugen, die der Abgott namens Tempo beanspruchen kann.

## Die geraubte Geheimakte

Es ist fesselnd und ergötzlich zugleich, im öffentlichen Leben den Doppelspiel der Ereignisse zu beobachten. Er widelt sich weit häufiger ab, als man annehmen sollte. Es scheint, als sei alles Geschehen, als seien alle handelnden Personen in der Hand eines Mächtigeren, der hinter der Bühne steht. Marionettentheater spielt und dabei dann ab und zu auch mal eine Anwandlung grimmigen Humors offenbart. So konnte man vor kurzem in den Zeitungen lesen, daß ein höherer ausländischer Offizier Geheimakten verlor, die von großer Wichtigkeit waren. Man fürchtete schon, es seien Espione am Werk — da kam schließlich ein Mann mit der Wappe an, die er auf der Landstraße gefunden hatte. Die Akten waren in der Tat gestohlen gewesen. Aber die Diebe hatten ihren Wert wohl nicht erkannt und also die Papiere einfach in den Schmutz geworfen. Dabei ist es noch gar nicht lange her, daß an der schönen blauen Donau ein ähnlicher Streich verübt wurde. Es war dort aufgefallen, daß parkende Kraftwagen ungewöhnlich oft unerbetene Gäste erhielten. Just um die Zeit des stärksten Verkehrs. Die Fälle häuften sich — schließlich waren es an die fünfzig. Groß war die Ueberraschung, als sich herausstellte, daß ein sechzehnjähriger Burche sämtliche Unataten begangen hatte. Franz hieß die Kanaille — natürlich! möchte man fast sagen. Und der Frömmste muß zugeben, daß es wirkliche Kraftleistungen waren. Der Burche zertrümmerte die Wagen mit einer Behutsamkeit, die jegliches Aufsehen zu vermeiden wußte. Alle wurden betroffen, die Schauspieler, die nur einen Augenblick im Sendaum des Rundfunks geweilt, der Dozent, der eben mal noch einen Blick auf die Arbeit seiner Studenten geworfen, der Oberbaurat, der sich für wenige Sekunden entfernt hatte. Er allerdings war am schwersten betroffen. Er hatte nämlich eine hochpolitische Akte eingekippt, den Bericht einer Völkerbundskommission! Und vor allem die Arbeit, die in dem Papier steckte... Der Oberbaurat hatte den Text kurz zuvor in die deutsche Sprache übersetzt. Es war eine überaus schwierige und zeitraubende Arbeit gewesen. Und noch dazu völlig vergebens. Man erwischte den starken Franz zwar. Er war auch gefällig. Er gab nicht weniger als 45 Diebstähle zu. Er war trotz seiner siebzehn Jahre bereits vorbestraft. Aber wo der Völkerbundsbericht geblieben war... nein, davon wußte er nichts mehr, wirklich nicht. Nun muß die Kommission also nochmals zusammenzutreten. Und es ist gar nicht ausgeschlossen, daß die neue Sitzung ihre anderthalb Jahre dauert. Das wäre dann wieder ein Doppelspiel von Ereignissen, denn genau so lange muß der starke Franz inhaft sitzen...

## Das stumpfe Messer

Wenn ein berühmter Gelehrter früher Barbier gewesen ist, dann ist das kein Grund zum Spott. Aber so unklug war ein Student in der Münchener Anatomie, als ihn sein großer Lehrer, der hervorragende Anatom Rüdinger, wegen der stumpfen Messer tabelte, mit denen der junge Mann hantierte. „Ich verstehe das Schärpen und Schleifen nicht. Ich bin doch kein Barbier gewesen“, knurrte der Student, wohl wissend, daß der Professor einst diesem Handwerk obgelegen hatte. Aber Rüdinger gab ihm eine treffende Antwort: „Ich glaube Ihnen gern, daß Sie kein Barbier gewesen sind. Wären Sie es gewesen, dann wären Sie es auch geblieben.“

## Die Sache mit dem Tempo

Warum schreiben die Eltern so gute Briefe?

Von Hans Ried.

Vielleicht kennt man mit einem Aufsat über die Bedingungen des Tempos heute schon Türen ein, die sich von selber geöffnet haben, denn die Blütezeit des Tempos, die Jahre, wo dieses Wort in aller Munde war, neigt sich ihrem Ende zu. Es wird nicht mehr so viel vom Tempo geredet wie noch vor wenigen Jahren, das Wort hat den seltsamen Glanz verloren, der es fast zum Kernbegriff einer neuen Art von Lebensauffassung zu bestimmen schien. Man war damals ein durchaus rückständiger Mann, wenn man es nicht mit dem Tempo hielt.

Freilich ist unser Leben in der Zwischenzeit nicht weniger schnell geworden. Aber Geschwindigkeit und Tempo sind zwei Grundverschiedenheiten. Es ist eben zweierlei, ob man etwas geschwind erledigt, weil es aus einem sachlichen Grunde schnell getan werden muß, oder ob man in allen Obliegenheiten nur dann neuzeitlich zu handeln wähnt, wenn man sie schneller vorantreibt, als sie jemals angetrieben wurden. Die Zeit auszunutzen ist ein gesundes Wirtschaftsprinzip, aber das Tempo bezeichnet eine Lebensauffassung, die den Faktor Zeit zum Abgott erhebt, gewissermaßen mit der Uhr in der Hand die Bahnhofsuhr überrunden will.

Außerdem war der Glaube an das Tempo schon immer eine papierene und etwas laienhafte Angelegenheit. Die Leser vollstümlicher Schriften erbauten sich herabhaft daran, wenn irgend etwas in Rekordzeit erstanden war, aber die Ingenieure und Architekten selbst, die Männer, die das Tempo zu machen hatten, waren keineswegs seine Freunde. Wenn man eine Straße baut, die gute hundert Jahre halten soll, so ist es herzlich gleichgültig, ob sie eine Woche oder zwei Monate länger braucht, ehe sie fertig ist. Das Zeitmaß, auf das ein Bau hinzielt, nicht das Zeitmaß seiner Ausführung, ist be-

zeichnend für seine Größe. Wenn man sagt, daß etwas sehr schnell, aber nicht sehr gründlich gemacht sei, so liegt schon in der Wortherkunft dieses „gründlich“ die Erkenntnis, daß etwas nicht fest genug mit dem Grunde zusammenhängt, auf dem ein Ding stehen muß, wenn es etwas bedeuten soll.

Wenn aber ein Ding vielerlei Maßstäben gerecht werden muß, um ein ordentliches Ding zu sein, so bedeutet der Zeitverbrauch, den es nötig machte, nur einen Teil seiner Ursprungskosten. Was man an dem einen Teil erspart, zahlt man an dem anderen doppelt drauf. Hier liegt die Erklärung für die Frage, warum heutzutage die wenigsten Menschen noch Briefe schreiben, die das Wort lohnen. Es liegt am Tempo. Wenn man in früheren Jahrhunderten einen Cattel in Amerika hatte, dann brauchte ein Brief seine acht Wochen von uns zu ihm. Folglich schrieb man selten, denn es dauerte lange, ehe man auf den letzten Brief überhaupt Antwort hatte. Und wenn man schrieb, tat man es gründlich, gab sich Mühe mit jeder Mitteilung und las den Brief erst selber drei Male, damit man nichts verpassen hätte. Heute kann man alle acht Tage schreiben, jeden Brief per Flugpost berichten und den Flugpostbrief wieder mit einem Kabel überholen. Das nennen wir dann Tempo. In Wahrheit schreiben wir aber in dreißig Tempobriefe und sechs Kabel nur soviel Wichtiges hinein, wie früher in einen einzigen Segelschiffsbrief. Übrigens gibt es Zeugen für diese Auffassung, das sind die gläsernen Telefonautomaten an den Straßenecken. Wenn man sich eine Stunde lang neben solch ein Häuschen stellt, kommen beispielsweise zehn Leute, um es zu benutzen. Einer telefoniert dorthin, wo er eben selber war, denn er hat da nur etwas zu sagen veranlassen, was nur halbwegs wichtig ist, erlaubt zu werden. Aweie bestellen etwas, weil sie sich den kurzen Weg durch die frische

...!  
...setzt.  
...en  
...ein.  
...ag, den  
...9 Uhr  
...alles!  
...Markt