„Die den Ruf vernommen“

In der Wohlfahrtsschule.

Wer das Leben der großen Stadt begreifen will, muß ihre Zusammenhänge zu erfassen versuchen . . .

Eines Tages zwingt uns ein Ereignis, das uns aus dem Alltagstrott gerissen, „soziale Einrichtungen“ in Anspruch zu nehmen. Unser Herz treibt uns dazu, denn allein können wir dem, der unser Mitleid erweckt, nicht helfen. Und so betreten wir eines jener großen Gebäude, irren durch hallende Korridore, kommen in das numerierte Amtszimmer. Statt des „Herrn Beamten“ — der Typus lebt ja in unserer Vorstellung und wir haben ihn hier, in diesem so amtlich anmutenden Raume erwartet — finden wir ein weibliches Wesen: ein junges Mädchen oder eine gereifte Frau.

Unser Anliegen ist ernst, dringend — wir können uns nicht mit einer „Vertretung“, mit einer „Hilfskraft“ begnügen. Wir fordern die „Instanz“.

Es ergibt sich, daß wir es schon mit der Instanz zu tun haben. Mit Erstaunen merken wir, daß unsere Angelegenheit sachgemäß angepackt, behandelt, erledigt wird.

Im Unterbewußtsein entsteht die Frage: Woher hat das junge Mädchen diese Kenntnisse — wie kommt es an diesen Posten — wer hat es mit solchen Aufgaben betraut?

Es gilt also, Zusammenhänge zu erfassen, wenn man dies verstehen will.

*

An einem Novembertag vor nunmehr 31 Jahren flatterte in viele Berliner Familien „ein Stück bedrucktes Papier“. Am Abend, als man bei der Petroleumlampe saß und an der Weihnachtsarbeit häkelte, stickte, nähte, strickte, wurde der „Aufruf“ vorgelesen. Namen standen darunter, die man schon öfter gehört: die Frau Schulrat Cauer, die Frau Sanitätsrat Schwerin, die Frau Bürgermeister Kirschner, die Frau Rechtsanwalt Friedemann und viele andere. Was wollten sie?

„Der wirtschaftliche und kulturelle Notstand in großen Bevölkerungsschichten, die zunehmende Verbitterung innerhalb weiter Volkskreise rufen auch die Frau gebieterisch zu sozialer Hilfstätigkeit auf. Es handelt sich um keinerlei Emanzipationsbestrebungen, sondern darum, junge Mädchen und Frauen zu ernster Pflichterfüllung im Dienste der Gesamtheit heranzuziehen. . .“

„Redensarten — das kennen wir, weiter nichts als verkappte Emanzipation der Frauenzimmer, die sich hinter ein paar Namen versteckt —“ lautete das vernichtende Urteil der meisten Eltern. „Soziale Hilfstätigkeit kann meine Tochter im Hause ausüben — da gibts genug Pflichten“, räsonnierte man weiter. „Die Mama ist kränklich — ich habe auch jemanden nötig, der ein bißchen für meine Bequemlichkeit sorgt — der Goldfisch braucht frisches Wasser, der Kanarienvogel Futter und weißen Sand — na, und dann sind ja auch noch die jüngeren Geschwister da, die man doch nicht unbeaufsichtigt lassen kann! Also weg mit dem Wisch!“

Und die jungen Mädchen, die erstaunt auf die Wunderbotschaft gehorcht, daß man sie da irgend gebrauchen könnte, senkten ergeben die Köpfe und strickten, stickten, häkelten weiter, ahnungslos, wie ihre Eltern, von der seelischen und leiblichen Not in den Massenquartieren der Riesenstadt.

*

Einige aber, die auch dagesessen in jener seltsamen Unruhe des Herzens, weil sie fühlten, daß ihr Leben keinen Inhalt hatte, die begriffen, daß es zwecklos sei, zu warten, zu warten und weiter zu warten, folgten dem Ruf, der an sie ergangen war.

Etwa 50 bis 60 junge Mädchen saßen dann eines Dezembertages im Bürgersaal des Rathauses, hörten, was man von ihnen wollte, wurden in „Gruppen von Helferinnen“ eingeteilt und von den vier Unterzeichnerinnen des Aufrufs in ihr Arbeitsgebiet eingeführt: In die Armen- und Waisenpflege, in Wohlfahrtsvereine, in Blindenanstalten, in Kindergärten und Horte.

Das war der Anfang der sozialen Berufsarbeit der Frau.

Zwanzig Jahre später schrieb eines der Mädchen, das damals im Rathause gesessen und sich einer Gruppe angeschlossen hatte: „Es muß doch einmal gesagt werden, daß diese Arbeit uns erst eine Kenntnis der realen Welt mit ihren Nöten und Kämpfen gegeben hat. Daß sie uns den Platz zeigte, den wir in dieser Welt ausfüllen sollten und daß erst so die Menschheit uns zu einem Ganzen, zu einer Einheit wurde. Freilich — die Hingabe an die soziale Aufgabe verlangt von uns mehr als unseren Ueberfluß — verlangt uns selbst!“

Nach sechsjähriger Tätigkeit war die, die das geschrieben, Vorsitzende der „Gruppen“ geworden, heute ist Alice Salomon die Leiterin der „Staatlich anerkannten Wohlfahrtsschule“, die mit als Frucht der ganzen Gruppenbewegung entstand und eine Notwendigkeit geworden ist.

*

Gegen Ende der neunziger Jahre hatte die neuentstandene Barbarossastraße lange Zeit nur wenige Häuser. Ein Birkenwäldchen war da, an das sich Holz- und Zimmerplätze schlossen. Von früh bis spät hörte man das Kreischen der großen Sägen.

Aber eines Tages verstummte das Kreischen, die Holzplätze und das Birkenwäldchen verschwanden, ein Komplex roter Ziegelbauten entstand, das Pestalozzi-Fröbelhaus. Und auf demselben Terrain, vom Straßenlärm geschützt durch das Mietshaus 65, liegt jetzt die Wohlfahrtsschule, deren erster Name „Soziale Frauenschule“ lautete.

Wie viele der jungen Mädchen und Frauen haben dort ihre Ausbildung empfangen, die man heute auf verantwortungsvollsten Posten findet: Als Armen- und Waisenpflegerin, Berufsvormünderin, Gemeindepflegerin, Landpflegerin, in der Säuglings-, Tuberkulosen-, Trinker-Fürsorge, in den Mütter-Beratungsstellen, der Wohnungs- und Schulpflege, als Beamtinnen für die gefährdete und verwahrloste Jugend, als Polizei-Assistentin, Gefängnisbeamtin, als Fabrikpflegerin und Gewerbeaufsichtsbeamtin.

Damals, als nur die „Gruppen“ arbeiteten, hatte man Mühe, die Pflegerinnen in den Wohlfahrtsvereinen unterzubringen. Dann aber, als man sich von dem Segen dieser Frauen- und Mädchen-Arbeit überzeugt, kam starke Nachfrage. „Und doch — so viele hinausziehen,“ sagt Alice Salomon in einem Rückblick auf die ersten zwanzig Arbeitsjahre, „immer wieder hat man das Gefühl, welch' kleines Häuflein von Arbeiterinnen doch schließlich erst gewonnen ist, daß Tausende gebraucht werden, wo nur Hunderte bereit sind . . .“

Man hatte den freiwilligen Helferinnen, die sich damals gemeldet, auch einen „theoretischen Unterricht“ durch Vorlesungen erteilt. Bald erkannte man, daß dies nicht genügte — es mußte eine wirkliche Schulung eintreten, wenn Nützliches geleistet werden sollte. „Man mußte den Frauen und Mädchen Kenntnisse vermitteln, von den Gesetzen, von den vorhandenen Wohlfahrtseinrichtungen, vom Behördenwesen, ihnen die großen sozialen Zusammenhänge zeigen, die unlösbaren Beziehungen, die ihre eigene Hilfstätigkeit in Verbindung zu den großen Reformen der Zeit setzte.

So ergab sich die Notwendigkeit der Wohlfahrtsschule. Heute, wo ihr Programm längst feststeht, fühlt man nun wieder die Notwendigkeit zur Gründung eines neuen Lehrstuhls, um auch die industrielle Wohlfahrtspflege auszubauen, Kräfte auszubilden, die imstande sind, den neuentstehenden Aufgaben der Prüfung von Berufs- und Arbeitseignung zu dienen. Man strebt auch nach Erweiterung der Anstalt, um ihr ihre führende Stellung zu sichern, denkt an „Aufbaukurse“ für jene Kräfte, die schon seit Jahren im sozialen oder pädagogischen Beruf stehen und eine Weiterentwicklung und geistige Vertiefung notwendig haben.

Doch — wo ist der Mäzen — nicht für den Einzelnen, sondern für eine Gesamtheit?

Erdmann Graeser.

Fort mit der Verkehrsordnung!

Handel und Industrie einmütig dagegen.

Die Interessenten werden nicht befragt.

Die Neuordnung für den Berliner Verkehr, die im Entwurf dem Magistrat zugegangen ist und jetzt alle Kreise beschäftigt, die mit dem Verkehr in Verbindung stehen, wird am heutigen Dienstag von der Verkehrsdeputation des Magistrats beraten werden. Der Magistrat wird in seiner Gesamtsitzung sich morgen mit diesem Entwurf zu befassen haben. Sein Gutachten wird maßgebend sein, ob der Polizeipräsident die Verordnung in dem geplanten Sinne und Wortlaut wird herausgeben können. Auch die Handelskammer befaßt sich heute mit dem gleichen Gegenstand. Hier sind die in Frage kommenden Branchen eingeladen worden, nochmals ihre speziellen Wünsche kundzugeben.

Fast in letzter Stunde haben nun gestern die großen Verbände, die am Straßenverkehr unmittelbar interessiert sind, entschieden zu dieser neuen Verordnung Stellung genommen. Auf Veranlassung des Verbandes Berliner Spezialgeschäfte fand eine Besprechung statt, zu der der Verein Berliner Kaufleute und Industrieller, der Berliner Spediteurverein, der Verband der Waren- und Kaufhäuser, die Berliner Handelskammer und Vertreter verschiedener großer Firmen erschienen waren. Der Vorsitzende des Verbandes, Grünfeld, und der Geschäftsführer Dr. Leon Zeitlin führten diese Verhandlungen. Heinrich Grünfeld, der ein weitgereister Mann ist und als praktischer Kaufmann wirklich nicht blind durch die Alte und Neue Welt fuhr, konnte es gar nicht verstehen, daß die Berliner Behörde einen solchen wichtigen Beschluß faßte, ohne mit den beteiligten Kreisen in Verbindung zu treten. Der Verband Berliner Spezialgeschäfte hatte zu der Besprechung nicht nur die in Betrach kommenden kaufmännischen Interessenten, sondern u. a. auch das Berliner Polizeipräsidium eingeladen, aber leider war niemand von dieser Behörde erschienen, um sich direkt mit den Kaufleuten in dieser Angelegenheit zu unterhalten. Nicht alles, was in dieser neuen Verordnung steht, ist zu verurteilen. Aber was man in Amerika alles sieht, das kann man nicht ohne weiteres auf Berlin übertragen. Man muß bedenken, daß der New-Yorker Verkehr z. B. ungefähr das 60fache des Berliner Verkehrs ausmacht, und es wäre deshalb richtiger gewesen, man hätte diese ganze Verordnung so gefaßt, daß man sich allmählich an die Neuordnung gewöhnen kann. Aber die ganze neue Verordnung sieht so aus, als sei sie nur um die Straßenbahn herum gemacht, diese Straßenbahn, die eine städtische Anstalt ist und für die nun der Verkehr geregelt wird und die Straßen freigehalten werden sollen. Das geht natürlich nicht. Die Straßenbahn soll nach Möglichkeit unbehindert bleiben, aber man muß sie abbauen, und zwar so schnell als möglich, nicht in dem Tempo, in dem die Bauarbeiten z. B. jetzt am Potsdamer Platz ausgeführt werden. Hier hätte man in einer Woche Nachtschicht mehr geschafft, als in den sechs Wochen, die jetzt der Umbau schon gebraucht hat und wo die Pausen länger sind als die Arbeitszeit.

Der Vertreter des Vereins Berliner Spediteure berichtete, daß ursprünglich in der Verordnung das Halten und Abladen von Waren in den Straßen erster Ordnung von 9 Uhr früh bis 7 Uhr (!) abends verboten werden sollte. Erst als man den Herren vom Polizeipräsidium klarmachte, daß in einer anderen Zeit überhaupt niemand im Geschäft sei und daß ein Abrollen oder Abholen der Güter ganz unmöglich würde, wenn in diesen zehn Stunden in den Straßen erster Ordnung kein Rollwagen verkehren könnnte, verstand man sich dazu, die Zeit zu verändern. Man schlug vor: 11—5 Uhr oder 12—7 und hat dann schließlich 12—7 Uhr gewählt. Aber diese Bestimmung macht es unmöglich, daß am Tage ankommende Güter noch am gleichen Tage ausgefahren werden und andererseits können Güter, die man aus den Geschäften holt, und namentlich die Expreßgüter, nicht mehr am gleichen Tage weiterbefördert werden. Es wird deshalb von seiten der Spediteure vorgeschlagen, daß, wenn wirklich schon eine Sperre in den Straßen erster Ordnung eintreten muß, dann die Sperre von 12—2 Uhr gelegt wird. Die Stunden von 2—5 Uhr sollen dann wieder für den Spediteurverkehr freigegeben werden, so daß ein Abholen und ein Laden der am Vormittag verpackten oder angekommenen Güter immerhin noch möglich sei. Man müsse auch bedenken, daß der Berliner Ausfahrverkehr der großen Geschäfte nicht um 12 Uhr schon so weit expediert sein könne, daß die Wagen ihre volle Tour machen könnten. Namentlich die Geschäfte, die keine Höfe besitzen, auf denen eingeladen werden kann, sondern deren Wagen auf der Straße vor dem Geschäftshause halten müssen, kämen dadurch aufs schwerste ins Hintertreffen und würden ihre Kundschaft nur mit eintägiger Verzögerung bedienen können. Es wurde vorgeschlagen, von 12—3 Uhr das Halten der Wagen zu sperren, aber von 3—5 Uhr wieder zu erlauben, und von 5—7 Uhr — das ist die Hauptverkehrszeit in den Ladenstraßen — den Verkehr wieder zu verbieten.

Herr Grünfeld bemerkte, daß er bereits vor einiger Zeit, als es sich um die Aufhebung des Einfuhrverbotes für ausländische Automobile handelte, der deutschen Automobilindustrie den schweren Vorwurf gemacht habe, daß sie allein schuld daran ist, daß immer noch ein solch großer Verkehr an Pferdefuhrwerken in Berlin sei. Dadurch, daß die deutsche Automobilindustrie bisher nicht in dem Auslande schon lange eingeführte leichte Lieferwagen bis zu einer Höchstladegrenze von 2—2½ Tonnen geschaffen habe, sei sie dafür verantwortlich zu machen, daß bisher noch so viele Pferdefuhrwerke in Berlin verkehren. Herr Tietz, in Firma Hermann Tietz, beleuchtete mit treffenden Worten die Unnötigkeit der Verordnung des Parkens der Automobile. Wie sich das die Polizei denke, sei überhaupt aus der Verordnung nicht zu ersehen. Soviel steht nun einmal fest, daß, wenn wirklich das Halten der Automobile in Hauptstraßen, wie zum Beispiel der Leipziger Straße, verboten wird, gar kein Platz in den Nebenstraßen ist, um dort ein Aufstellen der Wagen zu ermöglichen, ohne daß diese Straßen bald verstopft würden. Die einzige Rettung sei, wenn man wirklich auf diesem Parkgebot bestehen wolle, daß der Leipziger Platz, der Dönhoffplatz und der Wilhelmplatz so schnell als möglich umgestaltet würden und daß dort auf diesen freien Plätzen dann genügend Raum geschaffen würde, um die Aufstellung der wartenden Automobile zu ermöglichen.

Direktor Bach vom Verband der Waren- und Kaufhäuser machte darauf aufmerksam, daß die Hauptverkehrszeit in Berlin immer noch von 4 bis 6 Uhr am Nachmittag sei. Es sei eine außerordentliche Gefahr in der Bestimmung zu erblicken, die während dieser Zeit die Gefährte von den Hauptstraßen wegbringen will. Es ist unbedingt zu fordern, daß diese Bestimmung, wonach Personenfahrzeuge nur zum Aus- und Einsteigen in der Zeit von 12 bis 4 Uhr in den Straßen erster Klasse halten dürfen, gestrichen wird. Der Vertreter der Berliner Handelskammer bemerkte, daß von seiten der Handelskammer bereits mehrfach auf diese Bestimmung der Verordnung hingewiesen sei und daß es dem Einschreiten der Handelskammer zu verdanken wäre, daß beispielsweise die Sperrfrist von 9 bis 7 Uhr schließlich auf 12 bis 7 Uhr verkürzt worden ist. Allgemein war man sich darüber klar, daß der Verkehr nur geregelt werden kann, wenn man sich endlich zu der Devise entschließt: Los vom Schienenverkehr in der Stadt. Erst wenn der Schienenverkehr aus den engen Hauptstraßen verschwunden ist, dann wird es möglich sein, daß man eine grundlegende Regelung des Fuhrwerksverkehrs vornimmt. Die ganze Verkehrsregelung hat schon so lange gedauert, daß man wirklich noch etwas warten könnte und erst mehr die in Frage kommenden gewerblichen Instanzen um ihre Meinung befragen sollte, ehe man jetzt auf einmal die Verordnung herausgibt. Da man durchaus dem Verkehrsturm auf dem Potsdamer Platz zuliebe nicht anders auszukommen glaubt als mit einer neuen Verordnung, so soll man diese neue Verordnung auf den Verkehr beschränken, der sich um den Turm herum abspielt. Aber es müßte eine ganz erheblich lange Zeit für den Uebergang vorbehalten bleiben. Auf keinen Fall dürfe die Verordnung vor dem 1. Januar in Kraft treten. Der Weihnachtsverkehr soll noch „ungeregelt“ bleiben. Er würde durch die Neuordnung nur verwirrt werden. Es läßt sich nicht von einem Tag auf den anderen der ganze Berliner Verkehr umstellen, zumal auch Berlin gar nicht in der Lage ist, die notwendigen polizeilichen Hilfskräfte für die Durchführung der Verordnung auf die Straße zu bringen.

Die Beratung, die heute in der Handelskammer und in der Verkehrsdeputation stattfinden wird, soll nach Möglichkeit von den Vertretern der Kaufmannschaft in diesen Amtsstellen unterstützt werden. Man hofft allgemein, daß die Einsicht der Behörde so weit geht, die Berliner Geschäftswelt nicht vor ein fait accompli zu stellen. Die Durchführung der neuen Verordnung ist, das wird in den Kreisen der Handelswelt als feststehende Tatsache angesehen, gegenwärtig und mit den gegenwärtigen Kräften unmöglich.

Versammlungen der Deutschen Demokratischen Partei. Am 5. November, abends 8 Uhr, spricht im Saale des Restaurants Kurfürst, Tempelhof, Eingang Dorfstraße, Landtagsabgeordneter Oswald Riedel über das Thema: „Erfolge der Demokratie für das deutsche Volk.“ Am Dienstag, dem 4. November 1924, abends 8 Uhr, findet im Sportrestaurant (Rennbahn) am Bahnhof Treptow eine Mitgliederversammlung der Deutschen Demokratischen Partei, Ortsgruppe Berlin-Treptow, statt. Vortrag des Abgeordneten Oswald Riedel: „Um was geht es am 7. Dezember?“ Am 5. November, abends 8 Uhr, öffentliche Versammlung in Charlottenburg, Fürstin-Bismarck-Schule, Sybelstraße. Dr. Dernburg spricht über „Die Demokratie im Wahlkampf“.

Das Potsdamer Militärwaisenhaus.

Die Erinnerung eines Zeitgenossen.

Aus Anlaß des 200jährigen Bestehens des früheren Militärwaisenhauses in Potsdam fand gestern auf dem Hofe der Anstalt ein Festakt statt. Wir haben über die Geschichte des Hauses schon ausführlich berichtet und geben hier noch die Erinnerung eines Zeitgenossen an die Zustände in der früheren Anstalt wieder:

Gegenüber den Verherrlichungen preußischer Geschichte um jeden Preis hat kürzlich bereits Universitätsprofessor Dr. Hobohm den Mut gehabt, einmal Geschichte ohne Schleier und Nimbus zu geben. Da ist es denn beim 200jährigen Jubiläum des Militärwaisenhauses in Potsdam nicht ganz uninteressant, wenn man einmal mit den Augen eines Zeitgenossen das Bild betrachtet, das die Anstalt z. B. in den Tagen ihres 50jährigen Jubiläums bot. Es ist der Gießener Universitätsprofessor Friedrich Wilhelm Crome, der im Jahre 1777, auf einer Reise von Berlin nach dem Bismarckschen Familiengut Schönhausen in der Altmark begriffen, auch das Waisenhaus besichtigte und davon folgende Schilderung in seiner Selbstbiographie (1833) gibt:

„Unter anderen öffentlichen Gebäuden sah ich auch das große Militär-Waisenhaus in Potsdam, welches mit wahrhaft königlicher Pracht von Friedrich II. (1773) erbaut war. Im Innern war es indeß so ungemein schmutzig und die Unreinlichkeit seiner 600 Zöglinge beiderlei Geschlechts war so abscheulich, daß es ein wahrer Greuel war. Die schönen breiten Treppen waren so ganz mit Schmutz bedeckt, daß man die Abstufungen nicht mehr erkannte, wie dies in den großen Städten von Italien der Fall ist. Da es