

Arbeiterchaft und Betriebsficherheit.

Die Deutsche Bergwerks-Zeitung (Nr. 14, 1927) beschäftigt sich mit der mangelnden Anteilnahme der Arbeiterchaft und der Gewerkschaften an der Hebung der Betriebsficherheit. Nach dem Artikel, der die auch von uns benutzte Leberzeitung trägt, steht ein großer Teil der Arbeiterchaft den Unfallverhütungsmaßnahmen ablehnend gegenüber und empfindet es als eine Schikane des Unternehmers, wenn dieser auf dem Wege von Verordnungen und Anordnungen die Sicherheit des Betriebes heben will. Ueber die Tätigkeit der Gewerkschaften auf dem Gebiet der Unfallverhütung läßt sich der Artikelschreiber in folgender Weise vernehmen:

„Wenn man die gesamte Gewerkschaftspresse untersucht, so wird man in keiner auch nur den geringsten Hinweis auf Unfallverhütung finden, höchstens Forderungen, die an die Industrie gerichtet sind, die Unfallziffer zu verringern, oder nach Erhöhung der Unfallrenten usw. Daß aber die Gewerkschaften es auf sich nehmen, den Arbeitern durch ihre Presse und sonstige Organe vor Augen zu führen, wie bedeutsam die Beachtung der Vorschriften ist, konnte bisher noch nicht festgestellt werden. Die Gewerkschaften, die nun einmal die Sachwalter der menschlichen Arbeit sind und sich als solche gern bezeichnen, würden ohne Zweifel ein großes Verdienst erwerben bzw. die Anerkennung der Industrie finden, wenn sie die bisherige Methode der Behandlung der Unfallverhütung auch dahingehend ausbauen würden, daß sie von sich aus die Arbeiterchaft an Hand der bisherigen Maßnahmen zur Verhütung der Unfälle im Betriebe belehren und aufordern würden, Vorschriften, die zur Vermeidung von Unfällen erlassen sind, zu beachten. Die Gewerkschaftsfunktionäre, die mit der Arbeiterchaft in ständiger Berührung stehen, gehen oft sogar so weit, die Arbeiterchaft ganz im Gegenteil der obigen Forderung zu behandeln und tragen oft nur dazu bei, das Widerstreben der Arbeiterchaft gegen die Vorschriften zu stärken.“

Es ist allgemein — nicht nur bekannt, sondern auch anerkannt, sagt dazu die Gewerkschafts-Zeitung des VDB, daß die deutschen Gewerkschaften in ihren Zeitschriften seit langen Jahren für den Unfallschutz und die Unfallverhütung eintreten und zahlreiche Artikel und Aufklärungschriften über dieses Gebiet herausgegeben haben. Die Gewerkschaften scheuen sich auch nicht, den Arbeitern Schuld und Fehler vorzuzulassen, die diese bei der Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften begehen. Auch der Verfasser des Artikels in der Bergwerks-Zeitung müßte das wissen. Die Beschränkung, aus der Gewerkschaftspresse und den Rundgedrungen der Gewerkschaften gehe das Gegenteil hervor, ist also unmaß. Sie wird hier ausgesprochen und verbreitet von Personen, die entweder nie einen Blick in die Literatur der Gewerkschaftsbewegung werfen und trotzdem Urteile — und zwar falsche, aus den Fingern gefogene — über ihren Inhalt abgeben, oder die Gewerkschaftspresse zwar kennen und wider besseres Wissen falsch über sie berichten. Eines besonderen Beweises hierfür bedarf es nicht; er liegt nur in der von den Ueberrern des Artikels der Bergwerks-Zeitung geflüstert ist, daß die besten Tätigkeit der Gewerkschaften auf dem Gebiete des Unfallhutes.

Neue politische Anekdoten.

Die „Wiener Arbeiterzeitung“ titelte vor einiger Zeit einige hübsche politische Anekdoten auf, die — wie alle guten Anekdoten — erfunden und doch wahr sind.

Als Tischlerin in Marseille den Bahnhof verließ, wurde er von einer Schaar äußerst zudringlicher Bettler angefallen. Tischlerin wehrte ab. Ein besonders zudringlicher Bettler aber verfolgte ihn bis ins Hotel, ohnmächtig, daß er es mit dem höflichstlichen Außenminister zu tun hätte.

„Es ist eine Schande,“ rief er während über Tischlerins Weigerung, ihm etwas zu geben, daß solche kapitalistischen Schmarotzer in Frankreich noch geduldet werden. Aber bald kommt die Revolution. Dann wird aufzukümmert mit solchen Bourgeois wie Sie. Genau wie in Rußland.“

Rappaport, der bekannte französische Kommunist, gehört zu den Unglückssträben, denen keine Seife hilft. Er sieht immer ungewaschen aus. Eines Tages klopfte ihm in der Kammer ein Kollege auf die Schulter und sagte: „Alles was recht ist, Rappaport, du könntest wirklich einmal ein Bad nehmen.“

„Aber ich habe mich doch jeden Tag, mein Lieber!“

„Dann müde ich dir raten, vielleicht auch einmal das Wasser zu erneuern.“

Nach dem Flaggenerlaß des Kabinetts Luther kam ein Mitglied des britischen Unterhauses zufällig nach Berlin, und da er verzweifelt nach den Gründen dieser Verfügung suchte, wandte er sich an einen deutschen republikanischen Journalisten mit der Frage:

„Können Sie mir vielleicht sagen, weswegen Ihre Auslandsvertretungen ausgerechnet die Handelsflagge zeigen sollen?“

„Prompt erhielt er zur Antwort: „Die Welt soll wissen — die Republik läßt mit sich handeln.“

Höflichkeitsführer unter sich. Man sprach über die sexuelle Frage. Da warf Habel dazwischen:

„Die Sache ist wirklich ganz einfach. In grauen Zeiten herrschte das Patriarchat. Später kam das Patriarchat. Heute haben wir dafür das Sekretariat.“

Lloyd George, als Frauenfeind ebenso berüchtigt wie durch seine Schlagfertigkeit berühmt, erging sich wieder einmal in einer Agitationsrede — es war lange vor dem

Spaßmacher Dietzrowski.

Generaldirektor Dr. Dietzrowski ist Vorkämpfer des „Vereins zur Wahrung der Interessen der Deutschen Industrie Deutschlands“. Er hat geißelbergt. Was bei Silberberg noch ernst klang, wird in der Fassung des Dr. F. Pöggli. Wir sind eriaunt, daß ein so ernstes Blatt wie die „Vollstige Zeitung“ die Ausführungen des Dr. F. zentimetergroß als ein Bekenntnis der „Arbeitgeber für Gewerkschaften“ überschreiben konnte. In der Redaktion der „Vollstigen Zeitung“ sollte man den Unterschied zwischen Gewerkschaften und Werkvereinen eigentlich schon erkannt haben. Wie sollten wohl jene „Gewerkschaften“ aussehen, die Herr F. „mit Hilfe der Arbeitgeber“ zu schaffen für notwendig hält, wenn es noch keine Gewerkschaften gäbe. Vorher singt er das Lob der Werkvereine, die alles das tun, was er bei uns vermisst — und die ideale „Gewerkschaft“ des Herrn Generaldirektors mit dem interessantesten Kampfen sieht so aus:

„Vorauß aber hingearbeitet werden muß, ist die geistige Umstellung bei ihnen und ihren Führern. Sie müssen sich allmählich mit der gegebenen Unternehmensform abfinden und nicht aus den Klassenkampftheorien heraus ständig durch Tarifkämpfe und neue sozialpolitische Forderungen den Arbeitsfrieden und den Erfolg der Produktion föhren. Gelingt es allmählich, den Boden so vorzubereiten, dann wird die zukünftige Arbeit der Gewerkschaften neben der kulturellen Erziehung und der Wirtschaftshilfe in erster Reihe darin zu erblicken sein, daß sie daran mitwirken (!), dem Arbeiter das Existenzminimum (!) zu sichern.“

Wenn die Gewerkschaften erst so weit gekulnen sind, wird Herr F. sie loben — und dann hätten sie es auch nicht verdient. Herr F. meint, der Weg zu dieser schändlichen Wandlung sei den Gewerkschaften durch die wirtschaftliche Entwicklung gemiesen, denn es gebe ja gar keine Unternehmer mehr, sondern nur „Führer von Unternehmungen“:

Ich sage absichtlich, „Führer der Unternehmungen“, denn die wirklichen (sic!) Unternehmer, die Marx bei seiner Abfaltung des „Kapitals“ vornehmlich, verschwinden immer mehr, und an ihre Stelle treten vor anonymen Kapital gewählte Führer, die selbst keinen entscheidenden kapitalistischen Anteil an der Unternehmung haben. Damit muß auch allmählich das Bild von dem Unternehmer, der von dem Schweiß seiner Arbeiter lebt und von ihnen zu Hungerlöhnen gehaltenen Mehrwert mühelos einnimmt, jeden Wirtschaftswert verlieren, und es ist auch bei denkenden Sozialisten längst verblüht.

Wahrscheinlich hat Herr F. sich diese Weisheit bei seinen „denkenden“ Sozialisten geholt, die auf das von Herrn F. den Arbeitern für die gewerkschaftslose Zukunft gnädig in Aussicht gestellte Existenzminimum gekulnen sind. Ein Blick in das „Kapital“, hätte dem gelehrten Doktor sagen können, daß es sich bei Marx gerade nicht um den Unternehmer handelt, sondern um eine Kritik des Kapitals. Ein Mann, der auch etwas von der Sache verstand, sagte vor langen Jahren einmal:

Krieg — in Wendungen von ausgefuchter Boshaftigkeit gegen die Einführung des Frauenwahlrechtes. Blödsinn unterbrach ihn in äußerster Empörung eine Frauenrechtlerin mit dem Zwischenruf:

„Wenn Sie mein Mann wären, Ihnen würde ich Gift geben!“

„Wenn Sie meine Frau wären,“ schallte es zurück, „würde ich es nehmen.“

Einige Fragen hinter der Tür.

Aus Anlaß der neuen Welle von Subventionsgesuchen löchelt dem „Vorwärts“ die Beantwortung einer Reihe von Fragen, die er an verschiedene Stellen richtet, erwünscht. Die Fragen lauten:

An den Zentralverband des deutschen Bank- und Bankiergewerbes:

Sie sind die Federführer der Unternehmerorganisation im Kampfe gegen die wirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand. Ist Ihnen bekannt, daß führende Mitglieder Ihres Verbandes trotzdem stark bemüht sind, Unterstützungen der öffentlichen Hand für ihnen nahestehende Unternehmungen zu erhalten?

Wenn ja, was gebeten Sie dagegen zu tun? Wenn nicht, warum erkundigen Sie sich nicht bei der Deutschen Bank?

An eine Autorität des Aktienrechts:

Kann der Vorstand einer Aktiengesellschaft regreßpflichtig gemacht werden, wenn er in den Jahren 1925 bis 1927 kein Subventionsgesuch an die Reichsregierung eingereicht hat? Riegt eine Verabschlüssung der Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns vor, wenn von der risikofreien Chance eines solchen Gesuches zugunsten der Aktionäre kein Gebrauch gemacht worden ist?

An eine Autorität der Betriebswirtschaft:

Wie muß ein Ausschußrat am besten zusammengesetzt sein, um im richtigen Augenblick den Zugang zur Reichskasse zu finden? Unterfragen: Sind Staatsbeamte a. D. oder Parlamentarier vorzuziehen? Ist es besser, wenn der Vorsitzende Volksparteiler, Deutschnationaler oder Zentrumsmann ist? Wie hoch muß die Subvention sein, um die Tantiemen von Vertretern von mindestens vier Parteien innerhalb fünf Jahren wirtschaftlich gerechtfertigt erscheinen zu lassen?

An den Reichsfinanzminister:

Soll die Höhe der privaten Unternehmungen gewährten Subvention in gleichem Verhältnis steigen wie die Verurteilung des Prinzips der Subventionen durch den Reichsfinanzminister?

Ich muß hier ein für allemal bemerken, daß unser Kampf nicht gegen den einzelnen Kapitalisten, sondern gegen die ganze Klasse gerichtet ist. Der einzelne Fabrikant steht den heutigen Verhältnissen gerade so ohnmächtig gegenüber wie der einzelne Arbeiter. Er muß sich den Gesetzen des Weltmarktes und der Produktion fügen, oder er geht zugrunde; womit nicht gesagt sein soll, daß der einzelne Fabrikant nicht viel zur Wlberbung der Mißverhältnisse zwischen sich und seinen Arbeitern tun könnte. Soweit er dies nicht nur nicht tut, sondern wohl gar noch seine vortheilhafte ökonomische Stellung zu größerem Druck und größerer Ausbeutung benutzt, ist auch der einzelne unser Feind und wird rücksichtslos bekämpft.

Zugust Bebel (Unsere Ziele).

Es tut uns als mitfühlende Christenmenschen herzlich leid, daß wir dem Herrn Generaldirektor nicht helfen können: Will er gelbe Werkvereine haben, so darf er Kosten und Mühe nicht scheuen, sich die nötigen Subjekte zu kaufen. Wenn er auf die Wandlung der Gewerkschaften hofft, könnte er trotz seiner „denkenden“ Werde — garbon — Sozialisten darüber sterben und noch etliche Mal wieder geboren werden.

Die Phantasien eines Statistikers.

Als noch der „Safenarbeiter“ erschien, haben wir einen Herrn Gähring vertriebene Male herhaft gebeutelt, weil er ständig mit Statistiken aus dem Transport- und Verkehrsleben aufwartete, deren arbeitserfindliche Tendenz ebenso offensichtlich war wie ihre Willkür mit der Wahrheit. Später schwand uns die Möglichkeit, die Statistiken des Herrn nachzuprüfen, und wir ließen sie auf sich beruhen. Jetzt knüpft sich erfreulicherweise die Zeitung unserer ZN. den Statistiker vor:

In der Deutschen Nautischen Zeitschrift „Hansa“ veröffentlicht von Zeit zu Zeit ein Herr Heinrich G ö h r t i n g eine Uebersicht über im Handels- und Verkehrsgewerbe stattgefundenen Streibewegungen auf Grund eigener Ermittlungen. Herr Gähring verfolgt hierbei zwei Tendenzen: einmal bemüht er sich, den Streits andere als wirtschaftliche Motive zu unterheben und zum andern will er dartun, daß die hierbei von den Arbeitern erlangenen Vorteile in keinem Verhältnis zu den gebrachten Opfern stehen. So erklärt er beispielsweise von dem Streik der Hafnarbeiter in Dänemark, dieser sei lediglich darauf zurückzuführen gewesen, daß die organisierten Hafnarbeiter sich weigerten, mit Unorganisierten zusammen zu arbeiten. Dieses Moment spielte wohl in den Streik hinein, aber der eigentliche Ausgangspunkt des Kampfes war die Absicherung einer teilens der Hafnarbeiterorganisation geforderten Lohnerhöhung in Uebereinstimmung mit der Bewegung des Feuerungsindex. Doch diese Augenangeltelten des Herrn Gähring wären noch zu ertragen, wenn er sich wenigstens die Mühe gäbe, ein einigermaßen richtiges Bild von dem Umfang der stattgefundenen Streits zu zeichnen. Die von ihm veröffentlichten Zahlen sind aber dermaßen von der Wirklichkeit abweichend, daß sie einer Fälschung sehr nahe kommen. Einige Beispiele mögen dies beleuchten:

An das Institut für Konjunkturforschung:
Sehen Sie die Uebnahme des Debits von Unternehmungen durch das Reich als eine Konjunkturercheinung oder als eine Strukturerecheinung an?

An Subventionsempänger und solche, die es werden wollen:
Ueber welches Ministerium halten Sie den Weg zur Reichskasse für den sichersten und nächsten? (Es sind u. a. zu befragen Gebirder Mannesmann und Wolaga über die Erfahrungen mit dem Auswärtigen Amt, Junkers und die Vulkanwerk über die Erfahrungen mit dem Reichswehrministerium, die Winterverbände, die Opreussische Landshaft und der Richard-Rahn-Konzern über die Erfahrungen mit dem Ernährungsministerium, die Oberstleipische Eisenindustrie, der Siegerländer Erzbergbau und die Ufa über die Erfahrungen mit dem Reichswirtschaftsministerium, die Redereien und Werften über die Erfahrungen mit dem Verkehrsministerium. Subventionsanträge durch das Reichsjustizministerium sind bisher nicht bekanntgeworden.)

An den Reichswirtschaftsminister:
Kennen Sie Herrn von Stauff und seine Leistungen für die Filmindustrie? Wenn ja, warum glauben Sie, daß die Verlußschichte der Deutschen Bank auf das Reich übernommen werden sollen? Ist das Reich auch an Gewinngeheimnissen der Deutschen Bank beteiligt?

An den Reichsarbeitsminister:
Erwarten Sie von einer Subvention der Wolaga A.G. eine wesentliche Entlastung des deutschen Arbeitsmarktes? Wenn nein, werden Sie gegen eine derartige Ausgabe von Reichsgeldern Einspruch erheben?

An den Sparkommissar:
Wäre es nicht eine Vereinfachung der Arbeit der Reichsbehörden, wenn allgemeine Vorschriften über die Anmeldung von Verlusten größerer Firmen zwecks Uebnahme der Verluste (nicht der Firmen) durch die Reichskasse erlassen würden?

An den Reichsjustizminister:
Von welcher Verlustsumme an entspricht die Uebnahme durch die Reichskasse dem „gesunden Rechtsempfinden“?

An den Reichstag:
Erinnern Sie sich noch der Ausschußbeschlüsse vom Dezember 1926 über Richtlinien zur Beschränkung der Subventionen? Werden Sie sich dieser Beschlüsse auch noch in den nächsten Wochen erinnern?

Um Antwort wird gebeten!

Nach den Ermittlungen des Herrn Göhring sollen im zweiten Halbjahr 1926 in Frankreich 30.000 Hafenarbeiter im Streik gestanden und hierdurch einen Verlust von 800.000 Arbeitsstunden verursacht haben. In Wirklichkeit fand nur ein großer Streik der Hafenarbeiter in Dünkirchen statt, an dem insgesamt 2.000 Personen beteiligt waren. Hochgemessen gingen hierbei im zweiten Halbjahr 1926 (der Streik begann bereits im Juni) 400.000 Arbeitsstunden verloren. Die Streikbewegungen in anderen französischen Häfen waren beschränkt, doch sie für die Statistik kaum ins Gewicht fallen. Unrichtig ist auch die Behauptung, der Streik von Dünkirchen habe sich „halb auf alle Hafenstädte Nordfrankreichs erstreckt.“ Die Arbeiter in den anderen Häfen haben sich lediglich geweigert, von Dünkirchen umgeleitete Schiffe zu behandeln.

In Belgien läßt Herr Göhring (ebenfalls im 2. Halbjahr 1926) 5000 Hafenarbeiter streiken und bezieht den hierdurch verursachten Verlust an Arbeitstagen auf nicht weniger als 200.000. Wie Herr Göhring zu diesen Ziffern kommt, ist uns unerfindlich. Der einzige größere Hafenarbeiterstreik fand im Juli 1926 in Antwerpen statt. Er begann zunächst bei den Kohlenarbeitern, wurde erst vom 5. Juli an allgemein, doch kam es bereits am 9. Juli wieder zur allgemeinen Arbeitsaufnahme, nachdem die Unternehmer die Forderungen bewilligt hatten. Nimmt man an, daß hierbei 50.000 und bei anderen kleineren Konflikten noch 25.000 Arbeitstage verlorengegangen sind, so kommt man zu einer Ziffer, die eher über die Wahrheit hinausgeht als hinter ihr zurückbleibt. Für die Genügnung des Streikstatistiklers „Hansa“ ist in diesem Zusammenhang noch folgender Satz bezeichnend: „Anlässlich des Antwerpener Hafenarbeiterstreiks wurde von den Streikenden privates und öffentliches Eigentum von enormem Werte zerstört.“ Das ist natürlich ebenso erlogen wie sein ganzes statistisches Material, mit dem er in der „Hansa“ aufwartet.

Nimmt man hierzu noch, daß Herr Göhring von einer Arbeitsüberlegung in der niederländischen Binnen-schiffahrt und von einem Streik der Eisenbahner in Kanada spricht — von diesen Feststellungen ist die eine so unwahr wie die andere, da weder die holländischen Binnen-schiffer, noch die Eisenbahner von Kanada im 2. Halbjahr 1926 in den Streik getreten sind —, so weiß man, was von solcher Berichterstattung zu halten ist.

Sägewerks-, Holz- und Bretterlagerarbeiter im bayerischen Chiemgau.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß diejenigen Unternehmer, die sich öffentlich als die größten Patrioten hinstellen, meistens ihre Arbeiter am schiefsten behandeln.

Der Chiemgau ist „berühmt“ durch seine monarchistischen Treuhänder, und manche von diesen Leuten, die da mitmachen und ihre Loyalitätstätigkeit am häufigsten zum Ausdruck bringen, glauben noch Wunder was sie für tüchtige Menschen sind.

So ist es auch nicht zu verwundern, daß ein großer Teil der Unternehmer des Sägewerksgebietes im Chiemgau zu denen gehören, die die wirtschaftliche Notlage ihrer Arbeiter am ärgsten ausbeuten. Sie haben die Tariflöhne diktiert außer Kraft gesetzt und um 10 bis 20 Pf. die Stunde weniger Lohn bezahlt, als durch Tarifvertrag festgesetzt ist. Besonders einige Rosenheimer Firmen, wie Klotz, Rau, Thaler usw., die fast nur unorganisierte Arbeiter beschäftigen, und auch die Firma Steinböck in Brudmühl, sind auf diesem Gebiete hervorzuheben. Letzte Firma, deren Inhaber früher einen gewissen Ruf als sozialdemokratischer Mann gehabt hat, hat sogar, um den Lohnabbau darzutun, sich nicht scheut, wie der schäblichste Scharfmacher seine familiären Arbeiter im vorigen Jahre auszusperrten, als sie sich nicht willig die Haut abziehen lassen wollten.

Eine Reihe unabhängiger Firmen in Rosenheim, z. B. die Bretterlagerfirmen, das wollen wir gerne anerkennen, haben nach einem, im Jahre 1926 erfolgten Versuch des Lohnabbaues, der durch die im Deutschen Verkehrsband organisierten Bretterlagerarbeiter und durch ihre Organisation jurisdiktiert wurde, die Tariflöhne bisher weiterbezahlt. Die Abwehr des Lohnabbaues bei diesen Firmen war dadurch möglich, daß in diesen Betrieben nur organisierte Kollegen beschäftigt waren, die auch ihren Mann gehalten und nicht gleich die Hosen vollgemacht haben, als die Unternehmer die Unerschlichkeit unter dem Reviers zum Lohnabbau verlangt haben. Wären die Arbeiter der übrigen Betriebe ebenso vernünftig und tatfest gewesen, dann hätten wir heute im ganzen Chiemgau noch den Tariflohn und bräuchten nicht jetzt einen Abwehrkampf gegen den nurmehr von den gesamten Unternehmern — versagten Lohnabbau zu führen. Dabei muß festgestellt werden, daß viele von den traurigen Heiden, die seinerzeit den Reviers aus Angst um ihren Arbeitsplatz unterworfen haben, trotzdem schon längst von den dankbaren Ausbeutern hinausgeschmissen wurden und die Betriebe selbst verlassen haben, weil sie bei den niedrigen Lohnlöhnen nicht mehr leben konnten. Die Unternehmer brühen sich aber den tariffreien Firmen gegenüber, daß sie im Chiemgau so billige und willige Arbeiter haben, und es soll sogar bei einer Gerichtsverhandlung ein Ausbeuter behaupten haben, daß keine Firma im Chiemgau den Tariflohn bezahlt. Wenn dies auch ein glatter Meinelb wäre, so ist doch richtig, daß ein Teil der Chiemgauer Sägewerks- und Holzlagerarbeiter durch eigene Schuld schächer bezahlt sind, wie die übrigen Kollegen im Bezirk Oberbayern und Schwaben-Neuburg, und nur deshalb, weil sie zu dumm und zu feige sind, die ihnen zustehenden Löhne zu verlangen. Während die Arbeiter im Chiemgau tariflich einen Lohn von 68 bis 74 Pf. verlangen können, arbeiten sie lieber um Löhne von 45 bis 66 Pf. Sie glauben, Wunder was schlau zu sein, wenn sie den Verbandsbeitrag von 70 bis 85 Pf. die Woche erpressen (wofür sie noch Arbeitslohn und Krankenkassenbeitrag und eine Reihe sonstiger Vergünstigungen vom

Verband erhalten), und dafür ihren armen Ausgehenden jede Woche von ihrem lauer verheulenen und rechtmässigen Lohn 5 bis 10 Pf. in die Tasche schieben. Selbstverständlich freuen sich die Herren nicht wenig über diese Schamheit der unorganisierten Arbeiter.

Wenn die Unternehmer behaupten, daß sie nicht in der Lage seien, die Tariflöhne zu zahlen, und daß diese für ihre Betriebe im Chiemgau untragbar sind, so ist das Unsinn. In über zwei Drittel der Betriebe des übrigen südbayerischen Lohnbezirks werden die Tariflöhne anstandslos gezahlt. Diese tariffreien Firmen haben aber dieselben Ein- und Verkaufsbedingungen wie die Chiemgauer Betriebe. Die Gründe für die Verweigerung des Tariflohns sind ganz so anders zu suchen. Man braucht nur die Kundheitsveränderungen in der letzten Zeit zu betrachten, wie sich die Herren selbst gegenläufig die Preise hinaufreiben. An den Arbeitern bzw. an

Kein Betrieb ohne Betriebsvertretung!

So muß die Parole lauten bei der Durchführung der Neuwahlen, die in den Monaten März/April stattfinden. Nützliche Vorbereitungen helfen den vollen Erfolg sichern.

Kolleginnen und Kollegen! Sorgt in jedem Betriebe dafür, daß der Wahlvorstand bzw. Wahlleiter bestellt wird. Wo keine Betriebsvertretung besteht, obwohl es nach dem Betriebsrätegesetz möglich ist, muß der Unternehmer den Wahlvorstand bzw. Wahlleiter ernennen. Ein Teil der Belegschaft gilt als aktiv legitimiert, den Unternehmer dazu aufzufordern. Kommt dem in allen Fällen nach!

Das Mitbestimmungsrecht in den Betrieben muß gesichert werden! Die Unternehmer dürfen nicht mehr allein herrschen! Das Betriebsrätegesetz muß neu belebt werden! Berufe Betriebsversammlungen ein Mittel als Gleichgültigen und Säumigen auf! Schlagt als Kandidaten nur erfahrene Gewerkschaftler vor! Politische Schreier können euch nichts nützen! Nur in enger Verbindung mit der Organisation kann die Betriebsvertretung ihr schweres Amt erfüllen! Weitet überall die Wahlen ein und führt sie geschlossen durch!

Sichert euch den Entlassungsschutz! Weigert nicht freiwillig auf eure Rechte! Wahlrecht ist Wahlpflicht!

Mit aller Kraft an die Arbeit! Durch Kampf zum Sieg!

deren Löhnen soll es dann aber wieder herausgehunden werden. Ein anderes Beispiel:

Der „Holzmarkt“, eine Unternehmerrichtung, hat schon des öfteren den Standpunkt vertreten, daß niedrige Löhne die Krautkraft der Massen schwächen und zu Unzufriedenheiten führen, während hohe Löhne die Massen in den Stand setzen, ihren Warenbedarf zu decken und dadurch eine Belebung der Wirtschaft herbeizuführen.

Dieses Unternehmerricht hat schon vor längerer Zeit einer abbaumüden Firma, die den Arbeitern das Sparen empfiehlt, folgendes ins Stammbuch:

Fall hätte viel Lust, besonders auf eine Firma, die sich Unglaubliches auf diesem Gebiet geleistet hat, mit Namensnennung hinzuweisen, und zugleich zu zeigen, wie dieser Chef im letzten Sommer etwa 70.000 M. für einen fast sechsmonatigen Sommerurlaub in seiner Villa an einem der herrlichsten Seen aus dem Gehalt herauszog, während dort kaum die Mittel zur Föhrung und zur Gehaltszahlung zurüchblieben. Und als er zurückkam, verlor er seinen Frack unter Hinweis auf die schlechten Zeiten das Gehalt seiner Angestellten auf den dritten Teil herunterzusetzen.

Es stehen sich, wenn auch nicht so traffe Fälle, aber doch noch eine Menge Beispiele anführen, mit denen man nachweisen kann, daß es nicht die hohen Löhne der Arbeiter sind, die den Betrieb ruinieren, sondern ganz andere Ursachen eine Rolle spielen.

Unleuglich gehen auch den ganz schlauen Sägewerks- und Holzlagerarbeitern im Chiemgau, die da glauben, den Verbandsbeitrag sparen zu müssen, einmal die Augen auf und sie erkennen, daß die Organisation für sie einen großen Wert hat.

Übrigens scheint es im dortigen „Arbeitgeberverband“ (dem sogenannten Chiemgau-Verband) in der letzten Zeit etwas stark zu trödeln. Nachdem einige Firmen verträge und neuzeitlich wurden, die Tariflöhne zu bezahlen, kam es, wie wir erfahren haben, in einer der letzten Versammlungen der Chiemgauunternehmer zu ziemlich robusten Auseinandersetzungen, während welcher der Vorherrscher Steinböck von Nebenwahlen Mitgliedern ziemlich heftig auf die Kirchweih geladen worden sein soll. Eine solche liebesvolle Behandlung hätte Herr Steinböck, der tapfere Kämpfer für den Lohnabbau, wirklich nicht verdient.

Für unsere Kollegen in den Betrieben müssen aber die Verhältnisse im Chiemgau eine Lehre sein, sich nicht

von den Unternehmern gegen die Organisation aufbehen zu lassen. Wenn sie den Meißel zur Hand nehmen und einmal nachrechnen, werden sie sehr leicht herausfinden, was sie das Jahr über an Verbandsbeitrag bezahlt und wieviel sie mehr an Lohn bekommen hätten.

Eine der ersten Taten des bürgerlichen Rechtsablaßes im Deutschen Reichstag ist die Erhöhung der Wohnraumkosten um 20 Prozent. Diese Erhöhung wird sich sehr bald in eine Steigerung der gesamten Kosten des Lebensunterhaltes auswirken. Für die Arbeiterklasse gibt es nur ein Mittel, um diese Mehrausgaben auszugleichen, und das ist der Ausbau der Organisation in allen Betrieben. Wir hoffen, daß die Kollegen auch in den Sägewerks-, Holz- und Bretterlagern durch Schabenflug geworden sind und recht bald wieder den Weg zu ihrer Organisation, dem Deutschen Verkehrsband, finden werden.

Institut für

Dresden im Jahre 1926

Am verflohenen Geschäftsjahre sind 41 Lohnbewegungen, die sich auf 212 Betriebe mit 99 Beteiligte betreffen, geführt worden. Sie betreffen im wesentlichen:

Transportgewerbe	17	3575
Betriebsgewerbe	17	3846
Industrie	11	2367
Handelsgewerbe	11	2367
Diverse	11	2367

38 dieser Bewegungen konnten auf dem Verhandlungswege bzw. durch Schiedsprüfung der verschiedenen Instanzen zum Abschluß gebracht werden. In 2 Fällen mußte zur Arbeitsniederlegung geschritten werden. In einem Falle — Zigarettenindustrie — wurden wir durch Aussperrung mit 14 Betrieben und 410 Beteiligten in Mitleidenschaft gezogen.

In Streik mußte getreten werden mit 12 Kollegen und 45 Kolleginnen bei der Firma Klidemann Nachfolger, weil diese für die Arbeiterinnen eine Lohnkürzung um durchschnittlich 20 Prozent vornehmen wollte. Nach sechsböhriger Dauer konnte der Streik mit vollem Erfolg beendet werden. Nicht lo gültig verlief der nächste Streik bei den Firmen Klidemann Nachfolger und die bei Sternlicht, Krawinkel & Herzog und Konze. Hier beschäftigten die Unternehmer den Stundenlohn der Arbeiterinnen von 54 auf 45 Pf. herabzusetzen. 78 Kolleginnen traten deshalb in den Ausstand. Leider verlagen hier die männlichen Mitarbeiter. Der Streik dauerte 54 Tage. Es gelang zwar den Unternehmern nicht, ihre Diktaturgüsse voll zu befröhrigen, immerhin mußten wir uns einem Schiedspruch, der 48 Pf. als Stundenlohn festsetzte, unterwerfen.

In den vorstehenden Lohnbewegungen sind die Gehalts- und Lohnbewegungen des Post-, Telegraphen- und Fernsprechpersonals, der Reichsarbeiter und der Straßenbahnbeamten nicht mit einbegriffen, da dieselben zum Teil von der Zentrale, zum Teil mit dem VDB, geführt worden sind. Zugleich laufen 40 Haupttarifverträge, und zwar: 4 Reichstarife, 7 Bezirksstarife und 29 Branchen- bzw. Haustarife. Außerdem ist noch eine Anzahl Betriebsvereinbarungen getroffen worden. Bei den Lohnbewegungen machte sich die ungeheure Wirtschaftskrise besonders bemerkbar. Die meisten der Bewegungen waren Abwehrbewegungen. Die Unternehmer verurteilten die schlechte Konjunktur auf dem Wirtschaftsmarkt für sich auszunutzen. Sie verlangten Lohnabbau, Abbau der sozialen Einrichtungen usw. Es ist uns gelungen, die Angriffe abzumehren und in einer ganzen Reihe von Fällen annehmbare Verbesserungen herauszuholen. Es hätte manches noch besser werden können, wenn die Arbeiter in den Betrieben etwas mehr Mut und Selbstvertrauen gezeigt haben würden.

Lohn- und Tarifverhandlungen haben 79 stattgefunden, 40 davon vor den Schiedsinstanzen. In 60 Fällen mußte in 57 Betrieben mit 618 Beteiligten mit Unternehmern in direkten Streitigkeiten verhandelt werden, die in der Hauptsache aus dem Tarifverhältnis, Entlassungen usw. entstanden. Mit Behörden wurde in 41 Fällen verhandelt. In 173 Fällen haben wir Vertretungen vor dem Amtsgerichte und in 73 Fällen vor dem Gewerbeamt übernommen müssen. Mündliche Zustimmung in Arbeitervereinsversammlungen und Reichstagen ist in 1025 Fällen erteilt worden. Schriftliche für Mitglieder wurden 113 angefertigt und Eingaben an Behörden 85 gemacht.

Rechtschutzanträge lagen 82 vor. Sie verteilten sich auf 51 Kraftfahrer, 17 Straßenbahner, 6 Transportarbeiter, 5 Helfer, 1 Hausmeister, 1 Genossenschaftsarbeiter und 1 Milchfahrer.

Die Mitgliederzahl zeigte leider gegenüber dem Stand vom Ende des Jahres 1925 ein Minus von 106. Wir schlossen ab mit einem Bestand von 9.779. Zurückgegangen ist die Zahl der weiblichen Mitglieder, wohingegen die Zahl der männlichen einen kleinen Zuwachs erfahren hat. Es muß unsere Aufgabe sein, im neuen Geschäftsjahre diese Scharte wieder auszugleichen.

Versammlungen wurden im Berichtsjahre 565 und Sitzungen 337 abgehalten. Vorträge sind zu verzeichnen 4.009, Ausgänge 25.912.

Im 2. Quartal des verflohenen Jahres war es möglich, 78 Mitglieder, die 25 und mehr Jahre Mitglied waren, im Auftrag des Bundesvorstandes mit einer Anerkennungsurkunde zu versehen.

Zu Ostern konnten an 347 langfristige Erwerbslose Lebensmittelpakete im Werte von 2.218,80 RM. verteilt werden. Hierzu hatten die Betriebe 1.000 und Beamtenauskunft des Opernhauses die Summe von 435,50 RM. gestiftet. Wir möchten auch hier an dieser Stelle den edlen Spendern unseren herzlichsten Dank aussprechen. Weiter wurden zu Weihnachten 600 arbeitslose Mitglieder mit Lebensmitteln und 334 Mitglieder mit Geldunterstützung in Höhe von 15 bis 25 RM. bedacht. Die Gesamtausgabe hierfür betrug 13.638,05 RM.

Im verflohenen Geschäftsjahre sind uns 74 Kolleginnen und Kollegen durch den Tod entzogen worden. Ihr Andenken werden wir stets in Ehren halten.



Da gehen sie wieder und holen ihre staatliche Faulheitsprämie! Auch so eine verdammte November-Erzeugnisse, diese forumpierende Erwerbslosenunterstützung!

Agrarierprofiit aus Erwerbslosenunterstützung.

Deutschnationaler Skandal.

Der preussische Landtag beendete dieser Tage die Aussprache über den Landwirtschaftsetat. In einer Erklärung versuchte Hülger-Spiegelberg (DNV) einen sozialdemokratischen Juruf zu entkräften, in dem behauptet wurde, daß er arbeitslose Arbeiter auf seinem Gute zu einem

Stundenlohn von 12 Pf.

beschäftigt habe. Es seien von ihm 20 Pf. pro Stunde gezahlt worden. Die Leute seien ihm amtlich vermittelt worden und hätten die Erwerbslosenunterstützung weiter erhalten. In einem neuen Juruf von sozialdemokratischer Seite wurde die unglaubliche Tatsache festgestellt, daß dann die Erwerbslosenunterstützung benutzt wurde, billige Arbeitskräfte zu verschaffen.



So schlecht ist die Sache doch noch nicht: Wenn wir dadurch billige Arbeitskräfte kriegen, kann man sich schon damit abfinden!

Arnhold von der Gelsenkirchener Bergwerksaktiengesellschaft hat sich durch seine Lehrwerkstätten einen guten Namen gemacht beim Unterrichtsministerium. Eine große Anzahl von Lehrlingen und Jugendlichen erhält dort seine Berufsausbildung. Nebenbei können sich die Jugendlichen beteiligen an Kursen, Wandern, Gesangs- und Sportvereinen. Die Sportvereine sind natürlich der Deutschen Turnerschaft angeschlossen. Das Werk gibt sogar eine eigene Wertszeitung heraus. Alles soll dazu beitragen, den Gedanken der Werksgemeinschaft zu fördern. In Düsseldorf hat man besonders für diesen Zweck ein Institut für technische Arbeitsbildung (Dintia) eingerichtet. Hier bildet man eigene Lehrkräfte für die Werkstätten, Werks- und Industrieschulen aus. In Berlin-Treptow hat man die sogenannten „Deutsche Volkshochschule“ gegründet. Hier werden bei der Schulung besonders Betriebsräte bevorzugt. Sehr interessante Aufschlüsse erhält man darüber, wenn man sich die Broschüre „Sie suchen die Seele“, von dem Leiter der Berliner Gewerkschaftsschule, Friede, einmal durchliest (von uns im „Verkehrsband“ wiedergegeben).

Aufgabe der Gewerkschaften ist es deshalb, die Lehrwerkstätten, Werks- und Industrieschulen mehr als bisher durch Betriebsräte und Vertrauensleute zu beachten. Besonders in Zeiten der Krise versucht man, die Jugendlichen ebenso wie die Erwachsenen durch lange Arbeitszeit und höchste Entlohnung auszubilden und so schließlich zu gewinnen, dürfen die Gewerkschaften nichts unversucht lassen, die Jugend für sich zu erhalten und zu organisieren. Die Sorgen um die wirtschaftlichen Interessen der Jugendlichen sowie gute Berufsausbildung, Schutz der Jugend gegen Ausbeutung, gegen körperliche und geistige Schädigung gehören mit zu den größten Aufgaben der Gewerkschaften. Besonders wäre dabei der erwerbslosen Jugend zu gedenken. Aufenthaltsräume, Beiräume, Bibliotheken, die mit staatl. und kommunaler Unterstützung eingerichtet werden, Veranlassungen geistiger und künstlerischer Art sind der Jugend dienlicher und schützen sie mehr vor den Gefahren der Straße als alle Schmutz- und Sauberecke. Das Buch, die Presse und der Film eignen sich vorzüglich als Werbe- und Propagandamittel und müssen noch vielmehr in den Dienst der Jugend gestellt werden. Erfolgreich und sehr beachtenswert ist, daß der DVB sich in den letzten Jahren mehr der Jugend annimmt. So hat er im Bezirk Rheinland-Westfalen-Lippe im letzten Jahre in sechs Wochenstunden etwa 300 Jugendführer ausgebildet. In neuerer Zeit hat man das Gebiet des Bezirgs in sieben Unterbezirke aufgeteilt und für jeden Unterbezirk werden im laufenden Jahre vier Wochenendkurse eingerichtet. Man hofft, sich auf diese Weise einen guten Funktionärkörper zu schaffen, der bekanntlich die Voraussetzung für jede starke und lebensfähige Bewegung ist. Die Jugend selbst hat nun aber alle Ursache, sich in ihren Berufsorganisationen, den Gewerkschaften, zusammenzufinden und mitzuarbeiten an den großen Aufgaben zum Wohle ihrer selbst.

Darum hinein in die freien Gewerkschaften.

Cordes, Essen-Kuhr.

Aus dem Verkehrsleben.

Ueber unsere Verkehrsmittel.

In einer längeren wirtschaftsphilosophischen Abhandlung schreibt der Volkswirt Franz Anton Besthold über unser Thema folgende nachdenklichen Zeilen:

Ein Kanalbau ist etwas anderes als der Bau einer Eisenbahn, ein Luftschiff etwas anderes als ein Automobil oder ein Schiff. Kanal, Eisenbahn, Luftschiff, Auto, Schiff dienen dem Verkehr. Wie verschieden aber wirken sich alle diese Verkehrsmittel in der Wirtschaft aus. Es

wäre kurzichtig, von vornherein zu sagen: dieses Verkehrsmittel ist dem anderen überlegen. Etwa die Eisenbahn dem Kanal und der Luftschiffahrt. Für eine gewisse Zeit läßt sich vielleicht sagen: Die Eisenbahn ist wirtschaftlicher als der Kanal und die Luftschiffahrt, auf längere Zeit hinaus müssen wir aber vorsichtiger im Vorhergehen sein. Verhältnismäßig am sichersten läßt sich über die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn und der Kanäle urteilen (Sachverständige sagen: Die Eisenbahn sei vorteilhafter), weniger sicher über das Verhältnis der Eisenbahnen zur Luftschiffahrt und zum Automobilbetrieb. Wer sich mit dem Bau oder der Anlage von Eisenbahnen, Kanälen, Schiffen, Luftschiffen und Automobilen beschäftigen muß, darf nicht einfach berechnen; sondern viel wird die Anlage kosten und sowohl viel wird sie einbringen, sondern er muß in größeren Zusammenhängen denken. Als Verkehrsmanne in Verkehrsbeziehungen, nicht als Eisenbahn-, Kanal-, Schiff-, Luftschiff- oder Automobilmann. Es ist heute schon so, daß Eisenbahnen, Automobile und Luftschiffe wettbewerbsmäßig auftreten. Zwar hat jedes dieser Beförderungsmittel seine Eigenheiten, da und dort eine Ueberlegenheit, die das andere nicht hat. Vorzug und Nachteil der Eisenbahn ist, daß sie gelegentlich angelegt ist und so befahren werden muß. Mit dem Automobil können wir fast in alle Winkel hineinfahren. Das Luftschiff überfliegt die höchsten Berge, die juppfigsten Gegenden, den dichtesten Urwald, die über und über vereisten Meere. Aber die Witterung kann die Luftschiffahrt hemmen und auch sonst kann sie Schwierigkeiten haben. Das Automobil braucht geeignete Straßen. Verhältnismäßig teuer ist eine Eisenbahnanlage, aber bei Wind und Wetter, bei Schnee und Eis findet sie sich durch (bei Verschüttungen ist immer bald aufgeräumt). Ueberall, wo die Eisenbahn hindommt, können auch Auto und Luftschiff hin, aber die Eisenbahn kann nicht überall hin, wo Auto und Luftschiff hindönnen.

Die Eisenbahn ist das ältere Beförderungsmittel, hat also schon dadurch eine gewisse Ueberlegenheit: die erprobte Organisation, die Menschen sind an dieses Beförderungsmittel gewöhnt und sie vertrauen ihm. Sie fährt (von Ausnahmen abgesehen) mit einer Genauigkeit und Pünktlichkeit, die ihresgleichen sucht. Sie wird nicht vom starken Wind oder vom Sturm abgelenkt. Kurzum, sie hat, verglichen mit anderen Beförderungsmitteln, ihre Vorteile. Und wenn darauf verwiesen wird, daß Luftschiffahrt und Automobilverkehr noch in den Anfängen und noch recht entwicklungsfähig seien, so kann das die Eisenbahn für sich behaupten, daß auch ihre Entwicklung keineswegs abgeschlossen sei. Neben diesen Verbesserungsmöglichkeiten sei besonders auf die Kohlenstaubbeseitigung, vielleicht Deseuerung und die Elektrifizierung hingewiesen. Und wiederum, wenn sie noch und noch verbessert, vervollkommen und wirtschaftlicher gestaltet ist, die besonderen Fähigkeiten des Automobilverkehrs und der Luftschiffahrt kann sie nicht erlangen, und das müssen wir bei der Beurteilung von Verkehrsfragen stets bedenken. Aller Voraussicht nach werden Luftschiffahrt rascher vorwärtstommen als Eisenbahnen und Automobile. Aber ein für allemal zu sagen: „Diesem Verkehrsmittel gehört die Zukunft!“ — davon sollten wir uns hüten. Daß wir in der Beurteilung der Wirtschaft und Wirtschaftlichkeit bestimmter Verkehrsmittel recht vorsichtig sein müssen, darauf weisen neue Erfindungen im Schiffbau hin. Was aus daraus werden mag: die Erfindung des Ingenieurs Boerner zeigt, daß auch der Schiffbau noch zu vervollkommen ist. Wenn eine Erhöhung der Geschwindigkeit um 100 v. H. dadurch erzielt werden kann, so ist das ein erheblicher Fortschritt in der Schnelligkeit und Verbilligung der Fahrt.

Kann war diese Neuerung bekannt, so wurde auch schon erwogen, ob und inwieweit sie auf die Luftschiffahrt angewandt werden kann. Daraus ergeben wir, daß

heutzutage kein Verkehrsmittel sozulagen für sich bestehen und sich in seiner Weise entwickeln kann, sondern daß eins das andere zur Entfaltung und höheren Wirksamkeit drängt. Die Eisenbahnverwaltungen müssen sich heute ganz anders regen als früher, wenn sie nicht zurückgedrängt werden möchten. Sie müssen, wie jeder private Unternehmer, den Wettbewerb aufnehmen und einen Vorsprung zu erlangen suchen, und das gilt für Schiffahrt, Luftfahrt und Automobilverkehr. Für jedes Verkehrsmittel gilt: Wo ist Wettbewerb möglich und wirtschaftlich? Sicherheit, Billigkeit, Bequemlichkeit, Schnelligkeit zu vereinen ist Sache des Verkehrsmanne. Er muß in Gesamtverkehrsfragen denken. Sobald er nur als Eisenbahn-, Schiff-, Luftverkehrs-, Automann denkt, wird er stets zu kurz denken. Jeder Hersteller von Verkehrsmitteln muß genug ihre Besonderheit zuerst und nachhaltig bedenken. Wenn er aber nur auf die höchste Leistungsfähigkeit seines Verkehrsmittels bedacht ist, wird er sich nicht zweckmäßig in den Gesamtverkehr einfügen. Und darauf kommt es an. Auf die Dauer hängt von der richtigen Einsicht in die Verkehrsbeziehungen und die Gesamtverkehrsgehaltung auch die Wirtschaftlichkeit des einzelnen Unternehmens ab.

Bremse anziehen! Der Vorstehende des Hauptbetriebsrats der Reichseisenbahn, Genosse J. Harze, hielt in Hamburg vor Eisenbahnern einen Vortrag über den Konkurrenzkampf der Eisenbahn gegen Wasserstraßenverkehr und Autoverkehr. Der Vortrag wurde stark von der Berufsgenossenschaft des Rebers getrübt. Daß er die Eisenbahn herausstreich, wollen wir ihm nicht verdenken, aber was er als „Vorbefassung“ bezeichnet, hätte mit gleichem Recht noch um etliche hundert Millionen vermehrt werden können. Selbstman berührt es, daß er nun Wasserstraßenverkehr und Autoverkehr gleichermaßen vorbelasten möchte. Wir haben uns bei der Frage Eisenbahn oder Kanäle oder Auto nicht von Berufsinteressen leiten lassen, sondern von volkswirtschaftlichen. Und die volkswirtschaftlichen Interessen verlangen den billigsten Verkehrsweg, einseil, ob er Eisenbahn- oder Wasserweg- oder Autoverkehr heißt. Aus diesen Gründen sind wir gegen die uestlosen Kanalpläne und für die Eisenbahn eingetreten und aus gleichem Grund haben wir der Eisenbahn geraten, zu versuchen, der Konkurrenz des Autos durch Errichtung eigener Autolinien zu begegnen. Wir glauben, daß dabei die Wirtschaft am besten fährt.

Allgemeines.

Die Fünftagewoche.

IAB. Die Fünftagewoche wird in America nicht nur in einem Teil der Nordbetriebe durchgeführt, sondern sie ist auch in einer Reihe anderer Gewerbe schon verbreitet. Das amtliche Organ des amerikanischen Arbeitsministeriums, „Monthly Labor Review“ vom Dezember 1926 gibt eine Uebersicht über die Durchführung der Fünftagewoche. Die Angaben beruhen auf einer im Jahre 1926 durchgeführten Erhebung, die sich auf 66 Betriebe erstreckt und 824313 gewerkschaftlich organisierte Arbeiter erfaßt hat. Bei dieser Erhebung war es möglich, für 764596 Arbeiter die Arbeitszeit zu ermitteln. 35 689 Arbeiter, d. h. 4,7 Proz. arbeiteten das ganze Jahr hindurch wöchentl. 5 Tage, 3670 Arbeiter, d. h. 0,5 Proz. arbeiteten in einem Teil des Jahres 5 Tage wöchentl. und 1063 Arbeiter, d. h. 0,2 Proz. arbeiteten zwar an 6 Tagen in der Woche, jedoch nicht mehr als insgesamt 40 Stunden.

In der Bekleidungsindustrie ist die Fünftagewoche am häufigsten in der Herrenkonfektion anzutreffen, 45 Proz. der Betriebe und ein Drittel der Arbeiter, die von einer Erhebung des Amts für Arbeitsstatistik erfaßt wurden, arbeiteten wöchentl. 5 Tage. Die 40-Stundenwoche ist jedoch verhältnismäßig selten. Die wöchentl. Arbeits-

