

Deutscher Verkehrsband

Erscheint wöchentlich /
Bezugspreis: Vierteljährlich
3 Reichsmark / Die Einzel-
nummer —,30 Reichsmark

Zentralorgan für die Interessen
der in privaten und öffentlichen Betrieben des Handels-, Transport-
und Verkehrsgewerbes beschäftigten Lohn- und Gehaltsempfänger

Redaktion u. Exped. Berlin SO16
Michaelfischplatz 1. / Tel.: F 7,
Jannowitz 6191. Redaktionschluss
3 Tage vor Erscheinen des Blattes

Nummer 51

Berlin, den 17. Dezember 1927

5. Jahrgang

Wenn dem Esel zu wohl ist

geht er aufs Eis. So haben wir uns die deutschen Festschöpfer und Blutsauger immer vorgestellt. Als den Kapitalisten mit dem Beginn des neuen Jahrhunderts der Goldstrom immer dicker in den Saß floß, fingen sie an, sich mit der Möglichkeit eines Weltkrieges vertraut zu machen, und als sie genug mit der Möglichkeit des Massenmordes freventlich gespielt hatten, wurde ihrem perversen Intellekt die Möglichkeit zur Notwendigkeit. Was konnten sie schließlich verlieren:

Leben oder Gesundheit stehen vor allem die schon damals begehrtlichen Arbeiter,

und ob der Krieg gewonnen oder nicht gewonnen wurde: die Unternehmer gewannen an Sieg und Niederlage. Einen Strich durch diese schmutzkapitalistische Rechnung machte dann allerdings der nicht erwartete völlige Zusammenbruch Deutschlands. Anfangs bewahrten die Großkapitalisten ihre gewohnte innere Haltung. Die immer schärfer werdende Geldentwertung vernichtete zuerst die Kleinen. Aber wie es schon so ist in unserer unheiligen Weltordnung: die Dinge haben ihre eigene Logik.

Die Zahl der Leute, die an der Inflation geknallt wurden, wurde ungesund klein.

Immer größere Kreise zog der unbarmherzige Strudel. Wie der Shakespearesche Held, der einen Bolzen abschloß in der Richtung des verlorengegangenen, um ihn zu finden, brüchten die Großkapitalisten den Wert der deutschen Mark immer tiefer, um an der neuen Entwertung zu gewinnen, was sie an der vorhergehenden verloren hatten. Die deutsche Mark wurde durch den Druck der Sinneseigenen in den Sumpf der Gewinnrechnung gedrückt und zog schließlich Meister und Gefellen mit sich. So hatten es sich die Hebermütigen vor 1914 nicht gedacht. Die Rentenmark und damit die Stabilisierung kam, und

die Kriegs-, Revolutions- und Inflationsgewinner präsentierten sich der erkannten Welt als die eigentlichen Kriegsoffer.

Sie waren in der Tat Opfer, aber nur Opfer ihrer ungesunden, mangelhaften Wirtschaftspolitik. Doch diese Burden sind zäh. Sie wiederholten nochmals den Shakespeareschen Helden und ließen etliche Millionen in die Wahlfallen der bürgerlichen, arbeiterfeindlichen Parteien stürzen. Diesmal war der Erfolg mit ihnen. Sie bekamen eine ihnen gefügige Gesetzfabrik und eine nicht minder gefügige Exekutive, die man schönfärbend Regierung nennt. Sozialpolitischer Arbeiterschutz wurde beseitigt oder eingeschränkt, Besitzsteuern fast vollständig abgeschafft, Zölle erhöht, die Unternehmen subventioniert, kurz: den Unternehmern wurde auf Kosten der Allgemeinheit die Sorge um die Betriebe abgenommen, nur den Profit brauchten sie noch einzustreichen.

Man erholte sich so peu à peu von dem Enderfolg der wilhelminisch-plutokratischen Feudalherrschaft, und die Thyssen, Klöcker und Böger wären wahrscheinlich resillos glücklich geworden, sie hätten das Problem des tausendjährigen Reichs gelöst (beschreiben wie sie sind: Sie hätten es für sich gelöst), wenn nicht dem unausrottbaren Gesetz der Dialektik gemäß mit ihnen auch ihr Widerspiel, das Proletariat, erstärkte. Nachdem die Unternehmer so allgalt über die Fährnisse der Inflation hinweggekommen waren, verlangten die Arbeiter Zurückverpflichtung der geopfertten Rechte. Sie

hatten das Opfer nicht gebracht, um die Kapitalisten zu retten, sondern um das zerbrochene Deutschland zu leimen. Das war gelungen, und jetzt wollten sie nicht mehr gezählt werden nach Stunden und Ueberstunden, jetzt wollten sie wieder als Menschen gelten. Ist es nicht wundervoll, daß die Arbeiter zwar auch mehr Lohn forderten, daß sich ihr Sturm aber vor allem gegen die unmenntlich lange Arbeitszeit richtete?

Gelehrte und rosenrote Philister seuzen über den verlorengegangenen Idealismus

und ihre vollblütigeren Vertreter donnern gegen den Materialismus der Arbeiter. Ist denn nicht die Forderung der Arbeiter nach mehr Freiheit, mehr Ruhe zur Erholung und Fortbildung das sprechende Zeugnis für die Fortdauer der „deutschen“ Ideale? Ein Tier läßt sich vielleicht willenlos 12 oder 16 Stunden schinden, der deutsche Arbeiter will sich aus diesem materiellen Dunstkreis erheben und alle, die ihm das Recht dazu absprechen, wollen den Arbeiter, den deutschen Menschen im deutschen Arbeiter zum stumpfen Vieh erniedrigen. Die freien Gewerkschaften führten nach Ueberwindung des Furchtbaren sofort den

Kampf um die Wiedergewinnung des Achtstundentages.

Wir kennen den Erfolg, der keinen von uns befriedigt. Aber soweit der Erfolg hinter unseren unzerfärbaren Ansprüchen zurückbleibt, den Unternehmern geht er noch zu weit. Um die Arbeiter, die furchtbar ausgebeuteten Hültenarbeiter, in stumpfer, geist- und lebenskrafttötender Sklaverei festzuhalten, drohen jetzt die bedenkenlosesten der gewissenlosen Ausbeuter mit der Aussperrung von etwa 300 000 Arbeitern.

Es handelt sich um den Bruch eines Gesetzes.

Und der Reichsarbeitsminister fängt an, mit den Feinden des Gesetzes zu verhandeln? Wenn morgen die Schwerfuhrewerke oder die Hafnarbeiter Hamburgs oder die Rheinischpfer oder die Berliner Verkehrsarbeiter gegen einen allgemeinverbindlichen Schiedspruch streikten — würde der Reichsarbeitsminister dann auch Verhandlungen pflegen? Es kann keine andere Entscheidung fallen, als daß die aussperrungslüsterne Profitraffer zur Einführung der achtstündigen Arbeitszeit gezwungen werden. Ueber die Anmeldung der Absicht, am 1. Januar die Betriebe zu schließen, muß verhandelt werden. Es gibt aber keinen stichhaltigen Grund, die Genehmigung zu erteilen. Sollten die Unternehmer, in der Sicherheit der aus dem Ausland kommenden Entschädigungen, die Betriebe trotzdem schließen, dann stellen sie sich außerhalb des Gesetzes.

Dann hat der Staat die Pflicht, die Betriebe auf Kosten der nominellen Besitzer fortzuführen.

Drahtlicher könnte der Widerspruch des privaten Eigentums an Produktionsmitteln kaum bewiesen werden als durch den schändlichen Anschlag der Eisen- und Stahlgewaltigen auf die Wirtschaft und seine Durchkreuzung durch die öffentliche Hand. Da hat der Herr Schaack, der eine Zeilang den Demokraten mimte, weil kein Gegenkandidat für den Präsidentensitz in der Reichsbank ein Deutschnationaler war, sich das Mundwerk fustelig geredet, Blutblasen an die Finger geschrieben über die Schäden der Staats- und Gemeindebetriebe, da hat er die amerikanischen Geldgeber vor der öffentlichen Hand in Deutschland gewarnt und heute demonstrieren die

privaten Kapitalgewaltigen, daß sie es sind, die die deutsche Wirtschaft vernichten und sie kreditunfähig machen. Jedenfalls haben sie die Absicht, und

es liegt an der Regierung, sich zu erklären, ob ihr die Interessen einer Handvoll Profitraffer oder die Interessen der Wirtschaft, die Interessen der Allgemeinheit, d. h. Deutschlands, höher stehen.

Vielsach wird angenommen, daß der von den Unternehmern angebotene Schlag gegen die Arbeiter und die Wirtschaft nur ein Bluff ist, um die Durchführung der Verordnung durch den Minister zu verhindern. Aber es kommt nicht darauf an, ob es den Ausbeutern ernst ist mit der Stilllegung oder ob sie blüffen wollen. Jedenfalls hat der Demobilisationskommissar eingzugreifen. Er hat, da es keinen vernünftigen Menschen gibt, der die schwerindustriellen „Gründe“ gelten läßt, nach § 4 der Stilllegungsverordnung

die Betriebe „zugunsten des Landesfiskus zu enteignen“

oder „auf eine andere Person zu übertragen“. Es ist wünschenswert, daß ohne Rücksicht auf das „geheiligte“ (kapitalistische) Eigentum diese Konsequenz sofort gezogen wird. Vielleicht widerfährt den Eisenindustriellen dann das Schicksal des Esels, der aufs Eis ging, als er sich zu wohl fühlte, und dabei ein Bein brach. Hals- und Genickbruch wünschen wir den von Poensgen geführten Ausbeutern, denn ihnen geht es schon so wie der zu gut. In dem Augenblick, wo die Unternehmer aus „Not“ den Klassenhaß prächtig schüren, macht Krupp bekannt, daß sein Ueberfluß, der „Reingewinn“ (d. i. der Gewinn, der sich beim besten Willen nicht verstecken läßt), 13 Millionen beträgt. Den wirklichen Gewinn beziffert das „Berl. Tagebl.“ auf 30 Millionen Mark. Daneben liegt das Bankguthaben in den letzten beiden Jahren von 5 auf 14 und von 14 auf 42 Millionen Mark.

So hat sich die Nationalisierung für die Unternehmer ausgewirkt, für die Arbeiter brachte sie Steigerung der Leistungen, Hunger und Arbeitslosigkeit.

Die auch von den Unternehmern zugegebene Leistungssteigerung rechtfertigt, von allem anderen abgesehen, die Verordnung und ihre Durchführung. Daß sie durchgeführt wird, dafür sorgen die Arbeiter, die abwehrbereit gegen die Sabotage der Unternehmer stehen, und kampfbereit, wenn die Lügen der Poensgenkumpane der Reichsminister zum Rückzug veranlassen sollten. Das eine steht unwiderrufflich auf jeden Fall fest: Der Mißbrauch, den ein Duzend übermütiger Geldsäcke mit seiner wirtschaftlichen Macht treibt, deckt die furchtbaren Schäden des Privateigentums an Grund und Boden und Produktionsmittel so klar auf, daß nur ein Geldsack, aber kein vernünftiger Mensch dies Eigentum heilig nennen kann. Niemals vorher wurde es so deutlich, daß

die Ueberführung der Produktionsmittel in das Eigentum der Allgemeinheit eine zwingende Notwendigkeit

ist, soll nicht die Gemeinschaft eines Tages das Opfer einer kapitalistischen Lausüberei werden. Der Sozialismus hat durch den Poensgenbrief zehntausende Anhänger gewonnen. Herr Poensgen mag sich kröhnen, es war schon immer so:

Wenn es dem Esel zu wohl ist, geht er aufs Eis und bricht sich das Genick.

Hoffentlich . . .

Eine neue Aufgabe unserer Organisation.

Unter dieser Überschrift schreibt uns der Kollege W. Tröger, Braunschweig, folgendes:

Die Arbeiterorganisationen haben es sich zur Aufgabe gemacht, Verbesserungen hinsichtlich der Lebenslage der arbeitenden Klasse zu erzielen. Zur Erreichung dieses Zieles haben die einzelnen Berufsorganisationen besondere Aufgaben zu erfüllen, die sich auf Grund der Berufsausübung ihrer Mitglieder ergeben. Neben diesen besonderen Aufgaben haben wir als Organisation der Verkehrsarbeiter noch eine besondere Aufgabe zu erfüllen, die uns in diesem Punkte vor den übrigen Organisationen hervorhebt. Diese besondere Aufgabe besteht in der zu verrichtenden Massenaufklärung zur Schöpfung der Verkehrsarbeit. Diese Aufklärungsarbeit zu verrichten, sind wir schon unseren Kollegen schuldig.

Dadurch, daß der Platz der Berufsausübung unserer Kollegen Straßenbahnen, Kraftfahrer, Fuhrwerkslenker usw. nicht ein abgeschlossener Arbeitsraum, sondern die Straße, die Fahrbahn ist, auf deren Mitnutzung die Gesamtbevölkerung Anspruch hat, ergibt sich schon der große Unterschied in der Berufsausübung zwischen einem Kraftfahrer oder Fabrikarbeiter und den oben bezeichneten Berufsgruppen. Der damit verbundene Gefahrenkomplex, der sich für unsere Kollegen insoweit ergibt, zeigt sich am besten in den vielen Strafmandaten, die sie zu bezahlen haben, was eine Minderung ihres Lohnneintommens bedeutet. Von der Organisation eine Gesamtkollektive nur von einem Vierteljahr durchgeführt, würde ein Material zu Tage fördern, das die hier aufgestellte Behauptung um so beweiskräftiger machen würde.

Eine von uns durchgeführte Zählung, bei der 128 Kollegen obenbezeichneter Berufsgruppen berichtet haben, ergab folgendes Resultat:

In der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober 1927 haben die Kollegen den Betrag von 1824 M. an Strafe bezahlt deshalb, weil sie sich geringfügige Übertretungen der Verkehrsbestimmungen haben zu Schulden kommen lassen. Aber auch noch anderes Zahlenmaterial steht zur Verfügung.

Die dem ADGB angegeschlossenen Organisationen haben im Jahre 1926 insgesamt 554 443 M. an Reichsdruckkosten gewährt. Das sind bei einer Mitgliederzahl von 4 023 000 für das Mitglied 13 Pf. Der Deutsche Verkehrsband hat im letzten Jahre allein die Summe von 121 488 M. aufbringen müssen. Das bringt bei einer Mitgliederzahl von 313 069 auf das Mitglied 39 Pf. Dieser Betrag, der den Durchschnittsbetrag des ADGB um ein Vielfaches übersteigt, ist ein Spiegelbild der Gefahrenmomente, die mit der Berufsausübung unserer Kollegen zusammenhängen. Dazu kommt, daß bei der weiteren technischen Entwicklung der Verkehrsmittel mehr eine aufsteigende Linie anstatt eine sich abwärts bewegende zu beobachten sein dürfte. Mit der weiteren technischen Entwicklung der Verkehrsmittel und ihrer Inbetriebstellung in die Wirtschaft steigern sich auch die Gefahren für unsere Kollegen.

Ohne Legitimation.

VI.

Am Spätnachmittag wurde ich wieder vorgeführt, und mir wurde gesagt, ich möge den beiden Beamten in Zivil folgen. Wir gingen auf den Bahnhof und fuhren ab. Auf der Station einer kleinen Stadt stiegen wir aus und gingen in die Polizeiwache der Stadt. Dort sah ich auf der Bank und wurde von allen Cops, die von Abholung kamen, betrachtet wie ein Tier im Zoologischen Garten. Und zu sprach man auch mit mir. Als es gegen zehn Uhr war, sagten zwei Männer zu mir: „Es ist jetzt Zeit. Wir wollen gehen.“

Wir gingen über selber und gingen auf Wiesenpfaden. Endlich blieben die beiden stehen und einer sprach mit verhallender Stimme: „Gehen Sie dort in jener Richtung, die ich Ihnen zeige, immer gerade aus. Sie werden niemand treffen. Wenn Sie aber jemand sehen sollten, so gehen Sie ihm aus dem Wege oder legen Sie sich hin, bis er vorüber ist. Wenn Sie eine Zeit gegangen sind, dann kommen Sie zu einer Bahnhöhle. Folgen Sie der Bahnhöhle, bis Sie zu der Station kommen. Halten Sie sich dort in der Nähe aus bis gegen Morgen. Sobald Sie sehen, daß ein Zug zur Abfahrt fertig gemacht wird, gehen Sie zum Schalter und sagen: „Un troisième à Anvers“. Können Sie das behalten?“

„Ja, das kann ich. Es ist sehr leicht.“

„Aber reden Sie sonst kein Wort weiter. Sie bekommen dann Ihre Fahrkarte und fahren nach Antwerpen. Dort kriegen Sie leicht wieder ein Schiff, wo man immer Seesuppe braucht. Hier haben Sie etwas zum Beissen und auch noch etwas zum Rauchen. Kaufen Sie nichts, bevor Sie in Antwerpen sind. Hier sind dreißig belgische Franken.“

Er händigte mir ein Paket Butterbrote ein, einen Papierbeutel mit Zigaretten und eine Schachtel Streichhölzer, damit ich niemand um Feuer anstellen brauchte.

„Kommen Sie nie wieder zurück nach Holland. Sie bekommen sechs Monate Gefängnis und Internierungslager. Sie sind also hiermit ausdrücklich verwarnt, vor einem Zeugen. Good-bye und viel Glück!“

Da stand ich in der Nacht auf offenem Felde. Viel Glück!

Eine Strecke ging ich nun in jener Richtung, bis ich überzeugt war, daß die beiden mich nicht mehr sehen konnten, oder daß sie nun fort waren. Dann blieb ich stehen und begann zu überlegen.

Nach Belgien? Da gab es lebenslängliche Gefängnis. Zurück nach Holland? Da gab es nur sechs Monate Gefängnis. Das war schon billiger. Dann kam noch das Internierungslager für Psychosen. Hätte ich doch nur gefragt, wie lange das Internierungslager dauert. Wahrscheinlich war das lebenslänglich. Denn aus welchem Grunde sollte es Holland billiger machen als Belgien?

Nachfolgende Zahlen dürften uns hierfür ein Beispiel sein:

Am 1. Juli 1926 waren in Deutschland 571 893 Kraftfahrzeuge im Betriebe. Am 1. Juli 1927 waren es 723 915. Das ist eine Vermehrung im Jahre von über 25 Prozent. Im Durchschnitt entfällt in Deutschland auf 87 Einwohner ein Kraftfahrzeug. Dieser Durchschnittszahl wird wiederum von sehr vielen Städten überbritten, so in Stuttgart, wo auf 42 Einwohner ein Kraftfahrzeug kommt, München mit 44 Einwohnern, Köln mit 46 Einwohnern, Frankfurt a. M. mit 50 Einwohnern, Dresden mit 52 Einwohnern und Braunschweig mit 54 Einwohnern. Berücksichtigt man dann noch die Straßenverhältnisse in diesen Städten, dann wird die Gefahr der Berufsausübung zum großen Teil noch sehr erhöht.

Wie sieht nun die Gesamtbevölkerung dieser Entwicklung des modernen Verkehrsweidens gegenüber? Dadurch, daß sich die technische Entwicklung besonders der Kraftfahrzeuge im Laufe der Jahre vollzogen hat, konnte sich die Bevölkerung in der Nachkriegszeit nur schwer an das Neue gewöhnen. Dazu kommt, daß der Grundgedanke, die Fahrbahn dem Verkehr und der Beschäftigung dem Publikum, von den Behörden viel zu wenig beachtet wurde. In den letzten Jahren ist nun eine intensiverer Aufklärungsarbeit von verschiedenen Stellen eingeleitet worden mit teilweise sehr gutem Erfolg. All diese Aufklärungsarbeit, die hier zu verrichten ist — die Deutsche Verkehrswehr hat sie sich auch zum Ziele gemacht —, in richtige Bahnen zu lenken und zu betreiben, sollte sich jetzt eine Zentralstelle. Man erreicht wohl etwas, wenn man in den einzelnen Orten in den zur Verfügung stehenden Zeitungen kleine Aufklärungsartikel veröffentlichen, aber der eigentliche Zweck ist damit bei weitem noch nicht erreicht. Der Deutsche, gleich welcher Bevölkerungsdichte er angehört, sieht ein Bild viel lieber an und läßt es auf sich ganz anders wirken als mitunter das geschriebene Wort. Würden solche Bilder durch unsere Zentrale hergestellert werden und in unserem Organ veröffentlicht, ferner den Ortsverwaltungen, an deren Sitz sich Arbeiterzeitschriften befinden, Material beigegeben, dann würden große Teile der Bevölkerung aufgeklärt und mit den Gefahren des modernen Verkehrsweidens vertraut gemacht werden können. Diese Bilderserien, die jeweils einen bestimmten Inhalt haben, müßten in nicht allzulangen Zeiträumen erscheinen. Der Erfolg bliebe auch nicht aus. Die Bevölkerung, immer wieder aufmerksam gemacht, würde sich dem modernen Verkehrsweidens gegenüber immer mehr forschrittsfähig einstellen. Diese Kulturtaufgabe, die wir im Interesse unserer Kollegen und der Gesamtbevölkerung leisten, würde von allen Teilen freudig anerkannt.

Möchten deshalb diese Zeilen mit dazu beitragen, daß von der Organisation die Wichtigkeit dieser neuen Aufgabe richtig anerkannt und bewertet wird. Es soll erreicht werden: Minderung der Berufsgefahren bei der Berufsausübung im Interesse unserer Kollegen zum Vorteil für sie und die Gesamtbevölkerung.

Ann. d. Red. Wir werden in der nächsten Nummer auf diese Einwendung zurückkommen.

Die große Wirtschaftsdebatte

im Reichstag ist wie das berühmte Hornberger Schießen verlaufen. Die bürgerlichen Arbeiterfeinde redeten, was ihre Schreiberhefen seit Wochen und Monaten schwanz auf weiß von sich gegeben haben. Der Währungsantrag kam mit 37 Stimmen mehr für die Regierung zu Fall, obwohl der Reichswirtschaftsminister, der noch die beste Figur machte, die meisten Bekhwerden der Opposition bestätigen mußte. Die bürgerlichen Zeitungen brachten die „wichtigen“ Reden ihrer „Wirtschaftsführer“ in großer Aufmachung. Nur hingebende Arbeit (also der Arbeiter) und eiserne Sparsamkeit (der Arbeiter natürlich) könnten uns über die schwere Zeit hinwegbringen. Es war gewiß nicht die Absicht der bürgerlichen Redakteure, sondern nur ein guter Zufall, daß in der gleichen Sektionsnummer eines Blattes von eiserner Sparsamkeit gleich drei Projekte von Reichsrehnmalen erörtert wurden, daß wir in einer anderen Zeitung begeistert Schilderungen über den Toilettenwahn sinn richtig und amüsanter Frauen aus dem Schwanz der Kapitalisten fanden; daß illustrierte Beilagen die Verschwendungslust durch „praktische Aufnahmen“ wirklich illustrierten. Die Millionenverschwendung der Herren aus dem Braunkohlen Syndikat wurde nur in zwei oder drei unabhängigen bürgerlichen Zeitungen erwähnt, die Fimlkorruption des Reichswehrministeriums wird von den meisten bürgerlichen Zeitungen gerechtfertigt, die Staaalproseffe über Verspionage, die Millionen frist, werden totgeschwiegen.

Es ist ja viel leichter, die Schuld an unserem Elend auf die Arbeiter abzuwälzen. Ein Virtuose in diesem Fach ist der berühmte Herr Gothein, mit dem wir uns schon häufiger beschäftigt haben. Die Schwäche des liberalen Kreuzes hat sich allmählich auf das Gehirn ausgebreitet, und nur deshalb kommt er zu der in gewissen arbeitereindlichen Kreisen gern gehörten Auffassung, daß „das Kernproblem unserer Finanzwirtschaft“ die „hohen Löhne“ sind, die hohe Preise „bedingen“. Wir spüren kein Verlangen, diesem Herrn mehr Raum unserer Zeitung zu widmen, als unbedingt notwendig ist. Deshalb kurz: Herr Gothein ist Falschspieler wie jeder andere Unternehmer, der die Lohnsteigerung durch den Vergleich der Stundenlöhne von 1913 und 1927 ermittelt. Aus dieser Lohnsteigerung rechtfertigt er aus seinen manchfertigen Gefühlen heraus die Preissteigerung und unterschlägt, daß die Arbeitsleistung viel stärker gestiegen ist als der Lohn. Es genügt, den Schluß seines über mehr denn drei Seiten der „Deutschen Wirtschafts-Zeitung“ gehenden Wandwurms zu zitieren:

wiltender und sagten, das sei eben gerade ein Beweis, daß ich von Belgien komme, denn in Holland habe man keine Franken. Nun gar noch zu sagen, daß mir holländische Beamte dieses Geld gegeben hätten und mich mitten in der Nacht auf ungeseglichen Wege abgehoben hätten, das zwänge sie, mich zu arretieren und mich unter Anklage der Beamtenbeschimpfung zu stellen. Sie wollten aber noch einmal Gnade mit mir haben, weil ich offenbar ein armer Schluider sei, der nicht die Absicht habe, zu schmuggeln, und würden mich auf den richtigen Weg führen, auf dem ich wieder zurück nach Antwerpen kommen könne.

So gut waren diese Leute zu mir.

Jetzt mußte ich doch nach Belgien gehen, da half nichts. Wenn nur das Lebenslänglich nicht wäre.

Eine Stunde wanderte ich nun in der Richtung nach Belgien.

Ich wurde müde und stolperte vor mich hin. Am liebsten hätte ich mich hier hingelegt und geschlafen. Ich hielt es aber doch für besser, weiterzugehen, um aus dem gefährlichen Bereich, wo geschossen werden darf, auf den, der nicht schießen darf, herauszukommen.

Da plötzlich packt mich etwas am Bein. Ich denke, es ist ein Hund. Als ich aber zusehe, ist es eine Hand. Und da flammt aus schon eine Taschenlampe auf. Dieses Ding ist auch eine Erfindung des Satans, man sieht sie immer erst, wenn sie einem dicht vor Augen ist.

Zwei Mann stehen jetzt auf. Sie haben da in der Wiese gelegen, und ich bin ihnen so schön richtig mitten in die Arme gelaufen.

„Wo wollen Sie denn hin?“

„Nach Antwerpen.“

Sie sprechen holländisch oder mehr flämisch.

„Nach Antwerpen wollen Sie? Jetzt zur Nachtzeit? Warum gehen Sie denn nicht auf der ordentlichen Straße, wie es anständigen Menschen gebührt?“

Ich erzähle ihnen nun, daß ich nicht aus freiem Willen käme, und sage ihnen, wie es zugegangen sei, daß ich mich hier herumzubringen habe.

„Solchen Schwindel können Sie anderen erzählen. Nicht uns. So etwas tun Beamte nicht. Sie haben da in Holland etwas ausgefreissen und wollen nun hier rüber. Aber das gibt es nicht. Wollen wir erst einmal die Taschen durchsuchen, um zu erfahren, warum Sie hier mitten in der Nacht über die Wiesen gehen und immer auf der Grenze?“

Sie fanden in meinen Taschen und zwischen den Nähten meiner Sachen nichts, was sie suchten. Ich wollte gern wissen, was die Leute eigentlich immer suchen, und warum sie einem immer die Taschen durchwühlen müssen. Eine üble Angewohnheit dieser Leute.

„Wir wissen schon, was wir suchen. Da brauchen Sie sich gar keine Sorge zu machen.“

Mit der Steigerung des Lohn- und Preisniveaus wachsen zwangsläufig die Ausgaben aller öffentlichen Verwaltungen in Reich, Ländern und Gemeinden und damit die Steuer- und Gebührenlasten, wodurch wiederum das Preisniveau erhöht wird. Und den Reichsarbeitsminister hätte daher Sir Parker Gilbert seine Mahnung richten müssen, der Finanzminister zieht eigentlich nur die Konsequenzen aus dessen Lohnpolitik. Gerade weil wir für die unabwiesbare Revision des Dawesabkommens vor der Welt als ehrliche Erfüller dastehen wollen, müssen wir unser Preis- und Lohnniveau senken.

Der festgenagelte Ring auf dem Tisch der fünfköpfigen Profetariatsfamilie: das ist das Sinnbild der bürgerlichen Wirtschaftspolitik.

Willst du nicht mithelfen, du Unorganisierte, dies Sinnbild zu zerkleinern?

Sozialpolitische Rundschau.

Das alte Jahr geht seinem Ende entgegen. Wie unzählige seiner Vorgänger war sein Beginn von den Hoffnungen und Wünschen von Millionen begleitet, die sich leider nicht erfüllten. So wird es auch in der Folge gehen. Das Rad der Zeit rollt unerbittlich darüber hin, was jedoch nicht verhindern wird, daß immer wieder neue Hoffnungen und Wünsche auftauchen, solange es Menschen gibt. In mancher Beziehung war das Jahr 1927 besser als seine unmittelbaren Vorgänger. Als es begann, herrschte noch eine schwere Wirtschaftskrise. Nur leichte Besserungszeichen machten sich bemerkbar, von denen sich Schläge auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung noch nicht mit Bestimmtheit ableiten ließen. Die Wendung in der Konjunktur war aber da. Die hohen Arbeitslosenziffern gingen von Monat zu Monat zurück, um erst gegen den Jahresabschluss wieder anzusteigen. Nach hat dieser Umschwung nichts Bedrohliches, tritt doch regelmäßig mit dem Scheitern des Sommers und dem Beginn der kalten Jahreszeit eine solche Verschlechterung des Arbeitsmarktes ein, die in dem Abflauen der Bautätigkeit, der schwächeren Beschäftigung in den Saisongewerben und der Landwirtschaft ihre Ursache hat. Für die davon betroffenen Arbeiter liegt die Sache freilich anders! In die Reihen der Arbeitslosen gehören zu werden, heißt für sie Not und Entbehrung, denn der Arbeiter bezahlte Lohn reicht in den wenigsten Fällen dazu aus, besondere Ersparnisse zu machen, die über die Dauer der Arbeitslosigkeit hinweghelfen. Es ist der Fluch des kapitalistischen Wirtschaftssystems, die Arbeiter aus der Unsicherheit ihrer Existenz nicht herauskommen zu lassen, ihnen stets das Schreckbild des Hungers und des Elends vor Augen zu halten.

Das zur Küste gehende Jahr war reich an wirtschaftlichen Kämpfen. Die trotz aller Rationalisierung der Betriebe steigende Forderung zwang die Arbeiter, in der Aufstellung von Lohnforderungen einen Ausgleich für die Aufrechterhaltung ihrer Lebenshaltung zu suchen.

Nun bin ich auch nicht klüger. Aber finden tun sie nichts. Ich bin überzeugt, daß es bis an das Weltende eine Hälfte Menschen geben wird, die immer die Taschen durchsuchen muß, und eine andere Hälfte, die sich das Durchsuchen der Taschen gefallen lassen muß. Vieleicht geht der ganze Streit der Menschheit nur darum, wer das Recht hat, die Taschen zu durchsuchen, und wer die Pflicht hat, sich das gefallen zu lassen und noch dafür zu bezahlen.

Nachdem das Amtsgeheiß vorüber ist, sagt der eine zu mir: „So, da drüben ist die Richtung nach Rotterdam, da gehen Sie jetzt immer drauf los und lassen Sie sich ja nicht wiedersehen. Und wenn Sie wieder einmal Grenzpolizei treffen, dann halten Sie sie nicht für so dumm, wie Sie uns gehalten haben. Habt ihr denn da drüben in eurem blödsinnigen Amerika nichts mehr zu essen, daß ihr alle hier rüber kommen müßt, um uns das bishigen Essen, das wir für unsere Leute brauchen, auch noch wegzufressen?“

„Ich bin doch aber gar nicht freiwillig hier“, widerspreche ich, und ich weiß am besten, wie recht ich habe. „Werkwürdig, das sagt jeder von euch, den wir hier aufstellen.“

Das ist ja ganz etwas Neues. Da bin ich vielleicht noch nicht einmal der einzige, der sich hier auf einem fremden Gebiet herumtreiben muß.

„Nun ziehen Sie ab und machen Sie keine überflüssigen Umwege mehr. Es wird bald hell, und dann werden wir Sie gut beobachten. Rotterdam ist ein guter Platz. Da sind viele Schiffe, die immer jemand brauchen.“ Wie oft mir das nun schon erzählt worden ist. Es müßte eigentlich durch das häufige Erzählen nun schon eine wissenschaftliche Wahrheit geworden sein.

Mit den dreißig Franken konnte ich hier in dem kleinen Städtchen nichts anfangen, das wäre sicher gleich aufgefallen.

Aber da kam ein Milchwagen, und der nahm mich eine Strecke mit. Und dann kam ein Lastauto, und das nahm mich eine Strecke mit. Da kam ein Bauer, der Schweine zu einer Stadt brachte. So kam ich Meile um Meile näher nach Rotterdam. Sobald die Menschen nicht zur Polizei gehören, und sobald sie nicht zur Polizei gerechnet werden wollen, fangen sie an, sehr liebe Geschenke zu werden, die ganz vernünftig denken und ganz normal fühlen können. Ich erzählte den Menschen ganz frei, wie es mir ergangen sei, und daß ich keine Bapierre hätte. Und sie waren alle so nett, gaben mir zu essen, gaben mir einen warmen, trocknen Winkel, um zu schlafen, und gaben mir gute Ratschläge, wie ich der Polizei am besten aus dem Wege gehen könnte.

Es ist recht sonderbar. Keiner liebt die Polizei. Und man ruft bei einem Einbruch die Polizei aus nur darum, weil einem nicht erlaubt ist, dem Einbrecher das Leder selbst zu verschlucken und ihm den Raub wieder abzunehmen.

Die Welt spricht von Weihnachten. Erzählt von der Vorfreude. Von dem, was gekauft werden muß, was geschenkt werden soll. Wer erzählt sich das? Der Arbeitslose? Der weiß noch nicht einmal, ob er zu Weihnachten ein Stückchen Butter für sein Brot hat! Soll der sich auf Weihnachten freuen? Der nichts zu kaufen und zu schenken hat! Nichts erwarten kann, noch nicht einmal 10 Zigarren, oder ein Paar Strümpfe für die Frau! Keine Spielsachen für Kinder! Auf was soll sich da die Arbeitermutter, der Vater freuen, wenn sie noch nicht einmal dem Kinde eine kleine, ganz kleine Freude machen können?

Was nützt den Arbeitslosen Weihnachtsfreude? Vorfreude? Wo er nicht kaufen kann, nichts schenken kann! Der Arbeitslose will nichts wissen von frommen Predigten, selbst wenn sie noch so gut gemeint sind, nichts von der Mär des Christkindleins, er freut sich mehr über ein Paar warme Socken, als über fromme Reden.

Der Arbeitslosen Weihnachten wird wie jedes Jahr, auch diesmal freudlos, bitter und kalt vorübergehen, ohne die Wärme brüderlicher und schweherlicher Liebe! Es ist die bitterste Zeit, nicht die schönste, wie trügerisch gesagt wird! Was es zutreffen für alle diejenigen, die am wärmenden Dien sitzen, umgeben von Kindern und Geschwistern und Eltern unter dem brennenden Baum. Für die aber, die keinen Tannenduft und Nadelglanz und Geschenke kennen, ist die Weihnachtszeit die bitterste, weil sie die Armut am kräftigsten zeigt! Besonders die Not und das Elend des Erwerbslosen!

Er kennt deshalb keine Weihnachtsfreude! Sie ist ihm fremd! Sie ist ihm fremd, wenn du in Arbeit stehender Kollege fremd an der Not der erwerbslosen Krüder vorübergehst. Du wirst es nicht — denn als organisiert Profetariats dazist du es nicht. Wo die Organisation für unsere erwerbslosen Mitglieder sammelt, wirst du dein Scherflein geben.

Ihre Bemühungen waren nicht vergeblich. Die mit der Besserung der Wirtschaftslage eintretende Stärkung der Gewerkschaften setzte diese in den Stand, einen wesentlichen Teil der aufgestellten Forderungen durchzusetzen. Zum Teil wurden diese Kämpfe durch das Verhalten des Unternehmertums geradezu provoziert. Eine solche Provokation war z. B. die Auspierung der Tabakarbeiter, desgleichen die Ablehnung der Forderungen der Braunkohlenarbeiter. In beiden Fällen gelang es dem Eingreifen des Reichsarbeitsministeriums, schwere wirtschaftliche Erschütterungen zu vermeiden. Zurzeit drohen weitere umfangreiche Kämpfe in der Metallindustrie und im Verkehrsgewerbe, insbesondere bei der Reichsbahn, deren Leitung sich die Klüften des kapitalistischen Unternehmertums zu machen sucht. Die Unternehmer fühlen sich stark und sammeln ihre Kräfte zu einem Hauptstoß, der die Gewerkschaften auf geraume Zeit lähmender soll. Darauf deutet eine Veräufertigung des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustriellen hin, die eine Stilllegung der westlichen Großeisenindustrie für den 1. Januar 1928 ankündigt, weil die Gewerkschaften die Durchführung der Verordnung vom 16. Juli 1927 über die Arbeitszeit in der Schwerindustrie fordern. Es handelt sich hierbei ebenfalls um eine Aussperrung in weitestem Umfange, die von langer Hand vorbereitet wurde und zu der das Unternehmertum schon seit Monaten rüstet. Wenn es jedoch glaubt, die Gewerkschaften dadurch einzuschüchtern, so dürfte sich diese Rechnung als falsch herausstellen. So wenig die Gewerkschaften den wirtschaftlichen Kampf scheuen, so wenig lassen sie sich auch durch die Drohungen der Unternehmer dazu bewegen, auf die Wahrnehmung der sozialen und wirtschaftlichen Interessen der Arbeiter zu verzichten.

Während sich das deutsche Unternehmertum hartnäckig gegen die Anerkennung des Achtstundentags sträubt, gewinnt er in andern Ländern sorgelegt an Ausbreitung. So ist nach den Mitteilungen des Internationalen Arbeitsamts in Frankreich der Achtstundentag auf Grund von Sonderabmachungen in sieben weiteren Industrien eingeführt worden. In Belgien wurde eine Verordnung erlassen, die achtstündige Arbeitszeit in den Saisonbetrieben erlaubt. Mexiko hat mit dem 1. September allgemein für Arbeiter und Angestellte den Achtstundentag eingeführt. Desgleichen hat sich in den Vereinigten Staaten bei der Metallindustrie die achtstündige Arbeitszeit über-all durchgesetzt und haben in Argentinien die Unternehmer ihren bisherigen Widerstand gegen eine dahingehende Regelung aufgegeben. Nur die deutschen Unternehmer können sich rühmen, in ihrer sozialen Rückständigkeit zu verharren und gegen jede bessere Einsicht unzugänglich zu sein. Diese Tatsache hat im übrigen auch der sozialpolitische Ausschuss des Reichswirtschaftsrats unterstrichen, indem er auf Antrag der Unternehmervertreter in Betrieben mit ununterbrochener Arbeit die Aufrechterhaltung des Dreischichtensystems beschloß, das von den Arbeitern beantragte Dreischichtensystems dagegen ablehnte. Das bedeutet, daß für die Arbeiter in diesen Betrieben die sechsstündige Arbeitswoche beibehalten werden soll. Unmittelbar darauf hat zwar der Reichswirtschaftsrat in einer Entschließung den beschlossenen Erfolg des Dreischichtensystems durch das Dreischichtensystem ge-

fordert und den Reichsarbeitsminister ersucht, den bisherigen Zustand nur dort bestehen zu lassen, wo er durch volkswirtschaftliche Notwendigkeiten geboten wird. Nach Ansicht der Unternehmer sind diese überall und immer vorhanden.

Der bestehende Reichswirtschaftsrat ist belamlich nur ein „vorläufiges“ Gebilde. Dem Reichstag liegt ein Geheißentwurf vor, der ihm den endgültigen Charakter geben will. Dabei ist in Aussicht genommen, den Reichswirtschaftsrat durch eine Verminderung der Vertreterzahl zu verkleinern, seine Rechte aber nach der initiativen Seite hin zu erweitern. Seine Stellung als lediglich beratende Körperschaft soll erhalten bleiben, ihm jedoch das Recht zuteilen, seine Vorklagen im Reichstag mündlich zu begründen. Desgleichen sollen die Reichstagsabgeordneten berechtigt sein, den Verhandlungen des Reichswirtschaftsrats als Hörer beizuwohnen. Darüber, wann endlich die in Aussicht gestellten Bezirkswirtschaftsräte geschaffen werden sollen, verlautet nichts. Die Schaffung dieser in Artikel 165 der Reichsverfassung in Aussicht gestellten Körperschaften scheint völlig in Vergeßlichkeit geraten zu sein.

Dem Reichstag soll demnächst eine Denkschrift über die Wohnungsnot und den Wohnungsbau vorgelegt werden. In ihr werden die Wohnungsverhältnisse vor und nach dem Krieg, die Leistungen des Reichs und der Länder zur Behebung der Wohnungsnot, der Gesamtbedarf an Wohnungen und die Ausschichten der Bautätigkeit dargelegt werden. Außerdem dürfte die Vorschläge zu Maßnahmen zur Beilegung der Wohnungsnot erlaßt werden. Von einem eigentlichen Wohnungsbauprogramm wurde Abstand genommen, weil die Zuständigkeit des Reichs in Wohnungsfragen nur beschränkt ist und über allgemeine Richtlinien nicht hinausgeht. Den Zweck, Aufklärung über die Grundlagen der Wohnungsbeschaffung zu bieten, verfolgt auch eine Statistik über die Indizes der Bautkosten. Die Frage, daß die Bautkosten außerordentlich gestiegen sind und sich trotz aller Rationalisierungsmaßnahmen auf der erlangten Höhe halten, erfährt dadurch ihre volle Bestätigung. Von 123,7 Prozent der Höhe des Jahres 1913 haben sich die Bautkosten von 1923 an bis auf 175 Prozent erhöht. Ein billiges Bauen ist unter solchen Umständen unmöglich. Trotzdem verlangen die Hausbesitzer die Aufhebung der Zwangsbewirtschaftung der Wohnungen mit der Begründung, daß dann die Mieten billiger werden müßten und die Bautätigkeit zunehmen würde. Letzteres glaubte man auch mit der Erhöhung der gesetzlichen Miete zu erreichen. Daß diese Ansicht falsch war, haben die seitherigen Erfahrungen bewiesen. Durch Mietsteigerungen ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Bautätigkeit nicht zu beleben. Selbst die Erhöhung der Friedensmiete auf das Dreieinhalbfache, wie sie bei 175 Prozent Bautkosten notwendig wäre, könnte zu keiner Beschleunigung des Wohnungsbedarfs führen, weil in diesem Falle die Bautkosten sofort noch weiter steigen müßten.

Seit Monaten ist der Ertrag der Lohnsteuer im Steigen begriffen. In dem Halbjahr April bis September 1927 erreichte er 600 Millionen, im Oktober allein 124 Millionen. Die sogenannte Leg Brünning bestimmt für diesen Fall, daß, wenn die Lohnsteuer in sechs aufeinander folgenden Monaten mehr als 600 Millionen aufbringt, eine Senkung der Lohnsteuer erfolgen muß. Diese Bestimmung ist auf Antrag der Sozialdemokratie in das Lohnsteuergesetz angenommen worden. Bei der Reichsregierung besteht aber anscheinend keine Neigung, sie anzuwenden. Sie beschließt sich nur, neben einer geringen Ermäßigung der Familienabzüge eine Senkung des Steuerfußes von 10 auf 9 Prozent. Damit würde nur eine Entlastung der höheren Einkommen zum Nachteil der großen Masse, der gering bezahlten Lohn- und Gehaltsempfänger, zustande kommen. Eine solche Regelung ist als unannehmbar zu bezeichnen, besonders wenn sie — wie geplant — mit der Erhebung der 41 Millionen Mark Vermögenssteuer verbunden werden soll, die von den bestehenden Kreisen im Jahre 1926 nicht bezahlt wurden und zu deren Nachhebung die Regierung gesetzlich verpflichtet ist.

Frommer Steuerbetrug.

Wir haben schon mehrere Male darauf hingewiesen, daß die sozialdemokratische Reichstagsfraktion eine Erhöhung des steuerfreien Einkommens um monatlich 40 Mark beantragte. Trotz aller Mahnungen blieb die Befehlshaberblockregierung stumm, bis kürzlich der Vertreter des abwesenden Reichsfinanzministers im Stenographenklub um die Beratung der Beratung des sozialdemokratischen Antrags bat. Es stellte sich heraus, daß die Regierung mit Hilfe der Vertreter der Unternehmerorganisationen einen eigenen Entwurf ausgearbeitet hatte. Im Verlauf der Geschäftsordnungsdebatte konnte die Sozialdemokratie ihren Willen nicht durchsetzen, worauf ihre Vertreter die Sitzung verließen. Die „rote Fahne“ nannte das verschäufte eine Scheinopposition, richtige Opposition hätten die kommunistischen Vertreter gemacht — die hinter den Sozialdemokraten einhertrotzten. Doch das nur nebenbei, damit im Trauerpiel nicht die Rümpfe fehlen.

Der Antrag der Sozialdemokratie, dem die freien Gewerkschaften sich zu eigen machen, ist nicht aus blauer Oppositionslust gekommen, sondern rüßt sich außer auf die Notwendigkeit, den Arbeiterhaushalt zu entlasten auf die Leg Brünning, die das Aufkommen aus der Lohnsteuer auf höchstens 600 Millionen Mark in sechs Monaten beschränkt. Diese 600 Millionen sind überschritten und nach der Leg Brünning müßte zum 1. Januar 1928 eine Milderung der Steuerlast eintreten. Der Reichsfinanz-

minister hat diese Pflicht der Regierung wiederholt anerkannt. Inzwischen haben ihn aber die „antilebenden“ Großindustriellen in die Zange genommen und da wurde der stolze Herr Minister weich, wie einer seiner laienhaften Vorgänger, als ihm für die Propagierung der Zuchtbaustatue 5000 Mark überlassen wurden. Der Herr Zentrumsmminister hat sich überzeugen lassen, daß den armen Großverdienern eine Steuerherabsetzung viel mehr tut als den reichen Arbeitern.

Ganz leicht wurde dadurch der Stand des Herrn Reichsfinanzministers nicht. Er stand, wie Weiland Burdians trauer Freund zwischen zwei Wänden. Der eine, nur daß er nicht freisen, sondern verzichten sollte. Auf der einen Seite verlangte die Leg Brünning gebieterisch die Herabsetzung der Lohnsteuer, auf der anderen stand der Befehl der Krant- und Schlotjunker, die Einkommen — soweit sie überhaupt versteuert werden — der Großartigen zu schonen. Was macht man in solchen Dilemmasfällen? Man macht das „mit Recht so beliebte“ Kompromiß. Herr Dr. Köhler, der Mann des von Arbeitergraden lebenden Zentrums, schloß mit sich selbst ein Kompromiß — zugunsten der reichen Ausbeuter, zum Schaden der armen Ausgebeuteten unter Bruch der Leg Brünning. Wir weisen nicht einen Augenblick, daß Herr Dr. Köhler als Schüler der Logosia beweisen kann, daß sein Vorgehen vollkommen befähigt sei. Wenn aber will er außer seinen Zwangsgerren einreden, daß die von ihm geplante Ermäßigung der Lohnsteuer von 10 auf 9 Prozent nicht eine unerantwortliche steuerliche Begünstigung jener Gesellschaftsstände bedeutet, die sowieso zu wenig zahlt und zu gering belastet ist? Ein zu versteuerndes Einkommen von 200 Mark im Monat wird heute mit 20 Mark Steuern belastet, ein 10.000-Mark-Einkommen mit 1000 Mark, bei einem neunprozentigen Abzug zahlt der 200-Mark-Proletarier 18 Mark oder zwei Mark weniger, der 10.000-Mark-Schlemmer 900 Mark oder 100 Mark weniger. Der Gewinn des Reichen ist also fünfzigmal größer als der Vorteil des Armen. Die Steuerklasse hat die eigentliche nach der Leg Brünning zu erlassender Steuer, sie verzichtet dabei auf ein Vielfaches an Steuer des Reichen. Das ist die soziale Gerechtigkeit eines Zentrumsmministers, könnte ein deutschnationaler Jesuitischer sein?

Wir erinnern immer wieder an die Feststellung des Dawes-Gutachtens, daß die reichen Deutschen viel zu wenig belastet seien. Man macht Parter Gilbert schöne Augen, verspricht ihm das Blaue vom Himmel und gelobt dort Besserung, wo seine Kritik ihn ins Unrecht setzt. Zu gleicher Zeit verzichtet die deutsche Steuerklasse ohne jeden wirtschaftlichen Zwang auf neue Millionen der reichen Deute. Dafür ist allerdings bereits im neuen Etat die Lohnsteuer mit 1800 Millionen eingeseht, während die Leg Brünning nur 1200 Millionen Aufkommen aus der Lohnsteuer zuläßt.

Wir denken, daß wäre ein Fall für den Staatsgerichtshof.

An unsere Kollegen eine Frage: Wollen sie den Betrag durch Stillischweigen sanktionieren?

Lieberstundenentschädigung für Verkehrsarbeiter.

Eine wichtige Entscheidung ist vom Landesarbeitsgericht Stuttgart vor kurzem in der Frage der Mehrarbeitszulage für Verkehrsarbeiter im Sinne des § 6a der Arbeitszeitverordnung gefällt worden. Der erste Teil des Urteils bezieht die Zuständigkeit der Arbeitszeitverordnung vom 14. 4. 1927 auch für die Verkehrsbetriebe, der zweite Teil hebt eine bindende Regelung, die der Schlichter für Württemberg für die Arbeiter im Transportgewerbe über die Mehrarbeitszulage zu deren Ungunsten getroffen hat, wieder auf. Der Vorgang ist kurz zusammengefaßt, folgender:

Der „Arbeitsverband“ für das Fuhr- und Transportgewerbe Württembergs, hat die Forderung auf eine Mehrarbeitszulage abgelehnt, weil er, wie auch die übrigen Verkehrsunternehmerverbände der Auffassung war, daß die Arbeitszeitverordnung auf die Verkehrsbetriebe keine Anwendung finde. Eine Anzahl Arbeiter erhob beim Arbeitsgericht Stuttgart gegen die Unternehmer eine Forderungszulage auf Bezahlung des Lieberstundenzuschlages ab 1. Juli d. J. Das Gerichtsverfahren wurde ausgesetzt, weil inzwischen der Schlichter in dieser Streitfrage vom „Arbeitsverband“, sowie vom Deutschen Verkehrsband zu einer Entscheidung nach Abs. 3 § 6a der A.Z.V. angezogen worden war. Der Schlichter traf eine äußerst merkwürdige Entscheidung. Seine Aufgabe ist ihm durch Abs. 3 § 6a der Arbeitszeitverordnung vorgeschrieben. Er hat, wenn zwischen geltendgemachten Parteien Streit entsteht, über die Form, Höhe oder die Art der Berechnung der Vergütung der Mehrarbeitszulage eine bindende Regelung zu treffen. Er kann aber nicht, wie jetzt auch vom Landesarbeitsgericht gelangt wurde, die Spritzfrist, die auf den 1. Juli im Gesetz festgelegt ist (Abs. 4 § 6a A.Z.V.) bis zum 31. Oktober verlängern, wie er dies tatsächlich in seiner Entscheidung verfuhr hat. Der Schlichter kam in seiner Entscheidung zu diesem Zeitpunkt, weil zu dieser Zeit der

Tarifvertrag für das Transportgewerbe abgelaufen wäre. Durch diese Entscheidung wollte er, wie er selbst schreibt, für die „wenigen Wochen“ bis zum Ablauf des Tarifvertrages an Stelle des mangelnden Vertragswillens nicht ein Diktat des Schlichters setzen. Dieser Standpunkt, den der Schlichter hier vertreten hat, kommt von der Arbeitervertretung nicht geteilt werden und sie verlangte, daß die früher beim Arbeitsgericht anhängig gemachte Klage wieder aufgenommen wurde. Der Verkehrsband hat dort die Ansicht vertreten, daß der Schlichter durch seine Entscheidung eine Handlung begangen habe, die gegen das Gesetz spricht und deshalb als bindende Regelung nichtig sein muß. Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen, weil nach seiner Auffassung der Schlichter innerhalb der gesetzlichen Zuständigkeitsgrenzen die Entscheidung getroffen hätte. Gegen dies Urteil wurde von den Arbeitern Berufung eingelegt. Das Landesarbeitsgericht hat das Urteil des Arbeitsgerichtes aufgehoben, und dem Klageantrag stattgegeben. Was die Frage der Zuständigkeit der Arbeitszeitverordnung für die Verkehrsbetriebe anbelangt, so ist zu lauen, daß das Landesarbeitsgericht vollkommen die Ansicht der Arbeiter teilt, daß trotz des Kettlerbeschlusses der Ziffer III der A.Z.V. vom 23. November 1918 gar kein Grund vorliegt, die Verkehrsbetriebe nicht unter die A.Z.V. vom 14. 4. 1927 fallen zu lassen, also die Lieberstundenzuschläge den dort beschäftigten Arbeitern vorzuenthalten.

Was die bindende Regelung des Schlichters anbelangt, daß die im Tarifvertrag vom Dezember 1924 vorgesehene Abmachung, die bis zu einer 54-Stundenwoche keine Zulage vorsah, bis zu seinem Ablauf in Gültigkeit bleiben soll, anbelangt, stellte sich das Landesarbeitsgericht auf den Standpunkt, daß dieser Schieds-spruch gegen einen zwingenden Rechtsfall verstößt und infolgedessen nichtig ist.

Das Urteil bestätigt, daß die Gerichte nicht in allen Fällen an die Entscheidungen des Schlichters gebunden sind, insbesondere dann nicht, wenn, wie hier der Schlichter eine Entscheidung trifft, die über die, ihm vom Gesetz vorgezeichneten Grenze hinausgeht, was in erster Linie darin zu erblicken ist, daß der Abs. 4 des § 6a der A.Z.V. nicht berührt worden ist. Vielmehr ist der Schlichter bei seinen Entscheidungen für die Zukunft etwas vorsichtiger, denn sobald dieses Urteil rechtskräftig ist, werden die Transportarbeiter ihre Forderungen, die sie an Mehrarbeitszulage für die Zeit vom 1. Juli 1927 bis zum Inkrafttreten des neuen Tarifvertrages zu stellen haben, geltend machen. Ein Rattenkönig von Prozessen wird folgen, was vermieden worden wäre, wenn der Schlichter in dieser Streitfrage den Transportarbeitern mehr entgegengekommen wäre, als dies hier der Fall war.

Traurige Funktionäre.

Der Mailänder „Corriere della Sera“ hat den Mut ausgebracht, einen Artikel „Gewerkschaften und Bürokratie“ zu veröffentlichen, in dem auf seine Art Wahrheiten gesagt werden, von denen den Führern der sogenannten falschlichen „Gewerkschaften“ die Ohren gelungen haben mögen. Natürlich hat das Blatt, das ebenfalls schon seit langer Zeit jähresstet ist, auf die Erörterung der Grundfrage, daß es in Italien keine gewerkschaftliche Freiheit gibt, verzichten müssen, um diese seine Beobachtungen überhaupt passieren lassen zu können. Die falschliche gewerkschaftliche Bewegung hat daher nach dem „Corriere della Sera“, der Feststellung kann es sich leicht entziehen, gewisse Verdienste, die man nicht übersehen darf.

Der Artikel ist offensichtlich eingeschoben von den Führern des italienischen Industriellenverbandes und betont die Bedeutung der gewerkschaftlichen Bewegung, die vier Millionen Menschen auf die Beine bringt, verzehlt aber nicht die dabei zutage getretenen Zerrümer und Anzuchtlichkeiten. „Wenn die gewerkschaftliche Bewegung“, so heißt es in dem Artikel, „leiblich oder zum größten Teil dazu dient, um Büro zu schaffen und Schreibstühle und Stenotypisten zu züchten, den Führern, Leitern und Sekretären nicht gerade geringe Gehälter zu sichern, so wird alles dies zu dem unermesslichen Ergebnis führen, die Tätigkeit des Systems zu erschweren und es in die Gefahr zu bringen, daß es sich unterweges selbst abdröhelt.“ Der „Corriere“ fordert fobann die Einschränkung der Zahl der Funktionäre und die Befreiung des Hanges zum beschriebenen Papier, der „Büro“ und zahlreicher Kontrollen in Dingen, die durchaus unnötig sind. Bei der Betrachtung der Entlohnung der Gewerkschaftsfunktionäre steht der Artikel eine große Gefahr. „Solange man während der Periode der Organisation keine offizielle Bilanz der Gewerkschaften und Föderationen befrist, herrscht die allgemeine aufregende Anschauung vor, daß ihre Führerschaft, außer der Tatsache, daß sie überaus zahlreich ist, mit einer Freigebigkeit bezahlt wird, die wesentlich abwärts von den Traditionen der Redlichkeit in öffentlichen Verwaltungen.“

Dieser Artikel, der mit der Aufforderung schließt, die Gewerkschaftsführer müßten als erste sich von der bürokratischen Geistesverfassung freimachen und dem Staate das Beispiel einer gelunden, zussenden und mäßigen Verwaltung geben, hat im Organ der sogenannten falschlichen „Gewerkschaften“, im „Lavoro d'Italia“, eine klägliche Antwort erhalten. Die mit soviel Vorbehalt, mit Wenn und Aber und mit Furcht und Zurückhaltung ausgezeigten Wahrheiten des „Corriere della Sera“ verdienen festgehalten zu werden, zumal da zur Zeit, als es noch eine Pressefreiheit in Italien gab, die Presse der Opposition, vor allem die sozialistische, immer auf die Verderbtheit der falschlichen Organisations und ihre fabelhaften Einkommen hinwies, bereite Zeugen des

„Opfergestes“, von dem die neuen Ketter Italiens be-seelt sind. O wie weit sind wir entfernt von jenen Zeiten der freien italienischen Gewerkschaften und der erbärmlichen Befolgung ihrer Funktionen, die man die „roten Ausläufer“ nannte!

Heute im Regime völliger Unterdrückung jeder Kritik und Opposition, schriftlicher wie mündlicher, sind auf das Intuitivste Bankett der Gewerkschaftsführer neue Kostbarkeiten hinzugekommen. Die Zahl derer, die auf den Taschen der italienischen Arbeiter und Industriellen liegen, ist unbegrenzt und nimmt täglich zu. Es gibt keine noch so kleine Gemeinde, die nicht ihren regelmäßig besoldeten Gewerkschaftssekretär besäße. In größeren Städten gibt es ihrer mindestens drei oder vier, während sie in den Provinz-Hauptstädten nach Dutzenden zählen. Es gibt keine noch so kleine Gewerkschaftskategorie, von der der Wortiers bis zu der der Großstädter (eine solche existiert tatsächlich in der Lombardie) die nicht einem Funktionär ein herrliches Leben gewährleistet, wozu natürlich die Einrichtung eines prächtigen Büros mit der unumgänglichen Privatsekretärin und eine „Pressestelle“ gehört, die mit wohlklingenden und gespreizten Communiqués die stolze Tätigkeit der Führerschaft verherrlicht.

Das Gehalt des kleinsten Funktionärs, zu wenigstens in den Provinz-Hauptstädten, beträgt 3000 italienische Lire monatlich. Sprechen wir erst gar nicht von den Sekretären der bedeutenden Organisationen: ihr Appetit übertrifft den eines Kaisers! Alle diese Leute führen ein wahres Herrenleben, viele von ihnen leben im Hotel, sitzen bis ein Uhr nachts in den Cafés und Tavernen, fahren regelmäßig mit dem Automobil, und in der Eisenbahn benutzen sie erste Klasse oder Schlafwagen. Ab und zu fahren sie nach Rom zu Unterredungen mit ihren Vorgesetzten in immer „dringenden und bedeutungsvollen“ Fragen, zu deren Entscheidung sich jeder gemöhnliche Sterbliche mit einer bescheidenen Portion begnügt hätte. In Rom bleiben sie mindestens acht Tage, wo sie mit vorbildlicher Hingabe alle modischen Veranstaltungen, Theater und Teehäuser besuchen. Bei der Rückkehr lassen sie sich feierlich am Bahnhof vom Direktorium des Fascio empfangen, dem eine Kostenrechnung von eindrucksvoller Länge vorgelegt wird. Man hat einige Male versucht, alles das mit weniger Unerschämtheit in Szene zu setzen. In Rom sind bei der Generaldirektion der Gewerkschaften für die reisenden Inspektoren besondere Kontrollblätter mit Abreises- und Antunftsvermerk eingerichtet worden, da der Fall vorgekommen ist, daß Inspektoren, die einem kleinen Kongress von Schuldienern in Reggio Calabria die GröÙe des „Führers der nationalen Gewerkschaften“, des früheren Revolutionärs Rossini, überbringen sollten (der in die Gefängnisse übergehen wird als ein Mann, der sich naheinander von allen Parteien hat anschauen lassen, etwa 14 Tage ausblieben, natürlich auf Kosten der Organisationen).

Die Funktionäre der falschlichen „Gewerkschaften“, verstehen zu 99 Prozent nicht das geringste vom Wesen der Gewerkschaft und noch weniger von den Belangen derjenigen Kategorie, die sie vertreten sollen. Es sind meist ehemalige Offiziere und Stellunglose, denen das Regime ein Amt und Gehalt zum Dank dafür verschafft hat, daß sie gebrandschakt und gepönbelt haben. Sie werden von einer Kategorie zur anderen — von den Maurern zu den Angestellten, von den Textil- zu den Landarbeitern — mit erkauflicher Leichtigkeit veretzt. Ein Welenszug charakterisiert alle ohne Ausnahme: sie legen nie Rechnung ab. Dies halten sie für die löbliche Rundgebung der überwundenen demokratischen Geistesverfassung. Die Versammlungen sind nur dazu da, ihrer Tätigkeit ihre Zustimmung zu geben. Ihr Phrasensatz bleibt ewig derselbe: „Das Vaterland nicht leugnen, sondern erobern! Nicht Klassenkampf, sondern Zusammenarbeit der Klassen! Um die „Carta del Lavoro“ beneidet uns die ganze Welt! Die Arbeit muß mit dem Vaterlande wieder veröhnt werden!“ Natürlich gibt es in den Versammlungen keine Opposition. Nach der Rede des Funktionärs einmütige Annahme der Tagesordnung, die die intelligente, zugreifende, erfolgreiche — (folgt noch eine Reihe von Adjektiven) — Tätigkeit des Funktionärs für die Organisationen über den grünen Klee lobt. Wenn diese Annahme zweifelhaft erscheint, nicht der Funktionär ein anderes Register: er zeigt die Zähne, legt eine finstere Miene auf und prägt von dem Knüppel, der aus dem Saal springen kann. Sofort hat er den spontansten und wärmsten Beifall und Zustimmung.

Alles dieses berechtigt den schon gefennzeichneten Rossini in der Versammlung des Internationalen Arbeitsrats in Genf zu der Behauptung, in Italien herrsche gewerkschaftliche Freiheit.

Es haben sich viele Mächte verschworen, die angeborene Denkfähigkeit der Menschen zu erhalten, ja sogar sie am Denken zu verhindern, nämlich der Staat, die Presse und die Kirche. Das Resultat ist, daß auf Tausende kaum einer kommt, der selbständig zu denken vermag — ja, vielleicht ist das auch noch zu hoch gerechnet. Infolgedessen glauben die meisten Menschen statt zu denken, d. h. sie nehmen das für wahr an, was ihnen von denen gesagt oder gepredigt wird, sei es nun ein Priester, ein Zeitungsschreiber, ein General, ein Professor oder ein Demagoge, denen es gelungen ist, Autorität über sie zu erlangen. Alexander von Hohenlohe.



Bundesmitglieder!

Achtet auf eure und eurer Mitmenschen Sicherheit im Straßenverkehr. Vergeht nie, vor dem Wechseln der Fahrtrichtung das vorgeschriebene Zeichen zu geben. So schützt ihr euch und andere vor Unfällen.

Aus unserem Berufe

Automobilfahrer und Flieger.

Mittweida i. Sa. Die Firma E. Richter ist gegenwärtig ohne Kraftfahrer. Wir bitten die Kollegen, bei dieser Firma keine Arbeit anzunehmen, da die Behandlung jeder Beschäftigung spottet. Die gemeinlichen Redensarten, die jeder anständige Mensch vermeidet, muß sich das Personal dort gefallen lassen. Darum, Kollegen, meidet diesen Betrieb!

Straßenarbeiter.

Hamburg. Das Hamburger Parlament beschäftigte sich dieser Tage mit einer Forderung, die unsere Organisation seit der Aenderung des § 35 Abs. 1 des Hafengesetzes vertrat. Die sozialdemokratische Fraktion übernahm unsere Forderung als ihre, worauf sich auch die SPD. meldete. Unsere Kollegen Gaad und Schamp vertraten den sozialdemokratischen Antrag. Nach dem Hamburger Echo verlief die Sitzung so:

G a a d (SD.): Und Genossen beantragen: Die Bürgererschaft erucht den Senat um eine Vorlage, durch die das Hafengesetz wie folgt geändert wird: Im § 35 Absatz 1 wird der vom Senat unter dem 15. September 1924 beantragte Zusatz „Bei geschleppten Straßenfahrzeugen genügt ein Mann für je zwei nebeneinander geschleppte Schuten“ gestrichen und der § 35 in alter Fassung in Kraft gesetzt.

Mit diesem Antrag wird verbunden ein Antrag Walter (K.): Die Zustände im Hamburger Hafen, besonders die hohen Unfallziffern, erfordern, daß schnellstens Maßnahmen getroffen werden, durch die Leben und Gesundheit der Arbeiter im Hafen ausreichend geschützt werden. Daher beschließt die Bürgererschaft: Der Senat wird beauftragt, unverzüglich den Entwurf eines neuen Hafengesetzes zur Beschlußfassung vorzulegen.

G a a d (SD.): Bis zum 15. Dezember 1924 bestand der § 35 in einer alten Fassung. Jedes Fahrzeug mußte einen fachkundigen Führer haben. Auf Beschluß der Bürgererschaft ist dann auf einen Antrag, der von gewissen Interessengruppen gestellt worden ist, bestimmt worden, daß bei zwei nebeneinander geschleppten Schuten nur ein Mann erforderlich sei. Wir halten diesen Beschluß für unverständlich, und haben später versucht, die alte Fassung wieder herzustellen. Leider vergebens. Die Kommunisten waren in der entscheidenden Sitzung so spärlich vertreten, daß der Antrag der Sozialdemokraten nicht durchkam. (Lärm b. d. Komm.) Die Fahrzeuge sind nach der Kriegszeit bedeutend vergrößert worden, so daß nur mit Lebensgefahr ein Mann beide Schuten bewachen kann. Ich weile auf die großen Unfallziffern im Hamburger Hafen hin. Es sind erschreckende Zahlen: 1921 insgesamt 5676, davon 5305 leicht, 336 schwer, 15 tödlich; 1925 insgesamt 6393, davon 5835 leicht, 531 schwer, 27 tödlich; 1926 insgesamt 9231, davon 6547 leicht, 661 schwer, 23 tödlich. Die Gesamtziffer weist eine jährliche Steigerung von 800 bis 900 auf. Die Bürgererschaft sollte einmütig unserem Antrag zustimmen. Wir sind verpflichtet, für das Leben der schaffenden Arbeiter uns einzusetzen. Wir haben schon wiederholt den Wunsch nach Vorlage eines neuen Hafengesetzes ausgesprochen. Es sind auch zahlreiche Verbesserungen eingeleitet; aber trotzdem möchten wir Sie bitten, dem Antrage der Kommunisten auf Vorlegung eines neuen Hafengesetzes zuzustimmen. Den Antrag L a i s auf Ausschubberatung lehnen wir ab. Die Bürgererschaft hat ein schweres Unrecht gutgemacht.

J o h a n n W a l t e r (K.): Wir sind mit der Aenderung, die von den Sozialdemokraten vorgeschlagen, einverstanden. Aber das gesamte Gesetz muß neu gestaltet werden. In den letzten Jahren hat die Unfallziffer erschreckend zugenommen. Im Hafengesetz muß auch für die Sicherheit der Hafenarbeiter gesorgt werden. Selbst das Acht-Uhr-Abendblatt hat die Verhältnisse im Hafen scharf kritisiert. Der Redner führt zahlreiche Einzelfälle an. Die Genehmigungen für den Lebensmittelverkauf im Freihafen werden an Großunternehmer leichter erteilt als an kleinere Leute. Bei der Hamburg-Amerika-Linie wird an allen Feiertagen gearbeitet.

L a e i s j (DDP.): Für die Behauptung, daß durch die feinergetzte Bestimmung eine Erhöhung der Unfälle eingetreten sei, ist stichhaltiges Material nicht vorgebracht worden. Nach Auskunft der Seevereinigungs-

schaft (! Red. B.) ist durch diese Bestimmung seit März 1926 keine Erhöhung der Unfallziffer eingetreten. Die Wiederherstellung der alten Fassung würde eine Verneuerung des Schuttenverkehrs um 30 Prozent und also eine wesentliche Belastung des Betriebes herbeiführen. Die Vorlegung eines neuen Hafengesetzes haben auch wir für notwendig. Den Antrag Gaad aber bitten wir dem Ausschuß zu überweisen.

D e t e r s (DDP.): Den Darlegungen meines Vordemers stimme ich zu. Wir müssen uns bei dieser Frage nur die Rentabilität des Hamburger Hafens vor Augen halten. Ob es sich dabei um eine Schute oder zehn Kajschuppen handelt, ist ganz egal. Bedenken Sie, welche Anstrengungen Bremen macht, den Verkehr von Hamburg abzulenken. Den Antrag Gaad können wir nicht annehmen, bevor darüber nicht im Ausschuß beraten worden ist.

D r. S t u b m a n n (DDP.): Das Menschenleben sollte höher stehen als die Rentabilität des Hafens. Sämtliche Vertreter der Behörden haben aber festgestellt, daß die Unfälle nicht darauf zurückzuführen sind, daß zwei nebeneinander geschleppte Schuten nur einen Mann zur Bewachung haben. Diese Frage muß im Ausschuß geprüft werden.

S c h n e i d e r (DDP.): Es muß zugegeben werden, daß die Unfälle im Hafen sich vermehrt haben. Jährliche Unfälle sind auf die Unerfahrenheit ungelerner Arbeiter zurückzuführen.

S t a h m e r (K.) wendet sich gegen die Ausführungen von Deters. Auch Herr Strubmanns Ausführungen zeigen eine schwankende Stellung. Es ist bedauerlich, daß der Senat trotz vieler Wünsche bisher noch kein neues Hafengesetz vorgelegt hat.

Die Beratung wird dann geschlossen. Das Schlußwort als Antragsteller erhält zunächst

S c h r a m p (SP.): Die Rechte stellt es so dar, als ob die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens von dem zweiten Mann auf der zweiten Schute abhänge. Zahlreiche Paavarien sind darauf zurückzuführen, daß eine Schute sich losgelöst hat. Schon 1923 ist ein fast vollständiges Hafengesetz vom Bürgerchaftsausschuß hergestellt worden. Es wird jetzt höchste Zeit, daß ein solches Gesetz verabschiedet wird.

W a l t e r (Komm.): Es ist eine Annahme, zu behaupten, daß die Rentabilität des Hafens dadurch selbe, daß jede Schute einen Mann bekomme.

G a a d (SD.): Es war uns von vornherein klar, daß die Punkte allein für diese Anträge stimmen würde. Wären die Kommunisten vollständig gemeldet, hätten wir schon in der alten Bürgererschaft diese Aenderungen durchführen können. Die hohe Zahl der Unfälle ist auch eine Folge der Rationalisierung. In andern Hafenstädten besteht bereits die Bestimmung, daß jede Schute mit einem Mann besetzt werden muß. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß, wenn auch nur ein Todesfall vorkommen würde, diese Schutzbestimmungen angenommen werden müßten.

In der Abstimmung wird die Bewegung des Antrages Gaad an den Verkehrsausschuß abgelehnt. Mit den Stimmen der Sozialdemokraten und Kommunisten wird er angenommen. Dagegen stimmen sämtliche übrigen Parteien. Der Antrag Walter wird einstimmig angenommen.

Damit ist ein Zustand befristet, der trotz des „Lohnverhängnisses“ Gutachten der Seefahrerbesinnlichkeit eine große Gefahrenquelle für die Ewerflüchter war. Ohne die starke sozialdemokratische Fraktion hätten wir unsere Forderung noch lange nicht durchsetzen können.

Transportarbeiter.

Auerbach i. Bogli. Die am Orte hauptsächlich vorhandene Textilindustrie hatte bis zum Beginn dieses Jahres unter dem Einfluß der Krise wenig Beschäftigungsmöglichkeit. Die Zahl der Arbeitslosen fand geraume Zeit über dem Reichsdurchschnitt. Erwerbslosigkeit und rigorose Behandlung der Arbeiter durch die Unternehmer im Transportgewerbe schwächten unsere Organisation in starkem Maße. Alle Bemühungen der Funktionäre, das Interesse an der Gewerkschaftsarbeit zu wecken, sowie für die Einhaltung des Tarifvertrages einzutreten, scheiterten. Die im Frühjahr einsetzende Konjunktur fand unsere Berufsangehörigen gesplittert und ungerichtet. Die Folge davon war, daß sich in einzelnen Betrieben Zustände entwickelten, deren Schilderung wir uns sparen wollen.

Die sich allmählich fühlbar machende Teuerung ließ bei der Belegschaft des größten Transportbetriebs am Orte, der Firma Gebr. Dellshägel, die Erinnerung an die Berufsorganisation, den Deutschen Verkehrsband, wach werden. Bei einer Betriebsbesprechung wurden sechzehn Kollegen aufgenommen; einige hatten die schwere Zeit hindurch die Mitgliedschaft aufrechterhalten. In dieser Besprechung wurde allseitig zum Ausdruck gebracht, daß ohne Hilfe der Organisation die Aenderung der Verhältnisse im Betriebe nicht möglich sei, und daß man es nunmehr satt habe, sich von dem Unannehmer von Woche zu Woche verdrängen zu lassen, ohne irgendwelches Wohlwollen zu spüren oder Entgegenkommen zu bemerken. Wir wünschen, daß diese Auffassung der Kollegen nunmehr beständig bleibt, denn sowohl im Betriebe wie in Auerbach überhaupt gibt es für den Gewerkschaftler noch viel Arbeit.

Für die Belegschaft wurde ausnahmsweise schon nach ganz kurzer Mitgliedschaft Klage auf Bezahung des Tariflohnes vor dem Arbeitsgericht geführt. In der Güteverhandlung lehnte der Inhaber der besagten Firma, Paul Dellshägel, nicht nur alle Vergleichsanträge des Vorstehenden rundweg ab, sondern drohte, nach bekanntem Muster, mit Stilllegung und anderem. In der Kammerverhandlung wurde dann von dem Beklagten die Wichtigkeit der in der Klageschrift aufgeführten Arbeitszeiten sowie die Zuständigkeit des Tarifvertrages bestritten und die Leistungen einzelner Kläger bemängelt. Zuletzt verlangte der Herr, einen Teil des Untermerzitios, wie Wartegeldern auf der Bahn oder bei der Kundtschaft und ähnliches, auf die Arbeiter abzuwälzen. Dies alles blieb vergeblich. Nur der Ordnung wegen erwähnen wir, daß selbstverständlich auch auf den Verhandlung und dessen Vertreter geschildert wurde, so daß der Vorstehende einmalig eingreifen mußte. Vier Jahre, so führte der Paul Dellshägel aus, bin ich mit meinen Leuten in Ruhe und Frieden ausgekommen, jetzt kommt der Verband hierher und heht mir die Leute ab; er nimmt ihnen jede Woche eine Mark Beitrag ab und will den Leuten nun auch was bringen. Wer bei mir ist, kann nicht im Verband sein usw. Als bei zwei Klägern die Arbeitszeit kritisch blieb, sollte der Beklagte die Wichtigkeit seiner Darlegung beschwören. Diese Eidesleistung lehnte er ab. Der Vorstehende des Gerichts brachte dann auch zum Ausdruck, daß auch er der Meinung sei, daß dieser Eid vom Beklagten wohl kaum geleistet werden könne, nachdem bei sechzehn von achtzehn Klägern die in der Klage angegebene Arbeitszeit zugegeben sei.

Der Ausgang der Streitigkeit konnte nunmehr nicht zweifelhaft sein. Für zwei Wochen wurden der Belegschaft nahezu zweihundert Reichsmark gezahlt.

Transportarbeiter von Auerbach, prüft und entscheidet. Ohne die Organisation würde Paul Dellshägel noch wie vor jede Woche ein hundert Reichsmark und mehr in seiner Tasche behalten und ihr mit euren Familienangehörigen würdet zu weiteren Einschränkungen im Haushalt gezwungen sein. Die Mitgliedschaft im Deutschen Verkehrsband sichert euch menschenerwürdiges Dasein; das Wohlwollen des Unternehmers bedeutet Anzeichen des Hungertiemens.

G a u I. Daß es nicht nur im Westen unserer Deutschen Republik Unternehmer gibt, die die Arbeitszeitverordnung mit allen, auch unerlaubten Mitteln zu durchbrechen versuchen, sondern auch in unserm lieben Ostpreußen, sei mit nachstehendem zur Kenntnis gebracht:

Der Deutsche Verkehrsband, Gau I, hatte gegen die beiden Geschäftsführer der „Industriewerke G. m. b. H. Sedlitz“ (eins der größten Sägewerke) Klage darüber geführt, daß sie unter schwerster Drangsalierung die Arbeiter zu einer längeren als achtstündigen Arbeitszeit veranlaßten. Obwohl diese Firma der Unternehmerorganisation angehöre und sich nach den tariflichen Bestimmungen richten müßte, ignorierte sie nicht nur diese Bestimmungen, sondern auch die Urteile, die von dem im Tarif vorgezeichneten Schiedsgericht gefällt wurden. Die weiteren Klagen vor dem Amts- und Landgericht in Marienwerder und Elbing hatten negativen Erfolg. Aus welchem Grunde war uns unerklärlich!

Um die Sache nicht im Sande verlaufen zu lassen, beschritten wir den beschwerdeweg an das Reichsarbeitsministerium, was nachstehendes zur Folge hatte:

Auf das Schreiben vom 23. November 1926 an Herrn Ministerialdirektor Dr. Ritter. Betr.: Durchführung der Strafbestimmungen der Arbeitszeitverordnung.

Der Herr Preussische Justizminister hat mir mitgeteilt, daß die beiden Geschäftsführer der Industriewerke G. m. b. H. in Sedlitz wegen Vergehens gegen die Arbeitszeitverordnung durch Urteil des erweiterten Schöffengerichts in Rosenberg (Westpr.) vom 29. September 1927 je zu 200 Mk. Geldstrafe, hilfsweise 20 Tagen Gefängnis verurteilt worden sind. Das Urteil ist inzwischen rechtskräftig geworden.

Es hat ja 1 1/2 Jahre gedauert, aber Ausbauer bringt zum Ziel.

Werden die Unternehmer daraus eine Lehre ziehen? Dieses werden sie nur dann tun, wenn die Arbeiter alles daran setzen, sich eine starke geschlossene Organisation zu schaffen. Die Ausbeuter dürfen nicht strafrei ausgehen, wenn sie gesetzliche Bestimmungen nicht beachten. Aber wo kein Kläger, ist kein Richter, und die Arbeiter haben Grund genug, als Kläger aufzutreten. Denn nicht nur in diesem einen Fall passiert so etwas, sondern in vielen, vielen Fällen würde die Arbeitszeitverordnung von den Unternehmern durchbrochen. Soll dieses wie oben verhindert werden, dann müssen sich die Kollegen im Deutschen Verkehrsband organisieren, damit dieser als Kläger auftreten kann.

Nur die vereinte Macht der Arbeiter kann den Willen der Ausbeuter brechen.

Der Bundesbeitrag für die 52. Woche

(18. bis 24. Dezember 1927) ist fällig.

Niemals ist es notwendiger, das Mitgliedsbuch in Ordnung zu haben, als am Jahresabschluss. Ihr erpart eurer Verwaltung eine Unmenge Arbeit, die sich am Jahresabschluss jeweils häuft. Zählt sofort und in richtiger Höhe!

Aus dem Verkehrsleben.

Der Arbeiteromnibus. Nach den neuen Veröffentlichungen der amerikanischen Statistik haben die Vereinigten Staaten 80 400 Kraftomnibusse, von denen 32 500 Schulomnibusse sind. Diese Schulomnibusse sollen die Kinder aus weitem Bezirke planmäßig zusammenführen zu einer Schule, die dann mit den besten Lehrkräften und besten Bildungseinrichtungen versehen wird.

Wie kein anderes Verkehrsmittel ist der bewegliche Omnibus berufen, das dezentralisierte Wohnleben von heute zu verbinden mit den Knotenpunkten der Arbeit und der Kultur. Er kann ungeheuren Arbeitermassen die Freiheit retten, die heute durch stundenlange Wege zerrissen wird. Aber da mancher diese Massen dennoch täglich ihre Wege, wie die Kinder des Landes ihre Dorfstraße aufsuchen. Von einer großartigen kulturellen und sozialen Verkehrsreform ist der deutsche Spiegel noch weit entfernt.

Die preussischen Provinzen zur Kraftfahrzeugsteuer. In einer Eingabe an den Reichstag verlangen die preussischen Provinzen eine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer. Sie weisen, wie der Amtliche Preussische Pressedienst daraus mitteilt, darauf hin, daß der Bedarf an Unterhaltungskosten mit mehr als 500 Millionen Mark zu veranschlagen ist. Hinzukommt aber noch der durch den Kraftwagenverkehr notwendig gemordene Umbau der Straßen, der mit im ganzen 4500 Millionen Mark zu veranschlagen ist, das heißt, auf 10 Jahre verteilt, auf 450 Millionen Mark jährlich. Für den Umbau aus Mangel an Mitteln nicht möglich, so werden durch die fortwährenden Unterhaltungsarbeiten viele Millionen Mark Volkswirtschaft vergebend, und die Unterhaltung wird in Kürze so kostspielig werden, daß sie undurchführbar wird. Der Verfall des Straßennetzes wäre dann unausbleiblich.

Da auf Anleihen in absehbarer Zeit nicht mehr zu rechnen ist, stehen zur Finanzierung außer der Kraftfahrzeugsteuer nur die Realsteuern zur Verfügung. Diejenigen Beiträge, die die Unterhaltspflichtigen nicht im Wege der Kraftfahrzeugsteuer erhalten, müssen sie aus Grund- und Gewerbesteuern aufbringen. Selbst wenn die Kraftfahrzeugsteuer mehr bringen sollte, als vorausgeschlagen, wäre sie doch noch nicht entfernt als ausreichend anzusehen. Ihre Erhöhung sei daher dringend notwendig. Die bisherige Steuer habe die Zunahme der Wagen nicht beeinträchtigt. Für den Abfall seien schlechte Straßen weit schädlicher als eine Erhöhung der Steuern.

Für ungerechtfertigt hält die Eingabe es, daß die Progression für Personenzüge ganz abgebaut ist. Die schnellfahrenden starken und schweren Personenzüge haben die Straßen verhältnismäßig bedeutend mehr ab als die schwachen Wagen. Deshalb sei die Progression, wenn auch vielleicht nicht in demselben Maße wie früher, wieder einzuführen. Da die schweren Lastkraftwagen die schlimmsten Zerstörer der Straßen sind, wird für Wagen-gewichte über 3 Tonnen eine Progression gefordert. Die Zugmaschinen sollen in den Steuerklassen der Lastkraftwagen gleichgestellt werden. Ihre bisherige Begünstigung soll in Wegfall kommen. Ebenso wird auch eine Steuer für Anhänger gefordert, die durch ihr schweres Gewicht und die Schleuderbewegungen die Straßen ebenfalls stark beanspruchen.

Brandenburg a. d. Havel. In einer am 22. November stattgefundenen, vom DVB einberufenen Versammlung sprach der Leiter der Brandenburgischen Verkehrsbehörde, Herr Polizeikommissar Biehl, über die neuen Warnungstafeln und Verkehrszeichen und beschäftigte sich dann im besonderen mit den Brandenburgischen Verkehrsverhältnissen. Er verwies besonders darauf, daß in der nächsten Zeit die Ausfahrten aus der Havelstraße (nach der Blauer Straße), der Bäderstraße, Altprähnschen Fischerstraße und Kommunikation (nach der Ritterstraße), der Grabenstraße, des Bachhofes, der Wägenstraße und des Marktplatzes (nach der Hauptstraße), der Paulinerstraße und Büttelstraße (nach der Steinstraße) gesperrt würden. Angeregt wurde von der Versammlung auch, die Ausfahrt aus der Heidestraße zu verbieten. Der Referent wies dann auf die kleinen, aber für den Gesamtverkehr höchst nachteiligen Sünden hin, und legte namentlich den Gefährdungsfaktoren ans Herz, stets die rechte Wegseite einzubehalten, wie es vorgeschrieben ist. Auch die Bedeutung der Pferde-fuhrwerke läßt zu wünschen übrig. Das Gefährt müsse stets an der linken Seite eine hellbrennende Laterne haben, oder das linke Zügel muß eine solche tragen, in allen Fällen aber so, daß auch der Führer eines überholenden Fahrzeuges den Lichtschein wahrnehmen kann. Wenn zwei Wagen aneinandergehängt sind, müssen beide Fahrzeuge beleuchtet sein. Werden lange Gegenstände transportiert (Baumstämme, Träger usw.), so muß das herausragende hintere Ende ebenfalls erkennbar gemacht sein. Auch müssen sich die Gefährdungsfaktoren mehr daran gewöhnen, die Lenkerung ihrer Fahrtrichtung rechtzeitig und deutlich zu erkennen zu geben.

Es entspann sich im Anschluß an die Ausführungen des Referenten eine längere Debatte, in der sich namentlich die Fußleute über die geplante Sperrung der Aus-

fahrt vom Bachhof beschwerten. Im allgemeinen wurde diese Maßnahme jedoch als notwendig anerkannt.

Wie wäre es, wenn die Polizei sich bei ungenügender oder den polizeilichen Vorschriften nicht entsprechender Beleuchtung der Fußwege der Mäße entsetze, daß Ursachen dieser Ueberletzungen auf den Grund zu gehen? Sie würde oft befristet finden, was sie nach unklarem Baufachwissen schon wissen muß; daß nämlich der Fußgänger so gut wie nie daran schuld ist, wenn er bei derartigen Ueberletzungen gefaßt wird.

Der Dank aller Beteiligten wäre ihr sicher.

Worms. Am 2. Dezember fand im „Volkshaus“ in Worms eine öffentliche Verkehrsarbeiter-Versammlung statt. Als Referent war Herr Polizeidirektorverwaltungssekretär Blum erschienen. Er behandelte die durch die Reichsverordnung vom 8. Juli d. Js. eingeführten Verkehrszeichen. Er erläuterte weiterhin die Binde- und Zeichen der Verkehrsregeln und Verkehrsregeln. So bedeutet gelbes Licht: Achtung! Gelbes; rotes; gelbes und grünes: freie Fahrt. Das sogenannte „Blitzlicht“: Langsameres Fahren! Im Interesse eines geordneten Verkehrs seien diese Signale von allen Fahrzeugführern zu beachten. Er behandelte weiterhin das Vorfahrtsrecht der Fahrzeuge, Straßen erster und zweiter Ordnung sowie alle verkehrsrechtlichen Einrichtungen. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen wies er auf große Verstöße der Fahrzeuglenker hin und ging dann auf die Gelegesbestimmungen für Kraftfahrzeugführer besonders ein. Die neue Verkehrs- und Straßenordnung vom 7. 11. 1927 erläuterte er in all ihren wichtigen Punkten. Auch über den Radfahrerverkehr und das Verhalten des Publikums erging er sich in seinen weiteren Ausführungen. Das Verhalten beider Hände von der Fahrradstange, beider Füße, oder das Untreteln von Menschen ist strafbar. Zudem er hofft, daß das Publikum allmählich dazu erzogen wird, sich den Verkehrsregeln anzupassen, schloß er seine wirkungsvolle anderthalbstündige Rede.

Obst, Bläser, Sieber, Riemen Schneider und Reyl brachten zunächst Mißstände in der Verkehrsabwicklung zum Ausdruck. Die Gelegesregelung bedürfe einer einheitlichen Form. Kollege Bergens betonte, daß die vielen Verkehrsstörungen zu vielen Schwierigkeiten führten. Das Vorkommen von Fahrzeugen sei besonders zu vermeiden, da es fast nie eine genaue Geschwindigkeitsberechnung ergebe. Er kommt auf die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs zu sprechen und gibt dem Wunsch Ausdruck, daß in Zukunft ein besseres Hand-in-Hand-Arbeiten aller am Verkehr beteiligten Personen stattfinden möge, und daß nicht bei den geringlichen Verletzungen Strafmandate auf Straßmandate hageln, sondern hier sei es auch Aufgabe der Verkehrsbehörde — und dies sei ein weit größerer Erfolg ausführend zu wirken. Die Zahl der Unfälle würde bei weitem nicht so hoch sein, wenn eine allgütige Beschäftigung der Kraftfahrzeuglenker vermieden würde. Dies sei besonders geologisch festzulegen. Auch müsse in Schulen den Kindern Verkehrsunterricht gegeben werden. Herr Polizeidirektor Kapproth sprach zu den Ausführungen der einzelnen Redner. Er betonte insbesondere, daß der Fahrzeuglenker sich mit den Vorschriften vertraut machen müsse. Auch sei man bestrebt, die Geleges vernunftgemäß auszuführen. Das Gefährt ist das beste Rechtsempfinden. Das Stoppverfahren sei zulässig durch zwei Beamte, die ersichtlich sind. Weiterhin erklärt er, daß manche Verkehrsvorfälle geistlicher Bestimmungen bebunden werden müßten, und betont ganz besonders, daß die Behörde gewillt ist, alle Mißstände Hand in Hand mit der Organisation zu beseitigen und für Abhilfe zu sorgen. Er weiß, daß nur in der Organisation die Kraftfahrer zum Einhalten der Verkehrsregeln erzogen werden, und kann deshalb den Eintritt in diese nur empfehlen. Zu den Mißständen in Worms bemerkt er, daß das Rückfall in Neuaufbau mühe unbedingt durch eine Ueberführung entlastet und die Kämmererstraße zur Einbahnstraße gemacht werden. Mit ganzer Kraft würde er sich mit Unterstützung der maßgebenden, am Verkehr beteiligten Korporationen dafür einsetzen, daß bald eine geregelte Verkehrsordnung erlassen werden könnte.

Somit verließ die Versammlung außerordentlich anregend. Zu bedauern war nur der für dieses wichtige Thema nicht allzu große Besuch. Der Vorsitzende gab dem Wunsch Ausdruck, daß bei dem nächsten Vortrage ein besserer Besuch zu verzeichnen sei, damit das Verkehrsproblem — eins der wichtigsten Probleme der Gegenwart — der breiten Masse zugänglich gemacht werden könnte, und schloß die Versammlung.

Hermann Silber Schmidt

Am 3. Dezember ist Hermann Silber Schmidt einem schweren Schlaganfall erlegen. Mit ihm ist einer der besten Vertreter der aufwachtendsten Arbeiterbewegung dahingegangen. Am 9. Oktober 1886 in Wülshofen im Kreise Wülshofen geboren, wandte er sich später dem Maurerberufe zu. Als Silber Schmidt nach Berlin kam, war die gewerkschaftliche Organisation seines Berufes in Preussischen und Zentralverbanden gespalten. Er erkannte sehr schnell, daß nur eine festgefügte zentrale Organisation imstande sei, den Aufstieg der Arbeiterbewegung zu gewährleisten und stellte seine ganze gewerkschaftliche Tätigkeit in den Dienst dieser Aufbesserung. Schon 1898 wurde er Sekretär des Zentralverbandes der Maurer und bald darauf in den Vorstand gewählt. In dieser Stellung wirkte er auch im Deutschen Bauergewerksbund bis zu seinem Tode.

Aber auch in der Gesamtheit der Bewegung hat der Verstorbene Herdortragendes geleistet. Seit 25 Jahren war er Mitglied des Vorstandes des DVB. Im Reichslage war er von 1912 bis zu seinem letzten Arbeitslage tätig und hat sich auf dem wichtigen Gebiete der Sozialpolitik sehr verdient gemacht. Die Arbeiterbewegung hat Ursache sein Andenken zu ehren.

Allgemeines.

Der Reichstagenverband lebt wieder auf. Vor dem Kriege gab es einen Reichstagenverband zur Bekämpfung der Sozialdemokratie. Seine in diesem Kampf benutzte Waffen brachte ihm den Namen Reichstagenverband. Die Sozialdemokratie hatte ein artiges Bündnis dieser Migen nicht Ueberlegungen gesammelt — ein Verfahren, das sich auch heute noch empfiehlt. Es empfiehlt sich doppelt, da der Führer des Reichstagenverbandes heute erneut zum Sammeln — im Doppelsinn des Wortes — blüht. In einem Brief an alle Volkseinde vertritt der General von Liebert den Bescheidenden den Himmel auf Erden, wenn sie ihm das nötige Geld zum Vorkünnen der Arbeiterpartei zur Verfügung stellen. Bei dem „chronischen Dalles“ unserer Ausbeuter dürfte er Aussicht auf eine sorgenfreie Zukunft haben. Dafür ist immer Geld da.

Bölle für den Reparationskommissar. Der letzte Bericht des Reparationskommissars für die verpfändeten Einnahmen des Reiches enthält einige recht interessante Feststellungen. Den Großagrariern, die ihre Bölle auch im letzten Jahr wieder erhöht haben, wird nachgewiesen, daß sie das zum Nutzen der Reparationen getan haben. In den letzten fünf Monaten des dritten Reparationsjahres belief sich die Monatseinnahme im Durchschnitt auf 239 gegenüber 219 Millionen in den vorausgegangenen sieben Monaten. Erforderlich waren im Monatsdurchschnitt nur 203 Millionen. Die großagrariischen Subsidien haben damit nicht weniger als rund 292 Millionen Mark dem deutschen Volke mehr an Zöllen auferlegt, als verpfändet waren, so daß die Erbpächter der nationalen Genugung die Deutung für den Reparationschutz des Reichshaushaltgetats auf dem Rücken des deutschen Volkes erhöhten.

Eine zweite Feststellung des Reparationskommissars ist ebenso interessant. Eines der wichtigsten, von uns aber schon oft widerlegten Argumente der Unternehmer gegen die Senkung der Industriezölle ist die Behauptung, daß die Zolleinnahmen des Reiches durch die Senkung der Zölle erheblich zurückgehen würden. Der Reparationskommissar für die verpfändeten Einnahmen kommt bei seinen Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß weniger als 20 Prozent der deutschen Zolleinnahmen aus der Einfuhr von Industriewaren fließen und infolgedessen die Zollsenkungssaktion das Einnahmeergebnis kaum nennenswert beeinflussen werde.

Diese Feststellungen sind richtig. Für unsere nationalen Großagrariere sind sie eine moralische Ohrfeige. Für unsere schutzgläubigen Unternehmer und für die Reichsregierung sind sie eine Befreiung, die sich hoffentlich in der Zollsenkungssaktion gründlich auswirken wird.

Literatur.

Kulturwille Nr. 12, IV. Jahrgang, Sonderheft „Verlage“. Eine überaus geschickt konstruierte Titelseite deutet auf den reichen Inhalt dieser Sondernummer hin. Der bildungs- und wissenschaftsungehrte Leser findet auf engem Raum einen verhältnismäßig guten Ueberblick über die Arbeit der deutschen Verlage.

— Das Gesicht der linksgerichteten Verlage und die Buch-gemeinschaften.
— Eine Streife durch die Verlage schöner und wissenschaftlicher Literatur.

Daneben gewähren einige Beiträge einen guten Einblick in die geschäftlichen Praktiken der Verlage. Man sollte wünschen, daß zum mindesten jeder Funktionär und jeder interessierte Arbeiter den Kulturwille, der eine der besten unserer Bildungsblätter darstellt, abonniert.

Wo keine Möglichkeit besteht, den Kulturwille durch die Verlagsabteilungen zu beziehen, genügt Bestellung beim Postamt des Wohnortes. Jahresabonnement 3 RM. Einzelnummer 30 Pf. Der Verlag versendet auf Wunsch gern Probenummern.

Dr. Emshoff: Einführung in die Weltwirtschaft, Umfang etwa 1600 Seiten. Kartoniert 2,50 RM., Ganzleinen 3,50 RM. E. Raubiche Verlagsbuchhandlung G. m. b. H., Berlin W. 30.

Eine kurze gemeinverständliche Darstellung der Probleme der modernen Weltwirtschaft vom sozialistischen Standpunkt. Der Leser bekommt einen Leitfaden durch das Labyrinth der international verflochtenen wirtschaftlichen Beziehungen in die Hand. Der Verfasser legt den Schwerpunkt auf die Darlegung der großen Zusammenhänge sowohl in geschichtlicher als in ökonomischer Hinsicht. Das ganze Buch ist von einem Geübten beherrscht, jenem der inneren Verbundenheit zwischen den einzelnen staatlich getrennten Teilen der menschlichen Wirtschaft, der als einheitlicher Organismus verstanden werden will. Heute, wo die Weltwirtschaft keine lediglich theoretische Bedeutung hat, sondern mit zu den wichtigsten Unterlagen der Weltpolitik gehört, wo auch das sozialistische Proletariat sich dazu ansetzt, in aktiver Weise an der Lösung der weltwirtschaftlichen Probleme teilzunehmen, wendet sich diese Schrift vor allem an die politisch und wirtschaftlich interessierte Arbeiterbewegung, aber auch an jeden Anfänger, dem es zunächst weniger auf eine Erforschung der Einzelheiten als auf einen Ueberblick über das Gesamtgebiet ankommt.

„Unter Tag“: Bergbau- und Bergarbeiterbildung unserer Zeit. Zusammengefasst von Franz Örtz. Für die Reihe der deutschen Arbeiterdichter. Kart. 0,50 RM., Halbleinen 0,90 RM., Halbleder 2,50 RM. Arbeiterjugend-Verlag, Berlin SW 61.

Es packt den mitführenden Menschen bei jedem neuen Bergarbeiterglück immer wieder die Achtung und Ehrfurcht für die Arbeitshelden der schwarzen Kohlere. Dieses kleine, liffige Bündchen, auf dessen Umschlag ein packender Bildschnit den Bergbau symbolisiert, ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen.

Verantwortlicher Redakteur: Carl Bindow, Berlin SW. Redaktionsrat: Gauer, G. m. b. H., Berlin SW. Druck: Maurer & Dimmig, Berlin, Köpenicker Str. 88-90.