

Der Holzarbeiter

Organ des Zentralverbandes christlicher Holzarbeiter.

A

Nr. 51

Der „Holzarbeiter“ erscheint jeden Freitag und wird den Mitgliedern unentgeltlich zugestellt. — Für Nichtmitglieder ist der „Holzarbeiter“ nur durch die Post zum Preise von Mk. 1,00 pro Monat zu beziehen. — Anzeigenannahme nur gegen Vorausbezahlung. — Geldsendungen nur: Postschekko 7718 Köln.

Köln,
den 17. Dezember 1926.

Anzeigenpreis für die viersp. Millimeterzeile 30 Pfennig. Stellengebote und -Angebote, sowie Anzeigen der Zahlstellen kosten die Hälfte. Redaktion und Verlagsort befinden sich Köln, Verloerwall 3. Telefonruf West 51546. — Redaktionschluss ist Samstag Mittag.

27. Jahrg.

Wirtschaft und Weltanschauung.

Die Weltanschauung eines Menschen ist der Ausdruck dessen, worauf es seiner Überzeugung nach in letzter Instanz ankommt.

Dass über diesen Punkt die Meinungen weit auseinandergehen können, liegt auf der Hand. Ob sie tatsächlich weit auseinandergelassen, ist aus der Erfahrung des täglichen Lebens, im großen und kleinen, feststellbar.

In unserer Zeit wird viel darüber geklagt, daß auf dem Gebiet der Weltanschauungen ein großes Durcheinander, eine völlige Anarchie herrsche. Schon lange vor dem Krieg sprach und schrieb man über die Kulturkrise des Zeitalters. So groß ist aber das Durcheinander gar nicht. Die letzten Überzeugungen sind viel einheitlicher, als es ein Büchermensch annimmt.

Es gibt eine das Zeitalter beherrschende praktische Weltanschauung, den Materialismus. Und es gibt die Opposition dagegen: das Christentum (und in dessen Gefolge der praktisch nicht sehr wichtige philosophische Idealismus). Alles übrige zählt nicht.

Materialismus im menschlichen Zusammenleben bedeutet, daß nur die in Geld ausdrückbaren Werte, nur wirtschaftliche Güter, als wirkliche Werte gelten. Religiöse, geistige, menschliche Werte sind hier wesenloser Schein. Bedeutung kommt diesen „Ideologien“ nur als Mittel zum Zweck zu. In dem Sinne, wie Voltaire sagte: „Wenn Gott nicht existierte, so müßte man ihn erfinden“, nämlich um die Massen damit im Zaum zu halten.

Die ausschließliche Geltung des Wirtschaftlichen ist das praktische Glaubensbekenntnis der Zeit, das Wirtschaftliche selber ist zur Weltanschauung geworden. Business is all, das Geschäft ist alles.

Sanz irrig wäre es, wollte man annehmen, daß nur die sozialistische Theorie die ökonomischen Machtverhältnisse in den Mittelpunkt alles Denkens und Handelns stelle, und daß es schon gut sei, wenn der Marxismus als falsch nachgewiesen werde (ein Nachweis, der auf wissenschaftlichem Gebiet im übrigen nur wenigen gelungen ist). Der Kapitalist, und überhaupt die Masse des Bürgertums, denkt nicht um Haarsbreite weniger materialistisch als irgendein Anhänger der materialistischen Geschichtsauffassung. Die Grundthese des Marxismus wird zwar theoretisch verweigert, aber praktisch befolgt. Verleugnet muß sie natürlich der Konsequenzen wegen werden.

Materialismus im dem Sinne, daß das Seelisch-Geistige aus dem Stoffe hervorgehe (Gehirn = Seele), ist eine uralte Theorie. Der wirtschaftliche Materialismus, der unsere Zeit beherrscht, hat sicherlich Berührungspunkte mit dieser Auffassung, sein Ursprung liegt aber in den ökonomischen Verhältnissen des 19. Jahrhunderts.

Zu Anfang des vorigen Jahrhunderts fielen die Bindungen, die dem Wirtschaftsleben in den mittelalterlichen Situationen auferlegt waren. Das waren Bindungen, die aus den Bezirken des Rechtlichen, Sozialen und Sittlichen stammten. (Die Preisfestsetzung der mittelalterlichen Innung z. B. hätte, unter Ausschaltung der Konjunktur, nach dem Gesichtspunkte des „gerechten Preises“ zu erfolgen. Welch ein Gegensatz zu den Monopolverhalten der modernen Kartelle!) Der wirtschaftliche Egoismus konnte sich frei entfalten, und er entfaltete sich mächtig. In Verbindung mit den Fortschritten der Technik und dem Wachstum der Bevölkerung nahm die Industriewirtschaft einen glänzenden Aufschwung. Freilich, auch Krisenzeiten fehlten nicht, die zu neuen Bindungen führten, jedoch nur solchen rein wirtschaftlicher Natur. Das Kapital ballte sich zusammen, um stöckkräftiger zu sein, bis schließlich die Riesengebilde moderner Trusts da waren, in denen das ausschließlich wirtschaftliche Denken zur unbedingten Herrschaft gelangen will.

Der Erfolg wird angebetet. Der wirtschaftliche Erfolg rief das rein materialistische Denken im Bürgertum; das wirtschaftliche Glend, mit dem die ersten großen Erfolge der individualistischen Wirtschaft bezahlt wurden, das gleiche Denken, nur mit negativem Vorzeichen, bei den Massen hervor. Das englische wirtschaftliche Denken drang selbst in die Zoologie ein, um von dort in der Gestalt des Darwinismus („Kampf ums Dasein“, „Überleben des Passendsten“) wieder als Beweisstück der wirtschaftlich-materialistischen Weltanschauung geholt zu werden.

In der Puft des Kapitalismus der 50er und 60er Jahre in England entstand das „Kapital“ von Karl Marx.

Marx sah, was war, und er versuchte den Beweis, daß es naturnotwendig so sein müsse. Mit andern Worten: der praktisch geübte wirtschaftliche Materialismus der Zeit wurde von ihm untersucht und dem Ergebnis der Untersuchung Gültigkeit für alle Zeit zugesprochen. Und das Ergebnis war, daß einzig und allein die wirtschaftlichen Verhältnisse mit mechanischer, ebener Notwendigkeit den Lauf der Welt bestimmen. Hier war der wirtschaftliche Materialismus in ein geschlossenes Weltanschauungssystem gebracht. Hier wurde dem Kapitalismus Kampf angesagt, aber nicht im Namen einer höheren sittlichen Idee, sondern im Namen des gleichen materialistischen Prinzips, von dem auch der Kapitalismus beherrscht ist.

Denn was man sonst noch als Eigentümlichkeiten des kapitalistischen Denkens ansehen mag, das Wesentliche ist doch, daß hier das Geld (als allgemeinsten Ausdruck wirtschaftlicher Macht) Selbstzweck und Endzweck ist.

In der Atmosphäre der wirtschaftlichen Weltanschauung, die nicht nur über unserm Lande liegt, wird alles dem Mammonsdiener untertan: Wissenschaft, Kunst, Politik, oder was es sei.

Und der Mensch interessiert nur als „Produktionsfaktor“ oder als Konsument; als Konsument bereits weniger, weil starke Wirtschaftskreise nun einmal die Meinung haben, der Verbrauch könne diktiert werden.

Man liest manchmal, daß der Mensch auf die Dauer diesen öden Materialismus nicht aushalte, besonders in Sonntagsbetrachtungen von Zeitungen, die dem Großkapital hörig sind. Sie meinen mit dem Menschen nicht sich selber, sondern denjenigen, der im „Kampf ums Dasein“ auf der Gegenseite steht. Sie für ihren Teil halten den Materialismus sehr wohl aus.

Nichtig ist aber, daß kein Volk auf die Dauer „vom Brot allein“ lebt, sondern trotz höchster wirtschaftlicher Machtentfaltung zugrunde geht, wenn es nur an den materiellen Werten hängt. Die Geschichte hat dies bewiesen. Doch aus der Geschichte lernt man bekanntlich nichts. Und am allerwenigsten lernen die wirtschaftlich Starken daraus. Eiron.

Aus der Automobilindustrie.

Trotzdem die Produktion an Automobilen gegenüber der Vorkriegszeit sich stark vermehrt hat, ist ein Mehr an Arbeit für Holzarbeiter kaum zu verzeichnen. Während früher eine ziemliche Anzahl gutbeschäftigter Karosseriebetriebe Stellmachern und auch Schreibern Beschäftigung bot, besonders Rastenmacher sehr gesucht waren und diese auch in Krisenzeiten kaum arbeitslos wurden, kann heute solches nicht mehr behauptet werden. Als das Auto noch vorwiegend Luxusgefährt war, ließ der Käufer sich meistens eine Karosserie nach seinem Geschmack bauen, und bei den öfter wechselnden Formen und der Berücksichtigung besonderer Wünsche war für den Karosseriebau die Verwendung von Holz das vorzuziehendste Material.

In dieser Beziehung sind besonders in den letzten zwei Jahren bedeutende Veränderungen vor sich gegangen; denn auch die deutsche Autoindustrie sieht sich gezwungen, um der ausländischen Konkurrenz erfolgreich begegnen zu können, mehr und mehr zum Typenbau überzugehen, und nicht nur in bezug auf den Unterwagen, sondern auch im Karosseriebau. Es zeigte sich dieses auch auf der Automobilausstellung, die vom 29. Oktober bis 7. November in Berlin veranstaltet wurde. Da diese Ausstellung die einzige offizielle der deutschen Industrie ist, ausländische Ausstellungen in der Nachkriegszeit ebenfalls nicht besichtigt wurden, kann man aus der Zahl der Aussteller und der Zahl der ausgestellten Typen Schlüsse ziehen auf die Konzentration, die in der Autoindustrie bereits stattgefunden hat. Es stellten zum Beispiel aus:

im Jahre	1923	77	Hersteller	mit	118	Typen
„	1924	62	„	„	94	„
„	1925	52	„	„	74	„
„	1926	30	„	„	43	„

Die Zahl der ausstellenden Firmen und auch der ausgestellten Typen hat sich also stark vermindert. Wenn auch vielleicht Firmen, die früher ausstellten, infolge der ungünstigen Zeitverhältnisse in diesem Jahre die Ausstellung nicht besichtigt haben, zeigen die ständig sich vermindern Zahlen, daß auch ein gewisser Reinigungsprozess vor sich gegangen ist, und weniger leistungsfähige Firmen ausgeschieden sind. Je stärker die Autoindustrie zur Massenherstellung übergeht, wird die Normung Fortschritte machen und auch die Metallkarosserie eine Förderung erfahren. Es wird dieses dadurch erleichtert, weil inwieweit eine Anzahl deutscher Maschinenfabriken

sich auf den Bau von Spezialmaschinen umgestellt haben, die früher nur von Amerika zu beziehen waren.

Die stärkste Antriebskraft zum technischen Fortschritt in der deutschen Automobilindustrie ist die Furcht vor der ausländischen Konkurrenz. Dieselbe war in den letzten Jahren nicht unbegründet, und trotz dem unerkennbaren Fortschritt in der deutschen Industrie wird es weiterer Anstrengungen bedürfen. Immerhin hat sich das Mißverhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr etwas gemildert, um aber den Vorkriegsstand zu erreichen, wo ein Ausfuhrüberschuß von rund 80 Mill. G.M. vorhanden war, ist noch ein weiter Schritt. In den ersten acht Monaten des Jahres 1926 wurden angeblich 6133 Personenkraftwagen eingeführt, gegen 6745 im gleichen Zeitraum 1925; ausgeführt wurden 855 (944) Stück im gleichen Zeitraum. An Lastwagen wurden eingeführt 624 (1586) Stück und ausgeführt 590 (643) Stück. Der Wert der Einfuhr beträgt bei den Personenkraftwagen 26,52 (40,23) Mill. R.M., bei den Lastwagen 1,83 (5,49) Mill. R.M. Der Ausfuhrwert beträgt bei den Personenkraftwagen 6,10 (8) Mill. R.M., bei den Lastwagen 7,38 (5,26) Mill. R.M. Sowohl die Zahl der eingeführten Wagen ist gesunken, wie auch der Wert der Einfuhr; letzterer um 17,37 Mill. R.M. Der Ausfuhrwert dagegen ist um 220 000 R.M. gestiegen. Rechnet man den Wert der ausgeführten Einzelteile noch hinzu, der bei der Einfuhr mitberücksichtigt ist, dann wird das Verhältnis noch günstiger; der selbe beträgt 11,31 (7,20) Mill. R.M. und vermindert somit den Einfuhrüberschuß auf rund 4 Mill. R.M. Der Durchschnittspreis der eingeführten Personenkraftwagen beträgt 4323 R.M., derjenige der ausgeführten 7135 R.M. Es sind in der Hauptsache wohl Kleinautos eingeführt, deutsche Qualitätswagen ausgeführt worden. Wenn es der deutschen Industrie gelingt, zu erschwinglichen Preisen gute Wagen herzustellen, wird es am ersten möglich sein, die Ausfuhr zu beleben und bei fortschreitender wirtschaftlicher Gesundung im Inlandsmarkt sich die beherrschende Stellung zu erobern.

Vorläufig liegen, nach Ansicht von Fachleuten, die Verhältnisse in Deutschland so, daß es gar nicht möglich ist, bei voller Ausnutzung der Betriebe, die heute sich auf Lieferarbeit umgestellt haben, die Produktion auf dem inneren Markt unterzubringen. Man schätzt denselben pro Jahr für 100 000 Wagen ausnahmsfähig. Da die Firma Opel angeblich 300 Wagen pro Tag produzieren kann, würde diese bei voller Ausnutzung ihrer Anlagen den inneren Markt fast versorgen können. Nun gibt es aber noch eine Anzahl anderer großer und leistungsfähiger Firmen, die die Produktion am Band bereits aufgenommen haben, und auch Firmen des Auslandes haben bereits die Fabrikation von Automobilen in Deutschland aufgenommen, z. B. Ford in Berlin, und angeblich soll auch eine größere französische Firma beabsichtigen, in Köln einen Betrieb zu eröffnen, um ihre Automobile, die sie in Deutschland absetzt, auch hier herstellen zu lassen.

Im Automobilbau schreitet die Technik mit Riesenschritten vorwärts. Wird sie es zuzuge bringen, daß persönlicher Geschmack und besondere Wünsche des Käufers ausgeschaltet werden, und die Karosseriebetriebe schließlich auf den Stand von Reparaturbetrieben herabsinken? Wir glauben kaum; denn es wird in Deutschland wohl immer Käufer geben, die ihren besondern Geschmack und ihre besondern Wünsche berücksichtigt haben wollen, und deshalb die Karosserie in besonders dafür geeigneten Betrieben werden herstellen lassen. Auch der Amerikaner hat sich an den sich ewig gleichbleibenden Typen bereits übergeben, und es gibt eine ganze Anzahl Karosseriebetriebe, in denen sich Automobilkäufer eine Karosserie nach ihren speziellen Wünschen bauen lassen.

Wenn wir des öftern über die Automobilindustrie berichten, dann deshalb, damit die in dieser Industrie beschäftigten Holzarbeiter auf dem Posten sind und ihre Organisation nicht vernachlässigen, sonst sind sie bei allem technischen Fortschritte die einzig Leidtragenden. —

Die deutsche Waggonbauindustrie 1925.

(Schluß)

Das fremde Kapital hat in der Berichtszeit eine starke Steigerung erfahren, was sich namentlich in dem Anteil ausdrückt, den das eigene Kapital vom Gesamtkapital ausmacht. Hypotheken und Anleihen haben nur insofern eine Erhöhung erfahren, als für dieselben ein größerer Aufwertungsfakt bestimmt ist. Eine Ausnahme bildet die Firma S. Ender, bei der sich dafür die kurzfristigen Schulden um etwas verringert haben.

Im allgemeinen zeigt das Gläubigerkonto eine Erhöhung. Stark ist diese bei der Sörlitzer Waggonfabrik, die

Sohn- und Tarifbewegung.

Fortsetzung der Mantelvertragsverhandlungen im Holzgewerbe. In den Tagen vom 7. bis 10. Dezember wurden die Verhandlungen fortgesetzt und führten im allgemeinen zur Verständigung über die wichtigsten Vertragsbestimmungen, wie die Lohnbildung, Ferien usw., so daß mit dem Abschluß eines neuen Reichsmantelvertrages zu rechnen ist.

Verichte aus den Zählstellen.

Dortmund. „Dann will ich noch vier Jahre stampeln gehen, vielleicht kann ich dann in meinem Handwerk mehr leisten.“ So sprach ein 21jähriger Schreinergehilfe, welcher in einer hiesigen größeren Schreinerei um Arbeit vorsprach.

In einem andern Falle hat sich in besonders krasser Weise gezeigt, wie die Arbeitgeber die gegenwärtige Arbeitsmarktlage ausnützen, um die Löhne zu drücken. In einer hiesigen Modellschreinerei hat der Inhaber des Geschäftes einen 28 Jahre im Betriebe beschäftigten Betriebsmeister auf die Straße gesetzt, und dann einige Tage später durch dritte Personen ihm mitteilen lassen, wenn er die Stunde für 60 Pfg. arbeiten wolle, könne er wiederkommen.

Diese Vorfälle müssen doch jedem Arbeiter die Augen öffnen. Wie stände es heute um die deutsche Arbeiterschaft, wenn sie während der furchtbaren Wirtschaftskrise den Schutz der Gewerkschaften nicht gehabt hätte? Die Fahnenflüchtigen müssen sich doch vor sich selbst schämen, wenn sie beobachten, wie ihre Feigheit den Arbeitgebern den Mut zur Rücksichtslosigkeit stärkt.

Gewerkschaftliches.

Umstellungen im Deutschen Gewerkschaftsbund. Der Gesamtverband deutscher Beamtengewerkschaften — die sogenannte „dritte Säule“ im Deutschen Gewerkschaftsbund — hat seine Auflösung und den Übergang der ihm angeschlossenen Beamteneverbände an den neuen „Deutschen Beamtenebund“ beschlossen.

Tagess doch als ein Ganzes sich herausstellen, trotzdem sie es scheinbar für sich aufbauen.

Die Idee der paneuropäischen Bewegung geht allerdings noch einen beträchtlichen Schritt weiter, als wir hier rein aus der Logik der Wirtschaftsentwicklung ableiten. Ihr erstes Ziel knüpft an die oben geschilderten Ursachen der Entwicklung. Es ist das Ziel der intereuropäischen Wirtschaftsunion, der Freihandel innerhalb des Wirtschaftsraumes Europas. Es ist weiter das Ziel des industriewirtschaftlichen Zusammenschlusses innerhalb dieses Gebietes, die Rationalisierung der Produktion nach amerikanischem Muster, Planwirtschaft zum Zweck der Ökonomisierung.

In dieser Bewegung steckt trotz des utopisch hohen Ziels immerhin sehr, sehr viel Beachtenswertes. Ich werde in anderem Zusammenhang zu den einzelnen Problemen Stellung nehmen, ohne an dieser Stelle mehr als eine Zusammenfassung geben zu wollen. Immer ist es im Weltgeschehen so gewesen, daß zunächst die Notwendigkeit einer Erscheinung entstand, daß darauf die Idee sich die Ausgestaltung des Problems aneignete, und schließlich Idee und Entwicklung das Gebot der Notwendigkeit erfüllten.

lich-nationalen Beamtengewerkschaften den bisherigen Zusammenhang mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund gelöst. Für den DGB. tritt so ein Verlust an Mitgliedern ein, doch darf der Zusammenschluß der Beamteneverbände ideell wohl als ein Gewinn für die Bestrebungen der christlich-nationalen Arbeitnehmer betrachtet werden.

Im Gesamtverband deutscher Beamtengewerkschaften standen eine Anzahl gemischter Organisationen, die sowohl Beamte wie Arbeiter umfaßten. Der Deutsche Beamtenebund beschränkt sich indes grundsätzlich auf die Beamten. Die in den gemischten Verbänden befindlichen Arbeiter finden durch den DGB. keine Vertretung.

Zwischen dem Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften und den beim Deutschen Gewerkschaftsbund zurückbleibenden Teilen des bisherigen Gesamtverbandes deutscher Beamtengewerkschaften ist eine Verständigung über die weitere Zusammenarbeit und die organisatorische Gestaltung innerhalb des Deutschen Gewerkschaftsbundes erfolgt. Es bleibt die bisherige „dritte Säule“ übergangsweise unter dem Namen „Gesamtverband deutscher Verkehrs- und Staatsbediensteten“ fortbestehen.

Wir bitten alle Anhänger der christlich-nationalen Gewerkschaften, in diesem Sinne und in gemeinsamer, gegenseitig unterstützender Arbeit die Bewegung nach Möglichkeit vorwärts zu treiben zum Segen und Nutzen unserer Mitglieder und der Gesamtbewegung.

Rundschau.

Zwangswirtschaft durch Hausbesitzer. Die Hausbesitzer verlangen bekanntlich Aufhebung der Wohnungszwangswirtschaft, sind sich aber klar darüber, daß dann eine neue Zwangswirtschaft erfolgen würde, die von den Hausbesitzern diktiert würde. Der von Staatsminister von Pöbel geleitete Reichsbürgerrat hat im „Deutschen Anzeiger“ vom 3. 12. einen Weg zur freien Wohnungswirtschaft gezeigt und dabei klar ausgesprochen, was man eigentlich beabsichtigt.

Man gründet eine Bank. Diese nimmt jährlich 2 1/2 bis 2 3/4 Milliarden Mark Anleihe auf und vergibt sie für den Wohnungsbau. Da die 7,5% Zinsen, die die Anleihe kostet, den Wohnungsbau verteuern, sollte die Anleihe im ersten Jahre zu 1% weitergegeben werden, die Zinsen sollen jährlich steigen.

Selder zu verleihen und die Gesuche zu prüfen. Das soll nach bestimmten Richtlinien geschehen. Nach diesen Richtlinien sollen die Kreditgesuche besonders scharf geprüft werden. Zunächst einmal soll festgestellt werden, ob der Bauwurstige auch in der Lage ist, 25% der Bau сумме selbst aufzubringen.

Ob Parlamentarier, denen das Wohl der Allgemeinheit am Herzen liegt, diesem Vorschlag auch nur näher treten können? Die Interessensvertreter der Hausbesitzer werden es schon tun, aber danach allein kann keine Politik gemacht werden.

■ Konsumfinanzierung. Im Dezemberheft der „Deutschen Arbeit“ schreibt Kollege Valtrusch: Die Konsumfinanzierung, oder besser gesagt, die Modernisierung des Abzahlungsgeschäftes, steht zurzeit im Vordergrund der öffentlichen Diskussion. In der allerletzten Zeit hat der Einzelhandel eine Kundenkreditgesellschaft mit einem Kapital von 50 Millionen Mark, das man sich durch ein deutsches Großbankenkonsortium gesichert hat, gegründet.

Auf Grund 20jähriger Erfahrungen haben sich folgende Regeln für den Bau von Kraftomnibussen herausgebildet, die zum großen Teil von allen Firmen mit wenig Abweichungen ausgeführt werden. Die äußere Form ist verschieden und wird teils mit offenem Führersitz oder ganz geschlossen gebaut. Ganz offene Wagen, sogenannte Ausfluchtswagen, sind nur selten erwünscht, da

Fachtechnisches.

Allgemeine Regeln für den Omnibusbau. Von W. A. Fiedler.

Auf Grund 20jähriger Erfahrungen haben sich folgende Regeln für den Bau von Kraftomnibussen herausgebildet, die zum großen Teil von allen Firmen mit wenig Abweichungen ausgeführt werden.

