

Gewerkschaft

Organ des Gesamt-Verbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs

Hauptschriftleitung: E. Dittmer
Berlin SO36, Schlesische Str. 42
Fernsprecher: Amt F8 Oberbaum 9491

Berlin, den 16. Mai 1931

Erscheint wöchentlich am Sonnabend
Bezugspreis:
Monatlich durch die Post 50 Reichspfennig

Zum Braunschen Gutachten I und II.

Die Ende 1930 von der kapitalistisch-bürgerlichen Presse so hoch gepriesene Preisenkungsaktion auf Kosten der Löhne und Gehälter hat sich zu einer katastrophalen Pleite entwickelt. Die Spannen zwischen Produktions- und Verbraucherpreisen sind enorm groß, von einer durchschlagenden Herabsetzung der Lebensmittelpreise keine Spur. Die Vorschläge, die im ersten Gutachten der Brauns-Kommission niedergelegt worden sind, sind zuungunsten der Arbeitslosen so vorsichtig und zögernd gehalten, daß man sich heute schon des Eindrucks nicht ganz erwehren kann, daß auch aus den weiteren Arbeiten der Gutachter (vor allem hinsichtlich der Unterstützung der Arbeitslosen sowie des Arbeiterschutzes) nichts gründlich Durchgreifendes zu erwarten ist. Die Senkung der Arbeitslosenziffer von Februar bis Ende April 1931 betrug zwar 600 000, aber sie läßt doch nur erkennen, daß es sich in erster Linie um Saisonarbeiten handelt und nicht um einen tiefgreifenden Konjunktumschwung. Die aus dem Produktionsprozeß ausgestoßenen etwa 5 Millionen Menschen bedeuten mit ihren Familien gut ein Drittel der gesamten Stadtbevölkerung Deutschlands. Vor wenigen Monaten schrieb die bürgerliche Presse fast aller Schattierungen mit großem Pomp, die durch die Lohnreduzierung herbeizuführende Gestehungskosten senkung würde zu erneuter Konkurrenzfähigkeit, zur Hebung der Produktion (trotz der schon vorhandenen gewaltigen Ueberproduktion auf dem Binnenmarkt), zu erneuter Ankurbelung der Wirtschaft führen. Eine fühlbare Belebung ist ausgeblieben. Die ungewöhnliche Schwere der alles Maß übersteigenden gegenwärtigen wirtschaftlichen Gesamtsituation drückt sich nicht nur in der Arbeitslosenziffer, sondern in erster Linie auch in der langen Dauer der Krise aus, die nachgerade in einen Dauerzustand umgeschlagen ist. Im Jahre 1929 erhielten fast vier Fünftel aller Arbeitslosen ihre Gelder aus der Erwerbslosenunterstützung, ein Fünftel aus der Krisenunterstützung der Wohlfahrt. Mit der im Jahre 1930 ungeheuerlich angewachsenen Gesamtarbeitslosenziffer schwoll automatisch der Prozentsatz der von den beiden letzteren Unterstützungsstationen der öffentlichen Hand, Krise und Wohlfahrt, unterhaltenen arbeitswilligen aber schuldlos arbeitslos gewordenen Menschen an, so daß heute nur noch die Hälfte aller Arbeitslosen zur ersteren Kategorie, der Erwerbslosenunterstützung, gehören, während die andere Hälfte von Krise und Wohlfahrt durchs harte Leben geschleift wird. Je weiter sich besonders die Wohlfahrtserwerbslosen, unter denen sich Hunderttausende jugendlicher und älterer Personen befinden, von dem Zeitpunkt der Beendigung ihrer letzten Beschäftigung entfernen, desto schwieriger gestaltet sich gerade für diese Schicht Menschen die Möglichkeit, jemals wieder in ein geordnetes, regelmäßiges Arbeitsverhältnis zu gelangen. Je länger die Krise, je breiter ihre Basis, desto geringer sind die Unterstützungssätze, desto geringer auch die Lebensgrundlage der Erwerbslosen und desto

schärfer der Steuerdruck auf die gesamte übrige Bevölkerung. Hunderttausende Arbeitnehmer haben sich schon ihres irgendwie entbehrlichen Eigentums entäußert, um ihr Leben in noch einigermaßen erträglicher Form fristen zu können. Die Lage ist derartig ernst, daß endlich mit der bisherigen Zauderpolitik restlos Schluß gemacht werden muß. Auf einem, vom Berliner Kartell des selbständigen Mittelstandes veranstalteten Vortragszyklus, bei dem alle bürgerlichen Parteien Gelegenheit hatten, ihr Programm zur Erhaltung des Mittelstandes zu entwickeln, sprach am 26. April im Clou zu Berlin Reichsfinanzminister Dietrich als Vertreter der Staatspartei. Seine Ausführungen, die sich vor allem auf Bildung von Neukapital und auf die Ankurbelung der Wirtschaft bezogen, gipfeln in der Forderung, daß die Staatswirtschaft wieder der Privatwirtschaft weichen müsse, vor allem im Baugewerbe, weil die öffentliche Bauwirtschaft Löhne und Preise in die Höhe getrieben habe. Wohnungen seien gebaut worden, so erklärte Herr Dietrich, die dem Minderbemittelten nichts nützen, weil diese die Mieten nicht bezahlen könnten. Nur für den Bau von Kleinwohnungen will Herr Dr. Dietrich der öffentlichen Hand Zugeständnisse machen. Eine sonderbare Begründung für die obige Forderung nach dem Rücktritt der öffentlichen Hand vom Baugewerbe! In früheren Krisen, so erklärte der Herr Minister ferner, wäre durch Wirtschaftseinschränkung Kapital frei geworden, das dann in der Regel dem Baugewerbe mit billigen Zinsen zugeflossen wäre. Schon richtig! Heute beträgt aber, z. B. nach den Berechnungen des ZbA, das Durchschnittsgehalt eines Angestellten ganze 162 Mk. pro Monat, der Durchschnittslohn des Arbeiters 35 bis 40 Mk. pro Woche. Bei diesen Löhnen kann die Millionenmasse natürlich kein Kapital ansammeln und der Bauwirtschaft zuführen, wohl aber könnte das deutsche Bankkapital mit Leichtigkeit seine Wucherzinsen vermindern. Hier könnte freilich nur eine drakonische Gesetzgebung helfen! Vor dem Kriege besaß Deutschland durchschnittlich eine Zahl von 250 000 Arbeitslosen pro Jahr, meistens Saisonarbeiter, während die Kurve heute auf das 16fache geklettert ist. Nach den Erklärungen Dr. Dietrichs betragen zurzeit die Reichs-, Staats- und Gemeindefausgaben in Deutschland etwa das 2½fache der Vorkriegszeit. Bei dieser Steigerung von 7 auf 18 Milliarden Mark sind auch alle Lasten der inneren und äußeren Kriegsschuld, des Wohnungsbaues mit 1,6 Milliarden, des Bildungswesens mit 1,4 Milliarden, der Förderung der Wirtschaft und des Straßenbaues mit 1 Milliarde, sowie 1,4 Milliarden Zuschläge zur sozialen Versicherung und Mehraufwand für Armenfürsorge einbegriffen. Nach der Meinung des Herrn Reichsfinanzministers hängt von der Lösung der großen Probleme der Kapitalbildung, der Steuerbelastung, der Einschränkung der öffentlichen Wirtschaft, des Wohl und Wehe des heute so zerspaltenen Mittelstandes ab. Bei seinen Ausführungen hat Dr. Dietrich den wichtigsten Punkt, der für die

Erhaltung eines breiten und gesunden Mittelstandes das Hauptmoment bildet, total übersehen. Das Wohl und Wehe eines breiten und gesunden Mittelstandes baut sich auf dem Wohl einer kerngesunden, zahlungskräftigen Arbeitnehmerschaft auf! Denn nur diese verbürgt dem Mittelstand Arbeit und Verdienst. Das beweist die augenblickliche Krise nur allzu deutlich.

Das erste Gutachten der Brauns-Kommission hat in der Arbeitnehmerpresse infolge seiner nachgiebigen Haltung gegenüber den brennendsten Fragen eine gründliche Kritik erfahren. Es fordert zwar unverzügliche Arbeitszeitverkürzung bei den Betrieben der öffentlichen Hand sowie bei denen, die gemischt-wirtschaftlichen Charakter haben. In bezug auf die Privat-industrie dagegen verhalten sich die Vorschläge des Gutachters äußerst zurückhaltend, denn die regelmäßige Arbeitszeit soll nur für einzelne Gewerbebezüge oder Berufe (mit Zustimmung des Reichsstates) durch ordentliches Gesetz auf 40 Stunden herabgesetzt werden, soweit eine Herabsetzung überhaupt tunlich und wirtschaftlich möglich sei. Betriebe, mit einer Belegschaft bis zu zehn Arbeitern (Kleinbetriebe), sollen grundsätzlich befreit sein. Abgesehen davon, daß auch bei Kleinbetrieben eine Vermehrung von ein bis zwei Arbeitern durchaus ohne starke Belastung sowohl technisch wie auch wirtschaftlich durchführbar ist, bedeutet der erste Abschnitt des Entwurfes eine so kautschukartige Bestimmung, daß jeder Unternehmer sich ohne weiteres auf die einschränkende Bestimmung der technischen Undurchführbarkeit werfen wird. Auf die Frage Doppelverdiener an dieser Stelle näher einzugehen, erübrigt sich im Hinblick auf die Kritik, die das Gutachten bereits gefunden hat. Auf der am 24. April stattgefundenen Sitzung des Hauptausschusses der Vereinigung Deutscher Arbeitgeberverbände lehnten die Unternehmer die bisherigen starken änderungsbedürftigen Ergebnisse der Beratungen der Brauns-Kommission glattweg ab. Das Gutachten läßt nach der „maßgeblichen“ Ansicht dieses Hauptausschusses jede tiefgehende Untersuchung über die Gründe der Arbeitslosigkeit und demzufolge auch die Beantwortung der Frage, inwieweit bei seiner Durchführung eine Verschlimmerung dieser Gründe und damit eine Vergrößerung der Arbeitslosigkeit eintreten müsse, vermessen. Dieser Hauptausschuß fordert erneut als allein zur Behebung der Wirtschaft geeignete Mittel: 1. Befreiung der Wirtschaft von staatlichen Zwangseingriffen, weitere Senkung aller Selbstkosten (sprich: Lohnsenkung), insbesondere auch Senkung der öffentlichen und sozialen Abgaben (sprich: Senkung der Unterstützungssätze) und Behebung der Kreditlage durch eine Politik, die wieder im Ausland das Vertrauen auf Wirtschaft und Staat und eine Aussicht auf Rentabilität herstellt. „Die Vereinigung Deutscher Arbeitgeberverbände“, so heißt es im Beschluß dieses Hauptausschusses weiter, „habe in einer Eingabe an die Reichsregierung bereits nachgewiesen, daß die vorgeschlagenen gesetzlichen Zwangseingriffe in die Gestaltung der Arbeitszeit zur Verteuerung der Produktionskosten, Verlängerung der Lieferfristen, Gefährdung des Rationalisierungserfolges führen müßten.“ Höher geht es wirklich nicht. Das Unternehmertum geht mit diesen Forderungen an der furchtbaren Not vorbei und kennt keinen anderen Ausweg, als weitere Lohnsenkung und Abbau der Sozialversicherung. Von wirklich planmäßigen und vorbeugenden Maßnahmen in Frage Arbeitsbeschaffung kein Gedanke. Bisher hat sich im Kampf der Arbeiterschaft mit dem Unternehmertum immer noch gezeigt, daß durch einen geschlossenen, einheitlichen Druck der ersteren auf das Kapital Verbesserungen der Arbeitszeit zugunsten der Arbeitnehmerschaft in der Praxis durchgesetzt wurden, ehe überhaupt gesetzliche Maßnahmen ergriffen wurden, um eine Verkürzung der Arbeitszeit durchzuführen. Dr. G. Suckow.

Inzwischen ist nun auch der zweite Teil des Gutachtens zur Arbeitslosenfrage von der Brauns-Kommission veröffentlicht worden mit der bestrickenden Ueberschrift:

„Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Arbeitsbeschaffung“.

Leider bietet der Inhalt dieses Gutachtens weder wesentliche neue Vorschläge, noch wirken sie in ihrer Mehrzahl unmittelbar entlastend für den Arbeitsmarkt. Es wird zwar eine interessante Einführung gegeben, um die gegenwärtige Weltkrise grundlegend zu erläutern. Wichtig an dieser Darlegung ist die volle Anerkennung, daß Kapitalzufluß aus dem Auslande angestrebt werden muß zugunsten langfristiger Anleihen. Was also Gewerkschaften und Sozialdemokratische Partei seit Jahr und Tag in den Vordergrund rückten, wird nun auch von dieser Gutachterkommission anerkannt, — wo es nahezu zu spät ist. Wäre man seinerzeit dem ehemaligen Reichsbankpräsidenten Dr. Schacht in die Fänge gefallen, als er die ausländischen Kredite abdrosselte (zugunsten der deutschen Banken mit ihren kurzfristigen Wuchersendarlehen), so wäre nicht nur für die öffentliche Wirtschaft, sondern auch für die Bauwirtschaft und damit für einen erheblichen Teil der Privatwirtschaft ein Ausgleich geschaffen und die Tätigkeit von gering gerechnet 1 1/2 bis 2 Millionen Arbeitslosen ermöglicht worden. Aber erst als uns weitere zwei Milliarden — laut Nachweis des neuen Reichsbankpräsidenten Dr. Luthner — durch die nationalsozialistischen Klamaukwahlen vom 14. September 1930 verloren gingen, kam so etwas wie eine schwache Befinnlichkeit in die Reihen des Bürgertums, und Brüning schwenkte von diesen Leuten ab, deren Hauptbetätigung im Fenstereinwerfen der Innen- wie Außenpolitik besteht. Inzwischen hat allerdings die Regierung Brüning der Arbeiterschaft allerhand zugemutet, vom Panzerkreuzer bis zu den Notgesetzen. Wenn man aus der Arbeiter-Gutachterkommission schließen soll, so sollen noch weitere Attentate auf Volksrechte und Sozialpolitik folgen. Es gilt also für die deutsche Arbeiterklasse, sich mit ganzer Kraft dagegen zu stemmen. Wohl klingt es sehr schön, wenn die Brauns-Kommission fordert: „Geordnete öffentliche Finanzen, Sparsamkeit in der öffentlichen und privaten Wirtschaft und in der Lebenshaltung, Aufrechterhaltung der deutschen Währung, Beruhigung unserer innenpolitischen Verhältnisse“. Doraussetzung hierfür wäre, daß man unmittelbar der leidenden Menschheit, d. h. den Arbeitslosen, Hilfe angebeihen läßt. Statt dessen werden in diesem zweiten Gutachten vorwiegend Vorschläge gemacht, die sich erst von langer Hand auswirken und daher Monate, zum Teil Jahre gebrauchen zu ihrer Durchführung. Was fangen wir aber gegenwärtig und in den nächsten Wochen an bei der ungeheuren Arbeitslosigkeit?

Von den förderungswürdigen Arbeitsgebieten soll die Energiewirtschaft besonders in Angriff genommen werden, und zwar sowohl durch Ausbau von Kraftwerken als auch Ausbau der Leitungsnetze und stärkere Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken. Es fehlt nur noch — das Kapital dazu; denn die besitzenden Schichten und die Bankgewaltigen lassen sich durch keine Notlage der Millionen zur Zinsherabsetzung bewegen! Ob hier nicht ein scharfes Notgesetz nachhelfen könnte?

Auch bezüglich der Gaswirtschaft sollen neue Anlagen geschaffen werden, da ein Teil der jetzigen Anlagen veraltet sei. Wo die Gemeinden das Geld dazu hernehmen, sagt die Gutachterkommission nicht. Sie begnügt sich mit dem Hinweis, daß insbesondere eine verstärkte Inangriffnahme der Ferngas- und der Gruppengasversorgung vorgenommen werden könnte. Dabei haben wir erst kürzlich festgestellt, daß das Ferngasunternehmen finanziell sehr schlecht abgeschnitten hat und die beliefernten Städte, Köln usw., wahrlich nicht gut dabei gefahren sind. Bezüglich des Verkehrs wesens hat die Kommission Bedenken, Durchgangsstraßen für den Fernverkehr zu schaffen, weil hiermit ein Wettbewerb mit der Eisenbahn vor sich gehen könnte. Wir würden diesen Wettbewerb nicht als so schwerwiegend ansehen. Indessen liegt es auch hier so: Wer soll das Geld aufbringen?

Bei der Reichspost gibt es eine Reihe von wirtschaftlich wertvollen Arbeiten zum Ausbau der Verkehrseinrichtungen, die bisher aus Mangel an Mitteln nicht ausgeführt werden konnten und zur Belebung verschiedener Wirtschaftszweige erheblich beitragen können. Sehr schön gesagt.

Eine Förderung des Ausbaus des Straßennetzes soll vorgenommen werden; also unsere Forderung, die wir seit Jahren erhoben haben, wird von der Kommission anerkannt. Auch hierfür soll eine Anleihe aufgenommen werden, unter Heranziehung eines Teiles der Kraftfahrzeugsteuer, also ein Projekt von recht langer Sicht.

Die Kommission spricht sich dann noch für landwirtschaftliche Meliorationen sowie für weitere Schaffung von landwirtschaftlichen Siedlungen aus. Wir stehen beiden Dingen insofern skeptisch gegenüber, als hierfür unverhältnismäßig viel Kapital aufgewendet werden müßte und der Ausgang mindestens zweifelhaft sein dürfte. Schließlich soll die Wohnungswirtschaft durch öffentliche Mittel weiter gefördert werden, wobei zu betonen ist, daß im Augenblick wegen der Höhe der Zinssätze und der Baukosten die Privatwirtschaft nicht erheblich in Frage kommt. Es wird empfohlen, dort, wo möglich, die neuen Wohnungen mit möglichst großem Gartenland zu versehen, weil diese Wohnweise den Inhabern solcher Wohnungen in Zeiten der Arbeitslosigkeit einen Rückhalt gibt. Hiergegen wäre gewiß nichts einzuwenden — wenn die Grund- und Bodenpreise das zulassen.

In einem besonderen Kapitel erläutert dann die Kommission die Arbeitsbeschaffung unter Zuhilfenahme öffentlicher Mittel. Hier sollen insbesondere Notstandsarbeiten erweitert werden, wie sie schon bestehen. Als Maßnahme besonderer Art wird schließlich noch empfohlen gemeindliche Arbeitsfürsorge, also Ausbau des Aßu-Systems, weiter — und hier stoßen wir erheblich — die Ervägung eines „freiwilligen Arbeitsdienstes“. Die Arbeitsdienstpflicht wird zwar abgelehnt, aber man spielt mit dem Gedanken eines freiwilligen Arbeitsdienstes, der uns in dieser Verbindung als ein recht bedenkliches Experiment erscheint. Alle Gründe gegen die Arbeitsdienstpflicht gelten u. E. auch gegen den freiwilligen Arbeitsdienst; denn es bedeutet entweder Umgehung der Tarifverträge oder eine Zuwendung von Mitteln an die Privatwirtschaft, die durch nichts

gerechtfertigt wären. Aber mit diesem Kapitel wird man sich erst gründlicher beschäftigen können, wenn man genau weiß, was die Kommission sich als „freiwilligen Arbeitsdienst“ denkt oder richtiger, ob die Regierung Brüning diesen Weg überhaupt gehen will. Es folgen noch einige programmatische Erklärungen über die Pflichtarbeit nach § 91 ADADG.

Am Schluß des Gutachtens werden berufliche Bildungsmaßnahmen für Arbeitslose gefordert. Alle Stellen der Berufserziehung und Jugendpflege sollen mit den Arbeitsämtern zusammenwirken, um gemeinsam insbesondere die jugendlichen Arbeitslosen zur beruflichen Fortbildung anzuhalten. Wenn die Regierung Brüning gut beraten gewesen wäre, so hätte sie bereits zum 1. April einfach durch Notverordnung das neue Schuljahr durchgeführt und eine Art Vorbereitungszeit für den Beruf im letzten Schuljahr eingerichtet. So aber bedeutet das ganze Gutachten im ersten wie im zweiten Teil für die Gewerkschaften eine schwere Enttäuschung. Das klare Notprogramm der deutschen Gewerkschaften ist wiederholt vom ADGB der Regierung unterbreitet worden.

Die Unternehmer lehnen selbst die zaghaften Gutachten dieser Brauns-Kommission ab, weil sie rücksichtslos die Machtverhältnisse ausnützen wollen. Sie spekulieren auf die gegenwärtige Verteilung der Wählerschaft; einmal — das lendelähme Bürgertum mit dem katastrophalen Rückgang aller Stimmen mit Ausnahme des Zentrums, ferner die aggressive Revolverpolitik der Nationalsozialisten, jener Schafe im Löwenpelz, die jetzt durch ihren Schmock, den Hitler, fortgesetzt erklären, sie seien „streng legal“ und gesetzlich — um an die „Futterkrippe“ der Regierung zu kommen; dann die sinnlose Taktik der KPD, insbesondere als RGO, die eine gefährliche Zerrissenheit der Arbeiterfront bedeutet und schließlich die in eine taktisch außerordentlich ungünstige Zwangslage gebrängte Sozialdemokratie sowie die freien Gewerkschaften, die infolge der Belastung des Arbeitsmarktes zur unverantwortlichen Niederlagen-Strategie nicht aufrufen können. — Trotzdem wird sich der klar denkende Gewerkschafter von seinem Kampfesziel nicht abbringen lassen. Es muß von uns alles geschehen, was die deutsche Arbeiterklasse fördern kann. Je geschlossener und energischer wir gegenwärtig auftreten, um so besser wird uns die Abwehr gegen die Feinde ringsum gelingen. E. D.

Die Konsumgenossenschaften ein Kernstück der Volkswirtschaft

Je länger die Weltwirtschaftskrise dauert, desto mehr zeigt sich die innere Wirtschaftskraft der konsumgenossenschaftlichen Warenverteilungsorganisationen mit ihrer Ausmündung in die Warenproduktion. Bei einem riesigen Zerfall der Privatwirtschaft, der sich ungemindert in Tausenden von Konkursen manifestiert, eine weitere Entwicklung der konsumgenossenschaftlichen Bewegung, die zwar gehemmt, da und dort auch zum Stillstand gebracht erscheint, aber keinerlei Zusammenbrüche anormaler Art zu verzeichnen hat. Denn auch der Rückgang im Warenumsatz — nach der Statistik des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine im Jahre 1930 etwa 2 bis 3 Proz.! —, der bei voller Auswirkung der Krise im Jahre 1931 vielleicht auf durchschnittlich 5 Proz. sich steigern kann, beweist kaum einen Stillstand. Im Einzelhandel wird der Umsatzrückgang auf 10 bis 15 Proz. bewertet. Woraus sich fraglos ergibt, wo die größere Widerstandskraft gegen die Folgen der Wirtschaftskrise vorhanden ist. Und wenn man vollends bedenkt, daß die finanziellen Grundlagen der deutschen Konsumgenossenschaften erst vom Jahre 1924 ab wieder neu geschaffen werden mußten und im Zeitraum von nur 6 Jahren so stark gemacht worden sind, daß sie die in der Vorkriegszeit vorhandenen heute übertreffen, so steht man staunend vor einer finanziellen und wirtschaftlichen Integrität, die von den Staatsmännern und Politikern, leider aber auch von der Bevölkerung selbst, lange nicht in dem Maße gewürdigt und gegen den vorhandenen Wirtschaftssturm ausgenutzt wird, wie es geschehen könnte und müßte — wenn man die Bedeutung dieser genossenschaftlichen Wirtschaftsform für die Volkswirtschaft in ihrem vollen Umfang richtig erfaßt hätte.

Und wer der Meinung sein sollte, daß die Konsumgenossenschaften ihren preisbildenden Einfluß nur bei der Warenverteilung geltend machen könnten, aber nicht an der Quelle, d. h. bei der Warenproduktion, der könnte sich schon durch die Produktionsbetriebe großer Konsumgenossenschaften, erst recht aber durch die zentralisierte Eigenproduktion der Großeinkaufsgesellschaft deutscher Konsumvereine davon überzeugen lassen, wie Monopolpreise der kartellierten Industrie oder von Handelsyndikaten auf gleichgerichtetem Tätigkeitsgebiete verhindert werden können. Und zwar zum Vorteil der ganzen Volkswirtschaft.

Davon mag einmal ein zufälliges aktuelles Beispiel aus dem Auslande zeugen. Der Verband schwedischer Konsumvereine, der sich vor wenigen Jahren durch die Sprengung des Mühlen- und eines Gummischuh-Kartells mit bedeutenden Preisenkungen um seine heimische Volkswirtschaft verdient gemacht hat, zeigt neuerdings wieder, und zwar mitten in einer Weltwirtschaftskrise, die auch Schweden nicht verschont gelassen hat, was die innere Kraft der konsumgenossenschaftlichen Organisation für die Volkswirtschaft eines Landes bedeutet. Der Verband eröffnet nämlich eine neue Glühlampenfabrik mit einer Jahreserzeugung von zwei Millionen Glühlampen, um den Monopolpreis eines internationalen Glühlampenkartells zu brechen. Die Kartellpreise liegen in Schweden mit 1,50 Kr. Verkaufspreis pro Lampe (etwa 1,65 Mk.) um 100 Proz. über den Produktionskosten — ein Preis, der mühelos durch die neue Genossenschaftsfabrik gebrochen werden wird.

Ist die 40-Stunden-Woche für die ostpreussische Arbeiterschaft tragbar?

Unter den Maßnahmen, die zur Bekämpfung der Wirtschaftskrise und zur Derringerung der unhaltbar gewordenen Erwerbslosigkeit vorgeschlagen werden, steht die Forderung nach der Verkürzung der Arbeitszeit an erster Stelle. Insbesondere sind es die Gewerkschaften, die den Plan der gesetzlichen Herbeiführung der 40-Stunden-Woche mit allem Nachdruck verfolgen und an seine Durchführung allerdings die Bedingung knüpfen, den Unternehmern ebenso gesetzlich die Verpflichtung aufzuerlegen, jede durch Verkürzung der Arbeitszeit freigewordene Arbeitsstunde durch Einstellung neuer Kräfte im gleichen Maß aufzuzwingen. Der gesetzlich niedergelegte Einstellungszwang muß die notwendige Ergänzung der 40-Stunden-Woche sein, wenn diese Maßnahme überhaupt einen arbeitsmarktpolitischen Sinn haben soll. Dem sozialen Standpunkt aus betrachtet, hat die Forderung nach der 40-Stunden-Woche zunächst etwas Bestehendes. Grundsätzlich ist es eine alte Kulturforderung der Arbeiterbewegung, den Arbeitstag möglichst zu beschränken und auch der marxistisch geschulte Sachkennner weiß, daß die Höhe des Mehrwerts abhängig ist von der Länge des Arbeitstages und von der Produktivität menschlicher Arbeit. Je länger also der Arbeitstag, um so größer auch die Profitrate des Unternehmers und je kürzer der Arbeitstag, um so niedriger der Profit. Hinzu kommt, daß die Rücksichtnahme auf die trostlose Lage des Arbeitsmarktes gebietend dazu zwingt, jedes Mittel anzuwenden, um die aus geordneter Erwerbstätigkeit herausgerissenen Arbeitslosen wieder in den Produktionsprozeß einzugliedern. Diese Argumente erklären das Bestreben der Gewerkschaften, die 40-Stunden-Woche zu erlangen. Faktisch wird die Durchführung dieser Maßnahme jedoch auf erhebliche Schwierigkeiten auch unter der Arbeiterschaft stoßen.

Theoretisch läßt sich das Problem sehr einfach lösen. Es kommt darauf an, die Arbeitszeit zu verkürzen, damit Arbeitsplätze für die schwer bedrängten Erwerbslosen freierwerden. Nimmt man an, daß bei 48stündiger Arbeitszeit 10 Arbeiter 480 Stunden in der Woche leisten, so wird die gleiche Wochenleistung bei 40stündiger Arbeitszeit von 12 Arbeitern aufzubringen sein. Rein rechnerisch ist es also möglich, eine ganze Anzahl Erwerbsloser in Arbeit zu bringen. Man mag gegen dieses Rechenexempel einwenden, daß sich durch die gleichbleibende Gesamtstundenzahl nichts an der Kaufkraft der Gesamtarbeiterschaft ändert. Dieser Auffassung ist aber entgegenzuhalten, daß eine sichtbare Derringerung der Erwerbslosenzahlen als starkes Derrauenssymptom zu werten ist, das sicher Erleichterungen in der Finanzpolitik des Reiches und in der Kreditzufuhr für die Wirtschaft zur Folge haben und dadurch auch ein allmähliches Steigen der Kaufkraft bewirken würde. Die Gewerkschaften und ihre Mitglieder sehen in ihrer Gesamtheit denn auch die konjunkturfördernden Möglichkeiten einer Arbeitszeitverkürzung ein. Obwohl auch die Frage des Lohnausgleichs untrennbar mit der Verkürzung der Arbeitszeit verbunden ist, hat sich doch unter der freigewerkschaftlichen Arbeiterschaft im Reich die Anschauung durchgesetzt, daß die Arbeitszeitverkürzung, wenn sie ein Mittel zur Krisenbekämpfung ist, auch am Lohnausgleich nicht scheitern darf. Wenn die heutigen Kräfteverhältnisse es nicht gestatten, den vollen Lohnausgleich zu erringen, so muß eben auf mittlerer Grundlage eine Verständigung in Kauf genommen werden. Entscheidend ist, ob es gelingt, die Erwerbslosigkeit zu verringern. Ist dieses erreicht, dann sind auch die Voraussetzungen da, um den vollen Lohnausgleich und mehr durchzusetzen. Wesentlich anders stehen die Dinge jedoch in O s t p r e u ß e n.

Wenn sich im Reich die Arbeiterschaft nach schweren Bedenken entschlossen hat, einige Stunden im Interesse der Arbeitsbeschaffung für Erwerbslose zu opfern, so darf nicht übersehen werden, daß dieser Entschluß nur möglich ist, weil die Lohn- und Lebensbedingungen für fast alle Arbeitergruppen im Reich bedeutend günstiger wie in Ostpreußen liegen. Es gibt kaum Gebiete im Reich, in denen die Lebenshaltungskosten so hoch und dabei die Löhne so gedrückt sind wie in Ostpreußen. Vergleichen wir die Stundenlöhne einiger wichtiger Berufe in Königsberg mit denen im Reich. Nach einer Statistik des ADGB, erhielten im März 1931 pro Stunde die

Inzwischen ist in allen Industrie- und Berufszweigen der sechs- und mehrprozentige Lohnabbau durchgeführt. Das Verhältnis innerhalb der einzelnen Gruppen dürfte sich dadurch aber kaum wesentlich geändert haben. Die Gegenüberstellung dürfte mithin beweiskräftig sein und wird mit absoluter Deutlichkeit erhellen, auf welchem ungemein niedrigem Niveau die Königsberger Löhne liegen. Es sind absichtlich einige Städte zum Vergleich gewählt, in denen die Wirtschaftsbedingungen infolge der Ostgrenze gleichgelagert sind und die um so hervorstechender das gedrückte Existenzminimum der Königsberger Arbeiterschaft erkennen lassen.

Wie liegen nun die Dinge bei den Preisen. Die Gesamtlebenshaltungskosten betragen nach dem amtlichen Index im Oktober 1930 145,4 Punkte im Reichsdurchschnitt und 147,2 Punkte in Königsberg. Um 1,8 Punkte übersteigt also der Königsberger Index den Reichsdurchschnitt. Im Februar 1931 betrug der Lebenshaltungsinde z. B. in Leipzig 138,5 Punkte und in Königsberg 145,6 Punkte. Der Königsberger Index liegt demnach um volle 5 Proz. höher als der Leipziger Index. Hier äußern sich die stark vermehrten Heizungs-, Bekleidungs- und Beleuchtungs Ausgaben in Ostpreußen. Zu diesen Tatsachen tritt aber noch hinzu, daß die Mieten und auch die Lebensmittelpreise in Ostpreußen durchweg höher als im Reich sind. Es ist eine bekannte Erscheinung, daß in der Erzeugerprovinz die Agrarprodukte oft höher im Preise sind als in den Verbrauchergebieten.

Diese Tatsachen hat sich jeder zu vergegenwärtigen, der die Möglichkeit der gesetzlichen 40-Stunden-Woche in Ostpreußen beurteilen will. Auf der einen Seite weitläufig übersteuerte Lebensbedingungen für die Arbeiterschaft und auf der anderen Seite die um 20 Proz. niedrigeren Löhne gegenüber dem Reich. Dazu kommt, daß der Lohnabbau, den der Reichsarbeitsminister Stegerwald in völliger Verkennung der Krankheitsmerkmale unserer Wirtschaft durchführte, den ganzen Fragenkomplex noch unlösbarer gemacht hat. Es muß hier einmal öffentlich aus den Reihen der Gewerkschaften mit aller Deutlichkeit allen Behörden und Regierungsstellen gesagt werden, daß nach der Mindestlohnkürzung von 6 Proz. ein weiterer Lohnabbau durch Verkürzung der Arbeitszeit unverantwortbar ist. Diese Maßnahme durchzuführen würde bedeuten, an Stelle der notwendigen Anregung des Wirtschaftslebens die Arbeiterschaft einer völligen Verdumpfung und Verelendung auszuliefern.

Für die Gewerkschaften Ostpreußens gibt es demnach in der Frage der Arbeitszeitverkürzung nur die Forderung des Lohnausgleichs. Man hätte das Pferd nicht beim Schwanz aufzäumen dürfen, man hätte nicht, alle Warnungen der Gewerkschaften in den Wind schlagend, den Lohnabbau durchführen dürfen, um anschließend mit der Arbeitszeitverkürzung zu begnügen. Will die Regierung aber die Arbeitszeitverkürzung dennoch vornehmen und dadurch die Lebensgrundlage der ostpreussischen Arbeiter auf das Niveau chinesischer Kulis herabdrücken, so sei ihr gesagt, daß sie dadurch einen Kampf vom Zaune bricht, der über Sein oder Nichtsein der Gewerkschaften entscheidet.

Mit diesen Feststellungen soll in keiner Weise bekennt werden, daß die Gewerkschaften der Lösung der Wirtschaftskrise aus dem Wege gehen. Wir stehen nach wie vor grundsätzlich zur 40-Stunden-Woche. Aber wie sind der Meinung, daß sie nur dann der Arbeiterschaft zumuten ist, wenn die inzwischen erfolgte Stundenlohnkürzung wieder beseitigt wird. Auch bei dieser Handhabung ist das von der Arbeiterschaft zu tragende Opfer noch so groß, daß es nur etappenweise unter Innehaltung bestimmter Zeitabstände durchzuführen ist. Die 44-Stunden-Woche mit den gekürzten Stundenlöhnen und dem Einstellungszwang für die Unternehmer ist eine Maßnahme, die unter heutigen Zeitumständen zu verantworten ist. Jede andere Arbeitszeitregelung mit größerem Lohnausfall muß auf den heftigsten Widerstand der Gewerkschaften und auch der breitesten Öffentlichkeit stoßen. Man komme nicht mit dem Einwand, eine solche Regelung wäre wirtschaftlich nicht durchführbar. Die Regierung soll endlich für die Zinsverbilligung sorgen. Sie soll darauf achten, daß die Beratungsstelle für öffentliche Betriebe bis an ihre tatsächlichen Beleihungsgrenzen sicherstellen und nicht aus blasser Konkurrenzjucht Kreditgenehmigungen versagen, die Tausenden von Arbeitslosen Lohn und Brot bringen würden. Schluß mit dem Lohnabbau!

Mag Sommerfeld.

	Maurer Mk.	Meta-lar- beiter i. der Industrie Mk.	Arbeiter d. chemischen Industrie Mk.	Ungelernte Gemeinde- Arbeiter Mk.	Gelernte Eisen- bahner Mk.
in Königsberg	1,22	0,76	0,64	0,70	0,74
" Stettin . .	1,32	0,76	0,72	0,75	0,82
" Breslau . .	1,27	0,79	0,66	0,82	0,79
" Berlin . . .	1,54	1,03	0,87 1/2	1,01	1,07
" Leipzig . .	1,39	0,83 1/2	0,82 1/2	0,85	0,96

Deutsche Bauausstellung Berlin 1931

Schon seit Monaten wird auf die vom 9. Mai bis 2. August dieses Jahres auf dem Ausstellungsgelände am Kaiserdamm stattfindende Deutsche Bauausstellung hingewiesen. Zweck dieser Ausstellung ist, den Bauwillen zu heben, die Bautechnik zu fördern und durch Durchführung neuer Bauformen belehrend und anregend zu wirken. Es wird weniger die Bauweise von früher und jetzt gezeigt; man will vielmehr den Versuch machen, für die Zukunft wegweisend und richtunggebend zu sein. Im Baugewerbe hält es sehr schwer, die alten gewohnheitsmäßigen Arbeits- und Verarbeitungsverfahren durch die neuen Techniken und Betriebsmethoden zu verdrängen. Die von verschiedenen Seiten angestrebten Rationalisierungsmaßnahmen im Bau- und Wohnungswesen sind nur wenig bekannt, so daß es angebracht ist, die Öffentlichkeit mit den Errungenschaften auf diesem Gebiete vertraut zu machen. Aus dem umfangreichen Programm der Ausstellungsleitung ist zu ersehen, daß die Veranstaltung nicht nur für die Interessenten, sondern auch für die Allgemeinheit von großer Bedeutung ist.

Rund 55 000 qm Hallenfläche stehen der Ausstellung zur Verfügung. Es finden eine große Anzahl internationaler und nationaler Kongresse und Fachtagungen statt; darunter eine internationale Tagung der Bauarbeiter. Besondere Bedeutung hat die Abteilung „Internationale Ausstellung für Städtebau und Wohnungswesen“, die von vielen Auslandsstaaten belegt ist.

Die Halle „Das Bauwerk unserer Zeit“ hat 16 500 qm Grundfläche. Die Abteilung „Die Wohnung unserer Zeit“ dehnt sich auf einen Flächenraum von 12 500 qm aus. Hauptaufgabe dieser Abteilung ist, geeignete Mittel für die Befriedigung der neuen Wohnbedürfnisse zu zeigen. Durch die soziale Umschichtung ist der Einrichtungsbedarf gegen früher ein anderer geworden.

Die Abteilung „Das neue Bauen“ ist räumlich die größte der Ausstellung; sie umfaßt 20 000 qm Hallenraum und einen großen Teil des Ausstellungsfreigeländes. Der Deutsche Baugewerksbund hat in dieser Abteilung allein 900 qm belegt.

Die Abteilung „Sonderausstellung für landwirtschaftliches Bauwesen“ ist mit Hilfe des Preussischen Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten aufgebaut. Errichtet wurden 6 Bauernstellen, 2 Landarbeiterstellen, 3 Gärtnerstellen, 1 Geflügel-farm, 1 Tankstelle verbunden mit einer ländlichen Schmiede und Stellmacherei. Diese Anlagen werden nach der Ausstellung nicht abgebrochen, sondern sollen später zu Forschungszwecken des Preussischen Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten Verwendung finden.

Die Abteilung „Internationale Garagenausstellung“ wird nicht nur die Bauwirtschaft und Kraftverkehrswirtschaft, sondern auch die Öffentlichkeit interessieren, zumal auf diesem Gebiete noch große Unkenntnis der technischen Möglichkeiten vorhanden ist. Auf die Bedeutung dieser Abteilung der Ausstellung haben wir bereits in Nr. 2 der „Gewerkschaft“ hingewiesen.

Ebenso erweckt die Straßenbauausstellung Allgemeininteresse. Auf der großen Freigeländeanlage werden abwechselnd Asphaltstraßen, Geerstraßen und Zement-Betonstraßen gezeigt mit dazwischenliegenden Geländeflächen, die der Entfaltung des Gartenbaues dienen.

Die Bauausstellung, an der sich von den freien Gewerkschaften zwölf Verbände beteiligen, wird allgemein als Mittel betrachtet, das geeignet ist, die Bautätigkeit anzukurbeln und dadurch die Gesamtwirtschaft wieder zu beleben. Im Interesse der Arbeiterschaft ist es zu wünschen, daß diese Veranstaltung mit dazu beiträgt, den wirtschaftlichen Aufstieg zu beschleunigen. M. Pause.

Umwelt unserer Arbeit

Die meisten Menschen wohnen gar nicht in ihrer Wohnung. Sie wohnen in — den Büros, in den Amtszimmern, in den Schulen, in Direktionszimmern, in Sitzungssälen, in Geschäftslokalen, in Fabriken und Werkstätten. Hier spielt sich der größte Teil ihres wachen Lebens ab. Die „Wohnung“ selbst ist für die meisten nur Abend- und Schlafaufenthalt, ein Erholungsraum vom tätigen Leben, und auch der wird für den Rest des Tages und am Abend oft verlassen. Bei einer Arbeitszeit von acht Stunden, einer Schlafzeit von acht Stunden, bei Wegen und Erholungsgängen von vier Stunden, bleiben für das wache Leben in der eigenen Wohnung vier Stunden. Die Arbeitsstätte ist also der Lebensraum der meisten Menschen. Denn nur wenige üben ihre Tätigkeit „zu Hause“ aus.

Wenn also jetzt von allen Seiten der Ruf nach einer neuerzeitlichen, beglückenden und entlastenden Wohnungskultur ertönt; wenn sich unsere Architekten und „Innenarchitekten“ heiß bemühen, die Wohnung dem modernen Leben mit seinen Bedürfnissen und seiner Sehnsucht nach Vereinfachung alles Komplizierten anzupassen, so darf wahrlich das „Heim“ nicht die einzige Sorge sein. Tausendmal dringender ist die Sorge um jenen anderen Wohnraum, der in sich doppelt soviel tätig verlebte Stunden umfaßt. Hier, an den Arbeitsstätten, muß vor allem jene neuzeitliche Wohnungsweisheit erprobt werden, hier kann man am meisten dem Menschen Gutes tun, der die Tage in vier Wänden, in seinen vier Wänden, jahraus, jahrein verbringen muß.

Wie sorgt man also heute für die Millionen „Bürobewohner“, Schulzimmersbewohner? Diese brennende Frage wird auf der Deutschen Bauausstellung in überaus anschaulicher Weise von den größten Bauberren Preußens beantwortet werden. Die Staatliche Preussische Hochbauverwaltung (Preuß. Finanzministerium), die jährlich 100 Millionen Mark zu Bauzwecken ausgibt, hat es auf Wunsch und mit tätiger Unterstützung des preussischen Finanzministers Dr. Höpker-Aschoff übernommen, zu zeigen, welche Wege die Sorge um die Lebenserleichterung an den Arbeitsstätten geht. In dieser von Ministerialdirektor Kießling geleiteten Abteilung der Bauausstellung dokumentiert sich ganz deutlich der moderne Grundsatz, daß ein Arbeitsraum nicht allein ein Raum für die Arbeit, sondern auch ein Raum für das Leben sein soll.

Das ergibt ganz neue Bauaufgaben. Wie steht es mit dem Lebensraum „Schule“? Ein ungemein wichtiges Problem! Das Modell einer „Pädagogischen Akademie“ wird gezeigt. Hier soll nicht bloß gelernt werden. Hier soll zusammen gelebt werden. Dieses „zusammen“, dieses moderne Gemeinschaftsgefühl, wenn man will, dieser moderne Kollektivismus, muß im Bau seinen Ausdruck finden. Im Unterrichtsraum nicht mehr die schon räumlich pedan-

tische Ueber- und Unterordnung zwischen Lehrer und Schülern, Verschiebbare Sitze. Von allen Seiten und von oben Licht, so daß eine „Gleichheit vor dem Tageslicht“ gleichsam symbolisch wirkt.

Es werden Akunaträume der im Bau befindlichen Mädchen-Gewerbeschule in München-Glabbech gezeigt. Wieder die Sorge, den Raum „aufzulösen“, von dem öden Kasernenschema abzukommen, dem Schlafraum durch zweckmäßige Anordnung einen Wohnraum abzulisten.

Und dann die Büroräume, Aufenthaltsorte der Millionen von Büromenschen. Es werden Diensträume des neu zu erbauenden Regierungsgebäudes in Oppeln vorgeführt. Neue Wege der Raumverteilung. Die Registratur, die Bürovorrichtung überhaupt ist schon ein Teil des Bagedankens. In Kassenräumen wird eine Lösung des Problems der „günstigsten Grenzflächen“ zwischen Beamten und Publikum angestrebt. Wahrlich, nicht bloß der Beamte, auch das große Publikum hat das größte Interesse daran, daß diese empfindliche Grenzfläche möglichst angenehm gestaltet wird.

Und immer mehr drängen sich wichtige Probleme auf, die Sache des Beamten und jedermanns sind!

Die Aufenthaltsräume einer Schupomannschaft in einem Postzeitrevier. Man nehme ihnen nur schnell das Kasernemäßige und der gefährdete Kasernengeist wird daraus verschwinden. Wieder muß der öde Schlafraum wohnlich gemacht werden. Ein Meldeamt. Hier gilt es, in Bau und Einrichtung mit der Psychologie der Wartenden und der Beamten zu rechnen. 10 Proz. mehr Licht fördert den Geschäftsgang um 20 Proz.; das Drückende, Brütende von „Amtsräumen“ muß durch Licht, Luft, durch eine arbeitserleichternde Anordnung der Einrichtung hinausgesetzt werden. Man muß es dem Arbeitenden erleichtern Staatsbeamter, dem Wartenden, Staatsbürger zu sein.

Und zum Schluß fehlt auch nicht jener Wohnraum, der dauernder den Bewohner umschließt als irgendein anderer: die Gefängniszelle. Hat schon jeder Raum als „Umwelt“ einen starken Einfluß auf die Gemütslage und die Lebensintensität des Bewohners, so hat es dieser dreimal mehr. Der Strafvollzug ist heute nicht mehr „Rache“, sondern ein psychologisches Problem. Man befreit die Menschheit nicht vom Verbrecher, wenn man ihn auf einige Jahre in den „Kerker stößt“, aus dem er um so verbitterter auf die Mitmenschen losgelassen wird. Soll die Strafe ihren Zweck erreichen, dann muß sie beruhigen und bessern. Die Zelle, als Lebensraum der Gefangenen, ist hier nicht gleichgültig. Sie muß menschlich sein, dann kann sie vor dem Absturz in Verzweiflung und Trotz bewahren. Auch durch einen Raum kann man gebessert werden. L i t t o w.

Das Auto formt die Stadt

Im Mittelalter, als dicke Wälle sie umschloß, war die Stadt ein steinerner Schlupfwinkel, nach dessen Starrheit sich die Bewohner zu richten hatten. Heute ist die Stadt, trotz ihres bösen Namens einer „steinernen Wüste“, ein lebendiger Organismus, biegsam, formbar, mit einem Wachstum, das man lenken kann wie das Wachstum eines Baumes. Heute muß sich die Stadt ganz dem Lebenswillen, der Persönlichkeit ihrer Bewohner anpassen.

Der jüngste Bewohner unserer Städte ist das Auto. Durchaus eine Persönlichkeit. Keineswegs bescheiden, mit großen Anforderungen an Lebensraum, an Bewegungsfreiheit, an Rückkunft auf seine besonderen Lebensgewohnheiten und an Unterkunft. Es kann als gewaltige „Partei“ auftreten, denn seine Zahl ist groß und wächst schnell von Jahr zu Jahr. Wollte man eine „Passantenzählung“ in den Straßen großer Städte anstellen, so würde die Zahl der Autos zwar hinter der Zahl der Menschen zurückstehen. Aber wollte man berechnen, welchen Raum Mensch und Auto in den Straßen einnehmen, oder gar, mit welchem Gewicht sie die Straßen belasten, dann würde unbedingt das Auto als breitester und gewichtigster Straßenpassant aus der Zählung hervorgehen. — Die Straße also muß unbedingt dem Auto zu Willen sein. Der moderne Städtebauer muß sich vom Auto das Gesetz seiner Arbeit am Straßenbilde diktieren lassen. Und je eher er es tut, je mehr er auf das kommende Gewimmel neuer Auto-generationen Bedacht nimmt, um so mehr wird er seiner Aufgabe gerecht werden. Aber das Auto will auch wohnen. Das Auto will auch „trinken“. Wohin mit der Unzahl der Obdachlosen? Wo können sie sich auf Straßen und Plätzen ausruhen? Wo können sie übernachten? Da kann man nicht kleine versteckte Ställe bauen, wie einst, als noch das Pferd Mitbürger war. Damals gab es noch nicht in jedem zweiten Haus einen, zwei oder drei Pferdebesitzer, wie es heute Autobesitzer gibt. Wie soll man diese Autoherden in der Stadt unterbringen, sparsam im Raum, bequem im Auftrieb und Abtrieb, hygienisch für Wagen und Mensch, ohne den Verkehr zu verammeln? Mit allem Komfort einer guten Unterkunft, mit Wasch-, Pflege- und Tankgelegenheit?

Das Auto muß den Städtebau revolutionieren. Die Straße bekommt ein anderes Gesicht. Die Unterkunftsstellen für das Auto müssen sich deutlich und bestimmend im Bilde der Stadt darstellen. Und wehe der Stadt, die nicht vorjorgend all diese neuen Gebote abwägt und auf Jahre hinaus ihr Wachstum danach einrichtet!

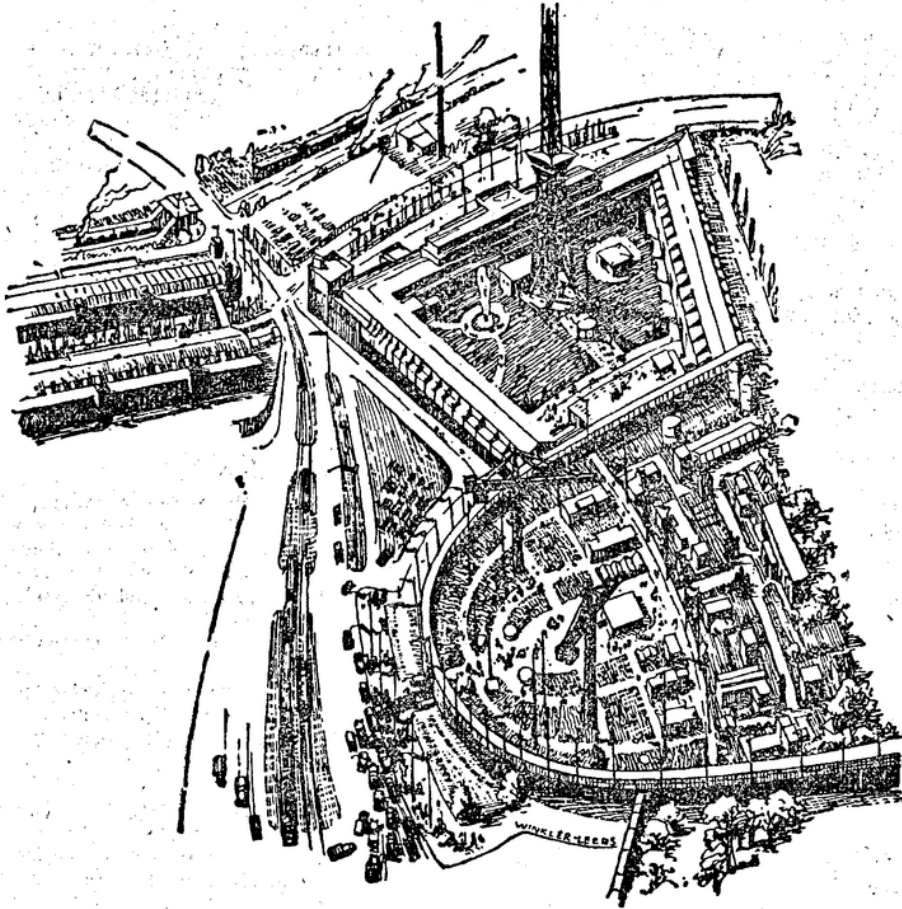
Aber seltsam! Trotzdem das Straßenbild aller großen Städte vom Auto beherrscht wird, trotzdem in Amerika die Fülle der Autos, die sich in unangepaßten Straßen bewegen muß, schwerste Verkehrskrankheiten verursacht, ist dennoch recht wenig an dem Problem „Auto und Stadt“ gearbeitet worden. Es wurde nur von Fall zu Fall gedoktort, aber herzlich wenig vorgesorgt.

Es wird nicht das geringste Verdienst der Deutschen Bau-

ausstellung in Berlin sein, in einer besonderen Abteilung alles, was das Problem „Auto und Stadt“ betrifft, zusammenzufassen. Zum erstenmal in der ganzen Welt wird gezeigt werden, was das Auto in der Stadt verlangt und wohin der Weg des Städtebaues, wohin der Wunsch jedes Stadtbewohners, der mit dem Auto zusammenzuleben gezwungen ist, führen muß.

Den Mittelpunkt dieser Abteilung wird der Garagenbau bilden. Die Garage ist jetzt das dringendste Problem. Schon der Umstand, daß die Anschaffungskosten eines Autos ständig sinken, die Unterhaltungskosten, darunter vor allem die Garagenkosten ständig steigen, muß immer gebieterischer die Lösung des Garagen-

problems fordern lassen. Wo soll die Garage gebaut werden? Soll es weiterhin möglich sein, daß große Stellungen in der Nähe der Städte angelegt werden, ohne daß an die Großgarage schon beim Bauungsplan gedacht wird? Wie soll die Garage gebaut werden? Wie soll sie sich dem architektonischen Bilde der Stadt einfügen. Welchen Bedürfnissen muß sie auf einfachste Weise entsprechen? Wie muß, um nur einen Punkt zu nennen, ihr Tor konstruiert sein? Aus welchen Materialien ist sie herzustellen? Aus Stahlblech, aus Abzestzement, aus Eisenbeton? Die Internationale Garagenausstellung im Rahmen der Deutschen Bauausstellung wird diese Fragen und tausend andere zu beantworten versuchen. — Aber nun kommen noch andere Stellen hinzu, die



Die „Deutsche Bauausstellung Berlin 1931“ mit ihren 8 Ausstellungshallen und dem Freigelände, aus der Dogelperspektive vom Reichskanzlerplatz aus gesehen

in der Angelegenheit „Auto und Stadt“ ein gewichtiges Wort mitzusprechen haben. Das Reichsverkehrsministerium wird seinen Standpunkt in der „Garagenordnung“ erläutern. Die Verkehrspolizei wird ihre Wünsche, Besorgnisse und Lösungen mitteilen. Die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau wird vertreten sein. Die Automobilklubs werden gemeinschaftlich dartun, was sie zu sagen haben. Die Baupolizei wird ihre Grundsätze bekanntgeben. Auf einem Freigelände werden Musterbauten moderner Garagen errichtet werden.

Das Publikum wird nach wie vor „zwiegespalten“ sein. Die einen — Autobesitzer und Autofahrer — werden nicht nur mit größtem Interesse, sondern geradezu mit Begeisterung der Autoentwicklung folgen, während die anderen — Fußgänger und Radfahrer — bei aller Bewunderung technischen Fortschritts ein Haar in der Suppe finden. Das ist nun mal das Los fast aller technischen Errungenschaften: Sie entlasten einen großen Teil der Menschheit und belasten dafür die anderen.

So wird man hier zum erstenmal einen Ueberblick gewinnen, wie die bauliche Zukunft unserer von Autos bevölkerten Städte gestaltet werden muß. Der Städtebauer, der Architekt, der Autobesitzer wird wertvollstes Anschauungsmaterial finden. Und auch der Fußgänger wird die tröstliche Gewißheit erlangen, daß er mit dem neuen Eindringling Auto im Frieden leben kann, wenn alle Verkehrssicherheiten gewährleistet sind, die heute noch grotzenteils fehlen.

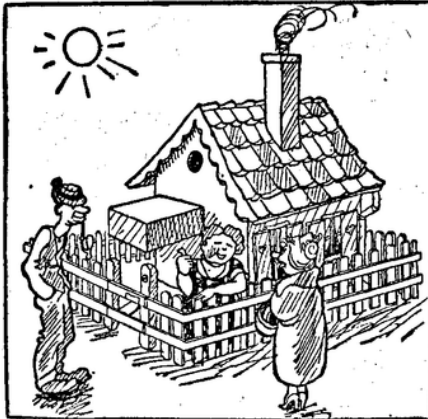
Cheops.

Lebensgeschichte einer Straße

Unlängst nahm ich in dem Büro meines Freundes, des Architekten, eine der Papierrollen in die Hand, die darin lagen, wie die Aktenbündel bei den Rechtsanwälten, und entfaltete sie. Nun, ja es waren jene kahlen geometrischen Zeichnungen, die ein Haus, einen Häuserblock, eine Wohnung für den Kenner darstellen.

„Was ist das?“ fragte ich. — „Es ist ein Straßenplan. Eine neue Straße. Ein Entwurf für die Deutsche Bauausstellung in Berlin.“ — „Mein Gott,“ sagte ich, „wie nüchtern, wie tot.“ — Mein Freund sah verwundert auf. O die fürchterlichen Laien ohne Phantasie. Weißt du denn nicht, daß die Straße lebt? Daß diese Steine mit den Menschen altern und sterben? Daß Straßen ihre Schicksale haben und Schicksale sind? Ich wollte ich könnte die lehrreiche Lebensgeschichte einer Straße in der großen Bauausstellung zeigen. Aber auch so wird man viel aus dem Lebens-

lauf einer Straße zu sehen bekommen. Ich will dir mal eine kleine, etwas gefühlvolle Vorlesung halten. — Jedem passiert das einmal, daß er durch einen Zufall in den Stadtteil kommt, in dem er einst geboren wurde. Da geht er plötzlich durch die Straßen, die er jahrelang nicht gesehen hat, und ganz langsam arbeitet sich in ihm die Erinnerung frei. Diese Ecke und jener Laden und der bestimmte Baum neben der Laterne —



Die Kleinst-Wohnung. „Manu, was ist denn das für ein Kasten an Ihrem Häuschen?“ „Dett is een Mobell für die Deutsche Bauausstellung in Berlin: Schlafräum in Kleinst-Wohnung mit Belinaustreckanbau für Männer über 1,65 Meter.“



das hatte alles einmal eine besondere Bedeutung. Welche war es nur? Mühsam tasten die Gedanken rückwärts in die Zeit. — Der Mann steht vor dem Vorgartengitter eines Hauses und reibt sich das Kinn. An dem Kinn ist ein Bart. Auf der Nase sitzt eine Brille. Das war damals alles nicht, früher, als diese Häuser hoch schienen wie Wolkenkratzer und die Straße unendlich lang. Damals schien sie von einer Ewigkeit in die andere zu laufen. Dort, wo sie zu Ende war, hatte eine fremde Welt begonnen, eine ferne Welt, mit anderen Milchläden, anderen Grünkramgeschäften und anderen Portiers. Das war für das Kind beinahe Ausland gewesen.

Groß und etwas verlegen sieht der Mann durch die Brille auf die Straße. Sind das die Häuser, die einst Paläste schienen? Hier ist der Stuck abgefallen, da sitzen die Balkons farblos und klein wie leere Gebisse in den Gesichtern der Fassaden. Die Vorgärten sind heute auch keine Gärten mehr, es sind mickrige, kleine Diercke, die kümmerlich ein paar Sträucher hegen...

Die Straße ist auch alt geworden. Vor fünfzig Jahren hatte sie noch gar nicht existiert. Da waren ein paar Bäume und Heidegrund hier gewesen. Dann fielen die Bäume. Jemandem tollkühner

Spekulant baute mitten in die vorgezeichnete Fluchtlinie ein Haus. Es stand einsam in der Gegend. Die Winde umbliesen es von vier Seiten. Nebenam war im Sommer ein Zirkus. Unten im Haus war eine Destille. Einige Zeit später wuchs ganz oben, am anderen Ende, ein Kolonialwarenhändler. So wurde allmählich die Straße geboren. Aus der Straße wurde ein Viertel, weit draußen am Rande der Stadt. Es kamen die Post und die Schule, die Bankfiliale und die Kirche. Und das Polizeirevier.

Dann verschlang die Stadt das Viertel. Es lag mitten in ihr. Und die Elektrischen fuhren hindurch und waren noch lange nicht an ihrer Endhaltestelle. — Aber die Straße hielt zusammen. Man wußte, wer geboren wurde. Und wenn die schwarzen Wagen kamen und die Särge hinausgetragen wurden, wußte man, wer darin lag.

Die Straße ersetzte die Heimat. Je weiter die Welt wurde, je enger wurde der Lokalpatriotismus. Für die Kinder gab es den Patriotismus der eigenen Straße. Die Schlacht wurde den Jungen aus der Nebenstraße geliefert. — Viele Jungen aus der Nebenstraße sind tot. Auch viele Jungen aus der eigenen Straße. Manche sind Minister, manche sitzen im Gefängnis, viele liegen zwischen Bagdad und Calais, unbekannt wo. — Die

alte Straße sieht den zufälligen Heimkehrer mit trübren Augen an. Sie kann sich nicht mehr auf jung schminken. Auch wenn sie hier und da frischen Puz aufgelegt hat.

Und vor allem: es gehen so viele fremde Menschen die Straße einher, kommen aus ihren Häusern, gehen hinein. Plötzlich merkt man, daß eine ganz andere Bevölkerungsschicht die Straße erobert hat. Sie ist vorgestoßen aus einem schlechteren Viertel in ein besseres und hat hier Zwischenstation gemacht. Es sind Menschen, die der alten Straße fremd sind. Von damals ist kein Gesicht mehr zu erpähnen. Aber halt, das war vorzeitig bemerkt. Mit einem Male geht die Tür des Milchladens gegenüber auf und ein alter Mann schleppt große Blechkannen heraus. Bevor er aber die Straße hinabgeht, spuckt er mit einem merkwürdigen Krächzen gegen einen Baum am Fahrdamm. Und die Klappe der Erinnerung fällt herunter und meldet: also der alte Siebert spuckt noch immer. Und der Gedanke ist noch nicht verblaßt, da taucht aus dem Hauseingang nebenan jener Gelbbriefträger auf, der vor dreißig Jahren dich nicht gekannt hat, weil er nicht zu dir gekommen war. Er ahnt nicht, als er vorbeigeht, welche Traumfigur er war. U b u.

Das gepanzerte Haus

Ein gewisser Herr Meyer, den schon die erlesensten Einbrecher heimgesucht hatten, ließ endlich eine Villa bauen, die vor Sicherheit strohte. Es wurde ein Sperrfort von bedrohlichem Aussehen.

Als Herr Meyer eine Nacht darin geschlafen hatte, tauchten ihm Zweifel auf, ob auch die Türen dem raffiniertesten Werkzeug standhalten würden. Deshalb gab Herr Meyer in der „Schwarzen Hand“, dem Organ der Verbrecherwelt, dieses Inserat auf:

„Veranlaßt durch trübe Erfahrungen habe ich jetzt eine Villa bezogen, die sämtliche Sicherungen der Neuzeit vereinigt. Es dürfte nach Ansicht bewährter Sachleute keinem Einbrecher gelingen, mein Haus zu betreten. Wer es trotzdem fertig bekommt, der darf die 10 000 Mk. behalten, die in meiner rechten Schreibschilde liegen. Nur ersuche ich, mir die Art und Weise mitzuteilen, wie es gelungen ist, bei mir einzubrechen.“

Eine Woche später meldete sich ein eleganter Herr, legitiimierte sich als Architekt der Deutschen Bauausstellung Berlin 1931 und bat, die sehenswerte Villa beaugenscheinigen zu dürfen, um Anregungen für die Abteilung „Gesichertes Haus“ zu bekommen.

Im Entree stellte der Herr eine pralle Aktentasche ab. Dann ging Herr Meyer mit ihm die Treppe hinauf, öffnete die schauderhaft gepanzerte Tür seines Arbeitszimmers und führte dem Gast alle Schikanen vor. Plötzlich roch es sengerig. Herr Meyer, der

eine gute Nase hatte, nahm es wahr. Im selben Augenblick wurde sein nachdenkliches Schnupfern von dem Mädchen unterbrochen, das gellend „Feuer“ rief. — Der fremde Herr fiel infolge des fähren Zeichens in Ohnmacht. Herr Meyer stiefelte rigoros über ihn hinweg und drang nach unten, wo die Aktentasche des Besuchers in Flammen stand.

Der Brand war bald gelöscht. Und es war Herrn Meyers erster Gedanke, den Gast zur Befinnung zu bringen, um ihm die heftigsten Vorwürfe zu machen. Doch als Herr Meyer in sein Arbeitszimmer zurückkehrte, stellte er dreierlei fest: Der Gast war verschwunden, das Pult erbrochen und die 10 000 Mk. gestohlen.

Wenige Tage darauf ward Herrn Meyer dieser Brief zugestellt: „Wetter Herr Meyer! Ich habe von Ihrer freundlichen Erlaubnis Gebrauch gemacht und teile Ihnen kunnstgemäß meinen Erld mit. Ich kopfte alte Lumpen in meine Aktentasche, begoß sie mit Benzin und zündete sie unbemerkt an. Als Sie das Zimmer verließen, öffnete ich rasch das Pult und sprang mit dem Gelde aus dem Fenster, nicht ohne zuvor das Gitter durchzuschlagen. Ihrem Portier sagte ich, ich alarmiere bloß die Feuerweh. Ich bin gar kein Architekt der Bauausstellung, trotzdem hatte ich Ihre Anfrage für würdig, die Abteilung „Das gesicherte Heim“ zu zieren. Nur — wie schützt man Sie gegen Eitelkeit? Besten Dank!

Todeskampf der Freiheit

XIII.

Jedes Jahr bringt das treue Gedenden der Ueberlebenden, derer, die die Revanche vorbereiten, Blumen auf den Hügel des Derbannens, bei dem die Liebe seiner Heimat Wache hält . . .

Stovanni Amendola vertrat in dem Kampfe des Antifaschismus nicht das Interesse einer besiegten Partei, nicht den Kampf einer Klasse, aber die Revolte des Gewissens und der Menschenwürde. Er war ein typischer Vertreter jener kleinen Schicht neapolitanischen Bürgertums, die durch umfassende Bildung und vornehme Sinnesart ihrer Stadt zur Ehre gereicht. Als junger Mensch hatte er Philosophie studiert. Nachdem er dann zum Journalismus und zur Politik übergegangen, Abgeordneter und Minister geworden war, bewahrte er seinem Leben den Stempel großen Ernstes, großer Strenge und Einfachheit. Bei ihm war alles ernst und gründlich. Er handelte nie aus dem Stegreif, immer nur auf Grund reifer Ueberlegung.

Zu einem Gegner des Faschismus war er zunächst durch die Abneigung geworden, die ihm die Pöbelhaftigkeit und der Scharlatanismus Mussolinis einflößte; ehe er seine Politik verurteilte, hatte er den Menschen verabscheut, weil er in ihm die Verneinung jeder menschlichen Würde sah. Jedesmal, wenn ich ihn in Mailand oder Rom traf, stellte mir Amendola dieselben Fragen:

„Sie haben ihn doch so gründlich gekannt, glauben Sie, daß diese Sucht nach Schaustellung, nach Paraden, Federn, Orden und Uniformen bei ihm etwas Natürliches ist?“

Und man fühlte sehr gut, daß Amendola als Mensch viel mehr denn als Politiker abgestoßen und angeekelt war. In bezug auf das faschistische Abenteuer hegte er keinerlei Illusion. Er sah darin nicht das Abenteuer eines Individuums, nicht einmal das einer Generation, sondern ein Stück Geschichte einer Gesellschaft.

Bei seiner tiefen Bildung und großen Belesenheit wußte er sehr wohl, wie sehr bei diesem Rückfall ins Mittelalter die Ueberlieferung, die Unwissenheit, die Ueberbleibsel aus der Zeit der spanischen Herrschaft sich auswirken würden. Sein aristokratischer Instinkt war durch den Kampf gemähigt worden. Er hatte Sympathie für die Arbeiter, hatte sie schätzen gelernt, seit er die Feigheit und den Egoismus der herrschenden Klassen gesehen hatte.

Als Führer der parlamentarischen Sezession hat Amendola nicht die erforderlichen strategischen Eigenschaften gezeigt und hat nicht immer aus dem Kampf so viel gewonnen wie sich gewinnen ließ. Aber er strebte nicht nach kleinen Erfolgen, auch nicht nach augenblicklichen Vorteilen.

„Sehen Sie,“ sagte er mir einmal in einem Hotelzimmer in Mailand, „was würden wir tun, wenn uns morgen der Sieg zufiele? Wir müssen erst die Menschen dazu formen, und dazu gehört Zeit.“

Gegenüber einem Gegner, der nach Minuten und gar nach Sekunden zählte, rechnete Amendola mit Jahrzehnten . . .

Um die Mitte des Jahres 1925 ergriffen Mussolini und der Faschismus die Offensive gegen den Freimaurerorden. Als Mussolini noch Sozialist war, hatte er sich gegen die Logen gewandt, in denen er ein gefährliches Milieu der Gegenrevolution und des Patriotismus sah. Auf dem Parteitag des Jahres 1914 hatte er eine Tagesordnung durchgesetzt, die die Zugehörigkeit zum Freimaurerorden als unvereinbar mit der Mitgliedschaft der sozialistischen Partei erklärte. Als er dann mit dem Klassenkampf gebrochen hatte und Berufspatriot geworden war, hatte er sich sehr ausgiebig der Kassen der Freimaurer bedient. Da er sich jetzt dem Freimaurerorden als Gegner der Diktatur gegenüber sah, ging er zum offenen Angriff über.

Diese neue Phase der Politik Mussolinis wurde durch ein neues Blutbad gekennzeichnet, das in der Nacht zum 3. Oktober 1925 in Florenz stattfand.

Das lokale Faschistenblatt hatte soeben die nachstehende Aufforderung gedruckt:

„Der Freimaurerorden muß vernichtet werden, und die Freimaurer dürfen kein Bürgerrecht mehr in Italien haben. Um dieses Ziel zu erreichen, ist jedes Mittel recht, vom Knüppel bis zum Revolver.“

Auf diese Worte folgten die Taten.

Unter den Faschisten waren die Renegaten des Ordens ziemlich zahlreich, und diese zeigten sich besonders dienstfertig, gaben die Adressen ihrer früheren Gefährten, organisierten die Spionage.

Ohne irgendein Mandat der Behörden drangen die faschistischen Banden in die Wohnungen derer, die im Verdacht standen, dem Freimaurerorden anzugehören, nahmen gründliche Hausdurchungen vor,

stellten Verhöre an und forderten vielfach unter Anwendung von Gewalt Widerrufserklärungen und ähnliche moralische Demütigungen.

Bei einer derartigen Hausdurchung im Hause eines alten Herrn in Florenz wurde ein Faschist getötet. Der Totschläger, ein gewisser Recciolini, wurde, obwohl er offenbar in Notwehr gehandelt hatte, gelyncht und seine Leiche durch die Straßen von Florenz geschleift und dann als Siegestrophäe ausgestellt. Dreizehn Kanzleien von Rechtsanwälten und Notaren wurden geplündert und in Brand gesetzt, weiter eine Klinik, die Privatwohnungen der sozialistischen Abgeordneten Targetti und Balbesi und vieler anderer Bürger. Die Briganten im Schwarzhemd ergossen sich über die ganze Stadt, schlugen die Bürger nieder, die vor ihren Wimpeln nicht den Hut zogen, raubten die Läden aus, plünderten die Wohnungen der Antifaschisten und zwangen alle, die Landesfahne auszuhängen. Als die Nacht herabsank, wurden große Feuer aus den Möbeln und Büchern der geplünderten Wohnungen angezündet. Trunken von Wein und Haß tanzten die Milizleute um diese Scheiterhaufen unter Hochrufen auf Mussolini und Dumini, auf das Regierungsoberhaupt und den Mörder Matteottis.

Diese Orgie entfesselter Wildheit konnte sich mit der bloßen Verwüstung nicht genug tun. Sie schrie nach Blut und Mord.

Eine halbe Stunde vor Mitternacht erschien eine faschistische Bande vor dem Hause des sozialistischen Abgeordneten Gaetano Pilati, der im Kriege einen Arm verloren hatte. Lautlos und leise kam sie angeschlichen. Durch eine Leiter gelangten die Faschisten auf einen Balkon. Die Scheiben wurden eingedrückt. Pilati lag im Bett und schlief. Er hatte eben die Zeit, sich aufzurichten, als ihn mehrere Revolvergeschüsse trafen. Die Täter schlichen sich fort, wie sie gekommen waren, ohne ein Wort zu sprechen, nachdem sie ihre Waffen noch auf die Frau und die Kinder des Abgeordneten gerichtet hatten, um sie zu ängstigen.

Gaetano Pilati starb nach dreitägigem Leiden. Seine letzten Worte waren: „Der Krieg hat mich verstümmelt, die Faschisten haben mich gemordet.“

Die Mörder, die erkannt worden waren, wurden verhaftet, dann aber freigesprochen. Pilatis Frau und sein Kind haben nach Argentinien flüchten müssen, um weiteren Verfolgungen zu entgehen.

Das war nicht die einzige feige Mordtat jener Nacht. Ein anderer faschistischer Haufe hatte vorher die Wohnung des Rechtsanwalts Console, des Korrespondenten des „Avanti“, umzingelt.

Console war seit kurzem aus dem Gefängnis entlassen worden. Er saß gerade bei Tisch mit seiner Frau und seinen beiden Kindern. Als Familienmensch, der mit grenzenloser Liebe an den Seinen hing, hatte er mir öfter gesagt:

„Ich frage mich manchmal, ob wir, die wir Kinder haben, nicht solchen Kämpfen fernbleiben sollen, bei denen wir jeden Tag riskieren, ermordet zu werden.“

Es war, als ob er ein Dorgefühl seines nahen Endes gehabt hätte. Er war einmal in Mailand mein Gast gewesen, als wir politisch gerade hohe See hatten; damals hatte er beinahe gemeint, als er von meiner Wohnung aus das Gebrüll der Faschisten hörte und meine Kinder sah, die in ständiger Gefahr leben mußten.

„Siehst du,“ sagte er damals, „so etwas ist unerträglich. Daß man sterben muß, ist gar nichts, aber wenigstens vor den Augen der Kinder sollte man uns nicht umbringen. Und doch . . .“

Und doch wurde Gustavo Console am Abend des 3. Oktober 1925 vor den Augen seiner Frau und seiner Kinder umgebracht. Er war ein junger Mann, klug, gebildet, dem der Weg großer beruflicher Erfolge offenstand. Und man hat ihn niedergeschossen wie einen Hund.

Vergebens hat seine unglückselige Frau vor den Erbarmungslosen auf den Knien gelegen, vergebens haben die armen Kinder um Gnade gebettelt für ihren Vater! Die Faschisten hatten Durst nach Blut und waren entschlossen, eine Witwe und zwei kleine Waisen zurückzulassen. Und so brach Console zusammen, zu Tode getroffen, neben dem Tisch, auf dem noch das Abendbrot stand . . .

Vor den Augen dieser Frau, wie vor denen von Pilatis Witwe und ihres Sohnes Bruno, der die Wege seines Vaters geht, wird immer und allezeit dieses Bild des Grauens und des Schreckens stehen, unauslöschlich.

Das Bild des faschistischen Italiens . . .

Zum 50. Geburtstag der elektrischen Straßenbahn Am 16. Mai (1881-1931)

Wie vielfach in historischen Angelegenheiten, haben sich auch beim 50. „Straßenbahn-Geburtstag“ da und dort Irrtümer eingeschlichen, die zu beseitigen unsere erste Aufgabe sei. Tageszeitungen berichteten kürzlich, daß die Straßenbahn am 15. April ein halbes Jahrhundert alt geworden sei; wer aber in Archiven und Büchereien nachblättert, findet Bücher und Broschüren aus dem Jahre 1929 mit der Aufschrift: „50 Jahre elektrische Bahnen“. In älteren Zeitschriften wiederum kann man lesen, die erste Straßenbahn der Welt sei nicht in Deutschland, sondern in England gefahren.

Zuerst müssen wir elektrische Bahnen — das sind Lokomotiven, die durch Stromzufuhr sich bewegen — auseinanderhalten von Straßenbahnen, deren 50. Jubiläumsjahr jetzt ist, und zwar am

16. Mai, denn nach Mitteilungen des Siemens-Archivs wurde an diesem Tage des Jahres 1881 die erste elektrische Straßenbahn der Welt Berlin—Großlichterfelde „unter Beteiligung der Behörden und Fachmänner zum regelmäßigen Verkehr eröffnet“. Ein völlig neues Verkehrsmittel war damit entstanden, das die Augen der Welt auf sich lenkte. Technisch bemerkenswert ist, daß die Stromabnahme durch die Räder des Fahrzeuges geschah. Der Betriebsstrom hatte damals nur 180 Volt Spannung, gegen 500 bis 600 von heute. Die Fahrgeschwindigkeit der ersten elektrischen Straßenbahn betrug 35 bis 40 Kilometer, das Fahrgehalt 5 Pf., das aber bald auf 10 Pf. erhöht werden mußte, „weil ein Teil der Bevölkerung nur aus Neugierde oder wissenschaftlichem Interesse die Bahn benutzt hatte, was jedoch bald nachließ“.

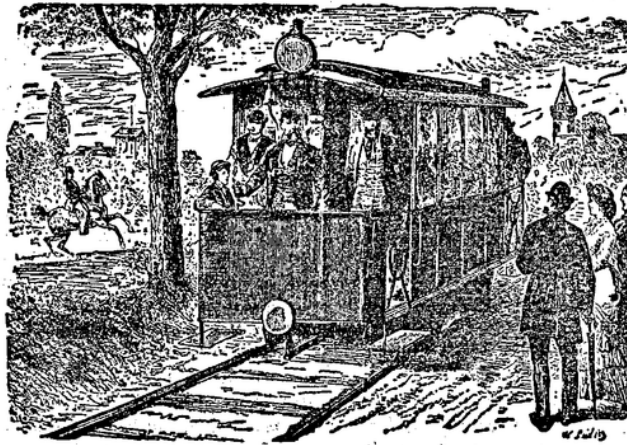
Die Versuche, den elektrischen Strom zur Beförderung von Personen oder Lasten nutzbar zu machen, liegen schon verhältnismäßig weit zurück. So wurde im Jahre 1835 auf der Ausstellung in Springfield, Massachusetts und später in Boston eine von Thomas Davenport gebaute elektrische Lokomotive gezeigt. Jacobi fuhr 1838 auf einem elektrisch angetriebenen Boot auf der Newa und in demselben Jahre baute der Schotte Robert Davidson eine elektrische Lokomotive, die sogar auf der Strecke Edinburgh—Glasgow im Betrieb gewesen ist. Wohlgemerkt, das alles waren Lokomotiven, keine Straßenbahnen! Alle diese Versuche konnten zu keinem wirklichen Erfolge führen, da sie zur Erzeugung des elektrischen Stromes galvanische Elemente benutzten. Es blieb bei Versuchen von nur entwicklungsgehistorischer Bedeutung; die Frage elektrischer Bahnen blieb jahrzehntelang nur eine technische Spielerei. Werner Siemens, der geniale, deutsche Erfinder (geb. 1816, gest. 1892), der eigentliche Schöpfer der elektrischen Straßenbahn, sagte noch 1847: „Wenn ich einmal Muße und Geld habe, will ich mir eine elektromagnetische Droschke bauen!“ Den Gedanken einer elektrischen Bahn durch die Straßen Berlins erörterte der Erfinder zum ersten Male auf der Pariser Weltausstellung (1867).

Die erste Bahn (mit elektrischer Lokomotive), von Siemens erfunden und konstruiert, fuhr am 31. Mai 1879 als Rundbahn auf der Berliner Verkehrsausstellung desselben Jahres. Die Bahn war Ausstellungsgegenstand, bis 30. September 1879 in Betrieb; sie hat über 80 000 Ausstellungsgäste befördert. In der „Vossischen Zeitung“ ist sie am 31. Mai 1879 abgebildet worden, heute hat sie einen Ehrenplatz im Deutschen Museum zu München.

Die erste Probefahrt der elektrischen Straßenbahn fand am 2. Mai 1881 statt. Siemens schrieb an seinen Bruder Karl in Petersburg, „daß die Sache imponierend war und großes Aufsehen erregte“. Die erste Strecke für die Straßenbahn war 2½ Kilometer lang. Im Februar 1880 schon hatte der Berliner Magistrat gesagt, „daß er einer Genehmigung zum Bau elektrischer Hochbahnen durch die Straßen Berlins nicht abgeneigt sei“. Werner Siemens arbeitete zuerst eifrig an den Hochbauplänen, die fallen mußten an den Einsprüchen der damaligen Bürger Berlins.

Die Anlagekosten der ersten Straßenbahn, die zwölfmal im Tage auf der Strecke hin- und zurückfuhr, betrug 65 000 Mk. In den Monaten Juli, August und September 1881 — also im ersten

Straßenbahnjahr — wurden schon 12 310 Personen befördert. Ganz glatt ging zuerst natürlich nicht alles. Störungen kamen an den Wegeübergängen vor; wenn nämlich Pferde mit ihren eisenschlagenen Hufen gleichzeitig beide Fahrchienen (die den Strom zuführten), berührten, wurden sie vom Strom verlegt oder gar getötet. Siemens schuf Abhilfe durch Isolierung der in den Wegeübergängen liegenden Schienenstücken. Von 1890 ab kam dann die Erfindung des Bügelstromabnehmers, der den Strom aus dem oberirdischen Draht holte. Die Lichterfelder Schulknaben benutzten in der ersten Zeit die Straßenbahnanlage zu ihren naturwissenschaftlichen Forschungen. Kleine und große Kinder stellten durch Metalldrähte Kurzschlüsse zwischen den Schienen dar. Ein neuzeitlicher Prometheus zündete sich im entstehenden Funken ein Strohsfeuer an und trug es im Triumph davon. Die Folgen dieser Kurzschlüsse waren natürlich Betriebsstörungen. In den ersten Wochen fielen etwa 4 Proz. der Fahrten aus, was „keineswegs zu angenehmen Bemerkungen der Passagiere Anlaß gab“. Wenn es dann in einem Bericht über den Wagenführer heißt, „daß er so gut wie gar nicht verstehe, durch einigermaßen freundliche Worte des Bedauerns und der Entschuldigung den Passagieren über ihre unangenehme Lage hinwegzuhelfen“, so verlangte man recht viel von dem guten Mann jener Tage. 1852 hat Siemens auf Bestellung in einem holländischen Badeort eine Straßenbahn



Probefahrt der ersten elektrischen Eisenbahn in Berlin-Lichterfelde am 16. Mai 1881

errichtet, die aber Ende des gleichen Jahres einging, „weil sie den Unternehmern nicht den erhofften Gewinn brachte“. Am 1. Mai 1882 wurde dann auf der Versuchsstrecke Westend—Spandauer Bock-Charlottenburg ein regelmäßiger Personenverkehr durch die elektrische Straßenbahn eröffnet. Diese damals so neuzeitlichen Bahnen fanden größte Beachtung in der ganzen Welt und bald (1883) bekam auch Wien die erste elektrische Bahn, die sogenannte „Praterbahn“, von der berichtet wird, daß sie schon am ersten Sonntag ihres Bestehens an die 6400 Personen beförderte, eine für die damaligen Verhältnisse sehr hohe Zahl. Sie beförderte dann im Herbst 1883, innerhalb der zwei Monate ihres Bestehens, 269 000 Fahrgäste. Bald darauf führte man die Straßenbahn in Wien allgemein ein; sie erfreute sich allergrößten Zuspruchs.

Durch die elektrische Straßenbahn sank die bis dahin überall beliebte Pferdebahn in die Rumpelkammer der Verkehrsmittel. 1794 wurde der erste öffentliche Berliner Droschkenbetrieb mangels Nachfrage schon wenige Monate nach der Eröffnung wieder völlig eingestellt. Nach 20 Jahren erst hatte der Pferdehändler Mortier den Mut, 32 Droschken für je zwei Personen in Berlin in Verkehr zu nehmen; es waren sogenannte „Warschauer Droschken“, die Friedrich Wilhelm III. „mit Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Berliner Einwohner“ genehmigt hatte. Als allererstes Verkehrsmittel kannte Berlin — die Sänften, die Ende des 17. Jahrhunderts aufkamen und sich ein volles Jahrhundert halten konnten. Ab 1825 vermietete der Hofagent Kremser die nach ihm benannten Fuhrwerke, „die die Luftfahrten des Publikums besorgten“.

Paris und London erhält 1828/29 die ersten Omnibusse, ab 1846 bekommt Berlin den Pferdeomnibus, zuerst auf fünf Linien. Die erste Pferdeomnibusbahn erscheint am 28. August 1865. Der letzte Berliner Pferdeomnibus fuhr noch am 25. August 1923! Seit 1905 gibt es regelrechte Autobusse zur Personenbeförderung in den Städten. Die Straßenbahn, einst Trambahn oder Tramway genannt, lebt weiter. — Reichsbahnrat Dr. Rem y sagte kürzlich, „die Straßenbahn arbeitet auch heute noch am billigsten und rentabelsten“. In Berlin befördern 20 000 Kraftwagen im Tag durchweg 40 000 Menschen, die Straßenbahn besorgt das in 1 bis 1½ Stunden, die Schnellbahn in einer Stunde. Das ist auch eine wichtige Feststellung zum 50. Geburtstag der elektrischen Straßenbahn.

W. Heiman, Weimar.

BVG. fordert 10 Prozent Lohnabbau

Die Direktion der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft hat in der letzten Verhandlung, die mit dem Gesamt-Verband, dem Deutschen Metallarbeiterverband und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer geführt wurde, ihre Forderung auf 10 prozentige Senkung der Löhne nicht aufgegeben. Das von den Tarifparteien schon von vornherein unterbreitete Gegenangebot auf Verkürzung der Arbeitszeit auf 44 Stunden hat die Direktion als für die Gesellschaft undiskutabel abgelehnt. Gleichzeitig hat sie noch während des Laufs der Verhandlungen den gesetzlichen Schlichtungsausschuß in Tätigkeit gesetzt.

Auf Grund des Abkommens auf Verlängerung des bisherigen Tarifs bis zum 15. Mai 1931 wurde für alle Beschäftigten in den technischen Betrieben und Abteilungen der BVG., in denen etwa 6000 Arbeiter oder fast $\frac{1}{2}$ der Belegschaft beschäftigt sind, die Arbeitszeit auf 44 Stunden gesenkt, um Entlassungen wegen der großen Zurückhaltung von technischen Arbeiten, insbesondere von Reparaturen, zu vermeiden. Damit hatte die Direktion der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft den einzig richtigen Weg beschritten, der auch vom Gesamt-Verband, gemeinsam mit der Stadtgemeinde Berlin und den Direktionen der Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke, sowie verschiedener anderer städt. Gesellschaften durchgeführt wurde, nicht den Stundenlohn abzubauen, sondern die Arbeitszeit zu verringern. Nachdem also nunmehr für alle städtischen Arbeiter und einschließlich $\frac{1}{2}$ der Belegschaft der BVG. der Weg der Arbeitszeitverkürzung beschritten ist, mehr als 3000 Arbeitskräfte etwa zur Hälfte vor Entlassung geschützt, zur anderen Hälfte durch Neueinstellung dem Heer der Arbeitslosen entzogen wurden, lehnt die Direktion der BVG. für den Rest der Belegschaft die Arbeitszeitverkürzung ab und verhindert dadurch bewußt, daß noch etwa 1000 Arbeitslose in Lohn und Brot gebracht werden.

Die Direktion geht mit ihrer Forderung aber noch erheblich weiter. Sie fordert nämlich für die gesamten Arbeitnehmer eine Verkürzung der Löhne um 10 Proz., so daß also für die 6000 Arbeiter, die schon aus der Arbeitszeitverkürzung eine Einbuße von etwa 8 Proz. erlitten haben, insgesamt eine Lohnreduzierung von 18 Proz. gefordert wird. Zur Begründung ihrer Lohnabbauforderungen bezieht sich die Direktion insbesondere auf das von Professor Giese über die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft erstattete Gutachten. Darin wird behauptet, daß die Löhne der Verkehrsarbeiter im Mittel der vier vorhandenen Arbeitnehmergruppen 66,5 Proz., auch unter Berücksichtigung der Teuerung, (d. h. gegenüber dem Index) höher sind, als vor dem Kriege. In mehreren Kapiteln des Gutachtens wird betont, daß die Löhne der Arbeiter der BVG., gemessen an den Vorkriegslöhnen im Verhältnis zum Index, zu hoch seien. Ganz merkwürdigerweise ist in dem gesamten Gutachten über die Bezüge der höheren leitenden Beamten kein Wort zu finden.

Der „Berliner Börsen-Courier“ in seiner Ausgabe vom 8. Februar 1931 und die „Berliner Börsen-Zeitung“ vom 25. April 1931 nehmen in reichlichem Maße Gelegenheit, auf Grund des Gutachtens des Prof. Giese über die zu hohen Löhne der Berliner Verkehrsarbeiter zu schreiben. Es muß aber der Öffentlichkeit einmal kurz dargelegt werden, welchen tatsächlichen Wert die aufgestellten Behauptungen in dem Gutachten sowohl wie die daraus entstandenen Angriffe der Berliner Börsenzeitungen haben.

In dem Gutachten wird der Stundenlohn der Arbeiter im Jahre 1914 gleich 100 gesetzt und nun errechnet, in welchem Verhältnis die jetzigen Bruttohöhen zu 100 im Jahre 1914 stehen. Z. B. behauptet Prof. Giese, daß der jetzige Lohn eines Handwerkers bei der BVG. sich so verhält, wie 168 zu 100 im Jahre 1914, oder im Realwert 66,5 Proz. höher ist, als vor dem Kriege bei einer Umrechnung über den Stand des Berliner Lebenshaltungsindezes.

Diese Berechnungen in dem Gutachten ergeben ein völlig falsches Bild von den tatsächlichen Verhältnissen, und zwar ist außer acht gelassen worden, daß vor dem Kriege verschiedene Prämien und eine feste Weihnachtsgratifikation gezahlt worden ist, die ja schließlich zum Einkommen gehört, daß fernerhin früher die wöchentliche Arbeitszeit mehr als 60 Stunden betrug und schließlich sind bei den jetzigen Löhnen Frauen- und Kinderzulagen mit berechnet worden, die es vor dem Kriege nicht gab. Daraus ergeben sich schon sehr erhebliche Differenzen. Für den Arbeiter ist aber entscheidend, was er bei der Lohnzahlung vor dem Kriege und bei der Lohnzahlung heute tatsächlich für seine geleistete Arbeit bekommt. Es muß also auch die sehr verschiedene Höhe der vom Lohn zu machenden Abzüge an Steuern, Krankenkasse, Invalidenbeiträge, einst und jetzt und dazu die neuerlichen Abzüge wie Er-

werbslosenbeitrag, Bürgersteuer usw. ebenfalls berücksichtigt werden. Stellt man dem tatsächlich im Jahre 1914 auf Grund der längeren Arbeitszeit und unter Berücksichtigung der viel geringeren Abzüge erhaltenen Lohn den jetzigen Lohn gegenüber, so ergibt sich, daß der Reallohn eines Handwerkers bei der Straßenbahn, nicht wie vom Prof. Giese errechnet und von der Börzenzeitung der staunenden Mitwelt unterbreitet, sich verhält wie 168 zu 100, sondern bei 48stündiger Arbeitszeit wie 125 zu 100.

Beim Handwerker bei der U-Bahn behauptet Prof. Giese ein Verhältnis wie 161 zu 100, während es in Wirklichkeit beträgt 124 zu 100.

Beim Schaffner der Straßenbahn behauptet Prof. Giese ein Verhältnis wie 169 zu 100, während es in Wirklichkeit ist wie 115,6 zu 100 im Anfang und wie 129 zu 100 nach fünfjähriger Tätigkeit.

Beim Schaffner der U-Bahn behauptet Prof. Giese ein Verhältnis wie 134 zu 100, während es in Wirklichkeit wie 99 zu 100 im Anfang oder 113 zu 100 nach fünfjähriger Tätigkeit ist.

Es ergibt sich daraus, daß der Realwert der Löhne der Berliner Verkehrsarbeiter erheblich unter der Punktzahl des Berliner Lebenshaltungsindezes liegt.

Die Veröffentlichungen des „Berliner Börsen-Couriers“ und der „Berliner Börsen-Zeitung“ sowohl wie die Behauptungen der Direktion der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft müssen der Öffentlichkeit gegenüber auf das energischste zurückgewiesen werden.

Ferner muß auch der Öffentlichkeit einmal gesagt werden, in welchem Verhältnis die Leistungen des einzelnen Arbeitnehmers vor dem Kriege und jetzt stehen. Es wird darüber in dem gleichen Gutachten angegeben, daß auf je 1 Million gefahrene Plakilometer bei der Straßenbahn 1913: 2,40; 1930: 1,39; Omnibus 1913: 4,2; 1930: 2,3; U-Bahn 1913: 1,95; 1930: 1,29 Personen beschäftigt wurden.

Es wird also in dem Gutachten eine fast 100prozentige Steigerung der Leistungen des Personals zugegeben. Diese zahlenmäßige Steigerung der Leistungen des einzelnen Arbeiters kann aber erst richtig gewertet werden, wenn man diese 100prozentige Steigerung der Leistungen noch in Vergleich bringt mit den Verkehrsverhältnissen Berlins vor dem Kriege und jetzt.

Die Anforderungen, die insbesondere an das Verkehrspersonal, das schließlich in allererster Linie Leben und Gesundheit der zu befördernden Fahrgäste zu verantworten hat, gestellt werden, sind ganz enorme. Auf der einen Seite also Löhne, die unter dem Index liegen, auf der anderen Seite Steigerung der Leistungen um ein Vielfaches, das ist das wirkliche Ergebnis eines korrekten Vergleichs mit den Verhältnissen zu 1914.

In einem anderen Kapitel des Gutachtens wird eine Berechnung über den Wert des Fahrpreises vor dem Kriege und jetzt angestellt. Das Ergebnis dieser Berechnung dürfte für die Berliner Bevölkerung sicher ebenfalls sehr interessant sein.

In den oben zitierten Berliner Börsenzeitungen ist davon allerdings nichts geschrieben worden.

In diesem Kapitel des Gutachtens wird errechnet, daß der Wert des Fahrpreises auf den gefahrenen Personen-Kilometer bei der U-Bahn 1914 = 3,15 Pfennig betrug, im Jahre 1929 nur 1,64 Pfg. und jetzt 2,38 Pfg. In der dem Gutachten eingefügten Tabelle wird festgestellt, daß der Fahrpreis bei der Straßenbahn 10,5 Proz., beim Omnibus 10,5 Proz. höher ist als 1913 und daß bei der U-Bahn der Fahrpreis 24,5 Proz. niedriger ist als 1913. Prof. Giese sagt in seinem Gutachten dazu wörtlich: „Man fährt also noch heute nicht teurer auf der U-Bahn, als vor dem Kriege und unter Berücksichtigung der Indeziffer (135,5 im November 1930) kostet heute jeder gefahrene Personen-Kilometer auf der U-Bahn nur $\frac{1}{4}$ desjenigen der Vorkriegszeit“. Also der Berliner fährt heute umgerechnet über Index nach diesem Gutachten billiger als vor dem Kriege, trotzdem der Fahrgast vor dem Kriege 10 Pfg. und jetzt 25 und 30 Pfg. bezahlt.

Die Voraussetzungen für dieses Rechnungsergebnis können von hier aus nicht untersucht werden. Schließlich ist für die Berliner Bevölkerung und für den Fahrgast die Tatsache entscheidend, daß er vor dem Kriege 10 Pfg. und jetzt 25 Pfg. bezahlen muß.

Zu welchen ungläublichen Ergebnissen die verschiedenartigsten Berechnungen führen, mag noch an folgendem bewiesen werden:

Im Februar 1930 wurde bekanntlich auf sämtlichen Berliner Verkehrsmitteln der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft und der Berliner Stadt- und Ringbahn eine Erhöhung der Fahrpreise um 25 Proz. vorgenommen. Diese Erhöhung der Fahrpreise hätte, so sollte man annehmen, bei der Berechnung des Berliner Lebenshaltungsindezes eine Rolle spielen müssen. Dies ist nicht der Fall gewesen, und zwar ergibt sich dies aus folgendem:

Der Berechnung des Berliner Lebenshaltungsindezes ist für Ausgaben an Fahrgeld bei der Indezberechnung zugrunde gelegten sköppigen Normalfamilie ein monatlicher Betrag von 6 Mk. in Ansatz gebracht, bei den alten Fahrpreisen. Nach der Erhöhung der Fahrpreise auf sämtlichen Berliner Verkehrsmitteln um 25 Proz. ist bei der Berechnung des Indez eine Erhöhung der Ausgaben dieser Normalfamilie für Fahrgeld von 6 Mk. pro Monat auf 6,01 Mk., (also um einen Pfennig pro Monat) gestiegen. Eine 25prozentige Erhöhung der Fahrpreise auf allen Berliner Verkehrsmitteln hätte also eine Steigerung des gleichen Postens dieser sköppigen Normalfamilie um 1/600 im Gefolge. Dieses für den Laien völlig unbegreifliche Ergebnis amtlicher Indezberechnung entsteht dadurch, daß man in Abrechnung gebracht hat, den Prozentteil, um den der Anschaffungspreis sowohl wie die Unterhaltungskosten für Personenkraftwagen, vor allem die Kosten für Bereifung von Kraftwagen und Fahrrädern, zurückgegangen ist. Wie die Senkung der Automobilkosten imstande ist, eine 25prozentige Fahrpreiserhöhung für die gesamte Bevölkerung wieder aufzuheben, bleibt Geheimnis der berechnenden Behörden. Nach den Angaben der Reichsstatistik wurden auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadt Berlin im Jahre 1929 1 817 754 000 Fahrgäste befördert gegen etwa rund 500 000 beförderte Personen des Berliner Automobilverkehrs.

Eine solche Art der Errechnung der Indezzahlen über die Lebenshaltungskosten muß von der Arbeiterschaft auf das allerentschiedenste zurückgewiesen werden.

In dem Gutachten des Prof. Giese sind nun die Lohnwerte der Berliner Verkehrsarbeiter von vor dem Kriege und jetzt über diese Berliner Indezzahl in ein Verhältnis gebracht und damit soll der Öffentlichkeit bewiesen werden, daß die Löhne der Berliner Verkehrsarbeiter zu hoch sind.

Das einzige Ergebnis der umfangreichen Verhandlungen über die zukünftige Gestaltung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der BDC-Arbeiter ist nunmehr, daß die Direktion hartnäckig bei dem Standpunkt verbleibt, daß eine weitere Senkung der Löhne notwendig ist, um die finanziellen Schwierigkeiten, unter denen die BDC zu leiden hat, zu beheben. Auf dem Rücken der Arbeiter soll also als einziger Ausweg, den die Direktion eronnen hat, die Rentabilität des Unternehmens wieder hergestellt werden. Das ist die Weisheit, die bisher alle Unternehmer gepredigt haben. Was sagt aber Professor Giese als Gutachter?

„Ein Tarif (Fahrgeldtarif D. Red.), der die Öffentlichkeit nur einigermaßen befriedigt und gleichzeitig die gesamte Verzinsung und Tilgung der U-Bahn-Bauten aufbringt, ist zurzeit nicht möglich.“ — Und ferner: „Das gewaltige Verkehrsunternehmen der BDC wird von allen Seiten in einer Weise in Anspruch genommen, die als ungewöhnlich bezeichnet werden muß. Dem Personal sind Löhne und Pensionen gewährt worden, die weit über das übliche Maß hinausgehen. An die Bewog muß die BDC einen höheren Strompreis entrichten als sie von Dritten erhält. Die Stadt sucht auf das Unternehmen Lasten (wie die Baukosten der U-Bahn) abzuwälzen, die bisher als städtische Verpflichtungen betrachtet worden sind, und das Reich zieht aus dem so geschwächten Unternehmen Steuern heraus, die einzig in ihrer Art sind. Daß solchen Angriffen selbst das gesunde Unternehmen auf die Dauer nicht standhalten kann, liegt auf der Hand.“

Diesem Urteil des Gutachters gegenüber ist zu fragen: Wird der Arbeiter vielleicht weniger in Anspruch genommen? Zahlt der Arbeiter nicht einen höheren Preis für Strom als die BDC?

Zahlt der Arbeiter, gemessen an seinem Einkommen, nicht vielmehr Steuern als die BDC?

Verhalten sich die Löhne von 1914 und jetzt so wie der Fahrpreis bei der BDC, von einst und jetzt?

Die Arbeiterschaft der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft wird sich jedenfalls mit allen Mitteln gegen eine derartige Lohnpolitik der Direktion der BDC zu wehren wissen. G. S c h a u m.

Politische und wirtschaftliche Weberschau

Der Rationalsozialist Kollasch, der an der Ermordung der Reichsbannerkameraden Schneider und Graf in der Neujahrnacht in Berlin beteiligt war, ist gegen den Willen des Untersuchungsrichters auf freien Fuß gesetzt worden. Das Reichsbanner hat deshalb beim Preussischen Justizministerium Vorstellungen erhoben.

Der S. A.-Führer Braag der nationalsozialistischen Ortsgruppe Neu-Stettin wurde wegen Spionage zugunsten Polens verhaftet.

Die Umgestaltung der Berliner Elektrizitätswerke (Bewag) in einen gemischtwirtschaftlichen Betrieb hat die Stadtverordnetenversammlung am 8. Mai mit 104 gegen 100 Stimmen beschlossen. Der Magistrat hat ebenfalls zugestimmt.

Die Zahl der Arbeitslosen ist von 4 628 000 am 15. April auf 4 389 000 Ende April zurückgegangen. Ende April 1930 betrug die Zahl der Arbeitslosen 2 787 000.

1 250 000 000 Mark beträgt das Reichsdefizit für das Steuerjahr 1930/1931 nach einer Mitteilung des Reichsfinanzministeriums. 2 Milliarden Mark wurden dem gesamten Wirtschaftsleben durch Flucht ins Ausland infolge der Reichstagswahl vom 14. September 1930 nach Aussage des Finanzministers Dr. Dietrich entzogen.

Die Tagung des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Madrid hat die Forderung auf internationalen Stillstand, Revision der Reparationen und 40stündige Arbeitswoche erhoben.

Der amerikanische Staatspräsident Hoover hat sich auf dem 6. Kongreß der Internationalen Handelskammer am 4. Mai 1931 in Washington für eine Lösung des Problems der Landabristung ausgesprochen. Gegenwärtig werden 70 Proz. mehr an Geldern für Rüstungen ausgegeben als vor dem Weltkriege.

Aus den deutschen Gewerkschaften

Aufhebung des Nachtbrotverbots? Die ungeheuren sozialen und hygienischen Mißstände, die früher im Bäckereigewerbe herrschten, sind besseren Verhältnissen gewichen, dank der Kritik, die schon August Bebel in seiner Schrift: „Zur Lage der Arbeiter in den Bäckereien“ unerbittlich übte und dank der Arbeit des früheren Verbandes der Bäcker und Konditoren, des heutigen Verbandes der Nahrungsmittel- und Getränkearbeiter. Bahnbrechend haben hier auch die Konsumgenossenschaften gewirkt durch Errichtung muster-gültiger Bäckereien und schließlich auch das am 15. Januar 1915 erfolgte reichsgesetzliche Verbot der Nachtarbeit in Bäckereien. Diese letzte Errungenschaft ist nun wieder arg bedroht. Bei den Rationalisierungsbestrebungen und den Anstrengungen, aus der Wirtschaftskrise herauszukommen, ist das Unternehmernummerum auf die Idee verfallen, das Nachtbrotverbot wieder zu beseitigen. Insbesondere wird behauptet, daß in den Brotfabriken bei einem Dreifachwechsel eine billigere Herstellung und damit eine Preissenkung des Brotes eintreten würde. — Daß sich gegen solche sozialreaktionären Bestrebungen der Verband der Nahrungsmittel- und Getränkearbeiter wehrt, ist selbstverständlich. In einer Pressebesprechung, die der Verband in Berlin veranstaltete, wandte sich der Sachbearbeiter dieses Verbandes, Genosse Scharf, entschieden gegen die Bestrebungen, das Nachtbrotverbot wieder aufzuheben. Er wies nach, daß das Brot noch zu 92 Proz. in Kleinbetrieben hergestellt wird, deren Inhaber kein Interesse an der Nachtarbeit haben, weil sie zum allergrößten Teil selbst mitarbeiten müssen. Eine Durchbrechung des Nachtbrotverbots dergestalt, daß es für die Großbetriebe aufgehoben wird, zöge unweigerlich eine vollständige Aufhebung des Nachtbrotverbots nach sich mit all seinen schweren Gesundheitsgefahren für die Bäckerarbeiter. — Auch die Behauptung der Brotfabrikanten, daß bei Freigabe der Nachtarbeit der Brotpreis um 4 bis 7 Pf. gesenkt werden könne, wurde von dem Referenten widerlegt. Der Lohnanteil bei einem Brot beträgt 6 bis 7 Proz. Einschließlich Brennstoffverbrauch, Kraft, Reparaturen, Miete, Zinsen und Amortisation betragen im Durchschnitt die Gesamterstellungskosten 15,01 Proz. des Brotpreises. Bei einem Durchschnittsbrotpreis von 38,8 Pf. pro Kilo Brot, wie er vor der Erhöhung bestand, entfallen 5,84 Pf. auf Herstellungskosten. Daraus ergibt sich schon, daß die Behauptung der Brotfabrikanten falsch ist. Nach ihren Angaben soll durch das Nachtbrotverbot eine Verteuerung von durchschnittlich 5 Proz. eintreten. Diese Verteuerung könnte nur in den Unkostenfäßen liegen, die durch das Nachtbrotverbot beeinflusst werden sollen, und diese sind: angeblicher Mehrverbrauch an Kohlen, geringerer Mietanteil, weniger Zinsen und Amortisation für Öfen, Gebäude und Maschinen; Brennstoff, Miete, Zinsen und Amortisation machen im Durchschnitt 4,97 Proz. des Brotpreises aus, oder per Kilo Brot 1,93 Pf. Würden also durch Zulassung der Nachtarbeit diese Unkostenfäße um 5, ja selbst 10 Proz. herabgedrückt werden können, dann würde dies, gemessen am Gewicht des Berliner Brotes, auf 8 bzw.

Es ist die Funktion der Gewerkschaften, den Gesamtarbeiter auch bewußt und aktiv herzustellen. Diese Herstellung bewußter und aktiver Gesellschaft ist, wenn irgend etwas, Sozialisierung. Es ist die geschichtliche Mission der Gewerkschaften, die Arbeitskraft bewußt zu sozialisieren, von unten auf, auf demokratischem Wege.
Dr. Karl Renner.

4 Brote eine Ersparnis von 1 Pfennig ausmachen. Diese Ersparnis würde eine Mehrausgabe für Licht und höhere Löhne wieder aufheben. Zu diesem Erkenntnis kam auch der Sachverständige C. C. (Arbeitgeber) vor dem Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft (3. Unterausschuß, 9. Arbeitsgruppe, Handel), der dort ausführte: „Wenn die Bäcker aber die Nachtschicht als Nachtarbeit bezahlt haben wollten, würde der Gewinn wieder verlorengehen.“ Diese Ausführungen zeigen, daß weder die Kleinbäckereien noch die Konsumenten ein Interesse an der Freigabe der Nachtarbeit haben, daß aber soziale und Gesundheitsgefahren den Bäckerarbeitern drohen, die mitabzabwehren solidarische Pflicht aller Arbeitnehmer ist.

Aus unserer Bewegung

Füssen. In der gutbesuchten Generalversammlung am 25. April gab den Kassenbericht Kollege Leising. Als Sektionsleiter der Gemeindegewerkschaften berichtete er dann über die Lohnverhandlungen, die leider einen Lohnabbau von 5 Pf. pro Stunde in allen Lohnklassen und -stufen brachten. Der Antrag, Füssen in die Lohnklasse 1 zu heben, wurde abgelehnt, während Oberstdorf, Garmisch, Partenkirchen in Stufe 2 eingereiht wurden. Diese Mitteilungen erregten eine starke Diskussion. Kollege Urban berichtete dann über die Lohnverhandlungen der Staats- und Reichsarbeiter. Es folgten dann Berichte über die Sitzungen des ADGB, Ortsverein Füssen, die mit großer Interesse aufgenommen wurden. Zum Schluß erfuhr Kollege Urban die Mitglieder, den Lichtbildervortrag des ADGB. (Studienreise durch Nordamerika, Referent Wagner-München) vollständig zu besuchen.

München. (Die Betriebsräte zur RGO.) Wer vom Schicksal die Fähigkeit erhalten hat, dauernd die kommunistische Presse lesen zu können, muß unbestritten die Ueberzeugung haben, daß die RGO die „reformistischen“ Gewerkschaften längst abgelöst hat. Nach ihren immer neuesten Arbeiterkorrespondenzmeldungen „führt“ sie nämlich seit Jahren jeden ausgebrochenen Streik; zu ihr nur allein haben die Arbeiter noch Vertrauen und zu ihren Versammlungen kommen sie überhaupt nur noch betriebsweise. Unaufhaltsam ist ihr Vormarsch, so meldet sie jeden Tag und von jedem Betrieb. Und erst dann die Uebertritte! So viele Mitglieder haben die Gewerkschaften noch nie gehabt, als nach den Feststellungen der KPD. bereits Uebertritte erfolgten. Mit einem Wort: Ihre Stärke, ihr Vormarsch, ihr Kampfeswille und vor allem ihr Kampfsziel tragen alle Voraussetzungen in sich, daß am folgenden Tage die Erlösung kommen muß. Wie es außerhalb der kommunistischen Presse, also in der Welt der Arbeit, mit der Führung der RGO. aussieht, haben die nunmehr zu Ende gehenden Betriebsratswahlen mit aller Deutlichkeit aufgezeigt. Selbstverständlich hat hierbei die RGO. auch den Versuch unternommen, den Gesamt-Verband zu erobern. Ganz ist das allerdings nicht gelungen. Nach der kommunistischen „Neuen Zeitung“ vom 20. April ist dies nur auf den ungeheuren Fehler, den die Genossen im Jahre 1930 durch Nichtaufstellung eigener Listen gemacht haben, zurückzuführen. Warten wir also ruhig 1932 ab. Für dieses Jahr beanügen wir uns mit nachstehenden „Erfolgen“. Innerhalb des Organisationsbereiches der Ortsverwaltung München sind — mit Ausnahme der Abteilung Post und Telegraphie (deren Betriebsratswahlen seit Jahren einheitlich für das ganze Reich im Mai stattfanden) — bisher in 163 Betrieben die Wahlen durchgeführt worden. Und das Resultat: Die große führende RGO. war nur in einem einzigen Betriebe des privaten Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbes in der Lage eine eigene Liste aufzustellen. In allen übrigen Betrieben sind mit Ausnahme von vier Christen überall die Listen des Gesamt-Verbandes gewählt worden. Neben diesem einzigen Privatbetrieb hat die RGO. nur noch bei vier Abteilungen der städtischen Betriebe eine Liste aufstellen können und sieben Kandidaten durchgebracht. In den Reichs- und Staatsbehörden, mit über 4000 Arbeitnehmern war die „führende“ RGO. nicht einmal in der Lage, eine einzige Liste zustande zu bringen. Von den in 163 Betrieben bisher insgesamt gewählten 480 Betriebsvertretungsmitgliedern entfallen auf den Gesamt-Verband 445, auf die Christen 37 und auf die „große“ RGO. 8 Vertreter. Dieses Ergebnis ist die Antwort der Arbeiterklasse auf die Spaltung der freien Gewerkschaften. Berücksichtigt man die Kampflage, in der sich die Gewerkschaften seit Jahren durch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise befinden, ferner den Kampf, den die wirtschaftlichen und politischen Reaktionen, die Kommunisten, die Syndikalisten und ihr gedankenloser spießbürgerlicher Arbeiteranhang gegen sie führen, so ergibt das Ergebnis der Betriebsvertretungswahlen nur die eine Feststellung: Die freien Gewerkschaften sind unbeflegbar! — Mit dem Abschluß der Wahlen wurde am 27. April im großen Saale des Münchener Gewerkschaftshauses die erste Vollversammlung der neugewählten Betriebsvertretungsmitglieder durchgeführt. Vor der überfüllten Versammlung behandelte Kollege Engel eingehend die Auswirkungen der deutschen Gewerkschaftskämpfe seit dem Jahre 1918. Er stellte der sozialen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Geltung der deutschen Arbeiterschaft die recht- und unterstützungslose

Arbeiterschaft der gewerkschaftslosen Länder gegenüber. Meldet nicht täglich die Presse Schreckensszenen aus Verzweiflung von den Ländern, die keine Arbeitslosen-, keine Kranken- und Invaliden-, überhaupt keine Sozialversicherung kennen? Die umfassende Sozialversicherung des deutschen Volkes ist in jahrzehntelangen Kämpfen durch die deutschen Gewerkschaften geschaffen worden. Dieses höchste Gut des deutschen Volkes ist aber gefährdet, wenn die Gewerkschaftspalter ihr Ziel erreichen. Ohne Gewerkschaften gibt es bei dem rücksichtslosen Existenzkampf im heutigen Wirtschaftsleben keinen Halt und kein Halten mehr, ohne die Gewerkschaften ist die deutsche Arbeiterschaft verloren. Diese Tatsachen, die nur politische Kinder übersehen können, zwingen uns, mit unserer bisherigen Toleranz Schluß zu machen und den Kampf gegen die Feinde in unseren eigenen Reihen aufzunehmen. Die Ortsverwaltung München hat deshalb gegen alle, die bei den letzten Betriebsratswahlen sich auf den Listen gegnerischer Organisationen haben aufstellen lassen, die notwendigen Ausschlußmaßnahmen eingeleitet. Wir sind bisher mit allen unseren Gegnern fertig geworden, haben Jahrzehnte unsere Fahnen immer vorwärts getragen, so werden wir bestimmt auch noch den Kampf gegen die Dummheit zu führen wissen, schloß Kollege Engel seinen mit starkem Beifall aufgenommenen Vortrag. Spontan wurde von der Versammlung verlangt, von einer Diskussion Abstand zu nehmen und als Kollege Erhart zur entscheidenden Abstimmung schritt, ob die neugewählten Betriebsratsmitglieder der Verwaltung München die eingeleiteten Ausschlußmaßnahmen der Ortsverwaltung billigen, wurde dieser Antrag, trotz Anwesenheit mehrerer Kommunisten, einstimmig zum Beschluß erhoben. Dieser Beschluß, von der Versammlung mit großem Beifall aufgenommen, gibt die Garantie, daß es den Kommunisten nicht gelingen wird, die freien Gewerkschaften zu spalten, noch weniger aber den Gesamt-Verband zu erobern.

RUNDSCHAU

Gemeinsame Abwehr-Aktion der freigewerkschaftlichen öffentlichen Arbeitnehmer. Angesichts der Gerüchte über eine drohende erneute Kürzung der Beamtengehälter, die sich erfahrungsgemäß auf alle öffentlichen Arbeitnehmer auswirken würde, wollte der Allgemeine Deutsche Beamtenbund den Deutschen Beamtenbund und die Spitzenorganisationen aller Richtungen zu einem gemeinsamen Vorgehen veranlassen. Nachdem jedoch die Vertreter des (christlichen) Deutschen Gewerkschaftsbundes und der Hirsch-Dunckerschen Gewerkschaften zu weitgehende Forderungen stellten, haben sich die Verhandlungen zerschlagen, so daß sich jetzt nur die freigewerkschaftlichen Organisationen der Beamten sowie der Arbeiter und Angestellten in den öffentlichen Betrieben und Verwaltungen an den Reichskanzler gewandt, um Aufklärung über die Absichten der Regierung zu erhalten und die einmütige Abwehrstellung der öffentlichen Bediensteten gegen einen neuen Lohn- und Gehaltsabbau zum Ausdruck zu bringen. An dieser Aktion sind beteiligt für die Arbeiter: der Gesamt-Verband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs, der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, der Zentralverband der Maschinisten und Heizer; für die öffentlichen Angestellten: der Bund der technischen Angestellten und Beamten, der Zentralverband der Angestellten, der Deutsche Werkmeisterverband; für die Beamtenverbände: der Allgemeine Deutsche Beamtenbund. Das gemeinsame Vorgehen der Beamten und der übrigen Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst gründet sich auf die Tatsache, daß eine etwa beabsichtigte Kürzung der Beamtengehälter ohne weiteres auch eine Kürzung der Gehälter der öffentlichen Angestellten nach sich zieht, und weiter auch eine neue Senkung der Löhne der im öffentlichen Dienst stehenden Arbeiter zur Folge haben würde. Eine Senkung der Gehälter der öffentlichen Bediensteten birgt auch die Gefahr der Ankurbelung einer neuen allgemeinen Lohnabbauwelle in sich. Die freigewerkschaftlichen Verbände der Beamten und der Arbeiter und Angestellten in den öffentlichen Betrieben und Verwaltungen, deren Gehälter und Löhne bereits stärker gekürzt worden sind, als es die bisher eingetretene Preissenkung rechtfertigen könnte, sind der Ueberzeugung, daß eine weitere Senkung des Einkommens völlig unerträglich ist. Sie würde dazu eine neue erhebliche Schwächung der Massenkaufkraft und dadurch eine weitere Versteifung der Wirtschaftskrise zur Folge haben.

Wer ins Ausland reisen will. Das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Amsterdam, Dondelstraat 61, hat ein Verzeichnis von Adressen in verschiedenen Ländern zusammengestellt, an die sich Mitglieder der angeschlossenen Verbände, also auch unserer Organisation, um Rat und Auskunft bei einer Reise in das betreffende Land wenden können. Das Verzeichnis ist den angeschlossenen Verbandsvorständen zugestellt worden. Mitglieder, die aus irgendeinem Grunde — Fernreise usw. — in das Ausland reisen wollen, ersuchen wir, sich an den Verbandsvorstand, Berlin SO 16, Michaelkirchplatz 4, zu wenden.

Verlagsanstalt „Courier“ GmbH, des Gesamt-Verbandes, Berlin SO 16, Michaelkirchplatz
Verantwortlicher Redakteur Emil Dittmer, Berlin SO 36, Schleißische Straße 42