

# Eübeder Volksbote

Organ für die Interessen der werktätigen Bevölkerung

Der „Eübeder Volksbote“ erscheint täglich nachmittags (außer an Sonn- und Festtagen) und ist durch die Expedition, Johannisstraße 46, und die Post zu beziehen. — Abonnementspreis, einschließlich der Unterhaltungsbeilage „Die Neue Welt“, vierteljährlich 2,40 Mk., monatlich 80 Pfg.

Redaktion und Geschäftsstelle:  
Johannisstraße Nr. 46  
Fernsprecher Nr. 926.

Die Anzeigengebühr beträgt für die sechsgepalte Postzeit oder deren Raum 20 Pfg., Versammlungs-, Arbeits- und Wohnungsanzeigen 10 Pfg., auswärtige Anzeigen 30 Pfg. — Inserate für die nächste Nummer müssen bis 9 Uhr vormittags, größere früher, in der Expedition abgegeben werden.

Nr. 86.

Dienstag, den 11. April 1916.

23. Jahrg.

## „Geschäft wie gewöhnlich!“

Zu den vielen Schlagworten, die die Welt dem gewesenen englischen Marineminister und Naturforscher Winston Churchill verdankt, gehört auch das: „Business as usual!“ Als es ausgesprochen wurde, sollte es besagen, daß der ganze Weltkrieg weiter nicht berühre, als daß es wie sonst zu kolonialen Expeditionen seine Berufsarmee nun einmal nach dem Festland Europas sende; Handel und Wandel würden ebensowenig gestört werden, wie etwa durch den Burenkrieg.

Daß es ganz anders gekommen ist, das weiß heute die Welt, wissen die Engländer selbst am besten, und einen wie großen Teil seiner finanziellen und industriellen Macht Großbritannien an die Vereinigten Staaten abgeben mußte, das wird man in vollem Umfang wohl erst nach Beendigung des Krieges erfahren.

Dennoch kann nicht gesagt werden, daß in England mit dem Krieg und während des Krieges kein Geschäft gemacht worden sei. Ganz unzweifelhaft haben großkapitalistische Kreise enorme Summen eingeheimst. Nur — es sind in der Hauptsache die Verbündeten Englands, an denen der Profit gemacht wurde, und zwar in erster Linie Frankreich.

Dieser Tage kam aus Paris die Nachricht von einer Maßregel der französischen Regierung, die tatsächlich gleichbedeutend ist mit der Beschlagnahme der gesamten französischen Handelsflotte für Staatszwecke. Nach dem „Temps“ bestimmte nämlich der Marineminister, daß grundsätzlich jedes französische Schiff zu jeder Fahrt einer ausdrücklichen Ermächtigung bedürfe, die von den Behörden nur dann erteilt würde, wenn die Fahrt der Verproviantierung des Landes diene.

In einem Land, wo die Lehre von der Unantastbarkeit der privaten Unternehmungen so nahe festgehalten wird, wo z. B. die Verstaatlichung der Eisenbahnen bisher unmöglich war, wo trotz aller Finanznöte nicht einmal während des Krieges die Einkommensteuer durchgesetzt werden konnte, muß es schon als revolutionärer Schritt erscheinen, wenn auf die ganze Handelsflotte für Staatszwecke, für den Dienst der Allgemeinheit Beschlagnahme gelegt wird. Das ist ganz etwas anderes, als wenn einzelne Schiffe gegen entsprechende Entschädigung für Transporte von Truppen oder Kriegsmaterial in Anspruch genommen werden, das ist die wenigstens zweifelhafte Verstaatlichung der Schifffahrt. Wenn die Regierung diesen Schritt wagte, so muß sie in der höchsten Not gewesen sein.

Die Erklärung findet sich in der Tatsache, daß die Verbündeten von jenseits des Kanals, die Engländer, sich die Kriegsverhältnisse zunutze gemacht haben, um von Frankreich einen ungeheuren Tribut zu erpressen, und zwar in der Form von Frachtkosten.

Die deutsche Besetzung der nördlichen Departements hat Frankreich seines Hauptkohlengebietes beraubt; es muß Kohlen von auswärts beziehen. Derselbe Umstand nötigt es; auch für wichtige andere Artikel Kunde des Auslandes zu werden. Durch das Aufgebot fast aller arbeitsfähigen Männer für den Heeresdienst ist in Frankreich die zum guten Teil auf Kleinbetrieb eingestellte Landwirtschaft der Kräfte beraubt und die Folge ist, daß schon im vorigen Jahr viel Ackerboden unbestellt blieb, was eine gewaltige Steigerung der Nahrungsmittelnachfrage nötig machte. Kurz: ganz abgesehen von Kriegsmaterial und Kohlenstoffen hierfür, muß das Bedürfnis nach Zufuhr ganz gewaltig, und zwar Zufuhr auf dem Seewege. Bei der schon in Friedenszeiten nicht ausreichenden eigenen Handelsflotte fiel die Aufgabe, den Transport zu besorgen, natürlich englischen Schiffen zu. Und nun war die Parole der britischen Reedereien: „Geschäft wie gewöhnlich“, d. h. Ausnutzung der Gelegenheit zur Erzielung der höchsten Profite.

In einer ihrer Sitzungen verhandelte neulich die französische Kammer über eine Interpellation des Abgeordneten Guernier, betreffend die Maßregeln, die von der Regierung ergriffen worden sind oder zu ergreifen beabsichtigt werden, um der Frachtkrise abzuhelfen. Wahrscheinlich ist die oben erwähnte Schiffsbeschlagnahme die Maßregel, die die Regierung zu ergreifen beabsichtigte. Das Wichtigste ist aber die Begründung, die in der Kammer der Interpellanten gegeben wurde.

Guernier selbst führte an, wie durch die Steigerung der Frachtkosten die Waren verteuert würden, wie aber auch die Reedereien gewaltige Profite dabei machten; eine einzige Gesellschaft habe seit Kriegsbeginn 40 Millionen Ueberflüssiges erzielt. Seit Anfang des Krieges, so sagte Guernier erklärend, sei durch die Kriegsbedürfnisse die Nachfrage nach Schiffsraum gestiegen, das Angebot habe sich fortwährend vermindert, und zwar durch die Verlagerung der deutschen und österreichischen Schiffe, dann die der russischen, weiter durch die Beschlagnahme für den Kriegsdienst, durch die Verluste auf See, namentlich infolge Zerstörung durch Unterseeboote und Minen. Mit einem Wort, die Herrschaft über die Meere, die die erdrückende Ueberlegenheit ihrer vereinigten Flotten den Alliierten zu gewährleisten scheint, wird für

sie von Tag zu Tag kostspieliger und unsicherer“, schloß der Interpellant.

Hatte er den Hinweis auf das englische „Geschäft wie gewöhnlich“ vermieden, so kam die Klage darüber bei den folgenden Rednern desto deutlicher zum Ausdruck.

Der südfranzösische Abgeordnete Durand verwies darauf, daß für Kohlen von England nach Marseille vor dem Krieg die Frachtkosten 8,50 Frank für die Tonne betragen, Ende 1915 75 Frank, heute 130 Frank. „Frankreich bezahlte vor dem Krieg 350 Millionen jährlich an die fremde, d. h. englische Reederei; es hat ihr 1915 2 Milliarden bezahlt und hat in Aussicht, in diesem Jahr vier bis fünf Milliarden bezahlen zu müssen“, sagte der Abgeordnete wörtlich.

Ein anderes Kammermitglied, André Hesse, führte ebenfalls Zahlen an über die Steigerung der Kohlenfrachtkosten von Cardiff nach den einzelnen französischen Häfen; verzehnfacht, verzehnfacht hätten sie sich.

Der Unterstaatssekretär der Marine, Louis Nail, hatte die undankbare Aufgabe, zu beschwichtigen. Man hätte an einen kurzen Krieg denken können (und natürlich auch gedacht bei der ungeheuren zahlenmäßigen Uebermacht der Koalition) und man habe nicht erwartet, daß er sich so weit und so lange ausdehnen würde. Die Dardanellen zuerst, dann Saloniki hätten unvorhergesehene beträchtliche Schiffsrequisitionen nötig gemacht. Die Tonnage des Weltfrachtmarktes für Handelszwecke sei von 50 Millionen auf 35 gesunken.

Was zu tun sei, hat der Minister nicht angegeben; auch die Presse brachte ihre Besprechungen in merkwürdig übereinstimmender Form, so daß die amtliche Einwirkung leicht erkennbar ist. Jede Anspielung darauf, daß England und seine Reedereien zu eigenem Nutzen die Frachtkosten in schwindelnde Höhe treiben, wird vermieden. Nur die individualistische „Bataille“ läßt erkennen, daß man im französischen Volk ganz gut weiß, welche Ursache die Not hat. Das Blatt sagt:

„Die ökonomische Rückwirkungen des Krieges sind unzählbar; mit einer davon — der Frachtkostensteigerung der Handelschiffe — beschäftigen sich gestern die Deputierten. Ihre genauen und mitunter bereiten Beschwerden zeigten die bebauerlichen Wirkungen einer planlos ausgeführten Requisition; sie stellten auch die merkwürdigen und wenig ehrenhaften Spekulationen der Reeder ins Licht, die diese vergnügt über die Möglichkeit, das allgemeine Unglück auszunutzen zu können, hinter dem sehr beherrschbaren Geleis von Angebot und Nachfrage betrieben. Die Unterseebootsgefahr, die Verringerung der Schiffe durch die Requisition für die Expedition nach den Dardanellen und nach Saloniki genügen nicht, die zehnfache Frachtkostensteigerung zu erklären und zu rechtfertigen, so wenig wie die schäblichsten Vorschläge einiger Gesetzgeber genügen, um das Uebel zu beizugehen.“

## Der Reichstag

legte am Montag die Weiterberatung des Reichshaushaltsplans aus und unterzog einige neue Vorlagen der ersten Lesung. Zunächst das Gesetz, das Kapitalbindung statt Kriegsverrentungen zum Zweck der Ansiedlung auf eigenem Grund und Boden vorsieht. Der Kriegsminister General Wild v. Hohenborn erschien bei dieser Gelegenheit zum erstenmal als Minister im Reichstage und führte sich mit einer Rede ein, in der er hervorhob, daß die militärische Lage Deutschlands günstig sei, daß sie in den Heeresberichten wahrheitsgetreu geschildert werde und daß die Stimmung durchhalten müsse, die zur Sicherung des Sieges nötig sei. Außer den bürgerlichen Rednern, die dem Minister und der Vorlage warmen Beifall spendeten, sprachen die Genossen Hofrichter und Henke. Der erstere als Vertreter der sozialdemokratischen Fraktion warnte vor Illusionen, da sich nicht jedermann zur Ansiedlung auf dem Lande eigne, während Henke für die sozialdemokratische Arbeitsgemeinschaft das Gesetz als agrarisch-materiell bezeichnete und schließlich einen Ordnungsrat erhielt.

Zur Vorlage auf Herabsetzung der Altersgrenze für die Arbeiter-Altersrente vom 70. auf das 65. Jahr sprachen sachkundig die Genossen Mollenhuth und Sächner als Sprecher der beiden sozialdemokratischen Fraktionen. Auch zu der Kalkülvorlage, die die völlige Keusechtung der Beteiligungsziffern wegen des Krieges hinauschiebt und der Kalkülindustrie durch Preiserhöhung ihrer Produkte helfen will, sprachen Vertreter beider Fraktionen, die Genossen Frey und Dr. Sohn. Sämtliche Vorlagen gingen an Ausschüsse.

Am Schluß der Sitzung erbat der Präsident die Ermächtigung, die nächste Sitzung von sich aus Anfang Mai festzusetzen. Genosse Ledebour von der Sozialdemokratischen Arbeitsgemeinschaft stellte den Antrag, am Dienstag nach einer Sitzung abzuhalten und den Etat des Reichstages zu beraten. Er begründete diesen Antrag damit, daß die Vorläufe am Schluß der Sonnabendtagung die Notwendigkeit gezeigt hätten.

Unserer Meinung nach hat nur Herr André Hesse den richtigen Ton angeschlagen, als er die Preisfestsetzung, die Begrenzung des Reederprofits verlangte, und zwar eben so wohl in England als in Frankreich. Dieser Deputierte von La Rochelle führte die praktischen und moralischen Gründe an, die sich einer Weigerung der Staatsgewalt jenseits des Kanals entgegenstellen würden, wenn wir ihr ein Vorgehen in diesem Sinne nachdrücklichst vorschlagen würden. Man spricht von einem wirtschaftlichen Einverständnis für die Zeit nach dem Kriege. Weshalb verwirklicht man denn dieses Einverständnis nicht sofort, sei es nur, um ein für die gemeinsame Sache aus allen Andern blutendes Land durch ein Zeichen der Dankbarkeit zu ermutigen? Die Kosten der Lebenshaltung steigen bei uns, und sie würden sich vermindern, wenn unsere Reeder üben ihren Reeder die Frachtkosten vorzuschlagen würden. Wir gaben und wir geben heute noch unser Blut in Strömen. Die Herren englischen Reeder können und müssen auf einen Teil ihrer mehr als außergewöhnlichen Kriegsgewinne verzichten, damit bei uns weniger Elend herrsche. Das ist die Moral der Kammerdebatte.

Die französische Regierung hat eine solche Forderung an das Londoner Ministerium nicht gerichtet und wird sie nicht richten. Denn eine Abgabe wäre sicher. Selbst wenn sie den besten Willen dazu hätten, würden Asquith und Genossen nicht vermögen, die britischen Schiffsreeder zum Verzicht auf die Ausnutzung einer so günstigen Gelegenheit für das „Geschäft wie gewöhnlich“ zu zwingen. Die mit dem Mantel der Demokratie umhangene großkapitalistische Oligarchie Englands läßt sich den Betrieb nicht stören. „Geschäft wie gewöhnlich“ ist für sie ein Grundlag, an dem nicht gerüttelt werden darf. Winston Churchill meinte ja seinen Ausspruch anders und ist durch die Ereignisse widerlegt worden; in dem Sinne aber, wie die City ihn auffaßt, bleibt der Satz wahr.

Deutschland auszuheugen vermag England trotz aller Verschärfung der Blockade nicht; das ist heute schon sicher. Aber das ihm verbündete Frankreich vollständig auszuheugen, das kann es und ist im besten Zuge, es zu tun. In Frankreich beginnt man sich dessen bewußt zu werden, mehr oder minder klar.

Einstweilen versucht die Regierung durch eine verzwelfelte Maßregel, im eigenen Machtbereich den Frachtwucher einzubämmen. Aber das kann wenig helfen, da eben die französische Schifffahrt nur ein verhältnismäßig geringer Faktor ist. Vielmehr wird politisch die Lage noch verschlimmert. Denn die betroffenen französischen Postträger werden bald genug lärmend darauf hinweisen, daß die englischen Postträger freien Spielraum behielten. Und das wird dazu beitragen, daß endlich auch im französischen Volk erkannt wird, wer das Geschäft bei dem Kriege macht.

die Rebefreiheit der Reichstagsmitglieder zu schügen und die Verfassungsbestimmung zu wahren, daß wahrheitsgetreue Reichstagsberichte von jeder Verantwortung freibleiben. Dieser Antrag wurde abgelehnt, nachdem Genosse Scheidemann für die sozialdemokratische Fraktion zwar die Notwendigkeit der von Ledebour gewünschten Debatte anerkannt, sich aber gegen die überraschende Ansetzung einer Sitzung auf den Dienstag ausgesprochen hatte, weil nach den vorangegangenen Besprechungen im Hause bereits eine Anzahl von Abgeordneten in dringenden Geschäften abgereist seien.

Die nächste Vollversammlung des Reichstages wird als erst Anfang Mai stattfinden.

## Von den Kriegsschauplätzen.

Die „vorbedachte Kammung“ von Bethincourt — was die Franzosen es nennen — war unvollkommen. Es sind bei über 700 unverwundete Gefangene, über ein Duzend Maschinengewehre und zwei Geschütze liegen geblieben. Der Grund erfährt man aus dem deutschen Tagesbericht: der Ort ist abgelehnt worden. Man kann annehmen, daß die Zahl der Gefangenen und die Fesseln der schwereren blutigen Verluste den größten Teil der Truppen ausmachen, die den Schützengraben der französischen Front in Bethincourt besetzt halten. Ihr eiliger Rückzugsvorstoß aus dem Dorfe wurde zur Niederlage. Diesen Erfolg verdanken wir den Schlesiern, die weder durch die schwierigsten Hindernisse der Dorf-Festung noch durch das sehr hinderliche Hochwasser des Forges-Baches, in der Eroberung dieses letzten Dorfes der Linie Marancourt-Forges, die den Höhenstellungen von Punkt 304 — Mari-Dunne vorgelagert ist, aufhalten ließen. Sie sind bereits über Bethincourt hinaus vorgedrungen, indem sie die starke französische Stellung auf dem jüdischen Forges (nämlich von Bethincourt) erstürmten. Die Franzosen haben also auch am Nachmittag der Höhe 304 bereits ein Stück der Abhänge verloren. Die Angriffe werden auf beiden Seiten









