

# Bergarbeiter-Zeitung

## Organ des Verbandes der Bergarbeiter Deutschlands

Abonnementpreis monatlich 1,50 M., vierteljährlich 4,50 M.; durch die Post bezogen monatlich 3 M., vierteljährlich 9 M. — Veranlagungsbelegungen kosten pro Seite 75 Pf. — Fest- und Geschäftsbelegungen werden nicht angenommen.



Verantwortlich für den Inhalt: Theodor Wagner; Druck: G. Hansmann & Co.; Verlag: Verband der Bergarbeiter Deutschlands, jümtlich in Bochum, Wiewelhauser Straße 38—42, Telefon-Nr. 98 u. 89, Telegr.-Adr.: Kttverband Bochum.

# Spa und das Kohlenproblem.

Bei den Verhandlungen in Spa haben die Vertreter der Entente von Deutschland die Lieferung von monatlich 2 1/2 Millionen Tonnen Kohlen an Frankreich gefordert. Das sind jährlich rund 30 Millionen Tonnen Kohlen. Wir sind nicht nur beim Wiederaufbau Frankreichs, sondern der ganzen Welt gern bereit mitzuarbeiten, soweit unsere Kräfte reichen. Was hier gefordert wird, geht jedoch über unsere Kräfte. Die Erfüllung dieser Forderung bedeutet für uns unter den obwaltenden Verhältnissen einfach Selbstmord. Nur wer unsere gänzliche Vernichtung will, kann daher auf dieser Forderung bestehen.

Die deutsche Steinkohlenförderung betrug im letzten Friedensjahr 1913 191 511 154 Tonnen. An Steinkohlen, Stofs und Briketts wurden ausgeführt 44 911 350 Tonnen, eingeführt 11 321 145 Tonnen. Der die Einfuhr übersteigende Ausfuhrüberschuss betrug mithin 33 587 205 Tonnen. In Deutschland wurden danach 1913 157 923 949 Tonnen Steinkohlen verbraucht. Dagegen betrug die Steinkohlenförderung 1919 nur 116 673 000 Tonnen, blieb mithin hinter dem Verbrauch von 1913 um 41 250 949 Tonnen zurück. Von Januar bis Mai 1920 betrug die Steinkohlenförderung 50 938 756 Tonnen gegen 44 458 391 Tonnen in der gleichen Zeit des Vorjahres. Wir dürfen danach mit einer Jahresförderung an Steinkohlen für 1920 von höchstens 125 000 000 Tonnen rechnen. Die Jahresförderung von 1920 wird also hinter dem Jahresverbrauch von 1913 um fast 33 000 000 Tonnen zurückbleiben. Es ist es ganz unmöglich, an Frankreich noch 30 000 000 Tonnen zu liefern, ohne daß wir uns selbst vernichten.

Die Steinkohlenförderung Frankreichs betrug 1912 40 560 000 Tonnen. Ausgeführt wurden 1911 113 Tonnen, eingeführt dagegen 15 974 712 Tonnen. Die Einfuhr überstieg also die Ausfuhr um 14 063 599 Tonnen. Frankreichs Steinkohlenverbrauch betrug mithin 54 623 599 Tonnen. Seine Steinkohlenförderung betrug 1917 28 929 000, 1918 26 322 000, 1919 19 537 843 Tonnen. Für 1920 wird die Steinkohlenförderung in Frankreich ebenfalls erheblich höher sein, schon weil die im Kriegszeitraum erschöpften Gruben nach und nach wieder in Betrieb kommen. Zugunsten einer Lieferung von 30 000 000 Tonnen wäre also kein Friedensverbrauch erreicht, wenn nicht überdritten. Dazu kommt noch die Steinkohlenförderung des Saargebietes und Elsaß-Lothringens, welche 1913 13 074 981 Tonnen und 3 817 000 Tonnen, zusammen 16 888 981 Tonnen betrug. In Frankreich wäre somit der Kohlenmangel behoben, während Deutschland daran zugrunde ginge. Das kann niemand wollen, der auch nur einen Funken von Menschlichkeitssinn und Menschlichkeitsempfinden besitzt.

Die Vertreter Deutschlands haben demgegenüber eine Tageslieferung von 44 000 Tonnen Steinkohlen angeboten, steigend ab 1. Oktober 1920 um 12 000 auf 56 000 Tonnen, ab 1. Oktober 1921 um weitere 12 000 auf 68 000 Tonnen. Die Monatslieferung würde mithin bei 25 laufenden Schichten betragen sofort 1 100 000 Tonnen, ab 1. Oktober 1920 1 400 000 Tonnen, ab 1. Oktober 1921 1 700 000 Tonnen.

Dieses Angebot wurde von den Vertretern der Entente nicht angenommen. Diese teilten vielmehr mit, daß sie nach eingehender Prüfung zu dem Beschluß gekommen seien, daß es grundsätzlich bei der im Friedensvertrag vorgesehenen Festsetzung der deutschen Kohlenlieferungen bleiben müsse, daß aber die von der Wiedergutmachungskommission auf monatlich 2 1/2 Millionen Tonnen festgesetzte Kohlenmenge angesichts der deutscherseits dagegen erhobenen Bedenken für die nächsten 6 Monate auf 2 Millionen Tonnen herabgesetzt werden solle.

Die deutschen Vertreter wollten darauf die Lieferungen im Laufe eines Jahres auf 1,8 Millionen Tonnen monatlich erhöhen. Das lehnten die Vertreter der Entente ab und es sollte eventuell zu einer Besetzung des Ruhrgebietes kommen. Die deutschen Vertreter machten darauf am 15. Juli folgenden Vorschlag zur Regelung der Kohlenfrage:

1. Die deutsche Regierung verpflichtet sich, vom 1. August an auf vorläufig sechs Monate den alliierten Regierungen monatlich 2 Millionen Tonnen zur Verfügung zu stellen.
2. Die alliierten Regierungen leisten den Gegenwert für die Kohle bis zur Höhe des deutschen Inlandspreises durch Anrechnung auf das Reparationskonto, die Differenz zum Weltmarktpreise in bar, soweit nicht die Art der Zahlung durch das allgemeine Abkommen über die Finanzfrage anders bestimmt wird.
3. Während der Dauer der vorbezeichneten Kohlenlieferung bleiben die Bestimmungen der Entscheidung in der Kohlenfrage, die der deutschen Delegation am 9. 7. mitgeteilt und am 11. 7. abgeändert waren, außer Kraft. Die Erhöhung der monatlich abzuliefernden Tonnage durch den Wiedergutmachungsanspruch findet solange nicht statt.
4. Es wird alsbald ein Abkommen über die Lage in Ober-Schlesien getroffen, wodurch entweder die deutsche Regierung die Verteilung der ober-schlesischen Kohle zurückhält, oder ihr doch der monatliche Bezug von mindestens 1—3 Millionen Tonnen gewährleistet wird. Es wird alsbald eine gemischte Kommission in Essen eingerichtet, deren Zweck ist, die Mittel zu untersuchen, womit man die Lebenshaltung der Bergarbeiter in Nahrung, Kleidung und Wohnung und damit die Erzeugung der Kohlenminen des Ruhrgebietes verbessern kann.
5. Die Alliierten erklären sich bereit, Deutschland zur Einfuhr von ausländischen Lebensmitteln für seine Bevölkerung, sowie von Rohstoffen für seine Industrie und Landwirtschaft einen angemessenen Vorrat zu gewähren. Die Beratungen über den Vorschlag werden im Zusammenhang mit den allgemeinen Beratungen über die Finanzfrage alsbald unter Zugleichnahme beiderseitigen Sachverständigen aufgenommen.

Nach diesem Vorschlag verpflichtet sich die deutsche Regierung von monatlich 2 Millionen Tonnen unter den angeführten Voraussetzungen. Selbstverständlich kann diese Verpflichtung nur erfüllt werden, wenn die Steinkohlenförderung sich weiter entsprechend steigert. Ob das selbst bei besserer Ernährung und Kleidung der Bergarbeiter möglich ist, läßt sich schwer sagen. Jedenfalls wird durch Zwang hier nichts erreicht werden können.

Die Vertreter der Entente aber erblickten im Zwang offenbar das Allheilmittel. Auf den deutschen Vorschlag erteilten sie nämlich am 15. Juli in der zehnten Abendstunde folgende Antwort:

1. Die deutsche Regierung verpflichtet sich, vom 1. August 1920 an, auf sechs Monate den Alliierten monatlich zwei Millionen Tonnen Kohle, welche Menge von der Wiedergutmachungskommission genehmigt worden ist, zur Verfügung zu stellen.
2. Der Gegenwert dieser auf dem Schienen- oder Wasserwege beförderten Kohle wird von den alliierten Regierungen auf das Reparationskonto angerechnet, und zwar zum deutschen Inlandspreise, gemäß § 6, lit. a, Anlage 3, Teil des Vertrages von Versailles. Außerdem wird als Gegenleistung für die den Alliierten zuerkannte Befugnis, sich nach Klasse und Qualitäten eingetrigg Kohlen liefern zu lassen, eine Prämie von 5 Goldmark die Tonne, die vom Empfänger in bar zu zahlen ist, zum Entschädigungsmittel für die deutschen Bergarbeiter verwendet.
3. Während der Dauer der obigen Kohlenlieferungen werden die in den §§ 2, 3 und 4 des Protokolls vom 11. Juli vorgesehene Kontrollmaßregeln in der gemäß dem Protokoll der beiliegenden Anlage abgedruckten Form sofort in Kraft gesetzt.
4. Es wird alsbald zwischen den Alliierten ein Abkommen über die Verteilung der ober-schlesischen Kohle durch eine Kommission getroffen, in welcher Deutschland vertreten sein wird. Dieses Abkommen unterliegt der Genehmigung der Reparationskommission.
5. Es wird alsbald in Essen eine Kommission zusammen, in welcher die Deutschen vertreten sein werden. Aufgabe dieser Kommission wird es sein, Mittel und Wege zu finden, um die Lebensbedingungen der Bergarbeiter bezüglich der Ernährung und der Kleidung um Einfluß auf die bessere Ausbeutung der Bergwerke zu geben.
6. Die alliierten Regierungen erklären sich bereit, Deutschland während des oben erwähnten sechsmonatigen Zeitraumes einen Vorkauf zu gewähren in Höhe des Unterschiedes zwischen dem gemäß § 2 gestellten Preise und des Ausfuhrpreises der deutschen Kohle, jedoch demselben Säulen beziehungsweise des englischen Ausfuhrpreises, jedoch englischer Säulen, und zwar dem jeweils geringeren dieser Preise nach Maßgabe des § 6, lit. a, Anlage 3, Teil 8 des Vertrages von Versailles. Vorkäufe werden gemäß Artikel 235 und 231 des Vertrages von Versailles. Die genannten Vorkäufe erhalten unbedingten Vorrang vor allen anderen Forderungen der Alliierten gegen Deutschland. Die Vorkäufe werden am Schluß eines jeden Monats je nach der Zahl der gelieferten Tonnen und dem mittleren „sch“-Preis der Kohle während dieses Zeitraumes gegeben. Bereits am Ende des ersten Monats werden von den Alliierten Vorkäufe zur späteren Verrechnung gegeben, ohne daß die genauen Zahlen abgewartet werden.
7. Falls am 15. November 1920 festgestellt werden sollte, daß die Gesamtleistung für August, September und Oktober 1920 die zwei Millionen Tonnen nicht erreicht hat, würden die Alliierten zur Besetzung eines neuen Teils deutschen Gebiets, des Ruhrgebietes, oder irgend eines anderen schreiten.

### Anlage

1. Es wird in Berlin eine ständige Delegation der Wiedergutmachungskommission eingerichtet. Ihre Aufgabe besteht darin, sich durch folgende Mittel zu vergewissern, daß die im Abkommen vom 16. Juni 1920 vorgesehene Kohlenlieferung ausgeführt werden. Die Pläne über die allgemeine Verteilung der Förderung unter Angabe der Einzelheiten, über die Herkunft und die Qualitäten einerseits und die Sicherung der Lieferungen andererseits sind von den deutschen Behörden festzustellen und von ihnen der Genehmigung der genannten Delegation innerhalb angemessener Frist, bevor sie den Ausführungsorganen überreicht werden, zu unterbreiten.
2. Keine Abänderung des genannten Planes, durch welchen eine Verminderung der Lieferungen an die Alliierten herbeigeführt werden könnte, darf in Kraft treten, ohne vorherige Genehmigung der Delegation der Reparationskommission in Berlin.
3. Die Reparationskommission, welcher die deutsche Regierung in regelmäßigen Zwischenräumen von der Ausführung der für die Lieferung an die Alliierten gegebenen Anordnungen durch die zuständigen Behörden Rechnung zu legen hat, hat den beteiligten Mächten jede Verteilung der oben angenommenen Grundzüge mitzuteilen.

Diese Antwort belagert mit bitteren Worten: „Willst du nicht mein Bruder sein, schlag ich dir den Schädel ein.“ Wenn das Unmöglichste nicht möglich gemacht wird, erfolgt die weitere Besetzung deutschen Gebiets. Die deutschen Vertreter haben am 16. Juli, dem Zwange gehorchend, die Forderungen der Vertreter der Entente in der Kohlenfrage angenommen und unterzeichnet, nachdem in der ober-schlesischen Kohlenverteilungsfrage eine Verantwortlichkeit der deutschen Regierungen in Aussicht gestellt worden war und unter Ablehnung des Absatzes 7 der vorstehenden Antwort, der die Besetzung deutscher Gebiete für den Fall vorseht, daß die Gesamtleistung nicht voll erreicht wird. Scheinbar hat also auch in Spa die Gewalt über das Recht gesiegt. Wir sagen schwinde, denn dauernd wird sich der dadurch geschaffene unmögliche Zustand nicht halten lassen.

Wie es in Spa von den Vertretern der Entente beliebt wurde, geht es unterm Crachten überhaupt nicht. Die Kohlennot ist international und kann folglich auch nur durch internationalen Zusammenarbeiten aller in Betracht kommenden Faktoren, insbesondere der Bergarbeiter, behoben werden. Das hat der Vertreter unseres Verbandes, Otto Hues, im Einvernehmen mit dem Gewerkschaftsvorsitzenden Heinrich Imbusch und dem unabhängigen Abg. Heinrich Pieper aus Dortmund, am 10. Juli in Spa auch klar zum Ausdruck gebracht und die Bergarbeiter haben ihm zugestimmt. So hat eine von den Vertretern der in unserem Verbands organisierten Betriebsräte sowie der Bezirksleitungen und des Gesamtverbandes unseres Verbandes beabsichtigte Konferenz, welche am 14. Juli in Bochum tagte, die Haltung der Bergarbeitervertreter in Spa einstimmig gutgeheißen.

Otto Hues Rede in Spa hat folgenden Wortlaut:

Ich will darauf verzichten, auf die Zahlen, die Herr Müller andern genannt hat, einzugehen, wie ich mich überhaupt einer großen Mühe enthalten werde. Ich wünsche, daß wir die Ziffern, die uns Herr Müller and gegeben hat, und die Herr Simon ebenfalls zum Teil

gebe ohne weiteres zu, wie mir aus den Besprechungen und den Zeitungen bekannt ist, daß in Frankreich eine erhebliche Kohlennot herrscht. Es ist aber auch zweifellos, daß die von dem Herrn Ministerpräsidenten Millerand angegebenen Ziffern für Deutschland die Kohlenverförmung in Deutschland zu gut erscheinen lassen.

Wir deutschen Bergarbeiter und Delegierten sind der Ueberzeugung, daß wir die Kohlennot als ein internationales Uebel nur durch ein internationales Zusammenarbeiten aller in Frage kommenden Faktoren lösen können. Wir haben unter uns genau überlegt, und wir sind zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Ausführung des Vorschlages Millerands keine Beseitigung der internationalen Kohlennot bedeutet, sondern das Uebel nur noch verschlimmern würde. Wir sind also zu der Ueberzeugung gekommen, daß dieser Vorschlag praktisch undurchführbar ist, und haben deswegen eine besondere Durchberatung in einer Kommissionsitzung.

Trotz ihrer harten Unterernährung und der dadurch hervorgerufenen Mangelkrankheiten haben sich die deutschen Bergarbeiter in diesem Frühjahr entschlossen, durch das Verfahren von Uebersehern zu die Kohlennot im eigenen Lande zu mildern und so die Ueberlieferung an die Entente möglichst durchzuführen zu lassen. Die deutschen Bergarbeiter unternehmer haben zwar vorgeschlagen, daß die Arbeitszeit regelmäßig weiter verlängert werden solle, aber es ist einfach ausgeschlossen, daß eine weitere Verlängerung der regelmäßigen Schichten einreisen kann, sondern nur die deutschen Bergarbeiter haben, wie die englischen und amerikanischen Bergarbeiter, als Ziel die vollständige Schichtarbeit, weil sie der Ueberzeugung sind, durch die vollständige Schicht nicht die Kohlenförderung zu erhöhen, sondern sie sogar mit der Zeit zu heben.

Die entscheidende Frage, mit der wir an die Erörterung der Entscheidung treten, ist: Wie wollen wir die Bergarbeiter leistungsfähiger und wie wollen wir sie arbeitsfreudiger? Wir können hier beschließen, was wir wollen, eine Konferenz von Diplomaten kann beschließen, was sie will, setzen Ende wird in den Bergbauern darüber entscheiden, wie die Förderungserhöhung zu ermöglichen ist, und wie sie überhaupt, vor sich gehen soll. Aus diesem Grunde werden Abwagsmaßregeln, oder auch nur Androhungen von Zwangsmaßnahmen, nur das Gegenteil von dem beabsichtigten Zweck erreichen; darüber sollte man sich von vornherein klar sein, um von diesen Faktoren zu einer Verständigung zu kommen. Wir deutschen Bergarbeiter-Delegierten sind der Einladung nach Spa gern gefolgt in der Hoffnung, nie mit den Vertretern anderer Länder zu verhandeln, nicht allein zum Zwecke des Wiederaufbaues Frankreichs, sondern der ganzen Welt. Zu dieser Mitarbeit erklären wir uns als Vertreter der deutschen Bergarbeiter-Delegationen jederzeit bereit. Ich kann die Vertreter der Entente-Regierungen nur dringend bitten, uns diese Mitarbeit zu ermöglichen.

In der Sitzung der Arbeitergruppe der Arbeitskammer des Ruhrgebietes am 11. Juli 1920 wurde ebenfalls zu der Frage der Kohlenproduktion und der Ueberlieferungsforderung der Entente Stellung genommen. Einstimmig fand folgende Entschlußfassung Annahme, die als dringendes Telegramm an den Reichsminister des Inneren, Dr. Simon, in Spa abgefaßt wurde:

Die Arbeitnehmer-Gruppe der Arbeitskammer für den Ruhrbergbau protestiert auf das Entschiedenste gegen die beschlossene Chronierung der Erfüllung der hohen Kohlenlieferungsleistungen der Entente zur Bewältigung. Vielmehr hat sie den Vorschlag der deutschen Regierung schon für sich zu werten und unannehmbar. Angesichts des durch die hohen Lebensmittelpreisen und der ungenügenden Sozialverhältnisse der Bergarbeiter und die hierdurch hervorgerufenen Krankheiten ist die Leistungsfähigkeit der Arbeiterkraft bei den jetzigen Verhältnissen nicht zu steigern. Die Delegationen sind ihm schon zugeworfen, die überkommenen Ueberlieferungsverpflichtungen anzukündigen, bezw. völlig einzustellen trotz der großen Notlage, in der sich das Wirtschaftsleben infolge der Kohlennot befindet. Bei diesen Verhältnissen kann die Arbeiterschaft keine Mehrarbeit leisten.

Die Arbeitnehmer-Gruppe der Arbeitskammer für den Ruhrbergbau protestiert auf das Entschiedenste gegen die beschlossene Chronierung der Erfüllung der hohen Kohlenlieferungsleistungen der Entente zur Bewältigung. Vielmehr hat sie den Vorschlag der deutschen Regierung schon für sich zu werten und unannehmbar. Angesichts des durch die hohen Lebensmittelpreisen und der ungenügenden Sozialverhältnisse der Bergarbeiter und die hierdurch hervorgerufenen Krankheiten ist die Leistungsfähigkeit der Arbeiterkraft bei den jetzigen Verhältnissen nicht zu steigern. Die Delegationen sind ihm schon zugeworfen, die überkommenen Ueberlieferungsverpflichtungen anzukündigen, bezw. völlig einzustellen trotz der großen Notlage, in der sich das Wirtschaftsleben infolge der Kohlennot befindet. Bei diesen Verhältnissen kann die Arbeiterschaft keine Mehrarbeit leisten.

Angesichts der schwer bedrängten Menschheit und der großen Notlage, in der sich die Wirtschaft Europas befindet, erklärt sich die Arbeitergruppe der Arbeitskammer für den Ruhrbergbau bereit, unter Wahrung ihrer Rechte und Freiheiten ihre ganze Kraft für den Wiederaufbau der Wirtschaft zur Verfügung zu stellen. Dazu sind unsere Rechte und Freiheiten; geht uns eine ausreichende Ernährungs- und Erziehungsmöglichkeit; nur so werden die Schwierigkeiten beseitigt werden können.

Die Verhandlungen in Spa haben bei den Bergarbeitern allenthalben Mißmut erregt und die Lust zur Arbeit, besonders zu Ueberstunden, vermindert. Als Hues, von Spa zurückgekehrt, die zahlreichen diesbezüglichen Briefe aus Bergarbeiterkreisen auf unserem Verbandsbureau in Bochum eingeleitet hatte, fühlte er sich veranlaßt, an den Außenminister, Dr. Simon, am 11. Juli folgendes Telegramm zu richten:

Berichte aus Bergarbeiterbezirken ergeben zunehmende Unlust der Bergarbeiter, weiter noch mehr Ueberstunden zu verfahren. Gründe:

1. Hungerordenmäßig schlechte Ernährung, vor allen Dingen ungenießbares Brot;
2. Jahresstemperatur, die regelmäßig auf die Ueberarbeit hemmend einwirkt;
3. Nachrichten aus Spa, daß Zwangsmaßnahmen gegen Ruhrgebiet erörtert würden.

Bitte, dies bei weiteren Verhandlungen zu berücksichtigen.

Man kann einen Ochsen zum Brunnen oder nicht zum Brunnen zwingen. Durch die feindliche Besetzung des Ruhrgebietes würde nicht aufgegeben, sondern zerstört. Darunter würde nicht nur Deutschland, sondern auch die übrige Welt leiden. Trotz ihrer gesundheitlichen und wirtschaftlichen Verelendung, wie sie der Krieg mit seinen Folgen mit sich gebracht hat, haben die Bergarbeiter freiwillig Ueberstunden verfahren, um im Interesse der notleidenden Bevölkerung die Förderung zu heben. Gegenungen können sie dazu nicht werden, ebensowenig zu höherer Leistung.

Ohne oder gar gegen die Bergarbeiter geht es also nicht. Daher muß eine Verständigung gesucht und gefunden werden. Eine harte Siegeraust kann diese Verständigung nicht finden und somit das Kohlenproblem nicht lösen. Es muß vielmehr heißen: „Leben und leben lassen!“ Nur auf dieser Grundlage kann das Kohlenproblem gelöst und aufgegeben werden, was der



# Kommunistisch-syndikalistische Einheitsorganisation.

In der Tagespresse vom 17. September 1919 wurde berichtet, daß am 15. und 16. September 1919 in Düsseldorf eine Konferenz der ganz links stehenden Gewerkschaftsgruppen tagte, an welcher die „Freie Vereinigung“, der „Allgemeine Arbeiter-Verein“, die „Bergarbeiter-Union“, die „Arbeiter-Union“ in Essen und die „Arbeiter-Union“ in Düsseldorf teilnahmen, um „zur organisatorischen Verschmelzung“ zu kommen. Wie die unabhängige „Düsseldorfer Volkszeitung“ am 17. September berichtete, kam nach langen, teilweise recht heftigen Auseinandersetzungen eine Einigung zustande. Danach sollte eine neue Vereinigung gebildet werden mit dem Namen: „Freie Arbeiter-Union“, mit dem Untertitel: „Föderation der Bergarbeiter, Metallarbeiter, Kommunalarbeiter usw.“. Als gemeinsame Grundfrage wurde das syndikalistische Wirtschaftsprogramm angenommen. Den Mitgliedern sollte ihre Tätigkeit in den sozialistischen Parteien freigestellt bleiben.

Wir schreiben zu dieser kommunistisch-syndikalistischen Einheitsorganisation in Nr. 42 der „Bergarb.-Ztg.“ u. a.:

Grundsätzlich liegen die Dinge so, daß Kommunismus und Syndikalismus unvereinbar sind und daß daher ihre Einigung nicht von Dauer sein kann. Das sind Trugbilder, die man den Massen vorkaufen kann. Kommunismus ist Gemeinwirtschaft. Der Sozialismus will die Vergeßlichkeit der Produktionsmittel, der Kommunismus auch die der Verbrauchsgüter. Währen fest der Kommunismus eine noch stärkeren Zentralisation voraus wie der Sozialismus. Dagegen will der Syndikalismus die Vernichtung jeder Zentralisation, also auch die des Staates. Folglich scheiden sich Kommunismus und Syndikalismus wie Feuer und Wasser. Die ungleichen oder verbrocheneren Kräfte, die sich heute kommunistisch oder syndikalistisch nennen, haben sich vollständig davon keine Ahnung. Sie wollen meist nur eine Rolle spielen und sich dabei „gesund“ machen. Das haben alle bisherigen Erfahrungen gezeigt.

Wie sehr wir hier in jeder Beziehung den Nagel auf den Kopf getroffen haben, zeigt ein kommunistisch-syndikalistisches Rundschreiben, das feinerzeit von der „Geschäftsleitung“ erlassen wurde und in Nr. 10 des H.-D. „Bergarbeiter“ veröffentlicht wird. Als „Geschäftsleitung“ werden darin folgende Parteien genannt: Spaniol-Überhanien, Kramer-Überhanien, Deiling-Hamborn, Djanib-Gelienkirchen und Witt-Glabbeek. Die drei ersteren haben vor der Verschmelzung auf der Düsseldorfer Konferenz (15. 16. September 1919), deren Mitglieder von der Einheits-Union nicht anerkannt worden sind, der „Freien Vereinigung“, letztere dem „Allgemeinen Arbeiterverband“, angetreten. Am 24. 10. 1919 hat sich die Geschäftsleitung konstituiert. Spaniol wurde zum Obmann, Kramer zum Kassierer und Djanib als Schriftführer bestimmt. In der nächsten Kommission wurden bestellt: Oberhaus-Dortmund, Jakobien-Gelienkirchen, Zandhoff-Bochum, Lindich-Glabbeek, Feder-Strertrade, Hamler-Milchheim und Kocian-Hamborn.

Vom 1. November 1919 ab sollten wöchentlich 20 Mk. pro Mitglied an den Kassierer Kramer in Überhanien abgeführt werden, dazu 1 Mk. für den Kassierer. Kramer sollte, nachdem die Beiträge eingegangen waren, der „Geschäftsleitung“ in Gelienkirchen zur Befreiung der Druckkosten ausreichende Mittel zur Verfügung stellen. Hierin liegt der Beweis, daß man auch in der „Union“ nicht ohne Geld auskommen kann. Solcher Eigenbezeichnungen die anderen als Anarchisten, die die Grundsätze der sozialdemokratischen Partei noch an sich hängen hätten. Kramer selbst war nach dem Rundschreiben im Mai 1919 noch Agitator des Gewerkschaftsvereins christlicher Bergarbeiter. Kramer erklärte, vor dem 16. Dezember 1919 kein Geld zur Verfügung stellen zu können, weil sie ihnen sieben Agitatoren Gehälter und Speise zahlen müßten, wozu zirka 18 000 Mk. erforderlich wären. Kramer erklärte dann weiter:

„Wenn ihr glaubt, mich und unsere Agitatoren außer Brot bringen zu können, so werden wir unsere Agitatoren aus Mitleidsgefühl herausziehen, die dann mit dem Revolver in der Hand die Anstellung erzwingen werden; ich werde dieses dann auch tun.“

Das auch andere Kreise der „revolutionären Arbeiter“ recht wenig Vertrauen zur „Geschäftsleitung“ haben, beweist folgende Lage Spaniol: Spaniol erwiderte nochmals, daß unwirksam 1 Mk. zum Besten des für jedes der Föderation angeschlossene Mitglied und 20 Mk. die Woche an den Kassierer Kramer abzuführen sind, damit, wenn die Genehmigung zur Herausgabe der Zeitung vorliege, zur praktischen Arbeit übergegangen werden könnte. Er stellt noch ausdrücklich fest, daß bis zum 22. November 1919 außer von der „Freien Vereinigung“ und der „Strertrader Union“ keine Gelder eingegangen sind.“ Weiter heißt es dann:

„Das weitere Ausbleiben Kramers verhindert jede weitere Verhandlung, so daß, um Zeitlichkeiten zu vermeiden, die Sitzung geschlossen werden mußte.“

Welches heillose Durcheinander in dieser „Einheitsorganisation“ vorherrscht, zeigt auch folgende Stelle in dem Rundschreiben:

Der Genosse Witt von dem „Allgemeinen Arbeiterverband“ ist von der Geschäftsleitung beauftragt worden, die Genehmigung zur Herausgabe der „Fachszeitung der Föderation der Bergarbeiter“ (Freie Arbeiter-Union) einzuholen. Am 3. Dezember 1919 reiste Witt mit dem Genossen Spaniol mit, daß er die Genehmigung zur Herausgabe der „Fachszeitung der Föderation der Bergarbeiter Deutschlands“ (Freie Arbeiter-Union) erhalten habe. Spaniol gab während dem Genossen Witt, durch Schreiben vom 3. Dezember 1919 seiner Freude hierüber Ausdruck und betonte, daß jetzt endlich der Zeitpunkt da sei, wo zur praktischen Arbeit übergegangen werden könnte; das Nötige jetzt unbedingt geschehen. Zu gleicher Zeit gingen dem Genossen Spaniol eine große Anzahl Postkarten, die den Vorständen der „Freien Vereinigung“ zugeflickt waren, zu, die folgenden Wortlaut haben: „Gefientkirchen, d. 12. 19. W. G. Zuehlen Euch hiermit, daß die Zeitung genehmigt ist und befindet sich im Druck. Wenn Ihr welche haben wollt, müßt die Zahl mit dem Geldbetrag sofort nach hier senden. Da der Versand von hier gemacht wird. Das Laufen kostet 60 Mk. und kann Freitag nachmittags abgeholt werden. Ferner teilt mit, wo weit die Dtg. bei Euch ausgebaut ist. Mit Gewerkschaftlichen Gruß Witt. Adr. Freie Arbeiter-Union, Gefientkirchen. Weidenstr. 1.“

Witt, der also schließlich die Genehmigung zur Herausgabe der Zeitung einholen sollte, hat sich auch ohne weiteres zum Redakteur gemacht. Wie sehr er sich dazu eignete, zeigt ja vorstehende Postkarte. Die erste Nummer hat nach dem Rundschreiben folgende Preisliste enthalten:

„Auf Wunsch vieler Kameraden soll der Kopf der nächsten Zeitung folgender sein: „Freie Arbeiter-Union, Organ der Einheitsorganisation der Bergarbeiter Deutschlands“. Die zweite Nummer hat wieder einen anderen Kopf gezeigt: „Bergarbeiterunion der Bergarbeiter Deutschlands“. Die dritte wieder einen anderen Namen.“

Am weiteren wird Wagner-Gelienkirchen beschuldigt, der der „Geschäftsleitung“ nicht angehört, daß er selbständig Briefe an die Vorstände schreibt und so Verwirrung schafft. Mehrere werden gedruckt. Wie lesen dort:

„Wagner Genosse! Dir zur Nachricht, daß wir von Euch dort noch kein Geld erhalten haben. Ihr habt sicher das Geld nach Spaniol geschickt. Dieser hat jedoch die Einigungsverhandlungen abgeschlossen, wie er uns der Karte mitteilte. Eine Anzahl Exzerptatisten hat sich jedoch selbständig aufgelöst und sich Zwangsorganisation angeschlossen. In der Kampflinie, der die Idee schwingt, der ist für Verschmelzung, nur wenige Startlöcher wollen nicht. Diskutur von oben. Macht doch die Verschmelzung über die Führer hinweg.“

und Wagner, Geschäftsführer.“

Aus dem Rundschreiben ist dann weiter ersichtlich, daß am 20. 12. 19 eine abermalige Einigung verurteilt worden ist. Einigung hat man Versuche gemacht, die aber wieder nicht gehalten wurden. Nach Wonne wurde eine Sonderkommission einberufen, die ein Referat abgeben sollte. Und die Parteikommunisten und die Unabhängigen sozialdemokratischen Partei hören auf einer Tagung in Essen herauszufinden, daß die Bergarbeiter, wenn der Klassenkampf von Erfolg gekrönt sein sollte, das Proletariat zentralistisch organisieren müßte. Diese Konferenzen hätten nur beschränkt sein, die vollzogene Einigung der drei Gruppen (Freie Vereinigung der Bergarbeiter, „Allgemeiner Arbeiterverband, Sektion der Bergarbeiter“ (Gefientkirchen) und der „Strertrader Zwangsorganisation“) zu forcieren, und anstelle der Unabhängigen Orts- und Zwergeorganisationen eine Zentralorganisation zu schaffen, die als Springbrett politischer Gammerei benutzt werden sollte. Schmitz, Schneider, Vintzen- und Völschinger bemühen sich, die Bergarbeiter weiter zu zerstückeln, verlangen, daß die Bergarbeiter sich in zwei feindlichen Fronten aufstellen und auf den mehrheitlich gemäßigten Feind, das Grundrentier anzugreifen. Sie selbst bekämpfen... Wir erwarten, daß die Bergarbeiter sich nicht zu ihren Taten stehen, daß sie, um ihren Selbsterhalt öffentlich zeigen zu können, stets unter solcher Flagge kämpfen, daß sie mit dem Völkermordzustand zufrieden sind und darüber schlafen, wenn er aufgehoben würde, weil sie sonst sehr bald entlarvt und an den Pranger gestellt werden könnten.

Dieses Rundschreiben zeigt, daß von einer kommunistisch-syndikalistischen Einheitsorganisation nicht geredet werden kann, sondern daß man weiter gehalten wird, bis jeder Arbeiter für sich eine Organisation bildet und nichts mehr zu halten ist. Es geht aber auch, welcher Art diese kommunistisch-syndikalistischen Arbeiter sind, die sie ganz richtig bewandigen, sich feste Verbände schaffen zu wollen. Aber und keine Idee Genossen, die zur Organisation in Mitteldeutschland waren und monatlich 18 000 Mk. brauchten, wollten sich die Anstellung sogar mit dem Revolver erzwingen. Diese Revolverhelden, die sich ihre Anstellung eventuell mit dem Revolver erzwingen wollen, jucken dann in den Versammlungen gegen die Gewerkschaftsaktionen vom Leder und die Masse jocht ihnen Beifall. Ein Tramertrieb bewundernster Art.

Eine kommunistisch-syndikalistische Einheitsorganisation wird aus den angeführten Gründen nicht zustande kommen. Alle bisherigen Einigungsbestrebungen haben nur zu noch größerer Zersplitterung geführt. Die Zahl der kommunistischen und syn-

dikalistischen „Einheitsorganisationen“ ist nicht einmal genau festzustellen, weil sich fortgesetzt neue bilden und alte auflösen. Man könnte über diese Organisationspielerei lachen, wenn die Werkbesitzer nicht ihre helle Freude daran hätten. Besser können deren Geschäfte auch nicht bejort werden. Was früher gelb war, ist heute knallrot. Nur die Farbe hat gewechselt, der gelbe Knackstein ist geblieben, wenn er sich auch in einem kommunistisch-syndikalistischen Löwenfell speizt.

Dieser gelbe Knackstein, der mit den Werkbesitzern an einem Strang zieht und sich zu diesem Zweck in einem kommunistisch-syndikalistischen Löwenfell speizt, kann übrigens seine Rolle nur so lange spielen, als es die Geduld der gewerkschaftlich organisierten Bergarbeiter zuläßt. Das haben wir schon wiederholt ausgesprochen und wir wiederholen: Prüft diese sogenannten Kommunisten und Syndikalisten auf Herz und Nieren, fragt nach ihren Grundsätzen, dann wird sich ihre Hohlheit, Mindervaligkeit und Unwissenheit herausstellen. Nicht an ihren Worten, an ihren Taten sind sie zu erkennen.

## Volkswirtschaftliche Rundschau. Existenzminimum im Juni 1920.

Der Direktor des Statistischen Amtes in Berlin-Schöneberg, Dr. R. Engemann, schreibt hierzu:

Die Verbilligung von Sechswert, Kleidern und Wäsche und die über Erwarung starke Zufuhr von Kartoffeln haben die Kosten des Existenzminimums im Juni gegenüber dem Mai bedeutend gesenkt. Die rationierten Nahrungsmittel waren allerdings im allgemeinen noch unverändert hoch im Preise. In Groß-Berlin z. B. folgten Zucker und Milch dem Preis wie vor dem Kriege, Brot und Kartoffeln 10mal soviel, Zucker 10mal soviel, Margarine 20mal soviel, Schmalz 20mal soviel. Beschäftigt man sich auf die rationierten Mengen, so ergibt sich im ganzen eine Verteuerung auf das Dreifache. In den vier Wochen vom 21. Mai bis 27. Juni wurden an die Bevölkerung verteilt:

	Preis Juni 1920	Preis Juni 1914
7600 Gr. Brot	1800	187
837 „ Körnmittel	226	34
150 „ Süßspeisepulver	340	20
15000 „ Kartoffeln	1060	105
1000 „ Fleisch	2015	170
80 „ Butter	300	21
750 „ Margarine	2370	120
200 „ Schmalz	800	28
1075 „ Zucker	423	47
750 „ Marmelade	—	—
„ Muffinhonig	770	45

10101 777

Dieselben rationierten Mengen, für die man jetzt 101,01 Mk. zahlen muß, konnte man vor sechs Jahren für 7,77 Mk. kaufen. Diese rationierten Mengen enthielten nun aber im Wochenumschnitt nur etwa 12 600 Kalorien, d. h. reichlich soviel, wie ein Kind von sechs bis zehn Jahren braucht. Man wird also das Existenzminimum der Ernährung eines solchen Kindes in Groß-Berlin bei äußerster Einschränkung auf 20 Mk. ansetzen können. Eine Frau braucht etwa 7 x 2400 = 16 800 Kalorien. Sie würde zu den rationierten Mengen noch Lebensmittel im Wert von 16 800 - 12 600 = 4 200 Kalorien hinzukaufen. Das könnte sie am liebsten tun, indem sie sich noch 3 Pfund Kartoffeln für 1,05 Mk., 1 1/2 Pfund Gruppen für 3,10 Mk. und 1/2 Pfund weiße Bohnen für 1,75 Mk. verschaffe. Ihr wöchentlicher Mindestbedarf für Nahrungsmittel hätte also 41 Mk. gekostet. Ein Mann benötigt wöchentlich etwa 7 x 3000 = 21 000 Kalorien. Die 12 600 Kalorien, die er mehr braucht als eine Frau, könnte er sich zuführen in Form von noch 1/2 Pfund weißen Bohnen für 1,75 Mk., 1/2 Pfund Nudeln für 2 Mk., 1/2 Pfund Reis für 4 Mk., 1/2 Pfund Margarine für 11 Mk. Sein wöchentlicher Mindestbedarf für Nahrungsmittel würde also etwa 50 Mk. kosten. Eine Familie von Mann, Frau und zwei Kindern von sechs bis zehn Jahren würde mit 121 Mk. wöchentlich für Nahrung auskommen.

Rechnet man für den Mindestbedarf an Wohnung den Preis von Stube und Küche, für Heizung 1 Zentner Brennstoff und für Beleuchtung 6 Kubikmeter Gas, so ergeben sich als Wochenbedarf für Wohnung 9 Mk. für Heizung 16,10 Mk., für Beleuchtung 6 Mk.

Für Bekleidung, d. h. für Beschaffung und Unterhaltung von Schuhwerk, Kleidern und Wäsche, sind mindestens anzusetzen: Mann 35 Mk., Frau 21 Mk., Kind 12 Mk.

Für alle sonstigen lebensnotwendigen Ausgaben (Wäschereinigung, Zahngeld, Steuern usw.) wird man, da der Steuerabzug vom Lohn im Juni noch kaum wirksam geworden ist, wie in den Vormonaten einen Zuschlag von 25 Proz. machen müssen.

Als wöchentliches Existenzminimum ergibt sich somit für den Juni 1920 in Groß-Berlin:

	Man	Chepaar	Chepaar mit 2 Kindern
Ernährung	50	81	121
Wohnung	9	9	9
Heizung, Beleuchtung	22	22	22
Bekleidung	36	60	84
Sonstiges	29	43	50
	146	215	295

## Bücher und Schriften.

### Industrie-Jahrbuch.

Amlicher Jahrbuch des Verbands der Industriellen (Hamb. Verlagsanstalt, Verlagsdirektion, Landstraße, Stadterwaltung usw. im Bereich des Verbands). Herausgeber im Auftrage des Verbands. Preis 6 Mk. Umfang 100 Seiten. Wir machen ausnahmsweise von diesem Industrie-Jahrbuch Mitteilung, weil er gut und noch heutigen Verhältnissen völlig ist und endlich das bringt, was wir brauchen. Eigentlich wäre es ja Sache der Eisenbahnverwaltung, ein solch verlässliches Jahrbuch herauszugeben. Der amtliche Jahrbuch der Eisenbahndirektion Essen oder ähnlich seit 14 Jahren an der Grenze des Eisenbahnbetriebsbereichs. Der grüne Jahrbuch der Direktion Oberfeld ist z. B. auch alles andere als ein Jahrbuch, denn er enthält neben vielen anderen Werken wieder die Rheinprovinz, nach die wichtige deutsche Legation des Reiches. Die meisten durch das Reich der Industrie geht. Das eine große Reihe anderer wichtiger Schnellzugfahrten des Reiches wieder am Oberrhein, nach im Oberfeld am Rhein Jahrbuch enthalten ist, ist nur beiläufig erwähnt.

Da der Industrie-Jahrbuch eine grüne Jahrbuch: Das ohne Unterbrechung sein soll, ist der Preis zu hoch. Deshalb wird in kürzester Zeit nach den jeweiligen Veränderungen durch Neuausgabe bringen. Er enthält: 1. Branchenführer des Gebietes innerhalb der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 2. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 3. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 4. Branchenführer Industriegebiet; 5. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 6. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 7. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 8. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 9. Branchenführer Industriegebiet; 10. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 11. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 12. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 13. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 14. Branchenführer Industriegebiet; 15. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 16. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 17. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 18. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 19. Branchenführer Industriegebiet; 20. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 21. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 22. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 23. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 24. Branchenführer Industriegebiet; 25. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 26. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 27. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 28. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 29. Branchenführer Industriegebiet; 30. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 31. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 32. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 33. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 34. Branchenführer Industriegebiet; 35. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 36. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 37. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 38. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 39. Branchenführer Industriegebiet; 40. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 41. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 42. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 43. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 44. Branchenführer Industriegebiet; 45. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 46. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 47. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 48. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 49. Branchenführer Industriegebiet; 50. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 51. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 52. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 53. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 54. Branchenführer Industriegebiet; 55. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 56. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 57. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 58. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 59. Branchenführer Industriegebiet; 60. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 61. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 62. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 63. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 64. Branchenführer Industriegebiet; 65. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 66. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 67. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 68. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 69. Branchenführer Industriegebiet; 70. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 71. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 72. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 73. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 74. Branchenführer Industriegebiet; 75. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 76. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 77. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 78. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 79. Branchenführer Industriegebiet; 80. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 81. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 82. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 83. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 84. Branchenführer Industriegebiet; 85. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 86. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 87. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 88. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 89. Branchenführer Industriegebiet; 90. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 91. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 92. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 93. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 94. Branchenführer Industriegebiet; 95. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 96. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 97. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 98. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 99. Branchenführer Industriegebiet; 100. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 101. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 102. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 103. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 104. Branchenführer Industriegebiet; 105. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 106. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 107. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 108. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 109. Branchenführer Industriegebiet; 110. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 111. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 112. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 113. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 114. Branchenführer Industriegebiet; 115. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 116. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 117. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 118. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 119. Branchenführer Industriegebiet; 120. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 121. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 122. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 123. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 124. Branchenführer Industriegebiet; 125. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 126. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 127. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 128. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 129. Branchenführer Industriegebiet; 130. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 131. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 132. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 133. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 134. Branchenführer Industriegebiet; 135. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 136. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 137. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 138. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 139. Branchenführer Industriegebiet; 140. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 141. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 142. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 143. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 144. Branchenführer Industriegebiet; 145. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 146. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 147. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 148. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 149. Branchenführer Industriegebiet; 150. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 151. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 152. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 153. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 154. Branchenführer Industriegebiet; 155. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 156. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 157. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 158. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 159. Branchenführer Industriegebiet; 160. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 161. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 162. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 163. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 164. Branchenführer Industriegebiet; 165. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 166. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 167. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 168. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 169. Branchenführer Industriegebiet; 170. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 171. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 172. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 173. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 174. Branchenführer Industriegebiet; 175. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 176. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 177. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 178. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 179. Branchenführer Industriegebiet; 180. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 181. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 182. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 183. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 184. Branchenführer Industriegebiet; 185. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 186. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 187. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 188. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 189. Branchenführer Industriegebiet; 190. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 191. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 192. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 193. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 194. Branchenführer Industriegebiet; 195. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 196. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 197. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 198. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 199. Branchenführer Industriegebiet; 200. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 201. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 202. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 203. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 204. Branchenführer Industriegebiet; 205. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 206. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 207. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 208. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 209. Branchenführer Industriegebiet; 210. Branchenführer von Grenzfeld, Duisburg, Überhanien, Essen, Bochum, Gelsenkirchen und Dortmund nach je etwa 20 der für den Verkehr in der Linie in Betracht kommenden Stationen Deutschlands; 211. Branchenführer der verbleibenden der Linie Aachen - Holland - Grenz - Aachen - Hamburg - Hannover - Cöln - Coblenz - Trier - Koblenz; 212. Branchenführer Industriegebiet nach und von allen Teilen Deutschlands und der angrenzenden Länder; 213. alle wichtigen Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands (Schiff-, Eisenbahn-, Straßen-, Luftverkehr); 214. Branchenführer Industriegebiet;







Im dritten Viertel 1919, betrug die Zahl schon 217 423, die durch die Veranschlagung Ende 1919 mit dem Verbands der Gewerkschaften und dem Verband der deutschen Versicherungsbeamten zum Zentralverband der Angestellten auf 366 031 Mitglieder gesteigert wurde. Am 1. Juni 1920 hat der Zentralverband die Zahl 400 000 erreicht. Dieses Anwachsen der Mitgliederzahl ist ein Zeichen des Erwachens der Angestellten aus ihrem bisherigen Dornröschenschlaf. Es ist ein Zeichen dessen, daß die Angestellten den Unterschied zwischen der freien Gewerkschaft und den Gewerkschaften erkannt haben. Der Zentralverband gibt anlässlich seiner Mitgliederzahl von 400 000 eine Gedächtnisrede heraus, die seinen Mitgliedern sowohl wie allen Interessenten kostenlos zur Verfügung steht. Dieser Broschüre sind die angegebenen Zahlen entnommen, und sie hat gerade als Material für die gewerkschaftliche Entwicklung der Angestelltenbewegung einen besonderen Wert. Die früheren „Großen“ sind von dem anfänglichen „kleinen“ Verbande mit dem großen Namen überflügelt worden, und das darf wohl als ein gewaltiger Sieg der freigeschafflichen Gedanken über die Gewerkschaften angesehen werden. Es ist gewiß, daß in absehbarer Zeit der Tag kommen wird, an dem die kaufmännischen Angestellten sich dem freigeschafflichen Gedanken reiflos erschließen haben und daß die von vielen Seiten angestrebte Einheitsfront der Angestellten gegen den Kapitalismus durch den Zusammenstoß aller im Zentralverband der Angestellten erreicht ist.

**30 Jahre Fabrikarbeiterverband.**

Am 29. Juni 1890 traten insgesamt 29 Delegierte im „Salkhof“ zu Hannover zum ersten Kongress aller nicht gewerblichen Arbeiter Deutschlands zusammen, um den Verband der Fabrik-, Land- und gewerblichen Hilfsarbeiter Deutschlands zu gründen. Seitdem sind über 30 Jahre verstrichen. Der „Proletarier“, das Organ des Verbandes der Fabrikarbeiter Deutschlands vom 26. Juni 1920, erinnert an diesem Anlaß im Festworte. Dazu besteht auch alle Veranlassung. Ist doch der Zentralverband des Fabrikarbeiterverbandes seit dem 1. Juni 1919 ein Jahresumsatz von 602 003 am Jahresende 1919. Die Einnahme stieg in derselben Zeit von 2576 Mk. auf 14 053 763 Mk., die Ausgabe von 1810 Mk. auf 8 956 810 Mk., der Massenbestand von 763 Mk. auf 10 648 172 Mk. Seit Bestehen des Verbandes sind den Mitgliedern an Unterhaltungen 26 1/2 Millionen Mark zugeflossen. Mit Recht kann der „Proletarier“ sagen: „Ein Monumentalwerk von erheblicher Größe ist unsere Organisation geworden, und dieses Werk ist uns nicht nur wertvoller, weil unsere Proletarierverbände es selbst geschaffen haben, weil unser Herz und Sinn mit voller Hingabe mitgearbeitet haben, um es zustande zu bringen.“

**Aus der Genossenschaftsbewegung.**

**Mehr praktischen Sozialismus!**

Nur durch harte Gemeinwirtschaft können wir aus dem Elend. Als Grundlage müssen Erzeuger- und Verbraucher-genossenschaften dienen, die durch ihre Organisation Warenherzeugung und Warenverteilung realisieren, unter Ausschaltung aller dazwischenliegenden Zwischenstufen. Das ist eine unentbehrliche Vorbedingung der Verwirklichung des Sozialismus. Sozialismus im wahren Sinne des Wortes kann keine Regierung, welcher Art sie auch sei, dem Volk auf dem Präsentierteller bringen, er muß erzwungen werden, und das kostet weiter nichts als folgerichtiges Handeln. Hier liegt aber der Haken. Viele fühlen sich berufen, aber nur wenige sind aufersehen, dem Sozialismus in des Wortes schärfster Bedeutung zum Siege zu verhelfen. Viele jähren täglich mit mehr oder weniger zögerlichen Worten nach mehr Sozialismus, leisten aber praktisch dafür nichts. Andere begnügen sich damit, hin und wieder einen sozialistischen Spinnweben abzugeben und warten dann auf die gebrachten Leuten. Wenn die natürlich nicht kommen, dann sind sie verstimmt. Wir wollen nur auf die tiefsten Erfolge der deutschen Konsumgenossenschaften und ihrer Zentralen innerhalb der letzten 25 Jahre hinweisen, welche, wie sie bei Beginn der modernen Genossenschaftsbewegung von dem kleinen Kaufmann allerorts sicher nicht erwartet wurden. Nicht nur großen Kapitalisten haben die Arbeiter ihr ideales Werk begonnen, nein, sie haben lediglich ihre Waren, in der Hauptfache zunächst nur Lebensmittel, gemeinsam durch ihren Konsumverein eingekauft. Der Gewinn fiel nicht mehr in die Taschen von zahllosen Kleinrentnern oder in die Hände von großkapitalistisch betriebenen Handelsunternehmen, sondern verfiel den organisierten Konsumenten, die am Schluß des Geschäftsjahres einen Teil der Erlöse zurückbehalten, zur Aufstockung von Aktien, Kartellen usw. Der andere Teil wurde genutzt zur Stärkung der Reihen zwecks Erweiterung der Betriebe, die Anfangs fast alle ganz brüchig aufgezogen waren. Heute, nach verhältnismäßig kurzer Zeit, haben wir in vielen kleineren Orten gut fundierte Genossenschaften, in fast allen mittleren und großen Städten Deutschlands solche, auf das höchste eingetragene Konsumvermögen mit zahlreichen Warenverteilungsgeschäften. Viele haben bereits große, in hundertfacher Vergrößerung ideal eingerichtete Bäckereien, einige auch schon Zuckereien. Viele Hunderte von Millionen Mark Umsatz erzielen diese Genossenschaften. Schon vor dem Kriege. Durch Zusammenstoß dieser Konsumvereine in Zentralorganisationen, im Zentralverband deutscher Konsumvereine und in der Großverkaufsgesellschaft Deutscher Konsumvereine an d. S. war es ferner möglich, zunächst, ebenfalls auf dem modernsten eingerichteten Betrieb zu schaffen.

Diese gewaltigen und schonen Fabrikanlagen für Papierwaren, Eisen und Stahl, für die Herstellung von Seifenprodukten, Zeigwaren, Zigaretten, Zigaretten, Äpfeln, die farbigen Lagerhäuser für Manufakturwaren, für Lebensmittel, für Gemüse, veranschaulichen besser als die Worte die gewaltige Macht, die das Volk besitzt, wenn es seine Macht zur Praxis auszuüben will. Denn gemessen an der großen Zahl derer, die den Sozialismus wünschen, war es doch nur eine verhältnismäßig kleine Zahl, die mit schon vorhandenen Millionenwerte und Millionenwerte geschaffen hat. Gehen alle diejenigen, die bisher nur in der Theorie Sozialismus betrieben, auch etwas mehr Praxis geübt, so wären nicht Hunderte von Millionen, sondern viele Milliarden durch die Organisation der Verbraucher umgesetzt worden. Es wären auch beim Ausbruch des Krieges nicht kaum ein zehntel gewerkschaftlicher Zeitschriften, sondern viele Tausende und millionenfache Produktionszweige umfassende Fabrikbetriebe in den Händen der genossenschaftlich organisierten Verbraucher gewesen. Die Kriegsgewinne und Revolutionserlöse aus diesen Betrieben hätten nicht die Kapitalisten eingebeutet, sondern, soweit überflüssig in gewerkschaftlichen Betrieben gemacht werden, hätten diese wiederum zur Erweiterung neuer Produktionsbetriebe und zur Aufnahme neuer Fabrikarbeiter in ihren eigenen Betrieben dienen können. Mancher Kapitalist hätte sich durch diesen unüberwindlichen wirtschaftlichen Kampf, der zweifellos zum Sozialismus führt.

**Internationale Rundschau.**

**Vernehmlichung der englischen Metallarbeiterverbände.**  
In England haben sich die folgenden 11 Metallarbeiterverbände zu einem großen Verband zusammengeschlossen: Amalgamated Society of Engineers (Maschinenbauer), Steam Engine Fitters Society (Dampfmaschinenbauer), Society of General Locomotive (Lokomotivbauer), United Machine Workers' Association (Maschinenbauer), Amalgamated Society of Plasterers & Stucco (Gipsmaler und Stukkaturer), Associated Draughtsmen, Turners, Fitters and Cooper's Society (Schmiede, Drechsler, Schmiedeleute, Zinkblech-, Gürtler und Kupferarbeiten), Coal and Cotton and Bricklayers Society (Geldarbeiter, Ziegelbrenner, Ziegel- und Zementarbeiter), Dublin Draughtsmen and Engineers Society (Schmiede und Zinkblech), London United Metal Workers' Society (Metallarbeiter), (Metallarbeiter, Zinkblech- und Zementarbeiter), (Metallarbeiter, Zinkblech- und Zementarbeiter). Die neue Organisation führt den Namen Amalgamated Engineering Union und wird ungefähr 450 000 Mitglieder haben. In ihren Satzungen sind besonders hervorzuheben die Anerkennung der Betriebsvereinsrechte und der Betriebsräte. Eine weitere Neuerung ist die Möglichkeit der unmittelbaren Wahl zu den zahlreichsten Ausschüssen durch die Mitglieder selbst. (Man wird diese Wahl wohl nicht ohne die Parteimaschine davornehmen lassen.) Ferner ist in den Satzungen eine angemessene Verzinsung der einzelnen Beteiligungsbeiträge vorgesehen. Betreffend die Gründung von Ortsgruppen ist man vom alten gewöhnlichen Gebrauch nicht abgegangen. Die Ortsgruppen sollen in der Regel 100 bis 200 Mitglieder umfassen. Stützt die Mitgliederzahl, so macht die Ortsgruppe Geld und eine neue Gruppe. Die Bezeichnung der Ortsgruppen geschieht dann nach dem Namen des Ortes und einer anderen Nummer (London S. 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000).

stehen. Die Vertrauensleute und die Betriebsausschüsse sollen berechtigt sein, in ziemlich weitgehendem Maße über Betriebsangelegenheiten zu verhandeln.

Das „Vereinte Königreich“ (wie die Engländer das Gebiet von Großbritannien und Irland zu nennen pflegen) war nach den Satzungen des bisherigen Maschinenbauerverbandes in 13 Gauen eingeteilt. Die neuen Satzungen sehen die Einteilung in 25 Gauen vor, an deren Spitze je ein Gauausschuß steht, bestehend aus dem angestellten Gauleiter und zwei Vertretern der Mitglieder. Der Vorstand besteht in seiner bisherigen Form weiter, jedoch wirkt ihm ein sogenannter Nationalausschuß zusammen, der aus je zwei Vertretern der Gauausschüsse besteht, also eine Art Beirat, wie wir sie auch in den deutschen Gewerkschaften haben, nur hat dieser Beirat, soweit wir aus den uns vorliegenden Mitteilungen ersehen können, weitergehende Vollmachten. In wichtigeren Fragen entscheidet der erweiterte Beirat, der durch Hinzuziehung sämtlicher Mitglieder der Vertrauensschüsse gebildet wird, mit Ausnahme solcher Fragen, für die eine Urabstimmung vorgesehen ist.

Besondere Reichhaltigkeiten sind vorgesehen für die Arbeiter der Arsenalen, der Eisenbahnwerkstättenarbeiter und andere. Ferner ist ein Zusammenarbeiten mit den Organisationen der Metallmeister und der Vorarbeiter ins Auge gefaßt.

**Aus dem Kreise der Kameraden.**

**Oberbergamtsbezirk Dortmund.**

**„Rechtsberater“ Emil Jung, Quer-Erle.**

Vor dem Kriege segelte er, wie viele seinesgleichen, im gelben Fahrwasser, weil damals ein Nimbus für diese Geistesrichtung die Konkurrenz gütlich fand. Bei Ausbruch der Revolution erinnerte er sich, daß es auch eine Bergarbeiterorganisation gibt und schloß sich meinem Verbande an. Bei Gründung der Union war er selbstverständlich auch dabei, weil er „mit seinem Kopf bei der Sozialisierung“, die die Union in nächster Zeit vornimmt, ganz auf die Stelle eines Generaldirektors bestanden kam. Verkauft betätigte er sich als „Rechtsberater“ in der Union. Die Union konnte ja bekanntlich das Konzernum ab. Alle ihre Funktionen waren von oben bis unten arbeiten nur aus lauter „Idealismus“. Das fachte aber nicht aus, daß sie sich für ihre „Vernünnungen“ keine Vergütungen geben lassen.

Wie dieser „Idealismus“ und die „kleinen Vergütungen“ ausfallen, dafür ein Beispiel: Einige junge Leute aus Quer-Erle schloßen sich in den Märztagen der roten Armee an. Sie sollten auch an die sogenannte Front gerufen und bei Masfeld von der Reichswehr erschossen werden sein. Die Angehörigen sind bisher noch von keiner Seite unterrichtet und da ist es selbstverständlich, daß sie sich bemühen, über den Verbleib oder das Schicksal dieser jungen Leute etwas zu erfahren. In ihrer Not wandten sie sich an den „Rechtsberater“ Emil Jung. Jung machte die Sache gleich „am richtigen Ende“ an, denn er machte eine Eingabe an das Justizministerium um Ausgrabung der Leichen bei Masfeld. Um nach Masfeld gelangen zu können, stellte er ihnen eine „Qualifikation“ aus. Denn machte er noch ein Gesuch an die Sache um Auszahlung des Lohnes. Für diese Bemühungen, die für die Leute, mit Ausnahme des Gesuches an die Sache, keinen Wert hatten, ließ er sich die „Kleinigkeit“ von 20 Mk. bezahlen.

Das geschah in einer Zeit, wo die Quersche Arbeiter, einschließlich der Christlichen, Gelder sammelten, um die Not der bei den Märzunruhen zu Schaden gekommenen zu lindern. Da läßt sich der „Idealist“ und „Rechtsberater“ Jung von den Eltern, die sich um ihre Söhne grübeln, für ein paar läppische Schriftsätze, die übrigens gar keinen Wert hatten, 20 Mk. bezahlen. Während der Märzunruhen gehörte Jung der Reichswehr in Quer an und hat stets am lauesten vom Generalstreik gehalten. Er selbst verfuhr aber, doppelte Löhne bei der Stadtkasse in Quer zu erhalten.

**Neue Befugnisse der Betriebsräte.**

Nach dem Inkrafttreten des Betriebsrätegesetzes verließen die Bergwerksbetreiber, die Aufgaben der Betriebsräte auf dessen Bestimmungen zurückzuführen. Die Befugnisse der Betriebsräte gingen bis dahin erheblich weiter als das Betriebsräte-Gesetz vorsieht, da sie nach den vorjährigen Vereinbarungen auch die Grubenkontrolle der Sicherheitsmänner ausübten. Obwohl das Sicherheitsmännergesetz noch besteht, haben nach Einführung der Betriebsräte keine Sicherheitsmännerwahlen mehr stattgefunden. Es hätte zu praktischen Schwierigkeiten geführt, wenn einmal die Sicherheitsmänner, das andere Mal die Betriebsräte die Gruben kontrolliert hätten. Bei der Schaffung des Betriebsräte-Gesetzes ist diese Aufgabe nicht berücksichtigt worden.

Gegen die Verkürzung der durch die Entwicklung erworbenen Rechte wehren sich die Betriebsräte und auch die Belegschaften ganz entschieden. Auf Veranlassung des Reichsarbeitsministers fanden Verhandlungen zwischen dem Reichsverbande und den der Arbeitsgemeinschaft angehörenden Bergarbeiterverbänden statt. Diese Verhandlungen führten zur Verankerung von Richtlinien, die jedoch von unserem Verbande nicht angenommen wurden. Infolgedessen leitete der Reichsarbeitsminister in Dortmund neue Verhandlungen ein, die am 10. Juli stattfanden und an denen auch Geheimrat Deandl vom preussischen Handelsministerium und die Oberbergämter Ackerling und Dörigum vom I. Oberbergamt Dortmund teilnahmen. Die früheren Vereinbarungen wurden in wesentlichen Punkten abgeändert und haben die Zustimmung der beteiligten Organisationen gefunden.

Wenn trotz alledem auch die Richtlinien vielleicht nicht alle Wünsche erfüllen, so werden in ihnen doch wesentliche Rechte für die Betriebsräte festgelegt, die weit über den Rahmen der bisherigen Bestimmungen und Vereinbarungen hinausgehen. So werden die Funktionen der Sicherheitsmänner auf den Betriebsausschuß übertragen und besondere Sicherheitsmänner nicht mehr gewählt. Alle Betriebspunkte können im Monat einmal regelmäßig besichtigt werden, wogegen das Sicherheitsmännergesetz nur eine einmalige Besichtigung im Monat gestattete. Doch sind auch ausserdem noch weitere Befugnisse möglich. Zu der Regel lösen die Besichtigungen in Begleitung des verantwortlichen Beamten stattfinden. Der Betriebsausschuß ist jedoch berechtigt, ohne Begleitung eines Beamten die Grube zu besichtigen. Für Erledigung der schriftlichen und sonstigen Arbeiten kann der Betriebsausschuß wöchentlich einmal bis zur Dauer einer Schicht von seiner Berufsarbeit entbunden werden.

Diese alle Bestimmungen anzuführen, kann gesagt werden, daß die Richtlinien einen Rechtsboden darstellen, auf dem die Betriebsräte ihrer vielfältigen Aufgabe gerecht werden können. Der bisherige Zustand, der eine rechtliche Grundlage nicht aufwies, führte dauernd zu Unzufriedenheiten. Darunter mußte die Kostenforderung und damit das ganze wirtschaftliche Leben leiden. Deshalb ist es zu begrüßen, daß hier auf dem Wege der Vereinbarung eine weitere Entwicklung der Bestimmungen des Betriebsrätegesetzes erfolgt ist, die für die Arbeitgeber und Arbeitnehmer in gleicher Weise Bedeutung hat.

**Oberbergamtsbezirk Bonn.**

**Gelbe Stippnarbeit.**

Die sogenannten Betriebsfriedlichen oder Gelben mußten im November 1918 von den Arbeitgebern fallen gelassen werden. Damit hatte die Betriebsfriedlichkeit dieser Art Gewerkschaften von Kräfteberganaden ein Ende, weil sie ohne die moralische und finanzielle Unterstützung der Unternehmer nicht bestehen konnten.

Hierzu kommt noch, daß die Arbeiter seit der Umbildung immer mehr erkennen haben, wo ihre Interessen gefährdet werden. Selbst in solchen Gegenden, wo die freien Gewerkschaften vor dem Kriege keinen Eingang finden konnten, haben wir heute fast nur freigeschafflich organisierte Arbeiter. So auch in Hartenrod im Kreise Wiedenlopf.

Diese Umbildung läßt verschiedene Hauptpunkte der Gelben nicht ruhig stehen. Sie versuchen immer wieder, Arbeiter für ihre arbeitserfüllenden Tätigkeiten zu gewinnen. Es sind zu finden sie auch einige die „Deutsche Arbeiter-Zeitung“, vom 1. Juli d. J. berichtet, daß es dem Sekretär Müller gelungen ist, im Kreise Wiedenlopf Fuß zu fassen und Mitglieder bei der Gewerkschaft Wied, Hartenrod, zu gewinnen. Kommt bei denen sie nach der Revolution ihr Ziel gesucht, jedoch nicht gefunden hätten, nicht mehr zulassen und besahen ihre Ausstrahlung. In der Spitze ein Betriebsratsmitglied des Betriebes — da sie auch schon die Zerkünderung und der „Freiwilligen“ Terror ein. Der Betriebsratsvorsitzende, unser Kamerad Jung, ist mit den verwerflichsten Mitteln versucht haben, die Arbeiter einzuschüchtern, indem er einen Aushang gemacht habe, daß, wenn sie bis Montag, den 28. Juni, nicht aus dem Arbeiterbund ausgetreten seien, sie die Arbeit verlieren müßten. Dieses Ultimatum sei auch der Fiktion beraubt worden. Dazu wird noch angeführt, daß Jung jedersfalls unzulässig sei, er sei von abgelehnt haben. In dem Bericht ist nur wahr, daß es kein Sekretär war.

winmen. Das Geschwafel von dem Terror der „sozialdemokratischen“ Gewerkschaften und des kranzgeraden Jung ist eine Unwahrheit. Ein Aushang ist überhaupt nicht gemacht worden. Ein Ultimatum ist weder mündlich noch schriftlich gestellt, noch der Direktion vorgelegt worden. Ebenfalls ist Jung von aufseherischen Führern begleitet worden.

Tatsache ist, daß die Belegschaft in einer Versammlung einmütig, gegen eine Stimme, eine Betriebskontrolle verlangte und sich ganz entschieden gegen die gelben Arbeitervertreter ausgesprochen hat. Dieses gesunde Urteil der Hartenroder Arbeiter ist um so wertvoller, da in dieser Versammlung ein Organisationsvertreter nicht anwesend war. Es birgt dafür, daß der Einfluß der Unternehmerrücklinge in Hartenrod ausbleibe. Die Arbeiter haben erkannt, und die Erfahrung hat es bewiesen, daß nur die freien Gewerkschaften, in diesem Falle der Verband der Bergarbeiter Deutschlands, die Arbeiterinteressen wirklich vertreten. Deshalb sind alle Versuche, die gelben Gewerkschaften wieder auf die Beine zu bringen, vergeblich; ihre Herrlichkeit ist zu Ende.

**Süddeutschland.**

**Johann Meyer †.**

Am 11. Juli ist in Garmisch-Partenkirchen (Oberbayern) unser alter Mitkämpfer Johann Meyer gestorben, der auch zu den Opfern des bekannten Essener Meineidsprozesses von 1895 gehörte und 3 1/2 Jahre Zuchthaus unschuldig verbüßen mußte. Im Wiederaufnahmeverfahren 1911 wurden die Opfer dieses Meineidsprozesses, darunter auch Meyer, freigesprochen.

Die Nachricht vom Tode Meyers rührt das Andenken an die tollsten Verfolgungsperiode der freien Gewerkschaftsbewegung in Rheinland und Westfalen auf. Die beiden bekanntesten Opfer des damaligen Essener Meineidsprozesses, Schröder und Meyer, sind nun tot, aber nicht verschwunden ist die Erinnerung an jene schmachvollen Zustände, die es ermöglichten, daß durch die Aussage des meineidigen Gendarmen Müller eine Anzahl braver Mitkämpfer ins Zuchthaus kamen. Im Wiederaufnahmeverfahren, für das sich der heutige Justizrat Dr. Niemeier einsetzte, da er von der Unschuld der „Zuchthäuser“ vollkommen überzeugt war, wurde zwar die Freisprechung erreicht, aber besonders Meyer hatte an seiner Gesundheit so gelitten, daß aus dem einstigen Sämling eine vollständige Ruine geworden war. Nun ist er von seinem Leiden erlöst. Der Abzwinger Tod zieht hier einen Schlafstreich unter eine Tragödie aus der kapitalistischen Verfolgungswut.

Für Bochum ist Johann Meyer in besonderer Erinnerung, da er der Vertreter des Bezirks Bochum war und hier seinen Wohnsitz hatte. Als junger Bursche war er von der Herforder Gegend nach Bochum zugewandert, beteiligte sich anfangs als Dilettant an Theateraufführungen im alten Stadttheater an der Marktstraße, kam dann mit der von Fusanget geleiteten Knappenvereinsbewegung in Verbindung, was ihn beim Ausbruch des Essener Bergarbeiterstreiks in die vordersten Reihen der Kameraden brachte. Er gehörte mit Schröder, Bunte, Siegel, Bauer (Weimar), Dielmann (Haldorf) und Brodant (Gelsenkirchen) zum Generalkomitee und leitete die großen stürmischen Schützenhörsammlungen. Nachdem seine Kraft durch das Zuchthaus gebrochen war, hat Meyer bei seinem in Oberbayern wohnenden Schwiegerjohn Aufnahme gefunden.

In den Herzen der organisierten Bergarbeiter wird das Andenken an die „Zuchthäuser“ Meyer und Genossen fortleben. Sie waren die Pioniere, die in den stürmischen und gefährlichen Zeiten die Ziele der Arbeiterbewegung unerschrocken vertreten haben.

**Achtung Verbandsmitglieder!**

Gelesene Nummern der „Bergarb.-Ztg.“ werfe man nicht fort, sondern verwende sie zur Agitation. Mit jeder Zeitung kann ein neuer Mitkämpfer gewonnen werden!

**Verbandsnachrichten.**

Kameraden! Mit dieser Nummer ist der Beitrag für die 30. Woche (vom 19. bis 24. Juli 1920) fällig. Wir bitten alle Kameraden um pünktliche Zahlung der Beiträge.

Jedes Mitglied ist auch verpflichtet, die Mitglieberversammlungen regelmäßig zu besuchen.

**An die Ortsverwaltungen.**

Mit Beginn der 27. Beitragswoche (27. Juni 1920) treten für die Mitglieder, die 13 Wochen den erhöhten Beitrag (einschl. Extrabeitrag) gezahlt haben, auch die erhöhten Unterstützungssätze in Kraft. Wir verweisen auf die Bekanntmachung in der Nr. 13 der „Bergarb.-Ztg.“ vom 27. März und auf das Mundschreiben vom 26. März 1920. Gleichzeitig sei aber darauf hingewiesen, daß diese erhöhten Unterstützungssätze nur für solche Mitglieder gezahlt werden dürfen, die 13 Wochen den erhöhten Beitrag zahlen und am 27. 6. oder später Unterstützungsberechtigt werden. Mitglieder, die bereits Unterstützungen beziehen, erhalten die alten Sätze nach dem Statut vom 1. Januar 1920 weiter, denn es heißt in § 19 Abs. 3 des Statuts, daß während des Bezuges einer Unterstützung niemand in höhere Staffeln aufrückt.

Der Vorstand.

**Betrifft Zeitungsbestellungen.**

Es genügt nicht, auf dem Abrechnungsformular die Zahl der benötigten Zeitungen anzugeben, sondern man nehme stets ein Zeitungsformular oder einen besondern Mitteilungsbogen und gebe die genaue Zahl der Zeitungen, die gebraucht werden, an.

**Bücherrevisionen.**

Die Mitglieder werden gebeten, die Mitgliedsbücher bereit zu halten, um den Revisionen die Arbeit zu erleichtern.

**Krankenunterstützungs-Auszahlung.**

Deininghausen. Jeden Sonntag, vormittags von 10-12 Uhr.

**Abwesenveränderungen.**

Lacr. Kaffler: Franz Eiröhrmeier, Wittenerstr. 23, bei Schmied. (Bahnübergang).

Neu ist erschienen und von G. Sandmann & Co. zu beziehen:

**Vom Beter zum Kämpfer!!!**

Von Nikolaus Osteroth.

Preis für Verbandsmitglieder 6 Mk., im Buchhandel 7,50 Mk.

Sieben erschienen:

**Entstehung und Entwicklung des deutschen Knappheitswesens**

1920.