

Metallarbeiter-Zeitung

Wochenblatt des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes

Erscheint wöchentlich am Samstag.
Zerlegungspreis vierteljährlich 1 Mark.
Eingetragen in die Reichspost-Zeitungsliste.

Für den Inhalt verantwortlich: Joh. Hörm.
Schriftleitung und Verlagsstelle: Stuttgart, Aötestraße 16 b II.
Fernsprecher: Nr. 8800.

Leitungsgeld für die sechsgepaletete Kolonelle:
Arbeitsvermittlung 1 Mark, andere Anzeigen 2 Mark.
Geschäftsangelegenheiten finden keine Aufnahme.

Deutschlands Welthandelsflotte

Die fabelhafte Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert ist in erster Linie zurückzuführen auf die wunderbare Entfaltung der Technik in dieser Zeit. Berechnete man den Wert des Welthandels im Jahre 1800 auf etwa 6 Milliarden Mark, so zeigt uns die Statistik, daß sich in einem Zeitraum von 100 Jahren die Welthandelsumsätze verfünffacht haben. Im nächsten Jahrzehnt tritt dann eine weitere Steigerung um 60 Milliarden ein, so daß der Wert der Waren, die die Völker austauschen 1910 rund 150 Milliarden betrug. Deutschlands Anteil war im Anfang des 19. Jahrhunderts lächerlich gering. Herrschte doch bei uns noch, man möchte sagen, mittelalterliche Stadtwirtschaft, als England und auch Frankreich schon regen Welthandel trieben.

Solange keine Verkehrswege erschlossen und die Beförderung der Waren nicht möglichst unabhängig von der menschlichen und tierischen Arbeitskraft gemacht war, waren dem Verkehr der Güter enge Grenzen gezogen. Die Erfindung der Dampfmaschine schaffte nun nicht nur die Vorbedingung zur Erzeugung von Wasserdampf, sondern auch gleichzeitig für deren geregelte Beförderung.

Aus einem schmerzvollen Keim Erasmus Darwins geht hervor, welche Hoffnungen die Zeitgenossen Watts an diese Erfindung knüpften. Das Versprechen lautet:

Wald wird des Dampfes flüchtigen Wagen
Die Straße entlang
Die träge Last durch die Wellen tragen
Im sichern Gang.
Ja auf des Windes leicht bewegten Schwingen
Durchs luft'ge Reich
Ein neu Gefährt zum fernem Ziele bringen
Dem Adler gleich.

Hier kommt uns so recht das Wort Goethes zum Bewußtsein: Die Erfindung ist der Abschluß des Gesuchten. Das was man im achtzehnten Jahrhundert erträumte ist in der Hauptsache im neunzehnten zur Wirklichkeit geworden. Zeit ist Geld — ist und war die Lösung der kapitalistischen Produktionsweise. So sehen wir denn schon Ende des achtzehnten Jahrhunderts Versuche, die Dampfmaschine auch zur Fortbewegung von Schiffen dienlich zu machen. Aber erst mit der Einführung der Schiffschraube gilt die Aufgabe als gelöst. Die Angaben, wenn das erste so eingerichtete Dampfschiff dem Verkehr übergeben wurde, gehen auseinander, doch fällt die Jubiläumstellung in die Zeit von 1838 bis 1843.

Es ist erklärlich, daß England als die „erste Weltmacht der Welt“ die größte Handelsflotte besitzt. Freilich geht sein Anteil an der Welthandelsflotte mit einer bestimmten Regelmäßigkeit zurück. Durch den immer größeren Umfang annehmenden Austauschverkehrs zwischen den einzelnen Ländern, ist allen Völkern die Wichtigkeit einer eigenen Handelsflotte zum Bewußtsein gekommen. Und hier ist es namentlich Deutschland, das — nach England — auf dem Gebiete des Schiffbaues gewaltiges geleistet hat. Mit derselben Regelmäßigkeit wie Englands Anteil an der Welthandelsflotte fällt, steigt der unsere. Deutschlands Seehandelsflotte ist die zweitgrößte der Welt. Nach Irland — Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft — betrug unser Anteil an der „Weltflotte“ im Jahre 1874 nur 5,2 v. H. 1907 hatte dieser sich verdoppelt und war auf 10,6 v. H. gestiegen. Nach dem internationalen Bericht des statistischen Jahrbuches von 1914 berechnete man 1912 die Registerzahl der Welthandelsflotte auf 32 1/2 Millionen Tonnen. Davon entfielen auf Deutschland 4850 Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 3 153 724 Register-tonnen. Unser Anteil war vor dem Kriege auf ungefähr 12 v. H. gestiegen, Englands Anteil auf dieser Zeit schon unter 50 v. H. gesunken. Die Berechnungen erfolgen aber nicht nach einem einheitlichen Verfahren. Zum Beispiel sind bei vorstehenden Zahlen in Deutschland alle Schiffe über 17,65 Register-tonnen Gesamtinhalt gezählt, in England über 15 Register-tonnen. Von eigentlichen Seedampfern kann hier nicht die Rede sein. Garmas legt deshalb in seinem Buche „Deutschlands Anteil an Welthandel und Weltverkehr“ nur die Dampfer von 100 Tonnen Gesamtinhalt und Segelschiffe von 50 Register-tonnen Ladefähigkeit zugrunde. Er stützt sich hier auf die Zusammenstellungen des Bureau Veritas und Lloyd's Register. Danach betrug zum Beispiel in Millionen Tonnen die Welthandelsflotte:

	1901	1910	1911
Segelschiffe	8,1	6,4	6,1
Dampfer	14,6	21,6	26,3

Wir sehen hier die anhaltende Zurückdrängung der Segelschiffe. Immerhin läuft diesen das Sterbeglocklein noch lange nicht. Wurden doch zum Beispiel 1912 noch 356 Schiffe von 105 901 Tonnen in den verschiedenen Ländern gebaut. Das Segelschiff ist in betriebl. Ausnutzung des Schiffsrumpfes vorteilhafter und die Beförderung, weil weniger Betriebsmittel gebraucht werden, billiger. Wenn trotzdem der Dampfer immer mehr die Herrschaft an sich reißt, so deshalb, weil er die Waren schneller und pünktlicher an seinen Bestimmungsort bringt. Nach den Berechnungen von Garmas betrug der Anteil an der Welthandelsflotte:

	1901	1911		
in Millionen Register-tonnen	v. H.	in Millionen Register-tonnen	v. H.	
Engl. einschl. Kolonien	7,8	58,3	11,1	49,8
Deutschland	1,5	10,6	2,4	11,0

Denn folgt erst in weitem Abstand Amerika mit 5,9 v. H. Anteil im Jahr 1911. Norwegen mit 4,2, Frankreich mit 3,8, Japan mit 3,4. Nun unterliegt man bei der Anteilberechnung leicht einer Täuschung. Vermehrte zum Beispiel England seine Handelsflotte von 1901 bis 1911 um 42 v. H., so Deutschland um 60. Betrachten wir aber die Zunahme schlechthin, so vermehrte England einschließlich Kolonien seine Tonnage um 3,3 Millionen, während Deutschlands Gesamttonnage nur 2,4 Millionen betrug und eine Zunahme von 90 000 Tonnen erfuhr hatte.

Aus den Aufstellungen für das Jahr 1913 hat man festgestellt, daß die deutsche Welthandelsflotte 2019 Schiffe aufwies mit 2 877 877 Register-tonnen, die englische 10 009 Schiffe mit 12 025 510 Register-tonnen. Der Daily Express hat unterm 12. Juli nach dem

Vorwärts (Siehe Nr. 32 der Metallarbeiter-Zeitung.) nachzuweisen versucht, daß der deutsche Schiffbauwettbewerb längst nicht so bedrohlich für England gewesen sei als die anderen deutschen Industrien. Den Beweis erbringt er darin, daß 1910 die deutschen Werften 21 v. H. des ausländischen Bedarfs lieferten, vor Ausbruch des Krieges aber nur noch 4,6 v. H. Nach dem Daily Express soll der „deutsche Ehrgeiz“ im Schiffbau nicht auf seine Kosten gekommen sein. Wir meinen, daß auch er sich gut sehen lassen konnte.

Nach Garmas wurden unter Ausschaltung der Schiffe unter 100 Register-tonnen Gesamtinhalt im Jahre 1901 auf deutschen Werften gebaut 217 593 gleich 8,3 v. H., 1912 aber 375 317 gleich 13 v. H. der Weltschiffbau-tonnage. Wenn also trotz der ansehnlichen Zunahme weniger fürs Ausland geliefert wurde, so ist das nur so zu erklären, daß mit allem Nachdruck die deutsche Handelsflotte vermehrt wurde und für Auslandsaufträge weniger Bedarf vorhanden war.

Der Daily Express gibt sich also hier einer Selbsttäuschung hin. Immerhin steht fest, daß in der Masse der englische Schiffbau den Deutschen weit übertrifft. Wurden doch auf englischen Werften 1912 rund 60 Hundertstel der Weltschiffbau-tonnage hergestellt. Es kennzeichnet also die Eifersucht der Engländer, wenn in den schon angeführten Auslassungen der Daily Express der deutsche Schiffbau für die Zeit nach dem Kriege als „fürchterlicherer“ Mitbewerber benannt wird. Als Mittel, dieser deutschen Gefahr zu begegnen, wird der Bau von Einheitschiffen empfohlen. Aber auch auf diesem Gebiete werden die Engländer nicht allein stehen. Ist doch, wie aus der Nr. 36 der Metallarbeiter-Zeitung hervorgeht, eine neue Schiffswerft — die Hamburger Werft — gegründet worden, die reihenweise den Bau schneller Handelsdampfer betreiben will.

In der Leistungsfähigkeit steht allerdings der deutsche dem englischen Schiffbau nicht mehr nach. Deutschland steht schon heute bezüglich Größe der Schiffe an der Spitze. Die Durchschnitts-tonnage eines Schiffes betrug hier im Jahre 1913 1425, in England 1201. „Imperator“ und „Waterland“ werden bald von einem noch größeren Rieser, „Wismar“, mit 56 000 Tonnen überflügelt sein. Nach den von Wallin gemachten Ausführungen haben die Werften etwa eine halbe Million Schiffbau-tonnage im Auftrage und meist Schiffe von riesigen Ausmaßen. In Nr. 29 der Metallarbeiter-Zeitung sind die ausführlichen Angaben Wallins nachzulesen.

An all diesem ist aber auch zu erkennen, welche Bedeutung das Neberkapital dem Wiederaufbau und Erweiterung unserer Handelsflotte beizumißt. Hierbei kommt uns aber auch so recht das Wahnsinnige des heutigen Weltmordens und Wertevernichens zur Erkenntnis. Nach dem bisher bekannt gewordenen Zahlen beträgt der Verlust der Tonnage an Schiffsräumen durch Minen und Unterseeboote über 2 1/2 Millionen Tonnen. Die Neutralen verloren etwa 110 Schiffe aller Größen. Rechnet man unsere Verluste hinzu, so wurden durch den Krieg schon ebenso viele Schiffe vernichtet, wie im Jahre 1912 auf den Werften der ganzen Welt gebaut wurden. Nach dem Kriege wird sich der Mangel an Laderaum bitter bemerkbar machen und namentlich auch für uns wird die genügende Heranschaffung von Rohstoffen usw. anfangs nicht leicht sein.

Die deutsche Schiffbaukunst hat mit ihrem Handelsstauchboot „Deutschland“ bei Freund und Feind Eindruck gemacht. Die Niedertracht des Schiffes hat einem wahren Triumphzug geglichen. Immerhin wird der Bau solcher Schiffe nur eine Kriegsmaschine bleiben.

Zum Schluß noch einige Zahlen über die Zusammenhäufung des Neberkapitals. Die Hamburg-Amerika-Linie mit ihren 192 Seeschiffen und 1,2 Millionen Tonnen Gesamtinhalt ist die größte Schiffsahrtsgesellschaft der ganzen Welt. Ihr folgt der Norddeutsche Lloyd mit 133 Schiffen und 821 000 Tonnen. Erst im weiteren Abstände mit 127 Schiffen und 536 000 Tonnen folgt die größte englische Gesellschaft. Neuerdings weisen die Vereinigungsbestrebungen der deutschen Schiffsahrtsgesellschaften nach einer andern Richtung, nämlich zur Vermählung mit der Grobindustrie. Bei der Uebernahme des Aktienbesitzes der Boermannlinie gingen „Hamburg-Amerika“, der Norddeutsche Lloyd und die Firma Stinnes in Wilhelm Hand in Hand. Dies wird keine Einzelercheinung bleiben und wir können auf diesem Gebiete noch mancher Ueberraschung sicher sein.

Daß es auch für die deutsche Arbeiterschaft nicht einerlei ist, ob Deutschland eine leistungsfähige Seehandelsflotte hat oder nicht, geht aus den Berechnungen über die Einfuhr hervor. Im Jahre 1913 kamen für 4 Milliarden 800 Millionen Mark Waren gleich 45,2 v. H. unserer gesamten Einfuhr auf dem Seewege zu uns. Diese bestanden zu Dreiviertel aus Rohstoffen und Halbfabrikaten, die in der deutschen Industrie zur Verarbeitung gelangten. In neutralen und feindlichen Ländern liegt weit über die Hälfte unserer gesamten Handelsflotte. Die Möglichkeit, den aus den Schützengräben zurückflutenden Arbeitern möglichst schnell Erwerb zu bieten, hängt viel von der Wiedererlangung dieser Schiffe ab.

Keine ungelerten Arbeiter mehr!

Erstrecklicherweise ist die Frage der gewerblichen Berufsbildung seit Jahren immer mehr in den Vordergrund getreten und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung immer höher gewertet worden. Einen erheblichen Teil zu dieser Höherbewertung der gewerblichen Berufsbildung haben die Gewerkschaften und ihre Presse beigetragen, die sich damit immer wieder beschäftigten, ihre vielen Mängel und Ungenügslichkeiten aufzudecken und Verbesserungen fordernden. Dabei leisteten sie auch selbst fördernde Arbeit durch Vereinbarungen mit Unternehmerorganisationen über das Behilfswesen, das in manchen Gewerben eine gewisse Regelung und dadurch bewirkte Verbesserung erfuhr. Zwei große Mängel blieben dabei aber immer noch bestehen: das Heranwachsen Hunderttausender junger Proletarier als ungelerten Arbeiter, also als Handlanger und Tagelöhner und die Behandlung des Behilfswesens als Geschäft, als Ausbeutungsgeschäft. Der eine dieser beiden Mängel ist so groß wie der andere und beide zusammen bedeuten einen großen Schaden für die gesamte Volkswirtschaft. Sein junger Proletariat und seine

junge Proletarierin sollte mehr ohne die vollständige Erlernung eines bestimmten Berufes heranwachsen und nur in Fachschulen oder Lehrwerkstätten sollte die gewerbliche Ausbildung betrieben, das ganze heutige Lehrlingswesen als überlebt und als eine Raubwirtschaft an der kostbaren Jugend abgeschafft werden.

Auffallenberweise ist es die kapitalistische Entwicklung selbst, die zur Abschaffung der ungelerten Arbeiter führt. „Keine Handlanger mehr!“ Dieser Ruf ist eine der wichtigsten Schlußfolgerungen, die der Charlottenburger Hochschulpfessor Kammerer in seiner Schrift über die Ursachen des technischen Fortschritts aus der technischen Entwicklung zieht, zu deren tatkräftigsten Förderern er die Arbeiterbewegung, das Streben der Arbeiter nach vorwärts und aufwärts rechnet. „Solange die Höhe der sogenannten ungelerten Arbeiter niedrig waren, war auch das Bedürfnis nach Beseitigung der Handlangerarbeit nur gering. Mit dem Aufsteigen der gelerten Arbeiter in höhere Schichten wuchs aber auch das Lohnbedürfnis der ungelerten Arbeiter. Da dieses nicht in gleichem Maße befriedigt werden konnte, so entstanden zahlreiche Streikversuche der Handlanger; letztere Wsten das lebhafteste Bedürfnis nach Beseitigung der ungelerten Arbeiter aus. Das letzte Jahrzehnt der Maschinenentwicklung ist gekennzeichnet durch das lebhafteste Bestreben, die Maschinen so zu bauen, daß zu ihrer Steuerung nur wenige, aber terminsichere und hochbezahlte Arbeitskräfte notwendig sind. Diese Entwicklung hat begonnen in den Mühlenbetrieben und ist nahezu vollendet im Hochofenbetrieb, im Stahlwerk und im Walzwerk; dagegen hat diese Entwicklung noch nicht Fuß gefaßt im Feinbetrieb und im Bergwerk, weil bei ersterem die Schwierigkeit der wechsellenden Größe und in letzterem die Schwierigkeit des engen Raumes zu überwinden ist. Voraussichtlich werden aber auch hier Lösungen gefunden werden.“

Die Entwicklung der jüngsten Zeit geht also dahin, die Handlanger durch hochwertige Arbeiter mit vollkommenen Maschinen zu ersetzen und Professor Kammerer führt dafür eine ganze Reihe beweiskräftiger Beispiele aus der Wirklichkeit an. So waren in einer Hochofenanlage ursprünglich 228 Mann mit einem Lohnaufwand von 91 A für eine Tonne Roheisen erforderlich. Nach dem Einbau von Schrägaufzügen sind nur 82 Mann notwendig, entsprechend einem Lohnaufwand von 29 A für eine Tonne Roheisen. Die Anlagelosten haben sich von 1,24 Millionen Mark auf 1,46 Millionen Mark vergrößert und zu einem entsprechenden Mehraufwand von 10 A auf 1 Tonne Roheisen geführt. Im ganzen haben sich die Betriebskosten von 1,29 A auf 82 A vermindert, wobei die Ersparnis durch Ausschaltung der Handlanger erzielt wurde.

Der Einbau des Krans zur Verladung von Trägern in Gitterwerken hatte die Verminderung der Zahl von 130 Handlangern mit einem Lohngeld von 3 A auf 38 Handlanger mit 3,39 A im Tag und außerdem 3 hochwertige Arbeiter mit einem Lohn von 5,04 A im Tag zur Folge. Die Verladekosten sind von 8,58 A für 1 Tonne Walzisen auf 3,48 A vermindert worden.

In einem Stahlwerk waren zur Beförderung der glühenden Blöcke ursprünglich 23 Mann erforderlich, nach dem Einbau einer Blocktrans mit gesteuerter Jange nur noch 7 Mann, wodurch die Förderkosten von 89 A auf 44 A für 1 Tonne verringert wurden. Und so weiter. Es wird dann dargelegt, wie die Handlangerarbeit völlig durch Maschinenarbeit ersetzt, die menschliche Arbeitskraft überhaupt gänzlich ausgeschaltet werden kann. So ist der Gießmaschinenwärter durch Ringstimmerlager und durch Zentralsteuerung sowie durch Einführung der Turbomaschinen anstelle der Kurbelantriebsmaschinen; durch die Ausschaltung der Einlegerinnen bei Schnellpressen durch Saugluftgreifer; durch den Ersatz der Revolverbanhungen durch Automaten; durch die Ersparnis von Aufzugführern bei Anwendung der Druckluftsteuerung der ungelerten Arbeiter verdrängt worden. Scheinbar tritt an einzelnen Stellen eine rückläufige Bewegung ein, zum Beispiel dann, wenn in einem Werk eine größere Zahl von Drehbänken durch Revolverbänke ersetzt wird; eine umso stärkere Vorwärtsbewegung ist in diesem Fall dann zu beobachten, wenn bei weiterer Entwicklung die Revolverbänke durch Automaten verdrängt werden. Am letzten Ende führt die Entwicklung überall zur Ausschaltung des Handlangers. Aus dieser Entwicklung ist der Grundgedanke der Maschinentechnik erkennbar, die Verdrängung des Menschen nicht als Zweckmaschine, sondern als denkendes Wesen im Rahmen der Arbeitsteilung zu verwenden. Die Durchführung dieses Gedankens gehört der jüngsten Zeit an und dürfte in der Zukunft außerordentlich umfangreiche und fruchtbare Wirkungen herbeiführen. Das Hauptmittel zur Ausbarmachung dieses Gedankens bildet die elektrische Kraftübertragung.

Professor Kammerer faßt seine lehrreichen Ausführungen und Feststellungen in folgenden Schlußsätzen zusammen: „Wenn auch zunächst die an einer Stelle eines Werkes überflüssig gewordenen Handlanger infolge Steigerung der Produktion an anderer Stelle verwendet werden können, so wird doch jedenfalls der Zuwachs von Handlangern in der Zukunft nur gering sein können; nur das Bedürfnis nach gelerten Arbeitern wird bestehen bleiben und zunehmen. Es wird daher eine Fachausbildung in der Zukunft wertvoller sein als irgend eine Kranken- oder Altersversicherung (die aber dadurch nicht überflüssig wird. Die Schriftleitung), denn der ungelerte Arbeiter wird so wenig zu gebrauchen sein wie der ungesunde. Ein Staat, der nicht auf irgend eine Art dafür sorgt, daß die heranwachsende Generation eine Fachbildung erhält, wird vielleicht in Zukunft in die gleiche Bedrängnis geraten wie ein Staat, der hölzernen Kriegsschiffe mit Vorderladerkanonen in den Kampf gepanzerter Linienschiffe mit Schnellabgeschützen schickt.“ Die industrielle Zukunft, schließt Kammerer, wird nicht dem Staat mit der größten Einwohnerzahl, sondern dem Staat mit der intelligentesten, tüchtigsten und bestausgebildeten Bevölkerung gehören.

Vom Standpunkte der Bevölkerungsfrage aus könnte Kammerer als ein neuer Mannus erscheinen. Die von ihm gezeichnete und zwar zutreffend gezeichnete technische und wirtschaftliche Entwicklung macht viele Menschen überflüssig, mit deren Schicksal Kammerer sich aber nicht weiter beschäftigt. Für sie gilt dann eben

mit Beiträgen von Arbeitern und Unternehmern. Dieser Vorschlag wird wohl nach Beendigung des Krieges in der Besetzung ver...

Nun wird während des Krieges nicht nur von Staat und Gemein...

In Zukunft würden dann als dritte Gruppe die „zahlreichen Familienväter“ hinzukommen. Denn ganz natürlich würden Ar...

Zur Volksernährung

Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands hatte in Gemeinschaft mit dem Vorstand der sozialdemokratischen Part...

Der Generalkommission der Gewerkschaften beschreibe ich mich den Empfang der gemeinsamen mit dem Vorstand der sozialdemokratischen Partei Deutschlands überreichten Eingabe vom 19. Juli 1916, in der sie ihre Wünsche und Sorgen hinsichtlich der Volksernährung zusammenfassend zu meiner Kenntnis bringt, ergebnis zu beschließen.

In dem Wünsche, die vorhandenen Lebensmittel möglichst gleichmäßig und gerecht zu verteilen und die Lebensmittelpreise noch während des Krieges auf ein erträgliches Maß herabzubringen, bin ich mit Ihnen einig. Das dieses Ziel noch nicht vollkommen erreicht ist, das noch Mängel bestehen, deren Beseitigung dringend erwünscht ist, erkenne ich an.

Die zweite einiger wichtiger Lebensmittel sollen in absehbarer Zeit einen allmählichen Abbau erfahren. Für Futtermittel und für einzelne aus Getreide hergestellte Nahrungsmittel, insbesondere Getreide und Graupen kann dieses Ergebnis (schon jetzt in Aussicht gestellt, für Fleisch wenigstens erhofft werden).

Mein Bestreben ist auch im Hinblick auf den Übergang der Kriegs- in die Friedenswirtschaft darauf gerichtet, die Preise für möglichst viele Lebensmittel allmählich zu senken. Es bestehen hier aber sehr große, in der Sache liegende Schwierigkeiten, die es unmöglich machen, die Preise aller Lebensmittel durch behördliche Anordnungen zu beeinflussen.

Zusätzlich wird bei den bedeutendsten Massenernährungsmitteln, bei Brot und Kartoffeln, an eine Herabsetzung der Preise jetzt nicht gedacht werden können. Die Preise können aber auch nicht als unangemessen bezeichnet werden.

Der für 1916/17 festgesetzte Roggenrundpreis von 220 M die Tonne bedeutet eine Erhöhung von annähernd 28 v. H. gegenüber dem zehnmonatigen Durchschnittspreis von 1905/1914.

Wehrlich verhält es sich mit den Kartoffeln, die im Krieges gleichfalls eine andere Bewertung erfahren müssen als in Friedenszeiten. In den beiden ersten Kriegsjahren wurde versucht, den Wünschen aus Verbrauchereisen entgegenzukommen und die Speisefabrikation möglichst billig im Preise zu erhalten.

Da die Bedarfsdeckung allein anderen voranzugehen hat, wird eine Ermäßigung dieses Preises unter den voranstehenden Umständen nicht in Frage kommen können.

Es darf aber über den noch vorhandenen Mangel und den unbedeutenden Schwierigkeiten, die sich der Ernährung des Volkes entgegenstellen, nicht übersehen werden, daß die Ursachen dieser Schwierigkeiten letzten Endes nicht in den Mängeln unserer Einrichtungen, sondern in den englischen Abwehrmaßnahmen zu suchen sind.

Zu dieser Antwort bemerkt das Korrespondenzblatt:

Zu den obigen Ausführungen des Herrn Reichskanzlers können wir nur hervorheben, daß wir mit ihm in der Wertung des englischen Hungerkrieges durchaus übereinstimmen; unser Korr.-Bl. hat ebenso wie der weit überwiegende Teil der Arbeiterpresse diese Seite der Angelegenheit wiederholt und kräftig unterstrichen.

Der in Aussicht gestellte Abbau der hohen Lebensmittelpreise ist gewiß zu begrüßen. Aber die Preisbindung für Brotgetreide, Getreide und Hafer ist, um mit Dr. Fein zu reden, mit ihrem Ansatz, Brotgetreide zu füllen und Getreide und Hafer reiflos zu verkaufen, auch in diesem Jahre kontervert, trotz Kriegsernährungsamt.

Bei aller Anerkennung der Schwierigkeiten, an denen nicht die Reichsregierung, sondern Englands Hungerkrieg schuld ist, wünschen wir doch, daß mit mehr Energie zugunsten der konsumierenden Bevölkerung eingegriffen wird.

Wir möchten noch folgendes hinzufügen:

Jebermann, der schon mit Massenabfertigungen irgend welcher Art zu tun gehabt hat, weiß, daß es dabei leicht Unzuträglichkeiten geben kann. Fehler können dabei leicht vorkommen. Wenn andere Leute mit der Regelung der Ernährung zu tun hätten, so würden sie vielleicht nicht die Fehler machen, die jetzt vorgetrieben sind, wohl aber andere, die nicht minder ins Gewicht fallen.

Unter Verband in der 108. Kriegswocche

Das Ergebnis der Erhebungen über die Mitgliederbewegung und Arbeitslosigkeit im Verband während der 108. Kriegswocche ist in nachstehender Übersicht dargestellt.

Trotz erfolgter Maßnahmen sind Berichte hierzu nicht eingegangen von den Verwaltungsteilen: Luchaven, Tanagermünde, Uetzeren, Welbel, Lörsch, Zweibrücken und Lindau.

Übersicht über die Zeit vom 20. bis 26. August 1916.

Table with columns: Berichtswocche, Verändert., Anstieg, Abgang, etc. Rows for weeks 1-11 and summary for the period.

Stichtaglich der im Laufe der Woche zugerechneten und reingekommenen Mitglieder ausgenommen. 807 Mitglieder wurden zum 26. August 1916 zum 1. August 1916...

8902 Mitglieder = 1,6 v. H. (gegen 1,7 v. H. in der vorhergehenden Woche) waren krank gemeldet, an welche 14076 M. Unterstützung ausbezahlt wurde.

Nachstehend geben wir wieder eine zusammenfassende Übersicht über die Ergebnisse der bisherigen Erhebungen.

Large table showing membership statistics by region (Bavaria, Prussia, etc.) from August 1914 to August 1916.

Erhöhen in der Zeit vom 30. Juli bis 26. August 1916 Mitglieder zum Heer eingezogen, dagegen nur 2421 vom Heer entlassen...

Deutscher Metallarbeiter-Verband

Um Streitigkeiten zu vermeiden und eine geregelte Beitragsleistung zu erzielen, machen wir hiermit bekannt, daß mit Sonntag dem 17. Sept. der 39. Wochenbeitrag für die Zeit vom 17. bis 23. September 1916 fällig ist.

Die Erhebung von Beiträgen wird nach § 6 Abs. 3 des Verbandstatuts gestatt.

Die Nichtbezahlung dieser Beiträge hat Entziehung räumlicher Rechte zur Folge.

Wir für den Verbandsvorstand bestimmten Sendungen sind zu richten: An den Vorstand des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes, Stuttgart, Albstreife 16, 1.

Bei allen Geldsendungen, sei es mit Zahlkarte oder Postanweisung, genügt nicht der Stempel der Verwaltungsteile als Abseher, sondern es müssen Name, Wohnort, Straße und Hausnummer des Abfassenden auf der Vorderseite des Abschnitts angegeben werden.

Bei Geldsendungen an örtliche Verwaltungen ist stets der Name des Kassierers oder Bevollmächtigten anzugeben.

Duittung

Aber die vom 1. bis 31. August 1916 bei der Hauptkasse eingegangenen Verbandsgebehr.

- List of cities and amounts: Von Wachen 600 M. Welfel 150. Altenburg 3000. Amberg 350. Annaberg 100. Ansbach 200. Aschaffenburg 400. Augsburg 2700. Bamberg 180. Barmen 3000. Bielefeld 1000. Bayreuth 150. Bergedorf 800. Bernburg 800. Bielefeld 9000. Bismarckwerda 100. Bitterfeld 500. Brandenburg 5000. Bremen 10000. Bremen-Baumbach 2000. Breslau 1000. Brunsbüttelhafen 100. Cella 100. Chemnitz 25000. Crimmitschau 600. Darmstadt 1400. Döbeln 700. Dülisburg 2400. Düsseldorf 3000. Eberstadt 100. Eisenhütten 150. Eilenburg 450. Eilenbach 2000. Elmberg 700. Emben 600. Erfurt 1900. Erlangen 450. Essen 13046,90. Finsterwalde 1200. Frankfurt 200. Frankfurt 2000. Frankfurt a. O. 300. Freiburg i. Sch. 200. Giefers 100. Gelsenkirchen 600. Genesberg 1900. Giesfeld 250. Glauchau 200. Glogau 30. Goldlauter 600. Grotzk 2000. Greiz 300. Großsch 300. Großenhain 380. Gröna 230. Hagen 4000. Haineln 150. Haldensleben 400. Herford 200. Hirschberg 200. Hohenlimburg 400. Hohenstein 400. Ingolstadt 500. Isenroth 300. Jena 3000. Kallerslautern 600. Kamenz 150. Kassel 3200. Käuhtle 150. Kempten 100. Kessau 300. Kitzingen 100. Korb 300. Langenbissau 50. Lauenburg 50. Leipzig 11000. Regnitz 450. Uirbach 500. Sippstadt 200. Süde 2500. Ludwigsbader 1500. Regensburg 10000. Mainz 4000. Mannheim 10000. Markranst 450. Markredwitz 150. Meiningen 50. Meuselwitz 450. Menden 300. Mühlau 200. Neugersdorf 150. Neumünster 250. Nossen 200. Ritsberg 3000. Oberndorf 300. Offenbach 5000. Offenbach 30. Ogersheim 300. Opfarn 300. Osterleben 150. Osterzsch 500. Pflanzstadt 200. Plauen 3000. Plettenberg 100. Pries 2000. Rabenberg 600. Rathenow 2000. Regensburg 600. Reichenbach 400. Rodlau 300. Rognitz 300. Saß 100. Seilingen 400. Schmalh. 700. Schmieberg 500. Schmolln 400. Schneidewitz 800. Schneidewitz 300. Schöndörfelwitz 50. Stäbhart 700. Stuttgart 6800. Torgau 500. Trier 60. Ullm 200. Urberach 250. Walsert 1000. Weiskau 100. Weiskau 50. Weiskau 800. Weiskau 400. Weiskau 10000. Weiskau 200. Weiskau 600. Weiskau 300. Weiskau 300. Weiskau 1000. Weiskau 100. Weiskau 36,40. Sonstige Einnahmen 587,84 M.

Die Verwaltungsteile, Bevollmächtigten und sonstigen Empfänger von Geldern werden hierdurch dringend gebeten, vorstehende Duittung genau zu prüfen und etwaige Anträge sofort an uns zu richten.

Berichte

Metallarbeiter.

Röhm. Mit der hiesigen Luft-Verkehrs-Gesellschaft m. b. H. wurde vom Kollegen Rohlfad, dem Genossen Seidel vom Deutschen Holzarbeiter-Verband und zwei Vertretern des Arbeiterausschusses im vorigen Monat folgende Vereinbarung abgeschlossen: 1. Die normale wöchentliche Arbeitszeit beträgt 56 Stunden mit den in § 5 der Arbeitsordnung vorgegebenen Pausen und Berechnung derselben. 2. Für Überstunden werden die in § 6 der Arbeitsordnung festgelegten Zuschläge bezahlt. 3. Die Einteilung der Arbeitszeit für die Startmannschaft erfolgt nach den jeweiligen Bedürfnissen. Auch hier soll jedoch die regelmäßige Arbeitszeit nach Möglichkeit 56 Stunden nicht überschreiten. 4. Bei Arbeitsmangel soll, bevor Entlassungen stattfinden, wenn die Betriebsverhältnisse es gestatten, zunächst die Arbeitszeit verkürzt werden. Mit dem Arbeiterausschuss wird hierüber Mißsprache genommen. 5. Die Einstellungslohn betragen: a. Für Bootsbauer, Dreher, Klempner, Kupfer- und Blechmacher die Stunde 70 P., b. Für Schlosser und Tischler 65 P., c. Für Schweißer, Sattler, Tapezierer, Spleißer, Maler, Lackierer, Maschinenarbeiter (Holz und Eisen) 60 P., d. Arbeiter der vorgenannten Branchen unter 20 Jahren erhalten bei der Einstellung einen um 5 P. niedrigeren Lohn, e. Hilfsarbeiter erhalten bei der Einstellung 45 P., f. Frauen und Mädchen über 20 Jahre erhalten 30 P., g. Frauen und Mädchen unter 20 Jahre 25 P., h. Die unter 5 genannten Löhne müssen nach 6wöchiger Beschäftigung die Stunde um 5 P. erhöht sein. 7. Am 15. August 1916 erfolgt eine allgemeine Erhöhung der Stundenlöhne um 2 P. die Stunde. Feuerungs- und Lager: 8. Für die Lauer der Feuerung erhalten: a. sämtliche verheiratete Arbeiter und Arbeiterinnen eine Feuerungszulage von der Woche 6 M.; b. sämtliche unverheiratete männliche und weibliche Arbeiter über 19 Jahre 4 M.; c. sämtliche männliche und weibliche Arbeiter unter 19 Jahre 3 M. Allgemeines: 9. Für Garbaroben, Wascheinrichtungen, Verbandflinten, Kantinen und sonstige Einrichtungen ist von der Betriebsleitung Sorge zu tragen. 10. Wünsche und Beschwerden der Arbeiterschaft werden durch den Arbeiterausschuss vorgetragen. Dieser Ausschuss unterrichtet auch die Beilegung von Differenzen, die sich aus den vorstehenden Bestimmungen ergeben. Die Unterzeichneten Arbeitnehmerverbände sind berechtigt, sich bei allen Verhandlungen vertreten zu lassen, sofern eine Einigung mit dem Arbeiterausschuss nicht erzielt werden kann. 11. Bestehen für einzelne Arbeiter oder Arbeiterkategorien bessere Bedingungen als in dieser Vereinbarung vorgesehen, so dürfen sie nicht verschlechtert werden. 12. Entlassungen wegen der Durchführung vorstehender Vereinbarung dürfen nicht stattfinden. Für die Entlassung von Auszubildenden gelten die Bestimmungen des § 45 der Arbeitsordnung. 13. Diese Vereinbarungen gelten für die Dauer des Krieges, längstens jedoch bis zum 1. April 1917.

Rundschau

Karl Feiß.

Am 11. September waren hundert Jahre verstrichen seit der Geburt des Mannes, der im Jahre 1848 in Genä den Grund zu einem Betriebe legte, der nicht wenig dazu beigetragen hat, die deutsche Industrie weltberühmt zu machen. Karl Feiß errichtete eine kleine Werkstatt für Feinmechanik und seine Mitarbeiter wurden von Naturforschern gerne bemerkt, sie zeigten sich aber schließlich doch nicht den Anforderungen der Herrscher völlig gewachsen. Einen großen Aufschwung nahm die Werkstatt, als 1866 der junge Gelehrte Ernst Abbe mit ihm in Verbindung trat. Die Entwicklung zum Feinbetrieb hat Feiß allerdings nicht mehr erlebt, denn er starb bereits 1888. Diese Entwicklung ist schon oft geschildert worden in Büchern und in Zeitschriften. Auch die Metallarbeiter-Zeitung hat schon manches darüber gebracht. Bei der Arbeiterfeier erhielt das Feißwerk einen guten Ruf, als die menschenfreundlichen Bestrebungen des namhafte alleinigen Leiters Abbe bekannt wurden, besonders die Beschäftigungen über seine guten Erfahrungen mit dem Lichtmehlbrot. 1900 schrieb die Metallarbeiter-Zeitung (Nr. 25) im Anschluß an eine kurze Schilderung über die Einrichtungen der Karl Feiß-Stiftung folgendes:

Jedenfalls zeigt die Schilderung, was anständigen Unternehmern für ihre Arbeiter zu tun möglich ist. Wie reichlich erscheinen demgegenüber alle gepriesenen Wohlthaten der Staatlichen und namentlich die Leistungen der staatlichen Versicherungs-Gesellschaft, über deren „Kosten“ das deutsche Unternehmertum fortgesetzt jammert.

Allerdings sind seitdem 16 Jahre verstrichen und Abbe weilt schon seit elf Jahren nicht mehr unter den Lebenden. Im Laufe der Zeit hat sich auch im Feißwerk manches geändert — nicht zur Freude der Arbeiter.

Die Internationale der Schneider.

In Nr. 37 der Fachzeitung für Schneider und Wäschearbeiter macht Genosse Stühmer in seiner Eigenschaft als internationaler Sekretär der Schneider einige Mitteilungen darüber, wie weit es ihm gelungen ist, die internationalen Beziehungen wieder zu erhalten. Danach haben die Verbände in Dänemark, Schweden, Finnland, den Niederlanden, Dänemark, Ungarn und der Schweiz immer noch mit dem Sekretariat in Verbindung gestanden; auch sind aus Amerika die Zeitungen noch immer eingegangen, wenn auch mit 2- bis 3monatiger Verspätung. Stühmer verheißt, durch Vermittlung des Vorsitzenden von dänischen Verbänden mit dem Vorstand des englischen Schneiderverbandes in Manchester in Verbindung zu bleiben, der dänische Vorsitzende erhielt jedoch von diesem keine Antwort. Der Vorsitzende des französischen Verbandes, Genosse Dumais (Paris), hat an den verantwortlichen Genossen Margraf in Paris geschrieben, daß der Vorstand des französischen Verbandes während der Dauer des Krieges keinerlei Beziehungen mit dem Internationalen Schneidersekretariat wünsche, hingegen sei es sein Wunsch, mit dem Schweizerischen Schneiderverband auch französische französischsprachige Beziehungen zu unterhalten. Der Vorstand des Schweizerischen Verbandes beschloß namentlich, jede Gelegenheit zu benutzen, um eine Verbindung mit dem französischen Verbande einzuleiten. In diesem Punkte ist er dem deutschen Verband ein, sich auf dem am 27. August zusammengetretenen Verbandstag des Schweizerischen Schneider- und Schneiderinnenverbandes vertreten zu lassen. Dies ging jedoch nicht, weil der Vorstand des deutschen Verbandes mit den Vorbereitungen zum eigenen Verbandstag beschäftigt war. Auch am Verbandstag des dänischen Verbandes wurde er nicht teilgenommen. Zum deutschen Verbandstag waren jedoch Vertreter aus Dänemark, Dänemark und den Niederlanden angemeldet.

Der Deutsche Schneider-Verband (Eig. Dänemark).

Von dessen Mitgliedern 13000 einberufen sind, zeigte in der ersten beiden Sitzungen 222000 A. Einberufen. Die Organisations- und Prüfungsarbeiten wurden mit 624000 A. unterstützt. Außerdem erhielten die beteiligten Mitglieder, Familien und Witwen, die durch den Krieg in Not geraten, rund 1040000 A. Dazu kommen 211000 A. Einkommens-Unterstützungen. Mit den Beiträgen der einberufenen Mitglieder, über deren Betrag der am 10. Dezember nach Leipzig einberufene außerordentliche Delegiertenkongress beschloß, betragen die Leistungen des Verbandes und seiner Kapitel in 24 Sitzungsmonaten rund 5 Millionen Mark. Dazu kommen noch die hiesigen Unterstützungen der Bezirksvereine, die bis Ende 1915 453000 A. betragen. Die Gesamtleistung des Verbandes und seiner Kapitel übersteigt also bei weitem 5 1/2 Millionen Mark.

Landesämter und deutsche Schiffahrtsgesellschaften.

Die Bremer Wäpse-Zeitung berichtet in ihrer Nr. 20 vom 25. August über die Unterhandlung des Generaldirektors Heinemann vom Reichsanwalt Lloyd mit einem Vertreter der Lloyd'schen Schiffahrt. Nach seiner Meinung sei die Erweiterung des Landesschiffahrt als Bundesamt notwendig zur eig. Ausfüllungsmittel,

das der Krieg für den Krieg geboren habe. Nach dem Kriege würden die bisherigen Beförderungsmittel wieder ihren alten Stand einnehmen. Daraus ergebe sich auch die mutmaßliche Zukunft der Ozean-Schifferei. Natürlich wolle er damit dem Landboot an sich eine Zukunft nicht absprechen.

Ueber die deutsche Schiffahrt nach Friedensschluß erklärte der Generaldirektor, die Einfuhr von Rohmaterialien würde bei dem Bedarf, der für sie bestehe, die vorhandene Tonnage überreich in Anspruch nehmen, wenn nicht Valutarückflüsse und andere das Reich zwingen, da etwas zu bremsen. Er fürchte indes nicht, daß dieses Bremsen zu Verhältnissen führen könnte, die die deutsche Schiffahrt allsehr benachteiligen würden. Er erklärte es für wünschenswert, daß bei den Vorbesprechungen über diesen Gegenstand Vertreter der deutschen Schiffahrt ausgiebig gehört würden, wie es überhaupt dem Reichsinteresse nur nützlich sein könne, wenn man sich der Beratung durch berufene Sachverständige so ausgiebig wie möglich bediene. Vielfach bestehe leider ein gewisses Mißtrauen gegen solche Beratung unter dem Schlagwort, jeder deutsche Sachverständige sei interessiert und habe nur seine und seiner Berufsgruppen Sonderansprüche im Sinne. Das sei ganz falsch. Es sei zum Beispiel kein Mangel an landwirtschaftlichen Sachverständigen, die, ohne agrarische Sonderinteressen zu verfolgen, ihre Sachkunde dem Reich unter alleiniger Berücksichtigung des Reichsinteresses jederzeit gern zur Verfügung stellen. Genau ebenso sei es bei den Kaufleuten, Industriellen und Reedern. (Sachverständige aus der Arbeiterklasse mit „alleiniger Berücksichtigung der Reichsinteressen“ scheint Herr Generaldirektor Heinemann nicht zu kennen.“ Schriftleitung der Metallarbeiter-Zeitung.)

Von der deutschen Ausfuhr erwartet die Generaldirektion für erst nicht so viel wie von der Einfuhr. Zwar ist der Warenhunger des Auslandes groß, sagte er; doch sind Fertigfabrikate im Deutschen Reich kaum mehr in dem Umfang vorhanden. Wir haben bisher wenig Verluste durch Beschlagnahmen gehabt. Alles in allem werden wir plus minus Null stehen, also wie vor dem Kriege. Mit anderen Worten: wir werden für jeden Bedarf gewappnet sein. Wir haben unsere neuen großen Personendampfer, von denen der „Happelin“ bereits fertig ist, „Gindenburg“, „Columbus“ und „Wien“ werden demnächst fertiggestellt werden. Wir haben ferner eine Reihe neuer großer Lastdampfer, die den Vorzug haben, billig, weil noch vor dem Kriege gebaut, zu sein. Es wird also reichen. Vom Auswandererverkehr nach dem Kriege vertritt sich der Lloyd nicht allzu viel. Da werden zwar die Nachwehen des Krieges an sich auf eine Zunahme des Auswandererverkehrs hinwirken, die Regierungen aber werden dieser nach dem Verlust an Menschen, den der Krieg gebracht hat, mit allen Mitteln entgegenarbeiten. (Hoffentlich wird dies „Entgegenarbeiten“ nicht die Form von Beschränkung der Freizügigkeit und anderer Zwangsmaßnahmen annehmen, sondern darin bestehen, daß man dem beschloßen Deutschen das Verbleiben im Vaterlande zu erleichtern sucht. Schriftleitung der Metallarbeiter-Zeitung.)

Der Wert der U-Bootsflotte.

Wie die Rheinisch-Westfälische Zeitung (Nr. 684 vom 1. September) mitteilt, schreibt Dr. A. Stange im Weltmarkt über die Beförderung von Waren mittels der Untersee-Bootsflotte folgendes:

Das, was wir zurzeit am notwendigsten brauchen, ist der Kaufkraft, von dessen Bezug wir seit langer Zeit abgeschnitten waren. In den letzten Jahren vor dem Kriege betrug unsere Meeres-einfuhr von Kauffahrt, Suttapanda und Balata nicht ganz 10000 Tonnen, der eine Mehrzahl von Kauffahrtwaren in Höhe von 16000 Tonnen gegenüberstand. Da Summi bekanntlich sehr stark gestiegen ist, rechnet man mit einem jährlichen Verbrauch Deutschlands von 12000 Tonnen. Diese Menge kann selbstverständlich durch die U-Bootsflotte herangeführt werden. Was die Hochwertigkeit des Artikels betrifft, so ist zu bemerken, daß der Preis bis zum Jahre 1910 bis auf 12000 M. die Tonne gestiegen, 1913 aber auf 61400 M. gestiegen, im Kriege dagegen aber wieder enorm in die Höhe gesprungen ist. Um uns ein Bild davon zu machen, welchen Einfluß der Preisrückgang des Kauffahrt zwischen 1910 und 1913 auf den Wert der Ausfuhr ausübte, möge uns vor Augen geführt werden, daß sich im Jahre 1910 unsere Einfuhr auf 260 Millionen Mark belief, 1913 bei wesentlich größerer Menge auf nur 136 Millionen Mark.

Ein weiterer Artikel, der als Grundriss der Unterseeboote in Betracht kommt, ist Kupfer, das wir im Jahre 1913 in einer Menge von 14500 Tonnen mehr ein- als ausfuhrten. Trotz des großen Konsumverbrauchs ist unser Kupferbedarf nicht entfallen, so groß wie im Frieden, denn zu elektrischen Leitungsdrähten brauchen wir jetzt Eisen und da schließlich unsere Maschinenausfuhr jetzt sehr gering ist, so braucht unsere Maschinenindustrie ebenfalls davon sehr wenig. Um aber 100000 Tonnen Kupfer aus Amerika einzuführen, müßten wir 7 bis 8 Unterseeboote in regelmäßiger Fahrt das Jahr hindurch beschäftigen. Leichter wird es mit der Beförderung von Zinn und Nickel sein, weil die Einfuhr von letzterem sich auf 15000 Tonnen, wovon aber knapp ein Drittel auf den Inlandsbedarf entfällt, und der Bedarf an Nickel sich auf etwa 1000 Tonnen beläuft. Um diesen Bedarf zu decken, würden drei U-Bootsflotten nötig sein. Beachtet sei hierbei, daß für Zinn der Hauptlieferant Niederländisch-Indien und für Nickel die Vereinigten Staaten sind.

Auch für gewisse in der Medizin gebrauchte Stoffe, wie beispielsweise das Jod, das hauptsächlich in Chile gewonnen wird, ist die Einfuhr auf dem U-Bootsflotten sehr leicht möglich, und zwar schon deshalb, weil es sich um einen Jahresbedarf von etwa 260 Tonnen handelt. Für die Einfuhr von Kamminol, Schmalz und tierischen Fetten kommen insofern schwierige Momente in Betracht, weil wir für die Beschaffung der notwendigen Menge von ersterer etwa 30 U-Boote und für die von Schmalz und tierischen Fetten mindestens 15 benötigten. Hieraus geht hervor, daß wir uns trotzdem einschränken müssen, wenngleich wir doch in die Lage verkehrt sein werden, die nötigen und dringenden Artikel aus dem Auslande hereinzubekommen, ungeachtet allem Zwange, den England auf unsere restlosen Nachbarn auszuüben beabsichtigt ist.

Eine große Bedeutung hat demnach das U-Bootsflotten auch für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse und damit für die Sicherung und Beförderung unserer Wäpse. Aber auch hierbei kommt es naturgemäß zunächst auf nur hochwertige Waren an. Wie berichtet wird, hat die Reichsanwalt Hartmann nach Valparaiso gebracht. 1913 betourte unsere Ausfuhrliste die Tonne Anilinfarben mit 2210, Nigarin mit 1521, Nigarinfarben mit 1600, Indigoextrakt mit 3680 M. Während des Krieges sind die Preise auf das Zehnfache und Zwanzigfache gestiegen; es ist daher nicht unwahrscheinlich, daß der Wert einer solchen U-Bootsladung 20 bis 30 Millionen Mark beträgt. Daß das für unsere Zahlungsbilanz und damit für unsere Wäpse sehr wesentlich ins Gewicht fällt, leuchtet ohne weiteres ein. Allein die Vereinigten Staaten von Amerika haben in Friedenszeiten rund 20000 Tonnen solcher Farbstoffe jährlich aus Deutschland bezogen; ihre Kapitalindustrie hat sich inzwischen fast verdoppelt, ihr Bedarf an diesen Farbstoffen ist also um das Doppelte gewachsen. Wie mit Farbstoffen, ist es auch mit Ölen und anderen Mineralien, mit pharmazeutischen und chemischen Erzeugnissen zum Teil gleiches. Hierin kommen ferner Kräfte, die die Erzeugnisse der Metallindustrie, der Feinmechanik, optische, elektrische und chemische Instrumente. Schließlich wird auf diesem Wege eine ganze Reihe von Rohmaterialien, für die in Amerika eine große Nachfrage besteht, befördert werden können.

Arbeiterversicherung.

Die Arbeiterversicherung und „Gewinnung“ bei einem Schiffbruch. Das Urteil vom 1. November 1913 verurteilt der Schlichter Lloyd den letzten Heßinger und erließ eine Verfügung des Landgerichts des letzten Mittelrheins. Darin heißt die Reichsanwalt Eisen- und Stahlwerke-Gesellschaft Braunschweig eine Rente von 20 v. H. bis zum 1. Juni 1915 wegen Gewinnschwund auf 10 v. H. herabgesetzt wurde. Der Heßinger hatte nach zwei Jahre zu lassen und war wegen der Verfügung zum Übertritt übergegangen. Auch hier wird des Niedergerichtsanwalt Heßinger wegen der Verfügung auf 10 v. H. herabgesetzt wurde.

Das Arbeitersekretariat in Braunschweig legte Mehrere beim Reichsversicherungsamt in Berlin ein. Das Reichsversicherungsamt wurde darauf hingewiesen, daß bei einem Verhrling, der fast alle Tage noch andere Handgriffe lernen muß, eine Gewöhnung in der kurzen Zeit von 1 1/2 Jahren noch nicht eingetren sein kann. Der in der Begutachtung erfahrene Chirurg Dr. Kempf in Braunschweig sagt das Gewöhnung ist, mit folgenden Worten:

Gewöhnung ist die durch häufige Wiederholung einer Tätigkeit bewirkte Befähigung zu derselben, bei der die Willensimpulse immer stärker ausgeschaltet werden zugunsten eines unbewußten, mehr automatischen Mechanismus. Die Wiederholung scheint mir aber für das Zustandekommen der Gewöhnung von ausschlaggebender Bedeutung zu sein... Gewöhnung kann nur erzwungen werden, durch Arbeit, viel Arbeit, oftmalige Wiederholung derselben Arbeit.

Durch das Umsatteln vom Schlosser zum Dreherberuf hatte der Verhrling keine Gelegenheit, sich durch häufige Wiederholung derselben Arbeit so schnell die Gewöhnung anzueignen.

Das Reichsversicherungsamt in Berlin gab in der Sitzung vom 10. Mai 1916 dem Verhrling sein Recht. Es erklärte:

„Nach dem Gutachten des Dr. R. ist die Narbe des rechten Ringelfingerschuldes noch hart, druckempfindlich und noch nicht verheiligt. Mit Rücksicht hierauf und da die Verhrlingszeit des Klägers noch nicht beendet war, ist angenommen worden, daß zur Zeit der Herabsetzung der Rente völlige Anpassung und Gewöhnung noch nicht eingetreten war... Bei diesem Befunde und mangels ausreichender Anpassung war eine geringere Rente als 20 v. H. noch nicht angemessen.“ (Is. 3060/15. 14 A.)

Über die Kriegstagung der Gelben.

Die vor kurzem in Breslau stattfand, bringt die Breslauer Volkswacht in ihrer Nr. 208 vom 6. September folgendes Stimmungsbild:

Unter Aufsicht zweier Polizeipräsidenten und eines Landes-hauptmanns hielten die sogenannten „wirtschafts-friedlichen“ Arbeiterverbände ihre Generalversammlung ab. Neben dem Grafen Speinbrech und einem Mittelmeister Kraker von Schwarzfeld, die anscheinend als unbeauftragte Vertreter der Arbeiter erschienen waren, hatten sich eine Anzahl Vertreter von Unternehmerverbänden eingefunden, was jedenfalls auch die angemessene, weil offene Vertretung der wahren Förderer dieser „Arbeiterbewegung“ war. Man hatte sich auch gleich einen Redner aus dem Unternehmerlager bestellt und dieser sagte den dienstfertigen Leuten, womit sie beauftragt und wozu sie gebildet werden. Herr Dr. Hoff (Mittelrheins), so hieß er, belebte seine gelben Zuhörer, daß sie besser sind, „Störungen“ im kapitalistischen Betriebe zu verhindern oder doch zu verkürzen, also Streiks zu brechen, und das wäre besonders nach dem Kriege eine sehr notwendige Aufgabe! Ausprägungen sind erlaubt! Abwehrkräfte des Unternehmertums, Streiks sind unzulässige Betriebsstörungen — auch diese Beweisführung hatten die Gelben ruhig ein. So konnte ihnen der Redner auch noch das Altentat gegen die Vermunft bieten, daß er die englischen Gewerkschaften die Urheber des Weltkrieges nannte, weil sie durch ihre ewigen Lohnforderungen den Profit und die Vormachtstellung des englischen Kapitals gefährdet und damit den Krieg Englands gegen Deutschland hervorgerufen haben. Als auch diese Entdeckung nur Beifall fand, war doch zu merken, daß wirklich nur noch D. U.-Leute bei den Gelben zurückgeblieben sind.

Hyden schweren Born hatten die einzelnen Redner, besonders Wilschowski und Knapp (Berlin) über die Bewahrung der freien Gewerkschaften durch die Regierung, die reichsgesetzliche Regelung des Arbeitsnachweises und die Vereinigungsgesetze, als Dinge, welche den Existenzboden der Getreuen zu untergraben drohen.

Der Verbandstag, der seine Mitglieder- und Passenverhältnisse sorgfältig verhielt, krönte sein Werk, indem er den Mittelmeister-Verband bei den Unternehmern benutzte, weil er genau wie die Ingenieure zu den freien Gewerkschaften hält. Der Vorsitzende der Vereinigung deutscher Arbeitergewerkschaften verband natürlich diesen Wind und versprach, den Mittelmeister-Verband den deutschen Unternehmern in der richtigen Form bekannt zu machen. So schloß würdig mit einer Demagogik auf „burgfriedlichen“ Sweden die Kriegstagung der Gelben.

Der Vorsitzende des wirtschafts-friedlichen Arbeiterbundes Wilschowski aus Berlin legte auf dem Verbandstag der Gelben dar, welche Forderungen die wirtschafts-friedliche Arbeiterschaft bezüglich des Arbeitsnachweises stellen müsse, auf das die Kampf-gewerkschaften stets einen einseitigen Einfluß zu übertrachten, und stellte folgende Leitfäden auf:

1. Eine reichsgesetzliche Regelung des Arbeitsnachweises, soweit sie den nachstehenden Sähen zuwiderläuft, wird abgelehnt. Die Einwirkung von Gesetzgebung und Verwaltung hat sich auf die Beseitigung schädlicher Auswüchse zu beschränken.
2. Die vorhandenen Nachweise bleiben bestehen, und es ist den Interessentengruppen (Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen) auch fernerhin unbenommen, weitere Verbandsnachweise zu errichten.
3. Die Innungsnachweise bleiben als Hauptnachweise für das Handwerk bestehen. Das Arbeitsgebiet derselben bleibt der Einwirkung der öffentlichen Nachweise entzogen.
4. Wesentliche Arbeiternachweise sollen nach wie vor überall dort gegründet werden, wo sich ein Bedürfnis herausstellt.
5. Die öffentlichen Nachweise müssen der einseitigen gewerkschaftlichen Einwirkung unter allen Umständen entzogen sein. Die Anstellung der Beamten der öffentlichen Nachweise hat seitens der Behörden zu erfolgen. Finden Wahlen statt, so sind Verhältnismahlen auf öffentlich rechtlicher Grundlage vorzunehmen.
6. Für die einen Arbeiternachweise in Anspruch nehmenden Parteien (Arbeitgeber oder Arbeiter) darf kein Zwang bestehen, eine vom Arbeitsnachweis bestimmte Arbeitsstelle oder einen bestimmten Arbeiter anzunehmen.
7. Eine Konzeptionierung neuer gewerkschaftlicher Arbeiternachweise darf nicht mehr stattfinden. Bestehende gewerkschaftliche Arbeiternachweise dürfen nicht verkauft oder berecht werden und ist ihnen nach einer Frist von 20 Jahren die Konzeption zu entziehen.
8. Die finanzielle Ausbeutung von Arbeitsuchenden muß unter allen Umständen unterbunden werden.

Eingegangene Schriften

Sozialistische Monatshefte. Das 17. Heft vom 31. August hat folgenden Inhalt: Dr. Ludwig Duesel: Quo vadis, Germania? — Max Schippel: Kolonialpolitik zur Binderung der Ueberproduktion oder zur Deckung des Bedarfs? — Ernst Drahn: Abweisung, Müll, allgemeine Wehrpflicht. — Edmund Fischer: Die Gewerkschaft als Element der Sozialisierung. — Wolf Whitman: Was ist es nun, o Seele? — Dr. Karl Röbel: Der Sozialismus des russischen Arbeiters. Einblicke und Erlebnisse. — Kumbach: Alle 14 Tage ein Heft. Preis 50 P. — Zu beziehen durch den Verlag der Sozialistischen Monatshefte, G. m. b. H., Berlin, W. 35, Kolonnenstr. 121, S. durch alle Buchhandlungen.

Vorbands-Anzeigen

Mitglieder-Versammlungen.
 Samstag, 23. September:
 Augsburg. Gesellschaftsbrauerei, 8.
 Sonntag, 24. September:
 Metz. Metz, W. Vincenz-Str. 19, 3.
Geförden.
 München. Hubert Schmitt, Maler, 61 Jahre, Deggendorfer.
 Leipzig. Hugo Radach, Anstreicher, 52 Jahre, Bergheim.
 Leipzig. Richard Derach, Schlosser, 27 Jahre, Lubatal.
 — Otto Gerhart, Schlosser, 36 J., freiwiliger Tob.
 Magdeburg. Franz Simon, Schlosser, 61 Jahre, Ungentat.
 — Ernst Kohnmann, Remmacher, 20 Jahre.
 — Otto Ruffe, Arbeiter, 38 Jahre, Neuenleben (874).
 Radebeul. Fritz Baum, Josef Hänel (108).
 — Frau Wolbert (110).

Druck und Verlag von Alexander Schilde & Co., Buchdrucker und Verlag, Stuttgart, Kötterstraße 16 B.