

# Der Gemeindearbeiter

Zeitschrift für die Interessen der Handwerker, Arbeiter und Bediensteten in den Gemeinde-Kreis- und Provinzial-Betrieben  
Organ des Zentralverbandes der Gemeindearbeiter und Straßenbahner Deutschlands  
:: Mitglied des Gesamtverbandes der christlichen Gewerkschaften ::

Erscheint alle 14 Tage. Für Mitglieder gratis.  
Durch die Post bezogen vierteljährl. 1.50 Mk.

... Fernsprecher Nr. 8538. ...  
Redaktions-schluß Montags  
Mittags vor Erscheinen d. Blattes.

Anzeigenpreis für die viergespaltene Petit-  
zeile 20 Pfg. Anzeigen d. Ortsgruppen 10 Pfg.

No. 23

Cöln, den 8. November 1913.

I. Jahrgang.

## Kleinarbeit.

Trotz aller Erfolge, die heute die gewerkschaften Organisationen aufzuweisen haben, kann ruhig behauptet werden, daß der wirtschaftliche, soziale und kulturelle Aufstieg der handarbeitenden Stände sich nicht in dem Maße vollzogen hat, wie es wünschenswert und vorteilhaft wäre. Ein großer Teil der Lohnerhöhungen ist durch die Steigerung der Preise für die wichtigsten Lebensbedürfnisse absorbiert. Die Vorteile der verkürzten Arbeits- u. Dienstzeiten wurden einerseits durch eine intensivere Tätigkeit bei der Arbeit u. andererseits durch die Verlängerung der Wege von und zur Arbeitsstätte zum großen Teile wieder aufgewogen. Insbesondere in den Großstädten ist es dem Angestellten und Arbeiter unmöglich gemacht, eine den gesundheitlichen und sittlichen Anforderungen entsprechende Wohnung, zu einem erschwinglichen Preise, zu erhalten. Sie sind gezwungen, ihre Wohnungen an die Peripherie der Stadt zu verlegen. Dadurch ergeben sich Arbeitswege von 1 bis 3 Stunden, die täglich zurückgelegt werden müssen.

Für weite Kreise der unteren Stände, zu denen auch ein großer Teil unserer Gemeindearbeiter und Straßenbahner gehören, ist in den letzten Jahren überhaupt keine Steigerung der Lebenshaltung eingetreten, vielmehr ein konstanter Rückgang zu verzeichnen.

Die ganze Verteuerung der Lebenshaltung ist in erster Linie auf die Bestrebungen der Produzenten, einen festen, nicht schwankenden Preis ihrer Produkte zu erhalten, zurückzuführen. Für die meisten Waren, die im Arbeiterhaushalte verbraucht werden, ist dem Kaufmann der Verkaufspreis vorgeschrieben. Mittels der Preisconventionen, der Kartelle usw. versuchen sie, die Konkurrenz zu beseitigen. In großen, kapitalkräftigen Gesellschaften hat sich ein großer Teil der Großindustrie vereinigt, die nicht nur verteuernd auf den Verkaufspreis ihrer Produkte wirken, sondern auch in allen Fragen der Lohn- und Arbeitsverhältnisse ein entscheidendes Wort mitreden. Man denke hier nur an die Vereinigungen im Bergbau, an die Vertrustung unserer deutschen Elektrizitätsindustrie. Der Einfluß dieser Organisationen macht sich aber nicht nur in der eigenen Industrie, und im eigenen Gewerbe geltend, sondern überträgt sich auch auf die staatlichen und städtischen Körperschaften. Wir erinnern hier nur an die Widerstände, die der staatlichen und kommunalen Sozialpolitik seitens der Handelskammern entgegengestellt wird. Eine derartige Selbständigkeit besitzen unsere staatlichen und städtischen Verwaltungen nicht, daß sie sich dem Einfluß dieser Kreise zu entziehen vermöchten. Wie sieht es denn auf der Gegenseite, bei den Konsum-

menten, bei den Trägern der menschlichen Arbeitskraft, die doch in letzter Linie die wirtschaftlichen Werte schafft, aus? Sind dort die Preisconventionen auch schon so weit gediehen, daß sie einen entscheidenden Einfluß auf den Preis der „Ware“ Arbeitskraft ausüben können? Die Tatsache, daß in einer Stadt Deutschlands die Tätigkeit eines Straßenbahnangestellten fast dreimal höher bewertet wird wie in einer anderen, ist jedenfalls nicht geeignet, eine Ueberspannung des Gewerkschaftsgedankens zu beweisen.

Der uns bekannte Höchstlohn eines Führers beträgt pro Jahr 2760 Mk., der Mindestlohn 936 Mk. Dabei ist die Tätigkeit eine vollständig gleiche, und aus dieser heraus läßt sich ein solcher Unterschied nicht begründen. Die Erhaltungskosten für eine Familie sind in beiden Städten, mit Ausnahme der Wohnungsmiete, gleich. Vergleicht man die Rentabilität der beiden Betriebe, dann ergibt sich wohl ein Unterschied, aber da es sich um Betriebe handelt, die von zwei finanziell leistungsfähigen Städten unterhalten werden, kann diesem Umstande auch keine entscheidende Bedeutung bei der Festsetzung der Löhne beigemessen werden.

Eine derartige unterschiedliche Bewertung einer ganz gleichen Tätigkeit kann nur ihre Ursache in dem Fehlen einer festen, alle Betriebe umspannenden Organisation der Angestellten haben. Und in dieser Beziehung sieht es heute noch recht traurig aus. Von den ca. 80 000 in Straßen- und Kleinbahnbetrieben beschäftigten Personen gehören rund 15 000 gewerkschaftlichen Organisationen an. Der übrige Teil ist entweder überhaupt nicht organisiert, oder gehört allerlei Klein-Vereinigen an, die als ernsthafte Standesorganisationen nicht in Betracht kommen.

In den Gemeindebetrieben sieht es ebenfalls nicht viel besser aus. Auch hier finden wir zwischen zwei benachbarten Städten mit gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen Lohnunterschiede von 50 bis 100 Prozent, abgesehen von den sog. Fürsorgeeinrichtungen, die ebenfalls in ihren Leistungen gewaltige Unterschiede aufweisen. Auch hier dürften nur 33 Prozent der Beschäftigten der Organisation angehören.

Bei diesen Organisationsverhältnissen dürfte es erklärlich erscheinen, daß der Einfluß der Arbeitnehmer auf die Lohn- und Dienstverhältnisse nur ein geringer sein kann. In der übrigen Privatindustrie, besonders in einigen Gewerben, ist das Verhältnis zwischen Zahl der Beschäftigten und der Organisierten ein etwas besseres und mancher Erfolg der Privatarbeiter hat auch günstig auf die Lohn- und Dienstverhältnisse der Gemeindearbeiter und Straßenbahner eingewirkt.

Der Einfluß der Arbeitnehmer wird in dem nämlichen Maße steigen, wie sich der Kreis der Organisierten, der ziel-

bewußt Vormwärtsstrebenden, enger schließt. Ein kleiner Teil der Kollegen hat dieses erkannt und leistet mit Freuden die Opfer, die eine Standesbewegung ihnen auferlegt. Aber noch geringer ist die Zahl derjenigen, die durch ihre Kenntnisse und Erfahrungen als ein Sauerteig in ihrem Stande wirken. Die meisten genügen sich damit, notdürftig ihre Pflichten als Gewerkschaftler zu erfüllen. Sie wollen die Verpflichtung, die ihnen die Erkenntnis der Dinge auferlegt, dieses Wissen und Erkennen in weite Kreise zu tragen, nicht anerkennen. Diese Aufgabe überläßt man der Zentralleitung, den Vorständen und Vertrauensleuten. Sie beachten nicht, daß der Einwirkungskreis letztgenannter Personen ein beschränkter ist. An weite Schichten, die keine Zeitung lesen, keine Versammlung besuchen, kommen sie gar nicht heran, obgleich auch diese unbedingt erfaßt werden müßten. Verbandsorgan und Versammlungen können sich nicht stets mit der Einführung in die Gewerkschaftsbewegung befassen. Ihre Aufgabe ist es vornehmlich, die Fortgeschrittenen weiter zu bringen, sie zu schulen, und mit den neuesten Erscheinungen auf dem sozialen Gebiete vertraut zu machen. Die erste Aufklärungsarbeit muß von den organisierten Kollegen selbst geleistet werden. Gerade diese Kleinarbeit unter den Abseitsitzenden, unter den Grollenden, den vielfach Hoffnungslosen oder auch sich hoch erhabenen Fühlenden muß von jedem Mitgliede geleistet werden. Nur dann, wenn der letzte Kollege sich der Verantwortung gegen sich selbst, seiner Familie und seinem Stande vollhaft bewußt ist, wird sich der kulturelle Aufstieg des vierten Standes langsam aber sicher vollziehen. Darum der letzte Mann an die Arbeit, den Freunden zum Nutz und allen Gegnern zum Trutz.

## Eine dringende Warnung.

Wohl keine andere Industrie Deutschlands nähert sich mehr den amerikanischen Trutzuständen wie die deutsche Elektrizitätsindustrie. Heute sind es hauptsächlich nur noch 3 Gruppen, die diese Industrie leiten und beeinflussen. An erster Stelle kommt hier die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin, neben dieser die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerke in Essen und die Siemens- und Schuckertwerke. Alle anderen bedeutenden Werke sind teils in obigen aufgegangen, oder aber durch die dahinter stehenden Banken ihnen auf Gnade und Ungnade ausgeliefert. Ginzukommen noch eine Reihe Tochtergesellschaften, zum Teil Elektrizitätswerke, zum großen Teil Straßenbahnen. Letztere Gesellschaften werden in erster Linie deshalb gegründet und von den Hauptunternehmungen gehalten, um sich ein sicheres Absatzgebiet für ihre Erzeugnisse zu sichern. Diesem Bestreben entspricht ja auch der Kampf gegen die Regiebetriebe der Gemeinden, weil letztere sich die Selbstständigkeit und Unabhängigkeit beim Bezuge ihrer Materialien und Bedürfnisse erhalten können.

Welche gewaltige wirtschaftliche Macht in diesen leitenden Gesellschaften verkörpert, zeigt der Geschäftsbericht der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Mit ihren 150 000 000 Mark Aktienkapital ist es eine der größten Gesellschaften Europas. In der letzten Aufsichtsratsitzung berichtete der Vorstand über das Geschäftsjahr 1912-13 wie folgt:

„Nach Ablauf der Unkosten (im Vorjahre 867 315 Mk.), Steuern (1 700 303 Mk.), Zinsen für Schuldverschreibungen und der 1 381 621 Mk. (1 072 459 Mk.) betragenden Kosten der jüngsten Ausgabe von Schuldverschreibungen, werden 28 964 483 Mk. (24 386 615 Mk.) als Reingewinn, und zwar ausschließlich aus der Herstellung, angewiesen. Der auf den 3. Dezember einzuberufenden ordentlichen Hauptversammlung wird Verteilung einer Dividende von 14 Prozent auf 155 Mill. Mk. Aktien (14 Prozent auf 130 Mill. Mk.) vorge-

schlagen werden. Außer den nach den bisherigen Gepflogenheiten bemessenen Abschreibungen sollen 1 000 000 Mk. (3 Mill. Mk.) den Rücklagen zugeführt, 1 500 000 Mk. (0) für die Wehrsteuer zurückgestellt, und 1 Mill. Mk. (0) im Hinblick auf neue Bauten als Sonderabschreibung für Gebäude verwendet werden.

Das Bankguthaben beträgt rund 77 Mill. Mk. (am Ende des Vorjahres 37 432 768 Mk.). Soweit die bereits verrechneten Umsätze als auch besonders die vorliegenden Aufträge weisen im neuen Geschäftsjahr Steigerung auf.“

Also 22 Millionen Mark in einem Jahre an Ueberfluß. Da dieses Geld aber nur zum kleinen Teil von den Aktionären persönlich verbraucht wird, sondern zum größten Teil wieder der Industrie zufließt, wächst der Einfluß dieser Gruppen von Jahr zu Jahr.

In ihren Diensten stehen tausende, ja hunderttausende von Arbeitern und Angestellten, deren Lohn- und Arbeitsverhältnisse, auch wenn sie in tausend und mehr Betrieben und ebenso vielen Orten beschäftigt werden, nach einheitlichen Grundsätzen, von oben herab, festgesetzt werden und zwar so, wie es im Interesse der Kapitalgewaltigen gelegen ist.

Hieraus erklären sich auch die gewaltigen Schwierigkeiten, die den Straßenbahnern in den Gesellschaftsbetrieben in ihrem Bestreben zeitgemäße Verhältnisse einzuführen, entgegen gestellt werden.

Ist es da nicht ein Verbrechen an den Interessen der Kollegen, wenn versucht wird, sie von einer großen Bewegung, die imstande ist, durch ihren Einfluß im öffentlichen Leben die gewerkschaftliche Stoßkraft zu unterstützen, abzuhalten und sie in ohnmächtige Lokalvereine und Verbändchen zu zersplittern? Würden die Führer dieser Organisationschen nur etwas volkswirtschaftliche Kenntnisse besitzen, würden sie den Verrat an den Interessen der Kollegen und ihrem Stande erkennen und aufgeben.

## Aus unseren Berufen.

Lohnbewegung bei der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahngesellschaft in Bromberg. Nachdem sich vor einiger Zeit die Angestellten und Arbeiter der Bromberger Straßenbahn und des dazugehörenden Elektrizitätswerks zum großen Teil dem Verbandsangehörigen haben, soll nunmehr der Versuch gemacht werden, eine Verbesserung ihrer nicht mehr zeitgemäßen Lohn- und Arbeitsverhältnisse herbeizuführen. Zu einer Eingabe an die Direktion wird eine sofortige Lohnhöhung, eine anderweitige Regelung der Lohnzulagen, die Anerkennung des § 616 des B. G.-B. sowie die Errichtung einer Invaliden- und Hinterbliebenenversorgungskasse gewünscht.

Der Stadtverordnetenversammlung in Mainz, die am 16. Oktober tagte, lagen zwei Anträge, das Dienstverhältnis der Straßenbahner betreffend, vor. Die sozialdemokratische Fraktion beantragte, die Dienstordnung dahin zu ändern, daß ein Angestellter nach dreijähriger Dienstzeit nur noch nach Anhörung der Stadtverordneten entlassen werden könne. Ferner soll ein Ausschuß gebildet werden, der bei der Anstellung der Kontrolleure mitwirken soll.

Die liberale Fraktion beantragte dagegen, daß die Straßenbahner nach zehn Dienstjahren fest angestellt und nach weiteren fünf Jahren in ein pensionsberechtigtes Beamtenverhältnis überführt werden sollen. Die Anträge wurden der Straßenbahndeputation zur Prüfung überwiesen.

Recht erbauliche Zustände scheinen bei der Hamburger Hochbahn zu herrschen. Das Koalitionsrecht der Angestellten wird von der Direktion, nachdem der letzte Streik zusammengebrochen ist, unterdrückt. Das Straßensystem steht in hoher Blüte. Die Behandlung läßt viel zu wünschen übrig. Einen

Arbeiterausschuß gibt es nicht. Beschwerden hat ein jeder persönlich vorzutragen. Schriftliche Beschwerden dürfen nicht früher als einen Tag und nicht später als drei Tage nach dem zugrunde liegenden Vorfall vorgebracht werden.

Wenn auch in den Betrieben, wo unsere Mitglieder beschäftigt sind, noch lange nicht alle berechtigten Wünsche und Forderungen erfüllt sind, aber derartige Zumutungen, wie sich die Hamburger Genossen gefallen lassen, sind hier einfach unmöglich.

In diese Zustände leuchtete eine Gerichtsverhandlung gegen den Redakteur des „Hamburger Echo“, des sozialdemokratischen Parteiblattes, hinein, das eine Zuschrift über die Mißstände gebracht hatte. Der Verantwortliche wurde zu 500 Mk. Geldstrafe verurteilt, eben weil er die Grenze des Zulässigen überschritten hatte.

Hierdurch ist wiederum der Beweis erbracht, daß der sogenannten scharfe Ton, wie er von einigen Radikalskizis stets verlangt wird, den Interessen der Kollegen nicht dient. Wäre in vorliegendem Falle streng sachlich, trotzdem mit aller Schärfe vorgegangen worden, hätte die Direktion eine gründliche Niederlage erlitten, da die eidlichen Zeugenaussagen wahrlich nicht als ein Loblied für sie erachtet werden können. So aber erreichte sie die Verurteilung des Anwalts der Angestellten, wodurch sie jedenfalls nicht veranlaßt wird, das bisherige System zu ändern.

Neuregelung der Lohnverhältnisse der städtischen Arbeiter in Mühlhausen. In der Gemeinderatssitzung am 16. Oktober wurde eine Neuregelung der Lohnverhältnisse der städtischen Arbeiter beschlossen, nach der eine Lohnzulage von 1.20 Mk. bis 1.80 Mk. pro Woche eintritt. Der dafür aufzuwendende Betrag beläuft sich auf 43 500 Mk. pro Jahr.

Eine lebhaft diskutierte Beschlussempfehlung setzte bei einem weiteren Antrage die Arbeitszeit auf 9 Stunden herabzusetzen, ein. Der Antrag wurde seitens der Verwaltung bekämpft, und bei der Abstimmung mit 17 gegen 12 Stimmen (gegen die Stimmen der Sozialdemokraten und der Zentrumsfraktion) abgelehnt.

Zur Lohnbewegung in Mühlheim a. Rhein. In der Stadtverordnetenversammlung am 21. Oktober beschäftigte man sich mal wiederum mit der Neuregelung der Lohnverhältnisse der städtischen Arbeiter. Schon in der vorletzten Sitzung kam diese Angelegenheit zur Sprache. Der Verlauf der Verhandlungen hat aber gezeigt, und dieses sollte dem letzten Kollegen zu denken geben, daß es in Mühlheim bei der Verwaltung und einem Teile der Stadtverordneten lediglich am guten Willen fehlt, den städtischen Arbeitern das zu geben, worauf sie mit Recht Anspruch erheben können, eine den Zeitverhältnissen angemessene Entlohnung. Bei der letzten Neuregelung der Beamtengehälter wurde den Arbeitern Andeutungen gemacht, die sie als ein Versprechen, wonach in nächster Zeit auch für die Arbeiter etwas geschehen sollte, auffassen mußten. Durch die inzwischen beschlossene Eingemeindung mit Cöln geriet die Angelegenheit ins Stocken, bis durch einen Antrag des Arbeiterausschusses die Sache wieder ins Rollen gebracht wurde. Der Herr Oberbürgermeister war auch zunächst bereit, wie verschiedene Ausführungen in den Sitzungen des Arbeiterausschusses bekundeten, eine Neuregelung vorzunehmen. Da, mit einemmal schlug der Wind um. Wir gehen wohl nicht fehl in der Annahme, daß die Vertreter der Großindustrie und der oberen Zehntausend, die leider im Stadtverordnetenkollegium die Mehrheit besitzen, ihren unheilvollen Einfluß zum Schaden der Arbeiter geltend gemacht haben. Gründe, um diesen Umschwung zu verdecken, waren recht schnell gefunden. Mit einemmal sollten die Löhne in Mühlheim, wenn nicht höher, dann doch mindestens ebensohoch sein wie in Cöln.

Eine von uns sofort aufgenommene Statistik zeigte aber das Gegenteil. Bei Anrechnung des Dienstalters (allem An-

schein nach hatte die Verwaltung die tatsächlich gezahlten Löhne in Mühlheim mit den Cölnener Anfangslöhnen in Vergleich gestellt und das Dienstalter nicht beachtet) stehen die Mühlheimer Kollegen den Cölnern, um Beträge bis zu 1.50 Mk. pro Tag, nach. Nachdem mit diesem Argument nicht mehr durchzukommen war, geriet die Verwaltung aber nicht in Verlegenheit. Ein Antrag des Stadtverordneten Feinhals, die soziale Kommission mit der Prüfung der Lohnverhältnisse erneut zu betrauen und der nächsten Sitzung Bericht zu erstatten, wurde vom Oberbürgermeister zurückgewiesen, da er schriftlich eingebracht werden müsse. Bei anderen Gelegenheiten ging man früher über diese Vorschrift hinweg. Der letzten Sitzung am 24. Oktober lag dieser Antrag schriftlich vor und mußte zur Besprechung kommen. In dieser Sitzung ist es das auffallendste, daß nicht der Vertreter der Verwaltung, Herr Oberbürgermeister Clostermann sich dem Antrage widersetzt, sondern der Stadtverordnete Fabrikdirektor Langen. Bemerkenswert ist dabei, daß die Berechtigung einer 10-prozentigen Lohnerhöhung auch von diesem Herrn anerkannt wurde, aber — der Eingemeindungsvertrag mit Cöln verbiete dieses. Abgesehen davon, daß eine Bestimmung derartigen Inhalts im Eingemeindungsvertrag nicht enthalten ist, kann wegen der anderen Bestimmung, wonach ohne Einverständnis Cölns keine Beschlüsse mehr gefaßt werden dürfen, die das Finanzwesen der Stadt Mühlheim wesentlich verschieben, doch leicht eine Verständigung erzielt werden. Wäre bei der Verwaltung und einem Teile der Stadtverordneten nur der gute Wille vorhanden, ließe sich ein gangbarer Weg schon finden. Aber am guten Willen, den Arbeitern schon jetzt zu geben, was sie zu geben sich selbst für moralisch verpflichtet halten, fehlt es eben. Und diese Tatsache muß festgestellt werden. Wie unter diesen Umständen nicht anders zu erwarten, wurde der Antrag von der Mehrheit abgelehnt, d. h. wenn nicht die sozialdemokratischen Vertreter ebenfalls gegen den Antrag gestimmt hätten. Anstatt hier einmal zu zeigen, daß sie Arbeiterinteressen über Parteinteressen stellen, brachten sie einen weiteren Antrag ein, durch den aber die Situation nur noch verschärft und die Aussicht, etwas für die Kollegen zu erreichen, noch mehr herabgemindert wurde. Auch der Antrag der Genossen fiel glattweg unter den Tisch.

Selbstverständlich ist für uns die Angelegenheit noch nicht erledigt. Sollte es wider Erwarten nicht gelingen, schon jetzt eine Neuregelung durchzuführen, dann werden die Kollegen am 1. April 1914, nach der Eingemeindung mit Cöln, sofort die Rückwirkung der dann in Kraft tretenden Lohnsätze bis zum 1. Oktober 1913 verlangen. Eine bessere Begründung nach der moralischen Seite hin, wie dieser Forderung durch die Argumente der Stadtverwaltung und des Stadtverordnetenkollegiums zu Mühlheim gegeben ist, können wir ihr nicht heigeben. Nach der bisherigen Sozialpolitik in Cöln zu urteilen, wird diese Forderung in Cöln mehr soziales Verständnis finden, wie es in Mühlheim der Fall war.

## Aus den Ortsgruppen.

Stuttgart (Gemeindearbeiter). Im vorigen Jahre hat sich unsere Organisation mit einer sehr umfangreichen Eingabe an die Stadtverwaltung gewandt. Verschiedene unserer Wünsche wurden damals genehmigt, jedoch vieles abgelehnt. Der sozialdemokratische Gemeindearbeiterverband hat es uns damals sehr verübelt, daß wir uns erlaubten, mit einer Eingabe an die Stadtverwaltung heranzutreten. Wir haben uns jedoch nicht irren machen lassen, sondern sind unsern eigenen Weg weitergegangen. In unserer Eingabe betonten wir, die Stadtverwaltung möge die Altersgrenze bei der Einstellung von 36 auf 45 Jahre festsetzen. Dies wurde abgelehnt. Die Folgen zeigen sich mit aller Deutlichkeit bei der gegenwärtigen Arbeitslosigkeit. Familienväter, die zu Hause ein Häufchen Kinder haben, können sich die Füße wund laufen, sie erhalten keine Arbeit, sie sind zu alt. Es ist tieftraurig, daß auch in Staat und Gemeinde das Bestreben immer mehr Platz greift,

junge, ledige Leute einzustellen. Dies wird mit der Zeit zu sehr bedenklichen Zuständen führen. Hier muß die christliche und nationale Arbeiterbewegung mit aller Kraft einsteigen.

Wir stellten weiter an die Stadtverwaltung das Ersuchen, es möge den städtischen Arbeitern, speziell denen vom Reinigungsamt, eine Vabergelegenheit geschaffen werden, leider ist bis jetzt noch nichts derartiges für die hiesige städtische Arbeiterschaft geschaffen worden. Es wird notwendig, daß wir uns erneut in der Angelegenheit an die Stadtverwaltung wenden. Ueherlich ist es auch mit der Schmutzulage an diejenigen Arbeiter, welche die Kehrichteimer zu entleeren haben. Vorriges Jahr haben wir eine diesbezügliche Eingabe gemacht. Dieses Jahr hat der sozialdemokratische Verband eine solche gemacht mit dem gleichen Ergebnis, beide sind abgelehnt worden. Das Entleeren der Kehrichteimer ist eine der schmutzigen und ekelregenden Arbeiten. Die Stadtverwaltung würde lediglich einen Akt der Gerechtigkeit begehen, wenn sie diesen Arbeitern eine Zulage gewähren würde, zumal die Arbeiter von der Kanal- und Latrinereinigung schon eine Schmutzulage beziehen. Eine umfangreiche Eingabe haben wir für die Wärterinnen der Bedürfnisanstalten gemacht. Diese haben heute noch eine 16- bezw. 14-stündige Arbeitszeit. Eine Antwort auf diese Eingabe ist uns bis dato noch nicht zugegangen. Doch ist zu zu hoffen, daß durch die Eingabe eine Besserung erzielt wird. Im Winter ist es für die Wärterinnen, die durchweg alte Frauen sind, besonders mühsam, die Trottoirs an den Bedürfnisanstalten vom Schnee zu reinigen; es wäre zu wünschen, daß die Stadtverwaltung den Frauen diese mühsame Arbeit abnimmt.

Grefeld. In einer stark besuchten Versammlung der städt. Arbeiter in der Reichshalle sprachen am Sonntag, den 26. Okt. Stadtverordneter Dobbelfeld über die Pensionsverhältnisse der städt. Arbeiter und Gewerkschaftsleiter. Becker-Cöln über die Bedeutung der bevorstehenden Krankenkassenwahl. Bei dem ersten Punkte, Pensionsverhältnisse, erläuterte der Referent auf Grund von Zahlen und Beispielen, wie vorteilhaft es sei, wenn der Arbeiter nach einer Reihe von Jahren im Falle der Erwerbsunfähigkeit Anspruch auf Unterstützung hätte. Wenn auch diese Rente nicht die Höhe des Lohnes ausmache, aber immerhin sei eine solche Einrichtung zu begrüßen. Auch sei zu berücksichtigen, daß die Einrichtung noch neu sei, und er, der Referent, bemüht sei, dort wo noch Mängel vorhanden sind, für deren Abhilfe zu sprechen. Die vielen Anfragen aus den Reihen der Versammlung bewiesen, daß die Ausführungen mit Interesse aufgenommen wurden. Bei dem zweiten Thema, Krankenkassenwahl, welches Kollege Becker behandelte, zeigte der Referent in seinen Ausführungen die Bedeutung unserer ganzen sozialen Gesetzgebung unter besonderer Berücksichtigung der Krankenkassen. Redner kam dann in eingehender Weise auf die Mißwirtschaft der von Sozialdemokraten geleiteten Kassen zu sprechen, insbesondere Solingen, Meß, München und weitere. Die einseitige sozialdemokratische Günstlingswirtschaft zugunsten der politischen Partei wurde auch genügend gekennzeichnet. Zwar versuche man in der letzten Zeit, Verfehlungen einzelner Personen oder Kassenvorstände, die mit der christlichen Arbeiterbewegung auch nicht das

geringste zu tun hätten, der letzteren an die Rockschöße zu hängen, so ein Fall von Hochum und ein Fall jüngerer Datums von Heilsberg (Ostpr.). In beiden Fällen steht fest, daß jene Personen mehr den Genossen als den christlichen Arbeitern zuneigten. Redner forderte zum Schluß sämtliche städtischen Arbeiter auf, bei der demnächst stattfindenden Wahl geschlossen für die Liste der christlich-nationalen Arbeiterbewegung zu stimmen. In der nachfolgenden Diskussion meldete sich ein anwesender Genosse zum Wort, dem dieser Tec wohl sehr schlecht bekommen war. Die Erwiderungen, die der gute Mann machte, waren alles andere, nur nicht sachlich. Die bekannten Schlagwörter wie Bergarbeiterstreik, Färberstreik waren die sogenannten Verlegenheitsreden. In seiner Wut über die Christlichen verstieg sich derselbe sogar zu der Aeußerung, „er würde schon dafür sorgen, daß die christliche Verbrechenliste nicht gewählt würde“ (Früchte sozialdemokratischer Erziehung). Für diesen Ausdruck wird der Herr wohl an anderer Stelle den Beweis antreten müssen. Kollege Bonas wies scharf die Ausführungen des Genossen zurück und betonte ebenfalls, daß ihm wohl an Gerichtsstelle Gelegenheit gegeben würde, diese Behauptungen zu beweisen.

Mit welcher Kurzsichtigkeit der Genosse behaftet war, beweist wohl am besten der Umstand, als er seine Sünden einsah, als Entschuldigung angab, er hätte nicht die Personen, welche auf der christlichen Liste ständen, beleidigen wollen, sondern er habe die ganze christliche Arbeiterbewegung gemeint. (Eine schöne Meinung.) Den städtischen Arbeitern von Grefeld wurde nochmal an diesem Beispiel so recht gezeigt, wie die Gelder, die vonseiten der Genossen zu Bildungszwecken ausgegeben werden, Früchte bringen. Mit einem warmen Appell, bei der Wahl ihre Pflicht zu tun, schloß Kollege Epler die Versammlung.

Mühlhausen i. Glf. Zu einem eigentümlichen Tarifabschluß ist es in der hiesigen Gasanstalt gekommen. Zwischen dem sozialdemokratischen Gemeindearbeiterverbande und der Direktion bestand ein Tarif, der in diesem Jahre abließ und erneuert werden sollte. Alles war für den neuen Vertrag vorbereitet. Versammlungen hatten stattgefunden, mit der Direktion wurde der Verhandlungstarif vereinbart, wer aber nicht zur Verhandlung erschien, waren die Vertreter des Gemeindearbeiterverbandes, obgleich ein Lokalbeamter am Orte angestellt ist und der Bezirksleiter ebenfalls nicht weit entfernt seinen Sitz hat. Die Arbeiter, bei den Verhandlungen auf sich selbst angewiesen, wählten eine Kommission, die dann auch einen neuen Vertrag abschloß.

Darob große Bestürzung bei den Arbeitervertretern. Genosse und Gauleiter Würker versuchte den Arbeitern plausibel zu machen, daß der neue Vertrag, da er große Mängel enthalte, wieder umgestoßen werden müsse. Die Direktion aber hatte eine andere Auffassung von einem abgeschlossenen Vertrage und lehnt weitere Verhandlungen einfach ab. Wie uns mitgeteilt wird, sollen die Herren Vertreter lange Gesichtser gemacht haben, als ihnen erklärt wurde, daß es ihnen freigestanden hätte, an den Verhandlungen teilzunehmen. Dort wäre es Zeit gewesen, weitergehende Wünsche vorzutragen. Eventuell hätte es ihnen bei Verhinderung freige-

## Die Entwicklung einer Großstadt.

### III.

Zu den größten Betrieben der Stadt Cöln gehören die städtischen Bahnen. Es liegt nicht in der Natur der Sache, daß dieser Betrieb sich in der Hauptsache auf Zeichnungen, Modelle, Ansichten und Tabellen in der Ausstellung beschränken muß. Neben einigen kleineren Modellen ist noch das Modell einer Streckensicherung der Vorortbahnen, eine alte und neue Weiche, sowie ein alter Pferdeabahnwagen und ein neuer Wagen der Fretener Bahn ausgestellt. Für den Besucher, der ja nur eine kurze Zeit in der Ausstellung verweilen kann, ist es äußerst schwierig, sich in dieser kurzen Zeit ein zutreffendes Bild über einen derartigen Riesenbetrieb zu machen. Um so willkommener ist, als Ergänzung dieses Teiles der Ausstellung, ein Buch „Die Bahnen der Stadt Cöln“, welches den Straßenbahndirektor Dr.-Ing. Kaiser zum Verfasser hat, dem wir einige Angaben und Zahlen entnommen haben.

Im Jahre 1865 war in Berlin die erste Straßenbahn eröffnet, aber erst 1875 trat man in Cöln der Errichtung einer Pferdebahn näher. Die Stadtverwaltung befand sich noch damals, wie die meisten übrigen Stadtverwaltungen im Sinne der sogenannten phisiookratischen Lehre, nach der der Gemeinde jede gewerbliche Betätigung verboten war. Am 19. Oktober 1876 wurde einer Gesellschaft, die hauptsächlich mit belgischem Kapital arbeitete, der

Bau einiger Linien, so nach Ehrenfeld, Nippes, Lindenthal, Melaten und Bahenthal genehmigt. Als erste wurde am 28. April 1877 die Straße Deutz-Ralk eröffnet. Am 29. Juli 1897 wurde sodann, ebenfalls einem belgischen Unternehmer, der Bau einer Bahn im Innern der Stadt genehmigt. Die beiden Unternehmungen vereinigten sich später zu einer Gesellschaft, die ihren Sitz in Brüssel hatte.

Jedenfalls kein besonderes Zeugnis für den Unternehmungsgeist des deutschen Kapitals, daß in Cöln, wie in einer Reihe weiterer Städte Westdeutschlands, es vornehmlich ausländisches Kapital ist, welches den sich auf deutschem Boden abspielenden Verkehr gründlich auszubeuten verstand. Noch unverständlicher ist die Haltung der Stadtverwaltungen in Cöln, Frankfurt, Barmen-Eberfeld, Düsseldorf, Mannheim, München usw., die diesen zumeist ausländischen Gesellschaften auch noch Rechte, Konzessionen einräumten, die teilweise erst im Jahre 1925 erlöschen sollten.

Nur darauf bedacht, das investierte Kapital so hoch wie nur eben möglich zu verzinsen, mußten die Verkehrsinteressen zurücktreten.

Beweggründe, wie sie heute vielfach zur Errichtung von neuen Linien führen, Gebiete wirtschaftlich aufzuschließen, oder gar durch Verbesserung der Verkehrseinrichtungen zur Lösung der Wohnungsfrage beizutragen, kannte man bei diesen Gesellschaften nicht. Ebenso war wenig Verständnis für eine Sozialpolitik gegenüber

standen, einen anderen Zeitpunkt für die Verhandlungen zu vereinbaren. Jetzt sei der Vertrag abgeschlossen und damit basta.

Durch ein derartiges Verhalten wird dem Tarifgedanken wahrlich nicht gedient. Die Arbeiterschaft ist wenig erbaut davon, daß ihre Vertreter in einer derartigen Form ihre Interessen vertreten wollen. Um sie nun in etwa wieder zufrieden zu stellen, sie bei der Stange zu halten, macht man jetzt kräftig in Entrüstung über die Behandlung der Arbeiter in der Gasanstalt.

(Die Arbeiter der Gasanstalt tun den Verbandsbeamten doch wirklich unrecht. Sie wissen doch gar nicht, welche Arbeit die Verbandsbeamten mit der Agitation für die politische Sozialdemokratie haben. Der Verbandsvors. Moß, in fast allen Verbänden nehmen die Verbandsvorsitzenden an den Tarifverhandlungen teil, mußte, natürlich auf Kosten des „neutralen“ Verbandes, nach Zürich zur Vereinstagung des Abg. Bebel. Was die anderen Genossen während der Zeit zu tun hatten, können die Arbeiter doch nicht wissen. Vielleicht waren sie damit beschäftigt, die 50 Pf. Strafe bei denjenigen Mitgliedern einzuholen, zu der diese durch Beschluß der Vereinsversammlung beurteilt waren, weil sie bei der letzten Reichstagswahl sich an der Verteilung der sozialdemokratischen Flugblätter nicht beteiligt hatten. Wenn erst der Zukunftsstaat eingeführt ist, brauchen die Gasarbeiter überhaupt keine Tarifverträge mehr. D. N.)

## Volkswirtschaftliches und Soziales.

### Die Düsseldorf'schen Werke

haben auch im vergangenen Jahre die auf sie gesetzten Hoffnungen erfüllt. Nicht etwa, daß die Arbeiterschaft zufrieden wäre, sondern die Verwaltung.

Nach den für das Rechnungsjahr 1912 vorliegenden Bilanzen betragen die Gewinne aus den städtischen Betrieben (die eingeklammerten Zahlen geben die Beträge für die Vorjahre an): a) beim städtischen Elektrizitätswerk 891 835 Mk. (744 505), b) beim städtischen Gaswerk 425 178 Mk. (285 713), c) beim städtischen Wasserwerk 283 548 Mk. (274 823), d) bei den städtischen Straßenbahnen 11 619 Mk. (325 509). Danach ergibt sich gegen das Vorjahr beim Elektrizitätswerk ein Mehr von 47 303 Mk., beim Gaswerk ein Mehr von 139 465 Mk., beim Wasserwerk ein Mehr von 8725 Mk. Diese drei Betriebe haben also im Jahre 1912 eine Gesamtgewinnzunahme gegenüber dem Jahre 1911 zu verzeichnen von 195 493 Mk., während die Straßenbahnen eine Mindereinnahme von 283 890 Mk. luchen.

Aus den einzelnen Konten entnehmen wir noch: Die Selbstkosten des Wasserverbrauchs für öffentliche Zwecke betragen 98 749 (126 716) Mk.; der Zuschuß zu den städtischen Badeanstalten

den Angestellten vorhanden. 2,20 Mk. für Schaffner und 2,50 Mk. für Kutscher war der Lohn für den 10- bis 14-stündigen Dienstag. Ruhetage konnte sich der Angestellte alle 14 Tage auf eigene Kosten einen nehmen. Bezeichnend für die damaligen Zustände im Straßenbahnwesen ist eine Abschiedsrede, die ein Direktor einer anderen rheinischen Bahn nach der Uebergabe der Bahn an die Stadt an seine bisherigen Angestellten hielt. Inhaltlich führte er etwa aus: „Leute, ich weiß wohl, daß ein großer Teil von Euch sich bisher selbst eine Lohnerhöhung bewilligt hat. Doch dieses muß jetzt, nachdem Ihr städtische Angestellte geworden seid, aufhören.“ Erfreulicher Weise ist diese alte Gewohnheit, die auch nur unter den damaligen Verhältnissen sich einbürgern konnte, gründlich beseitigt. Andererseits haben sich andere Mißstände aus damaliger Zeit, wie die Horrenthaltung eines Ruhetages nach 6 Dienstagen bis in unsere heutige Zeit hinübergereckt.

Im Jahre 1882 und 1886 schloß die Stadt mit der Gesellschaft weitere Verträge ab, auf Grund deren noch eine Anzahl weiterer Linien gebaut wurden. Die Betriebslänge stieg von ca. 40 Kilometer um die Mitte der achtziger Jahre auf 62,8 Kilometer im Jahre 1897, die geleisteten Wagenkilometer von 1 710 806 im Jahre 1883 auf 5 713 164 im Jahre 1908. Die Anzahl der Wagen von 106 auf 341 im gleichen Zeitraum.

Inzwischen hatte auch Köln, wie wir in den vorhergehenden Artikeln gesehen haben, einen ungeahnten Aufschwung genommen. Die Fortschritte der Technik brachten in dieser Zeit eine vollständige

36 601 Mk. Die Betriebseinnahmen der Straßenbahnen betragen 6 197 455 (5 443 383) Mk.; die Einnahmen aus Gasabgabe 3 864 706 (3 625 977) Mk. und aus Stromabgabe 4 149 251 (3 407 462) Mk.

Es wäre verkehrt, anzunehmen, daß unsere Straßenbahnen in finanzieller Hinsicht nicht den Erwartungen entsprächen, die man an ein so großes Unternehmen stellen könnte, namentlich mit Rücksicht auf den rechnerischen Rückgang des Ueberschusses gegenüber dem Vorjahr 1911. Eine Verringerung des Gewinnes war aber mit Rücksicht auf die Milderung der Tarifs ohne weiteres vorzuzusehen. Wenn nun die Bilanz ergibt, daß die Straßenbahn in gesunder wirtschaftlicher Fortentwicklung begriffen ist, und wenn sie auch verkehrstechnisch fortschreitet, so ergibt sich hieraus ebenso die sichere Folgerung, daß die (gerade infolge der Fahrpreisermäßigung) immer mehr steigende Frequenz die Betriebseinnahmen erhöhen, den früheren Ueberschuß wieder erreichen, ja gar übertreffen lassen wird. Im übrigen ist auch zu beachten, daß der rechnerische Ueberschuß nicht allein die Rentabilität der Straßenbahnen darstellt. Einmal ist in der Abrechnung auch der Vertrag enthalten, den gemäß Beschluß der Stadtverordnetenversammlung die Straßenbahn an die Stadtkasse abzuführen hat: nämlich die höchste Summe von 500 000 Mk.; dann aber auch ist der Preis, den die Straßenbahn an das Elektrizitätswerk für den Stromverbrauch zahlt, so hoch bemessen, daß er sich zum Teil — und zwar gut und gern mit mehreren hunderttausend Mark — auch als einen Gewinn für die Stadt repräsentiert.

### Sozialer Studentenkursus.

Ein sozialer Kursus für Studenten fand vom 19.—22. Oktober — veranstaltet von der Evangelisch-sozialen Schule E. R. in Bethel bei Bielefeld statt. Die Teilnahme der akademischen Jugend aller Fakultäten und verschiedenen studentischen Verbindungen war, wie uns berichtet wird, überraschend stark. 92 Studenten und 16 Hospitanten nahmen daran teil. Der Kursus gliederte sich in vier Vortragsreihen. Pastor S. Jaeger-Bethel sprach über: „Die sozialen Motive des alten und neuen Testaments“ in drei Vorträgen. Dr. Festreicher-Berlin behandelte in drei Vorträgen: 1. Die soziale Frage, das Problem der Völkergeschichte; 2. Die soziale Frage, das kulturelle Problem der Gegenwart; 3. Gibt es eine Lösung der sozialen Frage. Verbandsvorsitzender F. Behrens, M. d. N., sprach in zwei Abhandlungen über: „Die deutsche Arbeiterbewegung“. Licentiat Siegm. Schulze-Berlin führte die Teilnehmer ein in die

Umwälzung des Straßenbahnwesens durch die Einführung des elektrischen Betriebes. In fast allen größeren und mittleren Städten wurden elektrische Straßenbahnen gebaut. Nur die Bürger des inzwischen zur Großstadt herangewachsenen Kölns durften sich noch gemüßlich mit der „Pödsbahn“ durch die Stadt gondeln lassen. Gemüßlich, konservativ war diese Beförderungsmethode schon, ob aber den Interessen der Stadt und der Bürgerschaft damit gedient war, erschien doch sehr bald als höchst zweifelhaft. Die Herren des hohen Rates, die auf dem Rathause das Szepter führten, sahen doch bald ein, daß ihre Vorfahren im Hansa-saal, deren fortschrittliche Gesinnung sie stets gelobt hatten, und in deren Fußstapfen einzutreten sie stets vorgaben, doch bei den Verträgen mit der Straßenbahngesellschaft recht rückwärts gehandelt hatten. Am 31. März 1897 wurde der Beschluß gefaßt, seitens der Stadt ein eigenes elektrisches Bahnnetz zu bauen. Das Reichsgericht machte aber der Stadt Köln einen Schritt durch die Rechnung, indem es der Stadt Köln verbot, derartige Linien zu bauen, die der Gesellschaft Konkurrenz zu machen in der Lage waren. Letztere war aber auch durch ihren Vertrag gehindert, den elektrischen Betrieb einzurichten. Wohl oder übel mußten die beiden Parteien sich schließlich einigen. Es kam ein Vertrag zustande, nach welcher die Gesellschaft ihr gesamtes totes und lebendes Inventar nebst sämtlichen Rechten und Konzessionen an die Stadt abtritt, dafür aber ein Entgelt von 19 995 662 Mk. erhält. In dieser Summe ist ein Betrag von 14½ Millionen enthalten, der als Entschädigung für entgangenen Ge-

soziale Arbeit unter der evangelischen Studentenschaft, während C. Weber-M. Gladbach die soziale Arbeit in der katholischen Studentenwelt behandelte. Alle Vorträge fanden außerordentliche Beachtung und dankbare Zustimmung. Die sich anschließenden Debatten zeugten von starkem sozialen Interesse und Verständnis. Besonders konnte der allgemeine energische Wille konstatiert werden, Hand in Hand mit der christlich-nationalen Arbeiterbewegung, insbesondere auch mit der christlichen Gewerkschaftsbewegung an der Ueberbrückung der sozialen Klüfte in Gesellschaft und Staat nach christlichen Normen mitzuarbeiten. Diesen akademischen Kursus kann die evangelisch-soziale Schule als einen guten Schritt vorwärts bezeichnen. Den evangelischen Mitgliedern unserer Bewegung kann die Unterstützung der evangelisch-sozialen Schule E. W. warm empfohlen werden. Anfragen und Zuschriften sind zu richten an den geschäftsführenden Sekretär Emil Hartwig, Viefelfeld (Post Bethel). Von dort ist auch Literatur über die Arbeit der Evangelisch-sozialen Schule E. W. zu beziehen.

### Wie reich ist Deutschland?

Von Dr. Karl Helfferich, dem Direktor der Deutschen Bank, entnehmen wir der „Aölnischen Volkszeitung“, erscheint in Kürze ein neues Buch. Anlässlich des Regierungsjubiläums des Kaisers hat Helfferich eine Untersuchung über den Besitzstand des deutschen Volkes während der Regierungszeit unseres jetzigen Kaisers gemacht, und seine Arbeit ist in das literarische Gedenkwerk aufgenommen worden, das der Verlag Stilke dem Kaiser überreicht hat. Weiteren Kreisen ist dieses Werk infolge seines hohen Preises (125 Mark) nicht zugänglich. Helfferich gibt nun seine Arbeit gesondert heraus, und zwar in etwas erweiterter Form, in der die Ergebnisse der allerjüngsten Statistik Berücksichtigung gefunden haben. Das Schlussergebnis seiner Untersuchungen ist das folgende: Das deutsche Volkseinkommen beträgt heute rund 40 Milliarden Mark jährlich, gegen 22 bis 25 Milliarden Mark um das Jahr 1895. Von den 40 Milliarden werden jährlich etwa 7 Milliarden Mark, also nahezu ein Sechstel, für öffentliche Zwecke aufgewendet, etwa 25 Milliarden Mark dienen dem privaten Verbrauch, und etwa 8 bis 8½ Milliarden, die sich durch den automatischen Wertzuwachs des vorhandenen Vermögens auf 9½ bis 10 Milliarden Mark erhöhten, wachsen als Mehrung dem Volksvermögen zu, gegen etwa 4½ bis 5 Milliarden vor 15 Jahren. Das deutsche Volksvermögen beträgt heute mehr

winn für die Zeit bis zum Ablauf der Konzessionen gedacht ist. Im vergangenen Jahre mußte der Rest dieser Summe gezahlt sein. Ein glänzendes Geschäft für die Stadt war dieser Vertrag nicht. Für die gezahlten 20 Millionen Mk. erhielt sie eine Anzahl zum Teil abgetriebene Pferde, die nächstens beim Firmenchief ein unrühmliches Ende fanden, mehrere hundert veraltete Bagillentuttschen und die Gleisanlagen, die demnächst als Schrott an den Althändler verkauft werden konnten. Trotzdem mußte die Stadt diese Opfer bringen, um ein den Zeitverhältnissen entsprechendes Verkehrsmittel zu schaffen. Volkswirtschaftliche soziale Gründe zwangen die Stadt, wenn sie nicht ins Hintertreffen geraten wollte, dem Fortschritt eine Gasse zu bahnen. Rund 14 Millionen Mark mußten neben den oben erwähnten 20 Millionen aufgebracht werden, um den elektrischen Betrieb durchzuführen. Selbstverständlich konnte ein Betrieb, der mit einer derartigen Vorbelastung zu rechnen hat, in den ersten Jahren keine besonderen Ueberschüsse abwerfen, sondern mußte seine Bilanz mit einem Verlust abschließen. Hieraus ist es erklärlich, wenn auch nicht berechtigt, daß zu dieser Zeit mit der Neuregelung der Lohn- und Dienstverhältnisse übermäßig vorsichtig vorgegangen wurde.

Der eigentliche Ausschüpfung der Cölnener Bahnen beginnt mit der Uebernahme durch die Stadt am 1. April 1900. Die Betriebslänge betrug 1901 55 917 Kilometer, dagegen 1912 80 360 Kilometer ohne Vorortbahnen. Noch bedeutend stärker sind die geleisteten Wagen-

als 300 Milliarden Mark, gegen rund 200 Milliarden Mark um die Mitte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts.

### Fleischpreise und Grundrente.

Die Fleischpreise steigen weiter. Mit ihnen die Unkosten für die gesamte Lebenshaltung.

Die „Statistische Korrespondenz“ stellt den Preis für Fleisch nach dem Durchschnitt den Notierungen an 50 Märkten zusammen. Danach ergibt sich, daß in der zweiten Hälfte des August, im Vergleich mit der ersten Hälfte, der Preis für ein Kilogramm Fleisch wieder um 1 Pfg. gestiegen ist. Ein Bild von der unheimlichen Preissteigerung in den letzten Jahren liefert die folgende Gegenüberstellung:

Es kosteten im August ein Kilogramm in Pfennigen:

	1909	1910	Steigerung in Proz.
Rindfleisch	156,9	182,3	16,2
Kalbfleisch	173,8	201,9	16,1
Hammelfleisch	169,5	200,3	18,6
Schweinefleisch	163,3	175,2	7,3
Roßfleisch	74,9	91,3	21,8

Die Zahlen in der dritten Reihe zeigen jedem, der das Einmaleins beherrscht, in welchem Verhältnis die Einkommenerhöhungen der letzten Jahre zu der sich schnell verteuernenden Lebenshaltung der breiten Volksmassen stehen.

Die gemischte Deputation der Berliner städtischen Körperschaften hat beschlossen, in der nächsten Zeit die Einfuhr von frischem russischem Fleisch wieder aufzunehmen und zu diesem Zweck beim Landwirtschaftsminister zu beantragen, die Einführung von solchem Fleisch bis zum 1. April 1914 zu genehmigen.

Ebenso soll Blättermeldungen zufolge in Hamburg dieser Tage eine Konferenz von Interessenten an der Einfuhr von australischem Gefrierfleisch stattfinden. Nach einer Meldung der „Deutschen Fleischer-Zeitung“ soll beraten werden, wie eine weitere Förderung der Einfuhr von Gefrierfleisch nach den heute bestehenden Fleischbeschaubestimmungen zu erreichen ist. Ferner wie die Schlachtung von australischem Vieh verbessert werden kann.

Offen gesagt: wie versprechen uns von diesen Maßnahmen wohl vorübergehenden, aber keinen dauernden Erfolg. Die Wurzel unserer ganzen volkswirtschaftlichen Misere, die sich in Teuerung und Wohnungseldend äußert, ist in der fortgesetzten spekulativen Steigerung der Grundrente zu suchen sein. Man braucht nur, ohne Nationalökonom zu sein, mit gesundem Menschenverstand

kilometer gestiegen und zwar in dem nämlichen Zeitraum von 6 675 204 auf 25 885 610, hat sich also vervierfacht. Dementsprechend stieg auch die Zahl der beförderten Personen und zwar von 30 970 673 auf 115 875 360. Die gleichen Steigerungen weisen die Einnahmen und Ausgaben auf. Dagegen sind die Einnahmen pro Wagenkilometer in den ersten 7 Jahren von 48,0 Pfg. auf 34,4 Pfg. gefallen, dann wieder in drei Jahren auf 39,8 Pfg. gestiegen, um im Jahre 1912 wieder auf 38,6 Pfg. zu fallen. Desgleichen fielen die Einnahmen pro beförderte Person und zwar dauernd von 10,3 Pfg. auf 8,4 Pfg. im Jahre 1908, um dann wieder mit Schwankungen auf 8,6 im Jahre 1912 zu steigen.

Welche Bedeutung die Straßenbahn für das gesamte Leben einer Stadt besitzt, ersieht man an der starken Benutzung der Bahn. Im Jahre 1901 hatten 30 970 673 Personen die Bahn benutzt, oder jeder der Einwohner im Durchschnitt 83 mal, dagegen 1912 bei 115 875 360 beförderten Personen und rund 523 000 Einwohnern 221 mal. Während also die Einwohnerzahl in diesem Zeitraum sich um rund 71 Prozent vermehrte, stieg die Zahl der beförderten Fahrgäste um rund 266 Prozent.

Neben der Umwandlung und Ausdehnung des Straßenbahnbetriebes hat die Stadt in den letzten Jahren mit Erfolg versucht, die Vororte mit der Stadt in nähere Verbindung zu bringen. Die vornehmste Aufgabe dieser Vorortbahnen ist, neues Wohngebiete außerhalb der eigentlichen Stadt zu erschließen, und nicht zuletzt

nachfolgende Zeitungsnotiz zu lesen, um die Wichtigkeit dieser unserer Anschauung zu begreifen. Die besagte Notiz lautet:

„Strasburg i. W., 23. August. Herr Gutsbesitzer und Stadtverordnete Busacker hat sein zur Gemeinde Strasburg gehöriges Gut Kronfeld in Größe von 500 Morgen für den Preis von 252 000 Mark an Herrn Voldt aus Graubenz verkauft. Herr Busacker hatte das Gut vor etwa 15 Jahren als Neßgut für 75 000 Mark gekauft. Das ist eine Preissteigerung von 177 000 Mark oder 236 Prozent.“

Also innerhalb 15 Jahren wurde die Grundrente unter unferem unsinnigen Bodenrecht um über 200 Prozent in die Höhe geschraubt. Daß dadurch in ganz unnormaler Weise, selbst wenn man die verstärkte Intensität der Bewirtschaftung mit in Rechnung stellt, die landwirtschaftliche Produktion verteuert wird, versteht sich am Bande.

Vorliegende Fäden ließen sich noch beliebig weiter spinnen. Jedenfalls helfen uns aus Teuerung (und Wohnungsnot) keine kleinen Mittelchen, sondern wirklich großzügige gesetzliche Bodenreformen, die den Bodenschacher endgültig beseitigen.

## Arbeiterbewegung.

### Den sozialdemokratischen Charakter

muß sich der rote Gemeindearbeiterverband nun auch noch vom sächsischen Oberlandesgericht bestätigen lassen. In einer Versammlung am 12. Oktober 1912 der Dresdener Filiale dieses Verbandes referierte der Landtagsabgeordnete Kleißner über Gewährung von Teuerungszulagen für die städtischen Arbeiter. Die gemachten Ausführungen veranlaßten die Behörde aber, diese Versammlung nicht mehr als Gewerkschaftsversammlung, für die nach dem Vereinsgesetz keine polizeiliche Anmeldung notwendig ist, sondern als eine politische zu betrachten. Schöffengericht und Landgericht traten dieser Auffassung bei:

Die Tatbestandsmerkmale der politischen Versammlung wurden aus dem ganzen Verlauf der Versammlung, insbesondere aus den Ausführungen des Referenten gefolgert: Zweck der Versammlung sei nicht in erster Linie gewesen, Teuerungszulagen beim Rat durchzusetzen, sondern politische Angelegenheiten zu erörtern, in dem Fragen der Sozialpolitik und der Volkswirtschaft herangezogen wurden, um dadurch eine Einwirkung auf die Behörden zu erzielen.

die gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Stadt und Land zu heben. Bis heute sind 6 Linien, mit zusammen 56,58 Kilometer Betriebslänge eröffnet. Einschließlich der mitbenutzten Straßenbahnstrecken steigt die Betriebslänge auf 74,01 Kilometer. Weitere Linien sind projektiert. Bei der Errichtung dieser Bahnen hatte die Stadt eine Anmenge von Schwierigkeiten wegen der Wegebenutzung den gegenteiligen Interessen der benachbarten Städte und Gemeinden zu überwinden. Nicht zuletzt war es auch die Militärverwaltung, die aus Gründen der Landesverteidigung eine Anzahl Bedingungen stellte, die nicht leicht zu erfüllen waren. Es darf ruhig gesagt werden, daß eine Gesellschaft, selbst wenn sie als gemischt-wirtschaftliche gegründet wäre, den Schwierigkeiten schwerlich Herr geworden wäre.

Ein ganzes Heer von Beamten, Angestellten und Arbeitern finden in diesen Betrieben Arbeit und Verdienst, sodaß die städtischen Bahnen einer der größten Arbeitgeber des Bezirks heute ist. Bei der Direktion, von wo aus der gesamte Betrieb kaufmännisch und technisch geleitet wird, und die in 4 Abteilungen entfällt, werden 142 Beamte beschäftigt. Im 3. Quartal 1912 betrug die Zahl der Angestellten und Arbeiter (Fahrpersonal, Werkstättenarbeiter und Bahnunterhaltungsarbeiter) einschließlich der Vorortbahnen 2967.

Das Durchschnittsjahreseinkommen an Lohn für diese Leute betrug:

Straßenbahnen.			
	1900—1904	1906—1908	1912
Fahrer	1812	1530	1644
Schlosser	1148	1350	1464

Die Versammlung habe mehr den Charakter einer Agitation für die sozialdemokratische Partei gehabt, als den einer Gewerkschaftsversammlung. Der Einberufer, der Beamte der Gewerkschaft, wurde aus §§ 5 und 18, Abs. 1 des Reichsvereinsgesetzes verurteilt. Die Revision des Angeklagten machte geltend, daß es sich bei dem Angeklagten auf Ergreifen von Notstandsmaßnahmen nicht um eine Einwirkung auf das deutsche Reich, sondern gegenüber dem Arbeitgeber gehandelt habe. Die politischen Erörterungen seien der Besprechung von Gewerkschaftsfragen nur nebenher gegangen. Der Strafsenat des Sächsischen Oberlandesgerichts hat das eingelegte Rechtsmittel kostenpflichtig verworfen mit der Begründung, das angefochtene Urteil der Vorinstanz lasse keinen Rechtsirrtum erkennen.

### Klatzschende Ohrfeigen

werden nun auch der „Gewerkschaft“, dem Organ der roten Gemeindearbeiter, und dem roten „Straßenbahner“ von ihren eigenen Freunden verfehrt. Bekanntlich haben diese beiden Organe die Sudelbrotschüre gegen den christlichen Textilarbeiterverband in ausführlicher Weise, der „Straßenbahner“ sogar in einem Leitartikel, auszubeten versucht. Wie wird nun dieses Machwerk, das den beiden Zeitungen dazu dienen mußte, die Spalten zu füllen, von anderen Organen der sozialdemokratischen Verbände beurteilt. Der „Proletarier“ vom Fabrikarbeiterverband schreibt:

„Danach soll Schiffer nicht nur Verbandsutensilien auf Prozenten sich gekauft, sondern auch die zweiten Schlüssel zum Geldschrank ohne Wissen des Kassierers im Besitz gehabt haben. Zwar behauptet N. nicht, daß Schiffer den Geldschrank nun auch geplündert habe, aber er teilt mit, daß wiederholt Gelbbeträge aus dem Schranke verschwunden sind und überläßt es dem Leser, den Zusammenhang mit dem Schlüsselbesitzer zu finden. Damit ist die Schrift eigentlich schon gekennzeichnet. Es ist die Sache eines Menschen, der sich mit seinen seitherigen Freunden und Gesinnungsgenossen überworfen hat. Solchen schriftlichen „Rechtfertigungen“ gegenüber ist immer Mißtrauen am Platze. Vor allem dann, wenn sie so unverkennbar persönlich zugespitzt und zweideutig formuliert sind, wie die des Köhling. Wir lehnen es deshalb nicht nur ab, uns die Anschuldigungen gegen Schiffer zu eigen zu machen, sondern wir verzichten auch gern darauf, sie hier im einzelnen wiederzugeben.“

Fuhrleute	985	1242	1272
Werkstättenvorarbeiter	1378	1818	1818
Gesellen	1196	1515	1515
Schienenleger	1416	1363	1363
Wagenputzer	1140	1316	1421

Die Gesamtsumme der gezahlten Löhne stieg von rund 780 000 Mk. im Jahre 1900 auf rund 3 350 000 Mk. im Jahre 1912. Wenn auch das gewaltige Anschwellen der Lohnsumme in erster Linie auf die Vermehrung des Personals zurückzuführen ist, so ist auch die Steigerung der Löhne entsprechend der Lebensmittelpreise, Wohnungsmieten und sonstiger Bedarfsartikel nicht ohne Einfluß geblieben. Zusammengefaßt darf gesagt werden: Wenn wir von unserem Standpunkte aus auch nicht mit allem einverstanden sind, was seitens der Verwaltung gemacht ist und wird, noch heute bestehen eine Reihe Wünsche, die, ohne den eigentlichen Zweck und die Aufgaben der Bahnen zu gefährden, erfüllt werden können, so können und dürfen wir den führenden Personen die Anerkennung nicht versagen für ihre Verdienste, die sie sich dadurch erworben haben, das Kölner Straßenbahnwesen aus recht verworrenen Zuständen zu geordneten Verhältnissen geführt zu haben.

Würde in den Kreisen der Kollegen allerorts mit dem nämlichen Eifer und der nämlichen Tatkraft auf die Erreichung eines Zieles hingearbeitet, wie es hier eine Verwaltung auf ihrem Gebiete getan hat, stände der Beruf der Straßenbahner heute wesentlich geachteter da.

Noch scharfer verurteilt die „Holzarbeiter-Zeitung“, das Organ des sozialdemokratischen Holzarbeiterverbandes, die Röhlingische Handlungsweise. Das Blatt schreibt in ihrer Nummer 41 vom 11. Oktober:

„Wir müssen uns offen gestehen, daß uns der Verfasser der Broschüre nicht sonderlich sympathisch erscheint. Es macht immer einen unerfreulichen Eindruck, wenn jemand, der eine Reihe von Jahren im Dienste einer Organisation stand und von unsauberen Dingen Kenntnis hatte, ohne sich an ihnen zu stoßen, plötzlich moralische Umrwandlungen bekundet wenn er mehr oder weniger freiwillig aus dem Dienst dieser Organisation ausgeschieden ist. Man wird Enthüllungen solcher Leute von vornherein ein gewisses Mißtrauen entgegenbringen.“

Dieser Charakteristik haben wir nichts beizufügen, sie stimmt mit der unserigen überein.

Alles dieses mußte aber den Redaktionen der beiden Organe ebenfalls bekannt sein. Wenn sie trotzdem sich diesen Kronzeugen nicht entgehen ließen, dann zeigt dieses eben, daß sie in der Wahl der Mittel nicht wählerisch sind. Kein Mittel scheint ihnen schlecht genug zu sein, wenn es sich nur gegen die Christlichen verwerten läßt. Damit charakterisieren sie sich am besten selbst.

### Der deutsche Verband der Krankenpfleger und Pflegerinnen

blickt im Oktober d. J. auf sein zehnjähriges Bestehen zurück. Am 18. Oktober 1903 fanden sich 50 Angehörige des Krankenpflegerberufs zusammen, um den Grundstein für eine Berufsorganisation zu legen, die sich eine ernsthafte Interessenvertretung zum Ziele setzte. Die Neugründung war um so notwendiger, als im Krankenpflegergewerbe eine uferlose Organisationszersplitterung und Vereinspielerei herrschte. Es bestanden und bestehen noch heute eine Menge von Organisationschen und Vereinen, bei denen die persönlichen Interessen Einzelner, aber nicht die Gesamtinteressen der Berufsangehörigen Triebfeder und Rechtschnur sind. Der deutsche Verband (ehemals „Gewerkverein) der Krankenpfleger und -pflegerinnen Deutschlands ging neue Wege. Er war die erste Berufsvereinigung, die die gewerkschaftliche Grundlage für die Reform der beruflichen Krankenpflege als notwendig erkannte und zum Prinzip erhob. Heute, nach zehnjähriger Standesarbeit, kann der Verband mit Genugtuung sagen, daß er den Weg mit Erfolgen gegangen ist. Die ersten 10 Jahre sind ein fortwährender Kampf gegen Unterdrückung und Unverständnis gewesen, aber welcher selbstständigen, ernsthaften Berufsbewegung ist das erspart geblieben. Der Verband hat sich durch seine erfolgreiche Arbeit das Vertrauen weiter Kreise im Krankenpflegerberuf erworben, ca. 2000 Mitglieder sind jetzt unter seiner Fahne geeinigt. Er wird auch in Zukunft die Interessen der Krankenpfleger und -pflegerinnen nachdrücklich vertreten, um den Angehörigen dieses verantwortungsvollen Berufes ein erträgliches Dasein zu verschaffen.

## Gerichtliches.

### Bestrafte Ehrabschneider.

Zu 3 Wochen Gefängnis verurteilte das Schöffengericht in Trier den Verantwortlichen der roten „Rheinischen Zeitung“ in Köln. Dieses Blatt, eines der gehässigsten Gegner der christlichen Gewerkschaften, hatte ein anonymes Schreiben zum Abdruck gebracht, in dem dem Eisenbahnschlosser und Landtagsabgeordneten Schmidt allerlei ehrenrührige Sachen zum Vorwurf gemacht wurden. Wie so oft, sahen wir auch in diesem Falle, daß die Verleumder, nachdem der Versuch, den Wahrheitsbeweis anzutreten, gründlich mißglückt ist, die Einrede gebrauchen, daß sie in gutem Glauben gehandelt hätten, und nur das verbreitet hätten, was andere behauptet haben. Genau so verfuhr die Rheinische bei den Anschuldigungen gegen den Kollegen Schiffer. Außerlich gibt man sich den Anschein, als ob man selbst an der Wahrheit der Anschuldigungen nicht glauben könnte. Die Hauptsache aber ist, daß sie einem großen

Teil der Leser bekannt werden, die sie dann als bare Münze hinnehmen und damit agitieren.

Hören wir daher, wie der rote „Straßenbahner“, Nr. 18, 1913 über eine derartige „noble“ Kampfweise urteilt:

„Man muß nur beobachten, in welcher Form die Verleumdungen, Verdrehungen und die Leugnung der Wahrheit in dem Blatte vorgenommen werden. Fast nirgends werden sie als eigenes Produkt bekannt gegeben, sondern man zitiert Notizen usw. aus irgend welchen Winkelblättern, oder Auslassungen vom Reichsverband gegen die Sozialdemokraten, natürlich ohne jeden Kommentar. Das ist das verwerflichste System, was man sich denken kann. Die Verleumdungen anderer werden abgedruckt, ohne daß die Straßenbahn (Redaktion. D. N.) dafür eine Verantwortung übernimmt. Damit dokumentiert sie ihre Kenntnis, daß die Verleumdungen usw. wirklich solche sind. So handeln von jeder Skrupel befreite Menschen.“

Treffender wie hier es geschehen, konnte das System der Rhein. Zeitung nicht verurteilt werden. Wir haben diesem Urteil nichts hinzuzufügen. Trotzdem glauben wir nicht, daß die wenigen Genossen unter den Kölner Straßenbahnern ihr Leibblatt, die „Rheinische“, aufgeben werden.

### Achtzig Mark Geldstrafe

verhängte das Schöffengericht in Wörth über den Beamten des roten Transportarbeiterverbandes, Otto Otklic, weil er ebenfalls bei seinen Behauptungen über den Bezirksleiter Ruhn vom christlichen Fabrikarbeiterverband, mit der Wahrheit auf dem Kriegsfuße gestanden hatte.

Eine Reihe weiterer Prozesse schweben noch, durch die den Herren bewiesen werden wird, daß wir noch nicht im Zukunftstaate leben, sondern in einem Staatswesen, wo die persönliche Ehre, auch die der christlichen Gewerkschaftler, noch geschützt werden kann.

## Verbandsnachrichten.

Vom 3. Quartal haben abgerechnet die Ortsgruppen:

Clebe, Gildesheim, Wilshofen, Heidelberg, Rosenheim, Graudenz, Brittriching, Stuttgart (Straßenbahner), Regensburg (Straßenbahner), Stettin, Wachen, Bremen, Pasing, Düren, Bamberg, Konstanz, Hannover, Regensburg (Gemeindegewerkschafter), Mannheim (Gemeindegewerkschafter), Amberg und Rheydt.

Am 29. Oktober ist bereits die Frist verfloßen, bis zu der die Abrechnung getätigt sein mußte. Die noch fehlenden Ortsgruppen werden dringend ersucht, das Veräumte baldigst nachzuholen.

### Der Zentralvorstand.

## Versammlungskalender.

Bochum. Sonntag, den 9. November, 11 Uhr vormittags, bei König, Louisenstraße allgemeine Versammlung, zu der sämtliche städt. Arbeiter eingeladen sind.

Bonn (Gemeindegewerkschafter). Samstag, den 8. November 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr im Gesellenhause, Kölnstraße 17.

Köln (Straßenbahner und Gemeindegewerkschafter). Gemeinsame Versammlung im „Goldenen Löwen“. „Die Bedeutung der Krankenkassenwahlen“. Referent: Reichstagsabgeordneter Weder.

## Verbandsmitglieder!

Das Verbandsorgan ist ein gutes Agitationsmittel. Werft die gelesenen Nummern nicht fort, sondern gebt sie den Unorganisierten. Klärt diese auf und strebt unablässig darnach, immer mehr neue Mitglieder zu gewinnen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Heinrich Widmann; Verlag: Peter Dedenbach, beide in Köln, Wenzelwall 9. Druck: Köln-Ehrenfelder Handelsdruckerei, Marastr. 8.