

Der Holzarbeiter

Organ des Zentralverbandes christlicher Holzarbeiter.

A

№. 14

Der „Holzarbeiter“ erscheint jeden Freitag und wird den Mitgliedern unentgeltlich zugestellt. — Für Nichtmitglieder ist der „Holzarbeiter“ nur durch die Post zum Preise von Mk. 1,00 pro Monat zu beziehen. — Einzelnummern nur gegen Barauszahlung. — Bestellungen nur: Postfachkonto 7718 Köln.

Köln,
den 2. April 1926.

Anzeigenpreise für die viergesp. Millimeterzeile 20 Pfennig. Stellenangebote und -Angebote, sowie Anzeigen der Zahlstellen kosten die Hälfte. Redaktion und Verlag befinden sich Köln, Deutzerwall 9. Telefonruf West 61644. — Redaktionschluss ist Samstag Mittag.

27. Jahrg

Zur Beitragsfrage.

Durch die Beitragsleistung der Mitglieder werden die Voraussetzungen für die Wirksamkeit einer Organisation geschaffen. Es kommt nicht von ungefähr, wenn in den sogenannten wirtschaftsfriedlichen Werkvereinen keine oder nur eine geringe Beitragsleistung verlangt wird. Die Drahtzieher dieser Vereine wissen selbst gut genug, daß ohne starke Heranziehung der Mitglieder zur Beitragsleistung eine Organisation im wirtschaftlichen Kampfe zur Ohnmacht verurteilt ist. Mit schönen Reden lassen sich nun einmal die Verhältnisse nicht ändern. Wenn wir heute der deutschen Arbeiterschaft einige Tausend der besten Redner zur Verfügung stellen, die lauthaus, landab es verständen, dem Sehnen des Arbeiters nach einer anderen Wirtschaftsordnung in klassischer Weise Ausdruck zu geben, was wäre damit erreicht? Vielleicht glaubt der eine oder andere daran, daß solche Schönredner nun endlich den Schlüssel zur Seele des Arbeiters gefunden hätten; weil man es so meisterhaft versteht, auf die Sorgen einzugehen; die heute jeden drücken, weil so begeistert von einer anderen, besseren Wirtschaftsordnung geredet wird und weil so gar nicht die Rede ist von Pflichterfüllung und Beitragsleistung. Bei ruhiger Überlegung muß sich aber jeder vernünftige Mensch sagen, daß man einen unerwünschten, unangenehmen Zustand nicht ändert, wenn man über dem Reden das Handeln vergißt.

Unsere Wirtschaft ist krank. Sie krankt an Kreditmangel, Abwärtswende, Unternehmervöllerei, starker Steuerbelastung u. a. m. Damit ändern wir an den Dingen recht wenig, wenn wir über den Wucher der Banken, über die ungenügende Kaufkraft der breiten Massen des Volkes, über Wiedererwachen eines rücksichtslosen Schärmachergeistes oder über sonstige Steuerpolitik reden. Für uns kommt es als Arbeitnehmer darauf an, auch in dieser Zeit der Wirtschaftskrise möglichst zu behalten, was wir uns in mühsamer langjähriger Gewerkschaftsarbeit errungen haben. Daneben verlangt die Staatspolitik, daß wir uns auch der Opfer der Wirtschaftskrise annehmen.

Wir müssen erhalten, was wir errungen haben. Ist das Errungene denn auch wirklich so viel wert, daß man seinem Willen mal etwas besonders tun muß? „Ihr habt in Euren Gewerkschaften geschuftet, seid als Vertrauensleute treppauf, treppab gelanden, um die Beiträge einzuholen, habt Verhandlungen geführt und Ausperrungen über Euch ergehen lassen und wenn Ihr Euch heute die Frage vorlegt: Was ist erreicht, so muß die Antwort lauten: Nichts! So hören wir vor Kurzem einem Wanderredner in einer Versammlung in Arbeiterkreisen sprechen. Mancher Versammlungsteilnehmer kam zum Redner zu. Es geht die ganze Oberflächlichkeit eines verantwortungslosen Menschen dazu, wenn er sich heute vor Arbeitermassen hinstellt und ihnen vorredet, daß die bisherigen Selbsthilfebestrebungen erfolglos geblieben seien. Wir haben durch unsere Gewerkschaftsarbeit vieles zugunsten der Arbeiter ändern können im Verlauf der letzten Jahrzehnte. Die gewerkschaftlich organisierte Selbsthilfe kann Erfolge aufweisen, auf die wir stolz sind und die wir uns auch in schwierigen Zeiten geliebt wissen wollen.

Nicht ein Verband ist es, dem die Früchte der mühsamen Arbeit zufallen, es sind die den Verband bildenden Mitglieder, denen die Erfolge gewerkschaftlicher Arbeit zugute kommen. So geht es auch jetzt, wo die Tätigkeit der Gewerkschaften auf Abwehr eingestellt ist, nicht darum, irgendein Gebilde zu erhalten, das dem Arbeiter wehntretend ist oder zu dem man in nur geschäftlichen Beziehungen steht. Die Organisation, der Zentralverband christlicher Holzarbeiter, ist keine Interessenvertretung. Durch die in Verbande zusammengeführten Kräfte war es möglich, einen Einfluß auf die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse auszuüben. Durch die Verbandsvorstellungen kann den Mitgliedern wirkliche Hilfe in den aus dem Arbeitsverhältnis sich ergebenden verschiedenartigen Fällen zuteil werden.

Darum ist jedes einzelne Mitglied persönlich an der Entwicklung des Verbandes interessiert, weil es ja selbst einen Teil dieses Verbandes bildet. Die Verbandsleitung hat durch Verbandsbeschlüsse allen Mitgliedern die Verpflichtung auferlegt, ab 15. Beitragswoche einen um mindestens 20 Pfennig höheren Beitrag als bisher zu entrichten. Damit ist die Beitragsfrage auf der ganzen Linie wieder einmal aufgeworfen. Was und wozu wird der Beitrag bezahlt? Wenn sich unsere Mitglieder diese Frage oft in aller Ruhe vorlegen, wäre mancher unzufriedene Beitragszahler in den Zahlstellen recht herzlich willkommen. Die Beitragsleistung erfolgt an den Verband,

den du dir als deine Interessenvertretung gewählt hast. Weil du selbst, auf dich allein angewiesen, gar nicht in der Lage bist, deine Interessen dem wirtschaftlich stärkeren Unternehmer, Staat und Gesellschaft gegenüber wirksam vertreten zu können, deshalb hast du dich mit anderen zusammengetan. Im gewerkschaftlichen Zusammenschluß liegt nun aber nicht etwa ein Aufgeben der persönlichen Verantwortung. Im Gegenteil, ein Verband kann nur erfolgreich arbeiten, wenn sich jedes einzelne Verbandsmitglied mitverantwortlich fühlt für die Stärke und Entwicklung der Organisation.

Mitverantwortlich für die Stärke. Die Stärke einer wirtschaftlichen Zwecken dienenden Organisation beruht in der Hauptsache auf einer gesunden Finanzgrundlage. Da für die Gewerkschaften keine anderen Einnahmequellen fließen als die der Beiträge, hängt also die finanzielle Entwicklung eines Verbandes von der Höhe der Mitgliederbeiträge ab. Und solange das einzelne Mitglied nicht seine Kollegen ausbeuten will, ist es verpflichtet, für seine Beitragsleistung den im Verbands geltenden Maßstab auch tatsächlich anzuwenden. Für uns Holzarbeiter galt bisher das anderthalbfache des Stundenerdienstes als Maßstab für die Beitragsleistung. Wer also 60 Pfennig pro Stunde verdient, hatte 90 Pfennig wöchentlich an Verbandsbeitrag zu entrichten. Dazu kommen jetzt weitere 20 Pfennig auf Grund des in der vorigen Nummer unserer Verbandszeitung veröffentlichten Vorstandesbeschlusses. Damit werden hohe Anforderungen an die Mitglieder gestellt. Schließlich bleibt aber auch dem einzelnen nur die Wahl: Entweder den Verband als Interessenvertretung durch die erforderliche Beitragsleistung auch zur Abwehr stark zu erhalten oder aber die Abbaubestrebungen der Arbeitgeber überall ohne Widerstand über sich ergehen zu lassen. Das erstere kostet wöchentlich 1 bis 2 Mark und werden dafür Unterstützungen der verschiedensten Art gewährt. Der Lohnabbau der Unternehmer würde bei 2 Mark pro Woche nicht halt machen.

Es kommt noch hinzu, daß wir uns als Arbeiter immer mehr der Standesolidarität bemußt werden müssen. Wer in Arbeit steht und vollen Verdienst hat, kann durch seine Beitragsleistung dazu beitragen, das Los der arbeitslosen Kollegen zu lindern. Auch die Arbeitslosenunterstützung kann nur aus Mitteln gepahlt werden, die aus den Beiträgen zusammenschließen.

Wenn die Erhöhung der Beiträge nunmehr in den Zahlstellen praktisch durchgeführt wird, so wirst du als Verbandsmitglied lieber nicht haben wollen, daß dir dein Vertrauensmann das Zeugnis ausstellt: Der weiß auch nicht, worauf es jetzt ankommt.

Aus der Automobilindustrie.

Mehr wie mit anderen Industrien beschäftigt man sich heute mit der Krise in der deutschen Automobilindustrie. Das ist verständlich, denn in keiner anderen Industrie ist das Übergewicht des Auslandes so groß wie in dieser. Daß man nach Mitteln und Wegen sucht, das Manko auszugleichen, zeigt immerhin von einem ungeborenen Willen der führenden Kreise und berechtigt zu der Hoffnung, daß es wohl gelingen wird, mit der Zeit nicht nur die gegenwärtige Krise zu beheben, sondern auch im Auslande die deutschen Erzeugnisse wieder mehr zur Geltung zu bringen.

Es ist immerhin erstaunlich, wie gerade in der Automobilindustrie ein so großes Übergewicht des Auslandes möglich war. Das Automobil ist eine deutsche Erfindung, und deutsche Techniker und Ingenieure sind es gewesen, die in der Vervollkommnung desselben außerordentliches geleistet haben, und der deutschen Industrie in der Vorkriegszeit weitaus den größten Ansehenspunkt liegt die Schuld an dem Zurückbleiben gegenüber dem Auslande zum Teil mit im Charakterzuge des deutschen Volkes, des Volkes der Dichter und Denker, der dahin geht, Neues bis zur Vollendung zu bringen, es dann aber nicht versteht, in zusammengefaßter Produktion dem Neuen die nötige Ausweitung bzw. Verbreitung zu geben. Das Automobil galt in Deutschland mehr als Luxus, Sport und Spielerei, als wie ein notwendiges volkswirtschaftliches Verkehrsmittel. Jede Automobilfabrik baute ihre Typen, experimentierte, verbesserte. Das in Schönheit und Form sowie in Betriebssicherheit bereits vollkommene Erzeugnis sollte weiter vervollkommen werden, und jeder Betrieb wollte den anderen überflügeln. Jede Fabrik hatte ihre Verkaufsstellen, und in gegenseitiger Konkurrenz wurde Kapital vergeudet, das, wenn es zur Vereinfachung und Verbilligung der Fahrzeuge verwendet worden wäre, eine wesentliche Stärkung des Ansehens

des Automobils zu wirtschaftlichen Zwecken zur Folge gehabt hätte. Nicht anders war es in den Vereinigten Staaten, die nur Karosserie herstellten. Nicht die Industrie war Führer, sondern der Käufer. Nach seinem Geschmack wurde die Karosserie hergestellt, jede in einzelner Anfertigung. Daß bei einer solchen Herstellung eine Verbilligung in dem Maße nicht möglich war, daß auch weniger Bemittelte, vor allem die Geschäftswelt in die Lage versetzt wurde, sich ein Automobil anzuschaffen, ist begreiflich.

Hierin liegt im wesentlichen die Ursache des Zurückbleibens der deutschen Autoindustrie. Auch wenn der Krieg mit seinen Folgeerscheinungen nicht gekommen wäre, würde, wenn in der Erzeugung nicht ein gewaltiger Wandel eingetreten wäre, eine Krise auf die Dauer unvermeidlich gewesen sein. Der Grundstein zu dem jetzigen großen Übergewicht Amerikas wurde bereits in der Vorkriegszeit gelegt, als man dort, nachdem eine gewisse technische Vollkommenheit erreicht war, die Produktion nicht zersplitterte, sondern zur serienweisen Herstellung des Automobils schritt. Damit wurde eine Verbilligung erreicht, die weiten Kreisen des Volkes, ja selbst Arbeitern, die Möglichkeit gab, Automobile zu kaufen. Und auf die Verbilligung kommt es auch bei uns in der Hauptsache an, denn auch hier gilt der wirtschaftliche Grundsatz: Preise und Kaufkraft der Arbeitnehmer müssen in einem richtigen Verhältnis stehen. Je größere Produktionsziffern man erreicht, desto mehr muß der Preis dem Einkommen breiter Schichten der Bevölkerung angepaßt werden, weil sonst der Produktionskrise sehr bald eine Absatzkrise folgen muß.

Ohne Zweifel ist der Bedarf an Automobilen in Deutschland noch außerordentlich groß, und die Zahl der im Verkehr befindlichen steht gegen andere Länder noch weit zurück. Im Jahre 1925 wurden im Deutschen Reich 420 000 Kraftfahrzeuge gezählt. Die Steigerung gegen 1914 beträgt etwa das Fünffache. Angeblich steht hier der Freistaat Sachsen an erster Stelle, der besonders ein ausgedehntes Kraftomnibusliniennetz besitzt und dieses besonders in den letzten zwei Jahren stark vermehrt hat, und zwar von 24 im Januar 1924 auf 56 am 1. Januar 1926. Wenn auch nicht in demselben Maße, so steht doch fest, daß auch in anderen deutschen Staaten in den letzten beiden Jahren eine starke Vermehrung der Kraftomnibusse stattgefunden hat. Läßt man diese weg, so kommt schätzungsweise auf 200 Einwohner ein Auto. Selbst unter Einrechnung der Kraftomnibusse ergibt sich, daß in Deutschland erst auf 150 Personen ein Kraftfahrzeug kommt. In Holland ist das Ergebnis schon ein wesentlich anderes, denn hier kommt schon auf rund 90 Personen ein Kraftfahrzeug. Es ist übrigens bemerkenswert, daß Holland in den letzten zwei Jahren die Anzahl seiner Automobile von 17 500 auf 30 700 erhöht hat; jedenfalls ein Beweis für ein starkes Vorwärtstreiben dieses Landes. In Frankreich hat die Automobilindustrie gleichfalls einen starken Aufschwung genommen. Hier kommt auf 69 Personen bereits ein Auto, während in Belgien auf 82 Einwohner ein Kraftwagen kommt. Besonders bemerkenswert ist die französische Ausfuhr an Automobilen; sie betrug im ersten Halbjahr 1925 an Personenwagen 26 957 und an Lastwagen 2353 Stück. Eine besonders starke Vermehrung an Automobilen hat auch in England stattgefunden. Während im Jahre 1921 873 000 Kraftfahrzeuge gezählt wurden, hat sich die Zahl im Jahre 1925 fast verdoppelt, und betrug 1 644 000. In England kommt schon auf die 32. Person ein Auto. In Amerika ist das Verhältnis selbstverständlich noch ein wesentlich anderes, denn dort wurden im Jahre 1925 nicht weniger wie 20 200 000 Motorfahrzeuge gezählt, wovon 17 658 491 Personenautos waren, und kommt schon auf rund 6 Einwohner ein Personenwagen. Die Steigerung allein beträgt in Amerika im Vorjahre 2 432 758 Fahrzeuge.

Läßt man Amerika mit seinen Rekordziffern, die von keinem Lande erreicht und nie erreicht werden können, außer Betracht, und zieht nur Vergleiche mit den anderen Industrieländern Europas, dann fallen diese Vergleiche, soweit das Automobil als Verkehrsmittel benutzt wird, sehr zugunsten Deutschlands aus, und zeigen zugleich, ein wie großer Bedarf in Deutschland an Automobilen besteht, wenn es gelingt, den Preis für Automobile so herabzusetzen, daß er der Kaufkraft weiten Kreise in Deutschland entspricht, und eine Verbilligung der Unterhaltungskosten in ähnlichem Maße ermöglicht wird. Wenn hier von der Kaufkraft der Automobilkäufer die Rede ist, so scheiden in Deutschland, im Gegensatz zu Amerika, die Arbeiter vollständig aus, und auch in absehbarer Zeit werden die Arbeiter in Deutschland nicht zu Käufern von Kraftwagen werden. Das zeigen deutlich die Berechnungen der Reichsregierung über die Einkommen der deutschen Arbeitnehmer, die dem Entwurf

eines Gesetzes über die Senkung der Lohnsteuer beigefügt wurden. Danach sind von rund 28 Millionen Einkommensteuerpflichtigen etwa 22,3 Millionen Arbeitnehmer. Von diesen haben rund 90 % nur ein Einkommen bis 2400 Mk. und 8,5 % ein Einkommen von 2400 bis 5000 Mk. jährlich. Dieses Einkommen lang bei der ersten Gruppe nicht einmal, um das notdürftige Leben zu fristen, und bei der zweiten Gruppe höchstens zur Anschaffung eines Fahrrades. Aber selbst wenn man alle Erwerbstätigen, die ja wohl auf 70 % der Bevölkerung geschätzt werden, als Automobilkäufer von vorne herein absetzt, und setzt in Vergleich die heute im Verkehr befindlichen Automobile in Deutschland, so zeigt sich, daß immer erst auf rund 60 Personen ein Auto entfällt. Es müßte also unter Ausnutzung aller technischen Vorteile der deutschen Automobilindustrie möglich sein, ein Auto herzustellen, das der Kaufkraft dieser Kreise — denn in den restlichen 30 % der Bewohner Deutschlands dürften doch wohl die Abnehmer von Automobilen zu suchen sein — angepaßt ist.

Viel Zeit zur Ueberlegung bleibt der deutschen Automobilindustrie nicht. Als schärfster Konkurrent tritt Amerika auf. Die amerikanische Industrie ist auf einen Höchststand technischer Entwicklung gebracht, und wenn auch bei dem bekannten Geldüberfluß in Amerika ein bestimmter Inlandabsatz gesichert ist, so ist auf die Dauer eine Ueberproduktion doch nicht zu vermeiden, und diese wird man mit aller den Amerikanern zur Verfügung stehenden Macht, im Ausland unterzubringen suchen. Deutschland wird bei diesem Bestreben als ein besonders günstiges Objekt erscheinen, und heute sehen wir bereits, trotz hohen Zoll- und Transportkosten, wie der amerikanische Wagen sich mehr und mehr einbürgert, und amerikanische Autofabriken in allen größeren und mittleren Städten eröffnet werden. Die Automobilausfuhr der Vereinigten Staaten von Amerika hat bereits im Jahre 1925 ganz gewaltig zugenommen, und beträgt das Mehr gegen das Vorjahr 60 %.

Wird die deutsche Industrie den Kampf mit Amerika bestehen und nicht nur bestehen, sondern ein weiteres Vordringen verhindern, oder gar vorzudringen können, und selbst wieder auf dem Weltmarkt als Konkurrent auftreten? Wenn man Äußerungen von führenden Personen auf sich wirken läßt, sollte man es meinen. Anlässlich der Automobilausstellung im Spätherbst 1925 wurde von Geheimrat Dr. Opel darauf hingewiesen, daß während im Jahre 1924 nur etwa 30 000 Automobile produziert wurden, die Industrie jetzt in der Lage sei, mehr als 100 000 Fahrzeuge zu produzieren. In der Tat sind auch in der Produktion schon gewaltige Fortschritte zu verzeichnen, und mehrere Betriebe sind zur Herstellungsweise nach amerikanischem Muster geschritten, zur Produktion am Band. So soll nach Zeitungsberichten angeblich bei Opel alle 6 Minuten und bei Benz/Borner alle 16 Minuten ein Wagen zur Probefahrt das Werk verlassen können. Neuerdings wird gemeint, daß auch die Ford-Werke A.-G. in Zwettau ihre Betriebe auf Bandfabrikation umgestellt hat, und dadurch auch eine erhebliche Herabsetzung der Preise vornehmen konnte. Gegenüber dem Sommer 1925 soll sich eine Preisenkung von 35 % ergeben, während bei anderen Werken, die ebenfalls die Fabrikation am Band vollzogen haben, die Preisenkung nach Zeitungsangaben nur 12 % betragen soll. Daß eine Preisenkung wie die letztere viel zu gering ist, um mit

dem Auslande, besonders mit Amerika, konkurrieren zu können, ist selbstverständlich.

Vielleicht rechnet die deutsche Automobilindustrie mit dem gegenwärtigen Schutze, versucht die Preise ihrer Erzeugnisse auf annähernder Höhe zu halten, was amerikanische einschließlich Zoll und Fracht kosten, und ermöglicht ihre Preise mit der Herabsetzung des Zolles, um sich eine Kapitalbasis zu schaffen, mit der man durch sonstige Vergünstigungen den Automobilverbrauchern entgegenkommen will. Damit würde man aber im gegenwärtigen Zeitpunkt das Streben aufgeben, das deutsche Automobil im Auslande konkurrenzfähig zu machen, oder man müßte die Automobile im Auslande billiger absetzen wie im Inlande, und der deutsche Käufer würde der Leidtragende sein. So etwas soll aber in der deutschen Industrie des öfteren vorkommen.

Die Arbeiter, die in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt sind, haben ohne Zweifel ein Interesse daran, daß dieselbe sich nicht nur soweit erholt, um notdürftig zu vegetieren, sondern in jeder Beziehung leistungsfähig dasteht, nicht nur um den Inlandmarkt zu versorgen, sondern um auch auf dem Weltmarkt erfolgreich auftreten zu können. Auch volkswirtschaftlich gesehen, kann es nicht gleich sein, ob die Autoindustrie sich wieder erholt oder weiter zurückgeht. Wenn dieselbe auch im Vergleich mit anderen Industrien nicht gerade einen überwältigenden Teil der deutschen Wirtschaft ausmacht, so muß doch gesagt werden, daß wir heute jeden Industriezweig brauchen, der geeignet ist, fremde Einfuhr zu verhindern und eventuell selbst wieder an der Ausfuhr aktiv beteiligt sein kann. Im Jahre 1910 betrug die deutsche Ausfuhr an Automobilen und Automobil-Motoren bereits rund 50 Millionen Mark und stieg im Jahre 1913 auf rund 85 Millionen, während die Einfuhr im gleichen Jahr nur 14 Millionen Mark betrug. Dagegen ist im Jahre 1925 die Ausfuhr kaum nennenswert, während die Einfuhr, gemessen an den ersten neun Monaten, mindestens auf rund 90 Millionen zu veranschlagen ist. Aus diesen Zahlen erhellt man, wie stark sich die Verhältnisse zu ungünstigen Deutschlands verschoben haben, und die Zeit wird lehren müssen, ob und in welchem Maße eine Verbesserung möglich ist.

Tatsächlich wäre es, anzunehmen, daß nur auf technisch-mechanischen Wege allein die Automobilindustrie ihre frühere Stellung wieder erreichen können. Gewiß ist die technische Umstellung eine der ersten und wesentlichsten Vorbedingungen. Das wird niemand abstreiten wollen. Trotz aller technischen Einrichtungen kann man aber die menschliche Arbeitskraft nicht entbehren, und es wird viel davon abhängen, wie die Arbeiterschaft in die neue Produktionsweise einbezogen und wie sie behandelt wird. Sieht man in Arbeiter nur einen Teil des großen Betriebsmechanismus, nur ein Produktionsmittel zur Erzeugung von Werten, findet man von seiten der Industrie kein richtiges Verhältnis zur menschlichen Einstellung der Arbeiter, dann wird manches Wertvolle verloren gehen, was sich gewiß heute nicht in bestimmten Zahlen zum Ausdruck bringen läßt. Es ist nicht nur allein die Lohnfrage, die bei einer intensiven technisch-mechanischen Produktionsweise, das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer bestimmt, sondern wesentlich ist, wie der Arbeiter als Mensch gemietet wird. Gerade in letzter Beziehung haben die deutschen Industrieführer bis heute das größte Unglück bewiesen, und wie man sich oben einstellt, wird es nach

unten bis zum letzten „Antreiber“ nachgehakt; wohl nicht überall, aber Ausnahmen bestätigen nur die Regel. In der Lohnfrage müßte die deutsche Automobilindustrie ein Interesse haben, möglichst fortschrittlich zu sein. Wenn auch der Arbeiter als Automobilkäufer nicht in Frage kommt, so ist aber doch die Höhe des Lohnes resp. die Kaufkraft desselben wesentlich mitbestimmend für die Belebung des inneren Marktes und davon wird es abhängen, ob eine bedeutend vermehrte Produktion wird Absatz finden können.

Nicht zuletzt wird es von der Arbeiterschaft selbst abhängen, wie sich ihr Geschick gestalten wird, wenn die neue Produktionsweise, die jetzt nur in einigen Betrieben zur Einführung gebracht wurde, mehr verallgemeinert wird. Verstehen es die Arbeiter, ihre gewerkschaftliche Organisation hochzubalten, ja, noch weiter auszubauen, dieselbe zu einem Instrument zu machen, das jedem Arbeiter nach der wirtschaftlichen Seite hin Rückhalt gibt, seiner Arbeitskraft eine gewisse Unabhängigkeit gegenüber dem Unternehmer verschafft und einen gerechten Lohnanteil sichert, nach der kulturellen Seite hin aber auch dem Seelenleben des Arbeiters etwas zu bieten vermag, durch weitere Ausgestaltung des Bildungswesens, der Wohnkultur usw., kann aus dem technischen Fortschritt in der Produktion auch für den Arbeiter Ersprießliches kommen. Beides muß sich ergänzen, weil sonst, selbst bei dem glänzensten technischen Aufstieg und materieller Besserstellung, eine Leere, eine Sehnsucht und ein Unbefriedigtsein im Arbeiter zurückbleibt. Gerade die christlichen Gewerkschaften haben dieses erkannt, und indem sie mit aller Entschiedenheit für die materielle Besserstellung des Arbeiterstandes eintreten, daneben aber auch die sittlichen Werte pflegen, ohne die ein Gemeinschaftsleben überhaupt nicht möglich ist, sind sie zu einem außerordentlich wertvollen Faktor in unserer Wirtschaft geworden, für deren weitere Stärkung und Ausbreitung nicht nur jeder christliche Arbeiter, sondern überhaupt jeder eintreten muß, der es ernst meint mit dem Wohlergehen unseres Volkes.

Wirtschaftsrationalisierung und Kartellpolitik.

Von Dr. Emil van den Boom, M. Gladbach

Für den Grad der Sachlichkeit, mit der vielfach bei uns Wirtschaftsprobleme behandelt werden, ist es bezeichnend, daß z. B. die Sozialdemokratie in der Agitation ohne viel Nachdenken ein Verbot der Kartelle verlangt. Die sozialistischen Gewerkschaften, die sich sonst mit der Partei eins fühlen, sind nach dieser Richtung hin schon wesentlich zurückhaltender. Sie lehnen es ab, die Kartelle und ähnliche Gebilde „grundsätzlich zu beseitigen“, fordern dafür um so mehr eine wirksame öffentliche Kontrolle derselben, von diesen Wirtschaftsgebilden selbst aber — und zwar mit Recht — eine gewissenhafte, sich an volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten orientierende Preispolitik. An erstere scheint nach seinen Ausführungen im Reichshaushaltsausschuß vor einigen Tagen auch der Reichswirtschaftsminister zu denken, wenn er davon sprach, die Kartellpolitik überhaupt auf eine tragfähigere Basis zu stellen als bisher. Wohl nicht ohne Absicht hob er gleich den engen Zusammenhang

Die Wirtschaftspolitik der Kölner Jünste.

L.

Die Sorge um die Erhaltung der Güte der Handwerksarbeit.

Als gewerbliche Interessenorganisation des Handwerks lag den Jünsten als oberste Aufgabe die Pflicht ob, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln für die Erhaltung und Weiterentwicklung des von ihnen jeweils vertretenen Handwerks Sorge zu tragen. Diese Aufgabe erfüllten die Jünste in der Erkenntnis dessen, daß beiden Forderungen in erster Linie dieselbe Sorge zu Grunde liege — die Qualität der Arbeit und des Erzeugnisses — einmal auf die Weise, daß sie dafür sorgten, daß nur einwandfreie, fachmännisch sorgfältig hergestellte Waren, von den Jünsten kontrolliert, in den Handel und an den Käufer kamen. Zum zweiten sahen sie sich durch langjährige, systematische Ausbildung der Junghandwerker eine ausreichende Garantie dafür, daß die einander folgenden Generationen auch dazu fähig waren, in ununterbrochener qualitativ gleichwertiger Arbeit auch fortwährend den einmal erzielten Grad der vorzüglichen Ware zu erhalten. Denn: Nur dadurch, daß bei den Arbeitern das feste Vertrauen in die Güte der Ware erhalten wurde, konnte der Kunde dem Handwerk erhalten und somit der Absatz gesichert werden. Ein minderwertiges Stück konnte dieses Vertrauen erschüttern und im Wiederholungsfall den guten Ruf des betr. Handwerks schädigen. War aber einmal der gute Ruf angegriffen, dann war auch der Absatz in Gefahr und die Stellung des ganzen Gewerbes bedroht. Das mußte aber unter allen Umständen verhindert werden. Und so gingen die Jünste dann über, freigelegte Vorschriften über die Art des Materials, die Verarbeitung, die Länge der Arbeitszeit usw. zu erlassen, und in strenger Kontrolle sowohl die Werkstätten der Jünstgenossen als auch jedes Fertigerzeugnis zu beobachten und zu prüfen. War so durch die Garantie, daß nur „Kaufmannsgut“, d. h. erstklassige Ware, die Tore der Stadt verließ, der Käufer vor Verletzung minderwertiger Ware und vor Ueberzahlung geschützt, so war nicht nur der Absatz weitgehend gesichert, sondern auch durch die Ausbreitung des guten Rufes und der guten Qualität der Ware die Grundlage zu einer gewissen Wirtschaftspolitik war also, durch „gerechte Arbeit“ den Markt zu erobern und durch schnelle, sachgemäße Beseitigung des Marktes zu erhalten.

Im Hinblick auf die Maßnahmen, welche die Jünste zur Durchsetzung ihrer Wirtschaftspolitik ergreifen, manchmal ungeachtet aller Gefahren, und durch den Jünstgenossen mit

massenhaftiger Strafe an den Willen der Jünste. Beispiele mögen das veranschaulichen. Betrachten wir als erste die Vorschriften über das zu verarbeitende Material: Die Jünste verbot den Riemenschneidern die Verarbeitung von Schafleder, den Schuhmachern die Benutzung von Pferdeleder, den Wollwebern die oberländische Wolle, den Sattelmachern das Erfurter Gut, den Hutmachern alle anderen Materialien, als Haare und Wolle, erlaubte nur Waid, Krapp und Alaun als Farbstoffe für Wolltücher und Wollgarn und nur in Köln gesponnene Seide zur Verarbeitung, verbot die Knotenleide und sogar den Kauf von Rohseide bei Händlern, die auch gewirnte Seide führten, schrieb den Goldschmieden die Dicke der Vergoldung vor und den Kammerjüngern den Zinngehalt ihrer Waren. Die Jünste griff aber auch in den Herstellungsprozess selbst ein und regelte Maße und Muster. So durften die Kürschner nur nach kölnischen Mustern arbeiten, und die Weber nur nach festgelegten Mustern weben. Ähnlich war es mit den Mäßen. Den Leinwandern wurde ausdrücklich vorgeschrieben, keine anderen Maße zu verwenden, als das von alters her gebräuchliche gewesen ist, ebenso den Sattelmachern (Barthen). Weibern die Gewandmacher legten die Maße genau fest: Ein Trägler Luch und ein langer Luch aus Löwen mußte 54 Ellen fassen, ein kurzes Trägler Luch von Löwen und von Leinen 46 Ellen. Ein junges Luch von Duff 46 Ellen, aber ein gekrautes 48 Ellen. Ein Luch von Münster mußte hingegen 44 und ein Leinwand Luch 46 Ellen messen. — Dazu kamen genaue Bestimmungen über die Einhaltung der Arbeitszeit. Das Lagerwerk der Gewandmacher sollte nicht vor der Morgensonne beginnen und nicht später enden, als die mittlere Sonne ist. Und bei den Sattelmachern von Remscheid (1. Okt.) bis zum 1. November (1. Febr.) mußte vor 5 Uhr morgens mit und 9 Uhr abends. Bei den Kammerjüngern sollte die Arbeit nicht eher beginnen, als es nach dem Wetter gut und abends nicht später als die mittlere Sonne ist. — Die meisten Gewerben war ferner Arbeit bei Licht fern zu halten. Die Kupferschmiede durften im Sommer bei Strafe von 1 Mark nicht bei Regen arbeiten, ebenso nicht die Schmiede. Bei den Schmiedemeistern galt sogar: „Jede Schmiede muß ein kurzes Stück der Luft in einem verhalten sein.“ Die Fortschreibung galt eben als für die fern Arbeit des Schmiedewerks unzulässig. Ganz ähnlich war die Arbeit der Jünste der Schlosser und Poliermeister. Auch sie verboten die Nachtarbeit — bei Verlust des Amtes.

Zur Sicherung der Durchsetzung der von der Jünste beschlossenen Bestimmungen lagten die Jünste durch besondere beauftragte Jünstgenossen eine große Kontrolle über die Arbeit und die Einhaltung der Bestimmungen der Jünste.

gingen zwei Meister von einer Werkstatt zur andern und haben nach dem rechten: In diesem Sinne ordnete die Jünste der Kadelmacher an: „es solen iwene weitere umgahn, umb alle Werk zu besien, von huise zu huise, van eine maistere zu dem anderen.“ Auch beschränkte die Jünste die Zahl der Werkstätten und Gesellen, damit der Meister auch nicht zu nachlässiger Arbeit verleitet würde. Sie ermahnte die Meister dringend zur Sorgfältigkeit: „dat werk fall bei truweligen enden ind geen ander werk doendinnen (daneben) beginnen.“ (Nachdecken). Und für die Drechsler galt, daß jeder, der eine Arbeit angenommen und verprochen hatte, dieselbe pünktlich liefern sollte, oder 10 pennink Strafe zahlen sollte (1899). — Sollten diese Sorgen vornehmlich der Herstellung des Erzeugnisses, so sollten die folgenden sich auf das Fertigerzeugnis selbst beziehen. Hierher gehört die Bestimmung der Glockengießerei, dem Werk (Erzeugnis) die Urheberrücke beizulegen, jeder Meister „fall in mirk (Urheberrücke) upgeven, umdat man wissen mogge, sonat Coelne gegossen is, ind dat uprecht ind reine is. Und die Anordnung der Jünste der Goldschmiedemeister: „es fall alman . . . geen golt noch silber vercoelen, en (es) se dan lichte besiegt of geseicht mit dems gilden . . . umdat der kofman ind elnderman niet bedrogen is.“ — Vor allem aber mußte das Erzeugnis vor Verlassen der Stadt der Jünste zur Begutachtung und Prüfung vorgelegt werden. Die Jünste der Weiber wußten deshalb, daß jeder Mann noch Frau, die mit werke so werts waren wilt, die jat dat werk lassen besien die iwene maistere. Die lere gesat jat.“ — und bei der Jünste der Druckmaschinen sollte jeder Gewerbe, der sein Werk irgendwo anders verkaufen als im Jünsthaus und ehe es dahin machde van de maistere, die so ver ist jat . . . van stiekene (jedem) hilde 12 pennink so wilsen“ geben. Das gleiche galt bei den Sattelmachern. Es sollte . . . geen meistere . . . geinerit kofman besien, . . . solange nicht die Jünstmeister ih gefehen ind gepreit haben, ob dat werk uprecht ind kofmannig is.“ — Es wolt die Jünste das Seil für gut befinden hatte, dann durfte es ausgeführt werden. Sonst aber wurde monschal mit von der Jünste besonders abgetempelt. So die Kübler auf dem Coudenberg und als fertiges Luch. Zur Begutachtung hatte bei der Verfertigung der Jünste der Sattelmacher bereitzustellen, die ausdrücklich anordnete, den Luch ausführen zu dürfen. Die Jünste verlangte in dat kofhuise, so jat man id lere, overre id goit werk is.“ — Von diesem Augenblick an war die Ware freigegeben, die Garantie der Jünste ging mit ihr hin und — die Jünste hatte die Gewißheit, daß von diesem Stück dem Gewerbe kein Schaden drohe. Damit war ein Jünste Wirtschaftspolitik erreicht.

des Kartellwesens mit der Rationalisierung hervor.

Rationalisierung bedeutet positiv die technische und organisatorische Höherentwicklung von Erzeugung und Absatz, negativ die Beseitigung nicht genügend lebensfähiger Betriebe, die die gesamte Wirtschaft belasten, und vor allem den Hauptzweck der Rationalisierung, nämlich eine Senkung der Preise und eine Hebung der Kaufkraft auf dem Innenmarkt, behindern.

Hier sprechen natürlich die reinen Kartellinteressenten. Hauptsächlich die Preispolitik der Kartelle wird hier also jugelgeben, daß zur Zeit wenigstens, also im Augenblick größten Kapitalmangels und schwerster Kreditnot, Produktionsstätten in Betrieb gehalten werden, die in normalen Zeitverhältnissen, wie wir sie vor dem Kriege hatten, stillgelegt worden wären, und zwar auf dem künstlichen Wege, daß die Preise weitgehend nach den Kosten dieser Werke gestellt werden.

Des ferneren kann man recht geteilter Meinung sein über die Kartelle als Instrumente der Kapitalbildung. Die Gewinne, die den leistungsstarken Kartellmitgliedern infolge der Rücksichtnahme auf die leistungsschwachen bei der Preisfestsetzung zufließen, sollen der Kapitalbeschaffung bzw. Kapitalneubildung dienen. Daß wir neues Kapital in der Wirtschaft so notwendig haben, wie trockenem Brot, das bedarf gar keines Nachweises. Unser Volksvermögen ist zu 50 Prozent dahin, das Volkseinkommen an sich geringer, und in seiner Kaufkraft geschwächt, die Sparkapitalien sind so gut wie vernichtet. Das Betriebskapital ist durch die Inflation bis auf Reste zusammengeschrumpft. Auslandskapital können wir nicht beliebig heranziehen. Wir müssen da unter allen Umständen für Kapitalneubildung aus eigener wirtschaftlicher Tätigkeit sorgen.

einzelnen, auf den Handel, die nachverarbeitenden Industrien, den Verbraucher, den Weltmarkt, werden noch eingehender Untersuchungen bedürfen. In ihre dunkeln Falten mehr Licht zu bringen, wird Aufgabe der Kartellengruppe sein müssen, die der neue Entwurf eines Wirtschaftsenquetegesetzes sowie der Vorschlag für den Reichshaushaltsplan 1926/27 auch tatsächlich vorsieht. Für das Ergebnis derselben wird wichtig sein die Zusammensetzung des Ausschusses. In diesen gehören nicht vorwiegend Interessenvertreter, sondern vornehmlich Persönlichkeiten der Wissenschaft und des Wirtschaftslebens.

Verbandsnachrichten.

Bekanntmachung des Vorstandes.

Im Interesse der Mitglieder machen wir darauf aufmerksam, daß für die Zeit vom 28. März bis 3. April 1926 der 14. Wochenbeitrag im Jahre 1926 fällig ist.

Abrechnung für das 1. Vierteljahr 1926. In der laufenden Woche gehen allen Zahlstellen die Abrechnungsformulare zu. Um möglichst schnelle Fertigstellung der Abrechnung müssen die Ortsverwaltungen besorgt sein. Es werden besonders die Vertrauensleute gebeten, den Kassierer der Zahlstelle durch pünktliche Erledigung ihrer Abrechnung zu unterstützen.

Handwerkskunst im Holzgewerbe. Unsere Fachzeitschrift hat nach allen vorliegenden Neußerungen überall gute Aufnahme gefunden. Nunmehr gilt es, die Zahl der Bezahler für das 2. Vierteljahr zu erhöhen. Für die gewonnenen Bezahler ist das Bezugsgehalt bis spätestens 5. April 1926 auf das Postcheckkonto 62901 "Handwerkskunst im Holzgewerbe" Köln einzuzahlen. Der Bezugspreis ist 2,- M. für das Vierteljahr. Am zweckmäßigsten erfolgen die Bestellungen gesammelt durch unsere Zahlstellen, weil dadurch der Verband bedeutend vereinfacht wird.

Berichte aus den Zahlstellen.

Denzig. Die im Februar stattgefundene außerordentliche Generalversammlung unserer Zahlstelle erfreute sich eines guten Besuchs. Der geschäftsführende Vorsitzende, Kollege Jarius, konnte außer den erschienenen Mitgliedern auch Kollegen Scheck vom Zentralvorstand der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, sowie den Gauleiter, Kollegen Klein vom vorgenannten Verband, begrüßen. Zum Beginn der Versammlung richtete Kollege Jarius markante Worte an die Versammlung, eingedenk zu sein der Grundsätze unserer christlichen Gewerkschaftsbewegung und alles zu tun, was Verband und Zahlstelle fördern kann. Den Hauptpunkt der Versammlung bildete die Neuwahl des Vorstandes. Kollege Jarius gab die vom Wahlausschuß aufgestellten Kandidaten bekannt, diese wurden beinahe restlos gewählt. Der Vorstand setzt sich nunmehr aus folgenden Kollegen zusammen: I. Vorsitzender, Bruno Erb; II. Vorsitzender, Anton Patock; Kassierer, Uhl; I. Schriftführer, Franz Papenroth; II. Schriftführer, Pledtke. Als Beisitzer fungieren die Kollegen Grubba, Fiesmer, Wittstock und der Glaserkollege Wegener; Kassenrevisoren sind Brockmann und Rekowski und Kartelldelegierte Uhl und Erb. In der frohen Zuversicht, daß der neue Vorstand die Gewähr einer gedeihlichen und fruchtbringenden Arbeit bietet, übergab Kollege Jarius den Vorsitz dem neu gewählten Vorsitzenden. Kollege Erb dankte für das ihm geschenkte Vertrauen und forderte Vorstand und Mitglieder mit eindringlichen Worten zur Mitarbeit auf. Trotz der geradezu unheimlich gewordenen Arbeitslosigkeit haben wir im vergangenen Jahr unsern Stand halten können, und muß es in diesem Jahre wieder aufwärts und vorwärts gehen. Erb gab anschließend einen Kartellbericht, welcher von den Kollegen Müller und Uhl ergänzt wurde. Besonders interessant waren die Ausführungen der Kollegen Erb und Schütz über den Neubau der Allg. Ortskrankenkasse. Kollege Klein richtete ebenfalls eindringliche Worte an die Versammlung, indem er zur freudigen Mitarbeit und Agitation für den Holzarbeiterverband aufrief. Nachdem noch auf den Lichtbildervortrag des Deutschen Gewerkschaftsbundes am 25. März hingewiesen war, wurde die Versammlung mit einem kräftigen Hoch auf unsern Verband von Kollege Erb geschlossen.

Schwaben. Unsere diesjährige, gutbesuchte Generalversammlung, fand am 7. März im Lokale Winkhofer statt. Nach Bekanntgabe der Tagesordnung, erstattete Kollege Cyria, einen ausführlichen und bis ins kleinste detailierten Jahres- und Kassenbericht. Es war daraus zu ersehen, daß trotz der großen Arbeitslosigkeit, kein Rückgang, sondern ein Zugang an Mitgliedern zu verzeichnen war. Gauleiter Kreffe wünschte sich in allen Zahlstellen solche muftergültige Kassierer und Vorstandschafften wie in Markt-Schwaben. Er dankte auch allen, die im verfloffenen Jahre treu zum Verbands gehalten haben, und ermunterte uns, so weiter zu arbeiten wie bisher, dann können wir den Stürmen des kommenden Jahres ruhig entgegensehen. Der Vorsitzende Böll schritt dann zur Neuwahl, und eruchte von einer Wiederwahl seiner Person Abstand zu nehmen, da er aus geschäftlichen Gründen den Posten nicht mehr weiterführen kann. Ein gebildeter Wahlausschuß nahm die Neuwahl vor, die folgendes Ergebnis zeitigte: I. Vorsitzender: Leonhart Dösch; II. Vorsitzender: Johann Kirmeyer; I. Kassierer: Josef Cyria; II. Kassierer: Wendelin Jock; Schriftführer: Simon Sellmayer; Vertrauensleute: Adalbert Dorner, Anton Schmidbauer und Josef Heidinger; Revisoren: Kaspar Böll und Franz Messerer; Beisitzer: Koner Hierstetter und Ferdinand Pöfnerl.

Sämtliche Kollegen nahmen die Wahl an. Nun erteilte der neu gewählte Vorstand dem Gauleiter Kreffe das Wort. Gauleiter Kreffe gab uns einen ausführlichen Bericht über die stattgefundenen Verhandlungen im bayerischen Holzgewerbe und in der Holzindustrie, und wies auch darauf hin, wie notwendig es ist, gewerkschaftlich organisiert zu sein. In der Diskussion und bei Punkt-Verhandlungen beteiligten sich die Kollegen Dorner, Cyria und Pöfnerl. Nachdem die Zeit schon ziemlich vorgeschritten war, dankte der Vorstand allen Erschienenen, besonders dem Gauleiter Kreffe für seine unermüdete Arbeit im letzten Jahre und eruchte ihn zugleich um auch im neuen Jahre mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, um Ziele unserer Zahlstelle und zum Wohl und Wohlfühl der

Freiburg/Br. Unsere diesjährige Generalversammlung fand unter reger Beteiligung der Kollegen statt. Unser Vorsitzender Kollege Pöfner erstattete den Geschäftsbericht. Aus demselben war zu entnehmen, daß unsere Zahlstelle trotz der schlechten Verhältnisse im verfloffenen Jahre so ziemlich auf dem gleichen Stand geblieben ist. Auch hier versuchten die Arbeitgeber infolge der schlechten Konjunktur, die Löhne zu drücken. Dieses konnte jedoch durch die unruhige Arbeit unseres Vorstandes verhindert werden. In regelmäßig stattfindenden Versammlungen in Vorstand- und Vertrauensmännerversammlungen und vielen Werkstattversammlungen wurden die Fragen der Lohn- und Sozialpolitik erörtert und unsere Stellungnahme dazu gekennzeichnet. Es war dies um so besser möglich, als die Versammlungen immer einen guten Besuch aufzuweisen hatten. Aus dem Kassenbericht des Kollegen Niering war zu ersehen, daß die Kasse sich in guten Händen befindet. Mit größter Gewissenhaftigkeit wurden die Kassengeschäfte erledigt, jedoch waren die Einnahmen infolge der großen Arbeitslosigkeit oft sehr gering. In unserer Zahlstelle wurde auch für praktische Ausbildung der Kollegen Sorge getragen. Es wurden im vergangenen Jahre zwei Kurse durchgeführt, ein Kursus für Polierer und einer für Tapezierer. Beide Kurse wurden besonders von den jugendlichen Kollegen eifrig besucht. Leider wurden durch den Tod im vergangenen Jahre drei unserer Kollegen von uns genommen. Die Neuwahl des Vorstandes war schnell erledigt, da sämtliche Vorstandsmitglieder mit Ausnahme des Schriftführers wiedergewählt wurden. Zum Schluß der Versammlung bat Kollege Pöfner die Mitglieder, auch im kommenden Jahre dem Verbands die Treue zu bewahren und durch weitere Mitarbeit mit dazu beizutragen, unsere Zahlstelle vorwärts zu bringen.

Sterbefaßel.

- Johann Schönharl, 55 Jahre, Straubing. Reinhard Joff, 34 Jahre, Gelsenkirchen. Martin Hoffelder, Packer, 66 Jahre, Pödenfels. Adelheid Mittler, Arbeiterin, 38 Jahre, Bonn. Hans Brand, Schreiner, 24 Jahre, Forchheim. Julius Sturm, Schreiner, 59 Jahre, Akerasulm. Ruhet in Frieden!

Gewerkschaftliches

Um das Arbeitslosenversicherungsgesetz. Die gewerkschaftlichen Spitzenverbände haben an den Reichsarbeitsminister eine Eingabe gerichtet, die im wesentlichen folgendes besagt:

Die Spitzenverbände der Gewerkschaften halten die sofortige Beratung, Verabschiedung und Durchführung des Gesetzes über die Arbeitslosenversicherung für dringend geboten.

Da mit einer raschen Erledigung aber nicht gerechnet werden kann, muß eine Zwischenlösung gefunden werden, um so mehr, als die jetzige Regelung der Höchstätze ausdrücklich als vorübergehend bezeichnet, die Kurzarbeiterunterstützung befristet und das ganze Unterstützungssystem so kompliziert wurde, daß eine bis zum Inkrafttreten des Gesetzes gültige Regelung mit gleichzeitiger Vereinfachung des gesamten Verfahrens durchgeführt werden muß.

Obwohl wir überzeugt sind, daß die Einwände gegen die jetzigen Höchstätze auf der Verallgemeinerung von Einzelfällen beruhen, sind wir doch gern bereit, an der Beseitigung etwa vorhandener Uebelstände mitzuwirken. Eine wirksame Abhilfe und zugleich eine gerechte Bemessung der Unterstützungssätze erblicken wir einzig und allein in der Abschaffung der Einteilung nach Wirtschaftsgebieten und Ortsklassen und der Einführung von nach Lohnklassen gestaffelten Unterstützungssätzen. Gleichzeitig müßten die Bestimmungen über Kriegsfolge und Bedürftigkeit aus der Verordnung über Erwerbslosenfürsorge, weil mit der Beitragspflicht unvereinbar, ausgemerzt werden.

Da eine erneute Regelung der Unterstützungssätze ohnehin zum 1. Mai erfolgen muß, und dieser Termin, infolge der stärkeren Beschäftigung in der Landwirtschaft, für eine Aenderung des Berechnungssystems besonders günstig ist, hätte die Einführung der Staffelunterstützung am 1. Mai zu erfolgen.

Rundschau.

Konsumgenossenschaften und Preispolitik. Ueber die Bedeutung und Notwendigkeit der Konsumgenossenschaften wollen wir heute nicht schreiben. Das geschieht bereits des öftern. Jedem hat Kollege Otte kürzlich noch eine durchaus zutreffend begründete, sehr lesens- und empfehlenswerte Schrift herausgegeben: "Weshalb muß jeder Gewerkschafter auch Genossenschaftler sein?" Wir möchten heute nur einmal darauf aufmerksam machen, welche materiellen Vorteile den Mitgliedern der Konsumgenossenschaften geboten werden. Wir hatten den Hinweis gerade jetzt angebracht, wo viele unserer Kollegen durch geringe Entlohnung, mehr noch infolge Kurzarbeit und Erwerbslosigkeit, mit leider allen beabsichtigten Mitteln sich nach der Decke strecken sollen.

Gelegentlich einer Konferenz der Regierung mit Genossenschaftsvertretern, am 30. September 1925, wurde durch das Reichswirtschaftsministerium mitgeteilt, daß nach amtlichem Material die Preise bei den Genossenschaften im Durchschnitt 5 Prozent unter denen des privaten Handels liegen. Daß der Preisunterschied in manchen Bezirken und Orten ungleich höher ist, dafür liefert uns die Konsumgenossenschaft "Eintracht", z. B. u. a. H. M. Glöckner, einen treffenden Beweis. Bei der Abhaltung von Mitgliederversammlungen in den einzelnen Zahlstellen seit Februar d. J. wurden auch schon und wohl noch mehrmals die Vorteile der

des jeweiligen Ortes oder des Zillbezirks mit denen aus der Warenabgabestelle der Genossenschaft per-

Durchgeführte Waren- und Preisvergleiche.

Table with columns: Zillbezirk, Datum, Art. der Artikel, Anzahl, Preis, etc. Lists various locations like M. Glöblich, Schießbahn, etc.

Aus dieser Darstellung ist zu ersehen, daß durchschnittlich etwa 10 Artikel zum Vergleich herangezogen sind, und zwar, wie uns die Eintracht berichtet, in der Haupt-

Wir müssen gestehen, wenn bei etwa 10 Artikeln 40-150 Pfg. oder 15-40 Prozent bei der Genossen-

Unsere Kollegen ergibt sich aus diesen Darlegungen gerade in der jetzigen Notzeit die Schlussfolgerung, dafür

Aus dem gewerblichen Leben.

Die Deutsche Tischlerei- und Polsterer- und Dekorations-

Auf einen Antrag des Innungsverbandes „Bund deutscher Tapezierer und verwandter Gewerbetreibender, Sitz Berlin“

Nach den Beschlüssen des „Bundes deutscher Tapezierer“ (Arbeitsgemeinschaft) wird die offizielle Eröffnung

geschicht in Halbjahrs- und Jahreskursen. Das Schulgeld beträgt monatlich 20 Mk.

Unzweifellos hat mit dieser Gründung der Bund deutscher Tapezierer zur Hebung und Förderung des Tapezierergewerbes

Es sei noch erwähnt, daß schon seit 1921 in Hildesheim eine Reichsschule für Sattler und Tapezierer besteht. Die Abteilung B für Polsterer und Dekorateurs hat Fach-

Ausschuß des deutschen Handwerks. Im vorigen Jahre wurde beim Reichskommissar für das Handwerk und das Kleingewerbe ein Ausschuß gebildet, dem die

Der Reichstag wolle beschließen: die Reichsregierung zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, daß in dem beim Reichskommissar für das deutsche Handwerk und Mittel-

Fachtechnisches.

Marmor reinigen.

Das Reinigen von Marmor kann nicht nach einem einheitlichen Verfahren bewerkstelligt werden; die Lösungs- und Säuberungsmittel müssen der Gesteinsart angepaßt werden.

Auch mit wassererdünneter Salzsäure oder Seife und Essig lassen sich Flecken von Marmor entfernen. Man löst 100 g

Was versteht man unter Qualitätsmöbel? Das Einigungsamt der Industrie- und Handelskammer zu Berlin hat unter

1. Als Qualitätsmöbel können prinzipiell keine Möbel angesehen werden, die unter den Begriff von Gegen-

2. Der Begriff „Qualitätsmöbel“ ist unabhängig von dem Preis zu bestimmen. Möbel können nicht etwa des-

3. Ob bestimmte Möbel als „Qualitätsmöbel“ zu bezeichnen sind, kann nur von Fall zu Fall nach Anhörung

Arbeitsrecht und Arbeiterschutz.

Wer hat Anspruch auf Armenrecht? Die sehr hohen Gerichts- und Anwaltskosten würden es einer großen

Zahl von Staatsbürgern unmöglich machen, zu ihrem gesetzlich gewährleisteten Rechte zu kommen. Sie wären einfach jeder Willkür preisgegeben, besonders, da heute

Bei der Bewilligung des Armenrechtes wird der Kläger oder der Beklagte, die beide darum einkommen können, einstweilig von der Verpflichtung befreit, rück-

Zu beachten ist, daß für jede Instanz die Bewilligung besonders nachzusuchen ist, wobei in der Revisions-

Literarisches.

„Evangelisch-soziale Dokumente“ Von Bethel bis

Die vorliegende Schrift ist eine bedeutsame Erscheinung auf dem Gebiete evangelisch-sozialer Arbeit. Sie gibt in den ersten

Es wird den Lesern ein wertvoller Einblick in die soziale Lage der evangelischen Arbeiterwelt gegeben, die bisher nur unter großer Mühe und in verstreut gefunden werden konnten.

„Neue Ordnung“, Blätter für christliche Gesellschafts-

Bücher und Schriften

Verlag der christlichen Gewerkschaften durch die Buchhandlung des Gesamtverbandes der christlichen Gewerkschaften Deutschlands.