

Wenn die Arbeiterchaft regiert.

Lange vor dem Kriege wurde schon Australien das „Land der sozialen Wunder“ genannt. Dieser Ruf ist die letzten Jahre noch weiter bekräftigt worden. Denn zu den frühesten sozialpolitischen und wirtschaftlichen Errungenschaften sind noch neue gekommen. Dieser günstige Stand der Dinge ist vornehmlich der vortrefflichen Organisation der Arbeiter zu verdanken. Von den etwas über sechs Millionen Einwohnern Australiens, das fast fünfsechsmal umfangreicher als Deutschland ist, sind fast eine Million Arbeiter gewerkschaftlich organisiert. Es gehört somit jeder sechste Bewohner einem Gewerbeverein an. In einer Reihe von Berufen sind sämtliche Arbeiter organisiert. Hierzu hat nun freilich auch die Tarifgesetzgebung in gewissem Sinne beigetragen. In welcher Weise sie für die zahlenmäßige Stärkung der Gewerkschaften wirkt, läßt sich mit ein paar Sätzen erklären.

Die große Mehrheit der Streitigkeiten zwischen Unternehmern und Arbeitern werden in Australien, wie anderswo auch, durch die Vertretungen der beiderseitigen Organisationen geregelt. Für die Fälle, wo dies nicht möglich ist, sind amtliche Schlichtungsstellen vorhanden, und wenn auch die Schlichter nicht zu einer Regelung kommen, treten die Schiedsämter in Funktion. Deren Entscheidungen sind endgültig. Die Schiedsämter der (sechs australischen) Staaten befaßen sich mit gewerblichen Streitigkeiten, die Industrien in nur einem Staate betreffen, während dem Bundeschiedsamt die Streitfälle unterliegen, die sich über zwei und mehr Staaten erstrecken.

Eine der ersten großen Aufgaben, die den Schiedsämtern gestellt ward, war die Festsetzung eines Grundlohns Mindestlohnes für ungelernete Arbeiter. Den höchsten Anfängen sind höhere Entscheidungen gefolgt. Heute beträgt der gesetzliche Mindestlohn der Tagelöhner nicht weniger als etwa 96 Mark die Woche. Nachdem das Schiedsamt den Lohnsatz und die sonstigen Arbeitsbedingungen festgelegt hat, hat sie der Unternehmer zu erfüllen oder sein Geschäft aufzugeben. Es kommt zwar selten, aber doch noch manchmal vor, daß ein Fabrikant unter dem gesetzlichen Mindestlohn arbeitete. Die Gewerkschaften sorgen dafür, daß ihm das der Prozeß gemacht wird, und der Fabrikant wird bestraft, wie jeder andre Verbrecher. Die Strafen sind demnach schwer, daß, wie gesagt, nur sehr wenige Unternehmer es wagen, unter dem gesetzlichen Lohnsatz zu zahlen.

Eine sehr beachtliche Sonberheit der Entscheidungen der Schiedsämter besteht darin, daß die von ihnen ausgesprochenen Lohnerhöhungen in der Regel nur für die Streikpartei gelten. Da diese auf der Arbeiterseite die Gewerkschaften sind, so kommt die Lohnerhöhung nur deren Mitgliedern zugute. Wer von den Arbeitern nicht organisiert ist, geht leer aus. Die Folge ist, daß sich die Arbeiter vorzüglich ihrer Gewerkschaft anschließen. So wird auch verständlich, daß in Australien selbst die Berufe vorzüglich organisiert sind, die in anderen Ländern gar nicht oder bloß in kleinen Haufen den Weg zur Gewerkschaft finden, wie beispielsweise die Landarbeiter, Schäfer und Kuhhirten, die in Australien die stärkste Gewerkschaft bilden, drei Wochenblätter herausgeben und zum Kern der Arbeiterpartei gehören. Der Sekretär der Landarbeiter-Gewerkschaft (Workers Union) gehört dem Oberhaus des Staates New Südwales an.

In Sachen des Kinderbesuchs steht Australien an der Spitze aller Staaten. Für die Kinder unter 14 Jahren ist jede gewerbliche Tätigkeit unbedingt untersagt. Nachdem sie dieses Alter erreicht haben, haben sie von der Schulbehörde ein Zeugnis beizubringen, daß sie die Prüfung für einen ziemlich hohen Bildungsgrad erfolgreich bestanden haben, ehe ihnen erlaubt wird, einer

gewerblichen Tätigkeit nachzugehen. Zu den verschiedenen Sozialversicherungen hat sich die Erwerbslosenversicherung gefügt. Der Staat Queensland machte den Anfang, den New Südwales bald folgte. Der erwerbslose Arbeiter erhält etwa 30 Mark die Woche, wogu bei den Beibrateten noch Zuschläge für Frau und Kinder kommen. Die Kosten werden durch Beiträge von den Arbeitern, Unternehmern und Regierung aufgebracht. Es besteht die Aussicht, daß die Erwerbslosenversicherung dieser beiden Staaten bald noch weiter ausgebaut und daß sie in den andern vier Staaten gleichfalls geschaffen wird. Hierfür sprechen in der Tat gewichtige politische Umstände.

In Australien reicht die Gesetzgebung viel weiter in das lohnpolitische Gebiet oder in den gewerkschaftlichen Aufgabenkreis hinein, als die Gewerkschaftsbewegung in den meisten anderen Ländern zu wünschen für gut halten würden. Die australischen Gewerkschaften können der Gesetzgebung tiefgreifende Befugnisse zugestehen, als sie die organisierte Arbeiterchaft, einen außerordentlich großen Einfluß auf die Regierungen hat, die die sozialpolitischen Behörden oder Ämter geschaffen haben und deren Richter ernannt. Die Arbeiterpartei ist in den Parlamenten von fünf von den sechs Staaten in der Mehrheit und stellt demzufolge deren Regierungen. Nur noch in einem Staate, in Südastralien, regiert eine bürgerliche, die Liberale Partei. Die Bundesregierung wird zur Zeit allerdings noch von den Bürgerlichen gehalten. Doch besteht die wohlbegründete Hoffnung, daß die nächsten allgemeinen Wahlen, die im März 1929 stattfinden, die Arbeiterpartei auch im Bundesparlament an die Herrschaft bringen werden, zumal hierzu der Arbeiterpartei nur sechs Sitze an der absoluten Mehrheit fehlen. Im Falle des als ziemlich sicher angenommenen Sieges der Arbeiterpartei wird das Haupt der Regierung des Staates Queensland, Edward Theodore, der Mitglied der Landarbeiter-Gewerkschaft ist, der Erste Minister des Bundes werden.

Die australischen Gewerkschaften sind nicht wie in anderen Ländern in einer Spitzenorganisation oder einem Gewerkschaftsbund zusammengeschlossen. Es bestehen selbstständige Ortsgruppen, die zum Teil staatlich aufgenommen sind. Das Fehlen eines alle umfassenden Bundes mag nicht so sehr gefühlt werden, weil sie sich ja wieder in der politischen Organisation, in der Arbeiterpartei zusammenfinden. Sie ist indessen eine besondere, von den Gewerkschaften getrennte Körperschaft und ihre Mitgliedschaft ist keineswegs auf die Gewerkschaften beschränkt. Da die Mittelbeiträge — zwei Mark im Jahr — die Parteifälle nicht genügend zu füllen vermögen, veranstalten die Gewerkschaften regelmäßig große Freiluftfeste wie Sports- und Ringkämpfe, deren Ueberfluß an die Partei fließt.

Wie auf sozialpolitischen, so hat auch auf wahlpolitischen Gebiet Australien verschiedene Neuerungen geschaffen, die nach und nach von andern Staaten nachgemacht wurden. Die Stimmzettel, die jetzt in der neuen und der alten Welt vielfach in Brauch sind, stammen von Australien. Seit einiger Zeit macht es den Versuch mit der zwangsweisen Stimmanzeige. Alle wahlberechtigten Bürger müssen sich in die amtlichen Wahlkästen eintragen. Wer das unterläßt, wird mit 40 Mark bestraft. Einmal eingetragen, muß die Stimme abgegeben werden, oder es ist eine abermalige Buße von 40 Mark zu gewärtigen. Mit diesen Strafbestimmungen sind alle möglichen Erleichterungen für die Stimmabgabe getroffen worden. Wenn nötig, kommt der Wahlbeamte an das Bett eines Kranken, damit dieser sein Wahlrecht ausüben kann. Die Folgen dieser Maßnahmen lassen sich an der Wahlbeteiligung ersehen. Von den bei der letzten Wahl eingeschriebenen 8 229 000 Wählern

haben 3 005 000 gestimmt, und zwar von den Männern 91,6, von den Frauen 90,9 Prozent.

So bedeutsam auch die sozialpolitischen Einrichtungen und die gesetzlich verbürgten hohen Mindestlöhne sind, sie stellen nur einen Teil der Errungenschaften der australischen Gewerkschaften oder ihres politischen Ausdrucks, der Arbeiterpartei dar. Ihr ist es zu verdanken, daß es in zahlreichen öffentlichen und industriellen Gebieten zur Gemeinwirtschaft gekommen ist. Im Gegensatz zu den andern anglosächsischen Staaten sind in Australien die Fabriken im Besitz und Betrieb des Bundes, und sie werden unter dem Gesichtspunkte des Dienstes für die Allgemeinheit und nicht als Profitquelle betrieben. Viel nachdrücklicher als vom Bund wird von den Staaten, besonders in denen, wo die Arbeiterchaft regiert, die Gemeinwirtschaft gefördert. Im Staate Queensland scheint am eifrigsten der „Socialismus am Werk“ zu sein. Aus einer amtlichen Schrift (Socialism at Work) kann man ersehen, wie die Queensland Regierung gelang, gewinnbringende Staatsunternehmen dort einzurichten, wo die Bedürfnisse des Volkes staatlicher Wettbewerb oder Staatsmonopol heischen. Man liest da, daß Holzjägereien, Fischverkauf, Fischerei, Zuckerfabriken, Alkoholvertrieb, Schifffahrt, Bahnhöfe, Verkehrsmittel gegen Feuer, Unfall usw. vom Staate betrieben werden, und es ist ihm auf all den Gebieten wider Erwarten gut gelungen, die privaten Unternehmungen anzuschließen oder daß die Preise nach unten hin sichtbar zu beeinflussen, so daß der „Socialismus am Werk“ auf Verbesserung der Dienste und auf eine beträchtliche Steigerung des Reallohnes hinausläuft. Die andern Staaten bemühen sich dem Beispiel Queensland zu folgen. Nach den nächsten Wahlen hofft man noch beherzter die Gemeinwirtschaft ausdehnen zu können.

Wenn sich die arbeitenden Schichten Australiens eines beispiellos hohen Reallohnes und einer Sozialgesetzgebung ohnegleichen erfreuen, so ist dies den Gewerkschaften zu verdanken. Sie sind stark genug, um zu regieren, wodurch die einflüchtige Wildnis der Seiden zu einem „Land der sozialen Wunder“ umgewandelt wurde.

Sowjet-Rußlands Wirtschaftsjorgen.

Von M. Abramowitsch-Tschimof.

II. Industrie und Außenhandel.

In den ersten Jahren nach der Revolution, während der Zeit des sogenannten „Kriegs Kommunismus“, lag die russische verarbeitende Industrie vollständig brach. Die Unerschöpflichkeit des bolschewistischen Wiederaufbaues der russischen Volkswirtschaft und die sich daraus ergebende Notwendigkeit, dem Bauer für seine Erzeugnisse diejenigen der Industrie als Gegenwert bieten zu können, machten die Wiederherstellung der Industrie zur ehesten Notwendigkeit. Und so wurde die Wiederaufrichtung der bisher völlig darniederliegenden Industrie zu einem derjenigen zentralen Probleme, die seit dem Jahre 1921 die Wirtschaftspolitik der Sowjetregierung bestimmten.

Seit über drei Jahren arbeitet nun die russische Industrie in beschleunigtem Tempo. Die Praxis dieser drei Jahre hat aber das offenbart, was für den theoretisch Bewanderten nie ein Geheimnis war, nämlich: die Unwegbarkeit (um nicht zu sagen: Unmöglichkeit), die Industrialisierung einer in ihrer Entwicklung derartig zurückgebliebenen Volkswirtschaft, wie es die russische ist, auf staatskapitalistischer Grundlage durchzuführen zu wollen. Es stellte sich vor allem die völlige Unrentabilität der nationalisierten Industrieunternehmen heraus. Diese Unrentabilität ist so enorm, daß die staatlichen Industrieunternehmen sich nur noch durch zunehmende Aus-

Die moderne Romantik der Landstraße

R. M. Thoenes.

Das moderne Verkehrsweisen, das reißende Leben und Treiben, von dem der moderne Mensch in den letzten vier Jahrzehnten erfährt wird, dazu die Kriege- und Inflationsjahre haben der alten Kunst des wandernden Handwerksburschen arg zugelehrt. Ja, es hat zeitweise den Anschein gehabt, als würde das Wahrzeichen der Landstraße, der wandernde Handwerksbursche, gänzlich verschwinden.

Während der „großen Zeit“ des vierjährigen Völkermordens steckte man ihn in seines Landesorters bunten Rod; dann kamen die Nachkriegs- und Inflationsjahre, wo kein Sprühlein, daß er drei Tage keinen warmen Löffel im Leibe gehabt habe, bei seinen Mitmenschen kein Mitleid auslöste.

Sinn und Gemüt des jungen und teils auch entwürdigten Menschen steckte zu tief im Dreck der Schützengräben. Auf der Landstraße tummelten sich währenddessen die Landbesitzer. Aber nicht allein den zünftigen Handwerksburschen, auch seinen leiblichen Bräuer von der Penne (Seberger) haben Verhältnisse und Zeit des letzten Jahres arg mitgenommen.

Das Walzen auf der Landstraße ist für den alten, duffen Kunden, den gewiegten graulöpfigen Speßjäger, zu schwerlich geworden. Ja, früher gab es hier und da einen mittelständigen Fuhrmann, der den dahintretenden Handwerksburschen ein Stück Weges mitnahm. Heute saut das Auto höhnisch an ihm vorbei und wirft ihm als Gruß eine Ladung Staub ins Gesicht. So ändern sich die Zeiten, und wer nicht mit der Zeit geht, über den geht sie hinweg.

Der alte Pennebräuer hat die Zeichen seiner Zeit erkannt, er hat die staubige Landstraße verlassen und geht unter einem neuen Firmenschild auf dem großstädtischen Asphalt seinem Beruf weiter nach.

Hier finden wir den ehemaligen Speßjäger als sogenannten Sonnenbräuer wieder. Der Penne mit ihren schalen Wänden und dem kirchigen Mitleid, das ihm aus frommen Sprüchen höhnisch entgegenrimste, hat er Valet gesagt.

Wer aber die Eden und Winkel der Großstadt kennt, wo die Radfahrer des Pennebräuers, die Sonnenbräuer, sich ihr Rendezvous geben, wird bald zu der Feststellung gelangen, daß diese Veränderung im Leben des alten Pennebräuers für ihn das Gegenteil von einem sozialen Aufstieg bedeutele.

Er ist so ziemlich dort angelangt, wo auch das Halbesche Heilsarmee ihn unberührt läßt.

Ein Produkt unserer gesegneten kapitalistischen Gesellschaftsordnung.

Nur hier und da begegnet man auf der Landstraße noch einem jenseitigen und jenseitigen Pennebräuer, einem, der noch übriggeblieben ist.

Aber auch der wandernde Handwerksbursche, der die Welt sehen will, der erleben will, ist noch nicht, wie es einmal den Anschein hatte, von der Landstraße verschwunden. Er hat sich nur in seinem Äußeren geändert. An Stelle des alten Wahrzeichens des früheren Handwerksburschen, des Berliners, trägt er sportmäßig einen Rocksa, und in bezug auf Quartier stellt er auch höhere Ansprüche, als sie die alte Penne ihm zu geben vermag.

Er ist selbstbewußter geworden. Unter diesen wandernden Handwerksburschen der Neuzeit gibt es auch schon duffe Kunden. Anstatt der Zinken und sonstigen Erkennungszeichen, wie sie vordem üblich waren, hat er viel bessere Mittel, mit denen er sich auf der Landstraße durchschlägt.

Lernte ich da vor einiger Zeit einen solchen neuzeitigen duffen Kunden kennen. Nachdem er zu mir Vertrauen gefaßt hatte, sagte er mir acht verschiedene Abzeichen: Jungbo, Stahlschelm, Rote Frontkämpfer, Reichsbanner. Außerdem hatte er noch verschiedene Schreiben von Brüdern und Kameraden der betreffenden Verbände in seinem Besitz.

Es versteht sich von selbst, daß er dort, wo er als Bruder oder Kamerad vortrat, anders als ein gewöhnlicher Bettler empfangen und bewirtet wurde.

Im Besitze solcher Flecken (Papiere) war es diesem neuzeitlichen duffen Kunden der Landstraße sehr leicht, sich von Ort zu Ort durchzuschlagen. Seine Tagesernie fiel meist so gut aus, daß er sich abends in ein weiches

Bett legen konnte. Er vermied es dadurch, mit der Polente (Polizei) in Berührung zu kommen.

Als ich dieses später einem ehemaligen Kunden der Landstraße, einem Sonnenbräuer, erzählte, da schaute der mich verzückt an und meinte, das wären die rechten Schieber, die den Beruf herumerbrächten.

So hat sich das Bild der Landstraße geändert. Alle haben sich der Zeit angepaßt. Der wandernde Handwerksbursche, den wir heute auf der Landstraße antreffen, hat andere Motive als sein zünftiger Vorgänger. Während sein Vorgänger von Beruf wegen wanderte, ist es bei ihm der Freiheitsdrang, der ihn auf die Landstraße zieht.

Die neuen Partner des Handwerksburschen, die Wanderbühler, gemessen dieses am besten. Was der Enge der Stube und Fabrikluft heraus machieren sie singend auf der Landstraße:

„Mit uns geht die neue Zeit!“

Sie, das niedersehende Produkt der gewerkschaftlichen und politischen Arbeiterbewegung.

Die schwierigste historische Situation ist die einer Revolution, in der man vor ganz neuen und aufs höchste unübersehblichen Situationen steht. Es wäre wohlfeiles Pharisäertum, wenn ein Beobachter in sicherer Stellung hinterdrein oder von der Ferne die Mißgriffe streng tadeln wollte, die von den Männern begangen wurden, die mitten im Kampfe standen, alle seine Lasten und Gefahren zu tragen hatten. Wohl aber ist es dringend notwendig, Mißgriffe zu tadeln, die nicht aus gelegentlich falscher oder unzulänglicher Information, sondern aus einer falschen prinzipiellen Auffassung stammen und mit Notwendigkeit aus ihr hervorgehen. Sie können nur durch Ueberwindung dieser Auffassung vermieden werden, sie bedrohen jede künftige revolutionäre Bewegung, wenn man sie kritisch passieren läßt oder sie gar beschönigt oder verherrlicht — im Interesse der vermeintlichen Revolution.

Karl Rautsky (Terrorismus und Kommunismus).

Wiederherstellung der Körperkräfte eintritt. Bei jedem Verstoß gegen dieses Gesetz werden Kraftfahrern verurteilt, und bei dauernd negativer Bilanz tritt vorzeitige Abnützung ein.

In dem genannten Institut wurde die ausgetretene Kohlenäuremenge gemessen, das Kurhdrehen untersucht, die Belastung, die damit verbunden ist, um so zu lernen, was dem Arbeiter zugunsten und wie die Maschine seiner Kraft angepaßt werden könne. Weichlich wurde das Heben von Gewichten und andere Grundübungen untersucht. Aus den Beobachtungen und Untersuchungen arbeitete das Institut Leitfäden für Bewegungsformen heraus. Bemerkenswert sind diese: Die Leerbewegungen sollen nicht ganz vermieden werden, denn die Muskeln erhalten sich bei der Leerbewegung. Wenn der Anteil der Leerbewegung an der Gesamtarbeit zu gering ist, so arbeitet der Muskel wegen der Überanstrengung zu unwirtschaftlich und er ermüdet rasch. Das Arbeitstempo soll flott sein. Nach zu arbeiten und längere Erholungsperioden zu machen, sei im allgemeinen besser als umgekehrt zu handeln. Atemnot, Herzlopfen und Erhöhung der Körpertemperatur sind beim Gesunden ein Zeichen dafür, daß das Tempo zu rasch oder die Anstrengung zu groß ist.

Es ist allerdings schon zu spät, wenn der Puls zu stark schlägt und es dem Arbeiter unbefähigt wird. Das möchte Ähler durch längere Erholungsperioden vermeiden. Einer seiner Schüler hat die Ermüdungserscheinungen gründlich untersucht und festgestellt, wie man den Erholungsbedarf genau bemisst. Danach kann in der richtig bemessenen Pause der Ermüdungsstoff ausgeschieden werden. Damit ist die Vorkontrolle allerdings nicht durch und durch erledigt. Vieles wird noch zu klären sein. So adiens- und beachtenswert auch die hier genannten Untersuchungen, Versuche und deren Ergebnisse sind, noch anderes harret der Erforschung. Wie ich in diesem Aufsatz angedeutet habe: Nahrung, Kleidung, Wohnung, Familienleben, Ausspannung nach der Arbeit, Erholungs-möglichkeiten, geistige Nahrung beeinflussen die Leistung, und in diesem und ähnlichem Bedarf gibt es Vorkontrollen. Nicht eine Vorkontrolle müssen wir erstreben, sondern Vorkontrollen durchweg. Vorkontrollen in allem, was den Menschen, den Beruf, die Familie, den Staat und den Verkehr der Menschen miteinander fördert. Alle Unternehmer, alle Betriebsleiter, alle Angestellten, Beamten und Arbeiter sollen über die Vorkontrolle aufgeklärt werden. Sie sollen wissen, wie sie zu erreichen ist und was sie zu bedeuten hat. Es müssen aber auch alle Arbeiter, alle Verwaltungen, alle Zusammenhänge des Lebens, des Verkehrs und der Wirtschaft gründlich untersucht und die Vorkontrollen für alle verständlich herausgearbeitet werden. Auch die Arbeitsmittel (Handwerkzeuge, Maschinen, Geräte, Kräfte) müssen auf ihre Wirksamkeit und Verbesserung durchgeprüft werden. Sagen wir: Die Technik voran, was der Mensch ihr anhaben kann, soll sie vollbringen. Dann aber: Zur Vorkontrolle gehört auch der Verstoß oder das Verstoßen. Wo die erwünschte Leistung vollbracht wird, kann und muß auch das erwünschte Gehalt und der erwünschte Lohn gezahlt werden.

Die Fluktuation in den Staatsbetrieben Sowjetrußlands.

Das offizielle Zentralorgan der Gewerkschaften Sowjetrußlands „Trud“, kürzlich kürzlich über die hohen Gewerkschaften der Erzeugnisse der sowjetrußlandischen Staatsindustrie. Als den hauptsächlichsten Grund für die Verfeinerung der Produktion bezeichnet „Trud“ den häufigen Abgang und Zugang der Arbeitskräfte in diesen Betrieben.

So haben z. B. die großen Staatstrüste im Uraltbezirk zwischen Oktober 1925 und August 1926 an Arbeitskräften 5635 Personen eingestellt und 5817 entlassen, während die Durchschnittszahl der Beschäftigten in diesem Zeitraum auf 4700 geschätzt hat. Die Gesamtziffern der einzelnen Jahre für die großen Staatsbetriebe werden wie folgt angegeben: 1922 eingestellte Arbeiter 1 396 500, entlassene 1 264 100. Im Jahre 1923 eingestellte 2 550 200, entlassene 1 428 400. Im Jahre 1924 eingestellte 1 836 300, entlassene 1 589 700. Im Jahre 1925 eingestellte 2 206 900, entlassene 1 682 900.

Die Ursachen dieses ungeheuren Personenwechsels sieht das Blatt vor allem in der sehr üblen Lage des Arbeitsmarktes und der Wohnungsverhältnisse, beides Dinge, deren Beseitigung in absehbarer Zeit unmöglich ist.

Danach wird der große Unterschied in den Löhnen angeführt. Abgesehen von der außerordentlichen Differenz zwischen den Löhnen für gelernte und ungelernete Arbeiter, würden auch für die gleiche Art der Arbeit, besonders an gelernte Arbeiter, bei gleicher Tätigkeit an den verschiedenen Stellen verschiedene Löhne gezahlt.

Ferner werden die Staatsbetriebe beschuldigt, daß sie Arbeiter einstellen, entlassen und nach einiger Zeit wieder für kurze Frist einstellen, um sich um die Verpflichtungen der Sozialversicherung des jährlichen Urlaubes und um andere zu gunsten ständig beschäftigter Arbeiter gelegentlich festgelegte Ausgaben herzuwenden (!). Infolge der Bestimmungen der Sowjetbetriebe, nach denen ein Preisbau stattfinden soll, hat sich diese Politik der Staatsbetriebe nur noch verschärft. Außerdem wird darüber geflagt, daß die staatlichen Arbeitsnachweise die Industrien an anderen mit Leuten, die für die betreffenden Aufgaben ungeeignet sind, versorgen.

In den Privatbetrieben und bei den Genossenschaften ist der Arbeiterwechsel erheblich geringer als bei den Staatsbetrieben. Nach der letzten Zählung befinden sich im Gebiete der Sowjetunion unter einer Gesamtbevölkerung von 145 000 000, wovon etwa die Hälfte im arbeitsfähigen Alter sind, etwa 12 000 000 Lohnarbeiter (einschließlich 1 900 000 Arbeitsloser). Im Laufe 1913 sind in dem gleichen Gebiete 11 200 000, im Jahre 1922/23

jedoch nur 6 636 000 Lohnarbeiter gewesen. Seitdem hat die Zahl ständig zugenommen.

Von 61 201 000 Personen, die 1926/27 als in der Landwirtschaft beschäftigt festgestellt sind, wurden nur 1 755 000 als Lohnarbeiter aufgeführt. (Das Internationale Arbeitsamt des Völkerbundes gibt diese Zahl jedoch mit 3 500 000 an.) 183 000 sind auf Staatsfarmen beschäftigt, 87 000 auf Genossenschaftsfarmen und 1 515 000 in Privatunternehmungen, zumeist bei wohlgestellten Bauern. Vor dem Kriege gab es rund 3 000 000 Lohnarbeiter in der russischen Landwirtschaft.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Unfälle bei schrankenlosen Bahnübergängen.

Von Eisenbahnspektor i. R. Albin Müller, Erfurt.

Durch die Zunahme des Verkehrs auf den Landstraßen, vor allem des Kraftwagenverkehrs, haben auch die Unfälle an schrankenlosen Bahnübergängen eine Steigerung erfahren. In Anbetracht der gesetzlichen Vorschriften wird vielfach die Anbringung von Schranken gefordert oder ihr Fehlen der Eisenbahn zum Vorwurf gemacht und als Verschulden dargestellt.

Die für Abperrung von Ueberwegen durch Schranken maßgebenden Vorschriften sind enthalten in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904. Nach § 18, Ziffer 3, dieser Ordnung sind auf Hauptbahnen sämtliche Wegebügelgänge mit Schranken zu versehen. Anders liegt es bei den Nebenbahnen. Bei diesen bestimmt die Aufsichtsbehörde, inwieweit die Wegebügelgänge mit Schranken zu versehen sind. Die Anklage über Anbringung von Schranken wird der Eisenbahn in der Regel bei der landespolizeilichen Abnahme gemacht. Die Eisenbahn selbst hat hierauf keinen entscheidenden Einfluß. Es ist daher verfehlt, in einem Entschädigungsantrag oder in einer Klage das Fehlen von Schranken als Ursache des Unfalls hinzustellen. Auch mit dem Einwand, die Ueberleitung über den Bahnhofsraum sei mangelhaft und schlecht, dringt der Geschädigte nur selten durch. Die tatsächlich vorhandene mangelhafte und schlechte Ueberleitung über den Bahnhofsraum kann nach der Rechtsprechung nicht jeder Geschädigte für sich in Anspruch nehmen. Es kommt darauf an, ob ihm der Ueberweg bekannt war. Wenn trotz Kenntnis der schlechten Ueberleitung ein Fahrzeug oder Kraftfahrzeug drauflosfährt, ohne sich um die Gefahren zu kümmern, so verliert neben dieser lächerlichen Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt die Frage nach der Ueberleitung ihre Bedeutung. (Vgl. Entscheidungen des RG. vom 8. Februar 1909 und 15. Dezember 1914.)

Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen stellt nach § 7, Abs. 2, an den Führer eines Kraftwagens besonders hohe Anforderungen, denn „jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt“ ist mehr als die allgemeine Verkehrssorgfalt des § 276 BGB. Der Führer muß sich einen Ueberblick über alle Gefahrenquellen verschaffen. (Urteile des RG. vom 24. Juni 1919 und 1. Strafsenats vom 12. Mai 1925.) Der Kraftwagenführer hat sich einem Eisenbahnübergange vorsichtig und mit mäßiger Geschwindigkeit zu nähern; er muß nach rechts und links umhören halten und so langsam fahren, daß er auf „fürzeste Entfernung“ halten kann. Wie langsam die fürzeste Entfernung sein darf, ist eine Tatzfrage. (OVG. München vom 22. September 1925, 1. Strafsenat 395/25.) Eine Stunden-geschwindigkeit von 20 Kilometer ist kein langames Fahren. (Bayer. OVG. vom 6. April 1926.)

Bei dem Zusammenstoß eines Kraftwagens mit einem Eisenbahnzuge treffen die für die Eisenbahn geltenden Haftpflichtbestimmungen mit denen des Automobilgesetzes zusammen. Letzteres trifft daher für diesen Fall eine Sonderregelung gemäß § 17, Abs. 1 und 2.

Die Schadensregelung ist nach dem Landesrecht vorzubehalten. In Preußen gilt heute noch der § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. „Die Eisenbahn ist für den Schaden für alle Schäden an Sachen verpflichtet, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Geschädigten oder durch höhere Gewalt verursacht worden ist.“

In Anbetracht der thüringischen Staaten und Braunschweig sind ähnliche Bestimmungen erlassen. In Württemberg gilt das Schadensgesetz vom 4. Juni 1903, in dem bereits die Grundzüge der Verschuldensabwägung (§ 254 BGB.) Anwendung finden. In Bayern und Hessen gelten das Bayerische Ausführungsgezet zum BGB. vom 17. Juni 1899 (Artikel 74.) Diese Länder legen der Eisenbahn eine verschärfte Haftung auf, wenn sich der Unfall auf einer öffentlichen Straße ereignet hat, die die Eisenbahn zu ihrem Betriebe benutzt. In Baden und Sachsen bleibt es bei den allgemein gesetzlichen Bestimmungen. Hier haftet die Eisenbahn nur nach den Bestimmungen des BGB. (§ 823 ff.), d. h. der Geschädigte muß der Eisenbahn nachweisen, daß sie selbst oder einer ihrer Bediensteten ein Verschulden an dem Unfälle trifft. Einer solchen Beweislast wird der Geschädigte nur selten oder überhaupt nicht genügen und daher Schadensansprüche in diesen Ländern nicht mit Erfolg geltend machen können. Die günstigste Regelung besteht in Preußen, in dem der Geschädigte die größte Aussicht auf Schadloshaltung hat.

Wie hat er der Geschädigte zu verhalten? Die Eisenbahn nimmt nach Bekanntwerden eines Unfalles sofort eine eingehende Untersuchung vor. Bei aller Objektivität wird sich begrifflicherweise die Untersuchung in der Richtung bewegen, dem Geschädigten oder dem Kraftwagenführer ein Verschulden nachzumeiseln. In Ermangelung von Augenzeugen oder sonstigen Verschuldensmomenten werden Sachverständige herangezogen, die befunden können, daß der Kraftwagenführer nach Lage der Sache nicht die erforderliche Sorgfalt hat walten lassen. Der vom Geschädigten gestellte Entschädigungsantrag wird abgelehnt mit der Begründung, daß nach dem Ergebnis der Untersuchung ihn die Schuld an dem Unfall trifft. Hiermit ist die Sache jedoch noch nicht erledigt. Der

Führer wird in den meisten Fällen (wenigstens in neuerer Zeit) vom Vorstand des zuständigen Betriebsamtes nach ein Strafmandat erhalten, wenn nicht Straf-antrag wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes gegen ihn gestellt wird.

Der Führer des Kraftwagens oder der Geschädigte ist in den ersten Augenblicken des Schreckens unbehig, etwas zu unternehmen; denn er ist meistens froh, mit dem Leben davongekommen zu sein. Mangels Kenntnis der einschlägigen Gesetze und Vorschriften, besonders aber in Anbetracht der eben beschriebenen Folgen, weiß er auch gar nicht, in welcher Richtung er etwas zu unternehmen hat. Was zu Anfang verkannt wird, läßt sich später selten wieder gutmachen. Das erste Erfordernis ist, daß der Kraftwagenführer sofort unter Heranziehung der Ortpolizei oder des zuständigen Landjagers den Ladungsbestand einwandfrei feststellen läßt. Die Inhalten des Kraftwagens und unbedeutende Augenzeugen, die Angaben über die Geschwindigkeit des Autos, die des Zuges und auch über die von diesem abgegebenen Laute- und Pfeifensignale machen können, sind zu vernachlässigen. Nötigenfalls muß auch der Kraftwagenführer Sachverständige heranziehen, die befunden können, daß ihn an dem Unfall keine Schuld trifft, er vielmehr die im Verkehr erforderliche und nach Lage des Falles gebotene Sorgfalt nicht aus den Augen ließ; denn früher oder später befindet er sich in der Rolle des Angeklagten und wird mangels genügender und hinreichender Entlastungsbeweise bestraft. Mit einer Bestrafung vermindert sich die Aussicht auf Ersatz des Schadens.

Wenn auch in der Zivilfrage der Richter nicht an die Entscheidung des Strafrichters gebunden ist, so wird doch das Beweisergebnis des Strafverfahrens herangezogen und entsprechend gewertet werden. Der Ausgang eines Rechtsstreites ist kaum in einem anderen Falle so ungewiß und von Zufälligkeiten abhängig wie bei einem Automobilunfall auf einem schrankenlosen Eisenbahnübergange. Wenn die Eisenbahn nicht einen völlig absehbaren Standpunkt einnimmt, den sie wohl nur selten aufrechterhalten wird, kann daher eine gültige Regelung meistens empfohlen werden. Vorbedingung für eine vergleichsweise Regelung ist jedoch, daß der Geschädigte eine genaue Kenntnis aller für ihn in Betracht kommenden günstigen und ungünstigen Momente sowie der einschlägigen Gesetze und der Rechtsprechung besitzt oder sich rechtskundig vertreten läßt.

Mögen diese kurzen Ausführungen dazu beitragen, die Kraftwagenführer und Leiter von Fahrzeugen zu veranlassen, die vor Eisenbahnübergängen aufgestellten Warnungstafeln usw. zu beachten, sich den Ueberwegen nur mit der gebotenen Vorsicht zu nähern und sie erst zu überfahren, wenn keine Gefahr droht.

Hierdurch dürften sich die Unfälle an unbeschränkten Ueberwegen mindern. Der Kraftwagenführer bleibt vor den Folgen einer strafrechtlichen Handlung bewahrt; insbesondere hat aber der Geschädigte dann Aussicht, mit seinen Erfordernissen gegen die Eisenbahn durchzubringen.

Ein Brief aus Amerika.

Vor einiger Zeit hatten wir von einem früher in Magdeburg tätig gewesenen Gewerkschaftsfunktionär, der sich jetzt mit seiner Familie in Portland in Amerika befindet, einen Brief veröffentlicht, in dem nähere Angaben über die dortigen gewerkschaftlichen und politischen Verhältnisse der Arbeiterchaft enthalten waren. Da auch den deutschen Arbeiter die Entlohnungsverhältnisse und Lebenshaltungskosten der amerikanischen Arbeiter interessieren dürfte, so sind wir heute an der Lage, darüber durch einen weiteren Brief von demselben Gewerkschaftsfunktionär ausführliche Angaben zu machen. Es soll hier bei gleich vorausgeschickt werden, daß diese Angaben sich nur auf die Stadt Portland beziehen und folgebahnen nicht ohne weiteres ganz allgemein auf Amerika übertragen werden können. Es wird nun über alle in Betracht kommenden Fragen in dem Brief folgendes ausgeführt:

Gern komme ich dem ausgesprochenen Wunsch, betreffs Arbeitszeit, Löhne, usw., nach, doch weiß ich, daß es mir möglich sein wird, ein ganz klares Bild zu geben. Besonders mit Bezug auf die Löhne ist es sehr schwer, weil es hier nicht wie drüben Tarifverträge mit Lohnskala gibt, und ich mich nur auf Informationen stützen kann. Auch ist die Veränderlichkeit der Löhne in den einzelnen Berufsgruppen sehr groß. Denn fast für jede Berufsgruppe besteht ein „Minimallohn“, der nur für Organisierte in Frage kommt, die in „Closed Shops“ (geschlossener Betriebe) arbeiten. Daneben bestehen Löhne für Unorganisierte, die wieder sehr verschieden sind, was aus der nachstehenden Aufstellung zu ersehen ist:

- Die Verdienstlöhne für gelernte Arbeiter betragen:
 - Schlosser. 7,20 Dollar oder 30,24 M. pro Tag bei 44 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
 - Elektriker. 7,20 Dollar oder 30,24 M. pro Tag bei 44 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
 - Installateure. 10 Dollar oder 42 M. pro Tag bei 40 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
 - Zimmerleute. 9 Dollar oder 37,80 M. pro Tag bei 44 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
 - Fischer. 9 Dollar oder 37,80 M. pro Tag bei 44 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
 - Pfeger. 11 Dollar oder 46,20 M. pro Tag bei 40 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
 - Maurer. 12 Dollar oder 50,40 M. pro Tag bei 40 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
 - Maler. 10 Dollar oder 42 M. pro Tag bei 40 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
 - Dachdecker. 9 Dollar oder 37,80 M. pro Tag bei 40 Stunden Arbeitszeit pro Woche.

Ungelernte:

- Kraftträger. 9 Dollar oder 37,80 M. pro Tag bei 40 Stunden Arbeitszeit pro Woche.

Hilfsarbeiter. 5,40 Dollar oder 22,68 M. pro Tag bei 44 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
Strassenbahner. 5,50 Dollar oder 23,10 M. pro Tag bei 48 Stunden Arbeitszeit pro Woche.
Kutscher, Chauffeure, Transportarbeiter. 5,50-6 Dollar oder 23,10 bis 25,20 M. pro Tag bei 48 Stunden Arbeitszeit pro Woche.

Der Lohn für Unorganisierte richtet sich in jeder Berufsgruppe nach der Fähigkeit des Arbeiters und dem guten Willen des Unternehmers, wobei das Letztere entscheidend ist. Die Differenz zwischen den Löhnen der gelernten und ungelerten Arbeiter ist sehr groß und beträgt z. B. im Baugewerbe über 100 Prozent. Die Maurer erhielten bisher 12 Dollar pro Tag. Im Mai stellten sie neue Forderungen. Die Unternehmer lehnten diese ab und wollten die Sache einem Schiedsgericht unterbreiten, der Spruch sollte für beide Teile verbindlich sein. Dies lehnten die Maurer ab. Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet und besteht aus zwei oder drei Arbeitern, der gleichen Anzahl Unternehmern und einem unparteiischen Vorsitzenden, auf den sich beide Parteien einigen. Die Maurer traten in den Streik; in der dritten Woche unterwarfen sie sich der Forderung der Unternehmer betreffs Schiedsgerichts und nahmen die Arbeit wieder auf. Erst nach Wiederaufnahme der Arbeit trat das Schiedsgericht zusammen und fällte am 22. Juni einen Schiedsspruch, wonach der Lohn um 60 Cent oder 2,52 M. und ab 1. September dieses Jahres um 1 Dollar oder 4,20 M. pro Tag erhöht wird. Sie haben also einen guten Erfolg erzielt. Maurer sind fast reiflos organisiert und augensichtlich die bestbezahlten Handwerker. Wie kommt es nun, daß die Hilfsarbeiter so wenig verdienen? Das liegt in den herrschenden Verhältnissen. Die Zerplitterung in den Gewerkschaften ist so groß, daß z. B. für das Baugewerbe 10 oder mehr Verbände in Frage kommen: Maurer, Züger, Zimmerleute, Berschafer, Mörtelmischer, Träger, Maler, Zementarbeiter, Dachdecker, Maschinenisten und Hilfsarbeiter. Alle angeführten Gruppen haben ihren eigenen Verband. Die Lohnsätze sind dann auch alle verschieden, je nach Stärke des Verbandes und dem Prozentfuß der Organisierten. Solche Zerplitterung herrscht in allen Berufsgruppen. Im Transportgewerbe gibt es, um nur ein kleines Beispiel anzuführen, je einen Verband für Straßenbahner, Kutscher, Chauffeure, Hafnarbeiter, Hausleute, Portiers usw.

Wenn die Gewerkschaftsverhältnisse hier auch ganz anders und in vielen Sachen schlechter als drüben sind, ein Gutes haben sie. Ein Unorganisierter wird niemals den Tariflohn bekommen, denn er wird in einem „Closed Chops“ (geschlossenen Betrieb) nicht eingestellt, will er den Tariflohn haben, so muß er auch dem Verband angehören und Beiträge bezahlen und kann nicht, wie es drüben so viele machen, auf Kosten seiner Kollegen den Vorteil einstreichen. Es kommt freilich auch vor, daß einzelne Arbeiter in „Open Chops“ (offene Betriebe) nicht haben als der Tariflohn beträgt. Dieses ist aber nur vereinzelte und die große Masse kommt hierbei nicht in Frage.

Während einzelne Berufe stark organisiert sind, gibt es für andere so gut wie keine Organisation; besonders dort, wo man ohne Handwerker auskommt, wie in der Holzindustrie. Hiermit meine ich keine Möbelfabriken, obgleich auch diese hier fast durchweg mit angelehnten und ungelerten Kräften arbeiten. Unter Holzindustrie versteht man hier die großen Sägemühlen, Kistenfabriken und Bauhilfsbetriebe. Es ist dies wohl die größte Industrie hier im Portland und besteht fast ausschließlich aus „Open Chops“ (offene Betriebe). Nur einige kleinere Werte kommen als „Closed Chops“ (geschlossene Betriebe) in Frage.

Die Löhne für unorganisierte Arbeiter betragen in der

Metall-Industrie:

Gelernte. 5 bis 6 Dollar pro Tag bei 48 Stunden Arbeitszeit.
Ungelernte. 4,50 bis 5,50 Dollar pro Tag bei 48 Stunden Arbeitszeit.
Ungelernte. 3,50 bis 4,50 Dollar pro Tag bei 48 Stunden Arbeitszeit.

Holz-Industrie:

Gelernte. 4 bis 6 Dollar pro Tag bei 48 Std. Arbeitszeit.
Ungelernte. 3,50 bis 5 Dollar pro Tag bei 48 Std. Arb.
Ungelernte. 3 bis 4 Dollar pro Tag bei 48 Std. Arb.

Transportgewerbe:

Ungelernte. 3 bis 5 Dollar pro Tag bei 48 Std. Arb.
Fabrikarbeiter:

Ungelernte. 3 bis 4,50 Dollar pro Tag bei 48 Std. Arb.
 Frauen werden in den verschiedensten Industrien, die für Frauenarbeit in Frage kommen, wie Wäschereien, Konfektionsfabriken, Papiermaren, Webereien usw., beschäftigt. Hier besteht ein Geiz, wonach Frauen für 8 Stunden Arbeit einen Mindestlohn von 2 Dollar oder 8,40 M. pro Tag gezahlt werden muß.

Hausangestellte werden verhältnismäßig gut bezahlt. Die Löhne für diese betragen:

Köchinnen. 60 bis 80 Dollar pro Monat.
Mädchen für alles. 50 bis 70 Dollar pro Monat.
Hausmädchen. 40 bis 60 Dollar pro Monat.

Die Arbeitszeit hier in Portland ist im allgemeinen 48 Stunden für „Open Chops“ mit einigen Ausnahmen, wo auch 9 und mehr als 9 Stunden gearbeitet werden. Union-Chops (geschlossene Betriebe) haben die 44- und 48-Stunden-Woche. Einzelne „Open Chops“ (offene Betriebe) arbeiten auch nur 44 Stunden. In unserem Betrieb, der halb „Closed Chop“ und halb „Open Chop“, also halb geschlossener und halb offener Betrieb ist, werden 44 bis 47 Stunden gearbeitet. Wir arbeiten 8 1/2 Stunden pro Tag und Sonnabends 4 1/2 Stunden. Die Wohnungsverhältnisse sind hier in Portland ganz anders als drüben. Während drüben die große Masse in Mietskasernen wohnt, wohnt die Masse hier in Einzelhäusern. Die Mieten in den Appartement-houses (Mietshäuser) sind sehr hoch und können von Arbeitern

nicht bezahlt werden. Für eine teilweise möblierte Drei-Zimmer-Wohnung beträgt die monatliche Miete 40 Dollar und mehr, für eine vollständig möblierte Drei-Zimmer-Wohnung 60 Dollar den Monat und darüber. Die meisten Mietshäuser sind vollständig möbliert und haben Zwei-, Drei- und Vier-Zimmer-Wohnungen. Diese werden viel von jüngeren Eheleuten aus den Arbeiterviertel bewohnt und gewöhnlich arbeiten Mann und Frau. Das Einkommen der Frau wird vollständig für die Miete gebraucht. Die Arbeiter wohnen durchweg in Einzelhäusern inner- oder außerhalb der Stadt. Die Miete für ein Vier- bis Fünf-Zimmer-Haus, beträgt je nach Lage 15 bis 25 Dollar den Monat. Es sind dies freilich ältere Häuser. Neue Häuser kosten bei der gleichen Zimmerzahl 10 bis 15 Dollar den Monat mehr. Zu jedem Haus gehört ein Badezimmer, das nicht in der Anzahl der oben angegebenen Zimmer einbezogen ist. Viele Bewohner dieser kleinen Häuser sind Besitzer derselben; mindestens dem Namen nach. Man kann hier solch ein Haus kaufen, ohne einen Pfennig zu haben. Das geht folgendermaßen zu:

Ein modernes Vier- bis Fünf-Zimmer-Haus kostet rund 4000 Dollar. Man zahlt 300 bis 400 Dollar an und 35 bis 40 Dollar den Monat. Die Restsumme muß in der Regel mit 7 Proz. verzinst werden. Da aber nun viele Leute eine solche Anzahlung nicht machen können, kommen die Baugesellschaften jetzt her und verkaufen ohne Anzahlung. Sie verlieren dabei nichts; denn das Haus gehört der Gesellschaft, bis es bezahlt ist. Je weniger man Anzahlung oder abzahlt, je höher belaufen sich die Zinsen. Bei 4000 Dollar betragen die Zinsen für das 1. Jahr 280 Dollar. Die Miete beträgt pro Monat 35 Dollar oder pro Jahr 420 Dollar. Der Unterschiedsbetrag zwischen den Zinsen und der Miete von 140 Dollar pro Jahr wird dann von der Restsumme abgerechnet, so daß im 2. Jahr dann noch 3860 Dollar zu verzinsen sind. Daraus ergibt man, daß es ein paar Jahrzehnte dauert, ehe man das Haus sein Eigen nennen kann. Wenn man freilich das Geld hat, kann man mehr abgezahlt werden, um einen ganzen Teil an Zinsen zu sparen.

Ueber die Preise der Lebensmittel und der Kleidung ist im allgemeinen nur zu sagen, daß sie sich — nach der deutschen Mark umgerechnet — höher stellen als drüben. Die Lebensweise ist hier eine ganz andere als drüben. Hier werden sehr viel Konerven gegessen. Auch machen die Leute sehr viel Obst ein und kochen Marmelade. Kuchen wird meist selbst gebacken und es gibt solchen alle Tage. Daher wird Mehl gleich 50- und 100-Pfundweise gekauft; auch Zucker wird nicht unter 10 Pf. gekauft. Eine Konsumgesellschaft besteht hier in Portland nicht. Dafür gibt es 6 oder mehr große Geschäfte, wie den Waren-Verein. Die wichtigsten Lebensmittelpreise sind nun folgende, wobei beachtet werden muß, daß alle Pfunde englisch sind, also ungefähr 1/10 weniger als das deutsche Pfund betragen:

Wrot	8-10
Butter	43-50
Schmalz	18-20
Kaffee	35-60
Mehl	4 1/2-6
Weis	8-10
Rudeln	20
Bohnen	8 1/2-10
Erbsen	10
Linzen	15
Kartoffeln, neue	5
Kartoffeln, alte	5
Juder	6 1/2-8
Schweinefleisch	22-35
Rindfleisch	10-30
Kalbfleisch	15-40
Hammelfleisch	25-40
Speck, geräuchert	22-40
Schinken	35-45
Kochwurst	25-30
Schadwurst	45-60
Bratwurst	45-60
Schweizerkäse	50-55
Milch, pro Liter	10-13
Eier, das Duzend	20-45
Apfelfinen, das Duzend	20-45
Bananen, das Duzend	30-46

Die Preise für Kleidung betragen:
Herren-Kleidung.

Anzüge	25,00-40,00
Mäntel	20,00-35,00
Anzüge nach Maß	45,00-60,00
Mäntel nach Maß	45,00-60,00
Schuhe	4,00-7,00
Arbeitschuhe	4,00-7,00
Arbeitshemden	0,65-1,50
Arbeitshemden, Wolle	2,00-5,00
Unterhemden	0,50-1,50
Strümpfe, Wolle	0,25-1,00
Strümpfe, Baumwolle	0,15-1,00
Strümpfe, Seide	1,00-2,00
Arbeitssocken	0,98-2,00
Arbeitsblusen	1,00-1,50

Damen-Kleidung.

Wäscheleiber	0,75-2,00
Wollene Kleider	10,00-20,00
Mäntel	12,00-25,00
Schuhe	3,00-7,00
Seidene Kleider	15,00-30,00
Hüte	3,50-6,00
Unterwäsche	1,50-4,00
Strümpfe, Baumwolle	0,50-1,50
Strümpfe, Halbseide	0,50-1,50
Strümpfe, Seide	1,00-3,00

Hieraus kann sich auch der deutsche Arbeiter leicht einen Begriff bilden, wie die Lebenshaltung seines hiesigen Kollegen beschaffen ist.

Generalversammlungen.

Die Bezirksverwaltung Groh-Hamburg hielt am 28. Juli 1927 im Musiksaal des Gewerkschaftshauses ihre Generalversammlung.

Nach Eröffnung im Anschluss an den verstorbenen 76 Mitglieder gibt bekannt, daß eine am 26. Juli stattgefundene Synode der weiteren Bezirksverwaltung auf Antrag eine Erhebung bei den Mitgl. Anrufen Gefallenen und Erhebung der Mitgl. vorgenommen und eine einjährige Abrechnung an die Gewerkschaftsversammlung, Deutscher Verkehrsband, abgesandt hat. Die Bezirksverwaltung schließt die Eröffnung an.

Gaard gibt sodann im 2. Punkt Geschäftsbericht einige Erläuterungen, die die Arbeit der letzten Jahresverhältnisse in Frage kommen, werden. Besonders hervorgehoben wird der erfreuliche Aufschwung der „Kenita“, deren Mitgliederzahl von 464 am Schluß des 1. Quartals auf 2163, also um rund 1700 im zweiten Quartal gestiegen ist. In der Diskussion bemängelt Rath die Höhe der herausgabten Summe für Bürotentlastungen, die im Vergleich zu den Ausgaben für Agitation ungeheuerlich hoch sei.

Farber stellt einige Fragen bezüglich Entlastung und wegen eines Flugblattes der Genossenschaften. Gaard gibt Auskunft zu den gestellten Anfragen. Zwei Anträge Raths, die Bezug nehmen auf den in Nr. 29 der „Freien Gewerkschaft“ erschienenen Aufruf des Ortsausschusses betr. Bürgerstimmwahlen werden zur Abstimmung nicht zugelassen, da laut Beschluss Anträge zur Generalversammlung 8 Tage vor Staatsfeiern derselben zu Händen des Vorstandes eingereicht sein müssen.

Der im Auftrage der Kommissionierung von Zernikow gestellte Antrag auf Entlastung wird ohne Widerspruch angenommen. Zum 2. Punkt, Funktionsarrangement, gibt Gaard bekannt, daß der in verschiedenen Kommissionierungen zustande gekommene Entwurf am 26. Juni der erweiterten Bezirksverwaltung zur Behandlung vorgelegt hat und von dieser Zustimmung erhielt. Es hebt besonders die im neuen Reglement enthaltenen wesentlichen Änderungen hervor, a. a. auch das Recht zur Schaffung von Vertretervereinigungen für die Sektionen. Nachdem ein Geschäftsordnungsantrag, dem Entwurf ein bloc die Zustimmung zu geben, gegen etwa 10 Stimmen Annahme fand, erfolgte die Annahme des Reglements gleichfalls gegen die gleiche Stimmenzahl.

Zum Punkt 3, Bericht der Kommission in Sachen Walter, spricht als Berichterstatter der Kollege Demis. Derselbe führt aus, daß die Kommission in fünf Sitzungen mit den vorhandenen Unterlagen beschäftigt und Zeugen sowie Sachverständige gehört hat. In längeren Ausführungen wird der Vertretervereinigungen die Entwicklung der Vorgänge vorgeführt. Die Organisationsfreundschaft der Stauerergesellschaft Walter wird besonders charakterisiert durch die Nichtanerkennung anderer Arbeitsnachweiser. Die heftigste Frage war: Wer ist der Kollege Walter? Walter hat sich in den Sitzungen zu rechtfertigen gesucht; er gibt zu, Mitglied des Unteroffiziersklubs der Spag gewesen zu sein, aber die Tendenzen dieses Klubs seien ihm nicht bekannt gewesen. 1904 will Walter Mitglied des damaligen Seemannsverbandes gewesen sein. Dessen Richtung ihm aber nicht gepaßt habe. Die Nachprüfung dieser Angaben ist allerdings sehr schwer, da bei den Anrufen im Jahre 1919 die Mitgliederverzeichnis der Seecolone ein Opfer der Flammen wurden. In der Diskussion erklärt Bedmann nochmals, weshalb der Antrag auf eine Untersuchung von ihm gestellt sei.

Böck möchte ein anderes Bild entrollen. Demis müsse er in der Sache als besagen hinstellen. Es würden nur immer die schlechten Seiten angeführt, aber das Gute nicht hervorgehoben. Er müsse auf das entscheidende betonen, daß bei der G. m. b. H. Walter Ueberschichten gemacht wären. Nur in zwei Fällen sei die verlaunte Zeit nachgeholt. Wenn Walter dem Klub Amerika angehört habe, so sei das zu kritisieren, aber es sei sicherlich besser, wenn sich jemand zum Klassenkämpfer entwickle, als daß er der deutschen nationalen Partei beitrete. Bei der G. m. b. H. Walter könne von einem kapitalistischen Regime nicht gesprochen werden. Ein von den Beschäftigten gewählter Ausschuss habe das Recht zur weitestgehenden Kontrolle und Mitbestimmung. Es wäre zu wünschen, daß es in den übrigen Betrieben auch so wäre. Wenn in der „Freien Gewerkschaft“ Klänge, daß die beim Hafnarbeiterstreik geammelten 10000 M. für die G. m. b. H. verwandt seien, so müsse man sich darüber nur wundern. Die 10000 M. sind deponiert bei der V.A.S. als Fonds für den nächsten Hafnarbeiterstreik. Unwahr ist es auch, wenn behauptet wird, daß bei der G. m. b. H. Walter beschäftigte Kollegen gezwungen würden, der K.P.D. beizutreten.

Thorschmidt weist die von B. gemachten Vorwürfe auf das entscheidende zurück. Als Kommissionsmitglied könne er nur sagen, daß bei Behandlung der ganzen Angelegenheit eine Objektivität gewaltet habe, wie sie vollenender nicht sein konnte.

Tepeimann geht gleichfalls auf die von B. gemachten Ausführungen ein und entgegnet, daß sich die Gesamthafnarbeiterarbeit hierüber bei den von der Organisation getroffenen Vereinbarungen besser stände, ganz besonders auch im Falle der Arbeitsvermittlung, als wie bei den Praktiken der G. m. b. H. Walter. Im übrigen habe ja B. selbst mit für die Herbeiführung vernünftiger Zustände gekämpft. Die Auflösung der alten Genossenschaft ist deshalb erfolgt, weil die K.P.D. Wasserläute mit der Geschäftsführung nicht einverstanden war. Verschiedene Vorfälle bewiesen uns, wie sich die G. m. b. H. gegenüber der Gewerkschaft einstellte. Man beachtete nichts anderes, als mit der Organisation Schindluder zu spielen. Ein Geschäftsordnungsantrag auf Schluß der Debatte wird angenommen. Als Abschluß der Untersuchungskommission wird von dieser folgender Antrag gefaßt:

„Der Geschäftsleiter und Geschäftsführer oder deren Rechtsnachfolger der Stauerergesellschaft Walter, m. b. H. werden für die Dauer ihrer Tätigkeit in dem Betriebe

