

Der Steinarbeiter

ORGAN
des Centralverbandes der Steinarbeiter
Deutschlands.

„Der Steinarbeiter“ erscheint einmal wöchentlich am Sonnabend.

Herausgeber:
Paul Starke, Leipzig, Große Fleischergasse 14.
Verantwortlicher Redakteur:
H. Staudinger, Leipzig, Große Fleischergasse 14.

Geschäftsstelle und Expedition:
Leipzig
Große Fleischergasse 14, I.

Abonnementspreis durch die Post incl. 15 Pfg. Bestellgeld viertel-
jährlich 80 Pfg., durch die Expedition unter Kreuzband 90 Pfg.
Anzeigen: Von Vereinen und Krankenkassen 10 Pfg., von Privaten
20 Pfg. die gespaltene Petitzeile oder deren Raum.
„Der Steinarbeiter“ ist unter Nr. 7238 der Zeitungspostliste eingetragen.

Nr. 4.

Sonnabend, den 24. Januar 1903.

7. Jahrgang.

Kollegen! Agitiert für den Steinarbeiter.

Streiks, Sperren und Lohnbewegungen.

Erfurt. Den hiesigen Kollegen wurde der Tarif gekündigt.
Gotha. Die Granitsteinmehrer der Firma Bauz befinden sich schon wochenlang in Tarifunterhandlungen, ohne bisher ein zufriedenstellendes Resultat zu erzielen.
Meißen a. d. Elbe. Die Granitarbeiter der Firma D. Köhler stehen vor Tarifverhandlungen.
Neuba. Mit den Unternehmern sind Tarifverhandlungen angebahnt.

Pflastersteinzoll, Wohnungsfrage und Kommuneverwaltung.

Der neue Zolltarif enthält nun auch eine ganze Reihe Zollerhöhungen und neue Zölle auf Baumaterialien: Holz, Steine, Eisen etc. Kein Mensch hat sich darum gekümmert, wie diese Zollerhöhungen auf das Wohnungswesen wirken können. Bei der Gesamtabstimmung über den Zolltarif haben Regierung und Mehrheit des Reichstags die schönen Worte vergessen, die man sonst so gern für die Wohnungsfrage übrig hatte, und dachten nicht daran, daß durch Zölle auf Baumaterialien die Wohnungsmieten verteuert werden. Die Einfuhr dieser Materialien beschränkt sich nur auf bestimmte Gegenden Deutschlands, wo entweder Steine oder Kehn nicht vorkommen oder nur mit großen Frachtkosten aus andern Teilen Deutschlands hinfördert werden können. Das gilt besonders von Norddeutschland. Hier bezieht man, um die teure Landfracht zu sparen, schwedisches und dänisches Steinmaterial zu Straßenbauten, aber auch für die Fassaden der Häuser. Durch die Zölle sind nun diese Materialien erheblich verteuert worden. Einen ungefähren Ueberblick, wie groß diese Verteuierung ist, erhalten wir aus einer Petition, die der Vorstand des Verbandes schleswig-holsteinischer Baugenossenschaften gegen die Einführung von Einfuhrzöllen auf Pflaster- und Bord- oder Kanusteine und Klinker an den Reichstag gerichtet hat.

Ueber die Belastung der einzelnen Baugenossenschaften durch die Zölle finden wir darin folgende Angaben:

„Der Arbeiterbauverein für Gaarden, Kiel und Umgegend in Ellerbed wird im Jahre 1903 an schwedischem Pflastermaterial 4000 qm Koppsteine und 1400 lfd. m Bordsteine gebrauchen. Für diesen Verein, dessen Mitglieder in überwiegender Zahl Werftarbeiter sind, würde der Zoll voraussichtlich 10 000 Mk. ausmachen. Auch für die kommenden Jahre kann der Verbrauch ähnlich groß berechnet werden. Es liegt auf der Hand, daß die Preissteigerung die Hauseigentümer und Mieter sehr fühlbar treffen müßte.“

Die Bau- und Spargenossenschaft des Vereins Arbeiterbund in Flensburg steht für das Jahr 1903 vor der Pflasterung einer Straße, deren Kosten sich nach den jetzigen Materialpreisen auf 6000 bis 7000 Mk. belaufen werden. Bei einer Verteuierung der Pflaster- und Bordsteine um zirka 2 Mk. pro qm würden dem Verein 1000 bis 1200 Mk. mehr erwachsen. Eine zweite kleinere Straßenanlage bedarf ebenfalls der Pflasterung, wodurch sich der Aufwand noch erhöhen wird.

Der Spar- und Bauverein für Schiffbeck, Steinbeck und Umgegend gibt an, daß sich die Mehrkosten für die dort errichteten Häuser durch Pflasterung der Straße bei 2 Mk. Zoll pro Quadratmeter außer Bordsteine auf 80 Mk. pro Einzelhaus stellen würden, eine Summe, mit der bei den wirtschaftlichen Verhältnissen der Bewohner sicherlich gerechnet werden müßte.

Der Glückstädter Bauverein berichtet: Die Stadt Glückstadt hat in den letzten drei Jahren durchschnittlich 10 000 Mark für importierte Pflaster- und Bordsteine ausgegeben. Dieser Durchschnitt wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahren nicht geringer werden. Durch die vorgeschlagene Zollerhöhung müßte sich der Betrag um 2500—3000 Mk. erhöhen. Wie hoch sich die Mehrbelastung des Bauvereins beläuft, läßt sich jedoch schwer angeben, da die Gesamtstrafenkosten nebst allen andern städtischen Bedürfnissen gleichmäßig auf die Bevölkerung verteilt werden. Die Straßen sind mit Klinkern gepflastert und haben am Trottoir Bordsteine.

Der Bau-, Spar- und Wirtschaftsberein der Eisenbahnbediensteten in Neumünster hat seit seiner Gründung am 13. Mai 1901 1050 qm Straße fertiggestellt. Im Bau befindet sich eine Straßenfläche von 1500 qm und voraussichtlich werden bis zum 1. Oktober 1903 nochmals 1500 qm zu bauen sein. Zur Verwendung kommen auch dort nur schwedische Steine. Der Kostenpreis der Straße beträgt gegenwärtig pro laufendes Meter und 7,5 m Straßenbreite zirka 90—100 Mk. Der Vorstand des Vereins legt ein wesentliches Gewicht darauf, daß dieser Preis nicht durch die Zollaufgabe erhöht werde.

Die Eingabe fährt dann fort:
„Die vorstehenden ziffermäßigen Angaben lassen an bestimmten Tatsachen die bedeutenden Interessen erkennen, welche durch den einzuführenden Zoll einer Schädigung ausgesetzt sein werden. Vor allem werden diejenigen Bauvereine betroffen werden, die keine Häuser mit verhältnismäßig erheblicher Straßenfläche herstellen. Der Verband schleswig-holsteinischer Baugenossenschaften glaubt eine wichtige Pflicht zu erfüllen, wenn er auf diese Interessen hinweist, und gibt sich der Hoffnung hin, daß neben den mancherlei andern gewichtigen Bedenken, die vom Standpunkte des Erwerbslebens norddeutscher Gemeindeverwaltungen aus betrachtet, gegen die Zulassung eines Einfuhrzolls auf die mehrgenannten Steine sprechen müssen, auch die in verschiedener Hinsicht so dringend nötige Förderung der von den gemeinnützigen Baugenossenschaften gepflegten Bestrebungen nicht außer acht zu lassen sein werde. Unferneits wird eindringlich um Streichung der vorgeschlagenen Steinzölle gebeten.“

Würde in der — Zolltarifkommission nur einigermaßen Rücksicht auf solche natürlich — sozialgegnere Petitionen genommen worden sein, fürwahr, das Resultat über die Pflastersteinzölle müßte ein anderes sein.

Aber auch in kommunal-politischer Hinsicht ist dieser Zoll von weittragender Bedeutung, insbesondere für alle größeren Kommunen. Mit dem künstlich gesteigerten Verbrauch von Asphaltpflaster, wie ihn der Pflastersteinzoll herbeiführen wird, geraten nämlich die Gemeindebehörden immer mehr in finanzielle Abhängigkeit von den Geschäftsleuten, die sich den Bau von Asphaltstraßen als ihre Domäne erkoren haben. Fast allenthalben ist es nämlich üblich, daß von den Baukosten ein erheblicher Teil (in Berlin sind es 20 Prozent) als Kaution stehen bleibt und zwar auf die Dauer von 20 Jahren. Natürlich wird dieses Kapital den Unternehmern verzinst. Wenn man dann bedenkt, daß in Berlin jährlich etwa eine Million Mark für die Herstellung von Asphaltstraßen ausgegeben wird und daß es insgesamt nur sieben bis acht (zumeist Aktien-) Gesellschaften sind, die diese Kapitalien bei der Stadt anfragen haben, so wird es einleuchten, daß dieselben die finanzielle Abhängigkeit, in die die Kommune solchergestalt bei ihnen gerät, ganz gehörig auszunutzen verstehen. Wie weit die wirtschaftliche Macht dieser Kapitalistengesellschaften sich heute schon erstreckt, dafür nur ein Beispiel. Vor mehreren Jahren regte der Genosse Singer in der Berliner Stadtverordnetenversammlung einmal die Frage an, die Ausführung der Asphaltpflasterungen in eigene Regie zu übernehmen. Es schien damals, als stünde man diesem Gedanken nicht unsympathisch gegenüber. In den Büurens der hiesigen Asphaltgesellschaften herrschte anfänglich darüber auch eine ziemliche Aufregung. Aber bald hatte man seine Ruhe wieder erlangt. War man sich doch sicher, daß auf Grund der bestehenden Abmachungen zwischen den Asphaltgrubenbesitzern und den hiesigen Gesellschaften der hiesige Magistrat ohne den Willen der Berliner Firmen nicht eine einzige Wagenladung Rohmaterial bekommen hätte. Und das Material der einzigen deutschen Asphaltgrube ist ohne Zusatz guten ausländischen Materials nicht verwertbar. Außerdem haben sich damals einzelne Herren auch gerühmt, daß es ihnen sehr bald gelungen sei, dem städtischen Baurat „diesen unglückseligen Gedanken“ auszutreiben.

Angeichts solcher Dinge sollte man meinen, müßten sich auch die Kommunen selber mehr gegen die drohende Gefahr zur Wehr setzen. Und das würde wohl auch geschehen, wenn — ja wenn eben nicht die Aufsichtsräte der Asphaltgesellschaften überall in den Kommunalvertretungen ein gar sehr gewichtiges Wort in die Waagschale zu werfen hätten. Und diese Herren haben die Bedeutung des Zolles auf Pflastersteine jedenfalls in seiner ganzen Tragweite erkannt!

Ueber die Schädlichkeit des Pflastersteinzolles für die in der Hartsteinindustrie tätigen Arbeiter haben wir uns hier eingehend ausgesprochen. Nun zeigt es sich aber erst, welche eminenten Schaden eine solche Zollpolitik auf viele andere soziale und kommunale Gebiete auszuüben versteht.

Daß aber auch die schwedische Regierung einer solchen Zollpolitik nicht mit verchränktem Arm gegenübersteht, beweist die Tatsache, daß die massenhaft von Deutschland exportierten Maschinen und Bekleidungsgegenstände in Zukunft ebenfalls einem höheren Zoll unterworfen werden sollen.

Teile und herrsche.

Das Hauptorgan für Volksausplünderung, Volksknechtung und Reaktion, die Berliner Kreuzzeitung, schrieb anlässlich des christlichen Gewerkschaftskongresses:

„Hält man sich von überschwänglichen Hoffnungen frei, so kann man allerdings auf Grund nüchternere Erwägungen sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß das Organisationsbedürfnis der Arbeiter heute ein allgemein herrschendes und auch allgemein verständliches ist und daß, um den sozialdemokratischen, religions- und vaterlandslos geleiteten Gewerkschaften ein irgendwie wirksames Paroli bieten zu können, die christliche Gewerkschaftsbewegung auf paritätischer Grundlage mit allem Eifer betrieben und nachdrücklich unterstützt werden muß. Selbst für denjenigen, der kein Freund der Organisation der Arbeiter ist, muß hier der maßgebende Grundsatz zur praktischen Geltung gelangen: divide et impera. (Teile und herrsche.)“

So offen sind die Arbeiterfeinde selten, namentlich in ihrer Presse. Ganz offen und zwar mit einer brutalen Offenheit, wie sie nur im Jahre 1878 während der infamen Sozialistenhege erlebt worden, wird seit Wochen von einem Teile der deutschen Unternehmer, an der Spitze natürlich die berüchtigtesten Scharfmacher, nach dem perfiden Herrschaftsgrundsatz der Römer „teile und herrsche“ gehandelt, indem unter Anwendung der verwerflichsten Gewaltmittel die Arbeiterschaft von der Sozialdemokratie loszureißen gesucht wird. Man will die Arbeiter parteipolitisch verzwängen und knechten, zu Heloten machen und das Arbeitsverhältnis womöglich überall so feudal gestalten, wie im Königreich Krupp und seinen verschiedenen „Provinzen“. Rücksichtslos und gewissenlos, unter elendem Mißbrauch der wirtschaftlichen Uebermacht ist in den letzten Wochen Laufenden von Arbeitern seitens zahlreicher Fabrikleitungen Gewalt angetan, ihre soziale und politische Ueberzeugung mit Füßen getreten und sie zur Beteiligung an Kundgebungen gezwungen worden, die im schroffsten Gegensatz zu ihrem Denken und Empfinden standen. Wer dem brutalen Kommando sich nicht fügte, wurde arbeitslos und verdienstlos auf die Straße geworfen und dieses Schicksal passierte, wie in Magdeburg, Arbeitern nach 20—25jähriger, treu geleisteter Arbeit, nachdem sie ein Menschenalter hindurch zur Vermehrung des Reichthums ihrer „Brotgeber“ im Schweiß des Angesichts sich für geringen Lohn abgerackert hatten. Das ist der Dank des Kapitals, der Dank des Geldsacks an die Arbeiter.

Selbst einem so gut gesinnten Blatte, wie der Sozialen Praxis erscheint diese infame Hege gegen die sozialdemokratisch gesinnten Arbeiter als durchaus verwerflich.

Es klagt darüber, daß die nichtsozialdemokratischen Arbeiterorganisationen — die Hirsch-Duncker'schen Gewerkschaften, die evangelischen und katholischen Arbeitervereine, die kaufmännischen Verbände, die großen jüd- und westdeutschen Eisenbahnvereine — die insgesamt mehr als 600 000 Mitglieder zählen und daher der Stärke der „unter sozialdemokratischer Leitung stehenden Gewerkschaften etwa gleichkommen“, an leitenden Regierungsstellen nicht in dem Maße gewürdigt werden, wie es ihr ziffermäßiger Umfang und ihre innere

