

Betriebsräte-Zeitschrift



für Funktionäre der Metallindustrie

Herausgegeben vom Vorstand des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes in Stuttgart
Erscheint alle 14 Tage * Verantwortlich für die Redaktion: Robert Ditzmann

4. Jahrg.

Stuttgart, 14. April 1923

Nummer 8

Inhaltsverzeichnis:

1. Drei Jahre Betriebsräte-Arbeit (Robert Ditzmann, Stuttgart).
2. Zur Handelskammer-Tätigkeit (Tony Sender, Frankfurt a. M.).
3. Die Eisenindustrie (Dipl.-Ing. Franz Viermann, Bochum).
4. Zur Lage der Seeschifffahrt (Tony Sender, Frankfurt a. M.).
5. Das „Arbeiterrecht im Betrieb“.

Drei Jahre Betriebsräte-Arbeit

Rob. Ditzmann

Kurz in der Zeitspanne der Geschichte, dünken manchem doch die Tage der Inkraftsetzung des Betriebsrätegesetzes schon weit zurückliegend. Die Novembertage 1918 hatten die gekrönten Häupter u. a. über Bord gefegt, revolutionäre Wellenschläge erfaßten auch das Jahr 1919 und Millionen deutscher Proletarier brachten in stürmischem Verlangen immer wieder zum Ausdruck, daß sie nicht nur ihre Befreiung aus kapitalistischer Knechtung herbeisehnten, sondern auch aktiven Anteil nehmen wollten an dem großen Umgestaltungsprozeß, der sich in der Umwandlung der kapitalistischen Wirtschaft zu einem sozialistischen Gemeinwesen vollziehen muß. In diese Zeit fallen die Vorbereitungen des Betriebsrätegesetzes, das in den Januar-kämpfen 1920 seine parlamentarische Verabschiedung fand und dem im März und April 1920 die erstmaligen Wahlen der Betriebsräte folgten.

Das BRG ist weit davon entfernt, den berechtigten Anforderungen der Arbeiterklasse zu entsprechen. Auf Schritt und Tritt werden in jedem Paragraph die Rechte der Betriebsvertretung eingeengt, bleiben dem Unternehmer Maschen offen, durch die er hindurchschlüpfen kann. Doch die freiorganisierte Arbeiterschaft, die diese Mängel des BRG sofort erkannte, dachte keinen Augenblick daran, ob dieser gesetzliche Mangel passiv beiseite zu stehen. Sie trat auf dem im BRG gegebenen Boden, um in aktivem Wirken die Interessen der Arbeitnehmer zu vertreten und den Kampf aufzunehmen für eine Erweiterung proletarischer Rechte. Rechte wollen erkämpft sein! Diese alte Wahrheit im proletarischen Emanzipationskampf bestätigt das BRG erneut. Und selbst die gesetzlich „verankerten“ Rechte, die niemals hinausgehen über die vom Proletariat repräsentierte reale Macht, können in praktischer Auswirkung nur dann gehalten werden, wenn die Arbeiterklasse

es versteht, die ihr gegebenen Rechte — so winzig sie oftmals sein mögen! — richtig anzuwenden, in konsequentem, zähem Kampfe zu verteidigen und auf deren Erweiterung zu dringen.

Rauhe Stürme, harte Kämpfe sind mit der Vorgeschichte und der Inkrafttretung des BRG, wie mit der Tätigkeit der Betriebsräte verbunden. 1920 brachte ernste Auseinandersetzungen um die organisatorische Zusammenfassung der Betriebsräte. Der erste freigewerkschaftliche Reichsbetriebsrätekongreß beschloß im Oktober 1920 mit erdrückender Mehrheit — 900 von 1000 Delegierten aus allen Teilen und Industriegruppen des Reiches —, daß die Zusammenfassung der Betriebsräte innerhalb und durch die Gewerkschaften zu erfolgen hat, daß die Aufgaben der Betriebsräte nur im engsten Zusammenwirken von Betriebsrat und Gewerkschaften zu erfüllen sind. Diese Beschlüsse sind bindend und legen beiden Teilen, Betriebsräten wie Gewerkschaften, bestimmte Pflichten auf. Die Betriebsräte können nicht dazu übergehen — auch nicht unter dem Protektorat einer politischen Partei! —, über die Gewerkschaften hinweg eine selbständige organisatorische Zusammenfassung der Betriebsräte vorzunehmen. Umgekehrt haben die freien Gewerkschaften alles zu tun, um die Betriebsräte in ihren Arbeiten nachdrücklichst zu unterstützen. Künstliche Reibungen sind zu vermeiden, beide Teile müssen mit Verständnis und ehrlichem Wollen ein gedeihliches Zusammenarbeiten fördern. Wo dies geschieht, wird es den Gewerkschaften wie den Betriebsräten in ihren Arbeiten nur zum Vorteil dienen. Umgekehrt bringen Streit, Kompetenzkonflikte, ein Gegeneinanderarbeiten usw. den direkt Beteiligten nur Ärger und Verbitterung, den Arbeitern nur Schaden.

Unsere Organisation hat die Bedeutung der Betriebsräte erkannt, an der Förderung ihrer Arbeiten seit Inkrafttreten des BRG erheblichen Anteil genommen. Besondere Einrichtungen im Hauptbüro des DMV dienen der Tätigkeit der Betriebsräte, so die volkswirtschaftliche, Bildungs- und Betriebsräteabteilung. In der Betriebsräte-Zeitschrift besitzen die Betriebsräte unseres Verbandes ein eigenes Organ, die Bezirksleitungen und Ortsverwaltungen stehen ihnen helfend zur Seite. Im örtlichen Vertrauensmännerkörper des Verbandes haben die Betriebsräte ihren Platz, in der Verwaltung ihre Vertretung, in jedem Bezirk wie in zentraler Zusammenfassung ihre Beiräte für die einzelnen Untergruppen der Metallindustrie.

Wurden die Hoffnungen erfüllt, die mit der Aufnahme der Tätigkeit der Betriebsräte verknüpft sind? Wer angenommen hat, daß die Betriebsräte von heute auf morgen Berge versetzen könnten, mußte sehr bald enttäuscht werden. Wer jedoch geraume Zeit in der modernen Arbeiterbewegung steht und an ihren Arbeiten und Kämpfen stets aktiven Anteil nimmt, der weiß, daß jede Position der Arbeiter in zähem, mühevollen Kampfe erobert und verteidigt werden muß und die Früchte unserer Arbeit nicht in Tagen, sondern oftmals erst in Jahren zu reifen beginnen. Geht uns dieser Prozeß zu langsam, so haben wir die Pflicht, in der Schaffung besserer Voraussetzungen ein erfolgreicherer Arbeiten für die Zukunft zu sichern und aus den verfloßenen Jahren zu lernen.

Im BRG sind die Rechte niedergelegt, auf die sich die Betriebsräte bei Ausübung ihrer Tätigkeit stützen können. Wie das Unternehmertum selbst diese bescheidenen Rechte zu beschneiden versucht — oftmals mit Hilfe einer

höchst unsozialen Rechtsprechung —, ist allen Kollegen zur Genüge bekannt. Die Rechte der Betriebsräte werden gesichert, wenn eine geschlossene, organisierte Belegschaft hinter ihnen steht und die Arbeiten der Betriebsräte in steten, engen Zusammenarbeiten mit den Gewerkschaften eine wirksame Förderung erfahren. Der Betriebsrat wird dem Unternehmer gegenüber nur dann mit Nachdruck und Erfolg auftreten können, wenn letzterer weiß, daß **Belegschaft und Gewerkschaft hinter dem Betriebsrat stehen**. Das ist eine unbestreitbare Tatsache. Doch wer die Brandfackel politischen Streites in die Reihen der Belegschaft wirft und mit den Wahlen und Arbeiten des Betriebsrats verbindet, der schwächt die Position der Betriebsräte und schädigt die Interessen der Arbeiter. Seit Jahren fordern wir die freiorganisierten Arbeiter auf, ihre Kandidaten zur Betriebsratswahl in einheitlicher, geschlossener Liste aufzustellen und zu wählen. In den meisten Orten und Betrieben sind die Kollegen einsichtsvoll genug, dementsprechend zu handeln. Leider nicht überall. Auch in diesem Jahre fanden sich Kollegen, die in diversen Betrieben einer einheitlichen Liste entgegenwirkten und eine zweite Kandidatenliste (Parteiliste) aufstellten. Die Folgen dieses Tuns zeigen sich sehr bald. Getrennte Kandidatenlisten führen zum Wahlkampf, zur gegenseitigen Bekämpfung unter freiorganisierten Arbeitern. Haben die Anhänger der einen oder andern Kandidatenliste der Belegschaft alles mögliche versprochen, so verlangen natürlich die Wähler diesen Wechsel nachher eingelöst. Und wenn das nicht geschieht, dann kehren Unmut, Mißtrauen und Streit bei der Belegschaft ein, die Arbeiten des Betriebsrats werden aufs äußerste erschwert. **Der Unternehmer aber zieht aus der gegenseitigen Bekämpfung der Arbeiter seinen Nutzen**. Welch sinnloses Vorgehen unter freiorganisierten Arbeitern! Ebenso falsch ist der Versuch, Arbeiten und Aufgaben der Betriebsräte in den Dienst einer einzelnen politischen Partei zu stellen. Soweit dies in den letzten Jahren geschah, sind die Folgen dieser unheilvollen Experimente nicht ausgeblieben. Belegschaften und Betriebsräte, die sich auf die wechselnden Tagesparolen einer politischen Partei einließen, **haben die Auswirkung ihrer Handlungen bitter zu spüren bekommen**. Manche in den letzten Jahren erworbenen Rechte der Betriebsräte sind dabei wieder verloren gegangen. Die Betriebsräte können weder der Belegschaft als „Mädchen für alles“ gelten, noch ihre Arbeit in den Dienst einer Parteirichtung stellen.

Klar umrissen haben die Körperschaften unserer Organisation und im Dezember 1921 der erste Reichsbetriebsrätekongreß der Metallindustrie die Aufgaben der Betriebsräte in den Vordergrund gestellt. Laßt uns daran festhalten. Im **engsten Zusammenwirken von Arbeitern und Angestellten** müssen die von den Gewerkschaften unterstützten Arbeiten der Betriebsräte ihre Förderung finden. Die nächste Zeit wird hohe Anforderungen an uns stellen. Das Unternehmertum ist bestrebt, die Arbeiterklasse immer mehr in die Defensive zu drängen. Achtstundentag, Lohnhöhe, Bewegungsfreiheit, Mitbestimmungsrecht der Arbeiter u. a. sind den schärfsten Angriffen der Gegner ausgesetzt. Laßt uns alle proletarischen Kräfte jammeln. In gemeinsamer Front müssen wir die proletarischen Interessen vertreten, die Rechte der Arbeiter verteidigen, ausbauen und sichern. **Dabei zu helfen und zur Schulung und Kräftesammlung der Arbeiter beizutragen, dazu sind die Betriebsräte mit berufen**.

Zur Handelskammer-Tätigkeit

Konrad Sender, Frankfurt a. M.

Wir haben bei der Besprechung des wirtschaftlichen Räteaufbaus in Deutschland wiederholt auf die Unhaltbarkeit des derzeitigen Zustandes hingewiesen, wodurch die öffentlichen Körperschaften in den bedeutsamsten Wirtschafts- und Verkehrsfragen in der einseitigsten Weise nur von den Unternehmerkammern beraten und dadurch auch beeinflusst werden. Denn es widerspricht durchaus dem tatsächlich bestehenden Kräfteverhältnis, wenn bis jetzt der Geltendmachung des Arbeitnehmer- und mit ihm des wirklich volkswirtschaftlichen Standpunktes in der Gesetzgebung überhaupt kein Raum gewährt ist. Von welcher Wichtigkeit diese Lücke ist, beweist uns erneut der kürzlich erschienene Bericht der **Handelskammer Hamburg** für das Jahr 1922. In ihm wird nicht nur ein Bild der mannigfaltigen Tätigkeit dieser Unternehmerkammer vor Augen geführt, sondern es wird damit auch unsere Behauptung erhärtet, daß diese angeblich rein „fachmännisch-objektive“ Beratung lediglich diktiert ist vom Interessestandpunkt und zugleich sich naturgemäß nicht beschränkt auf das Gebiet der Wirtschaft, sondern ihren Einfluß im weitesten Sinne auch auf das rein politische Gebiet ausdehnt. Das kommt allein schon zum Ausdruck in der Aufzählung einiger Kapitel des Berichts, wie: Handelsvertragspolitik — Entschädigungsfragen — Amtliche Wirtschaftsvorsorge — Steuer- und Finanzpolitik — Sozialpolitik usw. Durch diese absolut einseitige außerparlamentarische Beeinflussung wird eine direkte Fälschung des Willens der Volksvertretung dadurch bewirkt, daß der Einfluß der Unternehmer auf die Regierung und öffentlichen Körperschaften ein doppelter ist, weil sie ihn zugleich im Parlament und in der Unternehmerkammer ausüben vermögen. Dabei geht der parlamentarischen Beratung stets die Befragung der Unternehmerkammer voraus.

Darum ist es direkt frappierend, ganze Stellen des Berichts der Handelskammer Hamburg unter dem Abschnitt „Sozialpolitik“ wiederzufinden — in dem Gutachten des vorläufigen Reichswirtschaftsrates zum Arbeitszeitgesetz. In dem Bericht der Handelskammer wird der Freude darüber Ausdruck gegeben, daß ein Zögern in der sozialpolitischen Gesetzgebung eingetreten ist, was sie als einen Beweis über die bevorstehende Änderung ihrer ganzen Begründung deutet. Dann heißt es in dem Abschnitt über die **Arbeitszeit**:

„Dabei wird man davon ausgehen müssen, daß der Grundsatz des Achtstundentags ergänzt wird durch eine Prüfung der Arbeitsspannung in den einzelnen Erwerbszweigen und durch die Berechtigung, im Wege des Vertrags die Arbeitszeit mindestens überall dort zu verlängern, wo eine wirkliche Achtstundenerleistung infolge des Zueinander von **Arbeitsbereitschaft** und **Arbeitsvollzug** nicht erreicht wird.“

Das Verkehrsgewerbe, so heißt es weiter, soll überhaupt von der gesetzlichen Regelung ausgeschlossen bleiben, insbesondere die Schifffahrt, ebenso sollen Werkmeister und Techniker dem Achtstundentag nicht unterworfen sein. Sodann kommt die Aufzählung der Ausnahmen und hier erkennt man am deutlichsten die Identität mit den gleichlautenden Beschlüssen der Mehrheit des Reichswirtschaftsrates wieder:

„Ferner wurde beantragt, daß zu dem ohne vorherige Genehmigung zugelassenen Ausnahmen verlängerter Arbeitszeit auch künftig die Fälle gerechnet werden, in denen

es sich um Arbeiten im öffentlichen Interesse, zur Verhütung des Verderbens von Rohstoffen und fertigen Erzeugnissen oder des Mißlingens schon begonnener Arbeitsvorgänge handelt. Eine gesetzliche Begrenzung der Arbeitszeit wird sich volkswirtschaftlich nur dann auf die Dauer durchführen lassen, wenn wirklich mit vollem Kräfteinsatz gearbeitet wird und wenn die gesetzlichen Bestimmungen nur den äußersten Rahmen für eine auf freiem Willen beruhende Einigung darstellen und nicht etwa so beschaffen sind, daß übereifrige und politisch geschäftige Betriebsräte ihnen die Gründe für fortgesetzte störende Eingriffe in die werttätige Arbeit entnehmen können.“

Deutlicher kann man der Sehnsucht und dem Streben nach Wiederherbeiführen der alten, für die Arbeitnehmer rechtlosen Zustände nicht Ausdruck geben, als es in dieser Forderung nach theoretischer Festlegung einer Arbeitszeit und ihrer praktischen Durchlöcherung ohne Hineinreden der Vertretung der Arbeitenden selbst geschieht. Und die Unternehmerkammer, die sich in demselben Bericht mit allen Gebieten des politischen Lebens beschäftigt, hat wahrlich alle Ursache, über die „politische Geschäftigkeit“ der Betriebsräte zu spotten, nur weil diese sich erlauben könnten, ein Wort mitzureden bei Versuchen der Unternehmer zur völligen Umgehung der Gesetze. Diese Kreise betrachten eben jede maßgebende Beschäftigung mit Politik noch immer als das Privileg der herrschenden Klasse und arbeiten mit bewundernswerter Planmäßigkeit darauf hin, diese Ideologie der Vergangenheit wieder zu der der Gegenwart zu machen. Darum paßt es auch der Handelskammer nicht, daß in Hamburg eine besondere **Arbeitsbehörde** errichtet werden soll, obwohl diese Errichtung sich in vollem Einklang mit der in der Reichsverfassung versprochenen Schaffung eines einheitlichen Arbeitsrechts befindet. Sie fordert, daß das Schlichtungswesen der Justizverwaltung unterstellt werde, da diese allein eine unabhängige Rechtsverwaltung verbürge.

In der Handelskammer scheint man sich darüber noch nicht klar geworden zu sein, daß unsere herrschende Justiz ebensowenig eine unabhängige Verwaltung ist, wie die Handelskammer eine unabhängige, unpolitische Wirtschaftskammer. Denn diese angeblich unabhängige Wirtschaftsorganisation erlaubt sich in einer Weise gegen die der Cunoschen vorausgegangene deutsche Regierung vom Veder zu ziehen, die man bei Beratung des Gesetzes über den wirtschaftlichen Räteaufbau wird in Erinnerung bringen müssen. Es wird dieser Regierung geminderte Tat- und Verantwortungsbereitschaft vorgeworfen, ferner „eine unklare Linie der Außenpolitik und innerpolitisch jene Neigung zu mehr demagogisch als sachlich ausgerichteten Maßnahmen, wie sie am krassesten in der wirtschaftlich undurchführbaren, gesetzestechnisch unerhört schlechten Devisenverordnung vom Oktober 1922 hervortrat.“

Natürlich will mit dieser unerhört überheblichen, ja direkt beschimpfenden Kritik die Handelskammer „keine Kritik an den politischen Zielen der Regierung üben“, sondern lediglich — die Aufmerksamkeit auf die unentwickelte Regierungstechnik lenken. Sie wird für solche Mäxchen indessen nur Gläubige bei der verstohlen lächelnden Versammlung des „ehrbaren Kaufmanns“ finden, tatsächlich aber hat sie damit unzweideutig ihren einseitig politischen Charakter aufgezeigt, wie er ja auch in der Behandlung anderer Kapitel zum Ausdruck kommt. Wenn es so eifrige Verteidiger des öffentlich-rechtlichen Charakters der Handelskammer gibt, die behaupten, daß wertvolle Anregungen aus diesem Gremium den öffentlichen Körperschaften gemacht würden, so wird man bei Lektüre des Berichts wohl feststellen können, daß

eine außerordentliche Rührigkeit zur Förderung der Geschäfte der Hamburgischen Kaufmannschaft entfaltet und alles gefördert wurde, was deren Interesse dient, sobald aber die Bedürfnisse der Allgemeinheit und des Staates in Betracht kommen, da tritt sofort eine ganz andere Mentalität zutage: Findet man es zum Beispiel selbstverständlich, daß die Ausfuhr nicht durch die Exportabgabe gehemmt werden darf und dem Exporteur — der zugegebenermaßen mit niedrigeren Unkosten und Löhnen als der ausländische Produzent zu rechnen hat — der bestmögliche Nutzen zufließen muß, so hört diese kaufmännische Einstellung schon auf bei Besprechung der Tarifpolitik von Eisenbahn und Post und natürlich sind hier die Tarife, die noch nicht entfernt eine solche Steigerung erfahren haben, wie die meisten Waren, zu hoch: „Soll Deutschlands Industrie mit der des Auslands wettbewerbsfähig bleiben, so muß ein Abbau der jetzigen Frachtsätze für Ein- und Ausfuhr-güter eintreten.“ Daß der Abbau an einer ganz anderen Stelle zu beginnen hätte, um sowohl die innere Konsumkraft wie die Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland zu erhalten, kommt diesen ehrbaren Kaufleuten nicht in den Sinn, und die Regierung mag sich noch für die wertvolle Anregung bedanken, ihrerseits einen Tarifabbau der Reichsunternehmen vorzunehmen.

Nicht minder „fruchtbar“ sind die wertvollen Anregungen auf dem Gebiet der Steuer- und Finanzpolitik. Hier macht man sich die Denkarbeit besonders einfach mit der Feststellung, daß „die deutschen Steuerquellen erschöpft und daß vom sinkenden Reinertrag der Wirtschaft größere Anteile für den Staat nicht mehr zu erzielen sind“. Darum sollen auch keine neuen Steuergesetze mehr geschaffen werden. Es werden dann noch eine Reihe Einzelvorschläge zur Milderung der bestehenden Steuern, insbesondere der Besitzsteuern, gemacht und schließlich die Herabsetzung der geltenden Steuersätze und eine Erhöhung der Freigrenzen gefordert. Die letzte Steuergesetzgebung, das Gesetz zur Anpassung der Steuern an die Geldentwertung, hat denn auch prompt diesen Wünschen von Industrie und Handel Rechnung getragen und eine empörende Milderung der Steuerleistung des Besitzes herbeigeführt. Wie aber der Staat sich die Einnahmen schaffen soll, um nur den dringendsten Bedürfnissen allein des inneren Etats nachzukommen, darüber zerbricht sich der ehrbare Kaufmann nicht den Kopf.

Diese Art der „Beratung“ dürfte eine gute Lehre für diejenigen sein — und sie reichen bis in die Kreise der Arbeiterschaft hinein —, die den Wert der beratenden und begutachtenden Tätigkeit reiner Unternehmerkammern für die öffentlichen Körperschaften, für den Fortschritt und das Wohl der Gemeinschaft allzu hoch einzuschätzen geneigt wären. Ungewollt beweist das Unternehmertum auch mit diesem Bericht, daß es nur im Gedeihen von Industrie- und Handelsprofit das „Wohl des Volkes“ erblickt, dem gegenüber alles Störende zurückzutreten hat, ebenso wie die Interessen der Arbeiterschaft auch die Bedürfnisse des Staates. Doch dürfen wir uns mit dieser rein negativen Feststellung nicht begnügen, sondern mit um so größerem Nachdruck muß gefordert werden, daß endlich die Arbeitnehmer zur Beratung und Begutachtung aller öffentlichen und Wirtschaftsangelegenheiten herangezogen werden. Dazu muß gleichzeitig die Arbeiterschaft die Vorbereitungen treffen, um auch mit dem notwendigen Rüstzeug ausgestattet zu sein; denn sie muß ja nicht nur mit den Unternehmerkammern und deren aus-

gezeichnetem Apparat konkurrieren können, von ihr erwartet man vielmehr endlich eine wirklich das Allgemeinwohl und die Volkswirtschaft fördernde und schöpferisch beeinflussende Tätigkeit. Wir wissen, daß unsere Klasse auf diese ungeheure Aufgabe wenig vorbereitet ist, aber wir sind uns ebenso bewußt, daß wir in die entscheidende Epoche hineingekommen sind, da es von der Anspannung des ganzen Willens und aller Intelligenz im Lager der Unterdrückten abhängt, ob ein Aufstieg der Wirtschaft wie der Menschheit möglich ist. Darum muß von vornherein mit Zähigkeit, aber mit nicht geringerer **Großzügigkeit** zu Werke gegangen werden, wir dürfen unseren Aufgaben keinen zu engen Rahmen ziehen und darum dürfen auch keine Kräfte, keine Intelligenzen ungenutzt bleiben, die bereit sind, sich in den Dienst der Sache zu stellen. Auch hier gilt es, vom Gegner zu lernen.

:::

:::

:::

Die Eisenindustrie

Dipl.-Ing. Franz Eiermann, Bochum

I. Hochofen- und Hüttenbetriebe.

Überblickt man die geradezu unabhsehbare Fülle eiserner Bauten und eiserner Maschinen, die unerschöpfliche Menge eiserner Geräte, Werkzeuge und Bedarfsgegenstände in Haus und Hof, in Werkstatt und Fabrik, vom Ozeanriesen im Gewicht von fast 60 000 Tonnen bis herab zur Unruhfeder einer Damenarmbanduhr von nur 24 Tausendstel Gramm, so wird die alle übrigen Metalle weit überragende Bedeutung des Eisens für unser tägliches Leben, für Gewerbe und Industrie und letzten Endes für unsere gesamte Volkswirtschaft ohne weiteres verständlich.

Das Eisen ist eben ein Metall oder, da es sich hier um **technisches Eisen** handelt, richtiger eine **Legierung**, die je nach ihrer Zusammensetzung und Behandlung die verschiedensten, dem jeweiligen Verwendungszweck angepaßten Eigenschaften haben kann. Dabei hat das Eisen den Vorteil, in der Natur in unerschöpflicher Menge vorhanden zu sein; ist es doch nächst dem Aluminium von allen Metallen am Aufbau der Erdrinde mit 4,2 Prozent am meisten beteiligt, ja es sprechen sogar gewichtige Gründe dafür, daß das Magma, das glutflüssige Erdinnere selbst, im wesentlichen aus Eisen besteht.

Allerdings kommt gediegenes Eisen fast nur in Form des **Meteoreisens** in gegenwärtig ganz verschwindender Menge vor, und selbst dieses Eisen ist nicht rein, sondern stets nickel- oder kobalthaltig. Immerhin wurde in Urzeiten hinreichend Meteoreisen gefunden, um damit zum Beispiel in Indien eine blühende Eisenindustrie zu speisen. Die 17 Tonnen schwere Kutubssäule bei Delhi, ein Wunderwerk altindischer Schweißkunst, oder der in einer Stein- fuge in der großen Pyramide von Giseh gefundene, jetzt etwa 5000 Jahre alte eiserne Nagel sind uns altherwürdige Zeugen einer solchen Industrie.

Heute ist die Eisenerzeugung ausschließlich auf die **Eisenerze** angewiesen, das heißt chemische Verbindungen des Elements Eisen (Fe) vornehmlich mit Sauerstoff (O), Wasserstoff (H) und Kohlenstoff (C). Die Erze müssen Eisen in solcher Menge und in Begleitung nur solcher Beimengungen enthalten, daß ihre Verhüttung lohnend und durchführbar ist. Die Gegenwart, die noch über genügende Mengen hochwertiger Eisenerze verfügt, verhüttet fast ausschließlich die folgenden Eisenverbindungen:

1. Den **Magneteisenstein**, dessen deutsche Vorkommen im Harz, Thüringer Wald und Schlefien unbedeutend sind, während Schweden und Norwegen über reiche Lagerstätten von hervorragender Güte verfügen. Unsere Eisenerzeinfuhr aus diesen Ländern betrug 1920 2725 265 Tonnen.

2. Den **Koteisenstein** mit wertvollen Lagerstätten an Sieg, Bahn und Dill, bescheideneren im Sauerland, Thüringer Wald und Harz. Das Ausland besitzt Lagerstätten in Nordspanien (Einfuhr von dort 1920 585 000 Tonnen), Nordafrika, Rußland, England, Nordamerika, letzteres mit ungeheuren Erzlagern am Oberen See.

3. Den **Brauneisenstein**, der bei uns in Braunschweig sowie in bescheidenen Mengen als **Rasenerz** in der norddeutschen Tiefebene angetroffen wird. Als sogenannte **Minette** bildet er im Erzbecken von Briey (Nordfrankreich) das bedeutendste Eisenerzvorkommen Europas, dessen Ausläufer in Luxemburg und dem ehemaligen Deutsch-Lothringen noch hochansehnliche Erzmengen darstellen. (Die Einfuhr aus Frankreich einschließl. Elsaß-Lothringen belief sich 1920 auf 1183000 Tonnen, die aus Luxemburg auf 1331000 Tonnen.)

4. Den **Spateisenstein**, den man in dem schönen manganreichen Vorkommen des Siegerlandes in solcher Reinheit gewinnt, daß dort von alters her eine blühende Eisenindustrie anfällig ist. Die in Thüringen und dem Harz anstehenden Mengen sind gering, sehr erheblich dagegen die ebenfalls durch hohe Reinheit ausgezeichneten, altberühmten Erze in Steiermark, Kärnten und Krain. (Einfuhr aus Österreich und der Tschechoslowakei 1920 über 46000 Tonnen.)

Durch die Abtrennung Oberschlesiens und Elsaß-Lothringens hat Deutschland drei Viertel seiner Eisenerze verloren; es ist daher in großem Maßstabe auf Einfuhr angewiesen. Allerdings hat man die Abhängigkeit von der französischen Minette durch reichlichere Verwendung schwedischer und spanischer Erze erheblich einschränken können.

Die **Aufbereitung** der Erze besteht, soweit sie überhaupt erforderlich ist, teils im Rosten, das ist Erhitzen unter Luftzutritt, wobei ein Teil des beigemengten, schädlichen Schwefels sowie zum Beispiel beim Spateisenstein die Kohlen säure ausgetrieben wird, welche hier etwa ein Drittel des Versandgewichts ausmacht, teils im Waschen oder in magnetischer Anreicherung der hierfür geeigneten Erze sowie endlich im Britettieren oder Zusammenfritten mulmiger, pulverförmiger Erze, die andernfalls den Hochofen verstopfen würden.

Die glanzvolle technische Entwicklung, welche die Eisenerzeugung namentlich in den letzten Jahrzehnten genommen hat, kann in dem knappen Rahmen des vorliegenden Aufsatzes nur in ihren strahlenden Höhepunkten beleuchtet werden. War man in den Ursprüngen der Eisenerzeugung, wie sie noch heute zum Beispiel im Innern Afrikas angetroffen werden, in der glücklichen Lage, in einfachen Grubenfeuern aus reinen Erzen mit Holzkohle Weicheisen und Stahl in vorzüglicher Beschaffenheit als sogenannte „Luppen“ von etwa 25 kg Gewicht herzustellen, so führte die weitere Entwicklung über die ebenfalls grubenartigen **Rennfeuer**, deren man allein im Jura 230 aufgedeckt hat, sowie die bereits schachtofenartigen **Stüd-** oder **Wolfsböfen** hinauf zum **Hochofen**.

Höhe und Leistungsfähigkeit neuzeitlicher Hochofenanlagen machten die Verwendung der wenig druckfesten und ungemein kostspieligen Holzkohle technisch und wirtschaftlich natürlich längst unmöglich; an ihre Stelle trat der praktisch in unbegrenzter Menge verfügbare Koks. Mit dem Anwachsen der Ofenhöhe — heute 30 Meter und darüber — änderten sich allerdings auch die chemischen Vorgänge im Ofeninnern derart, daß man nicht mehr weiches Schmiedeeisen oder Stahl mit rund 0,1 bis 1 Prozent Kohlenstoff erhielt,

sondern ein sprödes Eisen, mit dem man anfänglich nichts Rechtes zu beginnen wußte und das höchstens zum Gießen von Kanonenkugeln und Ofenplatten verwendbar schien. Es ist das sogenannte **Roheisen**, das heute je nach der Leitung des Betriebes als **Gießereiroheisen** gewonnen wird, um in den meist örtlich getrennt liegenden Eisengießereien zwecks Erzeugung gußeiserner Gegenstände in Kupolöfen umgeschmolzen und vergossen zu werden, oder aber — und das sind etwa 80 Prozent der Roheisenerzeugung — um als **weißes Roheisen** als Ausgangsstoff für die Erzeugung von **schmiedbarem Eisen** zu dienen.

Das Roheisen enthält nämlich im allgemeinen gegen 4 Prozent Kohlenstoff, welcher im Gießereiroheisen teilweise in Form von Graphitblättchen ausgeschieden und damit die Ursache der grauen Farbe ist, während er im Weißisen vollständig gelöst ist. Dieser Kohlenstoff gibt dem Eisen in der Hauptsache seine so außerordentlich verschiedenen Eigenschaften; er muß, falls schmiedbares Eisen erzeugt werden soll, bis auf einen angemessenen Rest entfernt werden. Jedes der im folgenden erwähnten, diesem Zweck dienenden **Frischverfahren** stellt einen Fortschritt von außerordentlich praktischer und wirtschaftlicher Bedeutung dar.

Hatte man bis zum Ende des 18. Jahrhunderts Roheisen nur durch wiederholtes Umschmelzen im Holzkohlenfeuer frisch können, wobei der im Eisen zu reichlich enthaltene Kohlenstoff sich teilweise mit dem Sauerstoff der Luft verband und in die Verbrennungsgase übergang, so machte 1784 die Erfindung des Londoner Eisenhändlers **Henry Cort** dem infolge des Holzkohlenbedarfs bedrohlichen Hinsterben der Wälder durch die weltbewegende Erfindung des **Puddel- oder Flammofens** ein Ende. Dieser Ofen gestattet, da er durch Anordnung einer gesonderten Feuerung das Schmelzgut vom Brennstoff trennt, also vor der Aufnahme schädlicher Beimengungen schützt, die Anwendung von Stein- oder Braunkohle. Die Entkohlung des Eisens wird hierbei durch eine auf dem Eisenbade schwimmende sauerstoffreiche Schlackenschicht sowie durch die Verbrennungsgase selbst erreicht. Stahl oder — bei weitergetriebener Entkohlung — weiches Schmiedeeisen werden in teigiger Form unter beständigem Rühren (Puddeln) als „Luppen“ gewonnen, die man unter dem Dampfhammer oder der Preßwasserpresse zusammenschweißt, wie denn dieses Eisen infolge seiner feinverteilten Schlackeneinschlüsse überhaupt zu Schweißarbeiten besonders geeignet ist. Es trägt aus diesem Grunde den Namen „**Schweißisen**“.

Der Flammofen Cort's übertraf die Leistungsfähigkeit der bis dahin üblichen Frischfeuer um etwa das Siebenfache und hatte eine bedeutende Steigerung der Erzeugung zur Folge, die besonders England zugute kam, welches so glücklich war, die geeigneten Erze und Kohle in unmittelbarer Nachbarschaft zu besitzen. Der außerordentliche Erfolg dieser Erfindung wurde jedoch noch weit in den Schatten gestellt durch **Henry Bessemer**, einen Bronzefarbenhersteller aus London, welcher auf den kühnen Gedanken kam, Luftströme durch flüssiges Eisen zu blasen und so den darin enthaltenen Kohlenstoff zu verbrennen. Bessemer hatte bei seinen Versuchen, die er mit einem birnenförmigen, mit sauren Steinen ausgefütterten eisernen Gefäß anstellte, das fabelhafte Glück, das für diesen Zweck einzig geeignete, siliziumreiche englische Roheisen zur Verfügung zu haben. Der Erfolg war so gewaltig wie die

Rühmtheit dieser Tat. Die **Bessemerbirne** bewältigte in 20 Minuten die viertägige Leistung eines Puddelofens. Den Nutzen hatte wiederum England, das sich fast im Alleinbesitz der für das Verfahren geeigneten Erze befand und nun einer beispiellosen industriellen Blüte entgegeneilte.

Die deutsche Eisenindustrie drohte in diesem ungleichen Kampfe zu erliegen und mußte 1848 vom Deutschen Zollverein durch einen Schutzzoll auf Eisen gestützt werden. Da griff ein schwächtiger Londoner Student, **Sidney G. Thomas**, im Jahre 1878 in das Rad der Weltgeschichte ein, indem er vorschlug, statt der sauren Ausfütterung der Birne eine solche aus **basischen** Steinen zu nehmen. Er wählte hierzu Dolomit, dessen Kaltgehalt im Verein mit einem besonderen Kaltzuschlag die beim Frischen phosphorhaltiger Erze entstehende Phosphorsäure zu einer wertvollen Schlacke (**Thomaschlacke**) bindet. Diese stellt in Form des **Thomasmehls** ein hervorragendes Düngemittel dar. Mit einem Schlage gewannen jetzt die größtenteils hochphosphorhaltigen und bis dahin fast wertlosen Erze des Festlandes, insbesondere die **Minette**, eine vorher kaum geahnte Bedeutung. Die Eisenindustrie des Festlandes nahm jetzt — sehr zum Schaden Englands — einen glänzenden Aufschwung.

Für Roheisen zwischen 0,1 bis 0,5 Prozent Phosphorgehalt, das weder für das Bessemer- noch das Thomasverfahren brauchbar ist, erwies sich der **Siemens-Martin-Ofen** als geeignet, ein Flammofen mit Gasfeuerung und Wärmespeichern für die Vorwärmung von Gas und Verbrennungsluft, dessen außerordentliche Hitze ihn auch besonders zum Einschmelzen von Schrott geeignet macht. An die Seite des schon seit 1730 geübten Umschmelzens im **Liegelofen** nach **Huntsman** trat in neuester Zeit der ebenfalls zur Erzeugung hochwertigsten schmiedbaren Eisens mit bestem Erfolg benutzte **elektrische Ofen** in seinen verschiedenen Ausführungsformen. Abarten der genannten Verfahren gibt es neuerdings in großer Zahl.

Die Tatsache, daß das vom Hochofen kommende weiße Roheisen am besten anschließend in flüssigem Zustande im **Stahlwerk** gefrischt wird, läßt es als selbstverständlich erscheinen, daß fast allen Hochofenwerken unmittelbar Stahlwerke angegliedert sind, an die sich wiederum aus wärmewirtschaftlichen und sonstigen Gründen in der Regel **Walzwerke**, **Preß- und Hammerwerke**, **Stahlgießereien** und **Drahtziehereien** anschließen. Das Großunternehmen ist in der Gegenwart die wirtschaftlich und technisch folgerichtige Form im Eisenhüttenwesen; man könnte sie im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit mit dem Auslande als die einzig mögliche Lösung bezeichnen.

Die in solchen Anlagen zu verarbeitenden Rohstoffmassen bedingen die Lage der Werke mit Rücksicht auf möglichste Ersparnis an Frachten; wir finden die eisenerzeugende Industrie daher mit verschwindenden Ausnahmen an den Gewinnungsstätten des Erzes oder der Kohle selbst, vornehmlich also in **Rheinland-Westfalen**, **Schlesien**, **Siegerland**, **Kreis Wehlar**, **Hessen-Nassau** und im **Saargebiet**. Einige Werke haben sich auch an den kleineren deutschen Erzvorkommen angesiedelt. Insgesamt verfügt Deutschland jetzt noch ohne **Saargebiet** über rund 230 Hochofen.

Hochofen- und Eisenhüttenwerke stellen sich den größten industriellen Anlagen würdig an die Seite. Es ist schwer, sich von der eindrucksvollen Größe eines solchen Riesenwerkes eine einigermaßen zutreffende Vorstellung

zu machen. Allein die Gleisanlagen, die Verlade-, Lager- und Transporteinrichtungen müssen durch ihre Ausdehnung, Anzahl und technische Durchbildung Staunen erregen, sind doch in einem Werke mit 10 Hochofen täglich etwa 15 Eisenbahnzüge von je 55 15-Tonnen-Wagen mit Erzen, Koks und sonstigem Bedarf den Hochofen zuzuführen. An die gewaltigen Hochofen mit ihren Winderhitzern, Schrägaufzügen, Gasreinigern und Gießhallen schließen sich noch die zahlreichen, mächtigen Gebäude an, in denen die vielen angegliederten Betriebe untergebracht sind, deren jeder an sich schon die Ausmaße eines Großunternehmens zu erreichen pflegt. Daß der großartige Anblick eines so machtvoll sich weithin dehnenden Werkes mit den aus ihm aufsteigenden Dampf- und Qualmmassen, den zahllosen Rauchfahnen der mächtigen Schornsteine und den mannigfach sichtbaren Feuererscheinungen den Laien überwältigt und auch dem Pinsel des Malers dankbare Aufgaben in Fülle stellt, wird jeder zugeben müssen, der sich einmal diesen fesselnden Eindrücken hat hingeben können.

Die allgemeine wirtschaftliche Not, die ungeheuerliche Steigerung der Löhne, der Rohstoffkosten und sonstigen Ausgaben sowie der immer schärfere Wettbewerb mit dem Auslande führten unter weitgehender Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse zur Anwendung sparsamster Betriebsweisen und sehr erheblicher Einschränkung der überaus großen Wärmeverluste, die man früher namentlich dadurch erlitt, daß das etwa zu einem Drittel aus brennbaren Bestandteilen zusammengesetzte Gichtgas ungenutzt in die Atmosphäre entwich. Heute treibt es durchweg Großgasmaschinen mit Tausenden von Pferdekraften, heizt Kessel oder verbrennt nutzbringend in Öfen, so daß manche großen Hüttenwerke in der Lage sind, über ihren eigenen, recht ansehnlichen Bedarf hinaus noch elektrische Energie für einen weiten Umkreis zur Verfügung zu stellen.

Die Bedeutung der Eisenhüttenindustrie mag noch durch ein paar Zahlen belegt werden: Unsere Ausfuhr betrug 1920 an Roheisen 77 824 Tonnen (gegen 782 911 Tonnen im Jahre 1913), worunter 26 185 Tonnen nach dem Saargebiet und 11 250 Tonnen nach Österreich an der Spitze stehen, während Belgien, Schweden, die Niederlande, Dänemark, Frankreich, die Schweiz, die Tschechoslowakei u. a. in absteigender Linie folgen. Dieser Ausfuhr stand 1920 eine Einfuhr von rund 98 000 Tonnen gegenüber, während bereits 1921 die Ausfuhr das Dreifache der Einfuhr darstellte. Im letzten Friedensjahr — 1913 — machte sie fast das 6,5fache aus, ein Beweis für den hervorragenden Geschäftsgang jener Zeit. Es wurden im einzelnen ausgeführt:

	Tonnen	Tonnen
Rümpel, Rohblöcke, Rohluppen, Platinen, Ziegelstahl in Blöcken	20533	(Einfuhr 34098)
Träger	20731	(= 44112)
Form- und Stabeisen	440721	(= 34348)
Grobbleche	148518	(= 12846)
Walzdraht (roh)	9475	(= 12454)
Gezogener Draht	36316	(= 1485)
Röhren (roh)	31555	(= 1955)
Schienen	117804	(= einschl. Schwellen 16428)

Wie sich die Entwicklung in der Zukunft gestalten wird, ist jetzt, wo unser gesamtes wirtschaftliches Gedeihen in entscheidender Weise von dem Ausgang

des Kampfes an der Ruhr abhängt, nicht vorauszusagen. In jedem Falle wird der Stand unserer Eisenindustrie dem Auslande gegenüber in der Zukunft recht schwer sein. Es ist ferner zweifelhaft, ob unsere Wissenschaft den Vorsprung, den wir in technischer und manch anderer Beziehung für uns in Anspruch nehmen konnten, künftig wird aufrechterhalten können, da die für Forschungen zur Verfügung stehenden Mittel sehr bescheiden sind. Es besteht die sehr ernste Gefahr, daß namentlich Amerika, das seine Institute mit sehr reichen Mitteln ausstattet, uns in absehbarer Zeit den Rang ablauft. In bezug auf den Umfang der Roheisen- und Stahlerzeugung steht Amerika seit 1890 mit nur kurzer Unterbrechung an erster Stelle und übertraf 1913 seinen schärfsten Wettbewerber Deutschland schon um mehr als die Hälfte.

Es wird Deutschlands Aufgabe sein, durch wohlorganisierte Qualitätsarbeit auf dem Wege der normalisierten Massenfertigung, durch Güte und Zuverlässigkeit seiner Erzeugnisse bei tunlichst wohlfeiler Herstellung sich einen guten Markt im Auslande zu sichern. Nicht „billig und schlecht“, wie Reuleaux, der Professor an der Berliner Kgl. Gewerbeakademie, 1876 in seinen Ausstellungsberichten von Philadelphia aus warnend die deutsche Arbeit nannte, sondern „preiswert und hervorragend“ wird das Zeichen sein müssen, unter dem wir unseren Erzeugnissen den Weltruf erhalten können, den wir bisher besaßen.

Zur Lage der Seeschifffahrt

Lonh Sender, Frankfurt a. M.

War die Schifffahrt schon stets das exakteste Barometer der Weltwirtschaftslage, so ist sie auch heute ein getreues Spiegelbild dafür, wie schwer es der kapitalistischen Welt wird, die Liquidation des Krieges durchzuführen. Ein doppeltes macht sich bei ihr fühlbar: Zunächst die Zerreißung der weltwirtschaftlichen Beziehungen, ihre Störung durch die im Kriege hervorgerufene Beseitigung durch die Entwicklung gewordener internationaler Arbeitsteilung und die Verminderung des Welthandels überhaupt, daneben aber auch die Planlosigkeit in der Schiffbauindustrie selbst, die dazu führte, daß im Wettbewerb der Kriegszeit in kürzester Frist ein so ungeheuer großes Maß neuer Tonnage hergestellt worden ist, das selbst ein ungestörter normaler Handel nicht hinreichend hätte beschäftigen können. Auf diesem Gebiet kam die Anarchie kapitalistischer Produktion und Wirtschaft am stärksten zum Ausdruck, sind die Folgeerscheinungen am schwersten zu überwinden.

So stand denn auch das verflossene Jahr für Reedereien und Werften noch im Zeichen der Krise. Ein Blick auf die Entwicklung des internationalen Handels allein gibt schon einen Teil der Erklärung. Wies doch zum Beispiel Frankreich einen bedeutenden Rückgang der Ein- und Ausfuhr auf, ebenso zeigte der englische Handel einen scharfen Rückgang, der inzwischen wohl durch die Kohlenausfuhr nach Deutschland seit der Besetzung des Ruhrreviers etwas gemindert sein dürfte. Im gesamten ist das Ergebnis für 1922 für England wohl besser als das von 1921, blieb aber hinter dem Vorkriegsergebnis sehr wesentlich zurück. Besonders gesunken ist die Ausfuhr der Niederlande, die ja auf den Handel mit Deutschland besonders stark angewiesen sind. Die nordischen Staaten weisen Ende des vorigen und Anfang

dieses Jahres gleichfalls starke Rückgänge auf und selbst die Ausfuhr der Vereinigten Staaten blieb im Jahre 1922 stark hinter derjenigen von 1921 zurück, während sich Japan von seiner schweren Wirtschaftskrise etwas erholt hat und insbesondere für seine Seidenausfuhr guten Absatz fand.

Während die hochvalutarischen Länder ohne genügende Absatzmöglichkeit blieben, ging auf der andern Seite die Kaufkraft der valutaschwachen Staaten trotz vorhandenen Bedarfs weiter und ständig zurück. Erschwerend kam für den internationalen Handel die stete Währungschwankung und damit verbundene Unmöglichkeit exakter Kalkulationen hinzu. Nach Schätzungen beträgt der Welthandelsverkehr zurzeit höchstens zwei Drittel seines Vorkriegsumfanges und für die Beförderung dieser verminderten Warenmengen stand eine während des Krieges gewaltig vergrößerte Welttonnage zur Verfügung. Nach der Statistik von Blohds Register betrug die Welthandelsflotte

1914: 45408877 Bruttoregister-tonnen 1921: 58846325 Bruttoregister-tonnen

1922: 61842952 Bruttoregister-tonnen.

was einer Vermehrung im Jahre 1922 gegen 1914 um 15 939 075 Bruttoregister-tonnen gleichkommt. Hierbei mag wohl berücksichtigt werden, daß ein Teil dieser Schiffe nicht mehr als wettbewerbsfähig zu betrachten und des Alters wegen auszurangieren ist, während ein Teil der rasch erstellten amerikanischen Tonnage gleichfalls aus der Konkurrenz ausgeschlossen werden kann. Kann daher an der insgesamt rund 15 Millionen Mehrtonnage ein erheblicher Abzug vorgenommen werden, so bleibt der überschüssige Rest immer noch eine außerordentlich starke Belastung des Frachtenmarktes, weil er stark auf die Frachtraten sowohl wie auf den Wert der Schiffe drückt. Ein planmäßiges internationales Zusammenwirken, verbunden mit einem Abwracken der alten und überflüssig gewordenen Tonnage, hätte die Krise wohl mindern, den vorhandenen Schiffsraum — unter Bereithaltung einer bestimmten Reserve — den tatsächlichen Bedürfnissen anpassen, vor allem aber auch den intensiven Neubau zurückhalten können; aber gerade auf diesem Gebiete offenbart sich, wie widersinnig für die allgemeine Wirtschaftsvernunft das Streben des nationalen Kapitalismus ist, sich stark und unabhängig von den anderen nationalen Kapitalismen zu machen und sich darum auf eigene Produktion, eigene Transportmittel zu stützen, während sich doch schon längst immer deutlicher werdend zeigt, wie in der Periode des höchstentwickeltesten Kapitalismus dieser den engen nationalen Rahmen sprengt, die internationale Verflechtung in den Hauptindustriezweigen immer inniger wird, so daß die Aufrechterhaltung des Rahmens der Nationalwirtschaft mehr und mehr zur Fiktion mit durchsichtigem sozialem Zweck wird.

Der Widersinn des herrschenden Regimes kommt besonders deutlich in der deutschen Seeschifffahrt resp. dem deutschen Schiffbau zum Ausdruck. Da Deutschland durch das Kriegsende der größte Teil seiner Handelsflotte geraubt wurde und diese an die Ententestaaten ausgeliefert werden mußte, die aber ihrerseits diese Tonnage durch ihr eigenes Zubiel an Schiffsraum gar nicht verwerten konnten, hat es in den Nachkriegsjahren auf das nachdrücklichste den Schiffbau betrieben und zugleich mit hoher Valuta einen Teil derjenigen Schiffe zurückgekauft, die es auf Grund des Friedensvertrages vorher ausgeliefert hatte. Das Aufbauprogramm der deutschen Flotte hatte zum Ziel, ein Drittel seiner Schiffsverluste wiederherzustellen. Dieser Wieder-

aufbau indessen sollte sich im wesentlichen mit Reichsmitteln vollziehen, die den Reedern aus dem Reedereiabfindungsvertrag zur Verfügung gestellt wurden. Durch die stets und immer rapider fortschreitende Geldentwertung, ebenso aber auch durch die exorbitant und ganz unverhältnismäßig in die Höhe getriebenen Rohmaterialpreise speziell der Schwerindustrie wurde jedoch die ursprünglich zur Verfügung gestellte Summe von 12 Milliarden zur Durchführung des Programms völlig unzureichend. Darauf hat die Schiffbau-Treuhandbank, als Sachwalterin der Interessen der Reeder und Werften, das vertraglich vorgesehene Schiedsgericht angerufen, durch das den Reedern als weitere Beihilfe des Reiches zur Fertigstellung der Bauten die Summe von 18 Milliarden zugesprochen worden ist, ein Betrag, der allerdings seltsamerweise dem Reichstag noch nicht zur Bewilligung unterbreitet worden ist. Zugleich hat der Schiedsspruch den Reedern die Verpflichtung auferlegt, 25 Prozent des Mehrpreises der Schiffe aus eigenen Mitteln aufzubringen. Es wird natürlich nicht leicht sein, nachzuprüfen, ob und inwieweit dieses Viertel Anteil tatsächlich von den Reedereien getragen wird, insbesondere wenn man berücksichtigt, daß die Verbindung der westlichen Schwerindustrie mit der deutschen Seeschifffahrt und den Werften stark in der Entwicklung befindlich ist und so durch die hohe Preisgestaltung im Schiffsbau Stahl und anderen Materialien der Beitrag tatsächlich nur von einer Tasche in die andere, von der Kasse des einen Konzernwerks in die des andern wandert.

War so auf der einen Seite die deutsche Seeschifffahrt durch den Krieg am stärksten betroffen, so ist sie es doch auch wiederum, die aus den besonderen Verhältnissen der deutschen Finanz- und Wirtschaftsentwicklung Vorteil zog. In dem Bericht der Hamburger Handelskammer für das vergangene Jahr wird gegeben, daß die deutsche Schifffahrt von der schwierigen Weltlage dadurch weniger betroffen ist, daß sie zu einem Teil noch mit geringeren Unkosten zu rechnen habe. Diese günstigere Position ist zurückzuführen auf die Entwertung der Mark und speziell auch auf die bedeutend niedrigeren Löhne für die deutschen Besatzungen. So konnte die deutsche Flotte die des Auslandes unterbieten und das Jahresergebnis ist denn auch ein recht günstiges zu nennen. Genaue Zahlen über den heutigen Bestand der deutschen Flotte liegen bedauerlicherweise noch nicht vor, nach vorsichtiger Schätzung wird angenommen, daß die deutschen Reeder mit einer Tonnage von

2,2 Millionen Bruttoregistertonnen in das neue Jahr

eingetreten sind. Hemmend für die Fortentwicklung und die Wiedereroberung alter Märkte kommt in Frage, daß Deutschland noch mit einer Reihe von Staaten in vertragslosem Zustand lebt und ihm durch die Erhebung besonderer Steuern große Schwierigkeiten bereitet, die jedoch im verflossenen Jahre von Amerika aufgehoben wurden, auch Australien hat seine Häfen wieder geöffnet und ebenso ward das Schwarze Meer der deutschen Schifffahrt freigegeben. Dennoch war der Jahresabschluß der großen Reedereien ein durchaus günstiger zu nennen. Ebenso zeichnete sich die Fortentwicklung sowohl durch eine Reihe von Neugründungen, wie durch Kapitalerhöhungen bei bestehenden Gesellschaften ab. Letztere würden natürlich wesentlich höher gewesen sein, wenn nicht die erwähnten 18 Milliarden aus den Taschen des Reiches aufgebracht worden wären. Insgesamt wurden im Jahre 1922 in der Schifffahrt 1 416 207 000 Mk. investiert; davon entfielen 203 305 000 Mk.

Der Seeverkehr in 18 deutschen Seehäfen im Januar 1923

Häfen	Seeschiffe überhaupt				Davon						Zahl der angekomm. u. abg. Schiffe nach Flaggen								
	angekommen		abgegangen		beladen		Küsten-Verkehr	Ausl. ¹	Dampfer	Deutsche Flagge	deutsche	britische	dänische	französische	niederländische	norwegische	schwedische	nordamerikanische	sonstige
	Zahl	1000 M.R.Z.	Zahl	1000 M.R.Z.	angef.	abgeg.	in Hundertteilen des Raumgehalts	Belastung	Küsten-Verkehr	Dampfer									
					angef.	abgeg.													
Ostsee:	833	324,4	754	320,1	90,5	77,3	12,4	87,6	95,0	58,3	1114	7	253	—	6	21	141	—	45
Rönigsberg . . .	38	15,9	72	27,7	96,5	61,2	46,7	53,3	93,7	80,5	96	—	3	—	4	—	—	—	7
Ewinemünde . . .	25	2,1	19	4,6	42,7	9,3	53,4	46,6	78,5	99,1	43	—	—	1	—	—	—	—	—
Stettin . . .	114	61,0	96	48,5	85,4	42,6	20,2	79,8	93,7	63,2	160	2	17	—	2	10	8	—	11
Stolzenhagen ² . . .	31	16,1	21	13,0	92,7	5,9	17,1	82,9	87,8	62,3	41	1	5	—	1	2	—	—	2
Sabnis ³ . . .	84	98,9	82	98,1	98,4	99,9	1,2	98,8	98,7	51,3	96	—	—	—	2	68	—	—	—
Rostock ⁴ . . .	126	72,0	119	73,8	96,7	97,1	2,1	97,9	99,4	42,3	141	—	104	—	—	—	—	—	—
Lübeck . . .	158	31,4	150	27,2	69,2	83,4	22,1	77,9	86,5	60,2	201	—	19	—	2	2	60	—	24
*Riel . . .	138	16,7	135	16,4	90,6	86,1	14,5	84,9	89,1	84,0	223	4	43	—	2	—	—	—	1
Flensburg . . .	119	10,3	60	10,8	63,1	20,6	26,9	73,1	87,1	72,7	113	—	62	—	1	—	3	—	—
Nordsee:	1964	1693,9	2052	1667,4	89,7	74,9	11,3	86,7	94,5	42,3	2898	474	147	31	162	136	31	61	76
*Cuxhaven . . .	72	15,1	63	6,4	100,0	17,6	1,5	54,9	96,5	93,2	133	2	—	—	—	—	—	—	—
*Hamburg . . .	1072	1145,5	1165	1107,4	89,0	81,8	7,2	92,5	94,9	36,0	1379	360	129	29	142	79	22	36	61
*Altona . . .	157	41,7	168	44,6	92,4	16,6	21,6	57,3	93,4	58,2	293	23	—	—	3	2	—	—	4
*Bremerhaven . . .	75	111,0	94	130,4	97,0	76,9	5,8	92,4	99,4	20,7	110	32	4	—	1	9	—	13	—
*Geestmünde . . .	187	17,4	155	15,5	74,0	10,1	22,2	5,3	86,8	99,8	341	—	—	—	—	—	—	—	1
Bremen . . .	235	237,6	222	229,1	93,0	86,6	22,5	77,5	93,4	58,5	338	44	8	2	18	24	5	12	6
Brahe . . .	10	13,2	8	12,4	100,0	0,7	4,0	96,0	96,3	22,3	10	2	—	—	2	—	—	—	4
*Nordenham . . .	43	29,5	53	29,6	81,5	41,2	19,9	73,3	95,0	59,0	84	4	—	—	1	5	2	—	—
*Emden . . .	113	82,9	124	92,0	80,9	25,3	33,2	65,6	84,1	83,3	210	7	6	—	14	—	—	—	—
Insgesamt	2797	2018,3	2806	1987,5	89,8	75,3	11,5	86,8	94,6	44,9	4012	481	400	31	168	157	172	61	121
Monatsdurchschnitt 1913 . . .	4882	2579,1	4930	2564,1	92,5	70,8	15,0	83,8	92,4	60,2	6623	819	810	29	332	287	736	1	175
Zu (+) } nahme Ab (-) } v. J. . .	-43	-22	-43	-23	-24	-18	-41	-19	+16	-20	-39	-41	-51	+7	-46	-45	-77	.	.

¹ Hierzu tritt bei den mit * versehenen Häfen noch der Hochseefischereiverkehr. ² Einschließlich Pragwa. ³ Einschließlich Warnemünde. ⁴ Berechnet für die absoluten Zahlen des Gesamttraumgehalts.

Zur Lage der Seeschifffahrt

auf Neugründungen und 1 212 902 000 Mk. auf Kapitalerhöhungen. Auf die einzelnen Gewerbestarten verteilt sich die Gesamtsumme wie folgt:

Schiffahrt:	13 Neugründungen	mit 167 005 000 Mk.
	40 Kapitalerhöhungen	= 1 032 052 000 "
Schiffbau:	8 Neugründungen	= 36 300 000 "
	22 Kapitalerhöhungen	= 1 808 500 000 "

Der deutsche Seehafenverkehr ist wieder ein sehr reger geworden und hat nahezu die Höhe der Vorkriegszeit erreicht. Nach den letzten vorliegenden Ziffern vom Januar 1923 blieb der Verkehr nach der Zahl der Schiffe um etwa zwei Fünftel, nach ihrem Rauminhalt sogar nur um etwa ein Fünftel gegen den Monatsdurchschnitt des Vorkriegsjahres 1913 zurück. Einen größeren Unterschied wies jedoch der Anteil der deutschen Flotte an diesem Verkehr auf; denn während die deutsche Flagge im Monatsdurchschnitt 1913 etwas mehr als drei Fünftel der Gesamttonnage betwältigen konnte, entfiel auf sie im Januar 1923 noch bei weitem nicht die Hälfte. Wie sich das Bild im einzelnen gestaltet, geht aus der beigegebenen Tabelle hervor.

Es läßt sich heute schwer abschätzen, wie die Lage der deutschen Reedereien sich im kommenden Wirtschaftsjahr gestalten wird. Die Krise jedoch, die sich heute bereits deutlich in der deutschen Wirtschaft abzeichnet, wird keinesfalls ohne Einfluß auf die Schiffahrt bleiben. Denn auch hier wird sich wiederum eine zwiefache Wirkung zeigen: Die sich bereits durch Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit geltend machende Wirtschaftskrise, verursacht durch die Annäherung und zum Teil bereits die Überschreitung der deutschen Warenpreise an die Weltmarktpreise, bringt eine Verminderung der zu verladenden Warenmengen. Zugleich aber hat die Erhöhung des deutschen Preisniveaus auch einen Teil des Vorsprungs illusorisch gemacht, den die deutsche Schiffahrt als Folge des Unterschieds zwischen innerem und äußerem Wert der Mark hatte. Man wird darum mit einer schwierigen Lage der in der Seeschiffahrt und den Werften beschäftigten Arbeiterschaft zu rechnen haben, da wie in allen Industrien auch hier, und hier ganz besonders, sich das Streben geltend machen wird, durch Lohnabbau die Konkurrenzfähigkeit herzustellen. Diesen abzuwehren, wird im Zeichen der allgemeinen Wirtschaftskrise sehr schwierig sein.

Arbeiter und Angestellte werden so auch in diesem Industriezweig zuerst und am empfindlichsten alle Stöße der Wirtschaftsschwankungen auszuhalten haben und sie ziehen daraus nur die richtige Lehre in der Erkenntnis, daß aus der tatsächlich bestehenden weltwirtschaftlichen Verbundenheit die notwendigen letzten Konsequenzen gezogen werden. Es wäre freilich eitel Hoffnung, diese Tat von unseren Kapitalisten zu erwarten.

Das „Arbeiterrecht im Betrieb“

erscheint vorerst nicht mehr als besonderes Heft, sondern vierteljährlich als ein in sich abgeschlossener Teil inmitten der in Heftform herausgegebenen Betriebsräte-Zeitschrift. Die vorliegende Nummer der B.-Z. enthält zum Beispiel 16 Seiten Text und weitere 16 Seiten als Arbeiterrechtsbeilage. Noch in der letzten Nummer batem wir unsere Leser, die einzelnen Hefte der B.-Z. nicht nur zu lesen, sondern auch **sorgsam aufzubewahren**. Beim Einband jedes Jahrgangs der B.-Z. können die einzelnen Beilagen des Arbeiterrechts wie bisher eine gemeinsame Zusammenfassung am Schluß des gebundenen Jahrgangs finden.