

Demokraten fest und es erfolgte dann die von der Sozialdemokratie seit fünf Monaten geforderte und besonders bei den letzten Verhandlungen an die Regierungsbildung geforderte Reichstagsauflösung. Die reaktionäre „Deutsche Tageszeitung“ schreibt über das Resultat des schmachvollen Kuhhandels und der Regierungssitze, die Auflösung des Parlaments:

„Das Vorgehen ist beendet. Es hat einen vollen glänzenden Sieg der vereinigten Marxisten (?) gebracht und eine ebenso völlige unrlühmliche Niederlage der sogenannten Staatsbürger-Parteien. Die Sozialdemokratie hat ihren Willen glatt durchgesetzt, Reichstagsauflösung und Neuwahlen erreicht.“

So soll sich denn das deutsche Volk noch einmal entscheiden für:

- Republik oder Monarchie,
- Frieden oder Völkermord,
- Demokratie oder Diktatur,
- Neuaufbau oder Bürgerkrieg,
- Wahlstundentag oder Zwölftstundentag,
- Erkennnistage oder Hundelohne,
- Wassererschließung oder Völkerverheerung,
- Wassig der Arbeiter oder Verfassung,
- Freihandel oder Brotzölle,
- Sozialismus oder Kapitalismus!

Sozialismus oder Kapitalismus — in diesem Gegensatz liegt alles andere. Der Kapitalismus hat uns 1914 und 1918 gebracht, der Kapitalismus ist der Feind alles Menschlichen. Die Sozialdemokratie ist aber der einzige Feind des Kapitalismus. Der Volksweltismus hat infolge seiner grundfalschen Politik bankrott gemacht, er hat die Kraft des Kapitalismus unterjocht. Man nennt ihn nicht mit der aufgepeitschten Leidenschaft einer einzigen Kräftepannung über den Haufen. Er hat sich vor dem Sturm in Rußland gebeugt, aber er wurde nicht zerbrochen. Zerbrochen wurden durch die Verschärfungsmut der geistig rückständigsten Arbeiter Europas nur die Vorbedingungen zum Sozialismus. Heute feiern die internationalen Kapitalisten in Rußland ihre Drogen. Das unglückliche Land hat die Kapitalisten rufen müssen, um wieder „ins Geschäft zu kommen“. Erst jetzt wieder haben die Russen die gewaltigen Wanganerzportmonopole in Georgien für 100 Millionen Dollar an den Harriman-Konzern verkauft. Der Konzern mußte sich verpflichten, den Preis so hoch wie möglich zu halten, weil die Regierung am Gewinn beteiligt wird. Er darf so viel wie möglich an den Wanganerzminen an sich bringen, um einen Monopolpreis zu erzwingen, und er darf die Arbeiter behandeln, als länden sie im Dienst der russischen Regierung. Gegen die russische Regierung dürfen die Arbeiter aber noch weniger streiken als gegen das Privatkapital (selbst nicht, wenn ihnen kein Lohn gezahlt wird), denn die russischen Gewerkschaften haben im letzten Jahr 5027 Milliarden oder 88,5 Prozent ihrer Einnahmen von der Regierung bekommen.

Nirgends geht es den Arbeitern so schlecht wie in Rußland, wo man Streikende wie Hitzel die Petersburger Fabrikarbeiter, mit Maschinengewehren und Revolvern an die Arbeit zwingt.

Wir warnen die Kollegen vor den Kommunisten, weil wir nicht annehmen können, daß freie Gewerkschafter sich durch Stimmabgabe für eine „bürgerliche“ Partei selbst ins Gefecht schlagen. Die Kommunisten sind jedoch um nichts besser. Sie sind in den letzten Monaten in allen Fällen mit den Arbeiterfeinden maskiert. Und wenn sie sich „vielleicht“ — auch noch des Lobes schämen, das die Schwerindustriellen Volksausbeuter, die Achtstundentaggräber ihnen von der öffentlichen Reichstagstribüne spendeten, heute sind sie so tief ins Lumpenproletariat gesunken, daß sie sich in Berlin selbst rühmen, Arm in Arm mit den Bürgerlichen zu gehen, „ihnen die Steigbügel“ zu halten.

Wir fordern jeden Gewerkschafter auf, die kommunistischen Gewerkschaftsvertreter, die Kapitalknechte, zu bekämpfen. Jede Stimme gehört der Deutschen Sozialdemokratie!

Der 7. Dezember muß der erste Schritt auf dem Weg sein, der zur Wollendung dessen führt, was am 8. November 1918 so hoffnungsvoll begonnen und durch Scheinrevolutionäre Helfershelfer des Kapitalismus zum großen Teil wieder vernichtet wurde.

Zum Fahr- und Schulschulproblem.
Größere Verkehrssicherheit!

Innerhalb der Volkswirtschaft hängt naturgemäß die Herstellung und Erhaltung der Massenzusammenhänge, die Vereinheitlichung und Ausgleichung von Vorrat, Bedarf und Preis, der künftige Rapport der materiellen und politischen Beziehungen von dem Zeite, Mühe- und Geldaufwand ab, womit die Ueberwindung der im Wege stehenden Hemmnisse und der Kampf mit dem kleinsten „Zusatz“ verknüpft ist.

Für die Winderung dieser Hemmnisse sind die gemeinwirtschaftlichen Einrichtungen für die Sicherheit und Steifigkeit des Verkehrs und die Verkehrsmittel bestimmt. Solche Transport- und Verkehrsmittel hat jede Produktion als Grundlage zur Voraussetzung. Zu ihnen gehören die künftigen Verkehrswege, wie Straßen und Kanäle, Anlagen der Ueberland- und Unterseelegraphie, des Fernsprechers, der Post, der Eisenbahnen, der Binnen- und Seeschifffahrt, das gesamte Landtransport- resp. Luftwesen usw.

Die vornehmste Aufgabe für die Verwirklichung des Verkehrs bildet der dem Verkehr entsprechende Bau von Land- und Wasserstraßen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Straße entscheidet sich nach dem Transportbedarf oder danach, in welchem Verhältnis die Anlage-Unterhaltungskosten und Beförderungskosten zu der Beförderungskostenleistung steht. Größtenteils weist der Wegebau, wie jedes Verkehrsmittel, eine allmähliche Entwicklung auf, weil dem jeweiligen Stande der Technik, der Wirtschaft, des und der Staatsverwaltung

entspricht. Die uralte Aufgabe der Förderung durch die menschliche Tragkraft hat der Einstellung tierischer resp. mechanischer Trag- und Zugkraft weichen müssen, ebenso wie der primitive Pfad nach und nach durch die künftliche Straße ersetzt worden ist. Für die Vorkriegszeit und Kontraktion gehen die Straßen des intensiven Verkehrs, nämlich des Welt- und des Stadtverkehrs das Vorbild ab. Außerdem steht die Entwicklung des Wege- und Straßenwesens mit der Entwicklung der Verkehrsmittel in Wechselwirkung. Höhere Ansprüche stellt zunächst der tägliche Verkehr in Städten, wo Länge, Breite und Pflasterung der Straßen entsprechend dem sich darauf abspielenden Verkehr anzulegen sind. In den letzten Jahrzehnten wuchs für die Großstädte im gleichen Schritt mit dem Steigen der Einwohnerzahl der Aufwand für den Ausbau neuer Haupt- und Nebenstraßen, um dadurch zu verhindern, daß diese Städte in ihrem stetig wachsenden Verkehr erstickten.

Das ursprünglich angelegte Straßennetz der Großstädte ist nicht dazu geeignet, daß sich der immer mehr auswachsende Verkehr reibungslos auf ihm vollziehen kann. Ein den Ansprüchen der Verkehrsintensivierung angepaßter Umbau und die Regulierung der in Frage kommenden Verkehrsstraßen, die hier und da vorgenommen wird, ist nach Lage der Verhältnisse ebenso schwierig wie ungenügend und hat mit der Entwicklung des Verkehrs nicht Schritt halten können. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, daß das Wirtschaftsleben ein schnelles Tempo angenommen hat, wodurch das Gitempore im Verkehr zum selbstverständlichen wird. Daraus ergibt sich, daß an Stelle der Fahrzeuge Kraftfahrzeuge eingeführt werden, bei deren Konstruktion die Fabrikanten miteinander wetteifern. — Es hat sich infolgedessen in den Großstädten eine Verkehrsunruhe ergeben, deren Abstellung im Interesse eines reibungslosen Verkehrs sowohl, als auch im Interesse von Leben und Gesundheit der Verkehrsmittel währenden, als auch des im Verkehr sich bewegenden Publikums nach Möglichkeit herbeigeführt werden muß.

Sowohl die Aufsichtsbehörden — Polizeiverwaltungen —, in deren Händen die Aufsicht über das Verkehrsweesen liegt, in Frage kommen, muß zunächst darauf hingewiesen werden, daß die Mittel, welche von diesen Stellen zur Herbeiführung der Verkehrssicherheit zur Anwendung gelangen, zum größten Teil nicht als geeignet angesehen werden können. Die in den Straßenpolizeiverordnungen enthaltenen Bestimmungen haben mit dem starken Anwachsen des Verkehrs auf den Straßen unserer Mittel- und Großstädte nicht Schritt gehalten. Vor allen Dingen muß geltend werden, daß sie sich den Bedürfnissen des modernen Verkehrs nicht genügend angepaßt haben. Abgesehen von den Vorschriften über: „das Beladen, Beladung während der Dunkelheit, Dichtung beim Schuttfahren, Innehaltung der vorgeschriebenen Fahrbahn, Nichtbenutzung der Schienen der Straßenbahn, Gefährdung von Eisenbahntransporten, auffälliges Stehenhalten der Fahrzeuge resp. Kraftfahrzeuge usw.“, die ohne daß die Führer- und Kraftfahrzeugführer ein Verbrechen trifft, nicht immer innegehalten werden können, glaubt man, die Verkehrssicherheit durch mehr oder weniger harte Strafen bei Uebertretung einzelner Fälle weniger zu können. Hohe Geld- und Gefängnisstrafen sind sicherlich kein geeignetes Mittel zur Verbeugung der Verkehrssicherheit. Vielmehr sind dieselben nach Lage der Verhältnisse dazu angetan, berechtigte Erbitterung in den Kreisen der Führer hervorzurufen, ihnen die erforderliche Luft und Freude an ihrem Berufsleben zu entziehen und ein gutes Gegenverhältnisverhältnis zwischen Polizei und Führern nicht aufkommen zu lassen.

Dagegen drückt die Polizei in der Regel beide Augen zu, wenn die Führer- und Fahrzeugführer, die ihnen vorgeschriebenen polizeilichen Bestimmungen und Vorschriften, soweit Bremsvorrichtungen, feste Führer etc. usw. in Frage kommen, nicht genügen. Wie soll ein Wagenführer seinen Wagen beaufsichtigen, wenn er verpflichtet ist, bei den Empfängern die Waren resp. Güter selbst abzuliefern und dadurch den Wagen auf längere Zeit verfallen muß, ohne daß demselben eine Aufsichtsperson (Wartfahrer zur Verfügung gestellt wird? Kann ein Kraftwagenführer, der nach 12 bis 15stündiger ununterbrochener Arbeit seinem Arbeitgeber erklärt, nicht mehr die körperliche und geistige Kräfte zu besitzen, um das Fahrzeug sicher führen zu können und von diesem unter Androhung der Entlassung gezwungen wird, ohne daß ihm eine angemessene Ruhepause gewährt wird, die Arbeit fortzusetzen, noch für eventuelle Verstöße oder Unfälle verantwortlich gemacht werden?

Dazu kommt, daß die Bemessung der Strafen für angebliche Vergehen gegen die Bestimmungen der Straßenpolizeiverordnungen in den einzelnen Orten ganz in die Hände der Polizeigewaltigen, d. h. der Polizeipräsidenten resp. -kommissare, gelegt ist. Sie hängt also ganz davon ab, wie diese Herren sich die Verkehrssicherheit denken.

Bei Verhandlungen, die Gewerkschaftsvertreter in den einzelnen Orten mit hohen, an leitender Stelle stehenden Polizeibeamten hatten, wurde einfach darauf hingewiesen, daß diese Strafen bessernd auf die Wagenführer wirken und der Respekt den Polizeibeamten gegenüber erhöht werden solle. Ja, es ist vorgekommen, daß in größeren Städten die Leitung einzelner Polizeizeviere von höherer Stelle demängelt wurde, weil zu wenig Strafanzeigen eingingen. Bei einem derartigen Vorgehen muß man zu der Annahme gelangen, daß lediglich der Kampfbestand der Polizeihauptstelle durch Strafgelder erhöht werden soll. Daraus dürfte es auch zurückzuführen sein, wenn an einzelnen weniger verkehrsreichen Stellen Beamte aufgestellt werden, die ganz geringfügige Vergehen der Fahrer zur Anzeige bringen, ohne daß ein zwingender Anlaß dazu vorliegt. Derartige Stellen werden von den Fahrern als Verkehrs- und Unfallsstellen bezeichnet.

Führer von Kraftfahrzeugen erfahren oftmals erst nach Wochen oder Monaten durch die ihnen zugestellte Strafanzeige, daß sie sich eines Vergehens schuldig ge-

macht haben. Es ist ganz selbstverständlich, daß in solchen Fällen den Beschuldigten die Rechtfertigung schwerfällt, um so mehr, als sie sich oftmals gar nicht darauf besinnen können, ob sie den Straftatbestand, in dem die Anzeige aufgenommen wurde, zu der Zeit gerade befragten haben. Der Kollikt notiert einfach die Nummer des Wagens, wobei es dann auch nicht selten vorkommt, daß die Nummer falsch notiert wird und einem vollständig Unschuldigen die Strafanzeige zugestellt wird.

Für Kraftfahrzeugführer und für die im öffentlichen Fahrwesen tätigen Droschken, Omnibus- und Straßenbahnführer usw. besteht außerdem die Gefahr, daß ihnen im Wiederholungsfalle der Fahrchein entzogen werden kann, was als eine schwere wirtschaftliche Schädigung und als eine besondere Härte empfunden werden muß.

Gegen alle diese Strafanzeigen besteht ein Einspruchsrecht, so daß in solchen Fällen die Nachprüfung des Sachverhalts durch das ordentliche Gericht — Schöffengericht in erster Instanz — vorgezogen ist. Wenn auch zugegeben werden kann, daß hier und da Freizeiträgen und Herabsetzungen der zu hohen Polizeitrafen erfolgen, muß doch darauf hingewiesen werden, daß einzelne Richter die notwendige Objektivität vermissen lassen, die bei der Beweisführung und Fällung von Urteilsprüfungen erforderlich ist. Die Beweisführung gestaltet sich insofern oftmals tendenziös, weil die in Frage kommenden Richter, den bei der Durchführung des Verkehrs sich ergebenden plötzlichen Vorgängen und Zufälligkeiten nicht genügende Beachtung schenken und sich einfach auf die nach ihrer Meinung — bei den Wagenführern sich eingebürgerte „Küchischuldigkeit“ verlassen und dementsprechend urteilen. Eine ganz besondere Gefahr für Leben und Gesundheit der Wagenführer neben den sonstigen Sachschäden liegt in den sich ergebenden Zusammenstößen von Fahrzeugen auf den Land- und städtischen Verkehrsstraßen. Diese Gefahr erhöht sich in dem Maße, je größer die Zahl der Verkehrsmittel ist, die sich nebeneinander auf den Hauptverkehrsadern bewegen. Wer bedenkt, daß neben der Straßenbahn, dem Kraftomnibus, den sonstigen Kraftfahrzeugen aller Art, den Fuhrwerken mit Pferdebetrieb, Handwagen und Fahrrädern der verschiedenen Systeme, auch noch ein ganz gewaltiger Fußgängerverkehr sich abwickelt und alles auf den geschäftlichen Grundton — nur immer schnell — eingeleitet ist, der wird ermessen können, wie groß die Verantwortung der Fahrzeugführer geworden ist.

Die sich ergebenden Zusammenstöße werden, ohne Berücksichtigung auf unabwendbare Unfallmöglichkeiten, in der Regel der Unachtsamkeit der Wagenführer zur Last gelegt, die dann für den entstandenen Schaden verantwortlich gemacht und dementsprechend verurteilt werden. Abgesehen davon, daß jeder Fahrzeugführer seinen Beruf mit der größten Gewissenhaftigkeit unter Beachtung aller sich daraus ergebenden Konsequenzen auszuführen verpflichtet ist, muß doch gefordert werden, daß endlich auch die Behörde die Vorbedingungen erfüllt, die geeignet erscheinen, die vorhandenen Gefahren für alle im öffentlichen Verkehr sich bewegenden Fahrzeuge und Personen einzuschränken.

Aus unserem Berufe

Hafenarbeiter.
Kommunistische Veranschlagung der Arbeit. Im Berliner Stadtparlament nannte ein Herr Stoll, Mitglied der deutschen Section der „Internationalen“ den Stadtrat W. Schilling (früherer Bezirksleiter der Binnenschiffer) verächtlich einen „Hafenarbeiter und Sackträger“. Wir müssen anerkennen, daß uns Stadträte, die früher „nur“ Hafenarbeiter und Sackträger waren, immerhin bedeutend sympathischer sind, als die Bolschewiki, die früher als Gelbe vor den Kapitalisten trocken wie ein Hund vor seinem Herrn.

Bremen. Aus Anlaß der vielen Beschwerden, die sich in den letzten Wochen immer mehr anhäufeten, sah sich der Deutsche Verkehrsband veranlaßt, am 5. Oktober d. J. eine Versammlung aller in den Hafenbetriebe Beschäftigten nach dem Gemeinschaftsausschuss einzuberufen. Kollege Leiber gab an Hand der einzelnen Beschwerden über Nichtinhaltung der Tarifverträge, Wahrung der Unfallverhütungsvorschriften und Beschwerden über Mängelregelungen einen eingehenden Bericht. Hieraus war zu ersehen, daß die Mängelregelungen teilweise in offener, teilweise in versteckter Form zutage treten. Es sollen Kollegen die Parlamentarier wegen nichtgelgender Vorkommnisse vorentscheiden sein. Wer dieses veranlaßt hätte, würde hoffentlich in nächster Zeit gelingen, öffentliche Klärungstellen. Die Stauerer des Norddeutschen Lloyd set sogar schon dazu übergegangen, sogenannte B. Leute vom Dampfer „Raimund“ zu mahrfahren, indem man der Vermittlungsstelle des Hafenbetriebsvereins mitgeteilt habe, den namentlich ausgeführten fünf Arbeitern drei Tage keine Arbeit zu vermitteln. Die Stauerer der „Argo“ bzw. „Rolanlinie“ habe sich ebenfalls nicht geschert, Ausbittsarbeiter, die sich gewigert hätten, mit 4 Mann im Raum zu arbeiten, zu mahrfahren.

Den Unfallverhütungsvorschriften würde nicht die geringste Beachtung geschenkt. Die Betriebsleitung an der Getreideanlage habe sich sogar geweigert, die nötigen Mundschwämme bei den sehr viel Staub entwickelnden Zufuhren von Donaugeste zu liefern. Da selbst die Vorkommnisse des Hafeninspektors nichts gestraft hätten, habe die Verhandlungsstelle sich beschwerdeführend an die Lagerbetriebsvereinschaft gemeldet. Die Gegenlagen wären oft sehr mangelhaft. Das Unzulässige, bei drei Gängen im Raum arbeiten, durch das die Unfallgefahren außerordentlich gefördert würden, sei in letzter Zeit wiederholt festgestellt worden. Die Beschwerden über die Nichtinhaltung der Tarifverträge und Lohnbestimmungen wären zu ersehen aus den in letzter Zeit sich immer mehr anhäufenden Schiedsgerichtsklagen. In der Diastation wurden die Ausführungen Leibers von den zahlreichen Diskussionsrednern ergänzt und zum Teil scharf unterstrichen.

Ferner wurde ein in der Sonntagszeit, insbesondere in der westlichen Vorstadt verbreitetes anonym erscheinendes Flugblatt, das von Entstellungen und Verzerrungen strotzt, einer scharfen Kritik unterzogen. Wenn das Schließgericht, wie das Flugblatt hervorhebt, zugunsten der Arbeiter entschieden hat, so muß dieses doch ein Beweis dafür sein, daß die Arbeiter im Recht waren, zumal Entstellungen über Einstellung und Entlassung der Ringarbeiter zugunsten der Ringarbeiter von zwei verschiedenen Richtern gefällt worden sind. Vielleicht haben die Unternehmer noch mal Gelegenheit, die Meinung eines dritten Richters zu hören, damit das übliche „Dreimal ist Bremer Recht!“ auch hier in Erfüllung geht.

Durch die Verteilung der Unternehmer, die tariflichen Bestimmungen über die Ringarbeiter innezuhalten, kann unmöglich, wie das anonyme Flugblatt behauptet, eine Schwächung der übrigen Hafnarbeiter eintreten. Beschädigt werden aber nicht nur die Ringarbeiter, sondern auch alle übrigen Ausschlagsarbeiter, soweit sie nicht als Besondere in Betracht kommen, durch die Bevorzugung und dauernde Beschäftigung der Besonderen.

Außerdem fordert das Flugblatt gleiches Recht auf Arbeit für alle Hafnarbeiter. Das fordern schon seit langen Jahren die Ringarbeiter. Dieses läßt sich aber nur ermöglichen, wenn der alten Forderung der Ringarbeiter, die Zahl der Ringarbeiter zu vermindern, Rechnung getragen wird. Leider hat das Unternehmensamt die dahingehenden Anträge der Ringarbeiter abgelehnt. Aber nicht nur die Ringarbeiter fordern eine Erweiterung des Ringes, sondern auch die gesamte Arbeiterschaft des Hafens. Aber nicht nur diese, sondern auch eine gerechtere Verteilung der Arbeit wird verlangt, die aber nur gewährleistet werden kann, wenn die Heranziehung Arbeitsloser von Zentralarbeitsnachweis nicht überhand nimmt; denn hierdurch werden alle im Hafen beschäftigten Ausschlagsarbeiter einschließlich der Ringarbeiter geschädigt. Den Arbeitslosen und vor allen Dingen denen, die bereits Unterstützung erhalten, ist damit auch nicht gedient; denn was nützen ihnen ein oder zwei Tage Arbeit in der Woche. Wenn man nebenbei die Abzüge für Steuern, Krankenkasse usw. in Betracht zieht, so bleibt ihnen bei einem Tag Arbeit für den Lebensunterhalt nicht viel übrig. Sie und ihre Familien leiden mehr Not, als wenn sie Arbeitslosenunterstützung beziehen. Der Wunsch der Unternehmer ist jedoch, daß ihnen möglichst viel Arbeitslose zur Verfügung stehen. Durch das übermäßige Heranziehen Arbeitsloser nach den Hafnarbetrieblen haben die Unternehmer sich aber selbst in die Falle gestellt und zwar insofern, als sie des öfteren Sonnabend's seine Arbeitskräfte bekommen können obwohl hundert Arbeitslose zur Verfügung stehen. Arbeitslose, die während der ganzen Woche nicht beschäftigt haben und Sonnabends vielleicht nur für einen halben Tag vermittelt werden, erhalten nach Abzug der Steuern, Krankenkassenbeiträge usw. nur einige Groschen ausbehalten, so daß man ihnen nicht verdienen kann, wenn sie keine Arbeit am Sonnabend mehr annehmen, da ihnen nach den Abzügen für den Lebensunterhalt nichts übrig bleibt. Damit diese trotz des vorhandenen Arbeitslosenheeres, die Unternehmer außerordentlich drückende Kalamität beschon werden, haben sie sich auch bereits veranlaßt gesehen, sich an die maßgebenden Behörden zu wenden, um eine andere Regelung zu erwirken.

Nach einem kurzen Schlußwort Lebers wurde Antrag und Resolution von der Versammlung einstimmig angenommen:

„Um eine gerechtere Verteilung der Arbeit zu ermöglichen, beantragen sämtliche Hafnarbeitergruppen, daß der Ring erweitert und die Vornahme der Arbeit nur in der Vermittlungsstelle stattfinden.“

Resolution:

„Die heutige Versammlung aller in den Häfen Bremen beschäftigten Arbeiter verurteilt aufs allerentschiedenste die in den Hafnarbetrieblen eingerichteten Arbeitsstellen. In erster Linie protestiert sie gegen die in letzter Zeit unter Ausschaltung der tariflichen Bestimmungen vorgenommenen Maßnahmen. Sodann verlangt sie, daß den Unfallversicherungsbestimmungen mehr Beachtung geschenkt wird. Ferner fordert sie eine gerechtere Verteilung der Arbeit. Dieses ist jedoch nur dann möglich, wenn eine Heranziehung zu vieler Arbeitskräfte, durch die nicht nur die Hafnarbeiter, sondern auch die Arbeitslosen recht schwer geschädigt werden, von Arbeitsnachweis unterbleibt. Bei Beendigung der Arbeit sind sämtliche Arbeiter der Vermittlungsstelle zu überweisen, und nicht, wie es bislang geschehen ist, je einige Tausende auszuweisen zu lassen und dann durch Umgehung der Vermittlungsstelle wieder einzustellen. Um diese Mißstände zu beseitigen, betrachtet die Versammlung einen engeren Zusammenschluß aller im Hafen Beschäftigten zu einer Organisation als die erste Vorbedingung. Die Versammelten verpflichten sich, alles zu tun, um dieses Ziel zu erreichen. Als ausschlaggebende Organisation kann nur der Deutsche Werkersbund in Frage kommen.“

Danzig. Nachdem die Streikbrecher das Feld ihrer Tätigkeit geräumt haben, haben die Hafnarbeiter ihre allgemöine Arbeit wieder aufgenommen. Sie sind nicht als Sieger aus diesem Kampfe herausgegangen, aber auch der Hafnarbeitsverein hat sein Ziel, den Tagelohn auf 8,15 Gulden herabzubringen, nicht erreicht. Der Hafnarbeitsverein bezeichnet das Ende des Kampfes als einen „verunglückten Lohnabbau.“

Es verlangt sich aber für die Arbeiterschaft, einige Betrachtungen über diesen Kampf zwischen Hafnarbeiter und Reeder, der zwei lange Monate das Wohlstandslieben in Danzig fast zum Erliegen brachte, anzustellen, und daraus die Lehren zu ziehen.

Fest stand, daß der Hafnarbeitsverein schon im Mai, als er eine Erhöhung des Tagelohnes von 5 Gulden auf 9,60 Gulden bzw. 10,20 Gulden zugestehen mußte, sich mit dem Gedanken trug, sobald ihm das Abflauen der Konjunktur es ermöglichen würde, seinen Lohnabbau vorzunehmen. Bereits seit dem vorigen Jahre wurde bei allen Gelegenheiten und in allen bürgerlichen Zeitungen gang und gäbe gegen die „zu hohen“ Löhne der Hafnarbeiter

Sturm gelaufen und in den verschiedensten Tonarten die Konkurrenzfähigkeit des Danziger Hafens gegenüber Sietin und Königsberg beklagt. Daß aber die Konkurrenzfähigkeit Danzigs gegen die beiden Nachbarhäfen darin zu suchen ist, daß in Danzig die Umzugsvorrichtungen ganz primitiv und veraltet sind, und daß darunter die Lohs- und Kaderarbeiten trotz intensiver Arbeitsleistungen der Hafnarbeiter stark leiden müssen, wird ganz geschildert verschwiegen. Außerdem werden vom Hafnarbeitsverein auch beim Vergleich der Löhne in den Konkurrenzhäfen Königsberg und Sietin nur die nominalen Tagelöhne herangezogen und die Aufwandsdienste in jenen beiden Häfen vollständig außer Betracht gelassen.

Würde man aber die Höhe des Tagesverdienstes des Danziger Hafnarbeiters mit derjenigen seines Berufskollegen in Königsberg und Sietin vergleichen, so würde ein solcher Vergleich sicher zugunsten von Danzig ausfallen. Ein altes Sprichwort sagt aber: „Die Welt will betrogen sein“, und so wird eben der breiten Öffentlichkeit eine optische Täuschung in Form eines Rechenexempels vorgebracht. Königsberg hat 4,80 Goldmark, Sietin 5,60 Goldmark, Danzig 10,20 Gulden = 7,60 Goldmark, also der Danziger Hafnarbeiter verdient 60 Proz. mehr, als sein Berufskollege in den beiden benachbarten Häfen, und deshalb ist der Abbau berechtigt. Daß die Lebenshaltungskosten der breiten Masse in den einzelnen Orten entscheidend für die Höhe der Löhne sind und sein müssen, geht die Reeder nichts an, für sie lautet die Parole: „Wer ist der billigste Mann, wer ist der billigste Hafen.“

Der den Hafnarbeitern aufgezwungene Kampf fiel in eine Zeit ungünstiger Konjunktur. Wochenlang vorher war die Arbeitsmöglichkeit im Hafen sehr gering, so daß alle Notgroßen aufgebraut waren. Der Hafnarbeitsverein hatte sich schon seitdem eine erhebliche Zahl Streikbrecher gesichert, um die nötigsten Arbeiten vor der Hand erledigen zu können. Außerdem hoffte er, daß die Organisationskassen, nachdem die Inflation das Verhandlungsvermögen bis auf den letzten Pfennig verflüchtigt hatte, nicht in der Lage sein würden, die großen Massen der ausgesperrten Hafnarbeiter zu unterstützen. Die Unternehmer rechneten auf einen baldigen Unternehmensbruch, nach welchem sie dann von ihnen beabsichtigten Lohnabbau willfürlich diktiert hätten.

Eine kleines Loch hatte die Rechnung der Reeder denn doch. Die unerklärliche Solidarität der organisierten Kollegen im ganzen Reich sorgte dafür, daß die Danziger Hafnarbeiter ihren Kampf zwei Monate durchhalten konnten, ohne daß Geldmangel zum Abbruch zwang. Die Organisationskasse ist durch die Spierwilligkeit der Kollegen so weit gefüllt, daß der Werkersbund auf solche kleinen Auseinandersetzungen stets vorbereitet ist. Notwendig für den Erfolg war aber die eiserne Geschlossenheit der Kampfenben.

Diese Einmütigkeit im Kampfe zu pflegen, war Pflicht der Organisationen. Jede Störung dieser Einmütigkeit bedeutete eine Unterliegung des Unternehmens und nach dieser Richtung haben besonders die Kommunisten den Hafengezwungenen unsichere Dienste erwiesen. Schon am dritten Tage der Aussperrung wurde der Generalstreik als Abwehrmittel von ihnen gefordert, nach einer Woche wurde den Unternehmern von der Tribüne des Volkstages durch die Kommunisten verflücht, daß die Hafnarbeiter mit ihren Familien am Verhungern sind. Sollte da den Hafengezwungen nicht der Kamm schwellen? Dann wurde eine statutarisch vorgesehene Abstimmung eine ganze Woche sabotiert. Als dann der Schiedspruch vom Schlichtungsausschuß gefällt wurde, welcher einen Tagelohn von zehn Gulden vorschlug, wurde wieder mit allen Mitteln dagegen gearbeitet, um die Ablehnung zu erreichen. Das Unternehmen freute sich über seine braven Bundesgenossen, die ihm die Ablehnung des Schiedspruches so erleichterten, um nunmehr den Kampf, der bereits nahezu acht Wochen tobte, bis zur „vollständigen Ermattung“ fortzuführen zu können. Als Ziel der Hafengezwungen galt ja die Zerrückung der Organisation. Was kümmerte sie die Kommunisten, daß der Hafnarbeitsverein eine derartige Unanpassigkeit Kausstreifer zur Verfügung hatte, die er lie nicht alle beschäftigen konnte? Was kümmerten sie die 2000 Weichholzarbeiter, die aus reiner Solidarität zum Verband Danziger Arbeitgeber des Holzgewerbes bereits seit 4 Wochen auf der Straße lagen? Unter diesen Voraussetzungen konnte und durfte eine Lohndifferenz von 20 Pf. pro Tag kein Kampfobjekt bilden.

Dieses triviale Spiel der Kommunisten ist schließlich denn auch einem erheblichen Teil der Hafnarbeiter auf die Nerven gefallen, sie verlangten gebieterisch eine klare Entscheidung. Leider war es bereits zu spät. Eine Verbindlichkeitserklärung des Schiedspruches war nicht mehr möglich, der künftige Abend war verpasst. So kam es, daß schließlich die Hafnarbeiter sich eine Woche später mit einem Tagelohn von 9,60 Gulden abfinden mußten.

Geschlossen sind die Hafnarbeiter wieder an die Arbeit gegangen. Reineswegs aber als Besiegte, denn sie wissen, daß es in dem kulturellen Aufstieg der Arbeiterklasse Rückschläge gegeben hat und geben wird. Die Unangunst der Verhältnisse, die Sabotage der Kommunisten in Verbindung mit einer ungeheuren Anzahl Streikbrecher haben den Hafnarbeitern den vollständigen Sieg streitig gemacht. Aber das Unternehmensamt hat auch ungeheure Verluste erlitten. Es wird sich zu überlegen haben, ob es noch einmal mit den organisierten Hafnarbeitern die Klinge kreuzen will. Für die Hafnarbeiter aber ergibt sich notgedrungen die Aufgabe, ihre Organisationen weiter auszubauen, den Kampfstand zu stärken und gegen die Herrschaften zu wachen, um in kommenden Zeit die Scharte wieder auszuwecken zu können.

Unfälle im schwedischen Hafnarbetrieb. (I.T.F.) Im Jahre 1928 haben sich beim Ein- und Ausladen von Schiffen in den schwedischen Häfen 1359 Unfälle ereignet, wovon 9 mit tödlichem Ausgang. Für das Jahr 1922

waren die entsprechenden Ziffern 1030 bzw. 8. Von den Unfällen entfielen auf den nichtmaschinellen Betrieb 33 Prozent und auf den maschinellen Betrieb rund 16 Prozent. 16 Prozent der Unfälle ereigneten sich beim Fall von Gegenständen, 12 Prozent beim Fall von Personen. Der größte Teil der übrigen Unfälle ist auf schlechte Gerätschaften zurückzuführen.

Reichs- und Staatsarbeiter.

Lohnverhandlungen im Reichsfinanzministerium. Am 26. September wurden die Lohnsätze für Betriebs- und Verwaltungsarbeiter genehmigt. Wir forderten eine allgemeine Erhöhung der Löhne, die Einführung von Dienstalterszulagen und die Neuschaffung eines Lohngruppenverzeichnisses.

Am 22. Oktober hat im Reichsfinanzministerium eine Verhandlung stattgefunden, in der von den Vertretern der Arbeiter die Frage einer allgemeinen Lohnaufbesserung in den Vordergrund gerückt wurde. Es wurde eine klare Stellungnahme von der Regierung verlangt, dahingehend, ob sie bereit sei, über eine allgemeine Aufbesserung der Löhne mit uns in Verhandlungen eintreten zu wollen.

Von der Gegenseite wurde dann folgendes ausgeführt: „Es wird anerkannt, daß gegenwärtig eine Lohnerhöhung eingetreten sei, was auf die Mißerte in Deutschland zurückzuführen ist, und nach Ansicht der maßgebenden Regierungsvorsteher bald wieder nachlassen wird. Die Regierung wird ihre Maßnahmen zum Preisabbau weiter fortsetzen. Die Bewilligung einer allgemeinen Lohn-erhöhung für die Arbeiter würde aber alle Maßnahmen der Regierung zum Abbau der Preise hinfällig machen. Auch könnte eine gegenwärtige Lohnerhöhung den Anlaß zu einer neuen Inflation geben. Für die Arbeiter müssen kufenweise bessere Löhne gegeben werden, damit sie auch wirklich etwas davon haben. Die Löhne in der Privatindustrie waren nach Ansicht der Regierung in der vergangenen Woche noch zu 85 Proz. im Reich den Löhnen der Reichsarbeiter angeglichen. Aus dem Baugewerbe können die Löhne nicht als vergleichbar herangezogen werden, weil außerordentliche Verhältnisse in diesem Gewerbe dabei mitsprechen. Wenn von den Gemeinden höhere Löhne gezahlt werden wie vom Reich, so ist es darauf zurückzuführen, daß sich diese z. T. in besseren finanziellen Verhältnissen befinden wie das Reich. Gegenwärtig seien die Verhältnisse für die Regierung noch nicht genügend geklärt, es müßten demzufolge noch genaue Feststellungen getroffen werden, um dann Anfang November in weitere Verhandlungen mit uns eintreten zu können.“

Die Arbeitervertreter wandten sich gegen diese Auffassung der Regierung mit aller Schärfe, ohne daß es möglich war, zu einem Erfolg zu kommen. Vor allen Dingen muß auch mit der alten Legende, welche in den Verhandlungen immer wieder von der Gegenseite vorgebracht wird, daß Lohnserhöhungen den Anlaß zu weiterer Lohnerhöhung geben würden, einmal Schluß gemacht werden. Es steht fest, daß seit Anfang Juni d. Js. keine Lohnserhöhungen auf der ganzen Linie getätigt wurden, aber trotzdem andererseits eine bedeutende Lohnerhöhung inzwischen eingetreten ist.

Die Verhandlungen wurden von den Organisationsvertretern als ergebnislos abgebrochen. Die Arbeitervertreter haben sich vorbehalten, den von der Regierung angegebenen nächsten Verhandlungstermin wahrzunehmen.

Unsere Kollegen können aus dem Verlauf der ersten Verhandlung ersehen, welcher Widerstand uns bei diesen Beratungen entgegensteht. Wir hoffen, daß die Lehren daraus gezogen werden und der letzte Zusammenstoß in der Organisation verbeigeführt wird.

Sobald wir in der Lage sind, über den Abschluß der Verhandlungen berichten zu können, werden wir dem sofort nachkommen.

Transportarbeiter.

Berlin. Am 30. September traten die Berliner Spektionsarbeiter in den Streik. Der Streik wäre zu vermeiden gewesen, wenn die Spektiere ein wenig mehr soziales Verständnis aufgebracht hätten. Leider war die Einsicht nicht vorhanden und so mußte der Kampf entgehen.

Die Ursachen, die zu diesem Kampfe führten, sind kurz folgende: Der Mantelarbeit, der bis zum 31. August 1924 galt, wurde von den Unternehmern genehmigt. Vor allem war es die achtstündige Arbeitszeit, die den Herren nicht mehr genigte. In ihrem Entwurf verlangten sie eine wöchentliche Überstundenarbeit von 8 Stunden ohne jede Bezahlung. Für Sonntagsarbeit sollte nur der reguläre Lohn gezahlt werden, bisher betrug der Sonntagszuschlag 50 Prozent. Außerdem wurden einschneidende Abweichungen von der Einteilung der Arbeitszeit verlangt. Die Reparaturen der Segelwägen, die bisher auf Rechnung der Unternehmer gingen, sollten künftighin von den Arbeitern bezahlt werden. Weiter sah der Entwurf erhebliche Kürzungen des Krankengeldzuschusses vor und um gleich aus Ganze zu gehen, wurde verlangt, daß der Arbeiter sich durch Tarifvertrag zu verpflichten habe, alle ihm zugewiesenen Arbeiten ohne Widerspruch zu verrichten.

In fünf Verhandlungen war es nicht möglich, die Unternehmer von ihren unflinigen Forderungen abzu-bringen. Mit Haß bekämpften sie immer und immer wieder den achtstündigen Arbeitstag, obwohl sie zugaben mußten, daß Schwierigkeiten in der Arbeitsleistung nie entstanden sind.

Die Lohnforderung unserer Kollegen war sehr mäßig. Es wurde nur eine Aufbesserung von Mk. 85 auf Mk. 87,50 verlangt. Die Unternehmer wollten nur Mk. 1,50, also Mk. 86,50 Wochenlohn geben.

Die Kollegen Spektionsarbeiter beschloßen daraufhin in einer Vollversammlung am 29. September fast einstimmig, in den Streik einzutreten.

Da der Streik auf der ganzen Linie mit der größten Einmütigkeit einlegte und sich schnell fühlbar machte, sah sich der Schlichtungsausschuß veranlaßt, von Amis wegen einzugreifen und setzte bereits zum 2. Oktober eine Verhandlung fest, die aber nicht stattfinden konnte, weil die Spektiere es ablehnten, zu erörtern. Ihr geschwollener

