

Die christlichen Gewerkschaften als politische Vereine.

Eine in der Zentrumspreffe kürzlich erschienene Korrespondenz der christlichen Gewerkschaften wehrte sich gegen die Behauptung, daß die christlichen Gewerkschaften ebenso wie die freien Gewerkschaften als politische Vereine erklärt werden müßten, da auch sie sich mit politischen Angelegenheiten befäßen. Die christlichen Gewerkschaften beschäftigen sich nur mit sozialpolitischen Dingen; sollten die Gewerkschaften aus diesem Grunde zu politischen Vereinen eingegliedert werden, so würde die christlich-nationale Arbeiterbewegung geschlossenen Widerstand entgegenstellen.

Die Abwehrstellung, in die die freien Gewerkschaften bei der jehigen Polizeiverfolgung gebrängt worden und die offene und versteckte Schadenfreude, die die Christlichen darüber bekunden, treiben uns dazu, diese Behauptungen der christlichen Gewerkschaften doch einmal etwas näher auf ihre Tatsächlichkeit zu prüfen. Unseren Gewerkschaften ist übrigens schon die Beschäftigung mit politischen Dingen als politische Tätigkeit anzurechnen worden.

Alles das aber, was den freien Gewerkschaften in dieser Beziehung schon als Merkmal ihres politischen Charakters angedreht worden ist, besitzen die christlichen Verbände in noch schärferer Ausprägung. Sie machen Eingaben an den Reichstag und an die Landtage, stellen Anträge zu Gesetzentwürfen und nehmen in Petitionen zu sozial- und berufsrechtlichen Fragen Stellung. Das geschah bisher auf fast allen christlichen Gewerkschaftskongressen und Generalversammlungen.

Als Beweis des politischen Charakters der freien Gewerkschaften gelten unserer Polizei und Justiz deren internationale Vereinbarungen und Konferenzen. Auch darin machen die christlichen Gewerkschaften keine Ausnahme. Im Jahre 1908 war eine internationale Konferenz christlicher Gewerkschaftsführer in Jülich. Giesberts hielt dort einen Vortrag über „Die Notwendigkeit, mit den Arbeitkollegen der anderen Nationen Fühlung zu nehmen, nicht bloß, um bestimmte konkrete Fragen zu regeln, wie der Verkehr in den Grenzgebieten, die Auswanderung, gegenseitige Unterstützung bei Lohnkämpfen, sondern noch mehr, um von einander zu lernen“. Seither finden diese internationalen Konferenzen regelmäßig statt. Seit dem 1. Januar 1909 haben sie ein besonderes internationales Sekretariat errichtet mit Siegetwald, Köln, an der Spitze.

Nun betreiten die christlichen Gewerkschaften ihren politischen Charakter mit dem Einwand, sie hätten mit „Politik im engeren Sinne“ gar nichts zu tun. Nur das Eintreten für bestimmte politische Parteien konstatiere eine politische Betätigung. Wenn das zutrifft, dann beteiligen sich aber die christlichen Gewerkschaften sehr stark am politischen Leben. Die Parteien, für die es geschieht, ist das Zentrum. Das zu leugnen, ist bei den zahlreichen vorliegenden Beweisen völlig zwecklos. Die Christlichen werden einfach von der Zentrumsparlei für sich reklamiert und fügen sich dem. Einige Beispiele:

Die „Friesche Landeszeitung“ berichtete in ihrer Nummer vom 18. Oktober 1910 aus den Verhandlungen des Zentrums-Parteitagés für den Regierungsbezirk Trier:

„Justizrat Trimborn erklärte vorweg, daß die Liberalen nicht auf ihre Rechnung kommen würden, wenn sie glaubten, die Anhänger der beiden gewerkschaftlichen Richtungen stießen aufeinander und führten einen Krach herbei. Das Zentrum sei nicht der Boden, auf welchem die Gewerkschaftsfrage gelöst werden könnte. Wir müßten stets festhalten, daß beide Richtungen (Köln und Berlin) dem Zentrum dienen wollten. Daher gehe uns der Streit in dieser Versammlung nichts an.“

In Koblenz am Rhein hat am 29. April 1911 Dr. Spahn eine große politische Rede gehalten. Nach der „Germania“, Nr. 147, hat der Zentrumsführer u. a. ausgeführt:

„Ich bin nicht pessimist, aber soll der Ausgang der Wahlen unseren Wünschen und Bedürfnissen entsprechen, dann muß in allen Wahlkreisen alles auf die Schanzen. Unsere Vereine voran: Volkverein und christliche Gewerkschaften und Arbeitervereine durch die Aufklärung in der Sozialpolitik, unsere Wahlvereine und unser Bindhorfbund in der Agitation, auch in der Wahlrede, neben den Vereinen in alltäglichem Ansporn unsere Presse.“

Das „Düsseldorfer Tageblatt“, eine Zentrumszeitung, wurde von freiorganisierten Arbeitern aus Hilden wegen Beleidigung verklagt. Das Amtsgericht wies die Privatklage zurück, ebenso wurde die Verurteilung wegen Landgericht Düsseldorf am 17. Juni 1913 verworfen, und zwar wegen Zuhilfenahme des § 193 für den Zentrumsredakteur. Erklärend wird die enge Verbindung zwischen Zentrumsparlei und christlicher Gewerkschaft feststellen. Es heißt in dem Beschluß:

„Der fragliche Artikel ist vom christlichen Metallarbeiterverband eingeleitet. Gemäß der Stellung der christlichen Gewerkschaften zur Zentrumsparlei mußte der Beschuldigte als Redakteur eines Zentrumsblattes dieser Zulassung Aufnahme gewähren... Sätten die christlichen Arbeiter nicht die Mächtigkeit, ihre Interessen in den christlichen Gewerkschaften zu vertreten, so wären sie gezwungen, ihre Interessenvertretung den freien sozialdemokratischen Gewerkschaften anzuvertrauen und wären damit für die Zentrumsparlei verloren. Der Beschuldigte, als Redakteur eines Zentrumsblattes und als Anhänger der Zentrumsparlei, handelte daher in Wahrnehmung berechtigter Interessen als er diesen Artikel aufnahm.“

So sehr unmissbar hat noch kein Gericht die Zusammengehörigkeit von sozialdemokratischer Partei und

freien Gewerkschaften festgestellt, wie es hier dem Zentrum und den christlichen Gewerkschaften gegenüber geschieht.

„Immerhin — werden die Christlichen sagen —, auch Richter können irren. In der Theorie sind die christlichen Gewerkschaften politisch völlig neutral. Die nachstehenden Tatsachen reden jedoch eine andere Sprache.“

Im Dezember 1906, bald nach der letzten Reichstagsauflösung, tagte in Düsseldorf eine Konferenz christlicher Gewerkschaftsführer, die aus ganz Westdeutschland stark besucht war. Wie die „Königliche Volkszeitung“ meldete, kam die Versammlung zu dem einmütigen Ergebnis, daß bei dem diesjährigen Wahlkampf alles ausgeboten werden müsse, damit auch im neuen Reichstage die Zentrumsparlei mindestens wieder die leitherrigen Plätze besetze.“

Als dies vom „Vorwärts“ festgesetzt wurde, erhielt er „aus christlichen Gewerkschaftskreisen“ in der „Königlichen Volkszeitung“ zur Antwort:

„Die christlichen Gewerkschaftsführer müßten ganz verschiedene Köpfe sein, wenn sie den politischen Kampf spurlos an sich vorbeiziehen ließen. Werden doch erst durch die Reichstagslegung die Vorbedingungen geschaffen, unter denen sich die Gewerkschaftsbewegung entwickeln kann.“

Das ist an sich ein ganz vernünftiger Standpunkt. Wie kommen aber diese selbst, christlichen Gewerkschaftskreise“ dazu, die freien Verbände wegen derselben Auffassung zu verlasten und sie zu denunzieren als politische Vereine?

In Königsaale hielt am 20. Dezember 1908 der christliche Gewerksverein der Bergarbeiter eine Mitgliederversammlung ab, die fast ganz von der Erörterung politischer Fragen ausgefüllt wurde. In der Hauptsache drehte es sich um die bevorstehende Gemeinderatswahl, bei der der Zentrumskandidat durchgefallen war. Gewerksvereine, die liberal gewählt hatten, wurden in der Versammlung gehörig abgeprügelt, worüber sich einer dieser „Liberalen“ in der „Sattinger Zeitung“ bitter beklagte.

Es ist übrigens schon öfter vorgekommen, daß Gewerkschaftskristliche aus der Reihe tanzten und zur Abwechslung statt des Zentrums die Nationalliberalen wählten. So in Saarbrücken bei der Reichstagswahl von 1907. Dort wurden die Mitglieder des christlichen Gewerksvereins von ihrem Ortsvorstand zum Besuche der nationalliberalen Parteiverammlung am 5. Februar in den Saalbau in Saarbrücken bestellt und ihnen Fahr- und Fahrgeißel erstattet, damit nur der Oberbürgermeister Wahl in den Reichstag kam. In den zentrumsfesten Gewerksvereinstreifen machte die Sache viel böses Blut und konnte nur mit Mühe wieder eingekerkert werden.

Mit welcher Selbstverständlichkeit die Ortsvereine der christlichen Gewerkschaften als Wahlvereine fungieren, ist recht drastisch zu erkennen an der Tätigkeit der Pastelle Butrop des christlichen Gewerksvereins der Bergarbeiter. In einer Konferenz stellte sie 1907 zwei Zentrumskandidaten für die Gemeinderatswahl auf. Um die evangelischen Bergarbeiter zur Stimmabgabe für die Zentrumsleute zu bewegen, wurde ihnen versprochen, daß 1909 ein evangelischer Bergmann als Zentrumskandidat aufgestellt werden sollte.

Das geschah 1909 nahm eine Funktionärskonferenz des christlichen Gewerksvereins wiederum die Aufstellung der Kandidaten vor und erkor dazu einen evangelischen Bergarbeiter, der auch gewählt wurde. Vorher war er auf dem Rechtshausbureau des christlichen Gewerksvereins gehörig bearbeitet und auf das „Kommunalprogramm des Zentrums“ verpflichtet worden. Der evangelische Zentrumsmann konnte nicht lange seines Amtes walten. Ihn wurde von einem katholischen Zentrumsmann — seinem Betriebsführer — gekündigt und mußte die Gemeinde verlassen!

Im Jahre 1911 rückte es der christliche Gewerkschafter und Knappschafstältere W., ein Protestant, als Vertreter des „Bürgervereins“ bei der Gemeinderatswahl in Butrop zu kandidieren. Dafür wurde er in der Konferenz des christlichen Gewerksvereins, die kurze Zeit darauf in Kirchellen tagte, heftig angegriffen. Besonders der Gewerkschaftsbeamte B. machte ihm Vorwürfe darüber, daß er sich mit seiner Kandidatur gegen das Zentrum erklärt habe. Seine Berufung auf die politische Neutralität fand kein Gehör: er wurde niedergeschrien, und vom Vorsitzenden S. wurde ihm erklärt, daß er das nächstmal nicht wieder als Knappschafstältere aufgestellt werde.

Auch in Vorstedt machen die christlichen Gewerkschaften die Gemeinderatswahl. Noch bei der vorletzten Wahl stellte das christliche Gewerkschaftsamt in einer Sitzung die Kandidaten für die dritte Klasse auf, die dann auch vom Zentrum unterstützt wurden.

Die Bezirkskonferenz Gelsenkirchen des christlichen Gewerksvereins der Bergarbeiter stellte zur Generalversammlung des Verbandes im Jahre 1909 folgenden niedlichen Antrag: (Nr. 4 des Protokolls)

„Die Generalversammlung wolle beschließen, daß der § 8 des Statuts dahin auszufügen ist, daß Mitglieder, welche bei Wahlen im ersten Wahlgange dem Sozialdemokraten ihre Stimme geben, ausgeschlossen werden können, bei notwendigen Kompromissen jedoch nicht.“

Durch Zeitungsnachrichten rechtzeitig gewarnt, interließ es die christliche Generalversammlung, den Antrag zu verhandeln. Das nicht ein Einzelnier, sondern die Vertreterkonferenz eines großen Bezirks einen solchen Antrag stellen konnte, läßt immerhin Schlüsse zu auf die Gesinnungen dieser christlichen Gewerkschaft.

Die Vorkänge bei der Reichstagswahl von 1912 sind noch in frischer Erinnerung. Wenn bis dahin ein Zweifel möglich war an dem politischen Charakter der christlichen Gewerkschaften, so wurde er gründlich zerstört. Sie waren die eigentlichen Wahlmacher — ihnen hat das Zentrum eine große Anzahl Mandate zu

verdanken. Ja, noch mehr: die politische Betätigung sieht den Christlichen so sehr im Sinne, daß sie sogar entgegen ihrer Neigung, den Nationalliberalen Mandate zuzuschicken. Ohne die fleißige Wahlarbeit der christlichen Gewerkschaften wären z. B. die Wahlkreise Bochum und Duisburg von den Nationalliberalen nicht geholt worden. Im westfälischen Industriebezirk hätten die Zentrumsliberalen bei Stichwahlen zwischen ihnen und den sozialdemokratischen Kandidaten überhaupt nichts tun brauchen — so energisch trat der Wahlapparat der christlichen Gewerkschaften für sie ein.

Diese Stellungnahme der Christlichen entsprang keinem augenblicklichen Impulse, sondern war lange vorher im Schoße der Zentrumsparlei festgelegt worden. Dort sitzen die Manager, die die christlichen Querköpfe am Schnürden halten und nach den diplomatischen Intentionen der Zentrumsparlei handeln lassen. Ein Gewerkschaftsführer hatte es schon ein ganzes Jahr vor der Wahl ausgesprochen. Der Beamte des christlichen Gewerksvereins der Bergarbeiter Süstes, sagte schon am 15. Januar 1911 in einer Versammlung in Ferne:

„Wenn die nationalliberale Partei im Wahlkreise Bochum-Gelsenkirchen einen annehmbaren Kandidaten aufstelle und dieser mit Otto Sues in die Stichwahl komme, dann seien für Otto Sues die schönen Tage von Kranzweg vorbei.“

Der Zentrumspreffe ging soviel Redseligkeit wider den Strich. Denn die Nationalliberalen verstanden Süstes' Wort und stellten einen christlich-organisierten Bergmann auf. Um nur zu verhindern, daß etwa die christlichen Arbeiterstimmen schon im ersten Wahlgange den Nationalliberalen zufließen, schrieb die „Gelsenkirchener Zeitung“:

„Süstes' Miß es aber entschieden zurückgewiesen werden, wenn man liberalerseits die christlichen Gewerkschaften wahlpolitisch zu beeinflussen sucht. Wir weisen darauf hin, um der nationalliberalen Partei zu zeigen, daß sie, falls mit ihrer Arbeiterkandidatur ein Gimpelgang in fremden politischen Jagdgründen beabsichtigt sein sollte, sie sich damit in einem großen Irrtum befindet.“

„Fremde politische Jagdgründe“ sind die christlichen Gewerkschaften für jede andere Partei — diese Jagdgründe hat das Zentrum in Erbpacht. Daß es 1912 dennoch die liberalen Jagdgänge in seine Jagdgründe hineintrieb, verschuldete die Angst vor dem roten Jäger.

Solche Dinge können den Wählern der Gesetze nicht verborgen bleiben. Wie kommt es aber, daß von den Behörden noch nichts gegen die politischen christlichen Gewerkschaften unternommen wurde, während man jahrelang die Zeitungen, Flugblätter und Protokolle von freien Gewerkschaften durchschürfte, um sie politischer Betätigung bezichtigt zu können? Die Antwort gibt nachstehendes: In Mensburg fand am 13. August 1911 ein Katholikentag für Schleswig-Holstein statt. Ein Angehörter des katholischen Volkvereins — Dr. Sonnenschein aus Mönning-Glabach — hielt einen Vortrag über den Materialismus und kam dabei auf die christlichen Gewerkschaften zu sprechen. Der M.-Glabacher Alabemiker sagte wörtlich:

„Der Kern und die Enthüllung der christlichen Gewerkschafter ist durchaus kontervativ. Wie die Sache augenblicklich liegt, kann ich Ihnen versichern, daß die bedeutendsten konservativen Führer und unsere bedeutendsten Staatsmänner — ich will keine Namen nennen — eingesehen haben, daß es unter allen Umständen gelingen muß, die christlichen Gewerkschaften hoch zu halten, koste es, was es wolle, um die sozialdemokratische Sozialpolitik zurück zu halten.“

Dr. Sonnenschein hat damit jedenfalls die Wahrheit gesagt. Denn es sind seit der christlichen Gewerkschaften von konservativen Führern und von Staatsmännern öfters Komplimente gemacht worden für ihre „kontervative“ Haltung bei den Wahlen und bei Streiks. So hatte im Januar 1912 der Rektor Legebe in Ferne dem Reichskanzler telegraphisch den Sieg der nationalliberalen Partei gemeldet. Der Reichskanzler antwortete:

„Verbündelichten Dank für die Meldung des Wahlergebnisses. Dieser Sieg bedeutet einen schönen Erfolg der patriotischen Haltung der christlich-nationalen Arbeiterschaft und des hingebenden Wirkens ihrer Führer.“

Reichskanzler v. Bethmann Hollweg.“ Hier beklagt der Kanzler das, was an anderer Stelle über die politische Tätigkeit der christlichen Gewerkschaften beim Wahlkampf 1912 gesagt ist. Es sind nur die christlichen Gewerkschafter mit der „christlich-nationalen Arbeiterschaft“ gemeint, denn die anderen, die „wilden“ Christen, haben keine Führer, die hingebend wirken könnten.

Damit wollen wir für heute die „politisch neutralen“ christlichen Gewerkschaften verlassen. Wir tragen durchaus kein Verlangen danach, daß sie von den Behörden für politisch erklärt werden. Es ließe den herrschenden Gewalten jenseitiger Verleumdung zumuten, wenn sie mit ihren Maßhauern und Streifbrechern so unangenehm verfahren sollten wie mit den freien Arbeitern. Unsererwegen sollen die Christlichen ruhig bleiben, was sie sind. Aber zeigen wollten wir mit Vorliebe, wenn es im Reichstage eben nicht dasselbe ist, wenn zwei dasselbe tun.

Neue Wege für die Bildungsbefrebungen der Arbeiterschaft.

Wir leben in einer Zeit der Interessentämpfe. In einer Welt der schärfsten wirtschaftlichen Gegensätze, die nicht ausgeglichen oder verfließert werden können, sondern eben ausgekämpft werden müssen. Und diese Kämpfe werden nicht mehr mit den alten brutalen Mitteln einer

vergangenen Zeit, sondern mehr und mehr mit geistigen Waffen ausgefochten. Weil das den Gewerkschaften von jeher bekannt war und ihren Mitgliedern heute in Fleisch und Blut übergegangen ist, hat man auch bis heute (und heute mehr denn je) das größte Gewicht auf die theoretische Durchbildung der neu gewonnenen Anhänger gelegt. Es ist nicht von ungefähr, daß die deutsche Arbeiterbewegung anerkanntermaßen an der Spitze der modernen Arbeiterbewegung marschiert, daß die deutschen Gewerkschaften die englischen überflügelt haben — und wahrlich nicht nur rein zahlenmäßig.

Durch die zähe und mühsame Kleinarbeit der Gewerkschaften fängt jetzt zum ersten Male in der Geschichte der Menschheit das Wissen an, Gemeinbesitz des ganzen Volkes zu werden. Noch ist es zwar nicht so weit, aber wir sind auf dem Marsche dorthin und können das Ziel schon von fern erblicken. Aber lang und mühsam war der Weg, den es zurückzulegen galt; den steilen Berg hinan, und noch ist der Gipfel nicht erreicht. Nicht immer war es so. Immer, wo wir auch hinblicken können, war das Wissen das Monopol einer kleinen herrschenden Schicht. Was verschaffte den Priestern des alten Babylon ihre Macht über die Volksmasse? Ihr Wissen! Ihre Geheimwissenschaften, die streng gehütet wurde, und wovon das Volk nichts erfahren durfte. So auch war's bei den alten Ägyptern. Auch hier waren es nur die Priester, die durch ihre genauere Kenntnis der Naturvorgänge, des Zeitpunktes der Ueberschwemmung des Nils usw. das Volk, das in Unkenntnis gehalten wurde, beeinflussten. Weil die Priester ganz genau mußten, daß ihre Macht von dem Besitz ihrer Geheimwissenschaften herührte, waren sie so ängstlich darauf bedacht, daß niemand außerhalb der Priesterkaste etwas von diesen Dingen erfahre. Darum durften auch bei manchen Völkern solche „heiligen Dinge“ nicht aufgeschrieben werden, sondern wurden mündlich von einer Generation zur andern weitergegeben. Sie wußten schon warum. Im alten Rom zeigte sich das ganz besonders deutlich. Dort wurden die priesterlichen Funktionen von den Auguren ausgeübt, die aus den Gedanken der Opfertiere weisungen mußten. Es heißt von diesen Leuten, daß sie einander nicht ohne Lächeln ansehen konnten. Warum wohl?

Von dieser Geheimwissenschaft stammt unsere heutige weltliche Wissenschaft ab. Sie kann auch heute und konnte früher noch viel weniger diese ihre Abstammung verbergen. Haben wir denn nicht heute im Klassenstaate (nur in anderer Form) dasselbe Streben zu verzeichnen, die Resultate der Forschung dem wirklichen Volke vorzuenthalten? Denken wir nur daran, was man den Söhnen und Töchtern des arbeitenden Volkes in der Schule noch zu bieten wagt und was an der Hochschule doch heute schon gelehrt wird. Dort immer noch die alten Märchen, die schon unsere hellen Jungens und Mädels nicht mehr glauben, und hier doch schon allmählich die Forschungsergebnisse eines Darwin, Häckel u. a. Freilich, nur auf naturwissenschaftlichem Gebiet.

Es ist für uns heute interessant genug, zu wissen, daß selbst die größten Geister nicht daran glauben mochten, daß es für das Volk doch eine Möglichkeit gebe, sich wenigstens mit den Hauptergebnissen der Wissenschaft vertraut zu machen. Wie spottete sogar ein Schiller über den „gelehrten Arbeiter“. Denken wir auch an Peine.

Da kam Ferdinand Lassalle. Der verzweifelte nicht an der Möglichkeit einer Weiterbildung des arbeitenden Volkes. Und doch hatte er einen überaus schweren Stand. Denn was Lassalle den Arbeitern bot, das wurde ihnen ja, so sagte man wenigstens, auch von den Liberalen geboten, die es doch so gut meinten. So sagt ein preussischer Professor der Staatswissenschaften Dr. Harms in einer Schrift über Lassalle: „In harmlosen „Arbeitervereinen“ wollte die Fortschrittspartei die Arbeiter organisieren. Wie man

Kinder in den Kindergarten führt, so dachte man sich's auch hier.“ Na, wenn sogar der es sagt. . .

Aber Lassalle drang durch. Er bereitete den Weg, auf dem später die Ideen eines Karl Marx in die Köpfe der Arbeiter einzogen. Was seit diesen Tagen gerade auch von gewerkschaftlicher Seite an Bildungsarbeit geleistet worden ist, kann wohl niemals äußerlich gemessen werden. Aber



Arbeitermarsch.

Von Björnson.

**Takt! Takt! Auf Takt habt acht!
Der ist mehr als halbe Macht.
Formt aus vielen Vielen Einen,
Hebt den Mut der bangen Kleinen,
Laßt das Schwerste leicht erscheinen,
Zeigt die Ziele uns, die reinen,
Näher, scharfer, ohne Schatten,
Als wir auf dem Korn sie hatten.**

**Takt! Takt! Auf Takt habt acht!
Der ist mehr als halbe Macht.
Nahn im Takt wir einige Hundert,
Ist da keiner, der sich wundert:
Nahn im Takt wir einige Tausend,
wird sein Ohr schon mancher recken,
Nahn im Takt wir Hunderttausend —
Ja, dies Dröhnen wird sie wecken!**

**Takt! Takt! Auf Takt habt acht!
Der ist mehr als halbe Macht.
Wenn in solchem Takt wir schreiten
Fest von Norges Uferweiten
Bis zum höchsten Katarakte —
Kommen alle wir im Takte —
Schwinden Herren, schwinden Knechte,
Helfen jedem wir zum Rechte!**



in den Erfolgen, die die deutschen Gewerkschaften trotz alledem hinter sich haben, zeigt sich's.

Das aber soll und darf uns nicht dazu verführen, auf einmal gewonnenem Vorreer auszurufen, zu denken, wie herrlich weit wir's doch gebracht. Im Gegenteil. Anspornen muß es uns, weiter zu arbeiten an den wichtigsten aller Kulturarbeiten. Denn ungeheuer viel ist noch zu tun. Noch sind wir — und gerade in unserem Verbände) nicht an alle die herangekommen, denen es not täte, auch mal an ihre Weiterbildung zu denken. Viele Tausende gibt es gerade noch in unseren Reihen, die von all den Bestrebungen der

letzten Jahre gar nicht profitieren konnten. Die überlange Arbeitszeit verhinderte sie daran. Und wenn sie schon den guten Willen hatten, zu einem Vortrag oder gar zu einem Kursus hinzugehen, so hatten sie doch nicht viel davon. Ihre schwere Arbeit und die lange Dauer machten es ihnen unmöglich, längere Zeit den Ausführungen der Redner zu lauschen. Sie hörten nur halb zu oder schliefen gar ganz ein. Wer will und kann ihnen einen Vorwurf darauf machen?

Es gibt aber jetzt ein Mittel, das es auch einem lange und schwer arbeitenden Menschen ermöglicht, wenigstens etwas von unserem heutigen Wissen in sich aufzunehmen. Dieses Mittel ist das Lichtbild. Es hat den einen unschätzbaren Vorteil, daß es auch übermüdeten Arbeitern zugute kommt. Sie schlafen bei der Vorführung von rasch wechselnden Lichtbildern doch nicht so leicht ein und nehmen entschieden mehr von dem Gehörten mit nach Hause als es sonst der Fall ist. Ohne irgendwelche größeren Kosten kann jetzt auch der kleinste Ort, eine kleinere Zahlstelle diese Einrichtung benutzen.

Da gibt es eine Serie, die den Balkantrieb behandelt. In wechselnden Bildern ziehen Lagerbilder und Kriegsgreuel an den Augen der gespannt Zuhörenden vorüber. Da werden die Ereignisse der Zeit vor 100 Jahren vorgeführt. Auch das Werden der siebenten Großmacht, der modernen Presse, kann man verfolgen. Und wer hätte kein Interesse daran! Wo gibt es heute noch einen Menschen, der nicht irgend eine Zeitung liest. Sogar das Leben unserer großen Dichter kann uns vorgeführt werden.

Auch Städte- und Länderbilder, wie der Hamburger Hafen und die Lüneburger Heide. Eine Wanderung nach Tirol kann man auf diese Weise für wenige Groschen unternehmen. Freilich ist es besser, man geht hin und sieht sich die herrlichen Gebirgsgenerien in natura an. Aber für den, der die Mittel dazu nicht hat, ist es doch auch schon etwas, wenn er fremde Länder und Städte in Bildern kennen lernt. Und wer vielleicht alles schon in der Wirklichkeit gesehen hat, der läßt sich auch ganz gern durch gute Bilder an jene schönen Gegenden erinnern.

Die Naturwissenschaft, die heute so ungeahnte Fortschritte gemacht hat, ist natürlich auch vertreten. Und gerade dieses Gebiet dürfte noch am besten dazu geeignet sein, durch Bilder und Erläuterung in immer größere Kreise zu dringen. Wir nennen hier einige Bildreihen, die jederzeit zu haben sind: „Die Abstammungslehre und ihre Beweise“, „Die Entwicklungsgeschichte der Tiere“, „Die Stellung des Menschen in der Natur“, „Ursachen und treibende Kräfte der Entwidlung“, „Ein Ausflug ins Weltall“, „Die Sonne“, „Sonnen-, Mond- und andere Finsternisse“, „Die Bewohnbarkeit der Weltkörper“, „Die Größe in unserer Heimat“ usw.

Das Gebiet der Gesellschaftswissenschaften ist einseitig durch zwei Reihen vertreten: „Der Mensch der älteren Steinzeit“, „Der Mensch der neueren Steinzeit und der Bronzezeit“.

Aus der Technik nennen wir: „Produktion und Verwendung des Leuchtgases“, „Der Steinkohlenbergbau“, „Von der Polkutschke zur Schnellbahn“, „Flugzeug und Motorluftschiff“.

Eine ganze Menge von Märchen und Kinder-Ausführungen sind sicher geeignet, unsern Kleinen manche frohe Stunde zu bereiten. Und auch die Väter und Mütter können noch ihre Freude haben an den gelungenen, bezeichnenden Bildern, die meistens uralte und längst bekannte Märchen zum Gegenstand ihrer Vorstellung haben: „Dornröschen“, „Schneewittchen“, „Hänsel und Gretel“, „Hans im Glück“, „Die Bremer Stadtmusikanten“, „Rotkäppchen“ und wie die alten Geschichten alle heißen.

Man darf sicher erwarten, daß unsere Kollegen allerorts aus der Benutzung dieser Lichtbilder reichen Nutzen und Anregungen schöpfen werden.

Aus unserm Berufe



Automobil-Führer

Ein kleiner Gernegroß ist der Philosoph, der in der „Internationalen Chauffeur-Zeitung“ sein „Recht“ leuchten läßt. Der originale Knuz tangelt alle Welt ab wegen Sünden — die er selbst auch begeht. Er schimpft auf Deibel Tomm raus, wenn 'n Kerl hilt, auf die Vereinsmeier und hebt seine eigene lange Nase nicht. Gibt es denn überhaupt noch eine lächerlichere Vereinsmeierei als die, die die „Vereinigung der Fahrer des kaiserlichen Automobilklubs“ treiben? — Schon wenn man den Titel liest, sieht man sich um 200 Jahre in der Kulturwindung zurückversetzt. Was den Fahrern des kaiserlichen Automobilklubs recht ist, muß den Fahrern aller anderen Verkehrsklubs billig sein. So viel Klubs die Kraftwagenbesitzer zu gründen belieben, so viel Chauffeurvereine dürfen existieren, so viel Chauffeurvereine darf die „Vereinigung der Fahrer des kaiserlichen Automobilklubs“ die Existenzberechtigung nicht schlanke abprechen. Wir kennen in Deutschland kaum einen zweiten Chauffeurverein, der weniger Existenzberechtigung hätte als der mit dem kaiserlichen Namen. Wenn also die „Internationalen Chauffeur-Zeitung“ Klagen über die Vereinsmeierei fingt, dann möchten wir sie an ein bekanntes englisches Wort erinnern — sie „entzündet“ sich ja in jeder Nummer für Englands Chauffeure — caritas begins at home, in diesem Falle: Die Versicherung beginne im eigenen Heim.

Der Philosophiker der „Internationalen Chauffeur-Zeitung“ nimmt sich vor allem in den „Zeitrafen“

was ihn allerdings nicht hindert, auch an anderen Stellen der Zeitung zu beweisen, daß ein schwächerer Philosoph meistens die Qualifikation zum Narren hat. In den „Zeitrafen“ wird auch mächtig ins Sammelhorn gehosch. Selbstverständlich will die kaiserliche Vereinigung (in Gemeinschaft mit dem Klub internationaler Kraftwagenführer) die Fahne vorantragen. Da kann man sich denken, was herauskommen würde. In der Nr. 8 der „Internationalen Chauffeur-Zeitung“ heißt es:

„Wann wird einmal der Zeitpunkt kommen, wo die Einsicht vorbricht, daß alle (Chauffeure) ein gleiches Interesse . . . verbindet? Wo die Vereinsmeierei als Hindernis erkannt wird? Eine Verständigung wird gar nicht so schwer sein, sie hängt größtenteils von der Einsicht ab, daß die Vereinigung die führende Rolle ohne alles Vorurteil und neidlos (!) zuerkannt werden muß, der zuerst die Initiative zum Vorwärtsgang ergreifen hat. Ist es unlogisch (!) oder schmachvoll (!!), sich einem Förderer oder Starren anzuschließen?“

Ist also die kaiserliche Fahrer-Vereinigung nicht die geborene Führerin? Wir freuen uns, dem Philosoph der „Internationalen Chauffeur-Zeitung“ einige Bitter Wasser in den dünnen Säuerling seiner müffigen Begleitung gießen zu können: 1. Wir brauchen nur an den „Bund“ zu erinnern, um die Gewisheit zu haben, daß es schon eilige Posttage zu spät war, als die Hintermänner der „Internationalen Chauffeur-Zeitung“, den Gedanken, die Vereinsmeierei der Chauffeure zu beseitigen, im Kopf zu wälzen. Freilich, der „Bund“ ist auch in seiner neuesten Gestaltung nur eine Karikatur auf das, was den Chauffeuren wirklich not tut, die Eingetragte. Beide Organisationen wollen ja nur die Privatauffeure mit Ständebündel verdümmen. Sie schließen mit Gewalt die Augen vor der Wirklichkeit. Die wirkliche Lage des Chauffeurs hat kürzlich

der Mitteleuropäische Motorwagenverein treffend geschildert: Das Liebesangebot billiger und junger Chauffeure, die vor allem als Privatauffeure Unterschlupf suchen und finden, zwingt immer mehr Privatauffeure, Droschken oder Geschäftsaufseure zu übernehmen: wozu sie landen, wobei die meisten Privatauffeure gekommen sind. Heute noch einen Trennungstreck zwischen den Privatauffeuren und allen übrigen Kraftwagenführern zu ziehen, ist ein Verbrechen. Welche Gruppe bei dieser Zersplitterung schließlich den größten Schaden hat, überlassen wir dem Urteil aller Einsichtigen.

Schließlich nimmt der „Bund“ noch nicht einmal alle Privatauffeure auf. Es bestehen Aufnahmebeschränkungsbestimmungen (über die man sich in der Praxis allerdings leicht hinwegsetzt) und vor kurzem konnte ein „alter“ Chauffeur in der Bundeszeitung unwillkürlich seinen Abscheu vor den jungen Chauffeuren zum Ausdruck bringen: Die Aufnahmebestimmungen seien zu verschärfen. In den „Zeitrafen“ heißt es wiederum: „Die Mahnung muß dringender, daß 1000 Mitglieder, die ihre Sache ernst nehmen, sich gut führen und zusammenhalten, hunderten wertvoller sind als 10 000 gleichgültige Menschen, denen es auf nichts ankommt!“

Demgegenüber sagen wir, daß es nicht auf die 1000 guten, sondern gerade auf die 9000 schlammigen Chauffeure ankommt, wenn man den „Stand“ heben will. Jeder Chauffeur ist so viel wert wie der andere und alle gehören sie in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Der „Bund“ ist aber auch kein einheitliches Gebilde, sondern nur die Verflechtung der weiter fortbestehenden Vereinsmeierei. Der „Bund“ ist Ausschlagschloß. Eine ebenförmige „Organisation“ will die kaiserliche

liche Vereinigung ins Leben rufen. Der „Zeitfragen“-Philosoph schreibt nämlich, der Anfang vom Ende der Vereinsmeierei sei gemacht mit dem Kartellabschluss zwischen dem „Club internationaler Kraftwagenfahrer“ und der „Vereinigung der Fahrer des kaiserlichen Automobilclubs“. — Du lieber Himmel!

Mit dieser Ansicht beweißt der Herr, daß 2. die Fahnenträger der Zukunft keine Förderer der Einheit sind. „Kartell“-Spielerinnen haben die Chauffeure wohl bald satt; diese Kinderkrankheit hat sogar der „Dumb“-Schon überwunden.

Wir aber sagen: Jeder Chauffeur ist so viel wert wie der andere und alle gehören sie in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Daß die kaiserliche Vereinigung und die Internationalen 3. nicht die Stärken sind, lehrt der Augenschein: Bis hier haben sie sich auf starke Worte beschränkt. Die jährliche aller Chauffeurorganisationen ist der Deutsche Transportarbeiterverband, in dem sich am Ende des verfloßenen Jahres 9484 vollqualifizierte Chauffeure aller Branchen vereinigt hatten. Das ist ein Erfolg der eintigen Privat- und Geschäftschaffeuere.

Und deshalb sagen wir: Jeder Chauffeur ist so viel wert wie der andere und alle gehören sie in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Auf welchen Wegen die International-Kaiserlichen das Ziel für die Privatchauffeure suchen, haben wir bereits erwähnt, als fettergeit die Mitglieder den inszierenden Firmen als Kunden angeboten wurden. In Nr. 6 schreibt der „Zeitfragen“-Philosoph: „Die Herren Industriellen und Kraftfahrer sind doch auch nicht die letzten gewesen, die zu diesem Wert (Herausgabe der Zeitung) geraten haben, weil sie in ihm das Mittel sahen, wenigstens dem größten Uebelstand (welchem denn? Red. d. C.) abzuhelfen. Da mögen sie jetzt nicht mit scheelen Augen auf dieses sehen, sondern dafür sorgen, daß es weiter geht.“ Um so püßiger ist es, wenn inwenteigen Heilen vorher geschrieben wird: „Einige Gegenströmungen und Kampfsagen aus dem Lager der Industriellen und der mit diesen sympathisierenden Automobilbesitzer machten unsere Leser eine kurze Zeit süßig.“ Wertwürdigerweise hat außer dem Philosophen kein Mensch etwas von der Feindschaft bemerkt. Deshalb imponiert keinem Menschen der Mut, mit dem der Philosoph den „Kampf“ aufnehmen will. Jeder Leser sieht, daß das ganze Gerede nur die Eitelbrücke zu folgender Aufgebühlichkeit ist.

„Aber, wie gesagt, erst mal friedliche Agitationsarbeit pflegen, die zum Ziele hat, zur Gründung des Chauffeurclubs zu führen. Das sich hier dem Auge darbietende Arbeitsfeld ist noch viel zu groß, als daß überflüssige Kräfte vorhanden wären, die für derartige Nebenwege (!) eingesetzt werden können. Es sind noch viel zu viel Fragen zu beantworten und Probleme zu lösen, für die niemand bis heute sich eingeklebt hat. Versprochen haben viele, aber versagt noch keiner. Nicht einmal die Chauffeur-Zeitungen, die es bisher gegeben hat und noch gibt. Alle betrachteten die Vereine nur als die melkende Kuh. Das Schild des Vereins stellten sie voran und waren damit geschäftig, ließen auch hier und da einmal mitfeilen. Als Gegenleistung gaben sie dann die Zeitung gratis ins Haus und nahmen die Vereinsmitteilungen auf. Aber an die große Arbeit machte sich niemand.“

Die Charakterisierung der Chauffeurvereinspresse durch ihregleichen trifft den Nagel auf den Kopf — gilt aber auch für die „Internationale Chauffeur-Ztg.“. Auch die Wirksamkeit der Vereine ist treffend geschildert, schildert doch der Philosoph seine Kaiserlich-Internationalen gleich mit.

„Heraus aus dem Sumpfe ins schöne Land der Einigkeit!“ ruft der Philosoph zum Schluß — und wir stimmen ein. Jedoch: Heraus aus dem Sumpfe der Chauffeurvereine, aber nicht ins schöne Land der alle umfassenden Organisationen (!), wie die „Internationale Chauffeur-Zeitung“ schreibt, sondern hinein in die eine allen Chauffeuren geöffnete Organisation: Sinein in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Jeder Chauffeur ist so viel wert wie der andere und alle gehören sie in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Schwindel. „Der Kraftwagenführer“ ist entweder auf den angeblich „einer Berliner Tageszeitung“ verbreiteten Schwindel herein gefallen oder er hat sich diese geheimnisvolle „Berliner Tageszeitung“ glatt aus den Fingern gelogen, als er folgenden Ausführungen in seiner Nr. 10 Raum gab:

„Kraftwagenführer und Unglücksfälle.“ Zu diesem Thema schreibt eine Berliner Tageszeitung folgendes: „Gelegentlich des Unfalles, den die beiden Zentrumsabgeordneten Hebel und Päß am 4. Februar d. J. durch Ueberfahrenwerden mit einer Kraftdrosche erlitten, ist die Frage der Ausbildung und Sicherheit der Kraftwagenführer vielfach erörtert worden. Schon damals wurde von vielen Seiten die Behauptung aufgestellt, daß sowohl die technische Kenntnis des Automobilbetriebes, als auch die Sicherheit und Gewandtheit des Wagenlenkers bei den Berliner Chauffeuren außerordentlich mangelhafter Art sei. Dieser Umstand sei zum größten Teil darauf zurückzuführen, daß mit der Ausdehnung des Automobilbetriebes sehr viele ehemalige Droschenkutscher dem Kutscherstand einverleibt worden und den Führerposten des Kraftwagens eingenommen haben. Darauf sei vorwiegend die hohe Zahl der Unglücksfälle, die durch Droschenautomobile hervorgerufen wurden, zurückzuführen. Es hat damals nicht an Stimmen gefehlt, die diese Behauptung zu widerlegen suchten und die Kraftwagenführer in Schutz nahmen.“

Kann hat der letzte Chauffeurstreik in dieser Angelegenheit eine Feststellung gebracht, die wohl der Beachtung wert ist. Der Verband der Kraftdroschenbesitzer nahm in einem Rundschreiben zu dem Streit Stellung. In dem Schreiben heißt es dann, daß 90 v. S. der Fahrer jeglicher sachmännlicher Ausbildung entbehren und daher auch keine Montagen vornehmen können.

Gewiß wollen die Kraftdroschenbesitzer mit dieser Erklärung nicht die Unfähigkeit zum Fahren, sondern lediglich die technische Unkenntnis ihrer Chauffeure feststellen. Aber auch dieser Umstand ist beachtenswert, denn nur durch die genaue Kenntnis des maschinellen Betriebes wird die Sicherheit der Beherrschung des Wagens verbürgt. Obwohl die technische Vollkommenheit unserer modernen Automobilindustrie die Lenkung eines Wagens heute schon zu einem Kinderspiel macht, muß doch eine sachmännliche Ausbildung des Wagenlenkers Voraussetzung bleiben. Schon der täglich steigende Straßenverkehr in den Großstädten, der an jeden Kraftwagenlenker die Forderung einer virtuellen Handhabung des Steuers und des maschinellen Betriebes stellt, muß eingehende technische Kenntnisse und Erfahrungen voraussetzen. Wir rufen gewiß nicht nach der Polizei, aber auf Grund der hier festgestellten Tatsache muß auf eine strenge Innehaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen gesehen werden, denn schließlich sind durch die Haftung der durch unsichere Wagenlenker hervorgerufenen Unfälle nicht nur die Verletzten und Getöteten die davon Betroffenen, sondern den Schaden hat schließlich auch die Industrie, gegen die sich trotz ihrer Vollkommenheit letzten Endes die Mißstimmung geltend macht.“

Da der „Kraftwagenführer“ so sorgsam den Ranten der Zeitung verschweigt, aus der er seine Botschaft schöpft, mühten wir uns der Nähe unterziehen und suchen. Wir haben aber die Zeitung nicht gefunden — selbstverständlich ist damit nicht gesagt, daß die Lügen nicht erschienen sind. Im Großstadtsumpf gibt es so manches Phänomen, das nur bei Dünung mit recht vielem Mist gegeben kann — auf die Durchsicht solcher Revolverjournale verzichteten wir natürlich. Einmal kann es allen Droschenchauffeuren nur lieb sein, daß nicht sie, sondern die Unternehmer von jenen „Berliner“ Tageszeitungen in Schutz genommen werden. Und zweitens sorgen ja die Fachzeitungen zur „Wahrnehmung der Standesinteressen der Chauffeure“ — wie J. B. der „Kraftwagenführer“ — dafür, daß die Verteilungen und Lügen über die Chauffeure nicht in dem Sumpfe ertrinken, in dem sie entsanden.

Ueber den Geschmack läßt sich bekanntlich nicht streiten.

Die mysteriöse „Berliner“ Zeitung lügt, wenn sie schreibt, aus Anlaß des Unfalles, den zwei nachlässige Zentrumsabgeordnete erlitten, „wurde von vielen Seiten die Behauptung aufgestellt, daß sowohl die technische Kenntnis des Automobilbetriebes, als auch die Sicherheit und Gewandtheit des Wagenlenkers bei den Berliner Chauffeuren außerordentlich mangelhafter Art sei.“ In allen anständigen Blättern und im preußischen Abgeordnetenhaus vom Sozialdemokraten bis zum Minister wurden vielmehr die Schwierigkeiten hervorgehoben, mit denen ein Berliner Chauffeur bei Ausübung seines Berufs zu kämpfen habe, und die Umstände und Gestesgegenwart der Berliner Chauffeure wurde lobend anerkannt. (Nur der Zentrumsredner machte natürlich eine Ausnahme: er schwebte ständig zwischen Lob und Tadel.) Deshalb können die reichlich spät entdeckten „Mängel“ auch nicht auf die Chauffeure geschoben worden sein, die dem Kutscherstand Lebewohl gesagt haben. Die völlige Unkenntnis des Schmierhelden von der „Berliner“ Zeitung mit den tatsächlichen Verhältnissen enthüllt sich aber in der Behauptung: „Darauf sei vorwiegend die hohe Zahl der Unglücksfälle, die durch Droschenautomobile hervorgerufen wurden, zurückzuführen.“ Wenn jemand, der zeitweilig in Bonn oder Meßkirch wohnte, solche Ansichten aufzerte, könnte man darüber lächeln. Wenn aber der Redakteur einer „Berliner“ Zeitung solche „Realität“ niederschreibt, dann kann nur der böse Wille, die Droschenchauffeure zu beleidigen, die Triebfeder sein. Wer den Berliner Verkehr kennt, der braucht wirklich nicht solche abgeschmackten Trwege zu gehen, um zu erklären, warum sich in Berlin mehr Unfälle ereignen als in Neutomischel. Die Winsterworte im preußischen Dreißigstenhause könnten sogar einen „Berliner“ Redakteur belehren.

Lächerlich ist ferner die Behauptung, daß die ehemaligen Kutscher nicht über die nötigen technischen Kenntnisse verfügen. Wenn schon der „Kraftwagenführer“ glaubt, durch Zustimmung zu den übrigen Ungeheimheiten des „Berliner“ Blattes die „Standesinteressen der Kraftwagenführer“ am besten zu wahren, so hätte diese Behauptung ihn doch süßig machen sollen. Denn nicht nur unter den Berliner Droschenchauffeuren, sondern auch unter den „Bekannt- und „Aberheben“ befinden sich zahlreiche ehemalige Kutscher. Wenn ein reicher Mann seine Pferde durch Benzin ersetzt, dann wird er meistens seinen erprobten Kutscher behalten und ihn ausbilden lassen. Warum ein ehemaliger Kutscher sich die technischen Kenntnisse nicht ebenso gut wie jeder andere sollte aneignen können, bleibt einfach unverständlich. Auch unter den Bundesmitgliedern — deren Standesinteressen der „Kraftwagenführer“ vertretet soll —, ja selbst unter den Fahrern des Kaiserlichen Automobilclubs gibt es zahlreiche ehemalige Kutscher und auch Droschenkutscher. In der Regel sind die ehemaligen Kutscher weit besser über den Motor unterrichtet, als der sogenannte Fachmann. Das ist eine Erscheinung, der wir überall begegnen: ein von außen in ein ihm fremdes Gebiet einbringender lernbegieriger Mensch wird nicht die geringste Kleinigkeit übersehen und sich mit aller Kraft einarbeiten, während ein nur aus einer andern Spezial-

branche kommender Mensch seine Aufgabe wesentlich leichter nimmt.

Wenn der Verband der Berliner Kraftdroschenbesitzer wirklich behauptet hat, daß 90 vom Hundert der Fahrer jeglicher sachmännlicher Ausbildung entbehren und daher auch keine Montagen vornehmen könnten, so ist das eine bewusste Lüge, die auch der Kampf nicht entschuldigt. Gefämpft wurde bekanntlich in den kleinen Betrieben, und gerade in diesen kleinen Betrieben muß der Chauffeur sämtliche Montagen selbstständig vornehmen. Damit ist für uns der „Kutschenbäderverband“ und sein Rundschreiben erledigt, wohl aber müssen wir noch der „Berliner“ Zeitung einige Worte widmen, und zwar die ersten zu dem Ende.

Das Blatt schreibt: „Wir rufen gewiß nicht nach der Polizei, aber auf Grund der hier festgestellten Tatsache (!) muß auf eine strenge Innehaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen gesehen werden.“ Von „Tatsachen“ kann nach unseren Ausführungen keine Rede mehr sein, aber sonst ist der Wunsch auch der unsrige. Wir hoffen, daß die „Berliner“ Zeitung nicht plötzlich umfattet, wenn die Verhandlungen über den abguschließenden Tarif in Berlin kein anderes Resultat haben sollten, als die angebotene Aussperrung der Chauffeure. Dann, „Berliner“ Zeitung, ist es an der Zeit, nach der Polizei zu rufen, damit „auf eine strenge Innehaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen gesehen“ wird. Allerdings nicht etwa, wie das „Berliner“ Blatt meint, im Interesse der Industrie, die unter der „Mißstimmung“ leidet, sondern im Interesse des Straßenpublikums, das uns als Automobilist für Streikbrecher wirklich zu schade ist. Ob aber wohl der Verein Berliner Kraftdroschenbesitzer sich nur einen Augenblick befinden wird, Streikbrecher die Wagen zu sein, die jeder technischen und anderer Kenntnisse bar sind? In diesem Falle ist es natürlich „ganz was anderes“.

Zu allen Kindern des „Berliner“ Blattes schreibt der „Kraftwagenführer“: „Des entspricht auch dem, was unser Bund fortgesetzt fordert.“ Das nennen wir in der Tat eine seltsame „Bahrung von Standesinteressen“. Der „Kraftwagenführer“ verlangt weiter, daß „bei der Prüfung der Automobilführer . . . vor allem auch mehr nach der sittlichen Führung der Persönlichkeit beurteilt werden“. Das bedeutet in Preußen-Deutschland, eine unästhetische, eine reaktionäre Forderung stellen. — Ja, wenn Preußen nicht Preußen wäre, aber so . . . Ne, wir verzichten auf Obst, Knubbs und ähnliches wird (schon heute das Zeugnis nicht gegeben (höchstens bei Streiks!) und dabei wollen wir uns behelben.

Besser wäre es gewesen, wenn der „Kraftwagenführer“ dagegen protestiert hätte, daß, wie die Schwärzungen des „Kraftwagenführers“ schreibt, die technische Verbvollkommenheit unserer modernen Automobilindustrie die Lenkung eines Wagens heute schon zu einem Kinderspiel macht.“

Für ein Kinderspiel kann man natürlich keine hohen Löhne verlangen, man muß mit Zuckungen und Lufthoobbons zutreiben sein. Immerhin glauben wir, daß ein im Berliner Verkehr tätiger Chauffeur den Kopf etwas mehr strapazieren muß als der Redakteur der „Berliner“ Zeitung. Ob wir wohl noch einmal erfahren, wie die Zeitung sich nennt?

Beim Absteigen von der Straßenbahn vom Automobil überfahren. (Urteil des Reichsgerichts vom 1. Mai 1914.) Daß ein Chauffeur stets dann in strafbarer Fahrlässigkeit handelt, wenn er an der rechten Seite eines haltenden Straßenbahnwagens während des Ein- und Aussteigens der Fahrgäste ohne Signal und mit ungeminderter Geschwindigkeit vorüberfährt, hat das Reichsgericht, wie schon wiederholt, so auch im folgenden Falle entschieden.

Der Kraftdroschenführer August Klemm in Berlin durchfuhr am 12. September 1913 um 1 Uhr 30 Minuten in rother Fahrt die Königsgräber Straße. Ein vor ihm fahrendes Automobil holte er gerade an einer Straßenbahnhaltestelle ein, an der ein Straßenbahnwagen stand, um Fahrgäste abzuholen und aufzunehmen. Um ohne Aufsehen vorwärts zu kommen, wollte Klemm zwischen dem Straßenbahnwagen und dem anderen Automobil hindurchfahren und mußte daher der engen Passage wegen ganz dicht an den Straßenbahnwagen heranfahren. Hierbei riß er einen Freiseur, der in eben diesem Augenblick den Straßenbahnwagen verließ, zu Boden, überfuhr und schleifte ihn. Obwohl ihm die Passanten „Halt!“ zuriefen und obwohl er selber den am Boden dahinschleuderten Körper sah, verminderte er die Geschwindigkeit nicht, sondern suchte möglichst schnell davonzufahren.

Am 3. Februar 1914 hat das Landgericht Berlin I den Fahrer wegen fahrlässiger Tötung (§ 222 Abs. 1 u. 2 St. G. B.) sowie wegen Zuwiderhandlung gegen § 2 des Automobilgesetzes zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt, weil er durch Außerachtlassung der ihm berufsmäßig obliegenden Sorgfalt und Aufmerksamkeit den Tod des alsbald nach dem Unfall verstorbenen Freiseurs verschuldet und ferner den Versuch gemacht habe, sich nach dem Unfälle durch rasche Flucht der polizeilichen Feststellung zu entziehen. Die grobe Fahrlässigkeit Klemms wurde darin erblickt, daß er in Anbetracht der bewinkelten Verkehrslage allzu schnell gefahren war und keine Signalzeichen gegeben hatte, obwohl er auf Grund seiner Erfahrung die Folgen eines derart leichtfertigen Verhaltens hatte voraussehen können. Die von Klemm hiergegen eingelegte Revision hat das Reichsgericht auf Antrag des Staatsanwalts als unbegründet verworfen.

Schmiergelder für Chauffeure. (Urteil des Reichsgerichts vom 1. Mai 1914.) Wer im geschäft-

Aufgabe aller in Wallwischhofen Beschäftigten sein, dieser Sektionsleitung hilfreich zur Seite zu stehen, damit dieselbe auch gegenbringend ihre Funktion betreiben kann.

Bezeichnend war das Verhalten des Arbeiterausschusses, eines Wirtschaftsfriedlichen, welcher anwendend war und gefragt wurde, ob er denn in dem Sinne des Referenten mitarbeiten wollte. Die Antwort war Schweigen. Schweigen ist nun aber auch eine Antwort, und die Kollegen werden wissen, was sie von diesem Selben zu erwarten haben.

Nach einem Schlusswort des Referenten, in welchem er die Anwesenden dringend ersuchte, für kräftigen Ausbau der Organisation Sorge zu tragen und nicht eher zu rasten, bis der letzte Mann herangeholt sei, wurde die Versammlung geschlossen.

Duisburg a. Rh. Der Kampf um den Grabstein. Wie bekannt, wurde 1911 während des Streiks der Hafenarbeiter bei der Rheinisch-Westfälischen Expeditionsgesellschaft der Hafenarbeiter Meierling von einem „Arbeitswilligen“, einem ehemaligen Schürmann, erschossen. Der „Arbeitswillige“ Meierling wurde wohl unter Anklage gestellt, aber das Verfahren wurde bald eingestellt, weil angeblich Notwehr vorzuliegen habe. Die Kollegen des erschossenen Meierling und die Ortsverwaltung stifteten dem Ermordeten einen Grabstein. Dieser Grabstein trägt folgende Inschrift: Hr. Meierling, Hafenarbeiter, geb. am 23. 2. 86. Erschossen am 27. 9. 1911 von einem „Arbeitswilligen“. Gewidmet vom Deutschen Transportarbeiterverband, Ortsverwaltung Duisburg. — Der Stein, der im August 1912 errichtet wurde, hat nicht das Wohlgefallen der Duisburger Stadtverwaltung gefunden. Nachdem wohl irgend zu ein Finsterling an dem Stein den notwendigen Anstoß genommen hatte, ersuchte der Oberbürgermeister am 4. Januar 1913 die Ortsverwaltung, die Inschrift zu entfernen und eine der Stadtverwaltung genehme Inschrift auf dem Stein anbringen zu lassen. Dieses Ansinnen wurde damals wie folgt begründet:

„Diese Inschrift ist für einen Ruheplatz Verstorbener, also für eine Stätte des Friedens, durchaus unangemessen und ärgernisregend, da sie geeignet ist, durch den Hinweis auf den sozialen Klassenkampf, der zweifellos aus der Fassung zu deuten ist, verbitternd und aufreizend zu wirken an einem Orte, wo die sozialen Gegensätze ausgeglichen sein sollen.“

Dieser famos begründeten Aufforderung wurde natürlich nicht entsprochen. Dem Oberbürgermeister wurde mitgeteilt, daß man nicht daran denke, den Stein selbst oder die Inschrift zu entfernen. Es wurde gleichzeitig angefragt, seit wann es denn verboten sei, auf Grabsteinen die Wahrheit zu sagen. In dem Antwortschreiben wurde weiter darauf hingewiesen, daß es geradezu komisch wäre, wenn in der Aufforderung von dem Ausschuss der sozialen Gegensätze auf dem hiesigen Friedhofe geredet würde. Das trifft doch schon gar nicht zu, denn auf dem Friedhof wären Grabsteine vorhanden, deren Herstellung wohl kostete als eine Arbeiterfamilie in 10 Jahren verdiente. Dagegen wären Gräber vorhanden, worauf keine Blume gepflanzt sei, und zwar deshalb nicht, weil die Hinterbliebenen nicht die notwendigen Mittel dazu aufbringen könnten. Solche Tatsachen müßten eher aufreizend und ärgernisregend wirken als die Konstatierung einer Tatsache. Auf diese Abwehr hatte der Oberbürgermeister nichts zu erwidern genützt. Die Inschrift blieb auf dem Stein. Damit hielten wir die Angelegenheit für erledigt. Jetzt, nachdem wieder 16 Monate ins Land gegangen sind, fordert der Oberbürgermeister von neuem auf, den Stein zu entfernen. Wenn der Stein innerhalb 14 Tagen nicht entfernt ist, soll er auf Grund der Friedhofordnung von der Stadtverwaltung gegenwärtig in (zur Ausgleichung der sozialen Gegensätze?) entfernt werden. Da aber weder in der Friedhofordnung noch in einem sonstigen Gesetz der Oberbürgermeister eine gesetzliche Stütze findet, ist gegen die Verfügung das Verwaltungsstreitverfahren anhängig gemacht worden. Es bleibt abzuwarten, ob man es fertig bringt, die Entfernung des Steins ohne jeden gesetzlichen Grund auszusprechen. Die Stadtverwaltung scheint sich aber auch selbst in ihrem Vorgehen nicht ganz sicher zu fühlen, sonst hätte sie nicht nahezu zwei Jahre gewartet, ehe sie die Beseitigung des Steins verlangte. Außerdem hat sie sich hinter die Frau des erschossenen Meierling gestellt und hat von dieser die Einwilligung zur Beseitigung des Steins gebittet. Da die Frau dies verweigerte, ist die Sache der städtischen Rechtsausschüsse übergeben worden, die wiederum die Frau Meierling zu einer Besprechung der Angelegenheit eingeladen hat. Und erst, nachdem dieser Weg wohl auch nicht zum Ziel führte, hat man die Verfügung erlassen. Es muß verneint werden, daß die Gründe der Stadtverwaltung bestellbar sind, wenn sie zur Erreichung ihres Zieles sich solcher Mittel bedient, wie es im vorliegenden Falle geschehen ist.

Die wichtigste Aufgabe der Gelben ist es, den Unternehmen ihre Unentbehrlichkeit zu beweisen. Es ist dies allerdings mit einigen Schwierigkeiten verknüpft, da die Gelben im Ernstfälle nichts zu „beweisen“ hätten, weil nur ein halbes Bändchen den Gelben „Ideen“ treu bleiben würde. Alle anderen würden sich den anständigen Arbeitern anschließen. Um so mehr sind die Gelben in friedlichen Zeiten bestrebt, den Unternehmen immer wieder ihre hundebemühte Aufmerksamkeit zu machen.

Zu ihrem Erlahmen erfahren unsere im Fischerhafen Gesetzmüde tüchtigen Kollegen, daß sie in der Ratstube mit den Unternehmern in Streit lagen und erst klein beigeben, als die Gelben als Schutztruppe der Unternehmern aufmarchierten. Die Arbeiter wissen von dieser Differenz nichts, dennoch proklamieren sich die neuen Gelben, die es im Fischerhafen Gesetzmüde

noch gibt (noch geben muß, weil sie bei den Unternehmern tief in der Krebse sitzen), als Schützer des Unternehmerngeldsacks und Zwangsinger der freien Arbeiter.

Was wir hiermit zur Kenntnis der Kollegen bringen.

Nicht besser machen es die Hamburger gelben Hafenarbeiter. Auf die Tagesordnung ihrer nächsten Versammlung haben sie das Thema gestellt: „Wie können wir den Hafenbetriebsverein bei der Wiedereinführung der zehnstündigen Arbeitszeit in Hamburger Hafen unterstützen?“

Zu diesem Versammlungsthema paßt sehr gut folgende Mitteilung des Hamburger Hafenbetriebsvereins. Die Hamburger Presse schreibt:

„Der Hafenbetriebsverein hat die große Hamburger Bierfabrik „Walfüre“, die früher den Namen „Altenberg“ führte, von der Reederei H. Fölsch u. Co. angekauft. Das Schiff wird als Logierschiff für Streikbrecher umgebaut und hergerichtet. Gleichzeitig hat der Hafenbetriebsverein die in Steftin liegende norwegische Bark „Drafiere“ angekauft. Die Bark wird nach hier geschleppt und ebenfalls zum Streikbrecher-Logierschiff umgebaut. Der Hafenbetriebsverein läßt es sich wohl kosten. Für die „Walfüre“ hat er die runde Summe von 100 000 Mk. bezahlt und die norwegische Bark wird auch nicht viel billiger sein.“

Der Hamburger Hafenbetriebsverein arbeitet seit mehr denn Jahresfrist ganz unbekannt auf einen



Die Organisation ein Kulturfaktor!

Es gibt nur eine Wahl: Entweder man drückt die ganze Arbeiterwelt wieder auf das Niveau von rechtlosen Sklaven und Hörigen herab, und das ist unmöglich, oder man erkennt sie als gleichberechtigte Staatsbürger an, hebt ihre geistige und technische Bildung, läßt sie sich dann aber auch organisieren, räumt ihnen den Einfluß ein, den sie brauchen, um ihre Interessen zu wahren. Wir dürfen aber nicht vergessen, daß nur diese Organisation der Arbeiter die Regierungen und die Besitzenden so nachdrücklich an ihre sozialen Pflichten erinnert, daß eine ernsthafte Sozialreform in Angriff genommen wurde; die sich geltend machenden Stimmen der Wissenschaft, der Kirche, der Humanität waren in den Tagen des Janes und das goldene Kalb viel zu schwach. Die selbstbewusste Organisation des Arbeiterstandes an sich ist der Ausdruck der weltgeschichtlichen Tatsache, daß die Menschheit eine Kulturhöhe erreicht hat wie nie früher, eine Kulturhöhe, die auch die unteren Klassen nicht mehr zum passiven Fußgestell der oberen, sondern zu einem selbstbewußten aktiven Gliede des Gesamtorganismus machen will und kann.

Prof. Schmoller. („Grundriss der Volkswirtschaftslehre“).



Konflikt mit den Hafenarbeitern hin. Jetzt lassen die Hafenbetriebsherren die letzte Maske fallen: jetzt geht es ums Ganze! Der Plan der Hamburger Fahrherren, den Verband als Tarifkontrahent auszuhalten, dieser Plan ist im Hamburger Hafenbetriebsverein entstanden.

Worüber sich die freien und anständigen Hafenarbeiter schlüssig zu werden haben, dürften sie nunmehr schon wissen:

Der letzte Mann hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband! Alles was im und am Hamburger Hafen arbeitet, gehört in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Elektrisch betriebene Gepäckkarren. Der Ratbetrieb ist bisher von der technischen Entwicklung wenig erfährt worden. Während in den meisten Hafenarbeiterbranchen die Zahl der Arbeiter durchaus nicht mit der Zunahme der zu bewältigenden Arbeit Schritt hält, ja häufig sogar sinkt, entwickelt sich die Zahl der Kararbeiter flott nach oben. So wurden z. B. im Hamburger Hafen im Jahresdurchschnitt Kararbeiter beschäftigt:

	1908	1909	1910	1911	1912	1913
am Staatskal. in den Packbetrieben . . .	2629	2748	2966	3161	3585	3469
Zusammen	4279	4570	4881	5552	6281	6169

Im gleichen Tempo wird sich die Zahl der Speicher- und Lagerhausarbeiter entwickelt haben. Die Hauptarbeit der Kararbeiter besteht im Transport der Waren von der Kaillufe nach dem Stapelplatz auf dem Kaifchuppen oder umgekehrt. Dazu bedarf es vor allem der Arbeitskräfte; die Koll werden in der Kaillufe auf eine Karre geworfen und mittels dieser Karre nach dem Stapelplatz transportiert. Die Kraft des transportierenden Arbeiters setzt der jeweiligen Menge die natürliche Grenze. Hier hat nun in Amerika

die mehr Arbeit leistende elektrische Kraft eingegriffen. In Jersey-City werden auf dem Bahnhofs seit etwa acht Jahren elektrisch betriebene Gepäckkarren mit Speicherbatterien zum Gepäcktransport benützt. Im „Prometheus“ gibt der Regiergshaumelster Wert, macht in einem langen Artikel einen ausführlichen Bericht über die Erfahrungen, die mit diesen Karren gemacht wurden. Er schreibt:

Die Notwendigkeit, beim Verladen von Stückgütern Gepäck u. dgl. auf Bahnhöfen und Dampfschiffsteghallen, beim Transport von Werksrüden innerhalb von Fabrikräumen um die teuer bezahlten Arbeiter durch maschinelle Einrichtungen zu ersetzen, hat zu einem Versuch mit elektrisch betriebenen Wagen als Ersatz für die bisher üblichen Handwagen geführt.“

Der vor acht Jahren zuerst in Jersey-City gebrauchte Wagen ist seither bedeutend verbessert:

„Seit zwei Jahren werden brauchbare Bauarten in den verschiedensten Betrieben in America mit gutem Erfolg benützt. Es gibt im wesentlichen nur zwei Wagentypen, die einander aber im Prinzip ziemlich gleich sind.“

Es werden dann die beiden Wagen beschrieben, worüber wir hinweggehen können, soweit technische Details in Frage kommen. Beim ersten Modell beträgt das Ladegewicht 3,6 Tonnen. Von drei möglichen Fahrgeschwindigkeiten ist die mit 18 Stundenkilometer bei Leerfahrt die größte (mit Ladung 9 Stundenkilometer). Vollbeladen können die Karren kurze Rampen mit einer Steigung von 1:7 überwinden. Der Führer hat nur zwei Hebel zu bedienen. Der zweite Wagen hat bei einer Länge von 2,8 Metern eine Ladefläche von 2,75 qm. Von fünf möglichen Fahrgeschwindigkeiten rückwärts und vorwärts ist die mit 1 Stundenkilometer die niedrigste, die mit 16 Stundenkilometer die schnellste. Dieser Wagen ist mit mehreren Sicherungen gegen alle nur denkbaren Zufälligkeiten versehen. Jeder Wagen ist mit einem 2 PS-Motor ausgerüstet. Bei einer Höchstbelastung von 1,8 Tonnen bewältigt der 2 Tonnen schwere Wagen eine Steigung von 1:4.

Die Erie-Bahn hat in Jersey-City 24 Wagen der letzt-erwähnten Art, die täglich etwa 600 Tonnen Stückgut bewältigen. Die Wirtschaftlichkeit der Wagen wird durch folgende Gegenüberstellung bewiesen:

Für ein Jahr	Es wurde insgesamt an Last befördert					
	mit elektrisch. Wagen 170 170 Tonnen		mit Handwagen 188 317 Tonnen			
	Zahl der erforderlichen Arbeiter	Löhne im gesamten p. Tonne	Zahl der erforderlichen Arbeiter	Löhne im gesamten p. Tonne		
Ständige Ausgaben für Beaufsichtigung und Kontrolle des Verladevorganges . . .	22	63600	0,874	26	72800	0,894
Löhne für Verladener, Wagenführer und sonstige beim Verladevorgang beschäftigten Arbeiter	57	132000	0,776	108	227500	1,240
Gesamte Personalkosten . . .	79	195600	1,150	129	299800	1,634
Mehr bei Handbetrieb . . .	—	—	—	50	104200	0,484

Die am Lohnkonto gemachten Ersparnisse gegen allerdings noch um 84800 Mk. zurück, die für technische Beaufsichtigung der Wagen, Stromkosten, Reparaturen, Verzinsung, Abschreibungen usw. verausgabt werden. Inmehrin bleibt den Nutznießern der Wagen eine „Ersparnis“ von 69 900 Mk. oder 28 Pfg. für die Tonne; 50 Arbeiter wurden weniger beschäftigt.

Die Grand Central Station in New York hat Wagen der erlgenannten Art in Betrieb. Ein elektrischer verlorst bei Postablieferung den Dienst von 2½ Handwagen. Da bei jedem Handwagen zwei, beim elektrischen Wagen nur ein Arbeiter erforderlich sind, so stellen sich die Lohnkonten wie 5:1. Bei Gepäckbeförderung verdrängt ein elektrischer zwei Handwagen, wodurch sich ein Lohnverhältnis von 1:4 ergibt. Insgesamt berechnet die Grand Central Station ihren durch die Verwendung elektrischer Wagen erzielten Vorteil auf 66 Proz. gegen die Kosten des Handwagenbetriebes.

Von dieser Art Wagen hat die Cunard Line in ihren New Yorker Dampfschiffsteghallen (Kaifchuppen) täglich während 9 Stunden 8 Exemplare in Betrieb.

Der im Mittel von jedem Wagen zurückzulegende Weg beträgt 45 bis 60 Meter. Diese 8 Wagen, die mit je 1 Mann besetzt sind, erledigen 32 Arbeiter bei Handwagenbetrieb. Die Lohnersparnis beträgt etwa 5,18 Mk. für den Wagen in der Stunde. Bei Vergrößerung der mittleren Lauflänge jedes Wagens auf 180 bis 210 Meter erledigt 1 Wagen annähernd 8 Arbeiter mit Handwagen. Die Ersparnis steigt auf 11,10 Mk. pro Wagen und Stunde.“

Von zwei anderen Hafenbetrieben werden Ersparnisse von 42 Pfg. auf die beförderte Tonne, gleich 420 Mk. monatlich auf jeden Wagen angegeben.

Ein großer Warenapeicher in New York macht folgende Angaben über die Wirtschaftlichkeit zweier elektrischer Karren:

Betriebszeit zusammen 115 Stunden
Beförderte Last 317 Tons
Zahl der beförderten Stücke 11111
Zahl der Fahrer 388
Zurückgelegter Weg zusammen 94,4 Kilometer

Mittlere Leistung eines Wagens 825 Kilogramm pro Fahrt, bestehend aus 28,8 Stück à 29 Kilogr. Mittlere Weglänge pro Fahrt 224 Meter Leistung eines Wagens während eines 10-Stundentages 55 Tons.

Zu dieser Leistung eines Wagens wird in einer Fußnote gesagt:

„Hierfür wären bei Handwagenbetrieb 10 Arbeiter erforderlich gewesen, während jeder der beiden elektrischen Wagen nur mit einem Führer und einem Arbeiter besetzt war, die das Verladen und Verfahren ganz allein ausführen.“

Daraus ist ersichtlich, daß nicht nur jeder Wagen acht Arbeiter „überflüssig“ machte, sondern daß auch die Arbeitslast für die nicht Verdrängten erheblich größer wurde.

Auch eine Maschinenfabrik ist bei Verwendung eines elektrischen Wagens auf ihre „Kosten“ gekommen.

Regierungsbaumeister Wagendacht schließt seinen instructiven Artikel mit folgenden Worten:

„Betrachtet man die beiden Zahlentafeln (die eine haben wir oben wiedergegeben. Red.) hinsichtlich des Einflusses der einzelnen Vollen auf die Wirtschaftlichkeit der elektrischen Transportwagen, so sieht man, daß der wichtigste Faktor die Löhne sind (gegen den Handbetrieb: 23,5, 66 bzw. 57,4 Prozent Erparnis). . . Die Ausgaben für Unterhaltung und Betrieb dürften im allgemeinen überall die gleichen sein, während die Ausgaben für Löhne nach den örtlichen Verhältnissen verschieden sein werden. Es dürfte daher auch für diese Verhältnisse vor allen Dingen von den Lohnkosten abhängen, ob in ähnlichen Betrieben wie die vorgenannten der Ertrag von Handwagen durch solche elektrische Fahrzeuge wirtschaftliche Vorteile bietet oder nicht.“

Zwar sind die Löhne der in Deutschland in Frage kommenden Arbeiter sehr niedrig, so daß die „Erparnisse“ nicht ganz so hoch sein würden wie in Amerika. Aber schließlich begnügt sich der beherrschende Kapitalist auch mit einer 10 bis 20prozentigen „Erparnis“, wenn es keine 66 Prozent werden können. Die durch den elektrischen Wagen ermöglichte Intensivität der Arbeit ist ein weiteres starkwirkendes Reizmittel, dem technischen Fortschritt auch den Kapitalbetrieb zu öffnen. Da in den letzten zwei Jahren die Konstruktoren der Wagen die notwendige, Ertragsgewinn sichernde Höhe erreicht hat, dürfte der erste elektrische Wagen am Kapitalbetrieb nicht lange auf sich warten lassen. Dann werden auch wohl Kararbeiter „überflüssig“ werden. Die übrigen müssen sich die Kraft des Deutschen Transportarbeiterverbandes sichern, um nicht ganz unter die Räder des technischen Fortschritts zu kommen.

Und immer wieder neue Konkurrenten. In Hamburger Zeitungen lesen wir:

In der Maschinenfabrik von Gebrüder Burgdorf in Altona ist für die Hamburger Kohlenheber-Gesellschaft ein neuer Kohlenheber erbaut worden. Die Zusammenstellung dieses Hebers erfolgt am Strande bei Neumühlen. Es ist ein ganz neuer Typ, der auf kleinen Schiffen, wie Leichtern und auch auf großen Dampfern, sogar bei Schiffen der Imperator-Klasse, die Befohlung und Beladung auf machinellem Wege besorgen kann. In dem hohen turmartigen Aufbau werden Becherwerke und Transportbänder angebracht, auf denen die Kohlen befördert werden. Eine derartige Konstruktion ist vollständig neu und bis jetzt einzig in ihrer Art. Man verpricht sich von diesem Heber, daß er leistungsfähiger sein wird als alle anderen jetzt im Betrieb befindlichen Heber. Der Heber soll im nächsten Monat bereits Probearbeit leisten.

Weil wir nicht jede neue Maschine in Hamburger Hafen mit Pfeife und Trommel begrüßen, behauptet der „Hamburger Hafnarbeiter“ wir seien Feinde des Fortschritts. Diese Melodie ist schon recht alt, lieber Neumann, sie wurde uns schon vorgelesen, als Du noch roter Fabrikarbeiter warst und über solche Anwürfe aufschreiend zur Tagesordnung übergingst.

Stettin. Auf dem in letzter Woche in Hamburg abgehaltenen Verbandstag des Staats- und Gemeindearbeiterverbandes wurden gegen uns völlig unberechtigte Vorwürfe erhoben. Nach Zeitungsberichten wurde von einem Stettiner Delegierten, der über den vom Gemeindearbeiterverband in Stettin geführten Hafnarbeiterstreik sprach, folgendes ausgeführt:

„Die im Transportarbeiterverband organisierten Hafnarbeiter hätten sich, da sie unter den gleichen Schikanen zu leiden hätten, mit den Streikenden solidarisch erklärt; aber die Zeitung des Transportarbeiterverbandes habe diesen Entschluß leider verheimlicht.“

In dieser Darstellung ist nicht mehr und weniger als alles falsch. Ist es schon eine „großzügige“ Unverschämtheit, uns erst durch bramarbasierendere Nebenarten die Mitglieder oberspähsig zu machen und sie einem ohnmächtigen Regierverband zuzuführen, so ist es geradezu lässlich, uns die Schuld zu geben, wenn die Streiks des Regierverbandes verloren gehen. Es ist unrichtig, daß die bei uns organisierten Hafnarbeiter unter den gleichen Schikanen leiden wie die Stettiner Kararbeiter. Unsere Kollegen sind durchaus nicht auf Kosten gebettet, aber eine schikaneöse Behandlung haben sie sich nie gefallen lassen. Solidarisch konnten wir uns gar nicht erklären, wenigstens nicht in dem Sinne, wie der Redner auf dem Verbandstage es verlangte, weil wir mit den Unternehmern im Tarifverhältnis stehen. Die Bedeutung eines Tariffs mag dem Stettiner Gemeindearbeiter ja unbekannt sein — aber dann hätte er sich besser vorher erkundigt. Der Vorwurf gegen unseren Vorstand fällt, weil wir nie an einen Solidaritätsstreik dachten — und auch nicht denken konnten.

Das Originellste ist dabei, daß die Stettiner auf dem Verbandstag den Vorwurf schlugen mußten, daß sie sich über die parlamentarischen Bestimmungen des Ge-

meindearbeiterverbandes hinwegsetzten. Sollten wir Mitglied sein? Wie in Hamburg etwa, als der Regierverband feierlich verkündete, daß er die Kararbeiter nicht aufgefördert hätte, die Spätarbeit zu verweigern.

Daß der Regierverband bei dem für den gesamten Hafen allein zuständigen Verband Zuflucht suchen muß, daß also die im Gemeinde- oder Staatsdienst stehenden Kararbeiter ausschließlich auf die Solidarität der übrigen Hafnarbeiter angewiesen sind, sagt ihnen, wohin sie gehören:

Der Hafnarbeiter gehört zum Hafnarbeiter, gehört in den Deutschen Transportarbeiterverband.

Der Name des Ausbeuters ist völlig nebensächlich.



Der Reichstag ist nicht verlagert, sondern geschlossen worden und damit ist auch das Sonntagsruhegesetz unter den Tisch gefallen. Während nach einer Vertagung der wieder zusammentretende Reichstag seine begonnenen Arbeiten einfach wieder aufnehmen und die Beratungen da fortsetzt, wo sie unterbrochen wurden, fällt bei Schluß der Session das nicht aufgearbeitete

Macht euch frei!

Wilhelm Diebnecht schrieb schon im Jahre 1873 in seinem „Volkstaat“ über die Presse:

„Die große, ungeheure Mehrzahl des arbeitenden Volkes in Stadt und Land liest die Zeitungen der Feinde und legt sich dadurch freiwillig ein moralisches Kasack an. Die Speise, die ihnen der Feind reicht, hat die Wirkung eines giftigen Zauberkrauts: wer sie genossen, vergißt seine Freunde und erhebt brudermörderisch die Hand gegen sie, auf Befehl seines und ihres Feindes.“

Die Millionen Abonnenten und Leser der feindlichen Presse sind größtenteils Glieder des arbeitenden Volkes, und gerade sie sind es, welche dieser zu ihrer Knechtung bestimmten Presse die ungeheure Macht verleihen, über welche sie verfügt. Mit dieser Abonnentenarmee ist es wie mit dem stehenden Heere: von den Gegnern, für die Gegner das Volk, einmüchtig und gedrillt gegen das Volk.

Sagt das Volk sich von der volksfeindlichen Presse los, wendet es sich der Arbeiterpresse, der Volkspresse, zu, so überträgt es die Macht, welche die Junker-, Bourgeois- und Pfaffenpresse zum Schaden des arbeitenden Volkes besitzt, auf die Arbeiter, auf die Volkspresse.

Der Arbeiter, der statt eines Arbeiterblattes ein Organ der Arbeiterfeinde hält, begeht einen geistigen Selbstmord, ein Verbrechen an seinen Brüdern, einen Verrat an seiner Klasse.

Wenn das arbeitende Volk aufhört, die Presse der Feinde zu unterstützen, und wenn es für seine eigene Presse tut, was es bisher für die feindliche Presse getan hat, dann ist die Bürgschaft des Sieges in unseren Händen.“

Handelsarbeiter

gefehlte Material völlig unter den Tisch. Es steht im Welken der Reichsregierung, die nicht erledigten Gesetzentwürfe erneut, und zwar entweder unverändert oder mit Änderungen, einzubringen, oder von der Einbringung abzusehen. Die Beratungen müssen völlig von vorne beginnen und neue Kommissionen eingesetzt werden.

Zu den Vorlagen, die in der nun geschlossenen Session keine Erledigung gefunden haben, gehört das Sonntagsruhegesetz. Die Vorlage wurde bekanntlich nach der ersten Lesung im Plenum einer 24gliebrigen Kommission überwiesen, die ihrerseits die erste Lesung in voriger Woche beendet hat. Beabsichtigt war, eine zweite Lesung in der Kommission vorzunehmen, worauf sich das Plenum mit dem Entwurf in zweiter und dritter Lesung zu beschäftigen gehabt hätte. Das alles kommt in Folge des Sessionschlusses nicht mehr in Frage. Es bleibt abzuwarten, ob die Regierung, die die von der Kommission beschlossene Einführung der völligen Sonntagsruhe in den größeren Städten wiederholt aufs schärfste bekämpft hat, die Vorlage erneut einbringen wird. Die Handelsarbeiter werden ein kräftiges Feuerchen dahinter machen müssen.

Die Masse der Detaillisten ist nicht der Feind der Sonntagsruhe. Allerhand interessante Einblicke gewährt in dieser Hinsicht ein Artikel des „Materialist“ vom 18. Februar, betitelt: „Eine Mahnung in letzter Stunde“. Es heißt dort u. a.:

„Ein Einsender aus Thüringen vertritt die Ansicht, daß den Detaillisten durch die Sonntagsruhe kein Schaden erwächst, sondern daß der Bedarf für den Sonntag am Sonnabend gedeckt werden würde. Ein anderer ist auch dieser Ansicht und gibt gleichzeitig der Meinung Raum, daß die Beschäftigten der in Frage kommenden Vereine nicht zu Recht beständen, indem in den maßgebenden Versammlungen außer den Vorstandsmittgliedern nur höchstens ein halbes Duzend Mitglieder erschienen wären.“

Der „Materialist“ befreitet natürlich diese allbekannte Tatsache und fährt dann fort:

„Wenn aber doch hin und wieder der Fall eintritt, daß Versammlungen schlecht besucht werden, so liegt es hauptsächlich daran, daß die Mitglieder ein unerschütterliches Vertrauen zu ihren Führern haben und stillschweigend deren Beschlüsse gutheißen.“

Etwas weniger zubeschwärzt lautet es dann aber schon im nächsten Satz:

„Kommt dagegen der Fall vor, daß Mitglieder nicht in solche Versammlungen gehen, in denen in freier Aussprache über das Wohl und Wehe des Standes gesprochen werden soll, am anderen Tage aber das Gegenteil von dem tun, was beschlossen wurde, in diesem Falle etwa die Petition der 42 000 unterschreiben, so ist solches Vorgehen als unkollegial zu bezeichnen.“

Auch die „Deutsche Rundschau für Handel und Gewerbe“, das offizielle Organ des Deutschen Zentralverbandes für Handel und Gewerbe, Sitz Leipzig, ist gleichfalls mit der Haltung der Detaillisten zur Sonntagsruhe wenig zufrieden. In einem „Der Kampf um die Sonntagsruhe“ überschriebenen Artikel ihrer Nummer vom 1. März entschlüpft ihr folgendes interessante Geständnis:

„Die Detaillisten befinden sich in der Defensive, sie sind nicht gut gefestigt durch rechtzeitig auf langer Bahn vorbereitete Schutzmittel, vielmehr gelodert in ihren Reihen durch gleichgültige oder andersgestimmte Kollegen.“

In anderer Stelle gesteht man ganz offen ein: „Gewiß üben viele Detaillisten Widerstand gegen die Sonntagsruhe, trotzdem sie jetzt noch (!) von dem Sonntagsverkauf seinen nennenswerten Vorteil haben und ihn gut entbehren können; aber sie fühlen sich solidarisch mit denjenigen zahlreichen Kollegen, denen das völlige Verbot des Sonntagsverkaufs schweren Schaden, wenn nicht Ruin bringen würde.“

Also werden die Schwarzmacher gegen die Sonntagsruhe von ihren einschichtigen Berufscollegen selbst desabowiert. Aber unsere Reichsregierung hört u. u. auf die Schwarzmacher und ihr Geschrei, nicht auf die vernünftigen Leute.

München. In einer am Mittwoch, den 20. d. M., stattgefundenen Einflusserversammlung referierte ein Kollege über das brutale Vorgehen der Abzählungs-geschäftsinhaber gegenüber ihren alten Einflassierten und die Einhaltung der Sonntagsruhe in diesen Geschäften. Der Beschluß dieser Herren, die alten Einflassierten nicht mehr einzustellen, um sie so dem Hunger preiszugeben, habe das Gegenteil bezweckt. Die Hälfte der gemahngelerten Kollegen sieht bereits längst anderweitig in Stellung, die andere Hälfte hat getan, was die Herren Prinzipale am allerwenigsten wünschten, sie haben sich selbständig gemacht und bilden so eine feste Konkurrenz. Diese Konkurrenz mache sich bereits so fühlbar, daß einer der größten Schwarzmacher erklärte: „Nie mehr werden wir es wieder so weit kommen lassen!“ Einzelne Firmen versuchen es, durch Romanisierungen und Wittschreiben die Kunden wieder an sich zu fesseln, aber alles vergebens. Nur einig haben die Herren der Abzählungsbranche durch ihr Vorgehen bezweckt, daß nämlich das Ortsstatut betreffs Sonntagsruhe weniger denn je beachtet wird. Die Arbeitswilligen lastieren am Sonntag ganz lustig drauflos, ohne daß ihnen von ihren Prinzipalen etwas in den Weg gelegt wird. Es sei deshalb höchste Zeit, daß die Sonntagsruhekommission diesem zur Gewohnheit ausgearteten Zustand entgegentritt, um so dem Ortsstatut betreffs Einhaltung der Sonntagsruhe zum Rechte zu verhelfen. Nachdem verschiedene Disziplinarschreiber im Sinne des Referenten geprochen, wurde beschlossen, die Sonntagsruhekommission erneut in Funktion treten zu lassen. Nach Erledigung einiger interner Sektionsangelegenheiten schloß hierauf der Vorsitzende mit einem Hinweis auf das Abonnement der Arbeiterpresse, der „Münchener Post“, die schön verlaufene Versammlung.

München. Bewegung der Wäscheausgeber. Wie mit der Großdampfwäscherei Aug. Scholl, so wurde nach längeren Unterhandlungen auch mit der Wäschmanufaktur Reinhard Junke, Habermühle, ein Tarifvertrag zur Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der dort beschäftigten Wäscheausgeber abgeschlossen. Der Tarif sieht während seiner dreijährigen Dauer Wochenlöhne von 20, 21 und 22 M. vor. Zu diesen Wochenlöhnen erhalten die Ausgeber noch 11 Proz. Provision bei unter 100 M., 12 Proz. bei über 100 M. Umsatz. Außerdem wird nach einjähriger Beschäftigung eine Woche Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes sowie eine Kadenschädigung gewährt. Wie uns zu dieser Bewegung noch mitgeteilt wird, verüchte Herr Wäschmanufakturbesitzer Bergler die Herbeiführung weiterer Tarifabschlüsse in der Wäschebranche zu hindern. Herr Bergler glaubt, mit seinem Vorgehen den Tarifgehabten aufhalten zu können und stützt sich dabei auf einen Teil seiner Ausgeber, die, obwohl nicht organisiert, sich allgütiger als organisiert ausgeben. Aber wieder Herr Bergler noch seine unorganisierten Ausgeber werden die Ausbreitung des Organisationsgedankens hindern können, und es wird auch weiterhin dort, wo die nötige Geschlossenheit der Ausgeber vorhanden ist, die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse erfolgen.



Breslau. Am Dienstag, den 19. Mai, fand eine Versammlung der Breslauer Kinomanne statt, in welcher ein Kollege einen Vortrag über „Die wirtschaftliche Lage unseres Berufes“ hielt. Aus demselben ging hervor, daß es jetzt um die Existenz der Kinomanne geht, die sich schlecht bestellt ist. Gar mancher

6,50 Mk. pro Tag. Doch auch hier mußten sie sich eine gehörige Abfuhr gefallen lassen, als in der Presse laut Lohnabrechnungen aus der letzten Zeit vor Beginn des Kampfes die Löhne einwandfrei festgelegt werden konnten. Durch diese wiederholten Niederlagen zur höchsten Wut angeflacht, wurden Artikel in die bürgerliche Presse gebracht, die geradezu lächerlich wirkten. So wurde in einem Artikel gesagt, mit dem Transportarbeiterverband können die Unternehmer nicht verhandeln, weil er eine Organisation sei, die die öffentliche Ordnung gefährde; dann einige Spalten weiter sagten sie, von tausend Führern hätte der Transportarbeiterverband nur 80 organisiert und deshalb könnten sie nicht verhandeln. Der Verband sei nicht die Vertretung der Führer, wohl aber der Fuhrmannsverein. (!) Immer ein Widerspruch über den anderen. Ein Unternehmer hatte sogar herausgerechnet, daß ein Expeditionsfuhrmann jährlich 3560 Mk. verdient. (Verdient wohl, aber nicht bekommt! Red.) Daß durch solche unwahren Veröffentlichungen die Unternehmer die öffentliche Meinung immer mehr gegen sich hatten, lag klar auf der Hand. Deshalb mußte die Polizei in Aktion treten, und zwar so intensiv wie wohl nie zuvor.

Die Polizeibeamten waren nicht nur zum Schutze der sogenannten Arbeitswilligen da, sondern sie spielten Fuhrmann in allen Variationen, sie halfen bei der Müllabfuhr, bei der Expedition, bei den Steinfuhrwerken usw. Die Polizei machte jedes Streikpostenfesten unmöglich, sobald nur zwei Streikende zusammenstünden, wurden sie auseinandergejagt; bei den geringsten Unfällen wurde sofort mit blander Waffe und Revolver eingeschritten und der Betreffende verhaftet, so daß zeitweilig 20 bis 30 Mann an einem Tage hinter Schloß und Riegel kamen. Ein Kollege, der in einer Brauerei arbeitete und mit dem Streik gar nichts zu tun hatte, wurde abends am heimischen Betrieb, als er nach Hause gehen wollte, von vier Polizisten zu Boden geworfen und mit den Säbeln bearbeitet und oben drein eingeperrt, ein anderer durch Polizeihunde so verwundet, daß er mittels Krankenwagen sorgeschafft werden mußte. Diese und noch eine ganze Reihe Vorkommnisse geschahen, ohne daß die Leute sich irgendwie hätten etwas zuschulden kommen lassen. Sie hatten Fuhrmannsmittel an, das genügte, sie für vogelfrei zu erklären. Einer solchen Willkür der Polizei gegenüber waren die Streikenden machtlos; alle Beschwerden halfen nichts. Um der Opfer nicht noch mehr zu bringen, deshalb wurde der Streik abgebrochen. Die Polizei hat Taten vollbracht, wie wir sie hier noch nicht erlebt haben. Der Jagow-Schl hat auch hier Schule gemacht, ein Flugmesblatt mehr in der Geschichte der Polizeiherrschaft.

Der Kampf ist beendet, der neue Kampf wird kommen. Daran wird die Polizei und auch das Unternehmertum nichts ändern können. Vielleicht kommt er schon früher als es den Unternehmern lieb sein wird. Alle Fuhrleute und Transportarbeiter, die diesen Kampf miterlebt haben, werden ihn nicht so leicht vergessen. Heute wissen sie, wo sie hingehören. Was jahrelange Agitationsarbeit nicht vermochte, hat der dreiwöchige Kampf fertiggebracht. Darum ist der Kampf nicht vergessenswert, der Organisationsgedanke hat tiefe Wurzeln geschlagen. Die Reihen sind geschlossen und wir kommen wieder, das ist der Gedanke, der heute alle besetzt. Darum auf zu neuen Kämpfen und neuen Siegen. Auch für uns Transportarbeiter laßt das Morgenrot einer neuen Zeit. Vereint sind wir alles, vereint sind wir.

Verstümmelung eines bereits bestehenden Leidens durch einen Unfall ist Unfallfolge und daher entschädigungspflichtig. Der Kohlenarbeiter C. L. in Frankfurt a. M. erlitt im Oktober 1912 dadurch einen Betriebsunfall, daß er mit einem Kollegen zusammen einem andern Kollegen einen schweren Korb Kohlen auf die Schultern heben wollte. Der Träger erfaßte den Korb nicht richtig, wodurch der Korb wieder zur Erde fiel. Da aber der Verletzte und sein Kollege den Korb nach festhielten, dieser aber mit großer Wucht niederfiel, zog sich C. L. dabei eine Zerrung in der Beckengegend zu. Er mußte die Arbeit infolge großer Schmerzen sofort einstellen. Die Genossenschaft leitete die Gewährung einer Unfallrente mit der Begründung ab, daß durch ärztliche Gutachten und Obergutachten festgestellt worden sei, es handle sich um eine Entzündung des linken Hüftgelenks mit Ausstrahlung des Schenkelhalses, was auf ein Rückenmarkleiden zurückzuführen sei. Das Rückenmarkleiden habe schon 1911 bestanden. Auch die Gelenkentzündung habe schon vorher bestanden. Die Gelenke seien am Unfalltag schon derart krankhaft verändert gewesen, daß auch eine geringe oder untergeordnete Bewegung genügt haben würde, einen Bruch oder eine Verrenkung herbeizuführen. Die Tätigkeit, bei der der angebliche Unfall passierte, sei, stelle keine Anstrengung dar, die über den Maßstab der Betriebsmäßigkeit hinausgehe.

Der Verletzte ließ sich natürlich eine solche Entschädigung seiner Sache nicht gefallen. Wie erkaunte er aber erst, als er von dem Inhalt der ärztlichen Gutachten Kenntnis erlangte. Schon in dem Gutachten des städtischen Krankenhauses war gesagt, daß der Unfall, wenn er erwiesenermaßen wäre, die gänzliche Gebrauchsunfähigkeit des Gelenks besäugnet habe. Und der Unfall war durch Zeugenaussagen haarfähr erwiesen. Das von der Genossenschaft selbst eingeholt Obergutachten sagte, daß die Abhängigkeit der Verstümmelung von dem Unfall bestände. Und trotzdem weigerte sich die Genossenschaft zu zahlen. Das Oberverwaltungsamt in Wiesbaden erhob dann noch weiteren Beweis durch Einholung eines Gutachtens bei seinem Vertrauensarzt. Dieser bezeichnete den Zustand des L. direkt als Unfallfolge.

Das Oberverwaltungsamt verurteilte die Genossenschaft zur Zahlung der Vollrente. Es sagte, wenn auch vorwiegend in absehbarer Zeit der gleiche

Zustand, wie er jetzt besteht, ohne das Hinzutreten eines Unfalles sich entwickelt haben würde, so ist doch nicht zu bestreiten, daß die Verrentung des Hüftgelenks im unmittelbaren Anschluß an ein über das Maß der betriebsüblichen Anstrengung hinausgehendes Vertriebsereignis eingetreten ist und sofort zu völliger und dauernder Erwerbsunfähigkeit geführt hat. Die Genossenschaft gab nunmehr das Rennen auf. Sie zahlte dem Verletzten die Vollrente von 1014,63 Mk. im Jahre.

Samburg. Ein Unternehmer, der gegen die ersten Grundzüge von Treu und Glauben und gegen die guten Sitten verstoßt. Zwölf Kutcher, die bei dem Fuhrwerksbesitzer D. Voth beschäftigt waren, erhielten einen Lohn von 5,50 Mk. pro Tag bei wöchentlichem Aufschlag von 33 Mk. Nach dem Tarifverträge betreffend Lohn- und Arbeitsbedingungen für Bloch- und Wagenschmiederei, zu dessen Gemeinschaft der Voth gehört, werden die in die Woche fallenden Feiertage mitbezahlt. Entgegen dieser Bestimmung ist zehn Kutchern der Lohn für den 25. und 26. Dezember 1913 und für den 1. Januar 1914 vorenthalten. Auch haben zwei Kutcher den Lohn für die beiden und einer für einen Feiertag nicht bezahlt erhalten. Die Kutcher verlangten insgesamt 181,50 Mk. von der genannten Firma. Voth behauptet, aus Mangel an Arbeit habe er am 22. Dezember seine sämtlichen Kutcher entlassen und ausgezahlt. Er hätte ihnen allerdings gesagt, sie

ein. Aber auch hier fand er mit seiner Umgebung des Tarifs keinen Anklang. Die Berufung wurde als unbegründet zurückgewiesen, außerdem muß er auch diese Gerichtskosten tragen. Das Landgericht begründete die Zurückweisung der Berufung wie folgt:

Der Berufung mußte der Erfolg verweigert werden, und zwar aus den durchaus zutreffenden Erwägungen der Vorderrichter. Nach dem Tarifverträge, nach dem sich die Rechtsbeziehungen der Parteien regeln, besteht tägliche Kündigung beiderseits und auf der Seite der Arbeitgeber die Verpflichtung, die auf Wochentage fallenden Feiertage wie Werktage zu bezahlen. Wenn nun der Voth, wie vorliegenden Falles, diese Verpflichtung umgeht, indem er vor den Feiertagen kündigt und nach den Feiertagen wieder anstellt, so verstößt dieses Verhalten gegen die ersten Grundzüge von Treu und Glauben und gegen die guten Sitten. Denn das einseitige greifbare Motiv für die Kündigung kann nur gewesen sein, daß er die Bezahlung der Feiertage vermeiden wollte. Gerade eine Kündigung mit solchem Motiv erscheint nach den tarifvertraglichen Bestimmungen unzulässig. Bei solchem Verhalten muß der Voth gegen sich gelten lassen, daß die Kündigung offenbar gar nicht ernst gemeint war. Vielmehr wollte der Voth das Rechtsverhältnis nach Ablauf der Feiertage fortsetzen und meinte, auf diese Weise um die Erfüllung seiner Verpflichtung, die fraglichen Feiertage zu zahlen, herumzukommen. Damit kann er aber durchaus nicht gehört werden.

Spandau. Nicht ideale Zustände bestehen für unsere Kollegen Kohlenarbeiter auf den Königl. Instituten. Obgleich man diese immer als Musterbetriebe hinstellt, können wir mit folgendem das Gegenteil beweisen. Unsere Kollegen, welche dort mit dem Ausladen von Kohlen beschäftigt sind, müssen bei gutem und schlechtem Wetter ihr Frühstücks-, Mittag- und Abendessen unter freiem Himmel einnehmen. Aber auch zum Umkleiden dient derselbe Ort. Nicht interessant ist es morgens und abends für die Passanten des Lindenufers, wenn sie unsere Kollegen entdecken bis zum Hemd und nicht selten auch ohne dieses an ihrer Arbeitsstelle beobachten. Unbestimmt ob Sommer oder Winter! Im Interesse unserer Kollegen und der Königl. Betriebe dürfte es liegen, wenn mit diesen Uebelständen endlich aufgeräumt würde und die Direktoren der Königl. Institute den Arbeitern heizbare Räume mit Waschgelegenheit zur Verfügung stellt oder dem Unternehmer, der für Spandau in Frage kommt, Maß anweisen würde mit dem Auftrag, für genügende Unterkunftsräume Sorge zu tragen. Unseren Kollegen aber rufen wir zu: Schließt enger eure Reihen! Sorgt dafür, daß auch der letzte Kohlenarbeiter Spandaus seiner Organisation, dem Deutschen Transportarbeiterverbanne, zugeführt wird.



Weckt sie nicht auf!

„Was sagten Sie dem Manne eben?“
 „Ich sagte ihm, er solle sich beeilen.“
 „Was berechtigt Sie, ihm das zu sagen?“
 „Ich bezahle ihn, damit er sich beeilt.“
 „Wieviel zahlen Sie ihm?“
 „Zwei Dollar täglich.“
 „Woher nehmen Sie das Geld, um ihn zu bezahlen?“
 „Ich verkaufe Ziegelsteine.“
 „Wer macht die Ziegelsteine?“
 „Er.“
 „Wieviel Ziegelsteine macht er?“
 „Hierundzwanzig Mann machen täglich 24 000 Steine.“
 „Also, anstatt Sie ihn bezahlen, zahlt er Ihnen täglich fünf Dollar, damit Sie umherstreifen und ihm sagen, daß er sich beeilen solle.“
 „Schon recht, aber ich besitze die Maschinen.“
 „Wie haben Sie die Maschinen erlangt?“
 „Ich verkaufte Ziegel und kaufte sie.“
 „Wer machte die Ziegel?“
 „Schweigen Sie! Sie wecken die törichtesten Gesellen auf und dann werden sie die Ziegel für sich selber machen wollen.“



könnten ja am nächsten Morgen wieder um Arbeit vorfragen. Die Leute haben es auch getan und sind, da Arbeit vorhanden war, den Tag über beschäftigt und abends wieder abgelohnt. Am 27. Dezember sind sie wieder neu eingestellt. Am 31. Dezember sind die Leute dann wieder aus angeblichem Arbeitsmangel entlassen und am 2. Januar wieder eingestellt. Die Lohnzahlung für die Feiertage hat der Fuhrherr dadurch gespart.

Das Gewerbegericht unter Vorsitz des Amtsrichters Dr. Böe war jedoch anderer Meinung. Es sagte im Urteil unter anderem: Das Vorbringen des Beklagten richtet sich tatsächlich selbst. Es ist zu durchsichtig, als daß der Beklagte erwidern dürfte, damit seinen Standpunkt erfolgreich zu fliehen. Allerdings kann nach dem Tarifverträge, zu dessen Gemeinschaft sich der Voth bekennt, das Arbeitsverhältnis mangels anderweitiger Vereinbarung jeden Abend beiderseits nach vollendeter Arbeit gelöst werden, so daß es an sich das gute Recht des Beklagten gewesen wäre, die Arbeitsverträge mit den Klägern am 23. bzw. 31. Dezember zu lösen. Das Verhalten des Beklagten läßt aber zweifellos erkennen, daß es ihm um eine wirkliche Lösung des Arbeitsverhältnisses gar nicht zu tun gewesen ist, sondern allein darum, wie er sich von einer tariflich begründeten und anerkannten Verpflichtung, die ihm gegenüber seinen Arbeitern oblag, freimachen konnte. Sein Vorgehen ist nach der Ueberzeugung des Gerichts lediglich ein Versuch, seiner durch den Tarifvertrag ihm obliegenden Pflicht, die in die Woche fallenden Feiertage mitzubezahlen, ledig zu werden. Dem mußte aber die Willigung des Gerichts versagt bleiben. Wenn der Voth einen Tarifvertrag als für sich verbindlich anerkennt, muß er ihn auch halten. Das Vorgehen des Beklagten ist aber mit dem im gewerblichen Leben vom Arbeitgeber zu fordernden Anstand nicht nur nicht vereinbar sondern widerspricht den üblichen und normalerweise zu fordernden Ansichten und Gepflogenheiten und schlägt der guten Sitten und Treu und Glauben ins Gesicht. Die bewirkte Umgehung des Tarifs ist daher als eine wider die guten Sitten verstoßende Entziehung von vertraglichen Verpflichtungen seitens des Beklagten und als solche für nichtig anzusehen, so daß dem nach dem Tarif begründeten, der Höhe nach nicht streitigen Klageanspruch nicht stattgegeben werden muß. Der Fuhrherr muß die geforderte Summe und die Gerichtskosten zahlen. Diese klatschende Ohrfeige genügte dem Unternehmer jedoch nicht; er legte Berufung beim Landgericht

Öffentliche und Mitglieder-Veranstaltungen.

Berlin. Die Delegierten zur örtlichen Generalversammlung waren am 18. Mai ziemlich zahlreich versammelt, um den Quartalsbericht für den Bezirk Groß-Berlin entgegenzunehmen. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde mitgeteilt, daß im Laufe der Zeit 55 Mitglieder verstorben sind. Die Namen werden bekanntgegeben und das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Häfen geehrt. Die Namen der Verstorbenen sind: Gustav Adam, August Walter, Max Barz, Gustav Berger, Karl Binder, August Brachlow, Karl Buchholz, Berthold Dittmann, Eduard Dürr, Luise Elge, Otto Fedner, Fritz Friedrich, Friedrich Fromholtz, Ernst Fuhrmann, Wilhelm Gau, Wilhelm Grabn, Emil Groß, Karl Görner, August Hauff, Hermann Heim, Heinrich Heydachs, Fritz Silberbrandt, Emil Söhne, Paul Kober, Wilhelm Krüger, Wilhelm Kuhlmann, Karl Lehmann, Friedrich Linde, Franz Masche, Karl März, Karl Meyer, Friedrich Mayer, Eduard Müller, Willi Niemann, Gustav Albersdorf, Stanislaus Pawlowitz, Paul Pfänder, Johann Pispal, Wilhelm Raub, Gustav Neigel, Wilhelm Reichheim, Willi Schmidt, Wilhelm Schneider, Fritz Schröter, Gottlieb Schulz, Fritz Schulz, Albert Seibold, Fritz Stamp, Hugo Thomas, Gustav Voigt, Otto Wendt, Erich Wisemann.

Ferner wurde mitgeteilt, daß wie alljährlich am 1. Pfingstfeiertag, 31. Mai, in der Brauerei Friedrichshain ein Frühkonzert stattfindet, wozu um rege Beteiligung erucht wird. Gleichzeitig wurde auf die am Sonntag, den 14. Juni, in Meines Volksgarten, Lichtenberg und Insel-Restaurant Plöbensee arrangierten Volks-Sommerfeste hingewiesen und ebenfalls um rege Propaganda erucht.

Um die Agitation für die „Vollfürsorge“ zu fördern, wird auf die Fragezeitel, die zur Verteilung gelangten, aufmerksam gemacht und auf die Bestimmungen der Kollegen Bau- und Arbeitslöhner hingewiesen. Abgesehen werden die Delegierten im Interesse der Handelsangeestellten besonders erucht, im Kreise der Angehörigen und Kollegen eifrig dafür zu sorgen, daß die Arbeiter-Einkäufe, gleichviel welcher Art, des Sonntags nicht mehr macht, damit der Einwand der Ladenbesitzer, daß es gerade die Arbeiter wären, welche ihre Einkäufe des Sonntags machen, genommen wird. Die Parole muß überall lauten: „Kauf nicht am Sonntag!“

Zum Geschäftsbericht, der gedruckt vorliegt, wird bemerkt, daß Lohnbewegungen im 1. Quartal des Jahres im Verhältnis weniger zu verzeichnen waren. Der wirtschaftliche Niedergang macht sich immer noch recht fühlbar bemerkbar.

Angriffsbewegungen wurden in den Betrieben von Oscar Estler, Verbandsstoffe, S. H. Cohn, Abzählungsgeschäft, Berliner Genossenschaft, Bäcker, Leopold Hinte, Bierdruckapparate, F. u. M. Camphausen, Biergöschling und F. Rühle, Seitenhand-

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 24. Woche des Jahres 1914 ist fällig.

bindung gesetzt und auch Erfolg gehabt. Die Abrechnung vom Quartal gibt Kollege Sch. Der Mitgliederbestand betrug 260. Am Unterhaltungen wurden 620,80 Mk. gezahlt. Kassen und Bücher befanden sich in bester Ordnung. Im Vorstand ist beschlossen worden, jährlich 5 Mark für Anteilserhebung am Gewerkschaftshaus zu zahlen, was einstimmig angenommen wurde. Nachdem gab der Vorsitzende das Wahlresultat bekannt. Ueber diesen Punkt entspann sich eine lebhaft Debatte, worauf die Versammlung geschlossen wurde.

Memel. Am Sonntag, den 17. Mai, fand unsere Quartalsversammlung statt. Den Geschäftsbericht erstattete der Bevollmächtigte. Der geschäftliche Verkehr gestaltete sich demnach im 1. Quartal sehr reger. Zu verzeichnen waren 236 Posteingänge und 215 Ausgänge. Für Mitglieder sind 40 Schriftstücke angefertigt worden. Sie bezogen sich auf alle Zweige der Arbeiterversicherung und des bürgerlichen Rechts. Auskünfte in Arbeiterversicherungs-, Rechtsfragen usw. sind 126 erteilt worden. Diese Zahlen zeigen davon, daß die Kollegen immer mehr die Gelegenheit benutzen und sich Rat holen in allen möglichen Lebenslagen. Es ist das auch gut so, wird doch dadurch die Mitleidenschaft, die gerade hier ganz besonders in Wäite steht, eingeschränkt. Versammlungen sind 16 abgehalten worden; sie befahen sich mit geschäftlichen, agitativen und organisatorischen Fragen, weiter wurden Berufsfragen, Mißstände usw. behandelt. Bepflichtungen und Sitzungen machten sich 20 nötig; in 14 derselben kamen Lohn- und Arbeitsverhältnisse zur Erörterung, während sechs der geschäftlichen Berichterstattung dienen. Lohnbewegungen waren keine zu verzeichnen, jedoch waren Differenzen mit einigen Holzplankunternehmern zu sichten. Diese Leute glauben immer, zu gelegener Zeit die Bestimmungen des Tarifvertrages durchbrechen zu können, was ihnen jedoch infolge Wachsamkeit der Kollegen nicht gelingt. In der Ausperrung in der gemischten Fabrik „Union“ waren 14 Kollegen beteiligt. Der Bevollmächtigte berichtete weiter über die am 29. März stattgefundene Wahl zum Verbandstag. Die Beteiligung ist demnach eine sehr geringe gewesen. Von 1200 Mitgliedern übten ganze 215 ihr Stimmrecht aus. Von den aufgestellten Kandidaten erhielten der Kollege Bannars 78, Große 117 und Rauch 20 Stimmen. Große gilt demnach als gewählt. Gegen die Wahl selbst ist bei dem Hauptvorstand Protest eingelegt worden und zwar vom Kollegen Gelszeit. Der mit der Untersuchung des Falles betraute Gauleiter stellte fest, daß der Protest unbegründet gewesen ist. Der mit dem Holzarbeiterverband abgeschlossene Kartellvertrag hat die Frage der Zugehörigkeit der Plakarbeiter auf den Schneidmühlen geklärt; klar darüber scheint aber der Ortsangestellte des Holzarbeiterverbandes nicht zu sein; veröffentlichte er doch einen Kaufzettel, auf dem allen Erntes überhaupt wird, daß alle auf Holzplätzen beschäftigte Arbeiter in seine Organisation gehören. Dem ist die Gaubewertung in einem Flugblatt entgegengetreten. Demnach gehören nach dem klaren Wortlaut des Vertrages alle an den Maschinen beschäftigten Arbeiter in den Holzarbeiter- und die übrigen auf Holzplätzen und Schneidmühlen Beschäftigten in den Transportarbeiterverband. Darauf gab der Kassierer den Kassenbericht. Zum besseren Verständnis für die Kollegen wurde der Kassenbericht gedruckt vorgelegt. Einige Positionen des Berichtes unterzog der Kassierer einer besonderen Erläuterung. So sind für Arbeitslohn 8383,30 Mk. und für Kranke 2408,05 Mk. aus Mitteln der Hauptkasse zur Auszahlung aufgewendet worden. Die Organisation ist damit für die Kollegen eine Art Sparkasse geworden, nur mit dem Unterschied, daß hier am Orte die Kollegen ihre Beiträge nicht mit 3 oder 4 Proz. verzinst bekommen, sondern daß die Verzinsung rund 200 Prozent beträgt, oder mit anderen Worten, es wurde das Doppelte des Beitrags in Form von Unterhaltungen an die Mitglieder zurückgezahlt. Schuld an diesem gewiß nicht gefundenen Verhältnis ist die langanhaltende Arbeitslosigkeit der Kollegen. Noch kein Jahr hat sich der Beginn der Schiffahrt so hinausgezögert, als wie gerade dieses Frühjahr. Ein sicheres Zeichen der wirtschaftlichen Depression. In der Debatte über den Geschäftsbericht bemerkte der Kollege Gelszeit, daß er keinen Protest gegen die Wahl des Kollegen Große eingelegt habe, sondern daß er nur über einige Punkte Aufklärung von der Hauptverwaltung erbeten habe; wenn letztere daraus einen Wahlprotest machte, so sei das weder von ihm gewünscht noch beabsichtigt gewesen. Ueber den Kassenbericht wurde zu einzelnen Positionen Aufklärung verlangt und gegeben. Auf Antrag der Revision erfolgte Entlassung des Kassierers. Unter Verbandsangelegenheiten stellte ein Kollege den Antrag auf Einführung einer Strafe von 10 Pf. für jeden Kollegen, der ohne triftigen Grund der Versammlung fernbleibt. Der Antrag mußte, weil praktisch undurchführbar, abgelehnt werden. Das gleiche Schicksal widerfuhr einem Antrag auf Einführung eines Extrabeitrages von 10 Pf. für jeden eintretenden Arbeiter. Der Antragsteller, ein Kollege aus der Mitte der Versammlung, begründete seinen Antrag damit, daß die Beteiligung an der Beerbidung verstorbener Kollegen eine direkt miserable sei und lämen zuweilen noch nicht einmal soviel Teilnehmer zusammen, um die nötigen Träger stellen zu können. Diesem Uebelstande sollte dadurch abgeholfen werden, daß

aus dem anzuhaltenden Fonds die Träger bezahlt werden; ebenso könnte an die Hinterbliebenen eine bestimmte Summe zur statutarischen Beerbidungsbefähigung zur Auszahlung kommen. Die zu diesem Antrag sich meldenden Redner gaben zwar den guten Zweck, der mit diesem Antrag verfolgt werde, zu, waren jedoch der Meinung, daß mit der Einführung von Extramarke keine neuen Erfahrungen gemacht worden seien und daß aus diesem Grunde dem Antrag nicht zugestimmt werden könnte. Nach einem Aufruf an die Versammelten, in der Agitation nicht zu erlahmen und auch den übrigen Fragen des gewerkschaftlichen Lebens das nötige Interesse entgegenzubringen, schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Oldenburg. In der drillichen Generalversammlung, welche am 20. Mai tagte, wurde zunächst der Geschäftsbericht vom ersten Quartal erstattet. Einnahme inklusive Kassenbestand 2256,78 Mk., Ausgabe 1756,02 Mk., Kassenbestand am 1. April 1914 500,76 Mk.

Bertragsgabte wurden: an Arbeitslose 96,85 Mk., an Kranke 315 Mk., an Gemapregelie 227 Mk., an Reiseunterstützungen 15 Mk. Dem Kassierer wurde Decharge erteilt.

Der Mitgliederbestand beträgt 290. Dann wurde der Geschäftsbericht gegeben und gutgehehen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch von der Arbeitsniederlegung der Kollegen bei der Firma Friedrich, Holzhandlung, berichtet, wonach die Kollegen zwei Tage gestreikt und fast mit vollem Erfolg ihre Forderungen durchgedrückt haben. Es ist ein Tarif auf mehrere Jahre abgeschlossen. Erwähnen wollen wir nur, daß hier in diesem Betriebe volle Einigkeit der Kollegen herrschte. Es kamen 23 Kollegen in Betracht, und haben dieselben sämtlich ohne Ausnahme die Arbeit niedergelegt, darum blieb der Erfolg nicht aus; daran mögen sich hauptsächlich die Speditionsarbeiter in Oldenburg ein Beispiel nehmen.

Dann folgte ein Referat des Arbeitersekretärs Neefe mit dem Thema „Der Gewerkschafter im Strafrecht“. Der Referent entledigte sich seiner Aufgabe mit vollem Geschick, und wurde ihm am Schlusse des Referats reicher Beifall gesendet. Nachdem wurde der Kartellbericht gegeben und im großen und ganzen gutgehehen, bis auf einige Unstimmigkeiten, die sich zwischen unserem Verbande und dem Bauarbeiterverbande ergeben haben. Dann wurde noch auf das Verhalten des Bauarbeiterverbandes hingewiesen. Ferner wurde an Stelle des abgereiften Kollegen Wittenborn als Kartellbegleiter der Kollege Bloch gewählt, und wies der Kollege Lehmann darauf hin, daß es Pflicht der Kartellbegleiter sei, stets an den Kartellversammlungen teilzunehmen. Der Kollege Bester ernannte Lehmann, daß es ihm bei dem besten Willen immer nicht möglich sei, zu erscheinen, da er mit den Verwaltungen sehr beschäftigt sei, und aus diesem Grunde möchten die Kollegen das Fernbleiben entschuldigen; es genüge die Anwesenheit des Vorsitzenden, wenn etwas Besonderes vorliege, wonit die Versammlung sich auch zufrieden gab. Dann folgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Dieses Gegengewicht muß sich um so leistungsfähiger erweisen, je größer der Zusammenschluß im Konsum ist.

Bei dieser Gelegenheit war auch von der erheblichen Lässigkeit der Konsumgenossenschaften die Rede, die den Gewerkschaften zugute komme. Die Konsumgenossenschaft hebt die Borgwirtschaft auf. Damit ist die Gefahr beseitigt, daß der Arbeiter durch die Borgwirtschaft in das Lumpenproletariat hinunterstürzt, sicher das schlimmste, was der gewerkschaftlichen Bewegung zustoßen kann. Der Lumpenproletariat ist für gewerkschaftliche Bestrebungen nicht zu haben. Zudem also die Genossenschaft den Verbraucher durch den Grundsatz der Barzahlung zur Wirtschaftlichkeit erzieht, verschafft sie ihm jene Widerstandsfähigkeit, deren der Gewerkschafter vor allen Dingen bedarf. Die Erziehung zur Wirtschaftlichkeit wirkt hier genau so wie die Unterhaltungsrichtungen der Gewerkschaften.

Keine bessere Unterhaltung für gewerkschaftliche Unternehmungen als die genossenschaftlichen Einrichtungen von Sparkasse und Konfunds. Sie wirken gegenseitig bei allen den wirtschaftlichen Gefahren, denen sich der Arbeiter eigentlich stets gegenübersehen, handle es sich um Arbeitslosigkeit, Krankheit, Streiks oder Ausperrungen. Sparkasse und Konfunds zu ihrer Bedeutung verholpen, bringen dann jene günstige Wechselwirkung zwischen Konsumgenossenschaften und Gewerkschaften zustande, die sich bei den Genossenschaften in der Erhöhung der Kaufkraft äußert, herbeigeführt durch die Steigerung des Einkommens durch die gewerkschaftliche Arbeit. Hier ist die Steigerung des Absatzes der Konsumvereine die unmittelbare Folge gewerkschaftlicher Organisation; auf der anderen Seite erfolgt dann die fast automatische Kräftigung der Widerstandsfähigkeit der am organisierten Verbrauch Beteiligten. Es dürfte kaum etwas Schöneres geben als diese natürliche Wechselwirkung zwischen zwei wirtschaftlichen Bewegungen.

Unfallversicherung der Kutscher und Chauffeure. Hat man glücklich nach langem Warten auch eine weitere Kategorie von Arbeitern gegen Unfall versichert, so ergeben sich schon neue Schwierigkeiten, da unsere ganze Gesetzgebung nie klar und deutlich genug geworden ist. Ueber die Versicherung der Kutscher und Chauffeure äußert sich z. B. der soeben erschienene Bericht der Seiden-Berufsgenossenschaft wie folgt:

Große Unklarheit herrschte über die Versicherung der Kutscher und Chauffeure bei der am 1. Januar 1913 neu ins Leben getretenen Berufsgenossenschaft für Privatfahrzeug- und Reittierbesitzer, bei der es sich lediglich um das nichtgewerbsmäßige Halten von Fahrzeugen resp. Reittieren handelt. Nach längeren Verhandlungen zwischen dieser Genossenschaft und dem Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften ist durch Beschluß des deutschen Berufsgenossenschaftstages in Breslau vom 31. Mai 1913 die Frage, wozu die beim Betriebe dieser Fahrzeuge resp. bei der Reittierhaltung beschäftigten Personen gehören, wie folgt entschieden worden:

I. Werden von einem Unternehmer Fahrzeuge so wohl in einem gewerblichen Betriebe als auch zu Privatzielen so verwendet, daß ein wirtschaftlicher Zusammenhang der Tätigkeiten für den Betrieb und für Privatzielen besteht — Verwendung derselben Betriebsmittel usw. —, so gelten für die versicherungsmäßige Zugehörigkeit der Fahrtätigkeit folgende Sätze:

- 1. Ueberwiegen die Fahrtätigkeiten für den Betrieb, so ist die gesamte Tätigkeit nach § 631 Absatz 1 R.V.O. als Bestandteil des Betriebes bei der zuständigen Berufsgenossenschaft zu versichern.
- 2. Ueberwiegt die Privatfahrtaätigkeit, so ist die gewerbliche Benutzung des Fahrzeuges als Bestandteil der privaten Fahrtätigkeit nach § 631 Abs. 1 R.V.O. bei der Berufsgenossenschaft mit zu versichern.
- 3. Werden die Fahrzeuge in gleichem Umfange für Betrieb und für Privatzielen benutzt, so wird der wirtschaftliche Schwerpunkt regelmäßig in der gewerblichen Benutzung liegen und daher die Berufsgenossenschaft für die Versicherung der gesamten Fahrzeughaltung zuständig sein.

II. Werden die Fahrzeuge für den Betrieb und für Privatzielen unabhängig von einander verwendet, so ist nach § 631 Abs. 1 R.V.O. die gesamte Fahrzeughaltung bei der zuständigen Berufsgenossenschaft versichert, wenn

- a) die Tätigkeiten für den Betrieb und für Privatzielen gleichzeitig sind. Ueber die Gleichzeitigkeit entscheidet die Verfahrtaausfassung. Tätigkeiten unter Verwendung tierischer Kraft sind mit Tätigkeiten unter Verwendung elementarer Kraft nicht gleichzeitig;
- b) die Gesamtheit der gleichartigen Tätigkeiten im Betriebe über die Gesamtheit der gleichartigen Tätigkeiten für Privatzielen überwiegt.

III. Bei Prüfung der Frage, welcher Teil der Fahrzeughaltung überwiegt, sind als gewerbliche alle diejenigen Fahrten anzusehen, welche ganz oder überwiegend geschäftlichen Zwecken dienen. Die Fahrten von der Wohnung zum Betrieb oder vom Betrieb zur Wohnung gelten als geschäftliche Fahrten, sofern nicht das Fahrzeug von dem Benutzer persönlich gehalten wird.

IV. Die Versicherung der Tätigkeiten einer Person bei verschiedenen Versicherungsträgern ist unter allen Umständen zu vermeiden.



Christen und Gelbe. Die „Gewerkschaftsstimme“ Nr. 22 meint, weil der „Courier“ die Gelben so schlecht behandelt. Die Sympathie des Zentrumsverbandes für die Gelben kommt nicht von ungefähr. Vor kurzem hat der „Hamburger Hafenarbeiter“ die Christen ans Herz gedrückt. Schöne Seelen finden sich im Schmutz und in der Gofel!

Die Gelben sollen sich nämlich den Christen anschließen. So bekommen die Gelben Mitglieder und die Christen (Unternehmer)-Gelder.

Die Moral der christlichen „Gewerkschaftsstimme“. Die „Gewerkschaftsstimme“, Nummer 22, entwirft sich, daß wir in Nummer 20 des „Courier“ geschrieben: „So wenig sich die Sonne mit Ruten verhängen läßt, so wenig bekommen die Christen trotz aller Zustreitigkeiten es fertig, die Wahrheit ganz zu verdecken. Dann und wann guckt sie doch auch einmal durch die christlichen Scheiben.“

Aber den Christen soll nur die Lüge durch die Scheiben sehen. Die „Gewerkschaftsstimme“ schreibt nämlich zu unseren Sätzen wörtlich:

„Dieses steht nach unserer Auffassung nicht nach Reinlichkeit aus, sondern ist ekelregend.“ Warum hat dann die „Gewerkschaftsstimme“ immer so getobt, wenn wir ihr bekräftigen, daß sie eine unüberwindliche Scheu vor der Wahrheit habe? Jetzt gesehen die Christen, daß es ihnen vor der Wahrheit ekelet.

Erhöhung der Widerstandsfähigkeit als genossenschaftliche Leistung. Der erfolgreiche Kampf der Gewerkschaften führt zu einer Erhöhung des Arbeiter Einkommens, löst aber in unserer heutigen unregelmäßigen Wirtschaftsordnung die Tendenz zur Erhöhung der Warenpreise aus. Wenn hier nicht die Konsumgenossenschaften als Preisregulatoren und Regulatoren des Konsums ihre unschätzbaren Dienste leisten würden, so hieße der ganze Kampf der Gewerkschaften, Wasser in ein Sieb schöpfen, denn die Warenpreise würden oft noch schneller steigen als die Löhne.“ Dieses Zitat aus einer Gewerkschaftszeitung unterstreicht damit eine einfache Wahrheit von großer Bedeutung. Mit Recht meinte die Zeitung weiter, die Konsumgenossenschaften bilden ein Gegengewicht gegen eine ungerechtfertigte Erhöhung der Preisausschläge.