

# Der Holzarbeiter

Organ des Zentralverbandes christlicher Holzarbeiter.

Nr. 4

Köln, den 23. Januar 1931

32. Jahrg.

## Welcher Weg führt aus der Krise?

Zur Jahreswende hat die deutsche Presse reichlich von einer lieb-gewordenen Gewohnheit Gebrauch gemacht, Rückblicke auf Vergangenes und Ausblicke auf Zukünftiges zu veröffentlichen. Dabei ist die Wirtschaft Hauptgegenstand der Betrachtungen gewesen. Doch lautet die Prognose, die man der Wirtschaft stellt, nicht günstig. In den ersten Tagen des neuen Jahres durchliefte die Meldung von einer erheblichen Steigerung der Arbeitslosenziffer alle Tagesblätter, und in eingeweihten Kreisen rechnet man noch mit einer weiteren Steigerung dieser Zahl. Hoffnungen, daß das neue Jahr bald zu besseren Verhältnissen führen würde, haben also wenig Aussicht auf Verwirklichung, und so gewinnen alle Versuche die nach mehr als einer Richtung hin gefährdende Arbeitslosigkeit zu mildern, an erhöhter Bedeutung.

Wir haben in diesem Zusammenhang der Frage der Arbeitszeitverkürzung unser besonderes Interesse zugewandt und glauben, daß auf diesem Wege Platz für Arbeitskräfte geschaffen werden kann. Soweit die Arbeitslosigkeit nämlich durch konjunkturelle Erscheinungen bedingt ist, wird diese Arbeitslosigkeit durch eine Wiederbelebung der Wirtschaft durch eine Konjunktur auch wieder, wenigstens zum größten Teil, behoben werden. Arbeitslosigkeit, die aber durch die weit fortgeschrittene Technisierung und Rationalisierung hervorgerufen ist, wird sobald durch eine beginnende Konjunktur nicht verschwinden. Für eine erheblich große Zahl von Arbeitslosen wird man also mit einem dauernden Verlust des Arbeitsplatzes rechnen müssen. Um diese bedauernswerten Opfer der technischen Rationalisierung wieder in den Produktionsprozeß einreihen zu können, wird man darum eine andere Verteilung der Arbeitsgelegenheit erstreben müssen.

Im Arbeitgeberlager ist die Arbeitszeitfrage als Versuch zur Lösung der herrschenden Arbeitsmarktkrise unbequem und wird abgelehnt, trotzdem sich doch auch bekannte Arbeitgeber sehr energisch für eine solche eingesetzt haben. Statt dessen werden aber in der Unternehmerpresse und in den den Unternehmern nahestehenden Blättern Vorschläge anderer Art für die Beschäftigung von Arbeitslosen veröffentlicht und kommentiert.

### Kapitalbildung durch Sparzwang.

In der Berliner Börsenzeitung, Handelsbeilage vom 4. Jan. 1931 wird von einem gewissen Dr. Schotte ein Finanzierungs-vorschlag zur Arbeitsbeschaffung für anderthalb Millionen Arbeitslose veröffentlicht und eingehend behandelt. In diesem Vorschlag wird betont, daß Lohnsenkung kein geeigneter Weg für die Überwindung der Arbeitslosigkeit sei. Tatsächlich wäre das Kapitalbildungs- und damit das Zinsproblem gegenwärtig das Entscheidende der deutschen Wirtschaft. Kein Mittel sei zu rigoros, wenn dadurch die Stärkung der Kapitalbildung erreicht werden könnte. Über die Wege, wie nun Kapital gebildet werden soll, sagt Dr. Schotte:

„Es bleibt nur der Weg offen, daß sich alle Arbeitnehmer, die sich noch in der — man kann fast sagen — glücklichen Lage des Besizes einer Arbeitsstelle befinden, bereit erklären, aus ihrem Einkommen den Teil der langfristigen Kapitalbildung zu übernehmen, der notwendig ist, um wenigstens einen großen Teil der Arbeitslosen zu beschäftigen.“

Schotte will durch Spartätigkeit der Arbeitenden die Mittel für eine Arbeitsbeschaffung den Stellen zur Verfügung stellen, die damit sofort die Produktion von Realkapital in die Wege leiten. Nach ihm soll der Arbeiter nicht auf seinen Lohnanspruch bzw. auf den Konjunkturgewinn verzichten, weil das für den Arbeiter immer

den Geschmack einer Übervorteilung haben würde, sondern sich nur eines Teiles des Konsums der Gegenwart zu Gunsten seiner eigenen, besseren Zukunft enthalten. Sämtliche Arbeitnehmer teilen ihr Einkommen wie bisher in einen Teil, der zu ihrem Lebensunterhalt und in einen kleineren Teil, der zu ihrer eigenen Kapitalbildung dient. In der Gesamtsumme ist dieser letztere Teil gleich der Differenz zwischen der Summe der gegenwärtig an die einzustellenden Arbeitslosen gezahlten Unterstüzungen und dem vollen Lohn, den sie als Voll-Erwerbstätige in ihrer neuen Tätigkeit zu beanspruchen haben einschließlich der vom Arbeitgeber zu leistenden Sozialversicherungsbeiträge. Schotte rechnet aus, daß nach seinem Vorschlag ein Sparzwang aller Voll-Erwerbstätigen in der Höhe von durchschnittlich sieben Prozent des Bruttoeinkommens notwendig wäre, um seinen Plan zu verwirklichen. Er sagt zum Schluß:

„Wenn die Überwindung der Arbeitslosigkeit nicht so außerordentlich dringlich wäre, und wenn man das Kapitalbildungs- und Zinsproblem nicht als eins der wichtigsten Probleme der deutschen Wirtschaft überhaupt ansehen müßte, dann könnten wir — ohne daß damit auf die Angemessenheit des gegenwärtigen Lohnniveaus eingegangen werden soll — den Versuch machen, durch Lohnsenkung ein allmähliches Einspielen der wirtschaftlichen Kräfte zu erreichen, Angebot und Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen zu einem Ausgleich zu bringen. Wie lange aber in diesem Falle die Besserung auf sich warten lassen würde, läßt sich nicht im voraus bestimmen. Wir können aber nicht auf diesen allmählichen Ausgleich warten, sondern müssen so rasch wie möglich Arbeit im großen schaffen und alles tun, den Druck der Kapitalnachfrage zu mildern und damit das Zinsniveau zu ermäßigen. Nur auf diese Weise machen wir gleichzeitig den Weg frei für die Sanierung der deutschen Landwirtschaft und damit auch die Erhaltung des deutschen Volkstums in der Ostmark.“

Der hier von Dr. Schotte zur Lösung des Arbeitslosenproblems vorgeschlagene Sparzwang würde, wenn er durchgeführt werden könnte, sicher eine große Tat sein. Allein uns fehlt der Glaube an die Durchführbarkeit dieses Planes und zwar insbesondere auch im Hinblick darauf, daß ja eine wesentliche Voraussetzung für diesen Sparzwang nicht mehr besteht. Das ist die Beibehaltung des bisherigen Lohnniveaus. Die bereits in weitem Umfange durchgeführte Lohnsenkung überläßt dem Arbeiter für die Kapitalbildung kaum noch verfügbare Beträge, der noch erzielbare Lohn reicht kaum zur Fristung eines menschenwürdigen Daseins.

### Lösung der Krise durch Subventionen.

Einen anderen Lösungsvorschlag hat Reichsfinanzminister Dietrich der Öffentlichkeit unterbreitet. Dietrich hat auf der Landesparteierversammlung der Deutschen demokratischen Partei Württembergs einen Vortrag gehalten und dabei ausgeführt, daß die Arbeitslosenversicherung das Band zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern sowie auch den Verantwortungssinn der Familienangehörigen für Familienmitglieder gelockert habe. Eine Unmenge der heutigen Not beruhe auf diesen Dingen; auch Wirtschaftssysteme früherer Zeiten seien untergegangen, als sie ihre Aufgabe nicht mehr zu lösen vermochten. Die brennendste Frage sei: Welche Wege gibt es, die Arbeitslosen statt sie zu unterstützen zu beschäftigen? Mit dem Wohlfahrtsaufwand der Gemeinden werden zur Zeit ohne Gegenwert im ganzen für die Arbeitslosen gegen drei Milliarden Reichsmark ausgegeben. Das ist so ungeheuerlich, daß alle grauen Theorien und theoretischen Bedenken zurücktreten müssen. Wir

müssen versuchen an irgendeinem Punkte einzusetzen, um den Produktionsprozeß zu beleben, entweder indem wir bei den wichtigsten Urprodukten zupacken und dabei gleichzeitig die Preise herunterbringen, oder aber indem wir bei den verarbeitenden Industrien einsehen, die besonders wichtige Rohprodukte verbrauchen.

Das soll nach Dietrich nicht im Wege von Subventionen geschehen, sondern so, daß für die mehr beschäftigten Arbeiter ein Zuschuß geleistet wird, der der Verbilligung dient.

Dieser Vorschlag Dietrichs hat Aufsehen erregt, weil kurz vorher Dietrich selbst gegen das Subventionswesen noch Stellung genommen hatte. Ob man Lohnzuschüsse nur als solche bezeichnet oder sie Subventionen nennt: Dieser Streit ist nur theoretisch. Sie haben mit letzteren verzeihlich große Ähnlichkeit. Die bisherigen Erfahrungen auf diesem Gebiet mahnen zu aller Vorsicht, und wenn selbst die Arbeitgeber die Dietrichschen Gedankengänge ablehnen, obwohl in diesem Lager bis noch vor kurzer Zeit Subventionen dankbar angenommen wurden, dann hat man jedenfalls ein Haar in der Butter gefunden. Subventionen führen sehr leicht zu Korruptionen, und wenn man aus diesem Gedanken heraus den Plan Dietrichs abgelehnt hat, dann wollen wir das wachsende Gefühl für Sauberkeit in wirtschaftlichen Dingen im Arbeitgeberlager gerne anerkennen. Uns ist unerfindlich, wie der Finanzminister, der doch immer wieder auf die geldlichen Kalamitäten des Reiches hingewiesen hat, plötzlich den Mut und die Mittel hernimmt, um seinen Plan zu verwirklichen.

### Die Arbeitsdienstpflcht.

Die Arbeitsdienstpflcht soll, wenn man gewissen Gruppen Gläubigen schenken will, die radikale Lösung der Arbeitslosenfrage herbeiführen. Ausgedehnte und heftige Diskussionen dieses Problems finden schon seit Monaten statt und haben sich bereits vor längerer Zeit zu parlamentarischen Anträgen im Reichstag verdichtet. Am 12. Januar 1931 hätte das Reichsarbeitsministerium die Spitzenverbände der Wirtschaft und einzelne Persönlichkeiten zu einer Aussprache über die Arbeitsdienstpflcht eingeladen. Staatssekretär Dr. Geib leitete diese Aussprache und führte zu der Frage der Arbeitsdienstpflcht aus:

Sie sei zur Zeit eine der am meisten erörterten Fragen. Eine Debatte über die Arbeitsdienstpflcht, die der Frage wirklich auf den Grund gehen wolle, müsse diese unter den verschiedensten Gesichtspunkten prüfen. Regelmäßig würden zwei Gesichtspunkte in den Vordergrund gestellt: der sozialpolitische und der wirtschaftspolitische. Hinsichtlich des ersten Punktes gebe es kaum eine Meinungsverschiedenheit darüber, daß alles, was durchführbar sei, geschehen müsse, um einer möglichst großen Zahl Arbeitslosen wieder zu Arbeit und Brot zu verhelfen. Weit schwieriger sei die wirtschaftliche Seite. Es dürfe dabei nicht übersehen werden, daß die gegenwärtige Wirtschaftskrise weniger eine Produktionskrise als eine Absatzkrise sei. Damit sei aber die Betrachtung der Frage der Arbeitsdienstpflcht noch nicht erschöpft. Das Thema müsse man auch von der sozialpädagogischen und von der finanzpolitischen Seite sehen. Das sozialpädagogische Moment werde besonders oft betont, und zwar auch von denjenigen, die den volkswirtschaftlichen Wert der Arbeitsdienstpflcht weniger hoch veranschlagen, jedoch von dem Arbeitsdienst erhofften, daß er die deutsche Jugend zum Gemeinsinn, zur Unterordnung und zur Pflichtenfüllung anleite. Die finanzielle Seite der Arbeitsdienstpflcht werde oft etwas stiefmütterlich behandelt. Man müsse aber doch betonen, daß alle Arbeiten Geld kosteten. Gerade bei der heutigen Lage Deutschlands sei es mehr denn je erforderlich, daß man sich bei allem, was dem Staat Geld kostete, die Finanzierung vorher genau überlege. Endlich wies noch Dr. Geib auf die organisatorische Seite der Frage hin und betonte zum Schluß, daß auch noch manches vom psychologischen und vom politischen Standpunkte aus zu diesem überaus schwierigen Problem zu sagen sei.

Darauf machte Ministerialrat Dr. Lehfeldt zu den hervorgehobenen Gesichtspunkten einige Angaben tatsächlicher Art. Seinen Ausführungen über die etwaigen Kosten einer Arbeitsdienstpflcht sei folgendes entnommen.

In der Arbeitslosenversicherung werden zur Zeit gezahlt je Kopf und Monat einschließlich der Verwaltungskosten rund 80 RM. Der Aufwand für die Jugendlichen ist etwas geringer. Die Arbeitsdienstpflcht würde erheblich mehr kosten. Die Berechnungen, die deren Befürworter aufstellen, seien wohl durchweg zu optimistisch. Zum Vergleich könne dienen, daß in der Reichswehr jährlich auf den Kopf für Verpflegung, Bekleidung, Unterkunft usw. ohne Löhne rund 1400 RM entfallen. Würden in der Arbeitsdienstpflcht auch nur

50 Rpf Lohn gezahlt, so würde sich der Aufwand auf rund 1580 RM erhöhen. Würde Tariflohn gezahlt, so ergäbe sich eine weitere Erhöhung um mindestens 1350 RM im Jahr. Besonders wichtig sei die Frage der Materialkosten. Nach den Erfahrungen der werkschaffenden Arbeitslosenfürsorge kostete das Arbeitslosentagewerk bei Meliorationen etwa 12 RM, bei Landgewinnung etwa 17 bis 22 RM, bei Straßenbau etwa 20 bis 30 RM. Der Durchschnittssatz ist also etwa 15 bis 18 RM. Hiervon entfielen auf den Lohn höchstens 8 RM, mithin schwanken die Materialkosten zwischen 4 und 22 RM täglich. Daraus ergibt sich, daß die Kosten eines dienstpflchtigen sich bei günstigster Berechnung auf kaum weniger als 10 RM je Arbeitstag stellen, also auf 3000 RM im Jahr. Mithin kosten 100 000 jugendliche dienstpflchtige mindestens 300 Millionen Reichsmark im Jahr, gegenüber etwa 72 bis 80 Millionen Reichsmark Unterstützungsaufwand. Ein Jahrgang jugendlicher männlicher dienstpflchtiger, der abzüglich der zu Befreienden etwa 450 000 dienstpflchtige umfassen würde, würde daher mindestens 1,35 Milliarden Reichsmark kosten. Über den wirtschaftlichen Wert der Arbeitsdienstpflcht lassen sich Berechnungen nicht anstellen.

In einer eingehenden mehrstündigen Aussprache lehnten die Vertreter der Wirtschaftsverbände, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer die Einführung der Arbeitsdienstpflcht insbesondere aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen ab. Die Ablehnung erfolgte aber auch aus dem Grunde, weil man sich erfahrungsgemäß von einer erzwungenen Arbeit kein befriedigendes Ergebnis versprechen könne. Außerdem bezweifelte man, ob überhaupt genügend Arbeitsgelegenheiten beschafft werden könnten, ganz abgesehen von den schon erwähnten Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung. Auch wurde auf die großen organisatorischen Schwierigkeiten (Unterkunft, Verpflegung, Bekleidung, körperliche und geistige Fürsorge, Versorgung der bei der Arbeit Verletzten usw.) hingewiesen. Das Handwerk hat in seinen Organisationen zu der Frage der Arbeitsdienstpflcht noch nicht Stellung genommen. Wir können uns auch nicht denken, daß das Handwerk ein besonderes Interesse an dieser Frage habe, bzw. in der Lage sei, von sich aus Arbeitsmöglichkeiten für die Durchführung der Arbeitsdienstpflcht zur Verfügung zu stellen.

Im übrigen aber erkennen wir, daß das Problem der Arbeitslosigkeit Vorschläge der verschiedensten Art zeitigt, die zweifellos alle die gute Absicht verfolgen Arbeitsgelegenheit zu schaffen, die aber meist scheitern an der Frage, wie die für die Durchführung der einzelnen Pläne notwendigen Geldmittel herbeigeschafft werden sollen. Eine Katastrophe, als solche kann man die Arbeitslosigkeit bei dem heutigen Umfange gewiß bezeichnen, steht vielfach den Menschen hilflos, und es reichen auch die geistigen Kräfte der Besten nicht aus, um die Lösung dieser Frage schnell und entscheidend herbeizuführen. Wir werden bei diesem Ausmaß der Arbeitslosigkeit, wie überhaupt versuchen müssen, einen Ausweg aus der herrschenden Not zu finden. Der Vorschläge sind viele. Es gilt den besten und schnellsten Weg zu finden und das Geschick zu meistern.

## Ist die technische Rationalisierung schuld?

Ein Verbandsmitglied hat uns um Abdruck nachstehender Ausführungen zum Problem „Rationalisierung und Arbeitslosigkeit“ vom Standpunkte der gelehrten Handwerker, die als besondere Folge der Rationalisierung die Entwertung handwerklicher Fähigkeiten und Fertigkeiten sehr stark empfinden (Die Heb.)

Die Massenarbeitslosigkeit mit ihren materiellen und moralischen Schattenseiten hat einen Umfang angenommen, der zu den ernstesten Bedenken Anlaß gibt. Wenn man vor zwei oder drei Jahrzehnten in den Großstädten auch einige Tausend Arbeitslose zählte, bereitete die Zahl den Kommunalverwaltungen nur geringe Sorge. Heute beträgt die Zahl das zwanzigfache. Dabei handelte es sich damals um vorübergehende Erwerbslosigkeit, heute hat sie sich zu einem Dauerzustand entwickelt. Die davon betroffenen Arbeitnehmer müssen sich monate-, ja, jahrelang ohne Beschäftigung durchschlagen.

Angesichts der Massenarbeitslosigkeit und der zunehmenden Unruhe in der Arbeiterbevölkerung beginnt man sich allmählich klar zu werden, daß technischer Fortschritt und Wohlfahrt der Menschheit keineswegs immer übereinstimmende Begriffe sind. Die Schattenseiten der maschinellen Überproduktion und die Ausschaltung des arbeitenden Menschen treten im Leben des einzelnen, wie dem der Gesamtheit, immer greifbarer hervor. Es zeigt sich deutlicher, daß infolge hemmungsloser Mechanisierung und Technisierung auf in-

industriellem Gebiete wirtschaftliche und politische Katastrophen zu befürchten sind. Man hat seinerzeit der Öffentlichkeit verkündet, daß durch die Rationalisierung die Gesteungskosten derart fallen, und der Umfaß derart zunehmen werde, daß sich bald der Zwang zu Neuaufnahmen von Arbeitern einstellen müsse. Nun zeigt aber die bisherige Erfahrung: Von einer Verbilligung der Fabrikate ist dank der Kartelle und Trusts wenig oder gar nichts zu merken, und in noch viel geringerem Grade sind die Versprechungen hinsichtlich der Arbeitereinstellungen verwirklicht worden. Man hat sich schwer verrechnet! Ein deutscher Volkswirt hat unlängst von einer unrationellen Rationalisierung gesprochen, von einer wirtschaftlichen Modeerscheinung, die Deutschland schweres Geld kostet.

Der Soziologe Dr. Jostok zeigt, daß nicht einmal der ökonomische Erfolg der Rationalisierung bzw. der Technisierung so unbestritten ist, wie man die Öffentlichkeit glauben machen wollte. Und doch wiegt diese Tatsache leicht gegenüber der Erscheinung, daß die Arbeitslosigkeit im Zusammenhang mit der Mechanisierung der Industrie eine wesentliche Verschärfung erfahren hat. Europa allein hat zur Zeit einige Millionen Arbeitslose und in Amerika ist das Arbeitslosenproblem zu einer wichtigen Landesangelegenheit geworden. Abgesehen von all dem geistigen und leiblichen Elend der von der Arbeitslosigkeit Betroffenen und ihrer Familien, ist die Massenarbeitslosigkeit der Nährboden für gesellschaftsfeindliche und klassenkämpferische Ideen, für Revolution und Bolschewismus. Wir dürfen uns nicht darüber hinwegtäuschen, daß wir erst am Beginn eines Wirtschaftskrieges stehen, der bez. seiner Folgen alles bisher Dagewesene übertreffen wird, wenn es nicht gelingt, durch geeignete Maßnahmen an der drohenden Katastrophe vorbeizukommen.

Die von Amerika übernommene radikale Rationalisierung ist ein Raubbau unter der Devise: Nach uns die Sintflut. Es kann doch

keineswegs bestritten werden, daß mit der fortschreitenden Lahmlegung der Verdienstmöglichkeit die Kaufkraft der breiten Masse geschwächt werden muß. Die Rationalisierung setzte bisher nur Arbeitskräfte frei, sie setzte vielfach an die Stelle der Lohnfrage die Frage des Kapitaldienstes.

Diese Gewerbetreibende und Industrielle führten die Rationalisierung ihrer Betriebe durch, weil Laune oder Mode sie trieb, durch die soundso viele Menschen brotlos wurden um der Maschine willen.

Derünftig denkende Staatsmänner bemühen sich seit langem, dem militärischen Wettrüsten Einhalt zu gebieten. Aber das internationale technische Wettrüsten bringt eine ebenso große Gefahr, verfolgt auch das Ziel, Siege zu erringen, die Konkurrenz zu erschlagen, ohne auf die Menschen Rücksicht zu nehmen. Man sollte daher meinen, es wäre eine der allerwichtigsten Aufgaben der Völkergemeinschaft, sich mit dieser überaus brennenden Frage zu befassen, wie das technische Wettrüsten eingedämmt werden könnte, um die Menschheit nicht zu Tode zu rationalisieren und die Bildung internationaler Riesenarmeen unzufriedener, zu allen Verzweiflungstaten fähiger Menschen zu verhindern. Will man es nicht zu Katastrophen kommen lassen, wo dann kein Staat verschont bleiben könnte, so wird man auf die Überspizung des Erlasses menschlicher Handarbeit durch die Maschine bis zu einem gewissen Grade verzichten müssen, um möglichst vielen Menschen Arbeit und Brot geben zu können. Damit gewänne das Handwerk wieder an Bedeutung, und der Arbeiter sähe eher die Möglichkeit des Aufstiegs. Eine solche Art der Rationalisierung wäre die einzig richtige, während allen sonstigen Rationalisierungsträumen ein unangenehmes Erwachen folgen muß. Es wäre zu wünschen, wenn sich Männer von internationalem Ansehen bereit fänden, eine internationale Verständigung der Völker in dieser Frage anzubahnen. Wilsb. Weber.

## Probieren geht über Studieren.

Die Harburger Ölwerke haben als eine der ersten Firmen den praktischen Versuch gemacht, die Arbeitslosigkeit durch Arbeitszeitverkürzung zu bekämpfen. Die dabei gemachten Erfahrungen hat die Leitung des Betriebes in einem Bericht zusammengefaßt, den sie den „Hamburger Nachrichten“ zur Verwendung zusandte. Daraus entnehmen wir über die von der Firma trotz vorheriger Bedenken gemachten Erfahrungen folgendes:

Neun Wochen liegen nunmehr hinter uns, so daß wir wohl ein Urteil darüber abgeben können, wieweit Bedenken (gegen eine Arbeitszeitverkürzung) sich als stichhaltig erwiesen haben. Wir sind zufrieden. Selbst Schwierigkeiten kleinerer Art, die wir befürchteten und für deren Überwindung wir uns mit gutem Willen gewappnet hatten, sind nicht eingetreten.

Die Gesteungskosten sind nicht gestiegen. In mehreren Wochen war die Lohnsumme sogar niedriger als vorher. Die Beiträge für Kranken- und Erwerbslosenversicherung sind nur um ein geringes gestiegen, da infolge der Verdienstkürzung für die vor dem 20. Oktober bei uns beschäftigten tausend Arbeiter die Beiträge sich ermäßigt haben. Eine stärkere Belastung ist für die Invalidenversicherung eingetreten, da auch nach der Verdienstkürzung unsere alten Arbeiter in der höchsten Klasse verblieben sind, so daß für die Neueingestellten zusätzliche Beiträge bezahlt werden müssen.

**Insgesamt betragen aber die Mehraufwendungen für alle sozialen Lasten für den Betrieb nicht 1% der Lohnsumme.**

Diese Mehrbelastung ist also erheblich geringer als die an die Reichsanstalt für Erwerbslosenversicherung schon jetzt zu leistenden Beiträge und kann nicht ins Gewicht fallen.

Wir mußten damit rechnen, daß vielleicht ein großer Teil unserer Arbeiterschaft mit der Verdienstkürzung unzufrieden sei und nichts unversucht lassen werde, um den früheren Zustand wieder herzustellen. Selbst wenn die Meldungen recht hätten, wonach die in ihrem Verdienst geschmälernten Arbeiter unzufrieden und erbittert geworden wären, so könnte man darin u. E. keinen stichhaltigen Grund gegen die Verkürzung der Arbeitszeit erblicken. Denn der von Unternehmerseite für notwendig erkannte und durch die staatlichen Schlichtungsinstanzen geförderte Lohnabbau hat ja doch auch, wie bekannt, an manchen Stellen zu einer schweren Auflehnung der Arbeiterschaft geführt. Trotzdem z. B. die Erbitterung unter den Berliner Metallarbeitern soweit ging, daß sich mehr als hunderttausend Arbeiter zu einem von vornherein aussichtslosen Streik hinreißen ließen, haben die Unternehmer sich durch diese Unzu-

friedenheit, in keiner Weise bei der Durchführung ihrer Pläne beeinflussen lassen.

Der Bericht beschäftigt sich dann mit der Frage, in welchem Ausmaß eine Arbeitszeitverkürzung zur Verminderung der Arbeitslosigkeit noch angewendet werden kann. Das Institut für Konjunkturforschung hat eine Untersuchung veröffentlicht, welche annimmt, daß von etwa 8,2 Millionen noch beschäftigter Industriearbeiter etwa 1,8 Millionen bereits verkürzt arbeiten und zu dem Schluß kommt, daß bei einer Reduktion der Arbeitszeit auf 40 Stunden zirka 1½ Millionen Arbeitskräfte mehr beschäftigt werden könnten. Diese Schlussfolgerung wird allerdings durch Betrachtungen darüber eingengt, in welchem Maße diese Rechnung in die Praxis umgesetzt werden kann. Wir teilen auf Grund unserer Erfahrungen die Befürchtungen des Instituts für Konjunkturforschung nicht, daß eine solche Arbeitszeitverkürzung von so großen Schwierigkeiten begleitet sein würde, daß sich eine Mehrbeschäftigung in dem oben berechneten Umfange niemals würde durchsetzen können. Die Rückwirkungen auf Einkommen und Verbrauch beurteilen wir sogar aus den oben bereits dargelegten Erwägungen heraus als günstig für die Wirtschaft.

Die bereits bestehende Kurzarbeit kann nur dann ein ernstlicher Einwand sein, wenn man die allgemeine Arbeitszeitverkürzung, nicht weit genug durchführt, sondern sie etwa auf 44 Stunden beschränkt. Bei einer Verkürzung der Arbeitszeit auf 36 Stunden würden mehr als 2 Millionen Arbeiter untergebracht werden können, selbst unter der Voraussetzung, daß an manchen Stellen aus besonderen betrieblichen oder aus sonstigen Gründen die Arbeitszeitverkürzung sich nicht durchführen läßt. Warum aber bleibt das Institut für Konjunkturforschung bei den Industriearbeitern bestehen? Verläßt man diese Basis und überträgt die Arbeitszeitverkürzung auch auf Handel und Handwerk, dann wird sich noch ein beträchtlich höherer Prozentsatz unterbringen lassen.

Abgesehen von der etwas selbstgefälligen Bemerkung, daß die Unternehmer den von ihnen als notwendig erkannten Lohnabbau ohne besondere Rücksicht auf die Arbeiterinteressen mit Hilfe der Schlichtungsorgane durchzuführen, wogegen wir begründeten und grundsätzlichen Protest erheben, beweisen die Ausführungen der Firma, daß eine Verkürzung der Arbeitszeit möglich und durchführbar ist. Interessant ist die Feststellung, daß die von Gegnern der Arbeitszeitverkürzung immer vorausgesetzten Schwierigkeiten und erhöhte Belastung des Betriebes nicht eingetreten ist. Wenn

auch die Firma für die Verkürzung der Arbeitszeit einen Lohnausgleich bisher nicht gewährt und sich in weiteren Ausführungen dagegen verwahrt, bzw. den nicht gewährten Lohnausgleich als fundamental für die Durchführung des Experimentes bezeichnet, dann müßten die internen betrieblichen Verhältnisse der Firma genauer bekannt sein um dazu Stellung nehmen zu können. Sicher liegen in anderen Industrien und Gewerbebezügen andere Ver-

hältnisse vor und die Regelung der Frage des Lohnausgleichs wird Sache der Beteiligten sein und mag im Hinblick auf die größere und dringlichere Frage: Wie beseitigen oder beschränken wir die Arbeitslosigkeit?, unerörtert bleiben. Jedenfalls erscheint der Bericht der Harburger Ölwerke äußerst wichtig und geeignet, einen großen Teil der bisher laut gewordenen Bedenken und Theorien über den Haufen zu werfen.

## Um unsere Tageszeitung.

„Es ist ein merkwürdiges Ding, daß die Tatsache einer eigenen Tageszeitung für die Belange der christlich-nationalen Arbeitnehmerschaft nicht bereits in sich selber eine überwältigende Empfehlung darstellt. Der eindringliche Ruf nach einer solchen Tageszeitung steht auf jedem einzelnen Blatt der beginnenden Geschichte der christlichen Arbeiterbewegung. Man sehnte sich nach einem solchen Sendboten, der an jedem einzelnen Werktag das Haus des christlichen Arbeiters mit dem Lichte eigenartiger Beleuchtung der Geschehnisse der Welt erfüllen würde. Solange es eine moderne soziale Bewegung überhaupt gibt, wirkt sich auch die unerschütterliche Überzeugung aus: Eine eigene Tageszeitung ist ein Stoß ins Herz der öffentlichen Meinung, die jener nicht achtet, welchen das Schicksal in den Kellerräumen der bürgerlichen Gesellschaft hat geboren werden lassen! Am Munde spart man sich den letzten Pfennig ab, um das Dasein sei es auch des kleinsten „Blättchens“ sichern zu helfen. Wer eine neue Welt bauen will, krampft sich „mit Zähnen und Klauen“ an jedem eroberten Eckchen fest, wo Fundamente eingesenkt werden können.

„Der Deutsche“ kann nicht Generalanzeiger sein, weil er notwendigerweise geschworener Feind der Schminke und des Puders ist. Ihm geht es nicht um das leichte Leben oberflächlicher Tändelei, sondern um das schwer sich gestaltende Leben täglich mit dem nackten Dasein ringender Arbeitermenschen. Nicht zermürbende Gefälligkeit sind seine Sache, sondern aufwühlende Ehrlichkeiten. Darum hat er das Recht, jedem einzelnen christlichen Arbeitnehmer gebietend zu

sagen: Wer Ohren hat zu hören, der höre mich! Denn wer von euch mich nicht hört, vergeht sich gegen sein persönliches Wohl und dasjenige seiner Schicht! Wer dem Generalanzeiger verfällt, gibt den Interessen anderer Herrschaft über sich und seine Gemeinschaft.

Indes — mit sehr vielen anderen Menschen der Bewegung kommt „Der Deutsche“ aus einem anderen Grunde nicht in Berührung. Sie stehen nicht im Banne des Generalanzeigers, sondern der parteipolitischen Presse. Sind sie von der Aufnahme des Sendboten ihrer Bewegung befreit? Im Gegenteil: gerade sie bedürfen erst recht der ergänzenden Zwiesprache mit ihm! Parteipolitische Darstellung ist zwangsläufig einseitig. Sie kann gar nicht anders sein, denn sie muß doch den Blick ihres Lesers so lenken, daß er Dinge und Erscheinungen unter ihrem Einfallswinkel sieht. Gewiß hat das hohen Wert, denn eine Orientierung in unserer hegenden und gehehten Zeit ist so am schnellsten möglich. Aber es bedarf eben doch der Ergänzung. Die Parteien betrachten und werten traditionell, also auf Grund einer bestimmt eingestellten Überlieferung, in „hergebrachter“ Weise. Die christlich-nationale Arbeiterbewegung dagegen will die Geschehnisse auch in bezug auf die öffentlichen Angelegenheiten in der Richtung einer bestimmten Entwicklung vorantreiben. Ihr politischer Gesichtspunkt steht daher notwendigerweise höher, weil er weiter reicht, umfassender ist und die Zielsetzung von vornherein höher ansetzt.

So entbindet denn die Bundesgenossenschaft mit dem Partei-

### Heinrich von Stephan.\*)

Don Ministerialrat a. D. Giesecke.

Zu den Männern, denen es vergönnt war, an dem Bau der Grundpfeiler für ein einheitliches Deutschland schöpferisch mitzuwirken, und die dem neugeschaffenen Reiche während des ersten Vierteljahrhunderts seines Bestehens sein Gepräge gegeben haben, gehört, als der Besten einer, sein erster General-Postmeister, Heinrich v. Stephan. Wenn man dem Werdegang, der Lebensarbeit dieses Mannes, dessen Geburtstag sich in diesen Tagen — am 7. Januar — zum hundertsten Male jährt, eine kurze Überschrift geben wollte, müßte man vielleicht die Worte wählen: „Aus eigener Kraft“. Denn an der Wiege Stephans haben weder Reichtum noch ein großer Name noch Beziehungen irgendwelcher Art als Paten gestanden; er hat sich seinen Weg allein bereitet, in ernster, harter Arbeit durch höchste Leistungen „aus eigener Kraft“.

Einer kleinbürgerlichen, kinderreichen Familie entstammend, in engsten Verhältnissen aufwachsend, hatte der junge Stephan schon in frühester Jugend den Ernst des Lebens kennengelernt. Seine Freude war das Studium fremder Sprachen, seine Erholung die Musik. Knapp 17 Jahre alt, bestand er die Reifeprüfung. Bald darauf, im Anfang des Sturmjahres 1848, trat er als Anwärter für die höhere Laufbahn als „Postschreiber“ beim Postamt in Stolp in den preussischen Postdienst ein.

Seine Laufbahn war während der ersten Jahre bei zahlreichen Verkehren die übliche jener Zeit: viel Dienst, teils im praktischen Betriebe, teils in der Verwaltung, erste Prüfung, Einjährigengahr, Bürodienst, höhere Verwaltungsprüfung. Inzwischen war man „höheren Orts“ auf ihn aufmerksam geworden. Ein Jahr nach der zweiten Prüfung, 1856, wurde er, fünfundzwanzig Jahre alt, in das Generalpostamt berufen; das Jahr 1865 sah ihn bereits als Vortragenden Rat.

Wenn man die Aufgaben, denen sich Stephan bei seinem Eintritt in die Zentralbehörde gegenüber sah, recht erkennen und würdigen will, muß man sich das postalische Wirrsal ins Gedächtnis

zurückrufen, das damals in unserem Vaterland herrschte. Deutschland zählte, im Deutsch-österreichischen Postverein nur lose zusammengefaßt, nicht weniger als 14 selbständige Postverwaltungen; daneben unterhielt Dänemark eigene Postämter in Lübeck und Hamburg, Schweden ebenfalls solche in Hamburg. Jede dieser Postverwaltungen setzte für ihren inneren Verkehr selbständig das Porto fest und erließ für die technische Behandlung der Sendungen ihre eigenen Vorschriften. Ähnlich sah es in der Telegraphie aus. Auch sie stand, wie die Post, ein getreues Spiegelbild der damaligen politischen Verhältnisse in Deutschland, unter dem Zeichen der Zerissenheit und Uneinigkeit.

Schlimmer noch sah es um den Verkehr mit dem Ausland aus. Mit jedem Land war ein besonderer Vertrag abgeschlossen, der je nach der Verkehrsentwicklung und den Rechtsverhältnissen anders aus sah. Dementsprechend herrschte im Weltverkehr in bezug auf Tarife, Portoteile, Betriebsvorschriften eine Vielgestaltigkeit, die die praktische Handhabung stark erschwerte und jedem Fortschritt in den Verkehrsbeziehungen von Land zu Land hemmend in den Weg trat.

Stephan ist es gelungen, nicht nur das zersplitterte vaterländische Post- und Telegraphenwesen in eine einheitliche Deutsche Reichspost umzugestalten; er hat auch als geistiger Urheber des Weltpostvereins den Weg gefunden, der die Postverwaltungen aller Weltteile zu einem einzigen postalischen Gemeinwesen zusammenführen sollte.

Den Hauptwiderstand gegen jeden Fortschritt im deutschen Postverkehr hatte seit jeher die alte taxische Feudalpost geleistet. Die Beseitigung dieser Post, die das Gebiet von 18 deutschen Staaten umfaßte, war deshalb Stephans ernstestes Ziel. Die Ereignisse des Jahres 1866 schufen die Vorbedingungen. Bereits im Frühjahr jenes Jahres legte Stephan eine Denkschrift vor, in der er der preussischen Regierung empfahl, die taxische Post, sobald es die Lage gestatte, in Besitz zu nehmen. Der Antrag wurde genehmigt und Stephan selbst mit der Durchführung beauftragt. Anfang 1867 konnte er den Vertrag abschließen, durch den die Thurn und taxische Post nach 350jährigem Bestehen auf den preussischen Staat überging. Anschließend leitete der Unermüdliche, nachdem er vorher noch die Verkehrsverhältnisse in den Erbherzogtümern geregelt und die fremden Postanstalten in den Hansestädten aufgehoben hatte, die Verhand-

\*) „Der Heimatdienst“, 1./1931.

blatt keineswegs von der Freundespflicht gegenüber dem „Deutschen“ Nicht Feindschaft soll zwischen den beiden bestehen, sondern selbstverständliches Hand-in-Handgehen in bezug auf die Unterrichtung des gemeinamen Lesers. Wer am „Deutschen“ seinen Blick schult, erhöht und vergrößert damit auch notwendigerweise die parteipolitische Perspektive. Und gerade das kann schließlich den Parteien nur angenehm sein; denn wenn sie nicht Doktrinäre und Fanatiker haben wollen, die ihnen, auf die Dauer gesehen, in ihrem blinden Eifer mehr schaden als nützen, dann müssen sie selber die Vergrößerung der Parteischau durch die Schau der Bewegung wünschen.

Man denke einmal an die Opfer, die unsere Tageszeitung immerfort zu bringen gezwungen ist, weil sie unerschütterlich ihren Weg wandert. Das ungeschminkte Wort des „Deutschen“ zugunsten der sozialen Bewegung der christlichen Arbeitnehmererschaft kostet ihn immer Anzeigen und Inserate, die abbestellt oder ihm verweigert werden, weil die „Interessenten“ sich so leicht getroffen fühlen. Das allein sollte Grund genug sein, ihm verdoppeltes Vertrauen zuzuführen. Aber Vertrauen durch die Tat: das Abonnement und die eifrigste Werbung. Von leeren Worten kann auch „Der Deutsche“ nicht leben! Wie viele Tageszeitungen gibt es denn heute noch, die in jeder Hinsicht zuverlässig sind? Schreckt nicht manche Zeitung davor zurück, daß ihr der Brotkorb höher gehängt wird, wenn sie einmal die billige Phrase durch die nackte Wahrheit ersetzt?

Und so darf es denn unter keinen Umständen vergeblich sein, wenn unser Sendbote an die Türen und Herzen der christlichen Arbeitnehmererschaft klopft! Ihre eigene Ehre, die Ehre ihrer Bewegung steht im „Deutschen“ auf dem Spiel. Soll die Nachwelt uns verfluchen, weil wir nicht früh genug verstanden, eines der erheblichsten Werke christlich-sozialer Kultur auf die ihm zukommende Standhöhe zu erheben?

Christliche Arbeiter! Lehnt euch auf gegen den Trägheitssteufel, der eurer Bewegung, wie jeder gesunden Bewegung, mit verdoppelter Abgefeimtheit nachstellt! Bewährt euch! Setzt euer Herzblut an die Werke, die eures Geistes sind, um sie zu erhalten, zu pflegen und aufzubauen. Scharf euch um den „Deutschen“ und verteidigt ihn gegen — den Unverstand derer, die seine Freunde sein sollten!“  
Prof. Th. Brauer.

lungen zur Verschmelzung der norddeutschen Postbezirke mit dem übrigen Gebiet und bereitete die Staatsverträge zur Schaffung einheitlicher Tarife und Versandvorschriften vor. Am 1. Januar 1868 kommt die Norddeutsche Bundespost, die alle deutschen Gebiete mit Ausnahme von Bayern, Württemberg und Baden umfaßte, ihre Tätigkeit aufnehmen. Zwei Jahre später wurde Stephan als General-Postdirektor an ihre Spitze gestellt.

Neben dem Ziel einer einheitlichen deutschen Post hatte der große Organisator gleichzeitig seine zweite große Aufgabe, die Vereinigung der Völker zu einer einzigen Postverkehrsgemeinschaft in Angriff genommen. Da der Gedanke in seiner endgültigen Form zur Durchführung noch nicht reif war, schloß Stephan zunächst mit den wichtigsten fremden Postverwaltungen Sonderverträge ab, durch die er einheitliche und klare Grundsätze für den Auslandsverkehr festlegte. Im Jahre 1868 legte er dann dem Bundeskanzler eine Denkschrift vor, in der er die Notwendigkeit eines postalischen Einheitsvertrages für alle Länder der Erde nachwies. Ein Jahrzehnt später trat der Weltpostverein ins Leben: Die postalische Einheit im Weltverkehr war geschaffen.

Der Raum verbietet es, das weitere Schaffen Stephans näher zu beleuchten. Es seien deshalb nur kurz erwähnt die Einrichtung der Feldpost, die Überführung der Norddeutschen Bundespost und der Badischen Landespost in die Deutsche Reichspost, die Neuordnung des Beamtenwesens, die Neuregelung der Postgesetzgebung, die Verschmelzung von Post und Telegraphie, die Gründung des Postmuseums, seine wertvollen schriftstellerischen Arbeiten, sein mannhaftes Eintreten für die Säuberung der deutschen Sprache.

Und doch wird man dem Werk des großen Postorganisations nur dann gerecht werden, wenn man die Zeit berücksichtigt, in der es geboren wurde. Denn jene Zeit mit ihrem Sehnen nach nationaler Einheit, mit ihrer Kraftfülle, ihrem neuzeitlichen Hauch war sein treuester Helfer, sie bereitete ihm den Weg, sie düngte den Boden. Aber das schmälert den Ruhm Stephans nicht. Sein Verdienst beruht darin, daß er seine Zeit verstanden und jede Stunde genutzt hat, in tiefstem Verständnis für die Bedürfnisse des Verkehrs, in wahrhaft genialem Weitblick. Der Name Heinrich von Stephan wird deshalb in dem Buch der Verkehrsgeschichte nicht nur Deutschlands, sondern der Welt für immer in leuchtenden Buchstaben stehen.

## Verbandsnachrichten.

### Bekanntmachung des Vorstandes.

Für die Zeit vom 18. bis zum 24. Januar ist der 4. Wochenbeitrag fällig.

Abrechnungen vom 4. Quartal 1930 sowie Restzahlungen bitten wir umgehend zu erledigen.

Teilzahlungen auf das neue Quartal müssen nach den Bestimmungen der Satzung und Geschäftsanweisungen eingekandt werden.

### Taschenbuch 1931.

Es sind noch eine kleinere Anzahl unserer stark begehrten Taschenbücher vorhanden. Preis 0,50 RM. Bestellungen von Nachzählern sehr bald erbeten.

Warnung! In der deutschen Arbeitsnachweispresse werden Schreiner-gefelln nach Holland gesucht. Ein Kollege, welcher sich dieserhalb an die angegebene Adresse wandte, bekam einen Fragebogen zugestellt, in welchem alle Einzelheiten über Stand, Wohnort, Beruf, Konfession zu beantworten waren. Selbstverständlich lag eine Postanweisung mit der Aufforderung bei, 2,50 RM einzufenden. Vor der Einzahlung des Betrages könne weitere Nachricht nicht erwartet werden. Diese Antwortschreiben sind im Massendruck hergestellt und besagen in ihrem Anfang: „Ja, gerade für Sie ist augenblicklich wohl Arbeit hier usw.“

Wir nehmen bestimmt an, daß das Internationale Dienstbotenvermittlungsbüro in Apeldoorn (Holland), Koninginneweg 15 ein Schwindelbüro ist und daß sämtliche Bewerber ein Antwortschreiben gleichlautenden Inhalts bekommen und die Aufforderung, auf Postanweisung 2,50 RM einzufenden. Unsere Kollegen seien deshalb gewarnt, auf diesen Schwindel hereinzufallen. Alle Auskünfte sind nur durch die Berufsorganisation einzuholen. Auch in Holland ist kein Überfluß an Arbeitsmöglichkeit.  
Fritz Hille.

### Zum Lohnabbaurummel.

Das von dem Arbeitgeberverband der Deutschen Holzindustrie und des Holzgewerbes beschlossene Lohnabbau-Diktat hat in den letzten Tagen, soweit Berichte vorliegen, zu mehr oder weniger umfangreichen Kampfmaßnahmen der Arbeitgeber in folgenden Orten geführt:

Düsseldorf, Osnabrück, Koflgrub, Schönlanke, München, Frankfurt a. M., Kelkheim, Mainz, Bremen, Breslau.

Inwieweit es dem Arbeitgeberverband gelingt, seinen Aussperungsbeschluß allgemein durchzuführen, muß zunächst abgewartet werden.

Zuzug ist nach Orten, wo Aussperrung in Frage kommt, streng fernzuhalten.

## Die Tarifverträge im Deutschen Reich.

Am 1. Januar 1929 bestanden nach dem Sonderheft des Reichsarbeitsblattes insgesamt 8925 Tarifverträge (1928: 8178), die 997 977 (912 006) Betriebe mit 12 276 060 (12 267 440) Arbeitnehmern — 8 175 093 Arbeiter; 2 398 178 Arbeiterinnen; 1 180 381 männliche Angestellte; 522 408 weibliche Angestellte — umfaßten. Damit hat die Zahl der tarifgebundenen Betriebe, die seit 1925 ständig stieg, den bisher höchsten Stand erreicht; ebenso die Zahl der Tarifverträge, die bei einer Zunahme um 8,4% gegenüber 1928 um rund 200 höher liegt, als am 1. Januar 1924, dem bis dahin höchsten Stande. Die Gesamtzahl der unter Tarifverträgen arbeitenden Arbeitnehmer zeigte jedoch mit nur 0,1% Erhöhung gegenüber dem Vorjahre praktisch einen Stillstand, der vornehmlich durch die bei rückläufiger Wirtschaftsbewegung sinkende Zahl von Betrieben und Beschäftigten verursacht wurde. Die Zahl der tariflich arbeitenden Arbeiter blieb bei einer Zunahme um 0,7% ziemlich stabil, die der Arbeiterinnen nahm um 4,5% ab, wogegen die Zahl der Angestellten zum ersten Male seit der Stabilisierung zunahm, und zwar bei den männlichen um 3%, bei den weiblichen um 5,3%. — Erstmals abgeschlossen oder erneuert wurden im Laufe des Jahres 1928 3377 Verträge, d. s. 37% (1928: 40) der Gesamtzahl, für 47% (45) der Betriebe und 44% (60) der Arbeitnehmer.

Unter den einzelnen Gewerbegruppen zeigten eine Zunahme in der Zahl der Tarifverträge das Nahrungs- und Genussmittelgewerbe, das

# Fahrzeugindustrie, Wagen- und Waggonbau, Berufs- und fachkundliche Nachrichten.

## Die amerikanische Automobilindustrie in Deutschland.

Die Überzeugung von der technischen Qualität und Preiswürdigkeit der deutschen Erzeugnisse im Automobilbau hat gewiß erfreuliche Fortschritte gemacht. Eine stärkere Zusammenfassung unserer Kraftfahrzeugindustrie in Verbindung mit großzügigen organisatorischen Maßnahmen innerhalb der Industrie und der gesamten Kraftverkehrswirtschaft könnte manchen Gefahren, die der Kraftfahrzeugindustrie drohen, in der Zukunft vorbeugen und nützliche Vorarbeit für die Zeiten wirtschaftlichen Wiederaufstiegs leisten. Doch liegt da noch manches im argen. Darum konnte auch die amerikanische Automobilindustrie in Deutschland festen Fuß fassen und ihr Geschäft in erheblichem Umfange entwickeln.

Bei der Betrachtung der amerikanischen Automobilindustrie in Deutschland sind nur zwei Firmen „Opel und Ford“ zu berücksichtigen.

Trotz Weltwirtschaftskrise und riesenhaften Absatzrückgangs der amerikanischen Produktion sind dies die kapitalstarken und hervorragend organisierten Vertreter des größten horizontalen bzw. des größten vertikalen Automobilkonzerns der Welt. Beide verfügen über außerordentliche Hilfsmittel und auch über große Erfahrungen auf dem deutschen Markt. Der Anteil dieser beiden Firmen am deutschen Gesamtumsatz ist schon jetzt sehr bedeutend. Im Personenwagengeschäft lieferte Opel im Oktober 1930 23,8% und Ford 11,6%, von den Lastwagen jener 20% und dieser 24,8%. Opel hat soeben sein Programm bekanntgegeben. Das Werk rüstet zu großen Dingen und ist bei der jetzigen Krise der amerikanischen Automobilindustrie ein wesentlicher Faktor, in der Exportorganisation der General Motors geworden, der es mit klarer Zielsetzung in noch schärferer Form als bisher eingegliedert ist. Im Unterschied zu Ford kauft Opel, wie bisher schon immer, alles Material, Teile und Zubehör ausnahmslos in Deutschland ein. Unterscheidungsmerkmal gegenüber den übrigen deutschen Fabriken ist aber der bedauerliche Rückgang zu amerikanischen bzw. eigenen Sondernormen. Hierdurch wird für die sowieso schwer ringende Teile- und Zubehörindustrie eine neue Erschwerung der Produktion, der Kalkulation und der Lieferfähigkeit geschaffen. Da auch Ford nicht nach deutschen Normen arbeitet, aber vermutlich künftig einen sehr viel größeren Anteil seines Bedarfs aus Deutschland beziehen wird, so ist damit der paradoxe Zustand gegeben, daß nach derzeit geltendem Maßstabe 40—50% der deutschen Herstellung über die jahrelange mühselige Arbeit der deutschen Kraftfahrzeugnormung, die sich überhaupt erst auswirken soll, hinweggehen wurden.

Ford hat bei seinem kürzlichen Besuch in Deutschland in Aussicht gestellt, daß seine Automobile, die er in Köln herzustellen gedenkt, in absehbarer Zeit fast ausschließlich aus deutschem Material, also mit deutschen Rohstoffen und Halbfabrikaten und von deutschen Arbeitern hergestellt würden. Ford ist allerdings nicht bereit, sich der bisher durchgeführten deutschen Normung im Automobilbau zu bedienen, sondern besteht darauf, daß die deutsche Automobilindustrie die von ihm verlangten Teile herstellt. Wenn die von Ford in bezug auf das deutsche Geschäft gehegten Erwartungen sich erfüllen sollten, würde das bedeuten, daß der erhebliche Teil der Normungsarbeiten für die Automobilindustrie in Deutschland vergebens geleistet wäre.

Die General-Motors-Corporation und Ford setzen ihren Kampf um die Vorherrschaft auf dem Weltmarkt ausgerechnet in Deutschland und auf dem Rücken der deutschen Kraftfahrzeugindustrie aus, in demjenigen Lande, in dem die Widerstandsfähigkeit der nationalen Industrie am geringsten ist. So erfreulich es also an sich wäre, wenn mit oder ohne Zollschutz künftig auch nicht der kleinste Teil der in Deutschland hergestellten Kraftfahrzeuge ausländischer Herkunft sein würde, so außerordentlich gefährlich ist diese Entwicklung doch für den Bestand der deutschen Automobilindustrie. Die Beschäftigung von ein paar tausend Arbeitern mehr durch Ford in Köln bietet hierfür keinen Ausgleich. Und so sehr wir es begrüßen, wenn die deutsche

Teile-Industrie künftig durch die Lieferungen an Ford ein absolutes Zusatzgeschäft macht und zu einer besseren Ausnutzung ihrer Leistungsfähigkeit gelangt, so muß diese Umschichtung doch für die Teile-Industrie auch manche gefährliche Rückwirkungen nach sich ziehen. Fabriziert Ford wie Opel ausschließlich aus deutschen Teilen und mit deutschen Arbeitern, so besteht zwischen diesen beiden Werken kein grundsätzlicher Unterschied mehr. Ergeben sich hieraus nicht weitreichende Folgerungen? Jetzt rächen sich alle die vielen Fehlgänge und Unterlassungen, die falsche Zollpolitik, die mangelnde Konzentration in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie, die Zersplitterung und Verzettlung und der Mangel einer einheitlichen Linie in der Kraftverkehrswirtschaft. Auch wenn die Anstrengungen der amerikanischen Automobilindustrie in Deutschland zu einer wesentlichen Steigerung unserer Ausfuhr führen sollten, so ist doch, soweit man das heute beurteilen kann, äußerst zweifelhaft, ob dieses Moment zusammen mit der mengenmäßigen Absatzsteigerung der deutschen Teile-Industrie die Schäden aufwiegen kann, die eine weitere Zersetzung der absolut deutschen Automobilindustrie unserer Wirtschaft bringen muß.

## Verkaufstatistik der deutschen Automobilindustrie.

Die Motorisierung Deutschlands hat im vergangenen Jahre nicht die Fortschritte gemacht, die man erwartet hatte. Eine Statistik über den Automobilverkauf, die in der Kölnischen Zeitung vom 2. Januar zu lesen war, gibt interessante Aufschlüsse.

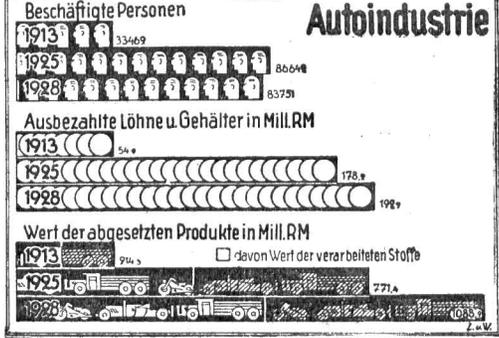
Der Monat November war der Monat des geringsten Verkaufsgeschäfts im ganzen Jahre. Während im Mai (bester Monat) 8754 deutsche und 3427 ausländische Personenwagen, insgesamt also 12 181 PKW zugelassen wurden, brachte der November nur Zulassung von 2571 deutschen und 1035 ausländischen, insgesamt also 3606 Personenkraftwagen. Das ist die seit Jahren niedrigste Monatszahl, die genügend beweist, daß eine große Zahl deutscher Autohändler und Niederlassungen in diesem Monat keinen einzigen Kraftwagen absetzen konnten. Selbst der mit 5853 Neuzulassungen schon sehr schlecht gewesene Oktober ist durch den November noch unterboten worden.

Interessant ist der Anteil der einzelnen Fabriken:

	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept	Okt.	Nov.
Gesamt-Stück . . . . .	12181	8402	7912	6230	5853	5083	3606
davon							
Inländer . . . . .	8754	6022	5648	4450	4247	3771	2571
Ausländer . . . . .	3427	2380	2264	1780	1606	1312	1035
i. v. H.							
Abler . . . . .	8,76	9,2	8,64	8,26	7,99	8,55	10,52
BMW . . . . .	6,22	7,6	7,89	7,26	7,19	7,39	6,86
Brennabor . . . . .	2,80	2,8	2,78	2,94	3,03	3,21	2,55
Daimler-Benz . . . . .	7,36	7,9	7,83	6,91	6,42	6,51	6,86
Hanomag . . . . .	4,97	5,7	6,08	8,01	9,66	10,09	11,82
Horch . . . . .	1,47	2,0	2,20	1,82	1,73	2,07	1,96
Opel . . . . .	31,01	26,8	26,78	26,90	23,44	21,74	17,25
Wanderer . . . . .	2,44	2,2	1,96	1,76	4,12	6,38	5,23
Sonstige Inl. . . . .	6,84	3,5	7,23	7,63	9,07	8,29	8,23
Chevrolet . . . . .	3,80	4,1	3,45	2,33	2,06	2,26	2,72
Ford . . . . .	9,19	9,7	9,98	11,72	12,16	11,59	12,65
Sonstige Ausl. . . . .	15,14	14,5	15,18	14,52	13,13	11,93	13,35

Die vorstehende Statistik ist ein Beweis dafür, daß der leichte, aber solide deutsche Standardwagen mit guter Ausstattung eher begehrt ist, als der oft sehr teure Markenwagen in meist individueller Ausstattung. Opel hat infolge seiner Serienfabrikation die größte Produktionsziffer aller deutschen Automobilfabriken. Interessant und beachtlich ist aber, daß der Hanomag mit Abschluß des Jahres an die zweite Stelle der meist gekauften deutschen Wagen gerückt ist. Hier finden wir einen Beweis dafür, wie schnell eine glückliche

## Beschäftigte u. Produktion



Konstruktion und gute Qualität verbunden mit großer Preiswürdigkeit, in der Lage ist, der deutschen Automobilindustrie noch eine Zukunft zu eröffnen.

Bzüglich der Lieferwagen finden wir in derselben Notiz folgende interessante Angaben: Die Firma H. A. G. einen mehr wie doppelt so hohen Umsatz wie die Firma Büßing. Die Firma Dornag, Krupp und M. A. N. können ebenso wie Büßing nie große Verkaufszahlen erzielen, weil für Omnibusse und große Kraftlastwagen, die eine Spezialität vorgenannter Firmen sind, kein so großes Kaufinteresse besteht, wie für die kleinen schnellen Lieferwagen bis zu 2½ t.

Die Zulassung der Lastkraftwagen im zweiten Halbjahr 1930 ergibt folgendes Bild:

#### Zahlenmäßiger Anteil der Fabriken:

	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov
Gesamt-Stück . . . . .	2326	1489	1639	1295	1314	1239	963
davon:							
Inländer . . . . .	1485	952	991	825	822	778	556
Ausländer . . . . .	841	537	648	470	492	461	407
	i. v. H.						
Adler . . . . .	1,04	0,87	1,10	1,46	1,08	2,03	1,66
Büßing . . . . .	3,23	2,35	1,89	2,56	1,53	1,46	1,56
Di-Benz . . . . .	9,59	7,85	9,28	10,50	8,01	8,42	8,32
Hansa Lloyd . . . . .						10,74	8,85
Henschel . . . . .	0,64	1,07	0,98	0,85	0,46	0,09	1,04
Krupp . . . . .	1,93	1,21	1,46	1,78	1,45	0,98	1,04
MAN . . . . .	2,36	2,55	2,20	1,23	1,98	2,11	1,56
PAAG . . . . .	3,14	3,49	3,11	3,63	3,66	4,60	4,38
Opel . . . . .	16,16	15,78	15,09	15,83	19,42	17,43	11,53
Dornag . . . . .	1,03	1,48	1,77	1,62	1,29	1,62	1,25
Sonst. Inl. . . . .	24,68	27,25	23,62	24,25	23,68	13,40	16,68
Chevrolet . . . . .	14,06	13,50	13,54	11,35	11,71	10,91	13,91
Ford . . . . .	19,26	19,00	22,70	22,16	23,18	25,02	25,58
Sonst. Ausl. . . . .	2,88	3,60	3,26	2,78	2,55	1,69	2,64

Die Tarifverträge im Deutschen Reiche.

(Fortsetzung von Seite 29.)

Baugewerbe und das Handelsgewerbe. Die Zahl der tarifgebundenen Betriebe wuchs vor allem in der Landwirtschaft, im Handelsgewerbe, im Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe, im Nahrungs- und Genussmittelgewerbe, im Bekleidungs- und Gesundheitswesen, Baugewerbe und Gesundheitswesen. Eine Abnahme zeigte sich dagegen im Papier- und Vertriebsmittelgewerbe. Die Zahl der unter Tarifverträge fallenden Arbeitnehmer ging erheblich zurück in der Landwirtschaft (um 170 000), in der Eisen- und Metallgewinnung (102 000), und in der Textilindustrie (40 000); geringere Rückgänge waren zu verzeichnen im Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau, in der Papier- und Vertriebsmittelgewerbe, in der Holz- und Schnitzstoffgewerbe. Demgegenüber stieg die Zahl im Handelsgewerbe (um 60 000), Nahrungs- und Genussmittelgewerbe (59 000), Industrie der Steine und Erden (58 000), Verkehrsgewerbe (47 000), Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe (33 000), Baugewerbe (22 000).

Die größte Bedeutung hatten auch im Berichtsjahr die Bezirkstarife, die am 1. Januar 1929 mit 3089 34,6% (1928: 36,3%) aller Tarifverträge ausmachten. Ihnen unterstanden 74,9% (74,8) der Betriebe und 74,8% (76,8) der Arbeitnehmer, die unter Tarifabmachungen fielen. Die Reichstarifverträge erfaßten nur 0,9% (1) der Verträge, 9,9% (10,7) der Betriebe und 15,1% (13,7) der Arbeitnehmer. Ortstarife waren 27,9% (27,4) aller Verträge, die 14,5% (13,8) der Betriebe und 6,1% (5,9) der Arbeitnehmer erfaßten.

Der Anteil der Firmentarife stieg mit 36,6% (35,3) aller Tarifverträge zwar leicht an, doch wurden von ihnen nur 0,7% (0,7) der Betriebe und 4,0% (3,6) der Arbeitnehmer betroffen.

85,4% aller Tarifverträge wurden für Gruppen bis zu 1000 Arbeitern abgeschlossen, es unterstanden ihnen aber nur rund ein Viertel der Betriebe und ein Zehntel der Arbeitnehmer. In der Gruppe 1000 bis 10 000 Arbeitnehmer, die rund ein Zehntel aller Tarifverträge ausmachten, werden über ein Drittel der Betriebe und ein Viertel der Arbeitnehmer erfaßt. Zur nächsten Gruppe 10 000 bis 100 000 Arbeitnehmer zählten nur 206 Tarifverträge = 2,3%, doch gehören hierher rund ein Drittel der Betriebe, und mit 5,4 Millionen Arbeitnehmern knapp die Hälfte der Arbeitnehmer. Über 100 000 Arbeitnehmer wurden durch 11 Verträge erfaßt, auf die 5,8% der Betriebe und ein Fünftel der Arbeitnehmer entfallen.

Der Anteil der in den berichtenden Verbänden organisierten tarifbeteiligten Arbeitnehmer stieg von 43,4% in 1927 auf 45,3% in

1928 und 48,6% am 1. Januar 1929. — Auf der Arbeitgeberseite wurden, wie im Vorjahre, nahezu 90% der Tarifverträge durch Vereinigungen und Innungen abgeschlossen.

Von den am 1. Januar 1929 in Kraft befindlichen Verträgen enthielten 76,2% (1928: 69,9) Angaben über die Geltungsdauer, und zwar für 83,5% (85,1) der Betriebe und 86,6% (86,6) der Arbeitnehmer. Am häufigsten war die Befristung auf mehr als ein halbes bis zu zwei Jahren: für 66,8% (59,2) der Tarifverträge mit 76,9% (79,2) der Betriebe und 78,4% (80,4) der Arbeitnehmer. Bindungen unter ein halbes Jahr sahen vor nur 7% (9,4) der Verträge mit 4% (4,4) der Betriebe und 3,8% (5,6) der Arbeitnehmer. Laufzeiten von mehr als zwei Jahren hatten 2,4% (1,3) der Verträge mit 2,6% (1,5) der Betriebe und 4,4% (0,6) der Arbeitnehmer.

Dereinbarungen über die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit waren enthalten in 94,4% (93,9) der Tarifverträge, die für 84,3% (85) der Betriebe und 89,8% (90,7) der Arbeitnehmer galten. Dabei hat die 48-Stunden-Woche gegenüber dem Vorjahre mehr an Boden gewonnen. Sie galt für 82,4% (81,8) der Arbeiter, 90,1% (82,7) der Arbeiterinnen, 92% (84,8) der männlichen Angestellten und 94% (91,4) der weiblichen Angestellten. Im Bergbau betrug für die unter Tage Arbeitenden die Schichtdauer zwischen 7 und 7½ Stunden. Längere Arbeitszeiten als die 48-Stunden-Woche waren vereinbart in der Landwirtschaft — bei der allerdings die kürzeren Winterarbeitszeiten die sommerliche Mehrarbeit ausgleichen — im Verkehrsgewerbe, im Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe, im Gesundheitswesen und im Handelsgewerbe. Die verkürzte Sonnabendarbeitszeit hatte etwa den gleichen Umfang wie im Vorjahre: am 1. Januar 1929 arbeiteten 41% (51) der Arbeiter und 60% (63) der Angestellten an Sonnabenden verkürzt, d. h. von dieser Verkürzung wurden insgesamt 43,7% (44,3) aller tarifgebundenen Arbeitnehmer betroffen.

Der Anwendungsbereich des Akkordlohnes, über den in 48,2% (48,3) der Verträge für 59,9% (61,7) der Betriebe und 76,9% (78,8) der Arbeitnehmer Bestimmungen vorhanden waren, ist nur scheinbar zurückgegangen. Dies wird damit erklärt, daß das Baugewerbe, in dem der Stücklohn eine untergeordnete Bedeutung hat, seit dem Abschluß des Reichsmanteltarifvertrages vom 30. März 1927 mit mehr Betrieben und Arbeitnehmern in der Statistik erscheint, ohne daß der tatsächliche Anwendungsbereich des Akkordsystems kleiner geworden wäre. Wesentliche Änderungen des Anwendungsbereiches in den einzelnen Gewerbezweigen sind nicht eingetreten, abgesehen von weiteren Rückgängen im Nahrungs- und Genussmittelgewerbe und in der Gas-, Wasser- und Elektrizitätsgewinnung. — Bei den tariflichen Wochenlohnsätzen ist für das Jahr 1928 eine wesentliche Steigerung festzustellen, sowohl für gelernte wie für ungelernete Arbeitnehmer. Sie stiegen im Durchschnitt aller Gewerbe für Gelernte von 49,35 RM am 1. Januar 1928 auf 52,53 RM am 1. Januar 1929, für Ungelernte im gleichen Abschnitt von 37,56 RM auf 40,49 RM.

Der jährliche Erholungsurlaub wurde in den Tarifverträgen weiter ausgebaut. Denn für 97,8% der Arbeiter (95,3) war Erholungsurlaub vorgesehen, bei den Angestellten ebenfalls für 97,8% (97,7).

Von der Möglichkeit der Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen wurde im Jahre 1929 in größerem Umfange als in den beiden Vorjahren Gebrauch gemacht. Ende 1929 waren 1986 Tarifverträge, darunter 833 Angestelltenstarife, für allgemein verbindlich erklärt (Ende 1928: 1829 bzw. 789; Ende 1927: 1563 bzw. 721). Die Zahl der dadurch betroffenen Arbeitnehmer wird vom Statistischen Reichsamt auf etwas mehr als die Hälfte aller tarifbeteiligten Arbeitnehmer geschätzt.

## Rundschau.

**Reform der Reichsindexziffer.** Das Statistische Reichsamt beschäftigt sich angeblich seit längerer Zeit mit der Frage einer Reform der Reichsindexzahl für Lebenshaltungskosten. Die Erwägungen sollen jedoch noch nicht abgeschlossen sein. Der Pol.-gewerkschaftl. Zeitungsdienst teilt zu der Angelegenheit Näheres mit und schreibt:

Die amtliche Reichsindexzahl der Lebenshaltungskosten — gegenwärtig auf dem Stande von 141,6 gegenüber 100 im Jahre 1913/14 — ist seit langem Gegenstand besonderer Kritik. Man sagt, sie zeige infolge ungenauer Auswahl der Warengruppen nicht die tatsächliche Teuerung der Nachkriegszeit. Man bezweifelt auch, daß sie die Preisbewegung richtig widerspiegeln. So glauben manche Kreise, daß die amtliche Teuerungszahl den gegenwärtigen Preisabbau geradezu in

einem Vergrößerungspegel erscheinen lasse, da viele Bedarfsgüter mit starken Preisen nicht erfaßt werden.

Die Kritik an der amtlichen Teuerungszahl ist aus mancherlei Gründen berechtigt. Eine Indezzahl, deren Berechnungsgrundlagen den Verbrauch einer minderbemittelten fünfköpfigen Familie umfassen, kann auf weite Kreise der Bevölkerung mit andersgeartetem Verbrauch nicht zutreffen. Sie kann auch die Preisbewegung nicht genau darstellen, da die Verbrauchsgewohnheiten des ganzen Volkes dauernd in Fluß sind. Die vom Statistischen Reichsamt untersuchten Haushaltsrechnungen aus den Jahren 1927/28 zeigen einen erheblichen Konsumwandel gegenüber der letzten Haushaltungsstatistik vom Jahre 1907. Eine erneute Überprüfung des der Indezzahl zugrundeliegenden Schemas, das zuletzt im Jahre 1925 verbessert wurde, ist somit eine dringende Notwendigkeit.

Nach unserer Kenntnis sind die Vorarbeiten im Statistischen Reichsamt nunmehr soweit fortgeschritten, daß schon in aller kürzester Frist den mitberatenden Verbänden die Unterlagen übersandt werden können. Für die Beratungen ist zunächst der Monat Februar in Aussicht genommen. Es wird sich in erster Linie darum handeln, den Verbrauch der Normalfamilie nach den Erfahrungen der Haushaltsbuchführungen zu überprüfen. Wahrscheinlich wird auch eine Erweiterung der Verbrauchsgruppen „Sonstiger Bedarf“ notwendig werden, die bis heute nur die Ausgaben für Reinigung, Körperpflege, eine Tageszeitung und Rechenhefte, sechs Bleistifte und vier Kinobilletts umfaßt. Sodann kommt eine Einbeziehung der Neubaumieten, der Steuern und Versicherungen in Frage.

## Arbeitsrecht und Arbeiterschutz.

### Verlängerung der Fristen für die Krisenfürsorge.

Amtlich wird mitgeteilt: Der Reichsarbeitsminister hat sich damit einverstanden erklärt, daß für Arbeitslose, die sich am 3. November 1930 in der Krisenfürsorge befanden, die frühere Höchstbezugsdauer von 39 oder 52 Wochen bis zum 28. März 1931 weiter gilt. Auf diesen Zeitpunkt sind die für den 17. und 24. Januar 1931 vorgesehenen Auslaufristen verschoben worden.

## Literarisches.

**Die Leute aus der Krötengasse.** Novelle von Michel Becker, mit einem Geleitwort von Robert Schloesser. 60 Seiten. Ladenpreis 1,— RM. Gepag-Verlag, Köln 1930.

Die geschichtliche Tat der rebellischen Pioniere von Rochdale, in der die Genossenschaftler aller Länder den Aufbruch der modernen Genossenschaftsbewegung verehren, findet hier eine beglückende künstlerische Darstellung. Mit kräftigen Strichen setzt der rheinische Dichter Michel Becker in diesem Buche den Zusammenschluß und das Ringen proletarischer Menschen vor uns. Aus tiefster Ohnmacht und Hilfslosigkeit heraus finden die Pioniere den Weg zum Aufstieg in der genossenschaftlichen Selbsthilfe. Diese historische Novelle,

die das Leben der kleinen Leute vor hundert Jahren in England spiegelt, ist aber trotz ihres geschichtlichen Gegenstandes in ihrer Fragestellung und in ihren Lösungen durchaus gegenwartsgebunden, denn alle ihre Probleme kehren auch in unseren Tagen wieder. Michel Beckers gute Art zu erzählen und diese Erzählungen auch mit dem Faden eines feinen, verfehenden Humors zu durchweben, hat hier wieder ein prächtiges Zeugnis. Diesem Volksbüchlein dürfte man weiteste Verbreitung wünschen, um so mehr als die Durchführung der Charakterzeichnung, aber auch die hineinbezogenen Randfiguren, wie etwa Napoleon, plastisch und klar, warm und stark zugleich sind.

Das Geleitwort schrieb Robert Schloesser, dessen Neuübersetzung und Bearbeitung von Holpoakes „Geschichte der Rochdaler Pioniere“ (Gepag-Verlag, Köln) den Stoff für die Novelle gab. Schloessers Bestreben, Kunst und Genossenschaft zu verbinden, verdankt die Novelle auch ihre Anregung.

Der Gepag-Verlag sorgte für eine würdige Aufmachung der Schrift.

**Handbüchlein über die Krankenversicherung.** Von Stadtmann C. Galm, Aschaffenburg, Eisenstraße 3. Selbstverlag. Preis 30 Rpf., 100 Stück 25,— RM.

In dem Büchlein sind die wichtigsten Bestimmungen über die reichsgesetzliche Krankenversicherung nach dem neuesten Gesetzesstande in leicht verständlicher Weise zusammengefaßt.

Die Anschaffung dieses billigen Büchleins kann allen Mitgliedern bestens empfohlen werden.

**Was soll werden?** Schriften über Gegenwartsfragen des deutschen Staates und Volkes. Heft 1. Brückenverlag-Berlin.

Die vorliegende Schrift befaßt sich mit dem Problem der Arbeitslosigkeit und enthält vier Abhandlungen. Senkung der Löhne und Preise, Kürzung der Arbeitszeit, Arbeitsbeschaffung, das neunte Schuljahr werden behandelt. Die Verfasser werden nicht genannt, wollen auch ihren Namen nicht nennen, um angeblich durch Sachlichkeit allein zu überzeugen. Diese Anonymität will uns nicht gefallen. Jeder, der etwas zur Behebung der herrschenden Not beitragen will, braucht sich dessen nicht zu schämen. Ob für die Autoren besondere Gründe bestehen, ihre Daterschaft geheim zu halten, wollen wir nicht untersuchen. Mag auch der Inhalt des Heftes lesenswert sein: besondere, neue Gedanken zu den angechnittenen Fragen konnten wir nicht entdecken und glauben, daß es der neuen Schrift zur Klärung der Probleme nicht bedurft hätte.

Anzeigenpreis für die vierteljährliche Millimeterzeile 30 Pfennig. Stellengesuche und -angebote sowie Anzeigen der Zabitellen kosten die Hälfte. Redaktion und Versand befinden sich Köln, Venloer Wall 9. Telefonruf West 5 15 46. — Redaktionsschluß ist Samstag-Mittag.

Der „Holzarbeiter“ erscheint jeden Freitag und wird den Mitgliedern unentgeltlich zugestellt — für Nichtmitglieder ist der „Holzarbeiter“ nur durch die Post zum Preise von M. 1,— pro Monat zu beziehen. — Anzeigenannahme nur gegen Vorausbezahlung. Geldentwungen nur Postcheckkonto 7118 Köln.

## Einbanddecken 1.- RM

für die

## Handwerkskunst im Holzgewerbe

Bestellungen an die Geschäftsstelle Köln, Venloerwall 9

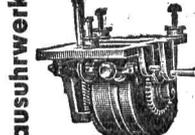
### Sportschlitten-Kufen

Eiche, gebogen, prima Ware  
100 120 140 160 cm Holzlänge  
1,50 1,80 2,10 2,50 RM pro Paar  
Schneeschuhe, Preise auf Anfrage  
Es handelt sich um ausgesuchte astfreie Ware nicht Gefallendes nehmen Sie zurück

Max Walther

Dresden-N. 22, Rehefelder-Str. 53

### Sprechmaschinen-Laufwerke in allen Preislagen



z. Selbst- la. Doppelschneckenfederwerk einbauen (2 Stück 30-cm-Platten spielend) nebst allem Zubehör, wie Mutter, Gummiunterlagen, Bremse, Regulator, Kurbel mit Rosette, 25-cm-Plattenteller mit Tuchbezug, Nickelklappbügelarm, la. Aluminium-Schalldose nur **Mark 26.—**

Versand per Nachnahme. Tonführungen aus Holz und Metall. Katalog gratis und franko von

**Robert Husberg, Neuenrade i.W. No. 9**

## Intarsien jeder Art

Katalog

gegen 0.50 Mark in Briefmarken

**E. Biller, Heidelberg**  
Theaterstraße 7 II

## Hobelbänke

Ia Qualität, süddeutsche Ausführung. Blatt u. Gestell ged. trock. Buchenholz. 200 cm Blattlänge, mit Stahlspindeln, zum Reklamepreis von 90 RM, mit Verpackung frei jeder Station. Abbildungen gratis. Werkzeugprospekte gegen 20 Rpf in Briefmarken erhältlich

Max Walther

Dresden-N. 22, Rehefelder-Str. 53