

Erscheint wöchentlich Freitags.
Zu beziehen nur durch die Post
zum Preise von 1,20 Mk., fürs
Ausland 1,50 Mk. vierteljährlich.

Inserate kosten 30 Pfennig pro
3gepaltene Zeile.
Bei Wiederholungen entsprechen-
der Rabatt.

Sattler- und Portefeuille-Zeitung

Organ zur Wahrnehmung der Interessen aller in der Sattlerei und der gesamten
Lederverwarenindustrie und deren Nebenbetrieben beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen

Nr. 52 .: 27. Jahrgang

Verlag und Redaktion: Berlin SO. 16, Brüden-
straße 106 .: Telephon: Amt Marktplatz, 2120

Berlin, den 26. Dezember 1913

Inhalt: Beitragszahlung. — Streifenotizen. — Schlechte Konjunktur. — Proletariats Weihnachten! — Aus Industrie und Handel. — Soziales. — Bekanntmachung des Zentralvorstandes und der Krankenkasse der Sattler. — Adressenänderungen. — Versammlungskalender. — Abrechnung der Buchbinderrentenkasse.

Für die Woche vom 28. Dez. bis 3. Januar ist der 1. Verbandsbeitrag fällig. Wer länger als fünf Wochen mit seinen Beiträgen im Rückstande ist, kann keinerlei Unterstützung aus der Verbandskasse erhalten.

Die für die nächste Nummer bestimmten Artikel müssen spätestens Sonnabendnachmittag in Händen der Redaktion sein.

Achtung! Kollegen! Achtung!
Aus Zweckmäßigkeitsgründen werden die Kollegen in ihrem eigensten Interesse ersucht, bei Arbeitsaufnahme in anderen Städten sich zuvor bei der dortigen Ortsverwaltung zu erkundigen.

Bern (Schweiz). Hier stehen die Sattler wegen Nichterfüllung ihrer Forderungen im Streik. Zutritt ist fernzuhalten!

Paris. Die Aussperrung der Militärsattler dauert noch fort, weswegen die Kollegen dringend ermahnt werden, keine Militärarbeit in Paris anzunehmen.

Das Weihnachtsfest der Arbeitslosigkeit.

**Horch: Glockenklang und Weihenacht!
Die Not geht um, die Sorge wach!
Der Hunger schleicht von Tür zu Tür
Und singt sein Lied in jedes Ohr . . .
Sein Lied klingt rauh; es wühlt und wirbt,
Bis deinem Herz all' Hoffen stirbt!
Dann flammt ein Trost in deinem Blick:
Wo blieb dein Recht auf Licht und Glück?
Und dir wird's klar: nur du allein
kannst Heiland dir und Retter sein!
Wo du vertraust der eignen Kraft,
Die nie vertraucht, die nie erschläft,
Da schaffst du dir mit starker Hand
Ein neues Zukunftssonnenland.
Da weicht die Not, da flieht die Pein,
Da blinkt ein Freudenkerzenschein,
Wie ihn in Tälern und auf Höh'n
Noch nie ein Weihnachtsfest geseh'n!** — l.

Schlechte Konjunktur.

Schwer, unendlich schwer lastet eine Krise auf unserem Lande. Ob es anderswo auch so ist? — Ich will es für heute dahingestellt sein lassen.

Arbeitslosigkeit gibt es bei uns wie Sand am Meer. Man redet allenthalben von Arbeitslosenversicherung; ein deutlicher Beweis, daß es diesbezüglich foul im Staate Dänemark ist.

Allüberall herrscht schlechte Konjunktur. „Schlechte Konjunktur“ ward zum modernen Schlagwort. Es ist tatsächlich ein solches, aber von höchster, anwiderlicher Bedeutung, denn schlechte Konjunktur ist für alle, die im Leben zu arbeiten notwendig haben, das Signal, den Leibriemen enger zu schnallen. Sollten es der Löhner, die sich rückwärts betätigen lassen, zu wenig sein, so ist dies für uns nicht allzu schlimm; wir haben ja eine Ladung und können dem Hebel jähneler abheben als alle übrigen Sterblichen . . .

Schlechte Konjunktur ist böse, bitterböse Zeit. Schlechte Konjunktur ist mehr, sie bedeutet für zahlreiche Familien, deren Häupter die Arbeit verloren, das personifizierte Elend in grauenregenerbitter Gestalt.

Schlechte Konjunktur ist noch weit mehr, sie wird für die zum Golgatha, die in ihrer Katstlosigkeit, in ihrer geistigen Depression, die die Arbeitslosigkeit, die Unglücklichen alle beherrscht, irgendeine Lebensnotwendigkeit begeben, die man Diebstahl oder Mord nennt und die, nunmehr moralisch gekreuzigt, das „Steinigt sie!“ bis an ihr Lebensende zu gewärtigen haben . . .

Die schlechte Konjunktur ist zur Zeitzeit allgemein. Sie füllt der Sattler, der Schneider und der Sattler; und warum sollten auch wir gerade von ihr verschont bleiben?

Unser Sattlerberuf hat ja von jeher eine Kampfstellung im wirtschaftlichen Leben einnehmen müssen und dadurch sind unsere Waffen geschärft und immerzu kampfbereit.

Uns wird kein Sieg ohne Kampf! Und wie haben wir in den letzten Jahrzehnten gekämpft! Aber immer haben wir Oberwasser zu behalten gewußt! Dieß es doch vor Jahren, daß man sich fürderhin ohne Pferde behelfen würde; das war viel gesagt, genau soviel, als hätte man in die Welt hinausposaunt, daß die Geschirrtiere nun endgültig zu begraben sei. Nun, ganz so schlimm wurde es nicht, noch gibt es ja Kollegen genug, die der Geschirrfertigung ihre lohnbringende Tätigkeit widmen und die in scharfem, ehelichem Kampfe mit dem uralten Pöpel: „Kost und Logis im Hause“, mit Hilfe und Unterstützung ihrer Organisation elapenweise aufräumten, trotz des allmählichen Niederganges dieser Branche. Die Tatsache ist nicht wegzuleugnen, daß von der Zeit an, wo es hieß, „wir brauchen in Zukunft keine Pferde mehr“, die schlechte Konjunktur für die Geschirrfabrikation begann und bis heutigentags anzuhalten beliebt und das aus angeführtem, leicht begreiflichem Grunde. Und was, wer war es, der die schlechte Konjunktur für diesen Teil der Sattlerbranche heraufbeschwor? Es war das Automobil, das im Jahre 1875 von dem Wiener Mechaniker Markus Siegfried erfunden wurde und welches Daimler als verbesserungsbedürftig aufgriff, dem Benz und Meyer folgten, so daß ein neuer Industrie- und Gewerbezweig in Erscheinung trat. Dies war ja ganz natürlich; die Motoren wurden verbessert, und, wenngleich man auch anfänglich den Oberbau (Karosserien) weniger geschmackvolle Formen angebeihen ließ, so lähmten die Automobile dem

Pferde- und Wagenpark doch allmählich fast alle Glieder.

Denn das war bald allgemein anzuerkennen: das Automobil, oder richtiger gesagt, der Benzinexplosionsmotor, ward zum wichtigen Markstein in der Geschichte der Fahrzeugtechnik. Das Automobil mit Benzinexplosionsmotor wuchs sich riefig schnell zum Machtfaktor von eminent großer kultureller Bedeutung aus.

Anfänglich war man jedoch durchaus nicht geneigt, dieser Erfindung im allgemeinen Sympathie zu bezeugen, aber man war gezwungen, sie zu beachten und wahrlich, ich sage euch, das Automobil hat erheblich mehr gehalten, als es von Beginn aus versprach. Im späteren Entwicklungsstadium hat sich dieser Industriezweig zum Matador des Fahrzeugwesens emporgerichtet und er wird dieses Anrecht auch noch recht lange zu behaupten wissen. Müßig hätten wir demzufolge alle Ursache, von einer anhaltenden guten Konjunktur im Autobau reden zu können; diese trat auch ein, währte aber nur ganz kurze Zeit, um der schlechten Konjunktur andauernd Platz und Raum zu gewähren.

Die Automobilindustrie ging eben gleich ganz gehörig ins Zeug und unser mehr als in einer Hinsicht zutage tretendes amerikanisiertes Geschickgebaren besetzte getreulich die traditionelle Lücke der Leute untern Sternendanner: die diesbezüglichen Fabriken schossen wie Pilze aus der Erde, doch es waren darunter viele von der schlimmen, giftigen Sorte, die durch Leuteschinderer, durch hohnsprechende Affordblöner sowie mit Hilfe minderwertigen Materials äußerst billig fabrizierten und ihre Schund- und Schleuderware mit großem Tamtam anpriesen. Durch den äußerst billigen Preis dieser Schachtelware ließ sich manch ein wirtschaftlich Starke, manch Gebrauchsfähiger zum Kauf verleiten, mit dem Resultat alerbaldiger Verwesung, was zur Folge hatte, daß man allenthalben zurückhielt und bremste, was der Gesamtindustrie des Autobaus schwer auf die Nerven fallen mußte. Es kam dadurch auch hier, wie übrigens leicht begreiflich und fahbar, zur schlechten Konjunktur, trotzdem dies viele Fabrikanten gar nicht recht zu fassen vermögen.

Die frupellosen, vielleicht auch etwas kurzschichtigen Industrierritter der Autobranche schoben das Zurückgehen, die Stodung noch vor kurzem auf den unterbundenen Umsatz nach den Balkanländern und meinten, wenn dort unten Frieden einkehrte, daß sich dann das Geschäft wieder äußerst flott beleben würde.

Der Friede ist geschlossen und verlegen kraut man sich hinter den Ohren, denn der schon für den Monat Oktober erbotene Aufschwung will sich noch immer nicht zeigen, auch jetzt im Dezember noch nicht, denn es geht noch langamer als vorher. Noch höchst ungewiß ist es, ob das Frühjahr 1914 das im kleinsten Maße hält, was man sich von ihm im großen verpricht . . .

Betrachten wir uns im Anschluß hieran, gleichzeitig zur Motivierung des Vorerwähnten, das Fabrikations- und Produktionswesen manch einer hierauf bezüglichen Fabrik genauer, so werden wir leicht finden, daß in einzelnen Betrieben Zustände herrschen, die die äußerst schlechte Konjunktur zwingend und mit aller Gewalt herausbeschwören mußten. Die Karosserien, für die wir Sattler vom Bau ein reges Interesse bekunden, wurden zu Preisen offeriert, daß man sich unwillkürlich fragen mußte, „wie können die das nur machen?“

Und es wurde und wird gemacht, fragt aber gar nicht, wie?

Zentral-Kranken- und Begräbnis-Kasse der Buchbinder und verwandter Geschäftszweige.

(Eingetragene Hilfskasse, Sitz Leipzig.)

Abrechnung des 3. Quartals 1913.

Table with columns: Einnahmen, Ausgaben, An Ueberschüssen gingen ein, An Zuschüssen nach, An Krankengeld wurde ausgezahlt, Medizin und ärztliche Behandlung, Vorhandene Fonds.

Table with columns: An Krankengeld wurde ausgezahlt, Medizin und ärztliche Behandlung, Vorhandene Fonds. Lists various cities and amounts.

Bilanz:

Table with columns: Einnahme, Ausgabe, Kassensbestand. Values: 315 458,85 M., 19 847,69 M., 295 610,73 M.

Für die Richtigkeit:

Leipzig, den 12. Dezember 1913.

Die Revisoren: G. Glaubig, Hugo Bergmann.

Der Kassierer: P. Städtler.

* In dieser Gesamtsumme ist das Verdingungsgeld mit enthalten.

An Verdingungsgeld wurde ausgezahlt:

Table listing cities and amounts for Verdingungsgeld: Altenburg 90, Berlin 300, Bonn 80, Bieder 90, Bergen 100, Dresden a. M. 70, Frankfurt a. M. 100, Kevelaer 90, Leipzig 360, München 90, Nürnberg 100, Offenbach a. M. 200, Stuttgart 90.