

Gewerkschaft

Zeitschrift zur Vertretung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Arbeitnehmer in öffentlichen Betrieben und Verwaltungen

Organ des Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter

Redaktion u. Expedition: Berlin SO. 36
Schlesische Straße 42 (Redakteur E. Dittmer)
Fernsprecher: Amt Moritzplatz 11944

Staats- und Gemeindebetriebe
sollen Musterbetriebe sein!

Erscheint wöchentlich am Freitag
Bezugspreis:
monatlich durch die Post 50 Pf.

Zollkampf, Landwirtschaft und Arbeiterschaft

Zu den unerfreulichsten und unfruchtbarsten Gebieten deutscher Nachkriegsgeschichte gehört ohne Zweifel die Entwicklung der landwirtschaftlichen Zollpolitik. Das Ergebnis der Agrardebatten und des Zollkampfes der letzten Wochen ist leider nur zu sehr geeignet, diesen Eindruck zu verstärken. Die unerfreuliche Gestaltung dieser Fragen liegt zunächst in der Planlosigkeit unseres Gesamtzollsystems begründet.

Grundsätzlich gilt noch immer der Bülow'sche Zolltarif von 1902. Unter Ausschaltung des Parlaments ist er allerdings in den Jahren der Inflation und Stabilisierung — und unter dem Druck der Versailler Friedensbestimmungen — auf dem Verordnungswege erheblich umgemodelt worden. 1925 entstand dann die „kleine Zollnovelle“, die auf fast allen Gebieten das Zollniveau Deutschlands empor schraubte. Zur Entschuldigung der Unvollkommenheiten dieser „kleinen Zollnovelle“ mochte ihre Befristung auf zunächst zwei Jahre dienen. Aber als diese zwei Jahre sich ihrem Ende näherten, hatte man bereits Geschmack an der Sache gewonnen, und der nur provisorisch aufgezugene Zolltarif wurde von der Bürgerblockregierung nicht nur verlängert, sondern seitdem mehrmals wesentlich erhöht, vornehmlich zur Stilllegung des Zollhüngers der hinter dieser Regierung stehenden agrarischen Interessengruppen. Die mehrmalige Erhöhung der landwirtschaftlichen Zölle ist für die innere Entwicklung der deutschen Landwirtschaft völlig fruchtlos gewesen, ja sogar volkswirtschaftlich schädlich. Sie hat nichts weiter zur Folge gehabt als eine verhängnisvolle Erschwerung unserer Handelsvertragspolitik (Zollkrieg mit Polen!) eine empfindliche Belastung der Volksmassen, und eine hinausgezögerte der so dringend erforderlichen „Sanierung“ der deutschen Landwirtschaft.

Am Ende dieses Jahres läuft die Geltungsdauer des 1925 verlängerten Zolltarifes wieder um ab. Der erste Kampf um die Neugestaltung ist soeben beendet — und wiederum sind eine Reihe der wichtigsten landwirtschaftlichen Zölle erhöht worden. Um eine Reihe anderer wird der Kampf im Herbst aufs Neue entbrennen. Die deutsche Arbeiterschaft steht in einer sehr ernsten Situation. Während aus dem Unternehmerlager Sturm gelaufen wird gegen die Sozialversicherung, droht von der agrarischen Seite her die Gefahr, daß neue Lebensmittelzölle die Massen belasten, ohne im geringsten etwas an der Dauerkrise der Landwirtschaft zu bessern. Wie hoch diese Belastung bereits ist, ergibt sich aus folgenden Zahlen, die von der Forschungsstelle für Wirtschaftspolitik errechnet wurden. Nach den bisher geltenden Zollsätzen belasten die Agrarzölle das deutsche Volk mit rund 1,3 Milliarden Mark jährlich — oder, noch anschaulicher gesagt — die Belastung einer fünfköpfigen Arbeiterfamilie durch Lebensmittelzölle beträgt jährlich 180 Mk. Und das alles war vergebens, das System der bisherigen Agrarpolitik — Subventionen und Zölle — hat sich als völlig verfehlt erwiesen. Diese

Erkenntnis scheint jetzt auch in den Köpfen der bisher hartnäckigsten Verfechter der Lehre vom alleinseigmachenden Zoll zu dämmern.

Sozialdemokraten und Gewerkschaften haben seit Jahren gemeinsam nicht nur den bisherigen Kurs der Agrarpolitik aufs schärfste bekämpft, sondern sie haben in positiver Arbeit immer wieder den Weg einer grundsätzlichen Neuorientierung gewiesen. Zwei Forderungen stehen dabei im Vordergrund: Die betriebstechnische Umstellung der landwirtschaftlichen Produktion und die planwirtschaftliche Organisation ihres Absatzes.

Diese beiden Forderungen treffen den wunden Punkt der deutschen Agrarpolitik und die standen auch im Mittelpunkt der letzten Agrar- und Zolldebatten. Wie seit altersher ging es auch dieses Mal vornehmlich um Getreide- und Fleischzölle. Die „grüne Front“ der Parteien im Reichstag, die sich als die allein berechtigten Vertreter der Landwirtschaft aufspielen, lebt anscheinend noch immer in der Vorstellungswelt von 1900 und übersieht, daß das Hauptproblem überhaupt nicht darin liegt, in Deutschland möglichst viel Getreide hinter hohen Zollmauern zu erzeugen. Es ist volkswirtschaftlich unsinnig, sich gegen das billigere und bessere Auslandsgetreide schützen zu wollen, um schlechteres im eigenen Land produzieren und absetzen zu können, während jährlich Hunderte von Millionen für „veredelte“ landwirtschaftliche Produkte ausgegeben werden müssen, die wir selbst erzeugen könnten. Um welche Summen es sich hierbei handelt, verdeutlichen folgende Zahlen: Die Einfuhr von Milch und Molkeerzeugnissen betrug 1913 199 Millionen Mark, 1928 570 Millionen Mark; für Gemüse 1913 52 Millionen Mark gegen 238 Millionen Mark 1928; für Obst (ohne Südfrüchte) 1913 165 Millionen, 1928 225 Millionen Mark. Aus der Tatsache dieser Steigerung und dieses Bedarfs schlossen die Deutschnationalen nur eines: der Zollschutz für diese Produkte ist nicht hoch genug, also müssen die Zölle nochmals erhöht werden. Als aber der sozialdemokratische Redner darauf hinwies, daß die Hauptursachen der mangelnden Rentabilität wohl nicht im fehlenden Zollschutz, sondern in der betriebstechnischen und organisatorischen Rückständigkeit des größten Teils der deutschen Landwirtschaft zu suchen sein dürften, da schleuderten die Agrarier ihm minutenlang die stürmischsten Entrüstungsrufe und Schimpfworte entgegen, ein Zeichen, daß er mit dieser Behauptung das Richtige getroffen hatte.

Seitdem die Arbeiterschaft erkannt hat, in welchem hohem Grade die Lebensinteressen der städtischen Massen mit der Förderung der landwirtschaftlichen Produktion verbunden sind, ist sie für eine wirkliche Förderung in weitestem Umfang eingetreten. Sie hat in Verfolg eines großzügigen Programms hundert Millionen bewilligt zur rationellen Um-

stellung der Betriebe zur Förderung der Milchwirtschaft, zur Erprobung neuer Erzeugungsmethoden und Anschaffung von Maschinen, zum Ausbau des landwirtschaftlichen Bildungswesens und zur Förderung der Genossenschaften. Aber sie hat aufs schärfste abgelehnt, Hunderte von Millionen sinnlos zu verpulvern, um lebensunfähige Wirtschaften künstlich am Leben zu erhalten, um eine Entwicklung zu hemmen, in deren Förderung allein die einzige Möglichkeit zur Gesundung der deutschen Landwirtschaft liegen kann. In welche Richtung diese Entwicklung bewußt zu lenken ist, zeigt das Beispiel Hollands und Dänemarks, die sich dank der Ausnutzung aller modernen technischen Möglichkeiten landwirtschaftlicher Betriebsführung, gestützt auf ein hervorragendes landwirtschaftliches Schulwesen und eine glänzend funktionierende genossenschaftliche Absatzorganisation zu Lieferanten Europas in Gemüse und landwirtschaftlichen Edelprodukten entwickelt haben. Die Musterwirtschaft der Stadt Berlin etwa — des größten landwirtschaftlichen Grundbesitzers Deutschlands — und zahlreiche andere haben zur Genüge bewiesen, welche ungeheuren Entwicklungsmöglichkeiten der Landwirtschaft noch offenstehen. Aber statt dessen forderten die agrarischen Parteien die Erhöhung zum Beispiel des Butterzolls von 27,50 Mk. auf 80 Mk. pro Doppelzentner, und nur dem Widerstande der Sozialdemokratie ist es zu danken, wenn es bei einem „Erziehungszoll“ von 50 Mk. pro Doppelzentner blieb, der sich vier Jahre auf dieser Höhe halten und während der nächsten drei Jahre nicht unter 30 Mk. sinken soll. Ebenso wurden die Zölle für einige andere Molkereiprodukte erhöht.

Die Lösung dieser im wesentlichen betriebstechnischen Aufgabe deutscher Agrarpolitik ist jedoch nur ein Teil des deutschen Agrarproblems. Die „Rationalisierung“ erschöpft sich nicht in der Dervollkommnung des einzelnen Betriebes, sondern erfordert zu ihrer Ausnutzung und Fruchtbarmachung Zusammenschluß, einheitliche Leitung und Absatzregelung. Genau wie in der Industrie — die natürlich wesentlich anderen wirtschaftlichen Gesetzen folgt — aus dem Nebeneinander und Gegeneinander einer Vielzahl von Betrieben die „gebundene Wirtschaft“ der Kartelle und Trusts, Syndikate und Konzerne herauswuchs, wie andererseits auf seiten der Konsumenten der genossenschaftliche Zusammenschluß erfolgte, so muß auch die Landwirtschaft den Zustand der geradezu anarchischen Individualwirtschaft überwinden. Natürlich nicht, um nun etwa fünfzig kleine Bauernhöfe zu einem großen Gut zusammenzuschmieden, sondern im Sinne einer, zusammengehörige Gebiete der Produktion und des Absatzes planmäßig regelnden, Wirtschaftsorganisation. Das System des „freien Marktes“, der selbständigen Preisbildung durch Angebot und Nachfrage hat in der Landwirtschaft katastrophal versagt. Preisschwankungen, hervorgerufen durch plötzliches planloses Ueberangebot, nachfolgende Knappheit und falsche Dispositionen warfen jede Kalkulation über den Haufen und wurden der Hauptgrund der „Not der Landwirtschaft“. Dafür ein paar Beispiele: Anfang 1925 betrugen die Getreidepreise etwa 130 Proz. der Vorkriegspreise. Es folgte die überreiche Ernte des Jahres 1925. Sofort stürzte der Weizenpreis auf die Höhe des Vorkriegspreises, der Roggenpreis noch darunter. Der Zoll, den man damals wieder einführte, blieb ohne jede Wirkung. Mangels jeder Absatzverteilung oder Dorratspolitik mußten riesige Mengen mit Hilfe des aus der Vorkriegszeit sattfam bekannten „Einfuhrscheinsystems“ ins Ausland verschleudert werden. Ein Jahr später, nach einer weniger guten Ernte, mußten wir zu doppeltem und noch höherem Preise Getreide aus dem Ausland kaufen. Hunderte von Millionen wurden auf diese Weise in wenigen Jahren vergeudet. Ebenso war es mit anderen Erzeugnissen bestellt. Im Herbst 1925 z. B. entsprach einem Zentner Schweinefleisch (Lebendgewicht) der Gegenwert von 80 Zentner Kartoffeln, im Jahre 1927 erhielt der Landwirt infolge Sturzes der Schweinepreise und Knappheit der Kartoffeln nur einen Gegenwert von 10 Zentner Kartoffeln (!). Normal ist ein Verhältnis von ein Zentner Schweinefleisch gleich etwa

30 Zentner Kartoffeln. Diese Beispiele ließen sich endlos vermehren. Daß es sich hierbei volkswirtschaftlich gesehen um ganz gewaltige Summen handelt, wird verständlich, wenn man bedenkt, daß der Wert der deutschen Schweineproduktion mit 2,5 bis 2,8 Milliarden jährlich den Wert jeder anderen Waren-gattung bei weitem übertrifft. (Steinkohle: 1,9 bis 2 Milliarden, Weizen je nach Ernte 600 bis 900 Millionen Mark.) Im Jahre 1927 erzielte die deutsche Landwirtschaft für eine, gegenüber 1925 um zwei Millionen Stück gestiegene Schweineproduktion wegen Preissturzes einen Mindere-lös von 270 Millionen Mark. Man kann sich ausmalen, welche Erschütterungen derartige Verschiebungen im Gefüge der landwirtschaftlichen Rentabilitätsrechnung anrichten. Natürlich schrie damals alles nach Zollschutz — vor allem gegen das „polnische Schwein“. Er wurde auch eingeführt und erkaufte mit dem die gesamte Wirtschaft bis heute schwer schädigenden Zollkrieg mit Polen. Und der Erfolg? Seit 1925 war überhaupt kein polnisches Schwein nach Deutschland hereingekommen, das ganze Geschrei war völlig unbegründet. So kann einer der hervorragendsten Agrartheoretiker der Gegenwart, Dr. Baade, mit Recht sagen: „Die ganze Geschichte vom Polenschwein, auf der die Bauernagitation der Rechtsparteien sich jahrelang aufgebaut hat, ist weiter nichts als die unverschämteste Lüge, die es jemals in der Wirtschaftspolitik gegeben hat.“

Von Preisschwankungen nach unten profitieren in der Regel nur der Groß- und Kleinhändler. Die Preisspanne zwischen Großhandels- und Kleinkaufspreisen ist gegenüber der Vorkriegszeit erschreckend gestiegen. Sie findet ihren entsprechenden Ausdruck in der Zunahme der „selbständigen Erwerbstätigen“ im Handel um etwa 60 Prozent.

An diesem Punkte setzt die Kritik der Sozialdemokratie und der Gewerkschaften ein, hier stellen sie ihre Forderungen. Schon 1925 hat die Arbeiterschaft verlangt, daß an Stelle des „freien Marktes“ das Getreidemonopol tritt. Es hat vier Jahre gedauert, bis auf Grund des eklatanten Mißerfolges der bisherigen Zollpolitik auch die Landwirtschaft selbst sich mit dem Monopolgedanken vertraut gemacht hat. In den Beratungen der letzten Wochen stand die Frage der Einführung des Getreidemonopols im Mittelpunkt eingehender Sachverständigenberatungen aus allen Lagern. Sie sind bekanntlich gescheitert an der Preisfrage und an der Frage der Zusammensetzung des „Reichsgetreiderats“, in dessen Händen die Durchführung des Monopols liegen sollte. Die Rechte wollte das Monopol um einen recht hohen Preis herauswinden, die Sozialdemokratie fordert es als einen bedeutsamen Schritt auf dem Wege zur Gemeinwirtschaft. Selbstverständlich ist es, daß auch die Genossenschaften und die Gewerkschaften bei der Frage der Gestaltung und Durchführung des Monopols weitestgehenden Einfluß haben müssen, wenn es nicht zu einer Interessenorganisation des Agrariertums werden soll.

Die Stellung der Gewerkschaften zu diesen in den nächsten Monaten im Vordergrund der Neuorientierung der deutschen Agrarpolitik stehenden Problemen ist gekennzeichnet durch folgende Ausführungen in dem vom ADGB. herausgegebenen Sammelwerk: „Wirtschaftsdemokratie“:

„Nur eine gemeinwirtschaftliche Regelung des deutschen Getreidemarktes, eine zielbewusste Getreidepolitik, welche die Ueberflüsse der deutschen Ernte aufnimmt, sorgfältig einlagert und wie ein guter Hausvater für die Zeit der Knappheit zur Verfügung hält, und die den dann noch fehlenden Zuschußbedarf auf dem Weltmarkt zu möglichst billigen Preisen einzukaufen bemüht ist, die Inlandpreise aber ohne Rücksicht auf die Schwankungen der ausländischen Getreidebörsen stabil zu halten versucht, kann einen für die landwirtschaftlichen Erzeuger und die Verbraucher befriedigenden Zustand herbeiführen. . . .“

Das ist der Weg, den auch die Sozialdemokratie im Reichstag vertritt. Die deutschen Gewerkschaften, die in der Industrie das feste Bollwerk dieser Entwicklung in der Hand der Arbeiterschaft sind, werden auch bei der kommenden endgültigen Regelung und Neuorientierung der deutschen Agrarpolitik ein gewichtiges Wort mitzusprechen haben.

Was der Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter im Jahre 1928 erstrebte und erstritt

II.

Rund 21 000 Mitglieder konnten im Jahre 1927 als Gewinn unserer Organisation festgestellt werden. Dieser erfreuliche Fortschritt wird im Berichtsjahr noch übertroffen durch die Tatsache, daß sich die Organisation von 228 522 Mitgliedern am Schluß des Jahres 1927 auf 258 719 Mitglieder am Schluß des Jahres 1928 weiterentwickelt hat. Rund 30 000 neue Mitglieder wurden somit gewonnen. Diese Zahlen sind ein be- redtes Zeugnis für die Werbekraft, die von der Organisation durch ihre Erfolge auf tariflichem und sozialpolitischem Gebiet ausstrahlt. Aber diese Entwicklung muß noch als ein Zeichen dafür genommen werden, daß der organisatorische und ver- waltungstechnische Aufbau des Verbandes gut gegliedert ist, reibungslos arbeitet, und daß Rechte und Pflichten der Mit- glieder im Statut aufeinander gut abgestimmt sind. Wenn man auf Seite 246 des Geschäftsberichts Kenntnis von der Finanz- lage des Verbandes genommen hat, so wird man wohl mit Be- friedigung konstatieren können, daß das stolze Organisations- gebäude auch finanziell gut fundiert ist, und daß insgedessen die Möglichkeit besteht, etwaigen Auseinandersetzungen härterer Natur mit dem Arbeitgeber vertrauensvoll entgegenzusehen.

Im Gefolge der Durchführung der Beschlüsse des 11. Verbands- tages in Köln gab sich die Kommunalpolitische Ab- teilung ein Programm, dessen Wortlaut der Geschäfts- bericht enthält.

Der kommunalpolitische Beirat der SPD., in dem der Ver- bandsvorstand vertreten ist, und der Reichsausschuß für Kom- munalpolitik traten am 28. und 29. September 1928 in Berlin zusammen, um den im Auftrage der Kommunalpolitischen Zentral- stelle der SPD. von dem Bürgermeister Paul Hirsch ausgearbeiteten Entwurf der kommunalpolitischen Richtlinien der SPD. zu beraten und zu verabschieden. Uns Gemeindeglieder interessierten vor allen Dingen die auf die Gemeindebetriebe bezüglichen Abschnitte. Sowohl der erste wie der zweite Teil der Richtlinien enthalten darüber grundsätzliche Ausführungen. Sie sind im Geschäfts- bericht abgedruckt.

Das Problem Stadt und Kreis stand im Jahre 1928 im Mittelpunkt der Kämpfe um die Neuorganisation der kommunalen Verwaltung. Es handelt sich dabei im Grunde um neue wirtschaft- liche Gebietsabgrenzungen mit dem Ziel, die kommunalen Grenzen der wirtschaftlichen Entwicklung anzupassen und dadurch zugleich die Verwaltung zu vereinfachen und zu verbilligen. Es ist Zeit, daß das neue Deutschland endlich die Konsequenzen aus seiner Entwicklung vom Agrarstaat zum Industriestaat zieht. An Stelle des Ueberwiegens der Landgemeinden und Landkreise in Deutsch- land ist das Ueberwiegen der Großstädte getreten. Das fordert eine kommunale Neugliederung von Grund auf. In dieser kom- munalen Neugliederung ist auch der Kern der ganzen Verwaltungs- reform und nicht zuletzt der Verfassungsreform des Deutschen Reiches beschlossen. Die Entwicklung der deutschen Stadt hat einen Punkt erreicht, der beinahe Staatsfragen für die einzelnen Kom- munen schafft. Diese Volksmassen, die so eng beieinander wohnen, wollen leben und verlangen eine ganz andere Organisation des Verkehrs, der Wirtschaft, des Handels, der Landwirtschaft usw. Diese großen Kommunen müssen leistungsfähig sein, und sie können nur leistungsfähig sein, wenn sie einmal in geregelten Beziehun- gen zu ihrem Hinterlande leben und andererseits selbst genügend Raum zur Ausbreitung behalten. Die Städte werden noch weiter wachsen, werden in Zukunft noch größere Bevölkerungszahlen auf- weisen als bisher. Und darum gilt es eine Verwaltung der Städte zu schaffen, die dieser Entwicklung auch gerecht werden kann. Demgegenüber stehen die Ansprüche der Landkreise, die schon seit längerer Zeit unter der sehr tatkräftigen Führung des Vorstandes eine lebhaft propagandistische für die Erhaltung und eventuellen Aus- dehnung ihrer Zuständigkeit und ihres Aufgabensbereiches ent- faltet haben. Der Städtetag weist darauf hin, daß er selbstver- ständlich gar kein Interesse daran habe, die Leistungsfähigkeit der Landkreise zu verringern; aber mit Recht weist er darauf hin, daß die Kreisgrenzen, die vor hundert Jahren gezogen wurden, im 20. Jahrhundert weitgehend ihren Sinn verloren haben; während benachbarte Städte an Raumangel ersticken, besitzen die Kreise mehr Landfläche als sie benötigen. Trotz der Raumnot der Städte sei in den letzten 28 Jahren nur ein geringer Teil des gesamten Landkreisesgebietes eingemeindet worden.

Die preussische Staatsregierung ist in ihren Gesetzentwürfen bestrebt, den Wünschen der Großstädte Rechnung zu tragen. Die

Entwicklung der Städte kann sich allein nach dem berechtigten Erweiterungsbedürfnis bemessen. Nach dem Entwurf soll das Gebiet der Stadt für längere Zeit ausreichend erweitert werden. Die Landkreise sollen, soweit sie nicht verschwinden, durch Zu- sammenlegung so gestellt werden, daß sie den ihnen bleibenden Teil in ganz anderem Maße als bisher als sicheren Besitzstand an- sprechen können. Die Regierung steht auf dem berechtigten Stand- punkt, daß Landkreise mitten im Industriebezirk, wo eine In- dustriegemeinde neben der anderen liegt, wo die Grenzen zwischen Großstadt und Landkreis völlig ineinanderschießen, durchaus über- holt sind, so sehr sie im Osten und anderen agrarischen Gebieten am Platz sein mögen. Die Landkreise und die kleinen und mittleren Städte werfen der Regierung nun vor, daß die unverkennbare Tendenz ihrer Vorlage dahingeht, die Schaffung und das Wachstum von Großstädten auf Kosten der mittleren und kleineren Städte und Landkreise zu begünstigen. Das ist keineswegs der Fall. Der Geschäftsbericht beweist das im einzelnen.

Eine wesentliche Erweiterung der Selbstverwaltung soll fernerhin dadurch erfolgen, daß den Landkreisen die Kompetenz- kompetenz übertragen wird, d. h. die Verleihung der Befugnis an die Landkreise, aus eigenem Recht kommunale Aufgaben für das Kreisgebiet oder einzelne Teilgebiete des Kreises, nötigen- falls auch ohne Zustimmung der beteiligten Einzelgemeinden, zu lösen. Damit soll die Selbständigkeit der einzelnen Gemeinden zugunsten des weiteren Verbandes beschränkt werden. Mit seiner Absicht, die Kompetenz-Kompetenz an die Landkreise zu über- tragen, ist die Regierung auf den heftigsten Widerstand bei den Direktoren der Städte gestoßen, die ja im übrigen zugeben mußten, daß die Regierungsvorlage den Lebensinteressen gerade der Städte endlich gerecht werden will. Sowohl die Großstädte als auch die Landkreise machen also Einwendungen gegen den Regierungs- entwurf — offenbar der beste Beweis dafür, daß der Minister sich bemüht, Licht und Schatten gleichmäßig zu verteilen.

Unter den die wirtschaftliche Tätigkeit der Gemeinden be- treffenden Fragen hat die Organisationsfrage der Kom- munalbetriebe auch in diesem Jahre eine große Rolle gespielt. In einer Reihe von Städten wurden Pläne für eine Reorganisation der Betriebe ausgearbeitet. Es handelte sich dabei im allgemeinen darum, reine oder selbstständige Regiebetriebe in die Form einer A.-G. oder G. m. b. H. umzuwandeln. U n s e r e

Erreichte Arbeitszeitverkürzungen der unter den A.R.T.-G. fallenden Gemeindeglieder in der Zeit vom 1. August 1925 bis 1. August 1928.

Wirtschaftsbezirk	Wöchentliche Arbeitszeit		Erreichte Verkürzung pro Woche		
	am 1. 8. 1925	am 1. 8. 1928	um Stunden	für Be- schäftigte	insgesamt
Baden	51	48	3	7 950	23 850
Bayern	54	48	6	2 198	13 188
Berlin	48	48	—	19 830	—
Brandenburg:					
Märk. Gemeinden	54	48	6	520	3 120
Ostmark	54	48	6	516	3 096
Hamburg	48	48	—	21 158	—
Hannover	54	48	6	5 866	35 196
Mitteldeutschland	54	48	6	7 248	43 488
Nordwest					
Nordwestdeutschland	48	48	—	3 959	—
Schleswig-Holstein	48	48	—	1 932	—
Mecklenburg	48	48	—	1 514	—
Ostpreußen	60	54	6	4 063	24 378
Pommern	48	48	—	2 838	—
Rheinland:					
Rheingemeinden	54	48	6	534	3 204
Köln-Stadt	48	48	—	10 345	—
Rhein-Main:					
Rhein-Main	51	48	3	17 038	51 114
Hessen-Nassau	52	48	4	1 738	6 952
Rheinpfalz-Saarland	48	48	—	1 824	—
Sachsen	48	48	—	24 187	—
Schlesien:					
Oberschlesien	56	48	8	1 655	13 240
Hindenburg und Gleiwitz	56	54	2	624	1 248
Reg.-Bez. Breslau	48	48	—	1 506	—
Reg.-Bez. Siedlitz	48	48	—	2 592	—
Breslau-Stadt	48	48	—	5 757	—
Thüringen	54	48	6	2 441	14 646
Westfalen	54	51	3	15 537	46 611
Württemberg	51	48	3	5 798	17 394

Kommunalpolitische Abteilung wurde in einer Reihe von Fällen zur gutachtlichen Äußerung aufgefordert. Sie sah sich dabei wiederholt veranlaßt, die Stellungnahme des Verbandes zu der Organisationsfrage zu überprüfen. Ganz prinzipiell hielten und halten wir auch weiterhin daran fest, daß eine Entkommunalisierung der Betriebe auf alle Fälle bei der Reorganisation vermieden werden muß, so stark wir uns auf der anderen Seite für eine Entbureaukratisierung der Gemeinden einsetzen. Der Bericht legt dann mehrere Seiten lang den Standpunkt unseres Verbandes in dieser Frage und in der der Steuerbefreiung der kommunalen Betriebe dar und beschäftigt sich mit den finanzwirtschaftlichen Fragen der Gemeinden.

Die Verlängerung des RMT-G. hat der Kollegenschaft eine vermehrte Durchführung des Achtstundentages gebracht, wie die Tabelle auf Spalte 724 zeigt.

Die Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen ist die Krönung der Tarifvertragsverordnung der Volksbeauftragten vom 23. Dezember 1918. Die Schmutzkonkurrenz wird damit am aller sichersten bekämpft. Dadurch wird das allgemeine Niveau der Arbeiterschaft in bezug auf die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse gehoben und dadurch ist ein weiterer Ausbau der Tarifverträge viel leichter möglich. Es müßte also auch von Arbeitnehmerseite alles getan werden, um die Anwendung dieses Mittels zu erleichtern. Leider hat der Bundesausschuß des ADGB., veranlaßt durch Grenzstreitigkeiten, folgenden Beschluß gefaßt:

„Anträge auf Allgemeinverbindlichkeitserklärung dürfen von den einzelnen Verbänden nur nach vorheriger Berufsbildung mit den übrigen Verbänden gestellt werden. — Im Streitfall entscheidet der Bundesvorstand nach Prüfung des Falles und nach vorheriger Aussprache mit den beteiligten Verbänden.“

Don unserer Seite war beantragt worden, festzulegen, daß die

Antragstellung freigegeben wird und erst dann, wenn ein anderer Verband Einspruch erhebt, die gütliche Bereinigung des Streitfalles durch den Bundesvorstand in Frage kommen soll.

Insgesamt wurde in 12 Wirtschaftsbezirken (15 Arbeitgeberverbänden) eine Arbeitszeitverkürzung für 73 726 Beschäftigte von wöchentlich 300 725 Stunden erreicht. Die Verkürzungen bewegen sich zwischen zwei und acht Stunden pro Woche und Beschäftigten. — Es folgt dann ein eingehender Bericht über den Neuabschluß des Reichsmanteltarifvertrags für die Verkehrsbetriebe V und den Zentralausschuß.

Das Bild über die Lohnbewegungen im Jahre 1928 zeigt insgesamt 459 Bewegungen in 3467 Orten, 9162 Betrieben und 365 154 Beschäftigten, von denen 308 171 zu den männlichen und 56 983 zu den weiblichen Beschäftigten zählen. Darunter befinden sich 4 Streikbewegungen, geführt in 9 Orten und 9 Betrieben mit 2803 Beschäftigten.

In den 26 kommunalen Bezirksarbeitgeberverbänden, Mitglieder des Reichsarbeitgeberverbandes, wurde der Durchschnitt des Lohnes für die gelernten Arbeiter im Jahre 1928 ohne Rücksicht auf Beginn der Lohnerrhöhungen absolut um 8,2 Pf. pro Stunde erhöht, und zwar von 89,6 Pf. auf 97,8 Pf. Die prozentuale Steigerung beträgt für diese Zeit 9,1 Proz. Die Löhne der ungelerten Arbeiter wurden in den erwähnten Bezirksarbeitgeberverbänden im Durchschnitt um 7,4 Pf. oder von 73,8 Pf. auf 81,2 Pf. erhöht. Die prozentuale Steigerung beträgt hier 10,1 Proz. Der Durchschnitt der Löhne der ungelerten Arbeiterinnen stieg im gleichen Zeitabschnitt von 51,2 auf 56,8 oder absolut um 5,6 = 10,9 Proz. Es handelt sich hier bei den genannten drei Arbeitergruppen um sogenannte Höchstlöhne der Dollarbeiter einschließlich Frauen- und Kinderzulage (ein Kind). Es folgen dann eingehende Besprechungen der Löhne der sonstigen unserem Verband angehörenden Arbeitergruppen mit zahlreichen Tabellen.

Kommunale Woche im Westen? — Antikommunale Woche!

III.

(Schluß.)

Das wichtigste Referat, das wohl überhaupt im Laufe der ganzen Woche gehalten wurde, und das wie keines den Geist der Tagung charakterisierte, war der Vortrag des Herrn Dr. Most, dem Syndikus der Industrie- und Handelskammer in Duisburg über: „Gemeinde- und Privatwirtschaft.“ Most betonte von vornherein, daß er als Privatmann und nicht als „krasser Syndikus“ das Thema behandeln wolle. Er ging von der „Binnenwahrheit“ aus, daß Privatwirtschaft und Gemeinde gegenseitig bedingt seien, eine von der andern abhängig. Der Vortrag litt darunter, daß Most sich hütete, zu den eigentlichen Problemen vorzutreten (so z. B. sagte er, daß er auf das Problem der Steuerfreiheit der kommunalen Betriebe nicht eingehen könne, weil er sich darüber noch keine abgeschlossene Meinung gebildet habe). Dafür erörterte Most um so ausführlicher die großen Probleme, mit denen sich heute die Privatwirtschaft beschäftigt. Seine Äußerungen über die Probleme der Sozialpolitik und über die Bevölkerungsfrage gehörten nicht zum Thema. So hat auch die Frage der „Rentabilität der Sozialpolitik“, auf die der Referent eingehend zu sprechen kam, gewiß nichts mit dem Problem Gemeinde- und Privatwirtschaft zu tun. Die Basis einer vernünftigen Wirtschaftspolitik würde von der Rentabilität der wirtschaftlichen Betätigung geliefert, also von einer den landesüblichen Zinsfuß überschreitenden Verzinsung des schaffenden Kapitals und von einem gesteigerten Export. Most forderte, daß jede Arbeit innerhalb der Kommunen der Forderung nach einer verbilligten, verbesserten und erhöhten Erzeugung der Privatwirtschaft bei vermehrter Ausfuhr untergeordnet werden müsse. In diesem Zusammenhange kam Most auf das öffentliche Sparkassenwesen zu sprechen, wobei er sich gegen die Uebernahme bankmäßiger Geschäfte durch die Sparkasse wandte.

Neben vernünftiger Wirtschaftspolitik und Stärkung der Kapitalbildung forderte Most eine vernünftige Steuerpolitik, wobei er sich als Freund des Zuschlagsrechts der Gemeinden zur Einkommensteuer bekannte, unter der Voraussetzung, daß 1. die Relation hergestellt werde zur Gewerbesteuer und 2., daß die steuerfreien Existenzminima herangezogen werden. Schließlich forderte Most von der Gemeinde, daß sie sich „der positiven Forderungen der wertschaffenden Wirtschaft anzunehmen habe“, daß die Gemeinde „den Wirtschaftsmenschen im eigenen Reiche keine unnötige Hemmung bereiten soll“. Eingehend erörterte der Referent dann noch den deutschnationalen Gesetzentwurf zur Einschränkung der öffentlichen Wirtschaft, dessen Mängel er aufzeigte. Zum Schluß prin-

zipiell die Frage Gemeinde- oder Privatbetrieb besprechend, sagte er, daß „unter gewisser Voraussetzung auch die öffentliche Betätigung vorteilhaft sei“. Im übrigen sieht er aber in dem ganzen Problem eine Zweckmäßigkeitsfrage; von Fall zu Fall sei zu entscheiden, ob ein kommunaler, ein gemischtwirtschaftlicher oder ein privater Betrieb einzurichten sei. Im übrigen aber wandte sich Most mit aller Schärfe gegen jede Uebertreibung des öffentlichen Wirtschaftsprinzips. Ueberall da, wo die Privatwirtschaft mindestens ebenso Gutes leiste, hätte die öffentliche Hand nichts zu suchen. Wenn darauf Most in dem Satz: „Wirtschaft und Gemeinde muß Synthese nicht Antithese sein“, seine Meinung zusammenfaßte, so konnte man ihm dabei den guten Willen konzederen, nicht aber die Wahrsichtigkeit; denn niemals ist eine Synthese von Privatwirtschaft und Kommune dort möglich, wenn man, wie Most fordert, daß der kommunale Betrieb überall dort nichts zu suchen hätte, wo „die Privatwirtschaft mindestens ebenso Gutes leistet“. Auf solchem Wege läßt sich Privatwirtschaft und Kommune ganz gewiß nicht abgrenzen. Einen peinlichen Beigeschmack erhielten die Äußerungen des Referenten betreffs einer harmonischen Zusammenarbeit zwischen Kommune und Privatwirtschaft noch dadurch, daß er in diesem Zusammenhange seine alte Forderung des obligatorischen Anhörungsrechts der Industrie- und Handelskammern durch die Gemeinden erhob. Nun verstehen wir richtiger, was Most unter der „Synthese von Gemeinde- und Privatwirtschaft“ meint. Um diese Synthese zu verwirklichen, so führte Most aus, sei auf kommunaler Seite die Einsicht nötig, Freiheit der Selbstverwaltung nicht mit Schrankenlosigkeit und Willkür zu verwechseln, und auf der Seite der Privatwirtschaft ergäbe sich die Pflicht, am Leben der Kommune teilzunehmen, um auf diese Weise eine Entgiftung der Atmosphäre herbeizuführen. Wir kommen nicht um den Verdacht herum, daß unter dieser Pflicht der Teilnahme der Privatwirtschaft am Leben der Kommune das Recht zu verstehen sei, in alle Angelegenheiten der Kommune hineinzureden. Solche „Synthese“ würde zu einer Verstärkung der Machtstellung der Privatwirtschaft gegenüber der Kommune führen. Wir wagen zu behaupten, daß alle Äußerungen Mosts über die notwendige „Synthese“ nichts anderes beabsichtigen, als die Kommunen den privatwirtschaftlichen Forderungen gegenüber geneigter zu machen.

Kommunen, seid auf der Hut vor den Verständigenspredigern!

Schiffahrt

An Bord des Schnelldampfers „Bremen“

Aus Anlaß einer Fachkonferenz war kürzlich den Redakteuren der Gewerkschaftspresse Gelegenheit gegeben, den vor der Fertigstellung stehenden Schnelldampfer „Bremen“ auf der Deschimag-Werft A.-G. „Bremer“ in Bremen zu besichtigen. Die „Bremen“ ist ein Schwesterschiff der durch einen Brand heimgesuchten „Europa“, die in Hamburg bei Blohm u. Voß gebaut wird. Sie ist der größte Handelsdampfer Deutschlands und dürfte, was die Einrichtung, die Technik, der Komfort, die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit anbelangt, auch von sämtlichen Dampfern der Welt an erster Stelle stehen. Deshalb ist die Besichtigung eines solchen Dampfers für jeden zweifellos ein bedeutungsvolles Ereignis.

D. R.

Als wir uns durch die Anlagen der Werft hindurchgearbeitet hatten, lag das Schiff in seiner imponierenden Größe im Ausrichtungshafen vor uns. Die Binnenländer erstaunten ob dieses technischen Wunders, aber auch die Kenner moderner Seedampfer waren verdußt, als sie ihre Augen an diesem Koloss entlanggleiten ließen. Und als wir uns an Bord begaben, die unzähligen Treppen hinauf- und hinabstiegen, die langen Gänge durchwanderten und den Blick über die Umgegend schweifen ließen, kam uns so recht zum Bewußtsein, wie vielseitig und mannigfaltig die Technik von heute ist und wie sie die Naturelemente zu besiegen vermag. Denn dieses Schiff soll allen Stürmen und Unbilden trotzend hinausgehen und auf dem Meer vielen Menschen jahraus jahrein ein behagliches und sicheres Unterkommen bieten. Wurden früher die Schiffe wie Außwägen auf den berg hohen Wellen hin- und hergeworfen, so bieten die Größe eines Schiffes wie der „Bremen“, die eingebauten Schlingertanks und viele Neuerungen Sicherheiten für eine ruhige Fahrt.

Ueber die Abmessungen und sonstigen Eigenschaften des Schiffes mögen folgende Angaben ein Bild vermitteln: Der Dampfer „Bremen“ ist 280 Meter lang, 30 Meter breit und an der niedrigsten Stelle mittschiffs bis zum Hauptdeck 16 Meter tief. Für den Schiffsrumpf der „Bremen“ wurden 25 Millionen Kilogramm Stahlbleche, Profile und 4 Millionen Nieten verwendet. Der Dampfer vermag einschließlich der 950 Personen betragenden Besatzung 3200 Personen zu befördern. Das Schiff ist 46 000 Bruttoregistertonnen groß. Die Fahrt von Bremen nach New York kann in sechs Tagen zurückgelegt werden. In der ersten Klasse werden 600 bis 800 Passagiere, in der zweiten Klasse 500, in der dritten Klasse für Touristen 300 und in der dritten Klasse 600, mithin insgesamt 2000 bis 2200 Passagiere befördert. Hierzu kommen nahezu 1000 Mann an Besatzung und Bedienung.

Die drei Anker der „Bremen“ wiegen je 15000 Kilogramm, jede Ankerkette hat eine Länge von 600 Meter und wiegt 129 000 Kilogramm. Die Riesenmaschinen des Dampfers werden durch Dampfkraft angetrieben. Die Kessel werden mit Öl geheizt.

Die „Bremen“ ist ein Dierschraubendampfer, wo jede Propellerwelle durch Turbinenaggregate angetrieben wird. Die Stromerzeugungsmaschinen des Dampfers haben eine Kilowattleistung ungefähr wie die Elektrizitätswerke der Städte Heidelberg oder Lübeck. In dem Schiff ist ein Kabelnetz von einer Million Meter verlegt worden. Weitere 200 000 Meter Schwachstromleitung dienen der Telefon- und Klingelanlage. Von 10 000 verschiedenen Stellen aus dem Schiff können Klingeln in Bewegung gesetzt werden. Die vier Schrauben des Dampfers sind aus Bronze und aus einem Stück gegossen; jede wiegt 17 000 Kilogramm. Jeder der beiden elliptischen Schornsteine besitzt einen Durchmesser von 15 × 6,2 Meter. Die Höhe derselben über dem Wasserpiegel beträgt 35 Meter, über dem Kiel 45 Meter. Etwa 15 000 Arbeiter haben beim Bau der beiden Dampfer „Bremen“ und „Europa“ 2½ Jahre gearbeitet. Der Proviantver-

brauch einer Reise Bremen—New York—Bremen stellt sich bei voller Besetzung des Schiffes auf: 985 Zentner Fleisch, Würstwaren, 280 Zentner Fische und ähnliches, 350 Zentner Geflügel, 80 Zentner Brot, dazu 140 Zentner Mehl, aus dem an Bord in elektrisch geheizten Oefen Brot und Gebäck hergestellt wird. Der errechnete Kaffeeverbrauch stellt sich auf ungefähr 43 Zentner, außerdem sind 3 Zentner Tee und 6 Zentner Schokolade und Kakao erforderlich. Vorrätig sind weiter zu halten: 17 500 Liter Milch, 2000 Liter Sahne, 140 Zentner Butter, 20 Zentner Schmalz, 90 000 Eier, 40 Zentner Salz, 15 000 Flaschen Wein aller Art, 15 000 Flaschen Mineralwasser, 300 Hektoliter Bier, 18 000 Zigarren, 120 000 Zigaretten usw. usw.

Die Inneneinrichtung des Schiffes ist nach jeder Richtung hin neuzeitlich und geradezu luxuriös. Der Lugas, der uns in den Räumen der ersten Klasse entgegentritt, dürfte nirgends zu finden sein. Alle Bequemlichkeiten finden wir in den Zimmern (namentlich denen der ersten Klasse). Das vordere Treppenhaus z. B., welches durch die Räumlichkeiten der ersten Klasse geht, reicht durch zehn Etagen. Moderne Lifts sind vorhanden.

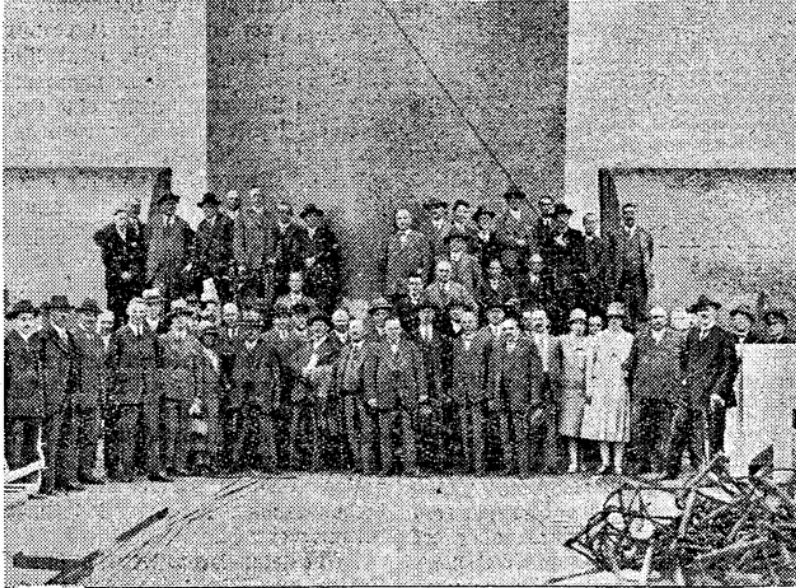
Die riesigen Decks bieten Gelegenheit, umfangreiche Spaziergänge zu machen. In der Halle der ersten Klasse haben 300 Passagiere bequem Platz. Das Speisezimmer, der Rauchsalon, die Gesellschaftsräume, das Damenzimmer, Kinderzimmer, Schreibzimmer, die Ballsäle, Restaurants, Theater- und Kinoräume, die Ladenstraße und all jene Herrlichkeiten, die der Passagier erster Klasse genießen kann, sind in der denkbar besten Weise ausgeführt. Man kann freilich daraus ersehen, wie hohe Ansprüche in heutiger Zeit von den schwerreichen Amerikanern und — Deutschen gestellt werden!

Schön geräumig und behaglich ist auch die zweite Klasse. Hier werden die Reisenden in Kammern von 1, 2, 3 und 4 Personen untergebracht. Es stehen den Passagieren dieser Klasse ein Speisesaal, ein Rauchsalon, ein Damensalon, eine geräumige Halle, ein Kinderspielzimmer sowie eine Turnhalle zur Verfügung.

Die dritte Klasse und die Sonderklasse für Touristen weisen ebenfalls Einrichtungen der modernsten Art auf. Hier geschieht die Unterbringung der Passagiere in Kammern zu 2, 3 und 4 Reisenden. Die Kajüten der dritten Klasse haben ebenfalls fließendes kaltes und warmes Frischwasser und sonst alle Einrichtungen, die man in guten Hotelzimmern findet. Auch sie haben Gesellschaftsräume, Speisesaal, Rauchsalon usw. Sanitäre Einrichtungen, Schwimmhallen, Sportplätze, Spielplätze stehen den Passagieren aller Klassen zur Verfügung. Kinos sind ebenfalls für alle Klassen vorgesehen.

Die „Bremen“ hat große unsinkbare Rettungsboote mit einem Fassungsvermögen von je 145 Personen. Sämtliche Boote haben Motorantrieb.

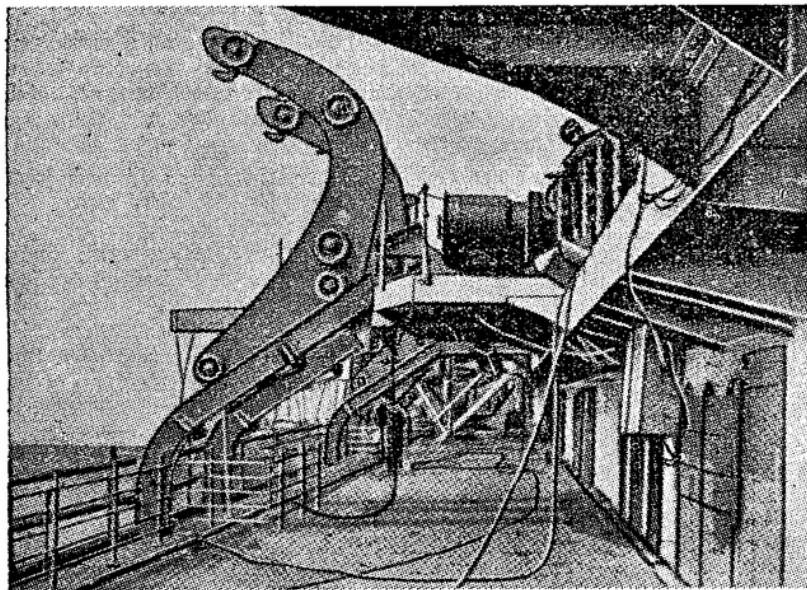
Etwas ganz Besonderes bieten die neuen Riesenschiffe, indem sie ein Flugzeug an Bord haben, welches 1000 Kilometer vor dem Erdziel in die Luft geschossen wird. Die „Bremen“ führt einen neuen mit Schwimmern ausgerüsteten Heinkel-Eindecker mit 450pferdigem, luftgekühltem Motor mit, der eilige Postsendungen schon einen Tag vor der Landung des Schiffes an Land befördern soll. Es ist kein Märchen, wenn wir sagen, daß dieses Flugzeug buchstäblich „in die Luft geschossen“ wird. Dies geht in der Weise vor sich, daß eine in der Mitte des Sonnenbedecks drehbare Schienenbahn eingebaut ist, auf der das Flugzeug auf einem Schlitten ruht. Dieser Schlitten wird mittels Preßluft mit ungeheurer Schnelligkeit vorwärtsgeschoben und somit das Flugzeug weggeschleudert. Man will auch Versuche unter-



Besuch der Vertreter der freigewerkschaftlichen Presse am 14. Juni 1922 auf dem Schnelldampfer „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd. — Im Hintergrund einer der gewaltigen Schornsteine

nehmen, Landungsmöglichkeiten für Flugzeuge und Uebernahmefähigkeiten von Post zu schaffen. Das alles sind Einrichtungen, die bis dahin unbekannt waren und die der deutschen Technik und schließlich auch dem Norddeutschen Lloyd Ehre machen.

Man kann sich vorstellen, daß die Inaugurationsfeier eines derartigen Bauwerkes für jeden Menschen eine Weisheitstunde bedeutet. Als Gewerkschaftsvertreter hatten wir bei der Besichtigung



Neuartige Bootskräne (Davits) auf dem Bootsdeck der „Bremen“, die selbst bei stärkster Schlagseite des Schiffes die Boote gerade in das Wasser setzen.

den Wunsch, daß es den 900 Personen, die auf einem solchen Schiff dauernd Beschäftigung finden, Freude machen möge, ihren Dienst zu versehen. Das bedingt, daß der Lloyd auf gute Behandlung auch des letzten Bediensteten bedacht ist und für eine dem schweren Dienst entsprechende Bezahlung sorgt. Daneben wurde aber der Wunsch in uns laut, daß es vielen mit Hand oder Kopf Schaffenden einmal möglich sein möge, Seereisen unter derartigen Bedingungen machen zu können.

Und jeder Teilnehmer mag in sich einen indirekten Antrieb verspürt haben, alle seine Kraft daranzusetzen, daß der Lebensstandard der breiten Massen soweit gehoben wird, daß ihm die Welt ebenfalls offensteht. Der Direktion und der Literaturischen Abteilung des Norddeutschen Lloyd gebührt Dank für die Aufnahme, die die Gewerkschaftsredakteure in Bremen gefunden haben. Daneben aber auch Dank dem Bremer Senat und vor allem den führenden Genossen der Bremer Arbeiterschaft, die die Gelegenheit nicht vorübergehen ließen; die Vertreter der Gewerkschaftspressen in ihrem schönen Volkshaus zu begrüßen.

Wenige Tage nach dieser Besichtigung hat der Riesendampfer „Bremen“ den Kai verlassen, um westwärts die Reise nach Bremerhaven anzutreten. Hierüber berichtet am 24. Juni die Arbeiterpresse:

„Die Nachricht von dem bevorstehenden Ereignis hatte sich wie ein Lauffeuer in Bremen und in den Städten an den Ufern der Weser verbreitet. Zehntausende hielten die Umgebung des Freihafens II in Bremen besetzt, Hunderte von Motorbooten und kleinen Seglern lagen auf dem Wasser hinter der von der Hafenspolizei vorgenommenen Absperrungslinie, und überall an den Ufern bis nach Bremerhaven standen die Bewohner in dichten Reihen, um das stolzeste Erzeugnis deutscher Schiffsbaukunst zu begrüßen. Um 12,15 Uhr fielen die Trossen und Leinen, eine Anzahl von Schleppern zog den 46 000-Tonnen-Dampfer langsam in die Mitte des Freihafens, kurz nach 12,30 Uhr setzten die Maschinen des Schiffes ein, und unter dem Jubel der Zehntausende ging es mit der durch die Schiffslänge von 282 Metern gebotenen Langsamkeit und Vorsicht zunächst auf den Strom hinaus, in dem die „Bremen“ kurz vor 13 Uhr in der für den sonstigen Verkehr abgesperrten Fahrinne lag. Unter dem Heulen der Sirenen und Dampfpeifen und den Signalen der Schleppdampfer wurde mit eigener Maschinenkraft und gleichzeitiger Assistenz der Schlepper die Reise stromabwärts angetreten. Sie glich einer wahren Triumphfahrt. Die Strecke Bremen—Devesack bis zum Weserknie

war in Anbetracht des großen Tiefganges besonders schwierig. — Nach einer Mitteilung der Schiffsleitung soll die „Bremen“ alsbald nach Bremerhaven zurückkehren. Von hier aus erfolgt dann demnächst die Ueberführung nach Southampton (England), wo der Dampfer ins Dock gehen wird, um seinen Bodenanstrich zu erhalten. Nach Beendigung dieser Arbeiten wird eine um Großbritannien herumführende Probefahrt unternommen, und am 16. Juli wird eine Jungfernfahrt nach New York angetreten.

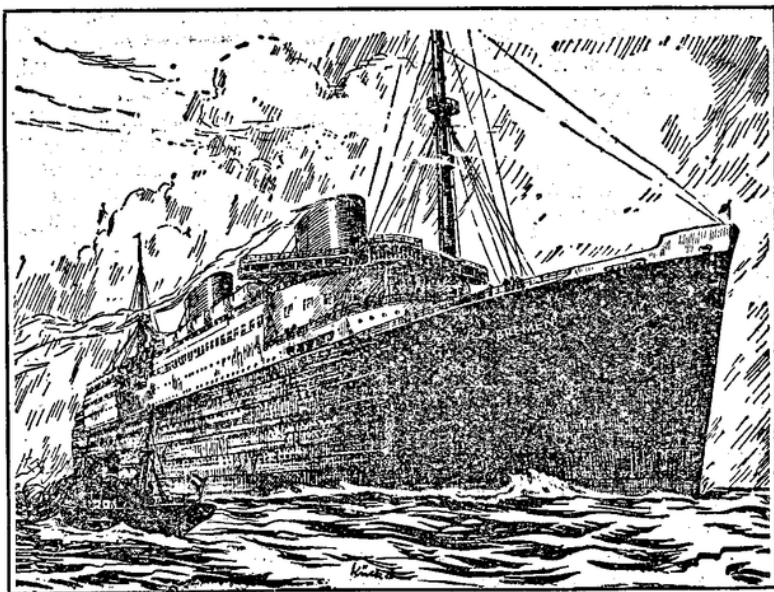
Bei dieser Gelegenheit sei für unsere technisch besonders interessierten Kollegen noch ein Einblick geboten in die Maschinen- und Kesselanlagen des Schiffes:

Die Schnelldampfer „Bremen“ und „Europa“ werden durch Dampfkraft angetrieben. Auch heute noch, wie vor zwei Jahren, zu welcher Zeit die Entscheidung über den Bau dieser Dampfer fallen mußte, ob Dampf- oder Motorantrieb, dürfte weder eine Bauwerft noch eine Reederei vernünftigerweise derartig kostbare Riesenschiffe als reine Motorschiffe bauen wollen, wenn auch die Technik unaufhörlich fortschreitet und bekanntlich heute bereits eine Anzahl größerer Motor-Fahrgastschiffe mehr oder weniger erfolgreich fahren.

Für die erstrebte Geschwindigkeit des Dampfers „Bremen“ ist eine für Motorantrieb zu große Maschinenleistung erforderlich, wenn diese sich auch aus vier voneinander unabhängigen Einzelmotorenleistungen zusammensetzen wird. Diese Einzelleistungen werden in vier gleich großen Getriebe-Turbinen-Aggregaten, von denen jedes Aggregat gesondert auf eine Propellerwelle arbeitet, erzeugt. Zwei Getriebe-Turbinenaggregate sind in einem vorderen und zwei in einem hinteren Maschinenraum aufgestellt, und zwar besteht jeder einzelne Turbinenaggregate aus je einer Hochdruck-, einer Mitteldruck- und

einer Niederdruckturbinen, die alle drei mit etwa 1800 Umdrehungen in der Minute auf ein sogenanntes Zahnrad-Uebertragungsgetriebe laufen. Dadurch werden die für Propeller viel zu hohen Umdrehungszahlen auf etwa 180 Umdrehungen der Propellerwellen heruntergebracht.

Auf jeder Propellerwelle sitzt ein großes Getrieberad. Das Fräsen der Zähne eines solchen großen Rades ist in drei verschiedenen Arbeitsperioden vor sich gegangen. Es war zunächst ein sogenannter Grobfrähschnitt und dann ein Mittelfrähschnitt erforderlich. Für jeden dieser beiden Frähschnitte mußte die betreffende Werkzeugmaschine ununterbrochen drei Wochen laufen. Die Präzisionsarbeit für den letzten Schliffschnitt verlangte jedoch ein ununterbrochenes Arbeiten der großen Fräsmaschine von 6 Wochen oder 42 Tagen. Die große Werkzeugmaschine der Werft lag während



dieser Zeit am Stromkreis des Bremer Elektrizitätswerkes, parallel geschaltet war jedoch eine starke Akkumulatorenbatterie, welche bei einem Störfalle im Ortsnetz sich automatisch eingeschaltet hätte.

Und nun wünschen wir dem Dampfer „Bremen“, als einem völkerverbindenden Friedenswerk, gute Fahrt!

Der Elbtunnel als Zentralpunkt im Hafenverkehr Hamburgs

Hamburg als zweitgrößte Stadt Deutschlands besitzt in dem Elbtunnel eine unterirdische Verbindungsstraße, auf die es mit Recht stolz sein kann. Doch der Hamburger spricht wenig über sein Wirken und Schaffen, über seine Kunstbauten, seinen Handel und seine Industrie. Zu den Kunstbauten darf man außer den vorbildlich modernen Hafenanlagen den nach den Plänen der hamburgischen Wasserbaudirektion ausgeführten und im Jahre 1911 in Betrieb genommenen Elbtunnel zählen. Er dient dem Fuhrwerks- und Fußgängerverkehr zwischen den Stadtteilen St. Pauli und Steinwärder, wodurch der Weg um 4,2 Kilometer abgekürzt wird. Der Tunnel ist 448,5 Meter lang und besteht aus zwei parallelen Röhren von 6,05 Meter äußerer und 4,70 Meter lichter Weite. Der Tunnelscheitel liegt 16 Meter unter dem Hochwasser. Er ist von zwei senkrechten Schächten aus zugänglich, zu deren Sohle je sechs elektrische Aufzüge von 23,5 Meter Hubhöhe hinabführen. Die beiden größten können Lastwagen von 9,5 Meter Länge, 4 Meter Höhe und 2,5 Meter Breite aufnehmen.

Die wenigsten Besucher dieses Tunnels machen sich einen Begriff über die Leistungsfähigkeit dieses gewaltigen Verkehrsbetriebes. Sehr oft gibt es hier unten Rekordtage. Sei es nun der Stapellauf eines großen Schiffes bei Blohm u. Döb oder die Ankunft oder Abfahrt eines Passagierdampfers u. a. m., es spielt sich alles ohne viel Aufsehen ab. Fällt nun solch ein Stapellauf gerade in die Zeit des Arbeitschlusses der Werften und Fabriken, so muß der Tunnel, der als einzige direkte Verbindungsstraße nach der Werft von Blohm u. Döb dient, noch außer den etwa 8000 Werftarbeitern die stattliche Anzahl der Stapellaufteilnehmer, dazu die lange Reihe von Privatautos, aufnehmen. Es mag hier nur kurz erwähnt werden, daß dieser Massenverkehr (etwa 25 000 Personen) ohne irgendwelche Störung glatt bewältigt wird, stellt doch jeder einzelne des Personals seine Kraft in den Dienst des Allgemeinwohls.

Schon frühzeitig beginnt der Verkehr; denn bereits kurz nach 4 Uhr morgens erscheinen die ersten Passanten; es sind die Heizer von den Werften und Fabrikbetrieben. Ist es erst 5 Uhr vorüber, wird es schon lebhafter, die Personenaufzüge (24 Personen fassend) können den Verkehr nicht mehr bewältigen. Die vier Lastenaufzüge (je zwei 80 und 130 Personen fassend) treten in Funktion. Um 5½ Uhr herrscht bereits pulsierendes Leben und Treiben vor den großen Wageneinfahrten; es ist der Auftakt vor dem Einsetzen des Massenverkehrs. Die Absperrmannschaften haben ihre Standplätze vor den Einfahrten eingenommen. Und schon beginnt der Ansturm auf die bereitstehenden großen Fahrkörbe sowie die seitlichen Treppenzugänge. Die Hoch- und Straßenbahnen bringen fortlaufend neue Menschenmassen heran, deren Ziel der runde Kuppelbau ist. Ununterbrochen gleiten die Lastfahrkörbe dicht mit Arbeitern besetzt in den 23½ Meter tiefen Schacht hinab. Die schweren Verbindungsklappen fallen hernieder; Wasserdruckzylinder rauschen; aus ist die kurze Fahrt! Dies alles wird bewirkt durch eine einzige Schaltung und den Hebeldruck des diensttuenden Beamten am Fahrshalter. Jeder hat zwei Fahrkörbe zu bedienen; gilt es doch jede Minute auszunutzen, damit alle die Werkstätten pünktlich an ihre Arbeitsstätte gelangen. Die Treppen werden früh bei Arbeitsbeginn oder bei Arbeitsluß sehr stark in Anspruch genommen; sind es doch etwa 4000 Personen, die sie in der Zeit von 5 bis 7 Uhr morgens benutzen. Bei den Aufzügen steigt die Beförderungsziffer bis auf 8000 Personen. Wenn, wie es oft der Fall ist, die vier großen Aufzüge gleichzeitig in der Schachtschleife eintreffen, stauen sich hier unten die Massen. Aber schon in wenigen Sekunden schiebt sich der Menschenstrom in das Tunnelrohr hinein in der Richtung nach Steinwärder zu. Dort am Ausgangsrohr sind schon längst die Absperrmannschaften in Tätigkeit. Die Verteilung der Menschenmassen in die Fahrkörbe geht nun vor sich. Ein Angestellter hat dafür Sorge zu tragen, daß der Fußweg zur Treppe stets frei bleibt. Während der Hauptverkehrszeit, morgens und nachmittags, ist der Tunnel für den Fuhrwerksverkehr gesperrt; ausgenommen sind Krankenautos und Feuerwehr.

Für Kriegsbeschädigte und alte gebrechliche Personen stellt die Betriebsleitung Passierscheine für die Benutzung des freien Tunnelrohres aus. Schon lange vor Freigabe der Sperrzeit sammeln sich die Fuhrwerke, Autos, Lieferwagen und Karren an. Ist die Sperrzeit vorbei, gibt der Beamte das Zeichen zur Anfahrt. Und nun werden die einzelnen Fahrzeuge je nach Größe, Gewicht und Zweckmäßigkeit in die Aufzüge verteilt; darf doch der noch immer sehr lebhafteste Personenverkehr keinesfalls darunter leiden. Dieser täglich wiederkehrende Massenverkehr

wickelt sich in größter Ruhe und Ordnung ab; denn ein gut geschultes Personal wirkt hier. Von 8 Uhr ab stehen dem Publikum die beiden Personenaufzüge zur Verfügung; diese sind außer den Sperrzeiten Tag und Nacht ununterbrochen in Betrieb. Zwischen der Zeit von 7½ und 8½ Uhr passiert das Bureaupersonal von Blohm u. Döb und der verschiedenen Lagerbetriebe (etwa 800 Personen) den Tunnel. In halbstündigen Pausen bringen dann die großen Rundfahrtautos stets neue Fremdenscharen heran. Besonders am Freitag und Sonnabend früh, wenn die Wochenendzüge aus den verschiedenen Gegenden Deutschlands einlaufen, herrscht Hochbetrieb im Tunnel. Die Gesellschaftsautos (oft mit Anhängern) kommen dann gleichzeitig angefahren. Bald ist die Schachtschleife und sind die Treppeneingänge mit Hunderten von Fremden besetzt, alle Sprachen der Welt schwirren uns um die Ohren; dazwischen ertönt die monotone Stimme der Fremdenführer, die die Erklärungen über Bau und Zweck des Bauwerks abgeben. Nach den bewundernden Ausrufen der Fremden zu schließen, wird das Lob über den Elbtunnel weit über Deutschlands Grenzen hinausgetragen. Doch weiter rauscht der Verkehr! Die Privatautos der Fabrik- und Werftdirektoren geben ununterbrochen Hupensignale, der Fahrkorbbedienstete ruft mit lauter Stimme „Achtung! Vorsticht!“ und macht die Fahrbahn frei. Die Fremden können sich jedoch schwer von der Schachtschleife trennen, ist doch hier unten zu jeder Zeit starker Betrieb.

Unterdessen ist ein Rollwagen mit ausländischen Holzstämmen im Tunnelrohr in Sicht, der mittlere (10 000 Kilogramm tragende) Aufzug steht fahrbereit. Oft passieren 10 Meter lange Möbelschiffe den Tunnel. Um letztere im Fahrkorb unterzubringen, müssen die Pferde abgeschirrt und die Deichsel herausgenommen werden. Dann kommen wieder Lastautos mit Anhängern (bis zu 5 Tonnen Gewicht) mit Ausfuhrgütern beladen; sie passieren fauchend, eine Dunstwolke hinter sich lassend, den Tunnel. Dazwischen ertönt die helle Sirene eines Krankenautos. Es gilt, so schnell wie möglich freie Bahn zu schaffen. In diesem Falle müssen selbst ungelenkige Fahrzeuge in einen seitlichen Fahrkorb hineinbugsiert werden; das gleiche gilt bei der Durchfahrt der Feuerwehrzüge. Sobald die Alarmglocke im Schacht oder in der Einfahrt ertönt, wird das Tunnelrohr in der Richtung nach dem Freihafen (oder der Stadt) für den Fuhrwerksverkehr gesperrt. Sind noch Fahrzeuge im Tunnelrohr, so muß der Tunnelbeamte Umsicht und Tatkraft beweisen, damit die Feuerwehr glatt durchfahren kann. So ist stets für Abwechslung gesorgt.

Inzwischen ist es 3¼ Uhr geworden. Die Sirenen der Staatswerft und Lagerbetriebe künden den Feierabend an. Bereits nach wenigen Minuten kommen als Vorläufer des Menschenstroms die ersten Radfahrer in der Schachtschleife St. Pauli an. Bald sind es ganze Trupps, dann nach und nach steigt die Zahl bis auf über 3000 Radfahrer. Die dritte Hauptperiode des Massenarbeiterverkehrs setzt ein. Dasselbe Bild wie am Morgen spielt sich nun ab, nur mit dem Unterschied, daß jetzt ein stärkerer Wagen-, Auto- und Passantenverkehr hinzukommt. Es ist 4¼ Uhr! Wieder heulen die Sirenen. Deutschlands größte Schiffswerft, Blohm u. Döb, hat Arbeitsluß. Auch hier zeigt es sich wieder, was ein gut eingearbeitetes Personal zu leisten vermag; denn außer dem Treppenaufsiehtsdienst, Schachtmonteur und dem Kontrolleur für Gebührenscheine befinden sich nur zwei Beamte am Tunnelrohr zum Absperrn und Einteilen der Massen in die Aufzüge. Die Fahrkorbbediensteten haben ihr Augenmerk darauf zu richten, daß keine Ueberbelastung der Fahrkörbe eintritt. Kaum ist der Arbeiterverkehr vorbei, so kommen auch schon die Autos, Karren und Fuhrwerke dicht hintereinander angerollt. Erst nach 7 Uhr abends läßt der Wagenverkehr merklich nach; die Lastenaufzüge müssen aber in den Sommermonaten bis 9 Uhr herangezogen werden. Bald nach 10 Uhr beginnt der Nachtverkehr. Und ist die Mitternachtsstunde vorbei, wird es wieder lebhaft im Tunnel. Die Seeleute (aller Nationen und Rassen) kehren heimwärts zu den Liegeplätzen ihrer Schiffe. Da sich nun die Seeleute meistens in recht animierter Stimmung befinden, somit zu allerlei Händeln aufgeleitet sind, muß der Fahrstuhlführer stets Ruhe und Besonnenheit bewahren, um Reibereien und Zusammenstöße möglichst zu vermeiden. Die Reinigungsarbeiten und etwa notwendig gewordene Reparaturen im Fahrkorbbetrieb werden in den Nachtstunden ausgeführt, ist doch am Tage der Verkehr zu stark und es würden dann empfindliche Störungen eintreten. Im Jahr 1928 wurden 11½ Millionen Personen befördert. O. Sattler.

Rund um die Alfter

Dialektplauderei von Dorothea Hofer-Dernburg.

Der Laden.

Der Laden ist an der Ecke, und davor ist eine Laube, und in der Laube da kummelt man sich einen Lütten an zum Beispiel, und hinter dem Laden, da is ja nu die Kegelboh. Un denn is Mudding und Dadding un Hermann is ja auch da in Laden — nöch? Un Hermann, der macht ja nu den Ladeninhaber. Dscha-a.

Aber das is ja nu garnich so einfach mit die Bedienung von Kundschafft, un Hermann, der is ja noch junk — dreiundzwanzig — nöch? — der weit dat all nich so genau. Da wickelt sich das ja nu hüschön langsam ab. Aber da sind ja die Kunden von klein auf so gewöhnt an, das tut ja nichts — da liegt ja nichts an — das geht ja nu seit Jahren all so — och watt — seit Jahren den, geht das ja.

Frau Müller kommt einkaufen beifpielsweise.

Denn sagt Hermann ja nu: „Fru Mülla?“ — sagt er und macht ein großes Fragezeichen dabei.

Frau Müller sagt: „Gach, Hermann, wollt mich man ein hüschön Kesä holn...“

Denn sagt Hermann: „Kesä? — Willma nachsehn...“

Un denn schlurft Hermann bei die Küchentüre, und denn sagt er: „Mudding — hamwi Kesä?...“

Mudding ruft zurück: „Kesä? — Maschawoll noch welschein fein — nöch?...“

Hermann kommt zurück: „Kesä maschawoll... nöch?“

Frau Müller will ja nu ein Dittelspund Tilsittä —

Hermann: „Tilsittä?... willma nachsehn... Mudding? — hamwi Tilsittä?...“

Mudding: „Tilsittä hamwi nech.“

Hermann: „Tilsittä hamwi nech.“

Frau Müller wär ja nu auch mit Schweizäkesä einverstanden.

Hermann: „Schweizä? — willma nachsehn... Mudding hamwi?...“

Mudding: „Schweizä? — Hamwi nech...“

Und so immer los und los, weiter. — Nech? —

Das Gahnse nennt sich „kulante Bedienung“ — Nöch? —

Die Mutter.

Herta ist Schülerin der 8c. Herta ist keine begabte Schülerin der 8c. — Das ja wieder nich. — Es best'cht sogar Grund zu der Annahme, daß Herta in einer Klasse für Geistigminderbemittelte bedeutend Entspr'chenderes leisten werde.

„Herta — bestell mal deine Mama, sie soll mal eins mit vorbeikommen.“

Herta — bestellt es, und Mama kommt ja nu angereist. Herta wird einer Prüfung im Kreise ihrer lieben Mama unterzogen. —

„Herta — wieviel Beine hat das Pferd?“

Herta behauptet: „Fümf.“ —

Die Lehrerin sieht den Herrn Direktor an, der Herr Direktor das Fräulein Lehrerin.

Mamachen wird aufmerksam. — S'till die Hände über dem Bauch hat sie dagesessen und hat sich in ihrer Würde als zitierte Mutter gesonnt. — Aber das is je nu gahnß falsch, was Herta da von dem Pferd sagt! Gott nochmal, so ein Kind wird noch die gahnße Familie blamieren, Herta! —

„Das Feahd, heatho!“ — schreit sie ermahmend — „Das Feahd!“ — Befinn dich, liebes Kind — weid unreife Behauptung!

Herta bleibt bei ihrer Aussage. „Fümf“ sagt sie.

Geistige Anlagen sollen ja nun erblich sein.

„Wieviel Kinder haben Sie denn eigentlich, liebe Frau —“ will der Herr Direktor wissen.

Mamachen lächelt. — O, viele hat sie — gahnße Menge — fümf S-tück — soviel wie Hertas Pferd Beine. Und sie fängt ja nu an, sie an den rundlichen Fingern herzuzählen. —

„Also mal“, sagt sie. „Also mal, Frahnß un Hein un“ — mit Blick auf Herta — „diese da... un denn den Lütten Jehann — un denn... un denn...? Ja, Kinnerleut, das ist ja nu'n S'paß, was? — Da fehlt ja wohl geradezu ein? — Da s'timmt doch wo was nich? Wie is das nu man bloß? — Wie das gleicht? — Fümf hat sie gesagt — fümf — gerade soviel wie Finger an einer Hand! Und nu fehlt da ja wohl ein? Mamachen ist verwirrt. Mamachen fängt von vorne an. „Frahnß un Hein, un diese... da...? un Jehanning un... un... Frahnß un Hein...“

Aber in diesem kritischen Augenblick geht ihr ja nun doch

plötzlich noch ein Licht auf! Achottdoch-man-nö! Endlich hat sie's! Daß sie da aber auch garnich gleich auf kam!

„Richard!“ schreit sie begeistert — „Richard nöch? —“ Is ja so natürlich, daß sie da nich gleich an dachte... dascha so begreiflich nöch? — Na und wojo? —

„Richard! Is in Krahnkenhaus!“

Erziehung.

Mudding aus dem Fenster schreiend: „Jphi-ge-nia, Dreck-schwein, soll-s nich in Stel s'piekn!“

Jphigenta: „Tuscha nich!“

Mudding: „Muschauchnich!“

Der Ton macht die Musik.

Herr Permin is gestorben. Schade. — Aber was kann Frau Permin dabei machen? — Sie kann gar nichts dabei machen, und eines Tages muß sie ja selber auch tobtbleiben, nöch, und solange sie das ja nich muß, da will sie mal eben noch ihr Leben hüschön genießen, verstehtst du.

Na und Frau Permin hat ja eine Freundin, Frau Brattheering, und die kommt denn ja und besucht sie als Witwe und tröstet sie in ihrem Leide — achott.

Sie sitzt da und trinkt Kaffee und bedauert sie großmächtig. — So junk und schon so Witwe, die arme Frau!

„Immer so alleine —“, sagt sie, „von morgens bis in die Nacht...“

Frau Permin sagt, das wär ja nu nicht so schlimm, sie hätt nämlich das Kränzchen... —

„Dscha—a“, sagt Frau Brattheering — das wär ja nu wohl gahnß gut und gahnß schön, wär das ja nu — aber das is bloß zweimal die Woche von 5 bis 9 und denn im übrigen immehr so alleine? — „Das wär ja nu nichts für mich“, sagt sie und seufzt vielsagend.

Aber Frau Permin versteht sie ja wieder gahnß falsch und sagt, das wär auch alles nich so schlimm — sie hätt ja wieder noch das Abonnement in Thal-i-a-theater, un denn hätt sie den Fraueneren, un denn liest sie auch mal eins und geht im Kino, oder sie spielt sich hüschön was auf Pia-no-forde. — „Das geht ja allens — das is ja gar nich so gefährlich...“

Na, Frau Brattheering, die findet das ja denn sehr nett und so — aber das is doch noch nich allens... wenn man da so an denkt, was doch mal eins zum Leben gehört...? Fraueneren und Abonnement und so — scheun un gut und plästerlich — aber gewisse Dinge, die kann es ja nu bei aller Plästerlichkeit nicht ersehen — un Frau Permin, die is ja wohl hüschön komisch, nöch, daß sie da gornicht von alleine auf kommt, was Frau Brattheering nu gerode mal so-o gern wissen will.

„Frau Permin“, sagt sie un kuckt sie gahnß fürchtbar groß un s'treng an, un dittmal is es ja unmöglich, daß Frau Permin mißverst'ht — dittmal betont sie es ja nu gahnß genau un am richtigen Fleck — „Frau Permining...“ und schüttelt mit dem Kopf und kiekt und kiekt — „ich mein man bloß — immähr un immähr so alleine...?“

Was ist eine Kalorie (Cal; kal) oder Wärmeeinheit (WE.)

Unter einer Kalorie versteht man

die Wärmemenge, die erforderlich ist, um 1 Liter Wasser um 1° C. zu erwärmen

diejenige Kraftmenge (Energie), die aufzuwenden ist, um 425 kg 1 m hochzuheben



Zum Beispiel:

Aufbrühen von 1 Liter Kaffee

für das Leitungswasser bei einer Temperatur von 15° C. sind, da das Wasser bei 100° kocht, 100-15=85 Kalorien nötig, die dem Wasser zugeführt werden müssen

An Kalorien (Wärmeeinheiten) sind enthalten

beispielsweise in

1 kg Kohle 8000	1 kg Holz 4000	1 kg Zucker 4000	1 kg Cafein 5800
1 kg Benzol 10000	1 cbm Gas 4000	1 kg Alkohol 7400	1 kg Stärke 4100
1 Kilowattstunde (elekt. Strom) 860		1 kg Butterfett 9500	



Sieg der freien Gewerkschaften bei der Wahl des Hauptbetriebsrats der preußischen Wasserbauverwaltung

Die Wahl des Hauptbetriebsrats der preußischen Wasserbauverwaltung hat auch in diesem Jahre wieder mit aller Deutlichkeit bewiesen, daß die Kollegen in ihrer überwiegenden Mehrheit erkannt haben, daß ihre Interessen nur von den freien Gewerkschaften und von einem Hauptbetriebsrat gewahrt und vertreten werden können, welcher sich nur aus Vertretern der freien Gewerkschaften zusammensetzt.

Die christlich-nationale Wasserstraßengewerkschaft, die sich so gerne als die Gewerkschaft der Zukunft bezeichnet, hat bei der Wahl am 18. Juni eine schwere Niederlage erlitten.

Im allgemeinen ist mit Genugtuung festzustellen, daß die Wahlbeteiligung bei den Arbeitern und Angestellten von Jahr zu Jahr zunimmt, und gerade hieran ist mit aller Deutlichkeit zu erkennen, welche eminentes Interesse die Arbeitnehmerschaft der preußischen Wasserbauverwaltung der Wahl zum Hauptbetriebsrat entgegenbringt. Von rund 3780 wahlberechtigten Arbeitern haben gewählt 3321 oder 88 Proz. und von 390 Angestellten 297 oder 76 Proz. Demgegenüber betrug die Wahlbeteiligung bei den Arbeitern im Jahre 1926 78 Proz., 1927 79 Proz. und 1928 86½ Proz. Bei den Angestellten im Jahre 1927 67½ Proz. und 1928 72½ Proz. Die Zahl der ungültigen Stimmen hat von Jahr zu Jahr abgenommen. Im Jahre 1928 mußten noch 224 Stimmen und bei der jetzigen Wahl 42 für ungültig erklärt werden.

Von den 3275 gültigen Arbeiterstimmen entfielen auf die Vorschlagsliste der freien Gewerkschaften 2876 oder 88 Proz. und auf die Liste der Wasserstraßengewerkschaft 399 oder 12 Proz.

Auch in dieser Beziehung ist zu verzeichnen, daß die freien Gewerkschaften von Jahr zu Jahr prozentual an Stimmen zunehmen. Im Jahr 1926 erhielt die Liste der freien Gewerkschaften von den gültigen Arbeiterstimmen 81½ Proz., 1927 86 Proz., 1928 86 Prozent und in diesem Jahre 88 Prozent. Entgegengesetzt wurden für die Gewerkschaft der „Zukunft“ von den gültigen Arbeiterstimmen im Jahre 1926 18½ Proz., 1927 14 Proz., 1928 14 Proz. und bei der diesjährigen Wahl lediglich noch 12 Proz. abgegeben. Trotzdem etwa 6 Proz. wahlberechtigte Arbeiter weniger wie gegenüber dem Vorjahre innerhalb der preußischen Wasserbauverwaltung beschäftigt waren, hat die freigewerkschaftliche Liste ihre Stimmenzahl vom letzten Jahre nicht nur behauptet, sondern noch von 2803 auf 2876 verbessern können. Demgegenüber hat die Wasserstraßengewerkschaft, auf deren Liste in dem letzten Jahre noch 452 Stimmen entfielen, es in diesem Jahre lediglich auf 399 Stimmen bringen können.

Von den 297 gültigen Angestelltenstimmen entfielen auf die Liste der freien Gewerkschaften 223 Stimmen oder 75 Proz. gegenüber 72½ Proz. im Vorjahre und auf die christliche Liste 74 Stimmen, oder 25 Proz. gegen 27½ Proz. im letzten Jahr.

Trotzdem die Wasserstraßengewerkschaft in diesem Jahre alles versucht hat, zum mindesten den zweiten Angestelltenrat wieder zurückzuerobert und trotzdem sie diesbezüglich vor der Wahl die gemeinsamen Angriffe gegen den Kollegen Deltjes, den Spitzenkandidaten auf der freigewerkschaftlichen Liste, erhob, hat sie gerade das Gegenteil von dem erreicht, was sie erreichen wollte und erreichen möchte. Die freigewerkschaftliche Angestelltenliste hat ihre Stimmenzahl vom letzten Jahre noch erheblich verbessern können.

Im allgemeinen haben die Kollegen bei den kleineren Dienststellen, mit 10 bis 50 wahlberechtigten Arbeitnehmern im Durchschnitt zum größten Teil zu 95 bis 100 Proz. sich an der Wahl beteiligt. Die Wahlbeteiligung bei den größten Dienststellen war wieder am stärksten in Emden bzw. Harburg und in diesem Jahre ebenfalls in Wesermünde. Von insgesamt 789 wahlberechtigten Arbeitern bei dem Wasser- und Maschinenbauamt in Emden, haben sich 740 oder rund 94 Proz. gegenüber 92 Proz. im Vorjahre an der Wahl beteiligt. Von den 736 gültigen Arbeiterstimmen entfielen auf die Liste der freien Gewerkschaften 672 oder 91½ Proz. gegenüber 88 Proz. im letzten und 84 Proz. im Jahre 1927 und auf die christliche Gewerkschaft 67 Stimmen oder 8½ Proz. gegenüber 12 Proz. im letzten und 16 Proz. im Jahre 1927. Von insgesamt 83 wahlberechtigten Angestellten beim Wasser- und Maschinenbauamt in Emden haben gewählt 77 oder 93½ Proz. Bei der zweitgrößten Dienststelle in Harburg haben ebenfalls rund 94 Proz. Arbeiter gegen 91½ Proz. im Vorjahre und bei der drittgrößten Dienststelle in Wesermünde rund 91 Proz. Arbeiter, gegenüber nur 72½ Proz. im letzten Jahre von ihrem Wahlrecht Gebrauch gemacht.

Insgesamt sind bislang bei den einzelnen Ministerien im Reich und in Preußen etwa 15 Hauptbetriebsvertretungen gebildet worden. Mehr oder weniger sind die gegnerischen Organisationen in diesen Hauptbetriebsvertretungen noch mit einem Mitglied bzw. mehreren Mitgliedern vertreten. Lediglich der Hauptbetriebsrat beim preußischen Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung und der Hauptbetriebsrat bei der preußischen Wasserbauverwaltung — der letztere schon seit dem Jahre 1927 — können sich zur Ehre anrechnen, daß sie sich nur lediglich aus freigewerkschaftlichen Mitgliedern zusammensetzen.

Zum 60. Geburtstag Martin Andersen Nexö



iner der Dichter, denen das Erlebnis der Not und Kraft der proletarischen Klasse zur Dichtung wurde, einer der auf allen Erdteilen aufstehenden und von Land zu Land ihre brüderlichen Signale rufenden Dichter des schaffenden Volkes, ist der Däne Martin Andersen Nexö. — Seine Eltern waren Proletarier, Leute ohne breitverwurzelte Geschichte, ohne Familientradition, ohne Sehnsüchtigkeit. Der Vater kam aus einem Bauerngeschlecht, das einen aussichtslosen Kampf mit dem sandigen Boden führte. Dieser Boden, der vom Wind getrieben wurde, trug nicht genug, alle Kinder eines Bauern zu ernähren. Und eines Tages ist der vom Wind enteierte Bauer dieses aufreibenden Kampfes müde. Er zieht in die Stadt und verschwindet zwischen Brandmauern und Hinterhöfen. Andersen Nexös Mutter war die Tochter eines Schmieds, ihr Großvater war ein eingewandertes Deutscher. Als der am 26. Juni 1869 geborene Andersen Nexö neun Jahre alt war, zog die Familie aus dem Arbeiterviertel von Kopenhagen nach Bornholm, der „Heimat“ des Vaters, der als Steinbrucharbeiter und Pflasterer vergeblich versuchte, die hungrigen Mäuler seiner elf Kinder zu stopfen, weshalb die Mutter und die älteren Geschwister mitverdienen mußten. „Armut und angestrengte Arbeit sind die herrschenden Mächte in der Welt meiner Kindheit“, so erzählt Andersen Nexö, „ich habe gearbeitet, seit ich kriechen konnte — trug Zeitungen aus und sammelte Späne auf den Bauplätzen und verkaufte sie an Herrschaften. Eine Zeitlang war ich auch Kindermädchen bei meiner halbjährigen Schwester, vom frühen Morgen bis zum Abend, wenn die Mutter auswärts arbeitete... ich gehörte

zu den unschuldig Verstoßenen, die, sobald sie kriechen können, den Reihen der Sklaven des Lebens angeheftet werden, deren Los es ist, einigen wenigen Auserwählten die Erde zu einem behaglichen Aufenthaltsort zu machen!“

Es waren nicht nur die sozialen Erlebnisse von früher Kindheit an, es waren auch unauslöschliche Erlebnisse der Natur, die sich als Rohmaterial für den werdenden Dichter aufspeicherten. „... im Hofgebäude, zu oberst in einem dieser Hinterhäuser, von wo man nur Aussicht auf den Himmel hat. Hat man aber ihn, ergibt sich alles übrige von selbst. Rote Dächer können die Sonne wiedergeben und die Blut eines frisch angezündeten Gemüts entfachen, wie sonst nichts auf dieser Erde; und keine Macht wird dann die enbloße, öde Brandmauer mit ihren gewaltigen Feuchtflecken, die direkt vor dem Fenster sperrend steht, hindern können, sich in eine phantastische Welt zu verwandeln, die von seltsamen Ungeheuern mit Rückenpanzern und allzuviel Gliedern — von Mauerasseln und Tauensfüßlern — bereift sind. Zum Ueberflus läuft immer eine Dachrinne am Fenster des Dachstübchens dicht vorbei. Allmählich sammelt sich Erde darin, die Dögel tragen Samen herbei. Und eines Tages schießt vor den verwunderten Augen des Kindes eine grüne Pflanze empor. So einfach und billig kommen nur die Allerärmsten ins Grüne hinaus.“ Und nun gar erst auf Bornholm! Bald war der Knabe mit dem Meer vertraut, vertrauter als mit der Schule, die er nur besuchen konnte, wenn nicht gearbeitet wurde. — Der junge Andersen Nexö mußte sich selbst ernähren. Er diente ein Jahr lang als Hirtenjunge. Die Gesindeverhältnisse waren damals noch fürchterlicher als heute. Unvergesslich blieben die Episoden des Hundelebens, dessen Unerträglichkeit selbst den von Kindheit an umhergestoßenen Nexö an den Rand des Selbst-



Aus Politik und Volkswirtschaft

Zum zehnjährigen Erinnerungstage an die Unterzeichnung des sogenannten Friedensvertrages von Versailles erließ die Reichsregierung folgende Kundgebung:

An das deutsche Volk!

Der heutige Tag ist ein Tag der Trauer. Zehn Jahre sind verfloßen, seit in Versailles deutsche Friedensunterhändler gezwungen waren, ihre Unterschrift unter eine Urkunde zu setzen, die für alle Freunde des Rechts und eines wahren Friedens eine bittere Enttäuschung bedeutete. Zehn Jahre lastet der Vertrag auf allen Schichten des deutschen Volkes, auf Geistesleben und Wirtschaft, auf dem Wert des Arbeiters und des Bauern. Es hat zäher und angestrengter Arbeit und einmütigen Zusammenstehens aller Teile des deutschen Volkes bedurft, um wenigstens die schwersten Auswirkungen des Versailler Vertrages abzuwenden, die unser Vaterland in seinem Dasein bedrohten und das wirtschaftliche Gedeihen ganz Europas in Frage stellten. — Deutschland hat den Vertrag unterzeichnet, ohne damit anzuerkennen, daß das deutsche Volk der Urheber des Krieges sei. Dieser Vorwurf läßt unser Volk nicht zur Ruhe kommen und stört das Vertrauen unter den Nationen. Wir wissen uns eins mit allen Deutschen in der Zurückweisung der Behauptung der alleinigen Schuld Deutschlands am Kriege und in der festen Zuversicht, daß dem Gedanken eines wahren Friedens, der nicht auf Diktaten, sondern nur auf der übereinstimmenden und ehrlichen Ueberzeugung freier und gleichberechtigter Völker beruhen kann, die Zukunft gehört.

Berlin, den 8. Juni 1929.

Der Reichspräsident: von Hindenburg.

Die Reichsregierung: Müller.

Sirefemann, Groener, Curtius, Dr. Wirth, Dr. Schägel, Wiffell,
Dr. Hilferding, Sebering, Dietrich, v. Guérard, Dr. h. c. Stegerwald.

Damit sagt die Reichsregierung sehr richtig, daß das deutsche Volk un schuldig am Kriege ist. Indirekt kommt aber ebenso richtig zum Ausdruck, daß das kaiserliche Regime von damals mit seinen reaktionären Stützen den fürchterlichen Weltbrand ebenso mit verschuldet hat wie die Machthaber des zaristischen Rußland, die französischen Revanchepolitiker a la Poincaré und Clemenceau und die Kriegspolitiker vom Schlage der Grafen Stürgkh und Berchtold in Wien. Das deutsche Volk hatte ein Recht, am 28. Juni trauernd des Tages der Unterzeichnung des Versailler Diktats zu gedenken. Es hat während des Krieges nicht nur die Blutopfer stromweise gebracht, sondern es ist gezwungen, noch jetzt und für lange Zeit die Reparationslasten zu tragen, die die Kapitalisten durch hohe Warenpreise, niedrige Löhne und Steuerhinterziehung in reichlichem Maße der arbeitenden Klasse möglichst allein aufbürden. Kein Recht hatten deshalb die reaktionären Kreise, den 28. Juni zu einem Tag nationalistischen Kummels mit heuchlerischem Geheule auf den „Schmachfrieden“ zu gestalten und die Männer zu begeistern, die gezwungenermaßen ihre Unterschrift unter das Friedensdiktat Clemenceaus setzten, um noch Schlimmeres, nämlich eine feindliche Invasion Deutschlands und schließlich einen Zerfall, wenn nicht gar eine Aufteilung Deutschlands zu verhüten. Die Leute, die ganz

Belgien und französische Provinzen annektieren, und wie Helferrich „das Bleigewicht der Milliarden“ den Feinden aufbürden wollten, die also unsern Kriegsgegnern erst gezeigt haben, wie man das Wort *vae victis* (wehe dem Besiegten!) praktisch anwendet, diese Leute täten besser, in Sack und Asche zu trauern und Buße zu tun, wegen des ungeheuren Elends, das sie am deutschen Volke mitverschuldet haben, als sich aufs hohe Pferd zu setzen und pharisäerhaft nationalistische Tiraden von sich zu geben. Das deutsche Volk wird versuchen müssen, weitere Erleichterungen der Reparationslasten zu erreichen, bis diese erträglich sind. Die Arbeiterklasse aber muß den Kampf dafür aufnehmen, daß den Mitschuldigen am Kriege, den Kapitalisten und den Imperialisten von damals, ihr Teil Reparationslast aufgebürdet wird.

Wie die *Schwerindustrie* die Kommunisten beurtzt. Die „Deutsche Bergwerks-Zeitung“, das Organ der Unternehmer in Düsseldorf, brachte am 20. Juni einen Artikel unter der Ueberschrift „Gewerkschaftliche Leibeigenschaft“, der der „Deutschen Werksgemeinschaft“ entnommen war. Der Verfasser bedauert den Regierungsentwurf über den endgültigen Reichswirtschaftsrat, der die Kommunisten nicht zum Zuge kommen läßt und schreibt weiter:

„Wir haben zu bemerken, daß wir von dem „Kommunistenstreik“ nicht befallen sind. Wir vermögen nicht einzusehen, inwiefern das Einbringen von Kommunisten in auf Grund allgemeiner Wahlen gewählter Bezirkswirtschaftsräte für die Wirtschaft zu einer besonderen Gefahr werden soll? Haben wir nicht schon heute Kommunisten in den Betriebsräten, in den Krankenkassen und in sonstigen Selbstverwaltungseinrichtungen? Gibt es nicht sogar Arbeitgeber, die den Kommunisten sehr höflich, den nationalen Arbeiter dagegen schroff behandeln? Würde Wiffell zwischen Kommunisten und Wirtschaftsfriedlichen zu wählen haben, er — der vormalige Gewerkschaftssekretär — würde nicht den Bruchteil einer Sekunde schwanken, er würde sich für die Kommunisten entscheiden! Was ist gefährlicher, der radaumachende und brüllende Kommunist oder die schleimende kalte Sozialisierung, die Unterhöhlung des Privateigentums und die Vernichtung der Spar- und Aufstiegsmöglichkeiten für den Arbeiterstand? Das sind doch alles die Hochziele der marxistischen Gewerkschaften! — Die Bedeutung der kommunistischen Gefahr liegt nicht bei der Wirtschaft, sie liegt einzig bei den — Gewerkschaften! Arbeitsminister und Gewerkschaften haben jedoch das größte Interesse daran, daß hier eine Vernebelung der Tatsachen erreicht wird. Systematisch versuchen die Kommunisten, sich in die Gewerkschaften hineinzuschrauben, um sie zu zerlegen, man beachte z. B. sorgsam die Vorgänge bei den Vertreterwahlen zu den Generalversammlungen der Gewerkschaften, fast jede Ausgabe des „Vorwärts“ berichtet über derartige Wühlereien! Bezirkswirtschaftsräte mit einem freien Wahlkörper müßten diese kommunistische, gegen die Gewerkschaften gerichtete Entwicklung zungunsten derselben noch erheblich verfrachten!“

Da die „Deutsche Bergwerks-Zeitung“ den Artikel kommentarlos abdruckt, ist sie also mit dem Verfasser der Meinung, daß die Kommunisten für die Wirtschaft keine Gefahr bedeuten, sondern einzig und allein für die Gewerkschaften. Das hat auch der jüngste Parteitag der KPD bestätigt. Die einzigen Nutznießer aus dem Vorgehen der Kommunisten und ihrer Verbrüderung mit den Unorganisierten sind nur die Unternehmer. Es ist Zeit, daß das die Arbeitnehmer einsehen und daraus ihre Konsequenzen ziehen.

mordes brachte. Dann ging Negö zu einem Schuhmacher in die Lehre. Sechs Jahre lang blieb er in diesem an die Wand gequetschten und in Kellerabgründe hinabgeschleuderten Handwerk. Sechs Jahre, multipliziert sie mit den täglich 14 Stunden Arbeit, und dann versteht ihr das Wort Freiheitsdrang. Was aber will der Proletarier mit diesem Wort? Negö wurde Maurerhandlanger. Nur raus aus der muffigen Schusterhude! Weg von den Menschen, denen ihr Beruf die Seelen verkrüppelte! Nur raus, in die frische Luft, in die Sonne, die auch für den Arbeiter noch scheint... Hier bei den Maurern lernte Negö einen klassenbewußten Arbeiter kennen, und nun begann der unermüdlige Aufstieg dieses zum Eroberer geborenen Proletariers.

Plötzlich hatte die ganze Lebenserfahrung des jungen Negö einen Sinn. Er bekam eine Strafe, die ein festes Ziel hat, unter die Füße. Der so plötzlich schend Gewordene ging diese Strafe, nein, er rannte sie! Ihm vorenthaltene Schulbildung wurde nachgeholt, er wurde einer Volksschule eifrigster Schüler. Aber das Lernfieber schwächte den vom Fluch der Armut geschlagenen Körper so, daß nur noch eine Erholungsreise nach dem Süden Rettung bringen konnte. Das Unmögliche geschah, weil eines Dichters großmütige Witwe dem Knaben 400 Kronen aushändigte. Martin Andersen Negö hatte seine Lehrjahre hinter sich und begann seine Wanderjahre.

Zwanzig Monate lang blieb er in Italien und Spanien. Zum knappen Zehrgeld verdiente er sich eine Kleinigkeit mit Artikeln für dänische Zeitungen. Es drängte ihn zum Schreiben, der aus seinem Joß gespannte Proletarier fing an zu leben, dort im Süden, wo das Leben froher ist. Aber bald sah Negö auch hier unter der Oberfläche, die den Vergnügungsreisenden zu billiger Schwärmerlei befeuert, die Armut und die Leiden der Proletarier. Das Erlebnis der internationalen proletarischen Schicksalsgemeinschaft machte aus Martin Andersen Negö einen Dichter.

Dom Jahre 1901 an lebt Martin Andersen Negö von der Feder. „Es ist notwendig, daß einer der Gesellschaft auch die unbarmherzigen Wahrheiten sagt. Und wer ist geeigneter dazu, als der, der das Elend bis auf den Grund kennengelernt hat?“ Dom Leben des arbeitenden Menschen wußte er genug, um eine ganze Reihe Bücher zu schreiben. Andersen Negö schrieb keine Literatur, wie sie Leute schreiben, die einige Semester Rhetorik hinter sich haben. Er schrieb auch keine Literatur agitatorischen Inhalts. Wenn sein Stil einen Namen haben soll, vielleicht nennen wir ihn „Neue Menschlichkeit“. Negö schrieb einmal: „Die Mißbräuche, unter denen ich als Kind gelitten, haben mich gelehrt, gut gegen andere zu sein.“

Negö ist immer groß, wenn er in seiner Lebenslust bleibt, wenn die verborgene Kraft seiner Erinnerung in seine Feder stößt. Menschen und Meer, das sind seine Objekte, sie können ihn hinreißen, aber nicht zu dem großartigen Dinseltrieb des pathetischen Dekorationsmalers, nein, er ist der Dichter der tausend Kleinigkeiten, aus denen sich Menschen- und Naturgeschehen zusammensetzen.

Sein großer Roman „Pelle, der Eroberer“ wird von der ganzen Welt gelesen. Er lebte und „erdichtete“ Figuren reichen sich die Hand. Vieles in diesem Roman ist Selbstbiographie, aber dann wächert er aus dem Lebenskreis Negös heraus, und die ganze unendliche Welt des Proletariats ist aufgetan. „Wie konnte ich überhaupt“, so äußert sich Andersen Negö, „die Figur Pelle schaffen, den Träger der neuen Welt, ohne tief in mich selbst zu greifen? In der Literatur waren alle die großen Schilderungen menschlicher Entwicklung von Bürgerlichen geschrieben — also von den Männern einer sterbenden Zeit — sie mußten so negativ enden und im Pessimismus münden. Diese Schilderungen waren wenig zufriedenstellend für den, der aus der Tiefe kam und sich erst das Dasein erobern wollte. Meine Schicksalsgefährten und ich hatten noch alles vor uns...“

Gas, Wasser, Elektrizität

Freiberg (Sa). In einer Mitgliederversammlung der Ortsgruppe der SPD. behandelte am 13. Juni Koll. Hauffe, Berlin, das Thema „Wie stellen wir uns als Sozialisten zur Ferngasversorgung?“ Außer dem Referenten sprach noch Genosse Heide, Heidenau, als Mitglied des Bezirksausschusses Pirna. Grundsätzlich machte sich die Versammlung notwendig, um Klarheit darüber zu schaffen, ob die Fraktionsgenossen das Ferngas annehmen oder ablehnen sollen. Kollege Hauffe gab einen Ueberblick über die Gasversorgung in Deutschland. 85 Proz. der Gasbetriebe befinden sich in öffentlicher Hand. Seit drei Jahren steht das Problem der Ferngasversorgung im Vordergrund. Wir unterscheiden zwei Gruppen von Ferngas: 1. die Zechenferngasversorgung durch den Ruhrbergbau und 2. die Gruppenferngasversorgung durch kommunale Betriebe. In letzter Beziehung sind Sachsen, Thüringen und Mitteldeutschland vorbildlich. Wir halten die rein kommunale Ferngasversorgung für das erstrebenswerteste Ziel. Unser besonderes Augenmerk müssen wir darauf richten, daß nicht der Privatindustrie in der Aneignung von Gasversorgung Vorschub geleistet wird. Der Referent behandelte dann ausführlich die Lage in Freiberg und das Material der Denkschrift. Das Gaswerk sei ein veralteter Betrieb, dessen Gaszeugungsanlagen erneuert werden müssen. An Hand zahlreicher Vergleichszahlen kam er zu der Ueberzeugung, daß im günstigsten Falle das Ferngas gleich teuer wie das der Eigenherzeugung sei. Für uns als Sozialisten ist weiter bedeutungsvoll, daß wir in der Kommunalwirtschaft den Uebergang zur Gemeinwirtschaft erblicken. Im übrigen übte der Redner Kritik am Vertragsentwurf. Genosse Heide, Pirna, vertrat als zweiter Redner die Ansicht, daß örtliche Belange nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein dürften. Die Gemeindevertreter müssen bei ihren Beschlüssen von Weitsicht getragen sein und dürfen keine falsche Interessenspolitik treiben. Der Redner empfahl den Anschluß an die Gasversorgung Ost Sachsens, der größeren Vorteil bieten würde als der Ausbau des eigenen Gaswerkes. Hier macht es schon die rasch fortschreitende technische Entwicklung zur Unmöglichkeit, sich Neuerungen schnell anzupassen. Der Anschluß an die Gosag dürfte ohne Zweifel der Stadt Freiberg ein bedeutendes Plus auf der Einnahmeseite bringen. Der Vertrag sei für Freiberg wesentlich günstiger als der frühere für Pirna. Der Redner behandelte weiter den Ausbau der Gosag, die einen gemischtwirtschaftlichen Betrieb, unter maßgebendem Einfluß des Staates und der Gemeinde, darstellt. — Bei einem Anschluß an die Gosag sei diese bereit, sämtliche städtischen Arbeiter der Gasanstalt mit zu übernehmen. Allerdings sei die finanzielle Auswirkung infolge eines anderen Tarifes etwas ungünstiger als bisher. — Die Debatteredner waren darin einig, daß eine Aenderung in bezug auf die Gasversorgung eintreten muß, nur gingen die Ansichten auseinander, wie es geschehen soll. Ungefähr ein Drittel der Debatteredner war für den Ausbau des alten Werkes und zwei Drittel für den Anschluß an die Gosag. Die Gegner der Gosag fürchteten durch diese eine Schädigung der Gasarbeiter. Es erscheint ausgeschlossen, daß alle freiverdenden Gasarbeiter die

Gosag übernimmt. Laut Denkschrift wird sie höchstens zehn Mann übernehmen, die nach Heidenau übersiedeln müssen. Ob bei der herrschenden Wohnungsnot dort Wohnungen vorhanden sind, muß stark bezweifelt werden. Dieser Anschluß bedeutet auch ein immer weiteres Abdrücken vom kommunalen Regiebetrieb. Des weiteren war man auch der Ansicht, daß eine Anleihe von 500 000 Mk. für Errichtung einer werbenden Anlage aufgebracht werden könnte. Die Versammlung war einmütig der Ansicht, wegen ungenügender Kenntnis des Materials keinen Beschluß herbeizuführen. In seinem Schlußwort führte Kollege Hauffe nochmals alle Gründe an, die gegen einen Anschluß sprechen. Unter allgemeinem Beifall streifte er hierbei die Sabotage der kommunalen Anleihepolitik des Reichsbankpräsidenten, die er mit treffenden Worten geißelte. Nachdem Genosse Heide nochmals alle Vorteile eines Anschlusses an die Gosag zusammengefaßt hatte, stellte man sich einmütig auf den Standpunkt, daß die Stadtverordnetenfraktion das volle Vertrauen der Mitgliedschaft besitzt, um nach bestem Wissen und Gewissen ihre Entscheidung zu treffen.

Landstraßenwärter

Kreis Ufedom-Wollin. Nach nahezu 9monatigem Kampf ist es uns gelungen, für die Landstraßenwärter des Kreises Ufedom-Wollin einen Manteltarifvertrag abzuschließen. Es war uns möglich, den Kollegen wesentliche Verbesserungen in ihren Arbeitsbedingungen zu erringen. Gleichfalls konnten wir festlegen, daß jede Lohn-erhöhung der Gemeindegewerkschaft auch dort gezahlt wird. Der Tarifvertrag gilt ab 1. April 1929. Besonders zu werten ist dieser Abschluß dadurch, daß wir damit die Nachbarkreise gleichfalls zum Abschluß bewegen können. Der zurzeit gezahlte Stundenlohn einschließlich einer Zulage von 4 Pf. ab 1. April 1929 beträgt 64 Pf. Mit Hilfe dieses Tarifvertrages wird es uns gelingen, die paar Außenstehenden noch für uns zu gewinnen.

Reichs- und Staatsarbeiter

Tagung des Hauptbetriebsrats im Bereiche des Reichswehrministeriums. Der Druckfehlerteufel in Nr. 25 „Gewerkschaft“ hat die Kollegen Tobehn, Conrad und Walter aus dem Hauptbetriebsrat ausgeschlossen. In Wirklichkeit sind sie aus dem Hauptbetriebsrat ausgeschieden.

Aus unserer Bewegung

Crimmitschau. In der Mitgliederversammlung am 8. Juni gab Kollege Heskell einen ausführlichen Bericht von der Reichskonferenz der Kammereiarbeiter, die vom 6. bis 8. Mai in Berlin stattfand. Im Anschluß daran gaben die Kollegen Köhler und Heideberger den Kartellbericht von Mai und Juni. Mit der Ehrung des Kollegen Köhler anlässlich seines 40jährigen Dienstjubiläums schloß die Versammlung.

Der Riese Pelle hat eine Schwester: „Stine Menschenkind.“ Dieser Roman in fünf Teilen ist nicht nur der Größe nach dem Roman von Pelle, dem Eroberer, gleichgeordnet. Zum erstenmal in der Literatur gestaltet ein Dichter die Figur des proletarischen Weibes erschöpfend von Kindheit an! Und gerade diese Kindheit, dieses erste Kapitel ist es, das „Stine Menschenkind“ hoch hinaushebt über die Bücherproduktion der Zeit. Ähnliches hat nur Käthe Kollwitz geschaffen, die Literatur hat Schöneres und Menschlicheres nicht.

Wenn es zur Herabsetzung Andersen Nexös, dessen Hauptwerke von der Büchergilde Gutenberg in einer stattlichen Volksausgabe herausgebracht werden, gesagt wurde, daß er in all seinen Romanen und Novellen nie den Proletariat loswerde, dann antwortete dieser mit frohem Stolz: „Die Geistesform des Proletariats ist wesensverschieden von der der höheren Gesellschaftsschichten. Das Individuelle ist nicht seine Sache — und auch nicht der Egoismus, dem es oft genug zum Deckmantel dienen muß. Der kleine Mann baut seine geistige Kultur mehr auf Mitwissen als auf Selbstschauung; Mitwissen ist überhaupt das Herrschende bei ihm, sein Wesensmerkmal! Ich habe meinen reichen Anteil an diesem Mitwissen bekommen, und das ist meine Legitimation als Schriftsteller. Meine Fähigkeiten sind überhaupt die der Unterklasse, sie sind aus ihr hervorgegangen und gehören ihr an.“ Das ist die Sprache des modernen Arbeiters, der seit Nexös größtem Roman den Beinamen „Der Eroberer“ trägt. Er trägt ihn nicht mit heldischer Gebärde, aber mit dem Stolz und mit dem berechtigten Selbstbewußtsein dieses Pelle, dieses internationalen Arbeiters, der seinen Freunden zuruft: „Genossen! Vielleicht werden wir hier das Neue nicht erleben, aber durch uns soll es einstmals zur Wirklichkeit werden!“

Erich Knauf.

Wahrheit das dänische Schiebertum während des Krieges. Wir bringen daraus die folgende charakteristische Stelle:

„Draußen auf dem Lande hatte es um etliches schwerer gehalten, sich mit dem Kriege vertraut zu machen, als drinnen in den Städten. Die Preise stiegen allerdings, aber es ging zu langsam; man hatte lange genug mit den Händen im Schoße dazihen und zusehen müssen, während die andern den Rahm abschöpften. Jetzt sah es aus, als wollte es besser werden; aber in Oester-Dester war bis auf weiteres erst der Schmied Dahl richtig ins Verdienen gekommen. Er hatte einen vorteilhaften Vertrag wegen Lieferung von Hufeisen für die deutsche Armee abgeschlossen — und hatte viel mehr übernommen, als er leisten konnte; den größten Teil der Arbeit gab er weiter und verdiente so schweres Geld. Um das Geld kaufte er alte Autos, richtige Rumpelkisten, die er instandsetzte und mit großem Gewinn weiterverkaufte; man behauptete, daß sie von der deutschen Front stammten. Abnehmer gab es genug, jedermann in Fjordby mußte ein Auto haben; und selbst die Fischer kamen aus dem Norden herunter und kauften sich bei ihm moderne Fahrzeuge. Auch die Fischer fingen an, in Schuß zu kommen; es liefen phantastische Gerüchte über die Summen um, die ein Roghub auf einem Kutter verdienen konnte. Wenn Jens Worup nach Fjordby hineinkam, sah er sie in den Cafés herumlungern, die Mütze im Nacken, strotzt mit steifen Kragen und Lackschuhen herausgeputzt und Zigaretten rauchend. Wenn das Café keine Zigaretten mehr hatte, telephonierten die jungen Burtschen nach einem Auto und ließen sich quer über die Straße zum Zigarrenhändler fahren, um sich frisch zu versorgen. Das alles machte das Leben hier draußen nicht leichter!

Und gar der „Hundeschlächter“! Als ob der Hohn kein Ende nähme, den der Himmel über die rechtlosaffen Oester-Dester ergoß, war er es, der neben dem gottverlassenen Sozi von einem Schmied als erster ernstlich von dem Segen des Krieges Nutzen zog. Schon um die Weihnachtszeit ging es unten bei ihm so geschäftig

In seinem neuen Buche „Im Gottesland“ (Verlag Albert Langen, München) schildert Martin Andersen Nexö mit beißender

Aus den deutschen Gewerkschaften

Der ADBB. fordert Beteiligung an den im Young-Plan vorgesehenen Organisationskomitees. Der Vorstand des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes hat am 26. Juni 1929 an den Reichskanzler das folgende Schreiben gerichtet:

„Innerhalb weniger Wochen sollen die im Young-Plan vorgezeichneten Organisationskomitees zusammenreten, um das Sachverständigen Gutachten in Einzelheiten auszubauen. Es handelt sich hierbei wieder um Fragen, die auch die Interessen der Arbeitnehmerschaft weitgehend berühren. Für die Reichsbahn-Gesellschaft wird im Young-Plan sogar ausdrücklich auf die Regelung der Personalangelegenheiten hingewiesen. Ebenso sehr sind die Arbeitnehmer an der neuen Fassung des Bankgesetzes sowie den anderen von den Organisationskomitees zu bearbeitenden Fragen interessiert. — Zu den Verhandlungen in Paris sind Gewerkschaftsvertreter trotz unseres ausdrücklichen Wunsches nicht hinzugezogen worden. Es konnten deshalb in den Young-Plan Bestimmungen aufgenommen werden, die für die Arbeitnehmerschaft besonders abträglich sind. Um so dringlicher ist jetzt die Hinzuziehung von Gewerkschaftsvertretern, damit bei der Abfassung der Ausführungsbestimmungen wenigstens diese Fehler, soweit möglich, wieder ausgeglichen werden können. — Wir müssen um so mehr auf der Berücksichtigung unserer Forderung bestehen, als der Arbeitnehmerschaft jetzt anscheinend auf anderen Gebieten Opfer zugemutet werden sollen, die ohne dies tiefe Erregung in ihren Kreisen auslösen.“

Sonderkonferenz der Gewerkschaftsredakteure. Der Sachausschuß für die Gewerkschaftspressen hatte die Redakteure der Verbandsorgane am 15. Juni zu einer Konferenz nach Bremen berufen. Diese Konferenz beschäftigte sich mit der Frage, was getan werden kann, damit die Verbandszeitungen schneller in die Hände der Mitglieder kommen als dies heute der Fall ist. Schon auf der ersten Konferenz der Redakteure war diese Frage als dringlich bezeichnet worden, was den Sachausschuß bewog, eine Erörterung hierüber noch vor den Sommerferien herbeizuführen. Gegenwärtig liegen, wie eine Umfrage des Sachausschusses sowie die Aussprache auf der Konferenz ergeben haben, in den meisten Verbänden die Dinge so, daß zwischen Redaktionsluß und Auslieferung der Zeitung an die Leser eine Frist von neun bis zwölf Tagen liegt. In einigen Verbänden ist die Frist kürzer, bis hinunter zu fünf Tagen. Am günstigsten liegen die Verhältnisse in den Verbänden, die den Postbezug der Zeitung durch die einzelnen Mitglieder durchgeführt haben. Bei den Buchdruckern z. B. ist die Nummer der Zeitung, die am Donnerstag von der Redaktion abgeschlossen wird, spätestens am folgenden Sonnabend in den Händen der Bezahler. Die Durchführung des Einzelpostabonnements ist in den meisten Verbänden aber wahrscheinlich nicht so leicht und reibungslos durchzuführen wie bei den Buchdruckern. Es müssen dann andere Wege gegangen werden, um zum Ziele zu kommen. Der Zustand, daß die Gewerkschaftsmitglieder eine Stellungnahme ihrer Verbandszeitung zu aktuellen Fragen gewerkschaftlicher, wirtschaftlicher und politischer Art in der Regel erst zu Gesicht bekommen, wenn diese in der großen Öffentlichkeit kaum noch eine Rolle spielen, ist jedenfalls mißlich. Gewiß kann eine Wochenschrift niemals so aktuell sein wie eine Tageszeitung, aber sie muß

so aktuell sein wie nur irgend möglich. Anderenfalls verfehlt sie vielfach ihren Zweck und ihre Aufgabe. Die Hauptursache für die lange Frist zwischen Redaktionsluß und Auslieferung der Zeitung an die Mitglieder liegt in der Art des Versandes. Der heute übliche Paketversand ist zu zeitraubend. Die Konferenz erörterte die verschiedenen Möglichkeiten des Zeitungsverlages, ohne jedoch zu einem abschließenden Ergebnis zu kommen. Der Sachausschuß wird diese wichtige Angelegenheit auf Grund der Aussprache weiter verfolgen und seine Vorschläge in einer Denkschrift niederlegen, die den Verbandsvorständen als Unterlage für die Reform des Zeitungsverlages dienen können.

Zehn Jahre Versailles!

Was schreit ihr so über heilige Rechte,
Ihr Rommihgeburtten jeder Fassung,
Ihr Donnerbleche, ihr Vaterlands-
Ihr Gehirne aus Eisenbeton, [uedche,
Ihr Pfaffen, geheitelt wie gefahren,
Ihr hünerbrütigen Professoren,
Ihr Kulturtrumpeten, ihr Gehrod-
dichter,
Ihr laktierten Etappenveteranen,
Ihr alten Jungfern, ihr Bruchband-
germanen,
Ihr blabbrigen Dividendengesichter?
Was schreit ihr so? Weil wir zahlen
müssen?
Oder überschreit ihr euer schlechtes
Gewissen?

Wer hat denn den Krieg gemacht?
Wer hat denn das Verbrechen ge-
fördert?
Wer hat denn sein deutsches Lachen
gelacht,
Als die Russen in Masjuren zer-
mördert?
Wer soll denn in Gent oder Charle-
ville,
Als der arme Prolet auf die Schnauze
fiel?
Wer hat denn die Krüppel tv. ge-
schrieben,
Und ist selber hinten gesund geblieben?
Wer fraß denn zum Frühstück mit
wilder Bier
Das blutgetränkte Zeitungspapier?

Ihr!

Ihr schreit über das Tributsystem,
An das wir sechzig Jahre geteufelt?
Das ist doch nur ein Schatten von dem,
Was ihr vom Feinde gefordert hättet!

Habt ihr das alles schon vergessen?
Wer konnte sich nicht genug über-
fressen
An Annektionen und Kontributionen?
Wer verteilte Herzogs- und Königs-
kronen?
Wer wollte sämtliche Kohlenbeden,
Ganz Belgien bis zum Pas de Calais,
Alle Länder um die Baltische See
Und Polen und mehr in die Tasche
stecken?
Wer war's, der das Breit-Litowflet
Diktat
Als heiliges Recht des Siegers ver-
trat?
Wer machte das größte Geschrei und
Ihr!
Und ihr wollt euch heute beklagen?
Und habt noch nicht mal die Kosten
zu tragen?
Die Kosten trägt doch der Arbeits-
mann.
Doch der hat kein Interesse daran,
Mit euch die Schmachtrumpete zu
für euren Ausverkauf. [blasen
Dem könnt ihr nicht das Gehirn ver-
gasen!
Der kennt seine Feinde! Verlaßt euch
drauf!
Ihr seid nicht berufen, die Welt zu
ändern!
Und euer fallen die Ketten nicht,
Eh' nicht der Prolet in allen Ländern!
Die Bastillen der Sklaverei zerbricht!
Eist dann zieht der ewige Friede ein!
Das wird eine Völker-Siegesfeier!
Doch dann wird für euch, ihr Schreier
und Geier,
Wohl kaum noch ein Grund zum
Feiern sein! **Erich Weinert**

her, daß man es weithin riechen konnte. Hier nahm der Segen übrigens — so beschämend das sein mochte — auch für die Bauern seinen Anfang, denn dieser Mann begann Abnehmer zu werden von allem, was an Krankem und Schlechtem herbeigeschafft werden konnte — und das ganz öffentlich, wo man doch ehemals heimlich mit ihm verhandelt hatte. — Er war es, der den Begriff „Wurstkühe“ geprägt hatte, der sehr bald alles deckte, was sich nicht zur Nahrung eignete.

Es begann damit, daß der „Hundeschlächter“ vom Schmied ein altes Auto kaufte — wo er nun auch das erste Betriebskapital herbeikommen haben mochte — und eines Tages mit einer riesigen Ladung von neuen leeren Konservendbüchsen kam, die in der Scheune ausgeladen wurden. Er richtete hier eine Konservenfabrik nach den besten Vorbildern ein: er, die Frau und alle ihre Rangen standen im Feuer. Tag und Nacht wurde hier Fleisch gehackt und Mehl dazu gerührt und wurden, um der Masse die appetitliche rote Farbe zu geben und sie haltbar zu machen, Ziegelmehl und Chemikalien dazugefügt. Jeden zweiten Tag mußte der Klempner mit ein paar Mann kommen und Dosen zu löten; und ganze Fuhrn voll verfrachtete der „Hundeschlächter“.

Uebrigens wurde er jetzt selten mehr so genannt; und daß er sein Geld an Deutschland verdiente, verzeh man ihm gern, besonders weil man so reichlich daran beteiligt war. Er hatte stets die Brusttaschen voller Banknoten, und es genügte schon, daß er auf der Fjordbyer Bank einen Frachtbrief vorzeigte, dann konnte er auf Deutschland ziehen. Sehr schnell hatte er die Gegend von allem, was unter den Begriff „Wurstkühe“ zu bringen war, gesäubert, selbst Hunde und Katzen fingen stark zu schwinden an. Was die Agrarwissenschaftler viele Jahre vergebens angestrebt hatten, gelang dem „Hundeschlächter“ im Handumdrehen — er sanierte den Viehbestand der Bauern, befreite sie zu hohen Preisen

von dem wertlosen Teil der Bestände, so daß ihnen Futter genug blieb und sie davon verkaufen konnten — auch das zu hohen Preisen. Die Sanierung ergriff die Leute von Oester-Dester in dem Maße, daß eine reine Leidenschaft daraus wurde. Als es in ihrer eigenen Gegend nichts mehr zu verwursten gab, fuhren sie über den Fjord und nach Westen hinein, kauften Wurstkühe und kamen, sie dem „Hundeschlächter“ am helllichten Tag abzuliefern. Ihn über die Achseln anzusehen, dazu lag kein Grund mehr vor.

Man mußte es sich sogar gefallen lassen, daß er keine Gnaden annahm. Man hätte aus verschiedenen Gründen nichts dagegen gehabt, ihn in seinen Umgangskreis zu ziehen, und lud ihn von mehreren Seiten ein, er kam aber nie. „Habt bisher ihr mich entbehren können, so muß ich versuchen, jetzt auch euch zu entbehren“, sagte er lachend.

Man fand sich darein, da es einmal nicht anders sein konnte — und auch darein, daß er der erste war, der seine Kinder in die Realschule schickte. Jeden Morgen sauste er mit ihnen in seinem Auto nach Fjordby hinein und holte sie am Nachmittag wieder ab. Na, er hatte ja ohnedies in der Stadt zu tun, da es ihm so großartig ging; und zu Hause hatte er für alles seine Leute, handfeste Mehrgesellen von auswärts, die mit Blut und Hackmesser hantierten, als wäre das nur Kinderspielzeug.

„Warum soll er seine Kinder nicht in die Realschule schicken, wenn er es sich leisten kann!“ sagte Jens Dorup. „Ich habe schon seit langem vor, das gleiche zu tun.“ Und um es zu bewahrheiten, meldete er sofort Arne an und ließ ihn jeden Tag in einem neuen Gig, mit dem Russen davor, zur Schule fahren. Das war für mehr Leute als nur den Quellenhofbauern eine Art Genugtuung. Also war der „Hundeschlächter“ — Derzeitung, Hans Nielsen! — doch nicht der einzige, der die Gegend repräsentierte!