

Deutscher Verkehrsband

Zentralorgan für die Interessen

der in privaten und öffentlichen Betrieben des Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbes beschäftigten Lohn- und Gehaltsempfänger

Erscheint wöchentlich
Zugpreis: Vierteljährlich 4,50 M. / Die Einzelnummer 40 Pfennige

Redaktion u. Exped. Berlin SW
Michaelkirchplatz 1. / Tel.: F 7,
Jannowitzbrücke 191. Redaktionschluss
3 Tage vor Erscheinen des Blattes

Nummer 3

Berlin, den 19. Januar 1929

7. Jahrgang

Ein mißachtetes Regierungsabkommen.

Im November brachte eine süddeutsche Zeitung ein Dankschreiben des französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an den Präsidenten der Vereinigung der französischen Rheinreedereien zum Abdruck.

Der Minister bringt seine Freude zum Ausdruck, daß die französische Rheinflotte vom „Streik“ der deutschen Rheinschiffer nicht erfaßt wurde.

Die deutschnationale Zeitung knüpfte daran folgenden Kommentar:

Daß die siebenwöchige Auseinandersetzung zwischen den deutschen Arbeitgebern und Arbeitnehmern am Rhein der deutschen Schifffahrt schwere Wunden geschlagen hat, ist allgemein bekannt.

Die Auseinandersetzung war jedoch notwendig, da durch die mechanische Auswirkung des deutschen Schlichtungswesens die Löhne in der deutschen Rheinschifffahrt bis zu 40 Prozent höher lagen als bei den auf dem internationalen Rhein in Wettbewerb stehenden ausländischen Schiffsunternehmungen.

Dabei besteht die tragische Tatsache, daß die unter französischer Flagge fahrenden Fahrzeuge mindestens zu 80 Prozent mit deutschem Personal bemannt sind, das dort mit einem um 25 Prozent niedrigeren Lohnniveau zufrieden ist und auch begli. der sonstigen Arbeitergebühren Bestimmungen weit unter den Mannschaften auf deutschen Schiffen steht.

Vielleicht öffnet das Lob, das die französische Regierung der französischen Rheinschifffahrt spendet, auch allen denjenigen die Augen, die an die verzweifelte Lage der deutschen Rheinschifffahrt noch immer nicht glauben wollen. Das Schreiben beweist, daß die französische Eroberungspolitik auf dem Rhein, la politique d'expansion, die Politik der Ausdehnung, eine von der französischen Regierung offiziell betriebene Angelegenheit ist. So brängt man nicht nur bis an das Rheinufer, man will auch den Rhein selbst erobern.

Dem Reichsverkehrsminister schien der französische Brief (oder der deutsche Kommentar?) so wichtig, daß er den Zeitungsausschnitt unserer Organisation „zur gefl. Kenntnisnahme“ überlieferte. Wir verdriesen in unserer Antwort darauf, daß es sich um eine Aussperrung und nicht um einen Streik gehandelt habe. Außerdem sei ja die durchaus rechtsstehende Zeitung davon überzeugt, daß die Auseinandersetzung notwendig gewesen wäre. Wir hätten die Wirtschaftsschädigung nicht gewollt. Damit schien uns die französisch-süddeutsche Bagatelle erledigt. Wir hatten aber nicht mit der Armut der deutschen Unternehmerindici an Beweisen für die „wirtschaftsschädigende Höhe der Löhne“ gerechnet. Im „Gemeinsamen Jahresbericht der Industrie- und Handelskammern zu Bochum, Dortmund, Duisburg-Essen, Essen, Krefeld und Münster“ erinnert Herr Dr. Tilling vom Kohlenfaktor in seinem Bericht über „die Rheinschifffahrt“ an diesen Brief, erwähnt die französischen Eroberungspläne auf dem Rhein und fragt dann:

„Sind die deutschen Gewerkschaftsführer mit ihren automatischen Lohnforderungen eine Lehre daraus?“

Diese Frage wird in einem Bericht gestellt, der wohl von allen Wirtschaftskreisen gelesen wird. Sie enthält gleichzeitig den Vorwurf gegen uns, daß unsere Lohnpolitik die französische Schifffahrt auf Kosten der deutschen begünstigt, ein Vorwurf, den Herr Dr. Gensh in dem Bericht über „die Binnenschifffahrt“ noch besonders dadurch erhärtet, daß er erklärt, die „allgemeine Lage der Rheinschifffahrt“ habe die Unternehmer gezwungen, zu versuchen, durch Abbau der Löhne die „Selbstkosten“ zu senken. Also nicht nur unsere „automatischen Lohnforderungen“ (des Herrn Tilling), sondern sogar die Höhe der gegenwärtigen Löhne machen die deutsche Rheinschifffahrt gegen die

ausländische Konkurrenz schwach. Wir haben an dieser Stelle und in der „Schifffahrt“ anlässlich der Aussperrung der Rheinschiffer schon das nötige über die Konkurrenz durch

die ausländische Schifffahrt, in der sehr viel deutsches Kapital fließt,

gesagt. Aber so wenig die deutschen Kapitalisten daran denken, diese Konkurrenz dadurch zu beseitigen, daß sie durch ihren Einfluß bei der Einführung deutscher Arbeits- und Lohnbedingung bei der Konkurrenz sorgen, so wenig sind wir schuld an der „Tragik“, daß die Kollegen auf den französischen Binnenschiffen 25 Proz. weniger verdienen. Die Schuldigen sind die bürgerlichen Regierungsmänner und die hinter ihnen stehenden Verfasser und Auftraggeber des „Gemeinsamen Berichts“.

Im Januar 1921 schrieben wir an die Regierung,

daß Herr Heelling, der Vertreter der französischen Regierung, die Hoffnung ausgedrückt habe, daß bei der Uebergabe der deutschen Binnenschiffe an Frankreich die deutsche Besatzung an Bord bleiben würde. Wörtlich heißt es in unserem Schreiben weiter:

Bevor wir hierzu Stellung nehmen, müssen wir die deutsche Regierung ersuchen, zu folgenden Punkten von der französischen Regierung Erklärungen zu verlangen:

1. In Deutschland bestehen für das Schiffspersonal folgende Bestimmungen:

- a) Krankenversicherung für das Personal einschließlich Familie;
- b) Alters- und Invaliditätsversicherungen. Die Rechte hieraus sind durch die Mitgliedschaft vieler Jahre erworben und mit jedem Jahr steigend;
- c) Unfallversicherung (Berufsgenossenschaft);
- d) Angestelltenversicherung für Schiffsführer und Kapitäne.

Ist die französische Regierung in der Lage, den Arbeitnehmern die laut den vorstehenden oder Punkten ihnen zustehenden Rechte rückhaltlos zu gewähren, speziell auch die durch langjährige Mitgliedschaft erworbenen und künftig steigenden Ruziehungen sicherzustellen?

2. Nach dem deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB.) hat in Deutschland der Arbeiter Anspruch auf Fortzahlung des Lohnes für den Fall, daß er durch in fernem Person liegende Gründe zeitweilig von der Arbeit ferngehalten wird (§§ 616 und andere des BGB.).

Ist die französische Regierung bereit, dem Personal diese Rechte ebenfalls zu gewährleisten?

3. Maßgebend für das Verhältnis des fahrenden Personals zum Arbeitgeber, Schiffseigenen, Verfrachter und Empfänger ist das Binnenschiffahrtsgesetz in Verbindung mit dem Handelsgebuch und der Reichsgewerbeordnung.

Ist die französische Regierung bereit, für das Dienstverhältnis des Schiffspersonals die vorstehenden deutschen gesetzlichen Bestimmungen auch weiterhin anzuwenden?

4. In Deutschland werden die Löhne und Arbeitsbedingungen unter Beachtung der bestehenden deutschen Gesetze zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmerorganisationen (dem Allgemeinen Arbeitgeberverband für die Rheinschifffahrt einerseits und dem deutschen Transportarbeiterverband und Zentralverband der Maschinenisten und Seiger andererseits) vereinbart.

Ist die französische Regierung bereit, sich selbst, respektive die französischen Rheinschiffahrtsgesellschaften zu verpflichten, die Arbeitsverhältnisse in gleicher Weise zu regeln und keinerlei Schwierigkeiten zu bereiten, daß durch diese Arbeiterorganisationen auch die Arbeitsverhältnisse zwischen französischen Gesellschaften und Arbeitnehmern geordnet werden, speziell den Arbeitnehmern und ihren Organisationen bei der Wahrnehmung ihrer Belange keinerlei Hindernisse zu bereiten?

8. Die deutschen Arbeitnehmerorganisationen werden deshalb ihre Stellungnahme zur Frage, ob sie deutschem Personal den Eintritt in französische Dienste empfehlen

können, abhängig machen müssen von einer befriedigenden Lösung der vorstehenden Fragen, wobei sie spezielle hervorheben, daß die befriedigende Lösung der letzten Punkte (Neubauarbeiten und damit Regelung der Arbeitsverhältnisse) für ihre endgültige Stellungnahme ausschlaggebend sein wird.

Im Dezember 1921 wurde dann folgendes

Regierungsabkommen

zwischen Frankreich und Deutschland geschlossen:

Die französische und Deutsche Regierung sind aus Anlaß der Abtretung von Rheinschiffen, die nach Übergabe des Friedensvertrages von Versailles dem Deutschland an Frankreich zu erfolgen hat, dahin übereingekommen, für das deutsche Personal, welches an Bord der abgetretenen Schiffe dem bisherigen Arbeitsbedingungen sicherzustellen, welche den Verkehrsinteressen und den Interessen der Bemannung entsprechen. Die Unterzeichner, welche von ihren Regierungen ordnungsmäßig und uneingeschränkt bevollmächtigt sind, haben folgende Vereinbarungen getroffen:

Artikel 1.

Die Deutsche Regierung verpflichtet sich, den deutschen Staatsangehörigen keinerlei Beschränkungen aufzuerlegen, an Bord der Rheinschiffe, welche von Deutschland an Frankreich in Ausführung des Friedensvertrages vom 28. Juli 1919 abgetreten sind, Dienst zu leisten.

Artikel 2.

Die französische Regierung räumt den deutschen Schiffsmanschaften das Recht ein, an Bord der in Artikel 1 erwähnten Schiffe unter den Arbeitsbedingungen, welche die deutsche Gesetzgebung vorseht, Dienst zu nehmen.

Zu diesem Zwecke verpflichtet sich die französische Regierung, jeder französischen Gesellschaft, welche Erwerberin der genannten Schiffe ist, die Verpflichtung aufzuerlegen, in Duisburg innerhalb eines Monats nach Unterzeichnung dieses Abkommens eine Gesellschaft zu gründen, welche dem genannten Schiffsmanschaften Beschäftigt, welche an Bord der genannten Schiffe unter den von der deutschen Gesetzgebung vorgesehenen Bedingungen Dienste nehmen wollen, und welche alle Rechte und Pflichten haben soll, die in den Artikeln 3 und 4 dargelegt sind. Diese Gesellschaft soll ihren Sitz in Duisburg haben, unter der Form der deutschen G. m. b. H. gegründet werden und in allen Punkten übereinstimmen mit der deutschen Gesetzgebung über die G. m. b. H.

Artikel 3.

Die in Artikel 2 erwähnten deutschen Gesellschaften für die Rheinschiffsbemannung werden besonders zur Aufgabe haben:

a) den nach der deutschen Gesetzgebung zu tätigen Abschluß der Arbeitsverträge der deutschen Schiffsmanschaften, welche an Bord der in Artikel 1 erwähnten französischen Schiffe unter den von der deutschen Gesetzgebung vorgesehenen Arbeitsbedingungen Dienste zu nehmen wünschen, ebenso wie die Bezahlung ihrer Löhne, die Auflösung der genannten Verträge und die Entlassung der genannten Mannschaften, wobei Einverständnis darüber besteht, daß die für Duisburg zuständigen Gerichte zuständig sind, um Streitigkeiten zwischen den Gesellschaften und ihren Angestellten und Arbeitern zu regeln.

b) Den Abschluß von Lohntarifverträgen, die sich anpassen sowohl der in Kraft befindlichen deutschen Gesetzgebung, als auch den Abmachungen, welche in dieser Hinsicht zwischen dem Allgemeinen Arbeitgeberverband für die Rheinschifffahrt einerseits und dem „Deutschen Verkehrsband, Abteilung Binnenschifffahrt, Flößerei und Wasserbau“ und dem „Zentralverband der Maschinenisten und Seiger“ andererseits, oder jeder Organisation, welche an deren Stelle tritt, abgeschlossen werden, mit der Einschränkung, daß diese Abmachungen keinerlei besondere Bestimmungen enthalten dürfen, welche den berechtigten Interessen der französischen Rheinschiffen und der in Artikel 2, Absatz 2, vorgesehenen Gesellschaften widersprechen.

Artikel 4.

Die in Artikel 2 vorgesehenen deutschen Gesellschaften für die Rheinschiffsbemannung werden in jeder Hinsicht und besonders gegenüber den deutschen Mannschaften diejenigen Rechte und Pflichten haben, welche die deutsche Gesetzgebung zuerkennt oder auferlegt den Betriebsunternehmern. Sie sollen besonders alle durch die deutsche

Vom Werden und Wachsen des Gewerkschaftsgedankens unter den Berufskraftfahrern

Aus den Anfängen der Kraftfahrerbewegung.

Je mehr sich das Automobil als Verkehrsmittel durchsetzte, desto mehr änderte sich auch der Beruf der Fahrzeuglenker. Der Fuhrwerkslenker war vorwiegend von Jugend auf an den Umgang mit Pferden gewöhnt, Autolenker aber wurde man erst in vorgeschrittenen Jahren, nachdem man vorher bereits in einen anderen Beruf tätig gewesen war. So kamen und kommen noch heute die Autolenker aus allen Volkskreisen und Berufen mit allen möglichen geistigen Einstellungen. Wollte man diese so verschieden gearteten Menschen in einer Organisation, die ihre Interessen vertritt, zusammenschließen, so mußte man ihrem eigenartigen Beruf und den mannigfaltigen geistigen Richtungen in der Agitation Rechnung tragen.

Als ich im Jahre 1905 Chauffeur wurde, war noch keine gewerkschaftliche Berufsvertretung unter den Kraftfahrern vorhanden. Die Kollegen aus dem Handels- und Transportgewerbe, die Kraftfahrer geworden waren, blieben Mitglied ihrer bisherigen Sektion. Eine agitatorische Tätigkeit für unseren Verband kam deshalb unter den Kraftfahrern nicht zur Entfaltung. Die Kraftdroschkenführer in den Großstädten waren meistens als ehemalige Droschkenkutscher Mitglied bei den Droschkenkutschervereinen, die in manchen Orten, wie z. B. Berlin und Hamburg, den Gewerkschaftskartellen angeschlossen waren. Das Chauffeurvereinswesen stand in der besten Blüte. So existierten damals in Berlin nicht weniger als vier Chauffeurvereine. Nun regte sich unter einigen Kollegen im Transportarbeiterverband (heute Verkehrsbund) der Gedanke der organisatorischen Zusammenfassung aller Berufskollegen. So kam ich mit sechs Kollegen auf den Gedanken, für die Berufskraftfahrer in Berlin eine Sektion im Deutschen Transportarbeiterverband zu gründen, die dann auch am 15. Februar 1906 ins Leben gerufen wurde.

Erst jetzt fing unter den Kraftfahrern das gewerkschaftliche Leben an. Nach einem Vierteljahr konnten wir bereits über 200 Kraftfahrer als Mitglieder zählen. Der Verein Berliner Kraftfahrer von 1905 trat zu uns über, und am 1. Oktober 1906 war der Anschluß des Vereins Berliner Droschkenführer an den DTV. vollzogen.

Die Folge dieses Anschlusses war, daß die Berliner Kraftdroschkenführer unserer Organisation restlos angehörten. Hiermit gewann die Organisation eine Macht, daß sie einen Kampf mit den Unternehmern wagen konnte, und als am 1. Januar 1907 die Kraftdroschkenbesitzer den Lohn der Fahrer kürzen wollten, standen die Kraftdroschkenführer geschlossen wie ein Mann ein Vierteljahr lang im Streik. Dieser Streik hätte mit einem Teilerfolg bereits nach 14 Tagen enden können, aber die Streikenden beharrten mit Recht auf ihrem alten Lohn. Nur dadurch, daß die Unternehmer unter dem Schutze der Polizei Streikbrecher ausbilden durften, wurde der Streik nicht mit einem vollen Siege beendet. Dieser Streik hatte aber auch den Starrsinn der Unternehmer schwer gestraft, und bald danach mußte ¼ Dutzend der größten Betriebe seine Pforten für immer schließen. Hunderte von Kleinbetrieben lösten sie ab, und hier wurde der alte Lohn weitergezahlt. Damit war indirekt das Ziel der Streikenden doch noch erreicht.

Dem Beispiel Berlins folgten bald Hamburg, Dresden, Leipzig, Düsseldorf, Nürnberg, München und Frankfurt a. M. Überall wurden jetzt — oft mit meiner Mitwirkung — Kraftfahrersektionen gegründet deren Träger hauptsächlich die Kraftdroschkenführer waren. Die Regsamkeit der Berufskollegen wirkte sich in den durchweg sehr gut besuchten Versammlungen aus, die für die Nachtfahrer am frühesten Morgen und für die Tagesfahrer bis zur späten Nachtstunde bezirks- und betriebsweise fast täglich abgehalten wurden.

Weil die Kraftdroschkenführer die Privat- und Geschäftskraftfahrer in den Versammlungen weit überflügelten, wurden dort naturgemäß am meisten die Berufsfragen der Ersteren behandelt. Das veranlaßte mich am 30. Juni 1909, die Branche der Privat-, Geschäftlich- und Lastkraftfahrer zu gründen.

Jetzt entwickelte sich auch für diese Kollegen ein reges Versammlungsleben. Jeden Monat einmal fanden, für jede Gruppe getrennt, öffentliche Versammlungen statt, in denen aufklärende und belehrende Vorträge gehalten wurden. Die Verbandsangelegenheiten wurden jedes Vierteljahr in einer Mitgliederversammlung erledigt. Dadurch bildete sich unter den Kollegen bald ein gesunder gewerkschaftlicher Stamm.

Daher gelang es auch, Erfolge zu erreichen, die den Kraftfahrerlohn über den Kutscherlohn hinaushoben. Oft bedurfte es allerdings harter Kämpfe, wie des wochenlangen Streiks im Warenhaus Jandorf, bei der Handelsgesellschaft der Apotheker u. a. Die Fahrer des Warenhauses A. Werthim z. B. brauchten nicht zu streiken, sie waren 46 Mann, alle organisiert und hatten mustergültige Vertrauensleute, Richard Merzig und Max Frieske, die auch mit ihrem Direktor zur Zufriedenheit ihrer Kollegen zu verhandeln und Erfolge zu erzielen

verstanden. Ihr Auftreten war immer eine gute Vorarbeit zu Verhandlungen durch den Verbandsangestellten. Ihre Versammlungen waren schon damals unter allen Berufskollegen musterhaft.

Für die Privatkraftfahrer bestand eine besondere Agitationskommission. In dieser Gruppe war mit den größten und meisten Gewerkschaftsgegnern zu ringen, da hier das Vereinswesen am stärksten vertreten war.

Mit der Ausbreitung des Automobilverkehrs auf die einzelnen Orte steigerte sich nämlich auch die Gründung von Chauffeurvereinen. Jeder Ort mußte seinen Verein haben. In vielen Städten gab es zwei, in Leipzig drei, in Hamburg vier und in Berlin waren 1913 sogar zwölf vorhanden. Aus diesen Vereinen entwickelten sich teilweise größere Organisationen, die als Interessenvertretungen der Berufskraftfahrer gelten wollten. Sie alle blieben eine Stümperei, gemischt mit Korruption, Rechtsanwältle, Geschäftsleute, Gastwirte, Reparaturwerkstättenbesitzer, Zeitungsverleger u. a. spielten in ihnen oft eine führende Rolle. So gründete im Oktober 1907 der Klub internationaler Kraftfahrer in Berlin unter der Assistenz des Rechtsanwalts Bittermann den Allgemeinen Kraftfahrerverband. Im Januar 1908 kam der Journalist Armand Helm aus Wien und gründete die sogenannte Chauffeurgenossenschaft, die Chauffeurkrankenkasse und die Deutsche Kraftfahrervereinigung. Alle drei wurden mit dem Tode ihres Gründers mit großen Verlusten der traurigen Hinterbliebenen elend zu Grabe getragen. 1908 gründeten die Arbeitgeberverbände im Transport- und Verkehrsgewerbe den gelben „Deutschen Automobilführerver-

band“ unter Leitung von Beyersdorff, der dank unserer Rührigkeit nicht über eine Lebensdauer von einem Jahr hinauskam. Zur selben Zeit erschien der Zeitungsverleger Berg in Halberstadt mit seiner Zeitung „Der Kraftwagenführer“, der vor allem die süddeutschen Chauffeurvereine zu einem Kraftwagenführerverband zusammen schloß. Dieser Verband wurde von den leitenden Geistern wieder auseinandergestriffen, woraus der „Kraftfahrerbund“ und die „Frankfurter Interessengemeinschaft“ entstanden. Beide sind dann auch mit dem Ausbruch des Krieges verschwunden. Nach dem Kriege, im Jahre 1919, bildeten sich wieder überall Chauffeurvereine, die sich in dem neugegründeten „Deutschen Kraftwagenführerverband“ zusammenschlossen, der, nachdem seine Aufnahme in den ADGB abgelehnt wurde, sich zwecks Zusammenschluß an den DVB wandte und sich ihm angeschlossen hat.

Um gegen dieses Labyrinth von Splitterorganisationen bestehen und energischer ankämpfen zu können, wurde am 8. November 1911 in Berlin von mir die Branche der Privatkraftfahrer gegründet. Die dadurch gestärkte Agitation wirkte sich so aus, daß wir damals in unserer westlichen Bezirksversammlung monatlich weit über 100 Kollegen zusammenbrachten und damit auch unter den Privatchauffeuren eine der Gewerkschaft treu ergebene Elitetruppe schufen.

Es sei noch bemerkt, daß bis 1920 im Deutschen Transportarbeiterverband eine besondere Stelle zur Betreibung der Agitation unter den Kraftfahrern nicht vorhanden war. Diese Agitationsarbeit wurde nebenher erledigt. So habe ich selbst mich der Kraftfahrersagitation neben anderer Bürotätigkeit gewidmet. Aber auch so sind die Erfolge nicht ausgeblieben.

Franz Rettig.

Wie wird heute unter den Kraftfahrern agitiert?

Die Berufsgruppe der Kraftfahrer, die ich vorwiegend zu bearbeiten habe, ist nicht nur in technischer Beziehung, sondern auch veranlaßt durch die eigenartige Mentalität der aus den verschiedensten Berufen sich rekrutierenden Kollegen nicht mit den sonst üblichen gewerkschaftlichen Agitationsmethoden allein zu gewinnen und als Mitglieder zu erhalten.

Wir müssen im Gegensatz zu den Methoden der Vorkriegszeit umfassendere Arbeiten aufnehmen, um durch deren Erfolge dann ein starkes Anreiz- und Bindemittel für die Reichssekktion zu erhalten. Im folgenden erwähne ich die Hauptpunkte, die neben der sonstigen gewerkschaftlichen Interessenvertretung für uns in Frage kommen:

1. Mitarbeit im Reichsbeirat für das Kraftfahrwesen zwecks Abänderung der Ausnahmebestimmungen in der Automobilgesetzgebung;
2. Mitwirkung in den Sachverständigenkommissionen am Sitze der Regierungsstellen zur Ueberwachung der Fahrschulausbildung;
3. Auf- und Ausbau der zentralen und örtlichen Verkehrswachen;
4. Einflußnahme auf die Polizei, Verwaltungs- und Gerichtsbehörden zur Erreichung vernünftiger, dem modernen Verkehr angepaßter Vorschriften und Beurteilungen bei Uebertritten durch Unfälle.

Während in den Vorkriegsjahren die gewerkschaftliche Versammlungsarbeit unter den Kraftfahrern sich vorwiegend in Bildungs- und Agitationstätigkeit durch entsprechende Referate auswirkte, müssen wir heute, gezwungen durch die technische Entwicklung des Kraftverkehrs und seiner Erfordernisse, unsere Versammlungen mit Lichtbildervorträgen, ja, in der letzten Zeit sogar mit Experimentalvorträgen, Filmen usw. ausstatten.

In der Vorkriegszeit wurden die politischen und auch viele gewerkschaftliche Versammlungen durch einen oder mehrere Polizeibeamte überwacht. Wehe dem Redner, der etwa in seinem Referat an der Polizei oder ihren Einrichtungen Kritik geübt hätte. In solchen Fällen wurde die Versammlung sofort polizeilich geschlossen und aufgelöst. Wie anders heute. Es ist bei uns keine Seltenheit mehr, daß höhere Polizeibeamte in unseren Kraftfahrerversammlungen Lichtbildervorträge abhalten und zum Dank dafür in der nachfolgenden Diskussion unangenehme Wahrheiten von unseren Mitgliedern über Maßnahmen zu hören bekommen, die sie im Straßenverkehr anordneten und die sich gegen die Interessen der Berufskraftfahrer auswirken.

Aber auch die Arbeitgeberorganisationen und Automobilklubs haben eingesehen, daß unser Arbeitsgebiet den früheren gewerkschaftlichen Rahmen weit überschritten hat, und demgemäß auch ihrerseits zu beachten und anzuerkennen sei.

Welch günstige agitatorische Momente sich hierbei für uns ergoßen und ausgenützt werden können, dafür

nur ein Beispiel aus meiner Agitationstätigkeit. Ich erhielt von dem Vorstand der Verkehrswacht Frankfurt am Main den Auftrag, in einer öffentlichen Versammlung der Verkehrsinteressenten, die aus Anlaß der Frankfurter Frühjahrsmesse am 13. April 1926 im großen Saal des Messehauses einberufen werden sollte, das Referat über das Thema „Die Forderungen des Kraftverkehrs an die Automobilgesetzgebung“ abzustatten. Als zweiter Referent sollte Polizeimajor S. von B. einen Lichtbildervortrag über das Thema „Moderne polizeiliche Maßnahmen im Großstadtverkehr“ halten.

Sei es nun, daß der 13. ein bekannter Unglückstag oder der Lichtbilderapparat die weite Reise schlecht überstanden hatte, kurzum, der Apparat streikte zu nächst und Herr Major S. bat mich dringend, mein Referat auszudehnen solange, bis er den Apparat zur Reason gebracht habe. Da für mich nur eine Redezeit von ¼ Stunden vorgesehen war, legte ich nun los, immer mit dem frommen Wunsche: wenn doch bloß der Apparat seine Streiksolidarität noch recht lange beibehält. Als ich mit meiner Redezeit und meinem Manuskript zu Ende war, konnte ich mit stiller Freude konstatieren, daß die Polizeibeamten trotz reichlicher Schweißentwicklung den Apparat noch nicht gemästert hatten. Ich hatte somit nun Gelegenheit mein Referat auf das Geleise überzuleiten, das mir für Frankfurt a. M. am meisten am Herzen lag und am notwendigsten erschien, nämlich einzugehen auf die damals noch bestehenden Polizeischikanen, aber auch über die Zersplitterungsbestrebungen der Frankfurter Hirsch-Dunkerschen Kraftfahrersorganisation das Wichtigste zu sagen.

Hierzu hatte ich nicht nur genügend Zeit, sondern auch einen aufmerksamen großen Zuhörerkreis, der meine Ausführungen mit starkem Beifall entgegennahm. Als ich so ziemlich alles das gesagt hatte, was zu sagen war, kam dann auch das Zeichen des Herrn Majors, womit er mich informierte, daß der Apparat in Ordnung sei, so daß ich zum Schluß kommen konnte.

Es läßt sich denken, daß mir dieses Schlußwort sehr leicht wurde, hatte ich doch mit Hilfe der Polizei alles das vorbringen können, was ich im Interesse unserer Organisation der Frankfurter Öffentlichkeit zu sagen hatte.

Zum Schluß darf ich feststellen, daß die veränderten Agitationsmethoden viel dazu beigetragen haben, daß wir am Schlusse des Jahres 1928 nicht nur die Zahl von 50000 organisierten Kraftfahrern bereits überschritten haben, sondern auch einen festen Stamm von Gewerkschaftskollegen gewonnen und erzogen haben, der nicht schon bei den geringsten Windstoß wie Streu auseinander fliegt, sondern der den Wert seiner Berufsorganisation erkannt hat und ernstlich gewillt ist, auch allen kommenden Stürmen zum Troste treu zu ihr zu halten und sie weiter auszubauen, und dies ist wohl das Erfreulichste an den Auswirkungen unserer modernen Gewerkschaftsagitation.

A. Rettig

Die 4. Beitragswoche beginnt am 20. Januar und endet mit dem 26. Januar

Zahle im voraus und mache keine Schulden!

die Herrschaft der ausbeutenden Klassen gefährdet würde, bemühten sich die Herrschenden, „Ordnung und Sicherheit“ durch entsprechende Maßnahmen so gut wie möglich aufrechtzuerhalten. Dies geschah vor allem durch Erlass bestimmter Vorschriften über das Verhalten der einzelnen Gesellschaftsmitglieder zueinander und zum Staatsganzen. Der Staat oder vielmehr die jeweiligen Machthaber, die wiederum Vertrauensleute der herrschenden Klassen waren, bestimmten, „was recht sein sollte“ und erzwangen vermöge ihrer Herrschaftsgewalt die Beachtung dieser Bestimmungen durch die übrigen Volksgenossen. So entstand das Recht als ein Mittel, die Form des Zusammenlebens der Gesellschaftsmitglieder zu regeln. Aus der Art seiner Entstehung geht eindeutig hervor, daß jedes Recht die Tendenz hat, den herrschenden Klassen williger zu dienen als den unterdrückten Schichten, daß es, solange die Ausgebeuteten nicht selbst an der Staatsmacht (und damit an der Rechtssetzung und Rechtsanwendung) teilhaben, die Besitzenden und Herrschenden besser schützt als die Besitzlosen und Unterdrückten.

Die Arbeiterklasse hat an der Rechtsgestaltung ein brennendes Interesse. Alle Errungenschaften des Klassenkampfes werden mit der Zeit im Rechte verankert. (Man denke an das werdende Arbeitsrecht!) Immer mehr muß auch im Rechte und damit in der tatsächlichen Stellung der Arbeiterklasse in Staat und Wirtschaft zum Ausdruck kommen, was die Arbeiterschaft wirklich für den Bestand von Staat und Wirtschaft bedeutet. So wird das Recht zum Gradmesser der Befreiung der Arbeiterklasse.

Über Rechtsfragen sind Machtklagen. Niemals würde das Unternehmertum freiwillig oder aus sittlichen Erwägungen heraus ein Zugeständnis an die Arbeiterklasse machen, wenn es nicht seinen Bestand bedroht fühlte und die in großen Organisationszusammengedahlte Macht der Arbeiterklasse fürchtete. Ja, in demokratischen Staatswesen wie in der deutschen Republik, wo ein gewisser Einfluß der Arbeiter auf die Amtsmacht sicher steht, und wo der Staat sich in besonderen Fällen auf die Seite der Arbeiter stellen muß, wird sich das Unternehmertum manchmal nicht besinnen, sogar gegen den Staat Front zu machen und gegen ihn das Profitinteresse zu verteidigen. Der letzte Rufgeisteskonflikt hat das bewiesen. In solchen Fällen kämpfen Staat und Arbeiterklasse Seite an Seite um Bestand und Respektierung der gesetzlich verankerten Rechte.

Es kann nicht rechtzeitig genug darauf hingewiesen werden, daß im Staate und über ihn hinausgreifend sich starke Machtgruppen zusammenfinden, die, wenn sie wollen, die Staatsautorität wesentlich gefährden können. Es sind die Riesengebilde der Kartelle und Trusts. Die Allmacht des Industrie- und Bankkapitals bedroht die Herrschaftsgewalt des demokratischen Staates, weil es nicht mehr reines Ausbeutungsinstrument in den Händen der großen Industrieherzöge sein will und sein kann. Von dem Augenblick an, wo diese Gefahr offenkundig wird, muß die Arbeiterklasse notwendigerweise eine andere Stellung dem Staate gegenüber einnehmen als diejenige, welche sie einnahm zu der Zeit, wo sie rechtlos und politisch unterdrückt war und der Staat reiflos in den Händen der Gegner der Arbeiterklasse war. In dieser neuen Situation muß die Arbeiterklasse dem Staat als Recht lehende Instanz gegen die Unternehmerrückgriffe verteidigen.

Über das Problem ist heute schwieriger und ist nicht mehr vom einzelnen Staate her zu lösen. Die modernen Verkehrs- und Nachrichtenmittel haben die Entfernungen verkürzt und damit die Herrschaftsbereiche vergrößert. Die Zeit rückt näher, wo die Staats-

grenzen auf die Bedeutung der Ländergrenzen im deutschen Inland herabsinken. Die Zeit der internationalen wirtschaftlichen Verstrickung hat begonnen. Bereits vor dem Kriege konnte Rathenau sagen, daß 800 Menschen die Geschichte der Welt in ihren Händen hielten. Heute sind es noch weniger geworden. Radio und Flugzeug erleichtern die Beherrschung großer Wirtschaftskomplexe erheblich und werden sie in Zukunft noch mehr erleichtern. Die internationale Kapitalverflechtung ist heute bereits so groß, daß kein einzelner Staat die Arbeiterfrage allein reiflos lösen kann. Neben dem Kampf um die Macht im einzelnen Staate muß daher die Arbeiterklasse den Kampf auf breiter internationaler Front gegen das internationale Kapital führen. Die Fluchtmöglichkeit des heimischen Kapitals ist nicht von der Hand zu weisen. Nach der modernen Standortlehre sucht das Kapital stets die günstigsten und profitabelsten Anlagemöglichkeiten auf. So können ganze Industrien nach Gegenden abwandern, die höhere Profite durch billigere Arbeitskräfte, vermindernde Frachten und billigere und bessere Rohstoffe versprechen. Die amerikanische Eisenindustrie hat solche Experimente hinter sich. Es muß daher zunächst dafür gesorgt werden, daß wenigstens Lohnhöhe und Aufwendungen für soziale Einrichtungen als Ursachen zur Kapitalabwanderung und Standortverschiebung der Produktion ausgeschaltet werden. Das hat aber nicht auf Kosten der Arbeiterklasse und damit auf Kosten der Kultur zu geschehen. Durch internationale Abmachungen, namentlich durch ein zu schaffendes Weltwirtschafts- und Westarbeitsrecht muß daher ein Mindestmaß an sozialen Bedingungen festgesetzt werden, unter denen überall die Produktion vor sich zu gehen hat. Der Anfang ist geschaffen in Gestalt des Internationalen Arbeitsamts und der internationalen Arbeitskonferenzen. Ueber zwei Dutzend Entwürfe zu internationalen sozialpolitischen Übereinkommen haben den Konferenzen bisher vorgelegen. Wie schwer es ist, auf diesem Wege vorzubringen, das zeigt die Schwierigkeit, der die Ratifikation des Washingtoner Abkommens, das sich bekanntlich mit der internationalen Einführung des Achtstundentags befaßt, begegnet. Auch hier zeigt es sich, daß Recht und Macht nicht voneinander zu trennen sind. Jede internationale Vereinbarung bleibt ein bloßes Felsen Papier, wenn nicht eine Macht dahinter steht, die diesen Felsen Papier zu einem verbindlichen und respektierten Gesetz macht. Die Arbeiterklasse muß in den einzelnen Staaten stark genug werden, ihre Regierungen zur Anerkennung der internationalen Vereinbarungen zu zwingen und sie zur Durchführung der entsprechenden praktischen Maßnahmen veranlassen. Dazu aber ist erstes Erfordernis, daß dem heute sehr gut organisierten Blod des Kapitals der ebenso gut und reiflos organisierte Blod der Arbeiterklasse gegenübertritt. Selbst in Deutschland mit seinen verhältnismäßig guten Organisationsverhältnissen sind aber nur annähernd 25 Prozent der Werktätigen in den freien Gewerkschaften zusammengeschlossen. Ein großer Teil der Arbeiter steht noch in der Front der Gegner, ein noch größerer Teil hat die unendlich wichtigen Fragen, um die es geht, noch nicht geistig erfasst und stellt gleichgültig beiseite. Diese proletarischen Reserveen müssen sofort erfasst und organisiert werden. Der entsprechende Wachstumsdruck wird in Staat und Wirtschaft in die Waage geworfen werden können und wird sich in einen Rechtszuwachs für die Arbeiterklasse und damit in ein weiteres Stück auf dem Wege auch zur wirtschaftlichen Freiheit des Proletariats umsetzen. B. A. R.

Neue RPD-Offensive.

Kurz vor Jahreschluss wurden in einer Sitzung der Berliner Gewerkschaftszentrale der RPD mit den Organisations- und politischen Leitern neue Wege gesucht, die Gewerkschaften unter die Botmäßigkeit der Jünger der jeweiligen Moskauer Machthaber zu bringen.

Der Häuptling der Berliner Kommunisten, Piet, lagte in seinem Referat darüber, daß das abgelaufene Jahr trotz aller Mühsalbeit keinen Erfolg gebracht habe. Das muß in diesem Jahre anders werden. Man muß es dem Hebeln lassen, er nimmt das Maul gehörig voll. Er verlangt von seinen Betreuen, daß in den fünf größten Verbänden, darunter dem Deutschen Verkehrsband, mindestens 60 Prozent der Delegierten zu den Generalversammlungen Kommunisten zu sein hätten, und diese damit natürlich auch die Mehrheit in den Verwaltungskörpern fest in Händen haben müßten. Piet gab selbstverständlich auch die Anweisungen heraus, deren Befolgung nach seiner Meinung lothiger zum Ziele führen würden. Der „Proletarier“ des Fabrikarbeiterverbandes bringt die RPD-Anweisungen auf eine Formel, die am besten sagt, wessen wir uns von diesen Burschen zu versehen haben:

1. die SPD-Arbeiter sind gegeneinander aufzuheben;
2. die SPD-Arbeiter sind gegen die Angestellten aufzuheben;

3. berufsmäßige Heher sollen abwechselnd in solche Verbände überziehen, in denen die Einheitsfront noch besteht, um diese zu zerstören;
4. Oppositions-Krauen sollen zur Erwerbung der Mitgliedschaft in innerlich gesunden Verbänden veranlaßt werden;
5. den Beitragsneuen Spaltbrüdern und Spaltschwefelern sollen die Beiträge aus der Fraktionskasse gezahlt werden;
6. es sollen durch Schulunterricht Kadaverbrüder herangebildet werden zum Zwecke des systematischen Bruderkampfs und der Zerteilung der Einheitsfront in den Gewerkschaften;
7. die „Sympathisierenden“, also jene, die heute noch der naiven Auffassung sind, die Kommunisten wollten die Einheitsfront, sollen den Spaltbrüdern als Stimmziele dienen zur Erreichung ihres arbeiterfähigenden Zieles.

Zum Teil hat Piet allerdings nur alte Jauche in neue Kübel gefüllt. Die Mehrheit unserer Bundeskollegen, die es mit der Erreichung der Ziele unserer Organisation ernst nimmt, wird sich auch der jetzt wahrscheinlich wieder beginnenden Offensive der Gewerkschaftszerstörer zu erwehren wissen.

Aus unserem Berufe
Automobilfahrer und Flieger.

Fliegerlatein.

Also, ein Flieger, der muß Geistesgegenwart haben, sonst ist er verraten und verkauft. Jawohl, verraten und verkauft, dogierte Luftkiss und hab keine Stimme, die so schrill wie eine Fabrikpfeife klang, noch um ein paar Meter. Wer keine Geistesgegenwart hat, soll Schiebkarre fahren oder Bierfässer rollen. Dagegen ist nichts zu sagen, aber Flieger soll er nicht werden. Denn was ist ein Flieger ohne Geistesgegenwart? Ein Ei ohne Schale, jawohl und nichts weiter.

Doch lassen Sie mich von meinem letzten Flug erzählen. Sie wissen, daß ich den Auftrag hatte, eine Momentaufnahme von Petrus zu machen. Auf was für Ideen diese Zeitungsmenschen manchmal kommen. Aber das waren nicht meine Sorgen und so stieg ich prompt auf. Es war eine lange Fahrt und verdammt einsam. Wissen Sie, abgesehen von uns Fliegern ist der Himmel doch nicht mehr sehr gefragt. Aber darüber hatte ich nicht nachzudenken. Bei gutem Wind kam ich ziemlich schnell hoch. Ich mochte so auf 1000 Meter heran sein, als meine Karre plötzlich aussetzte. Das in einem Augenblick, wo ich das Himmelstor schon aus den Sternen heraus schimmern sah. Aber es war nichts zu machen. Der Propeller stand wie ein Rüssel im Brei. Ich stellte den Motor ab und fletzte raus aus meiner Riste. Und was stellte ich fest? Nun, ich hätte mir's ja denken können, aber wer denkt schließlich an alles. Ich hätte die Milchstraße im Gleitflug nehmen müssen, nun haben die Propeller die voll Butter und ich konnte sehen, wie ich sie runter friegte. Zum Glück war gerade Neumond gemeldet. Ich steuerte also im Gleitflug auf die untere Mondspitze zu und warf, genau in demselben Augenblick, wie ich unter der Spitze heraufste, ein Seil um die Mondspitze herum. Natürlich laufe der Apparat ein paar mal rund um die Mondspitze, ehe er stillstand. Dann erst konnte ich herausklettern und die Propeller von ihrer Last befreien.

Soweit, so gut. Aber wie sollte ich jetzt von dieser verdamnten Mondspitze los und zur Erde zurückkommen? Einfach das Seil durchschneiden und die Maschine fallen lassen, wäre ja das Einfachste gewesen, aber wer garantiert mir, daß ich dann die Maschine in der Hand behält und nicht an der Erde vorbeigezogen wäre wie ein Meteor, der tausend Jahre durch den Weltraum lauft, ehe er irgendwo anfährt. Das mußte ich natürlich verhindern, denn hatte ich auch von Petrus keine Aufnahme machen können, so brachte ich doch Material genug mit, das unbedingt in Druck mußte, wenn ich nicht die ganze Fahrt umsonst gemacht haben wollte. So brachte ich denn meine Maschine vorsichtig auf Touren und wie ich spürte, daß die Tragflächen trugen, und das Seil sich zu straffen begann, schlug ich das Seil mit einem Messer durch. Es ging gut und mit frischem Mut steuerte ich zur Erde zurück.

Aber auch diese Fahrt sollte nicht ohne Zwischenfall abgehen. Ich hatte in meiner Aufregung nicht daran gedacht, den Motor daraufhin nachzuleben, ob nicht auch etwas Butter in die Lager gekommen war. Natürlich war sie das und bald hatte ich die Bekkerung. Der Motor wurde warm und begann zu rauchen. Im nächsten Augenblick schossen auch schon die Flammen hervor. Mein Glück wollte es, daß eine dicke Regenwolke in der Nähe war. Watschliche lagen wir Flieger dazu. Raun, daß ich sie sehe, werfe ich auch schon das Steuer herum und legte mitten hinein. Nun sind ja die Tragflächen nicht gerade der angenehme Aufenthalt, aber danach hatte ich jetzt nicht zu fragen. Im Augenblick war der Brand gelöscht. Eine halbe Stunde später landete ich im schönsten Gleitflug und wenn bei dem Brand nicht alles Material, das ich zusammengebracht hatte, verbrannt wäre, hätten sie die Photos, die ich auf dieser Fahrt gemacht habe, heute morgen in der Zeitung sehen können. Aber Sie glauben mir doch auch so, nicht wahr? Erich Grisar.

Deßau. Nach langen Bemühungen ist es nunmehr endlich gelungen, mit Hilfe des Schlüchtingsausschusses für das Kraftdrohpfen- und Auto-Wohnungsgewerbe einen Tarifvertrag zu schaffen. Wenn auch beim ersten Angriff nicht alle Wünsche unserer Kollegen erfüllt werden konnten, so muß doch anerkannt werden, daß gegenüber dem bisherigen Zustande wesentliche Verbesserungen durchgeführt sind. Die zur Regel gewordene überlange Arbeitszeit ist

Zur Unterhaltung und Belehrung

LESSING:

Wie lange währ't's, so bin ich hin
Und einer Nachwelt untern Füßen.
Was braucht sie, wen sie tritt, zu wissen,
Weiß ich nur, wer ich bin.

Ein revolutionärer Kämpfer.

Im gegenwärtigen Augenblick rüstet die bürgerliche Welt, um den 200. Geburtstag Gotthold Ephraim Lessings feierlich zu begehen. In zahllosen Zeitungsartikeln, Vorträgen und Feiern wird des Mannes gedacht werden, den die bürgerliche Gesellschaft als einen ihrer Helden verehrt. Mit welchem Rechte das deutsche Bürgertum das Andenken Lessings feiert, ist zum mindesten zweifelhaft, die deutsche Arbeiterschaft hätte einen ungleich berechtigteren Anlaß dazu.

Gotthold Ephraim Lessing wurde am 22. Januar 1729 in Kamenz in Sachsen geboren. Dreierlei Jahrhunderte waren seit Beendigung des Dreißigjährigen Krieges vergangen. Die ersten Banden waren vernarrt. Deutschland arbeitete emsig an seinem wirtschaftlichen Wiederaufstieg. Dessen hauptsächlichster Träger war das noch junge Bürgertum, das sich seinen Ansichten, die Fesseln des Feudalismus zu lösen. Mächtig war der Handel aufgeblüht, aber auch die Produktionsstätten (Manufakturen) wurden immer zahlreicher. Die Landesfürsten halfen dieser wirtschaftlichen Entwicklung kräftig nach; denn ihr Geldbedarf war infolge der immer größer werdenden Ausgaben für Heer und Verwaltung mehr und mehr gewachsen. Die Förderung, die die Fürsten der Wirtschaft angedeihen ließen, machte sich durch das vergrößerte Steuernaufkommen doppelt bezahlt.

Mit dem Aufblühen der Wirtschaft hatte die politische Entwicklung in Deutschland nicht gleichen Schritt gehalten. Während in England und Frankreich die nationale Einheit bereits errungen war, vollzog sich in Deutschland die politische Entwicklung in entgegengesetzter Richtung. Das Kaiserium war aus dem Kriege ungeheuer geschwächt hervorgegangen. Die vielen kleinen Landesfürsten teilten den Raub unter sich und gerippten das deutsche Reich in eine Anzahl kleiner und kleiner souveräner Staaten. Deutschland geriet sowohl politisch als auch wirtschaftlich gegenüber den westeuropäischen Staaten ins Hintertreffen. Das Bürgertum Englands hatte sich bereits in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts die demokratische Verfassung errungen und damit den Weg zur Welt Herrschaft bestritten. In Frankreich bahnte sich zur Zeit von Lessings Jugend bereits die geistige Entwicklung an, gekennzeichnet durch die Namen Voltaire, Diderot und Rousseau, die wenige Jahrzehnte später zu einer der gewaltigsten Revolutionen der Weltgeschichte führte.

Die Kleinrenterei schuf in Deutschland eine furchtbare Enge. Es gab kaum ein Tätigkeitsfeld für schöpferische revolutionäre Geister. Nicht daß es an ihnen gefehlt hätte. Aber um leben und schaffen zu können, sahen sich selbst die größten deutschen Geister des 18. Jahrhunderts, Schiller und Goethe, gezwungen, ihre Unabhängigkeit aufzugeben. Die politische Rückständigkeit in Deutschland wurde auch Lessing zum Verhängnis. Als Klassenbewußter Bürger war er zu stolz, sich in förmliche Abhängigkeit zu begeben, und infolgedessen war sein Leben ein einziger Kampf mit den widrigen Verhältnissen.

Dem Pflanzersohn war eine ausgezeichnete Bildung mit auf den Lebensweg gegeben worden. Aber es widerstrebt ihm, nach dem Willen seiner Eltern einen akademischen Beruf zu ergreifen. Schon in jungen Jahren wirkt er als freier Schriftsteller in Leipzig, später in Berlin. Sein Tätigkeitsfeld ist das Theater. Der dreißigjährige Lessing führt bereits einen scharfen, erfolgreichen Kampf gegen die Literaturgenossen seiner Zeit, die mit samt dem Preußenkönig Friedrich II. der französischen Diktatur Gefolgschaft leisteten. Lessing führte keine Waffen mit Hilfe glänzender Selbstbesonnenheit. Er, der schon früh sein Denken im Studium der griechischen und römischen Klassiker gekult hat, war auch in den Philosophien seiner Zeit zu Hause. Besonders die französischen Aufklärer haben auf sein Denken den entscheidenden Einfluß ausgeübt. Sie schmeigten der jungen Bürgerklasse die zu ihrem Befreiungskampfe notwendigen geistigen Waffen. Lessing wurzelte mit seinem ganzen Sein in seiner Klasse, und er war ein Kämpfer für ihre Ideale wie kein anderer. Für die damalige Zeit ein unerhörtes Beginnen, wagte es Lessing, in seinen Dramen den Bürgerstand auf die Bühne zu stellen. Die bürgerlichen Trauerspiele „Miss Sara Sampson“ und „Emilia Galotti“ sind die Früchte dieser Schaffensperiode. Aber Lessing hatte nicht das Glück, von seinen Klassengenossen verstanden zu werden und sie zur Anteilnahme an seinem Kampfe zu bewegen. Im Gegenteil, sie ließen den tapferen Kämpfer im Stich, zu einer Zeit, als er ihre Hilfe am notwendigsten gebrauchte. Der groß angelegte Versuch der Schaffung eines Nationaltheaters in Hamburg war gescheitert, weil es eben eine deutsche Nation noch nicht gab. Trotz fruchtbarer Tätigkeit stand Lessing wiederum vor dem Nichts. Um das Leben seines Angehörigen sicherzustellen, nahm er die Stellung eines herzoglich braunschweigischen Bibliothekars in Wolfenbüttel an. Aber auch dem herzoglichen Barbar gelang es nicht, Lessing zum Schweigen zu bringen. Wie sein „Brother“ den Versuch unternahm, die geistige Freiheit Lessings zu knebeln, verließ der schon alternde Mann seine Stellung, um wieder mutig den Kistenkampf auf sich zu nehmen. All

das Leid, noch verstärkt durch ein widriges Schicksal in seinem persönlichen Erleben, konnte den tapferen Mann nicht entmutigen. Diese Schläge leiteten vielmehr die größte Periode seines Schaffens ein. In dieser Zeit entstand das Drama „Nathan der Weise“, das höchste Dokument Lessingscher Weltanschauung. Die wunderbare Parabel von den drei Ringen in diesem Drama sollte zum Kulturgut den denkenden Arbeiters gehören. Ferner schuf Lessing die „Gespräche für Freimaurer“ und die „Erziehung des Menschengeschlechts“. Reiner und klarer als in Lessings Spätwerken sind die Ideale rationalistischer Weltanschauung kaum formuliert worden.

Lessing starb im Jahre 1781. Seine letzten Lebensjahre waren völlig einsam gewesen, aber er führte ein desto reicheres Innenleben, und er ahnte die Unsterblichkeit seines Geistes wie seines Namens voraus. Die klassische Periode der bürgerlichen Dichtung hat größere Künstler hervorgebracht, in der Reinheit des Empfindens, in der Konsequenz seiner Handlungen steht Lessing unerreicht.

Im Laufe des letzten Jahrhunderts hat es das Bürgertum verstanden, sich in keiner Weise mit Lessing auszuöhnen, vielmehr den bürgerlichen Zwecken dienbar zu machen. Nachdem Bürger und Junker in Deutschland ihr Kompromiß geschlossen, spürten erstere das Bedürfnis, die eigene revolutionäre Vergangenheit vergessen

zu machen und die Verbindung zur nationalen Vergangenheit zu suchen. So mußte der freiheitsstolze Lessing dazu herhalten, die Untertanengefinnung des Bürgertums zu dokumentieren. Aus dem französischen Preußenkönig Friedrich II., der einem Manne wie Lessing die Bibliothekarstellung an der preussischen Staatsbibliothek verweigerte, wurde so im Geschichtsunterricht der verdienstvolle Förderer deutscher Geisteswissenschaft Franz Meiring hat in seiner schönen Schrift „Die Lessinglegende“ die Unwahrscheinlichkeit dieser Behauptung nachgewiesen und das Andenken Lessings von einem häßlichen Flecken gereinigt. In ihrer ganzen Größe und Reinheit tritt die Gestalt Lessings in der Schrift Mehrings vor unsere Augen. Treffender ist kaum jemals der Kämpfer Lessing charakterisiert worden. Schließen wir daher mit den Worten Mehrings:

„Unter den geistigen Vorkämpfern des deutschen Bürgertums war Lessing nicht der gewaltigste, aber der freieste und wahrhaftigste und vor allem der bürgerlichste; was immer wieder an seinen Schriften festsetzt, ist der Charakter dessen, der sie schrieb. Ehrlichkeit und Mannhaftigkeit, eine unerfälschte Begierde des Wissens, die Lust nicht nach am Trachten nach der Wahrheit als an der Wahrheit selbst, die unermüdete Dialektik, die jede Frage lehrte und wandte, bis ihre geheimsten Seiten offenlagen, die Gleichgültigkeit gegen die eigene Leistung, sobald sie einmal vollbracht war, die großartige Verachtung aller weltlichen Güter, der Haß gegen die Unterdrücker und die Liebe zu allen Unterdrückten, die unüberwindliche Abneigung gegen die Großen der Welt, die stets Kampfbereitschaft gegen das Unrechte, die immer Bekleidene und immer stolze Haltung in dem verzehrenden Kampfe mit dem Elend der politischen und sozialen Zustände — alles das, und wie manches andere, Erhebende und Erquickende noch, spiegelt sich in Lessings Briefen und Schriften.“
S. Wilhelm.

„Der vertwegenste bürgerliche Revolutionär“.

Seine feiert in Lessing nicht sowohl den Dichter, den Gelehrten, den Kritiker, als den Charakter, den Mann den Bahnbrecher und den Vorkämpfer der bürgerlichen Klassen. Die Kunst war für Lessing eine Tribüne, worauf er zum Volke sprach. Seine Ehrlichkeit und Wahrhaftigkeit, die große Art seines Seins trafen unverwundlich zusammen mit der Philisterhaftigkeit, mit der lächelnden Selbstgefälligkeit und den prunrenden Gemeinheit seiner Umgebung; er stand in scharfer Einkamkeit unter seinen Zeitgenossen, von denen ihn einige liebten, aber keiner verstand; sein Ekel an der Wirklichkeit der deutschen Dinge trieb ihn ins Schauspielhaus oder gar ins Spielhaus. Sein ganzes Leben war Kampf und alle seine Schriften haben eine soziale Bedeutung.

Es ist ja keine Frage: als Dichter steht Lessing hinter Goethe und Schiller, als Kunstsorcher hinter Winkelmann, als Philosoph hinter Kant, als Psychologe hinter Herder, als Psychologe hinter Herder, als Psychologe hinter Herder, als Psychologe hinter Herder. Auch bezeichnet es mehr das Schwerk als den Mann, mehr die Form als das Wesen seines Geistes, wenn Macaulay ihn den „ersten Kritiker Europas“ nennt. Denn die Kritik war nur das Werkzeug, womit Lessing in den weiten Bereichen des deutschen Geisteslebens auftrübe. Was er zur tatsächlichen Geltung bringen wollte, das war jenes bürgerliche Selbstbewußtsein, welches er in ungleich höherem Grade befaß, als seine Mitlebenden und namentlich auch seine Mitstreitenden, ja in weit höherem Grade, als es die bürgerlichen Klassen nach ihm in hundert Jahren irgend zu erreichen gewußt haben. Er hat als ein einzelner den trägen Widerstand der ökonomisch und politisch gebundenen Masse nicht überwinden, nicht überwinden können, vor seinen Jünglingsjahren an war er sich ruhlos umher, bald hinter den Rücken, bald als „Zettlungschreiber bei einem Buchführer“, bald im Kriegslager, bald im Buchladen und dann wieder hinter den Rücken, ohne daß eine bürgerlich unabhängige Stellung gründen zu können. Bis ihn dann endlich, als er eben den deutschen Staud von seinen Füßen zu schütten und als ein hungernder Derwisch in die Ferne zu schweifen gedachte, das Unglück einer geliebten Frau in den hölzernen Käfig trieb den ihm ein ehrgeiziger Dudesbeop in seiner Bibliothek geöffnet hatte. Und das Martyrium seines letzten Lebensjahrs — wie nicht es, erhebdend zugleich und erschütternd, von der dämmern den Behaglichkeit ab, in der an einem anderen Dudesbeoplein Herder vergrämelte und Goeth verphilisterte!

Lessing hatte den deutschen Philister ganz und gar ausgezogen; das gibt ihm die einzige Stellung in unserer klassischen Literatur und infolgedessen war er der vertwegenste Revolutionär, den die bürgerliche Welt in Deutschland hervorgebracht hat bis auf die Börne und Heine, die Mar und Engels, die auch erst im Auslande das werden konnten, was sie geworden sind.
Franz Mehring.

„Der größere Luther“.

Aber alles Revolutionieren in der äußeren Wirklichkeit bleibt selbst äußerlich und verläuft im Sande, wenn es dem Geist nicht gelingt, ebensosehr mit der historisch überlieferten Welt des geistigen Innern fertig zu werden, sein neues Prinzip durch alle ihre Instanzen und Gebiete durchzuführen und sie von neuem aus ihm aufzubauen.

Und hierzu erforderte die Geschichte — Lessing. Wie sagen, sie er fand ihn. Denn gleich wie ein Instrument in seiner Einrichtung und Gestaltung im voraus die Zwecke und Funktionen an sich trägt, die es vollbringen soll, so lagen in dieser merkwürdigen und reichen Natur alle die gewaltigen und sich scheinbar widersprechenden Eigenschaften vereinigt, die diese Kräfte und dieser vor keinem Widerspruch zurückstehende Wissensdurst, dieser unmittelbare Schönheitsinn und dieser Trieb des tiefsten begrifflichen Denkens, diese Allseitigkeit und diese Fähigkeit, sich in jedes einzelne so zu vertiefen, als wenn es alles wäre, diese jerschemmernde Stärke der Persönlichkeit und dieser Haß gegen alle Willkür derselben, diese wesentliche kritische Richtung und diese Fähigkeit, die Kritik zum eigenen positiven Schaffen heigern zu können, deren Vereinigung allein ihn befähigte, zu werden, was er ward: der siegreiche Revolutionär im Reiche des Geistes, der Rächer und Wiederhersteller der untergegangenen Prägen des lebendigen Selbstbewußtseins in Literatur, Kunst, Religion, Ethik, Geschichte.

Lessing ist nichts anderes als der weltliche Luther, als der durch seine religiöse Voraussetzung mehr beschränkte Luther. Die unmittelbare innere Gemüthsheit des Glaubens schlägt daher hier in die entwickelteste innere Gemüthsheit verständigen Denkens um.

Und eben deshalb ist Lessing nichts anderes als — wir schreiben dies Wort nieder, ganz unbekümmert um alles etwaige Namenrumpfen — der größte Luther, der dort das Gebiet der Religion nicht weniger als alle anderen Felder des Geistes seinem neuen Bewußtsein unterwarf.
Ferdinand Lassalle 1858.

August oder Lessing?

Um an dem Namen gut zu machen, was ein herzoglich Barbar an dem Mann verbrochen hat, beschloß der Braunschweiger Landtag, die Landesbibliothek in Wolfenbüttel „Lessing-Bibliothek“ zu nennen. Dazu ist aber aus irgendeinem verpöppelten Grunde die Genehmigung des ehemals herzoglichen Hauses notwendig. Die Oberste Verwaltung des Gesamtstaates“ gab folgende Antwort: „Auf das gefl. Schreiben vom 17. Dezember erwidern wir ergebenst, daß das Gesamtstaats Braunschweig-Lüneburg es ablehnen muß, dem dortigen Vorschlag einer Umbenennung der Herzog-August-Bibliothek in Wolfenbüttel zuzustimmen. Die Bibliothek verdankt nicht nur ihre Entstehung dem Herzog August dem Jüngeren, sondern dieser Fürst hat gerade ihre Hauptstätte in nachgezeichneten Bemühungen zusammengebracht und ist nach sachverständigen Urteil der beste Bibliothekar gewesen, den die Bibliothek je gehabt hat. Die Bezeichnung Herzog-August-Bibliothek entspricht daher der Sachlage wie keine

andere. Uebrigens hätte der damalige Erzbischof Karl Wilhelm Ferdinand Lessing niemals nach Wolfenbüttel berufen, wenn Herzog August nicht die Bibliothek begründet hätte.
gez.: Knote.“

Sehr richtig, wenn in Wolfenbüttel keine Bibliothek gewesen wäre, hätte Lessing dort nicht Bibliothekar werden können. Wenn der Vater Lessing nicht die Mutter Lessing geheiratet hätte, stände es windig um den Nachruhm Lessings.

Lessing wird Lessing bleiben, gleichviel, welchen Namen die Bibliothek in Wolfenbüttel führt — die Herzöge von Braunschweig aber, wer kennt sie denn heute?

Deutsche Geistesgrößen und deutsche Päpsten, das war immer ein schlechter Keim. Warum sollten die Nachfahren jenes Herodes, der Lessing abbaute, um im Hofballer drei Tänzerinnen mehr genießen zu können, sich geändert haben?

Verantwortlicher Redakteur: Carl Lindow, Berlin SO. Verlagsgesellschaft „Carier“, G. m. b. H., Berlin SO. Druck: Rauer & Dimml, Berlin, Köpenicker Str. 66-68.