

Dresdner Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes

Abonnementpreis mit der tägl. Unterhaltungsbeilage Leben, Wissen, Kunst sowie Frauenwelt und Jugend einschließlich Bringerlohn monatlich 80 Pf. Durch die Post bezogen vierteljährlich M. 2.75, unter Kreuzband für Deutschland und Österreich-Ungarn M. 5.—. Erscheint tägl. mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Redaktion: Wettinerplatz 10. Tel. 26 261.
Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr.
Expedition: Wettinerplatz 10. Tel. 26 261.
Geschäftszeit von 8 Uhr morgens bis 7 Uhr abends.

Insertats werden die 6spaltigen Zeitzeile mit 80 Pf. berechnet, bei dreimaliger Wiederholung wird Rabatt gewährt. Vereinskonzesse 25 Pf. Inserate müssen bis spätestens 1/10 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im voraus zu bezahlen. — **Telegramm-Adresse:** Dresdner Volkszeitung.

Nr. 210.

Dresden, Mittwoch den 10. September 1913.

24. Jahrg.

Das Marineluftschiff L 1 wurde in der Nähe von Helgoland vernichtet, 16 Menschen sind der Katastrophe zum Opfer gefallen.

Die Nichtigkeitsbeschwerde des Wärders Kunzschad wurde als unbegründet zurückgewiesen.

Aus Spanien werden Unwetterkatastrophen gemeldet.

In Tokio fand abermals eine antichinesische Demonstration statt.

Die streikenden Kapfhaarbeiter in Oahu haben glänzende Erfolge errungen.

In Breslau ist ein Konflikt zwischen Bergleuten und Krankenkassen ausgebrochen.

Die Innungen unter der Fuchtel der Unternehmerverbände.

Bestigter denn je ruft das organisierte Unternehmertum — voran die Handwerksmeister — nach Unterdrückung der Arbeiterorganisationen. Da ist es besonders interessant, zu sehen, wie das Unternehmertum selbst sich organisiert und wie es sein Ziel zu erreichen sucht.

Das Handwerkerorganisationsgesetz von 1897 hat mit dem Privileg der zungangsweisen Organisation dem Kleinverdienstlichen Unternehmertum auch manche Enttäuschungen gebracht. Die Hoffnung auf eine erträumte Zungangsherrschaft konnte nicht in Erfüllung gehen. Unter dem Eindruck dieser Enttäuschungen wurden im Laufe der Jahre, als die aufstrebende Arbeiterbewegung sich schärfer bemerkbar machte, Arbeitgeberverbände gegründet; sei es im Gegensatz zu den bestehenden Innungen, sei es im Anschluss an sie oder geradezu aus ihnen heraus. Aber auch umgekehrt wurden Innungen im Anschluss an Arbeitgeberverbände ins Leben gerufen. Diese Bemühungen um die beste Organisationsform gingen aber nicht ohne Reibungen, lebhaftes Auseinandergehen und tiefgehende Familienzwistigkeiten in den Handwerkerkreisen vor sich. Die Innungen fürchteten vielfach in neu entstehenden Arbeitgeberverbänden gefährliche Konkurrenten. Ihre Befürchtungen wurden verstärkt, da tatsächlich die Arbeitgeberverbände im ersten Augenblick die Hoffungslosigkeit der Innungen aus dem Wege zu räumen oder wenigstens als völlig bedeutungslos hinzustellen suchten. So sollten besonders die Zungangsinnungen bei der Regelung des Submissionswesens und gegen Diebstahlentwürfe geschützt werden, weil Strafen nicht zu erzwingen und beschlossene Verbote nicht zu umgehen seien. Auch mit der Pflege des Gemeingeistes, mit der Aufrechterhaltung der Standesehre u. a. sollte es sehr hapern, und zwar besonders infolge des in dem Gesetz von 1897 enthaltenen Verbotes der Festsetzung bestimmter Preise für Waren oder Leistungen. Schädlich sollte auch sein, dass die Gesellen nicht zur Beitragszahlung — an die Innungen — herangezogen seien. Auf genossenschaftlichem Gebiete hätten die Innungen völlig verlagert, und selbst die Pflege des Lehrlings- und Fachschulwesens liege vielfach im argen. Als Schutzwall aber gegen die „Machtgelüste der organisierten Arbeiterschaft“ kämen sie gar nicht in Frage, schon weil sie sich, trotz Zungangsverbänden und allgemeinen Handwerker- und Mittelstandsvereinigungen, nicht ebenso zentralistisch vereinen könnten wie die Arbeiter in ihren Gewerkschaften. Es sei vor allem unmöglich, bei Streiks und Ausperrungen nach freiem Ermessen Mitglieder auszuschließen und aufzunehmen; die Großbetriebe, Kriegervereine usw. ständen abseits, bei der vorgeschriebenen Abstimmung nach Mitgliedern würden die Großmeister majorisiert. Zudem luche man den Innungen das Recht zu Tarifabschlüssen zu nehmen. Die Gesellenausschüsse aber hätten keinen Wert. Die Arbeiter, meist organisiert, erkennen nur ihre Gewerkschaftsführer an, und wo sie durch einen Gesellenausschuss verhandelt, stehe doch die Gewerkschaft dahinter. Wo Innungen Tarifverträge abgeschlossen hätten, läßen sie auch danach aus. Die Innungen genügten eben nach den Versicherungen der Arbeitgeberverbände den Anforderungen der Zeit in keiner Weise. Schuld sei an all diesen schlimmen Zuständen die unglückselige Handwerkerlegislation mit ihren Fesseln und behördlichen Bevormundungen und der schwerfällige Geist der führenden Zungangskreise.

Sald fand sich aber im allgemeinen eine Basis der Verständigung. Man überließ den Innungen besonders das Lehrlings-, Fachschul- und Bergbewesen, während die Arbeitgeberverbände die Auseinandersetzungen mit den Gewerkschaften erledigen sollten. Natürlich wurde die dabei von vornherein beabsichtigte Scharfmacherei gewöhnlich mit einem großen Aufwand schneidender Redensarten über das aufrichtigste Bestreben nach friedlichen Verständigungen und nach Anerkennung der berechtigten Forderungen der Arbeiter verkleidert. Daneben wurde aber in schnell fortwärtender Weise versucht, die Innungen den tatsächlichen Zwecken der Arbeitgeberverbände, der Niederhaltung der Arbeiterschaft und der Streikabwehr, dienlich zu machen. Von hier bis zur gegenseitigen organisierten Ver-

fußpelung war dann nur noch ein kleiner Schritt. Der korporative Anschluss von Innungen an Arbeitgeberverbände wurde lebhaft propagiert, wenngleich auch fortgesetzt Stimmen laut wurden und noch heute sich vernehmen lassen, die ein nur durch Ideenverbindung oder durch Personalunion in den leitenden Kreisen herbeigeführtes Zusammenarbeiten in einem völligen Zusammenschluss vorgezogen.

Die Aufgabe kann nicht scharf genug hervorgehoben werden, dass dieselben Leute, die den freiwilligen, nur unter schwierigsten Verhältnissen möglichen Zusammenschluss der Arbeiter mit allen Mitteln und gesetzlichen Eingriffen verhindern wollen, die ihnen eingeräumte öffentlich-rechtliche Gewalt vor allem in den Zwangsinnungen mißbrauchen, um die Ausbreitung und die Befreiungen der Arbeitgeberverbände künstlich zu fördern. Dadurch werden diese Kampfgewaltorganisationen des Unternehmertums auf Kosten der wirtschaftlichen Organisationen der Arbeiter einseitig bevorzugt. So demonstriert man mit erfreulicher Offenheit, doch wir in einem Staate leben, in dem dem wirtschaftlich Starken erlaubt ist, was man dem wirtschaftlich Schwächeren verweigert.

Den Arbeitgeberverbänden sind alle Mittel bei der Verfolgung ihrer Interessen recht. Man hält in diesen Kreisen die willkürliche Verbängung von hohen konventionellen Strafen, die Material- und Kundenperre, die öffentliche Berufsverurteilung, den geschäftlichen und gesellschaftlichen Boykott bis zu völliger Protokollmachung der Außenleiter für ebenso selbstverständlich als unbedingt notwendig. Dafür sind ja tausendfache Beweise vorhanden. Da ist es dann aber ein empörendes Unrecht, daß an solchem Treiben sich die gesetzlich privilegierten Innungen ganz ungeniert und unter den Augen der Behörden und Staatsanwälte sogar aktiv beteiligen können. (Schluß folgt.)

Das Marineluftschiff L 1 vernichtet.

Eine Katastrophe, die 16 Menschen das Leben gekostet hat, hat sich gestern in der Nähe von Helgoland ereignet. Das Marineluftschiff L 1, das zu einer längeren Übung aufgestiegen war, konnte sich nicht in den Lufthaken halten. Es sank auf dem Wasserbühl mit großer Schnelligkeit herab und zerbrach bei dem Aufprall. Obgleich Torpedoboote in der Nähe waren, konnten nur sieben Mann von der aus 23 Personen bestehenden Besatzung gerettet werden. Die übrigen 16, die sich zum Teil in den Kabinen befanden, sind ertrunken.

Nach den vorliegenden Meldungen scheint, daß die Katastrophe nicht allein auf Naturereignisse zurückzuführen ist, sondern daß man auch nicht die nötige Vorsicht hat walten lassen. Nach einer der vorliegenden Meldungen ist das Unglück wenigstens zum Teil darauf zurückzuführen, daß das Luftschiff überlastet war. Es wird Sache einer genaueren Untersuchung sein, hierüber Aufklärung zu schaffen. Es ist doch Pflicht unserer Marinebehörden, darüber zu wachen, daß in Friedenszeiten nicht unnötigerweise kostbare Menschenleben auf Spiel gesetzt werden. Wenn in diesem Falle ein menschliches Versehen vorliegt, so dürften die Schuldigen unter denen zu suchen sein, die der Katastrophe zum Opfer gefallen sind. Es befinden sich unter den Ertrunkenen der Kommandant des Luftschiffes, Kapitänleutnant Hanne, und der Kommandant der Marineluftschiffabteilung, Korvettenkapitän Reising. Im einzelnen liegen folgende Meldungen über die Katastrophe vor:

Helgoland, 9. September. Der Marineluftkreuzer L 1, der heute den ganzen Tag an den Manöverübungen des Kreuzergeschwaders teilnahm, war unter Führung von Kapitänleutnant Hanne heute vormittag gegen 11 1/2 Uhr zu einer Fahrt aufgestiegen. L 1 hatte den Auftrag, vereint mit der Torpedostotflotte aufzuklären. In den Bombeln befanden sich insgesamt drei und zwanzig Personen. Um 5 Uhr 30 Minuten überflog der Luftkreuzer bei unzureichender, regnerischer Wetter Helgoland. Gegen 7 Uhr abends, als sich das Luftschiff 18 Seemeilen nördlich von Helgoland befand, setzte plötzlich, nachdem es den ganzen Tag über fast windstill gewesen war, ein orkanartiger Sturm ein, der dem fliegenden Riesenschiff zum Vordringnis wurde. L 1 wurde vom Sturm auf das Wasser niedergebückt, wobei es barst. Etwa eine Stunde später ist der Luftkreuzer gesunken. Gerettet sind sieben Personen, die übrigen Mannschaften ertrunken. Sobald das Unglück in Helgoland bekannt wurde, eilten Torpedoboote der Unfallstelle zu, um die ersten Rettungsarbeiten auszuführen. In Helgoland, Hamburg und Rügen haben bereits seit Bekanntwerden der Katastrophe eine ungeheure Aufregung. Die Manöver der Hochseeflotte wurden jedoch verläßlich nicht abgebrochen.

Hamburg, 10. September. Die große Zahl der Vermannung des L 1 ist daraus zu erklären, daß eine 30stündige Übung vorgesehen war. Da die Übung durchaus kriegerischen Charakter trug, mußte sich der Ballon andauernd in 1200 bis 1500 Meter Höhe halten, um vor Schiffen sicher zu sein. Dieser Umstand sollte dem Luftkreuzer zum Verderben gereichen. Die Wetterlage, die am Morgen noch verhältnismäßig günstig war, verschlechterte sich im Laufe des Tages zusehends. Von Norden her nahte eine starke Depression, die schwere Gewitter und starke Abfällung brachte. Gegen 7 Uhr abends wollte der Führer, Kapitänleutnant Hanne, bei Helgoland eine Wasserlandung machen, da inzwischen dieses Wetter herangezogen war, daß eine Fortsetzung der

Fahrt nicht ratsam erschien. Durch die Kälte, in der sich L 1 schon mehrere Stunden aufgehalten hatte, hatte sich das Gas stark zusammengezogen, und außerdem war durch die Höhenfahrt ein Gasdruck von rund 2400 Kubikmeter entstanden.

Der Ballon war durch die außerordentlich hohe Zahl von 23 Personen überlastet, und so mußte das Unglück erfolgen. Die Last überstieg allmählich die Tragkraft, und der L 1 sank rapid. Der Führer gab wie von den Torpedoboote beobachtet wurde, das Signal, den gesamten etwa 500 Kilogramm betragenden Wasserballast abzugeben, um zu „bremsen“. Die Dunkelheit und die mangelnde Tragkraft verursachten, daß der Ballon dem Horizontalsteuer nicht mehr in gewohnter Weise gehorchte, und so schob das Fahrzeug mit einer ungefähren Geschwindigkeit von 20 bis 22 Meter in der Sekunde in die Nordsee. Nach dem Sturz hielt sich die Gondel zwar einige Sekunden über Wasser, wurde aber dann durch das Gewicht des Metallgerüsts und der das Wasser ausfüllenden Kühle unter die Oberfläche gedrückt. Einige Monteurs, die an den Motoren standen, sowie die Steuerleute sprangen über Bord. Die in den Kabinen befindlichen Leute erstickten sämtlich.

Die Leichen werden erst geborgen werden können, wenn das Boot des L 1 abgeschleppt wird. Die in der Nähe der Unfallstelle befindlichen Torpedoboote nahmen die Überlebenden auf. Das Rettungsboot war jedoch sehr schwer, da bei dem ziemlich starken Seegang die Rettungsboote sich nur mühsam an die Unfallstelle heranarbeiten konnten.

Hamburg, 9. September. An Bord des bei Helgoland verunglückten Marineluftschiffes L 1 befanden sich Korvettenkapitän Reising, Kommandeur der Marineluftschiffabteilung, Kapitänleutnant Hanne als Führer, ferner die Oberleutnants zur See Wendt, Freilicht b. Walsbahn, Grimm, Ingenieur Wehner, Obermaschinist Lehmann, Steuermann Zimmermann, Oberleutnant Valls, Signalmaat Kishner, Bootmaat Hansmer, Bootmaat Menge, Obermaschinistmaat Müller, Ruz und Schmidt, Maschinistmaat Storzfeld, Funkmaat Spieler, Segelmeister, Maschinistmaat Bruder und Obermaschinistmaat Adam.

Das Marine-Luftschiff L 1.

Der erste deutsche Marine-Luftkreuzer, wurde im Jahre 1912 auf der Zeppelin-Werft in Friedrichshafen erbaut und am 17. Oktober desselben Jahres nach einer 30stündigen Dauerfahrt in Johannisthal in Gegenwart des Grafen Zeppelin durch den Staatssekretär Grafen v. Tirpitz persönlich abgenommen. Das Luftschiff hatte eine Länge von 160 Meter, einen Durchmesser von 15 Meter und einen Kubikinhalt von 22 000 Kubikmeter. In der vorderen Gondel waren ein, in der hinteren Gondel zwei Hauptmotoren von je 170 Pferdekraft eingebaut, die dem Luftschiff eine Geschwindigkeit von 80 bis 85 Kilometer verliehen. Die vorderen Aluminiumpropeller waren zweiflügelig, die hinteren vierflügelig. Der Tragflügel hatte 18 Gabeln. Die Steuerung lag vereint in einem Rahmen am Heck des Schiffes; die Seitensteuerung hatte sechs Ventile, die Höhensteuerung acht horizontalen. Auf dem Rücken des Tragflügels befand sich eine Plattform aus Aluminiumblech, die als Beobachtungsstand für die Piloten diente und durch einen Steighaken erreicht wurde. In den Aufhängen war ein Unterdruckraum für die Piloten und Mannschaften eingebaut. Hier befand sich auch die Station für die Funkentelegraphie, die eine Reichweite von 500 Kilometer besaß. Die volle Tragkraft des Luftschiffes betrug 27 000 Kilogramm, von denen nach Abzug des Eigengewichts des Schiffes noch 7500 Kilogramm Nutzlast übrig blieben. Der L 1 war in der Lage, 3000 Kilogramm Benzin und Öl vorwärts aufzunehmen und sich infolgedessen etwa 50 Stunden ohne Nachfüllung in der Luft zu halten. Der Wankradius betrug dementsprechend 2200 bis 2500 Kilometer. Die Höhe bestand aus imprägniertem Diagonalflecht, der sich bei jeder Witterung vorzüglich behält. Der L 1 war außerdem mit elektrischer Beleuchtung und Scheinwerfern ausgerüstet, die noch aus einer Höhe von 1000 Meter bei Nacht eine deutliche Beobachtung der Erdoberfläche gestatteten. — Bereits auf seinen Probefahrten hatte der Luftkreuzer gezeigt, daß er in vieler Hinsicht seinem Schwesterschiff, der Hansa, überlegen war. Seine 30stündige Dauerfahrt vor der Abnahme bedeutete einen auch im Ausland viel besprochenen Rekord. Sie führte über Stralsund, Rügen, Hannover, Norddeich, über die Nord- und Ostsee und dann den Breiten nach Johannisthal.

Die Fleischeinfuhr aus dem Ausland.

Die soeben veröffentlichten preussisch-amtlichen Berichte über die Fleischeinfuhr aus dem Ausland im Jahre 1912 bringen sehr lehrreiche Mitteilungen.

Durch den hermetischen Abschluß der Grenzen war es dem Agrarier mit Hilfe der Regierung gelungen, die ausländische Fleischeinfuhr von Jahr zu Jahr herabzudrücken, so daß das Jahr 1911 nur noch ein Minimum von Einfuhr aufwies. Um nur ein paar Einfuhrziffern für frisches Schweinefleisch zu geben: Ueber die 55 preussischen Untersuchungsstellen wurden vom Ausland eingeführt und der Fleischeinfuhr unterworfen:

- 1908: 9,09 Millionen Kilogramm
- 1909: 8,05 Millionen Kilogramm
- 1910: 1,38 Millionen Kilogramm
- 1911: 20 185 Kilogramm

Es ist also erreicht worden, wie sich eine dänische Zeitschrift ausdrückte, die ausländische Einfuhr „total abzuwürgen“. Das preussische statistische Landesamt war im vorigen Jahre bei Mitteilung dieser Tatsachen ehrlich genug, hinzuzusetzen, daß Fracht und Zoll das Ausland einfach konkurrenzunfähig gemacht haben. Es vergah dabei noch alle die übrigen schikanösen Bestimmungen über Auslandsfleisch zu erwähnen. Wie vernünftig eine solche Politik die Leistungen des Auslandes ge-

Gamille Gblers

aus beobachtet wurde. Traub hier nach außen zur Schan

blat nach weiter. Ad bin hier froh. Bei hi nu unterbracht. Eine hoch-bah g'richt ein Strid erweisen. Sei nach de S-