



lichen Bestimmungen, wie schwer es sei, im Aufsichtsrat etwas durchzusetzen. 21 Mitglieder seien im Aufsichtsrat des Konzerns vorhanden, davon zwei Vertreter des Personals. Da schon allein dieses Stimmverhältnis die Durchsetzung irgendwelcher Forderungen schwer mache, sei es erst recht falsch, etwa alle Jahre andere Betriebsräte in den Aufsichtsrat zu entsenden. Die Prüfung der Bilanz erfordere eine genaue Kenntnis der Betriebsverhältnisse, die man sich nur durch jahrelange Praxis aneignen könne. Ferner sei eine genaue Kenntnis der Rechte der Betriebsräte im Aufsichtsrat und der Aufgaben des Aufsichtsrats erforderlich. Sehr oft werde in Versammlungen darüber gellagt, daß die Rechte der Betriebsräte nicht weitgehend genug seien. Das sei zum einen Teil richtig, zum anderen nehme leider ein großer Teil der Arbeiter noch nicht einmal die bestehenden Rechte aus dem Betriebsratsgesetz für sich in Anspruch. Hier sei noch sehr viel Aufklärung und Schulung notwendig, ehe vom Gesetzgeber mehr verlangt werden könne. Es sei Pflicht jedes Belegschaftsmitgliedes und der Betriebsvereinigungen, die vorhandenen Rechte genügend auszunutzen. Im übrigen müßten die Betriebsratsmitglieder Vertrauen zu ihren Delegierten im Aufsichtsrat haben. Nachdem Redner noch die einschlägigen Gesetzesparagrafen durorgesprochen, erklärte er zum Schluß, daß, wenn alle in Betracht kommenden Betriebsvertretungsmitglieder sich in ihre Aufgaben hineinarbeiten und auf ihrem Platz ihre Schuldigkeit tun, dann mit Sicherheit bald der Tag kommen werde, an dem sich die Arbeiterkraft als gleichberechtigter Faktor in der Wirtschaft durchgesetzt haben wird.

Sodann berichtete der Kollege Rietzmann über die bisherige Tätigkeit der Delegierten im Aufsichtsrat. Er schildert die Entwicklung des Karstadt-Konzerns. Nach der Stabilisierung habe die Karstadt-A.G. 1924 ein Kapital von 26 Millionen Mark gehabt, schon 1925 sei das Kapital auf 34 Millionen Mark erhöht worden. Aber auch diese Summe habe nicht genügt. 1926 wurde das Kapital auf 51 Millionen Mark erhöht und beträgt im Jahre 1929 80 Millionen Mark. Der Umsatz im Jahre 1928 betrug 254 Millionen Mark in 85 Warenhäusern mit einer Beschäftigtenzahl von 28 000 Personen. Nicht nur die deutschen Gewerkschaften zeigen ein reges Interesse für den Umfang und Aufbau des Karstadt-Konzerns, auch die internationalen Gewerkschaften wenden sich oft an uns um Auskunft. Eine neue Gründung des Karstadt-Konzerns ist die Einheitspreis-A.G. (Epa). Während bei der Gründung ein Kapital von 250 000 M. genügt, ist jetzt das Kapital auf 20 Millionen Mark erhöht worden. In 26 Städten Deutschlands bestehen Epa-Läden. Aber nicht nur auf Deutschland beschränkt sich diese Gesellschaft, heute bestehen schon Tochtergesellschaften in Frankreich und in der Schweiz. Soweit sich bis jetzt ein Urteil bilden läßt, florieren alle diese Geschäfte glänzend. Rietzmann geht dann noch einmal kurz auf den Betrieb des Erholungsheims ein und erwähnt, daß aus diesem Erholungsheim keine Gewinne herausgewirtschaftet werden sollen. Wenn auch immer ein gewisser Zuschuß notwendig sein wird, so muß er doch heruntergedrückt werden, damit die erparten Zuschüsse für Kranke und Hilfsbedürftige verwandt werden können. Einen erfreulichen Erfolg habe das Eingreifen des Verwaltungsrats des Erholungsheims, in dem die Betriebsräte die Mehrheit haben, gehabt. Während im Jahre 1928 noch ein Zuschuß von 107 000 Mark erforderlich war, wird dieser für 1929 nur etwa 20 000 Mark betragen. Die ersparte Summe soll den Arbeitern und Angestellten, die hier ihren Urlaub verbringen, dadurch zugute kommen, daß ihnen das Fahrgehd erlegt werden soll. Verhandlungen darüber seien mit der Direktion schon im Gange.

Redner wandte sich dann noch gegen den Vorwurf der Opposition, daß die Betriebsräte im Aufsichtsrat nicht für eine Erhöhung der Löhne eingetreten seien. Lohn-erhöhungen durchzusetzen liege nicht Sache der Aufsichtsratsmitglieder, auch nicht der Betriebsräte, sondern Aufgabe der Gewerkschaften. A. bittet zum Schluß um kräftige Mitarbeit der Betriebsräte, damit den Kollegen, die im Aufsichtsrat sitzen, der Rücken gestärkt wird. (Beifall.)

In der Diskussion wurde von allen Rednern, mit Ausnahme von zweien, die Arbeit der Delegierten im Aufsichtsrat gutgeheißen und gebilligt. Besonders wurde hervorgehoben, daß durch die leitkräftige Mithilfe des Kollegen Rietzmann der Einfluß des Personals, vertreten durch Gewerkschaften und Betriebsvertretung, im großen Warenkauf der Firma Karstadt in Berlin-Neukölln sehr erheblich gemindert ist. Zu wünschen sei, daß alle Häuser diesem Beispiel folgen. Allerdings sei dabei zu beachten, daß in Berlin-Neukölln fast nur gewerkschaftlich organisiertes Personal beschäftigt wird.

In einer einstimmig angenommenen Resolution wurde den Delegierten im Aufsichtsrat das Vertrauen sämtlicher Betriebsräte ausgesprochen.

Nach der Mittagspause wurde ein Referat des Herrn Dr. Jacoby vom Karstadt-Konzern über den Ausbau und die Erweiterung der Betriebskrankentasse der Firma Karstadt entgegengenommen. Der Referent führte ungefähr folgendes aus:

Der Ausbau der Betriebskrankentasse habe dreierlei Vorzüge: 1. Beitragsersparnis; 2. höhere Leistungen; 3. individuelle Behandlung der Kranken. Zu 1.: Der Karstadt-Konzern habe im Jahre 1929 etwa 35 Millionen Mark an Gehältern gezahlt, im Jahre 1928 würde diese Summe durch die Errichtung neuer Häuser auf etwa 45 Millionen steigen. Stelle man nun in Rechnung, daß die Beiträge bei den Ortskrankentassen 7 Prozent, dagegen bei der Betriebskrankentasse nur 6 Prozent betragen, so bedeutet dies für die Arbeiter und Angestellten eine Ersparnis von 450 000 Mark. Auch die Leistungen seien bei der Betriebskrankentasse viel höher als bei der Ortskasse. Die letzte zahlte vielfach den letzten 50 Prozent und den Verheirateten 80 Prozent des Lohnes an Krankengeld, während die Betriebskrankentasse durchweg 60 Prozent zahle. Dasselbe Verhältnis treffe bei den Heilmitteln zu; während die Ortskrankentasse nur 30 Mk. bewilligte, zahle die Betriebskrankentasse dafür 40 Mark

aus. Hingzu komme, daß bei der Betriebskrankentasse immer die Möglichkeit bestehe, daß die Firma in besonders trassen Fällen für die Erkrankten einen Zuschuß zahle. (Das bleibt der Firma stets unbenommen. Red.) Die Erweiterung der Betriebskrankentasse bringe also dem Personal neben der Ersparnis an Beiträgen gleiche und höhere Leistungen für das ganze Reich. Außerdem würde durch die Zugehörigkeit zu einer Kasse das Gefühl der Zusammengehörigkeit gefördert. Es trete auch keine Schädigung ein, wenn das Personal den Ort der Beschäftigung wechsle. Durch die Zusammenfassung aller Beschäftigten werde die Finanzkraft der Kasse gestärkt. Es könnten bessere Verträge mit den Ärzten abgeschlossen werden, auch wäre es leichter möglich, mehr Erholungsheime zu schaffen und mit vorhandenen Heilstätten günstige Verträge abzuschließen. Die Durchführung der Erweiterung solle dadurch erfolgen, daß die noch fernstehenden Betriebe an die bestehenden Betriebskrankentassen angeschlossen und Sektionen gebildet werden. Die einheitliche Verwaltung solle ihren Sitz in Hamburg haben. Alle Vorbereitungen und Beratungen sollten beschleunigt werden, damit am 1. Januar 1930 mit Anschluß und Zusammenlegung begonnen werden kann.

In der Diskussion wandten sich fast alle Redner gegen die Erweiterung der Betriebskrankentasse mit dem Hinweis, daß dies nur eine Zerstückelung der ohnehin schon unzulänglichen Sozialversicherung bedeute. Besonders der Kollege Weist vom Zentralverband der Angestellten erklärte im Auftrage der anwesenden Gewerkschaftsvertreter, daß die Firma Karstadt in diesem Falle auf Grant beissen würde, da die Gewerkschaften sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln gegen die Erweiterung wenden würden. Alle Argumente, die der Referent angeführt habe, seien gerade ein Beweis dafür, daß nur durch die Stärkung der Ortskrankentassen eine Verbesserung in der Krankentasse möglich sei. Außerdem sei nach dem Gesetz für die Erweiterung der Betriebskrankentasse die Zustimmung aller Betriebsräte erforderlich. Es wurde beschlossen, der Referent möge alle vorgetragene Argumente in einer Denkschrift zusammenfassen und diese den Betriebsräten zustellen.

In einer späteren Zusammenkunft in Hamburg soll dann die Frage noch einmal besprochen werden.

Nachdem eine Reihe von Anträgen, die sich mit der Schaffung weiterer Erholungsheime beschäftigten, den Delegierten im Aufsichtsrat als Material überwiesen waren, besprach man die Frage einer einheitlichen Arbeitsordnung. Von allen Rednern wurde betont, daß die Frage der Arbeitsordnung viel Schwierigkeiten mit sich bringe, da jede Geschäftsleitung besondere Wünsche habe. Besonders Anstoß erregten die vielen Strafbestimmungen, die auf Wunsch der Betriebsräte gestrichen werden sollen. Eine Kommission, bestehend aus den Betriebsräten der verschiedenen Betriebe, hat in Gemeinschaft mit den Vertretern der Gewerkschaften die Aufgabe übernommen, eine Musterarbeitsordnung für gewerbliches und kaufmännisches Personal auszuarbeiten.

Nachdem der Kollege Rietzmann die Ergebnisse der Konferenz zusammengefaßt und die Betriebsräte aufgefordert hatte, dafür Sorge zu tragen, daß in erster Linie nur gewerkschaftlich organisierte Kollegen in den Betriebsrat gewählt würden, sprach er weiter den Wunsch aus, daß in Zukunft noch ein engeres Zusammenarbeiten der Betriebsvertretungen untereinander und mit den Gewerkschaften Platz greifen möge.

Die imposante Veranstaltung wurde mit einem Hoch auf die Arbeiterbewegung geschlossen.

### Eine Genossenschaftsarbeitertagung.

Am 22. September fand in Osnabrück für das östliche Westfalen eine Tagung der in den Genossenschaften beschäftigten Arbeiter statt.

Die Tagung wurde von dem Kollegen Dannenbush eröffnet, der zunächst die Tagesordnung bekanntgab und dann das Wort an den Kollegen Bolwin abtrat, der die Vermählung im Namen des Ortsvorstandes begrüßte. Osnabrück sei für die Arbeiterbewegung historischer Boden. Vor nahezu 130 Jahren habe man hier die Keime der Arbeiterorganisation, Streik im Kampf um mißhandeltes Recht, mit dem Bajonett des kurhannoverschen Militärs abzutun versucht. Das Blut schmählich gemordeter Proletarier müsse der Kitt sein, die Arbeiterkraft zusammenzuhalten in ihren Bestrebungen, den Lebensstandard zu halten und in jäher Arbeit zu verbessern. Es sei gut, sich zeitweilig der Vergangenheit zu erinnern, um zu sehen, wie es einst war und was inzwischen durch die organisierte Arbeiterkraft errungen ist.

Kollege Dannenbush gab dann einen Bericht über die Ereignisse des letzten Jahres. Lohnbewegungen gab es in Bielefeld und Minden. In Bielefeld hatte die Verwaltung eine Lohnerhöhung für untragbar gehalten. Man hatte sich auf eine Nachprüfung der Sachlage für Januar geeinigt und es war dann unter Schiedsgericht ein Schiedsgericht zusammengetreten, dessen Vorsitzender eine Lohnaufbesserung von 50 Pf. für die Transportarbeiter vorschlug. Darüber hinausgehend erreichte man einen Zuschlag von 1 M. Bei der Lohnbewegung in Minden erreichte man beim Schiedsgericht nach einer nicht weniger als achsstündigen Sitzung eine Aufbesserung von 3 M. die Woche. Das gleiche wurde auf den Lagern der GEG. in Minden erzielt. Nach längeren Ausführungen über die bestehenden Lohnspannen zwischen den Bäckern und den eigentlichen Genossenschaftsarbeitern gab Redner eine Liste von Orten und den dort gezahlten Löhnen bekannt.

Aus den Zahlen zog der Redner dann Schlüsse zwischen den einzelnen Orten. Wenn, so schloß er seine Ausführungen, noch etwas zu erreichen sei, so nur dadurch, daß auch die Löhne in der Privatindustrie den Löhnen unserer Kollegen angeglichen werden. Eins sei vom anderen abhängig, vor allem aber vom Opfermut

der Kollegen in ihrer Werbearbeit für den Verband.

In der Aussprache nahm eine Reihe von Kollegen das Wort. Rein ärztliche oder persönliche Auffassungen auslassend, gingen die Kollegen Klapproth, Deppermann, Wehmeyer, Rastin u. a. vor allem auf die Lohnspanne zwischen den einzelnen Kategorien und den einzelnen Orten ein. Es wurde festgestellt, daß die Kraftfahrer einen besonders schweren und verantwortungsvollen Beruf haben, daß diese Kollegen sozulagen häufig mit dem einen Fuß neben der Anlagengabel ständen. Das müsse in den Löhnen besser zum Ausdruck kommen. Die Rationalisierungsfragen, die schließlich nicht nur den Genossenschaften haltmachen können, sondern eine ausgiebige Aussprache, bei der manches scharfe Wort geprägt wurde. Gemünscht wurde der Bruch der Genossenschaft mit jeder Privatfirma, die nicht auf absolute Tarifreue habe. Besonders im Transportgewerbe machen sich da noch Mißstände bemerkbar, deren Beseitigung aber nicht zuletzt in den Händen der Genossenschaftsarbeiter liegt. Sie sollten jeden Handgriff für Nachkollegen ablehnen, die ohne Organisation glauben auszukommen.

Bolwin, der noch Einzelheiten in Tariffragen und die Kündigung des Lohnabkommens für Osnabrück erwähnte, wünschte eine bezügliche Zusammenfassung der Lohnabmachungen.

Kollege Dannenbush führte aus, daß die Tarifreue der Lieferanten Transportfirma auf das schärfste kontrolliert werden müsse. Im übrigen müßte die Verbindung zwischen der Gauleitung und den einzelnen Orten inniger werden. Man nehme die Leitung recht oft und intensiv in Anspruch und sie werde auf dem Wege sein.

Kollege Kregel freute sich über den sehr guten Besuch der Tagung und ging auf die Lohnfragen unter Heranziehung der Bestimmungen des Manteltarifbes ein. Zwar sei die soziale Frage für den einzelnen noch nicht damit gelöst, daß er bei einer Genossenschaft beschäftigt werde, aber das müsse festgehalten werden, daß es eine nahe Selbstverständlichkeit sei, daß die Genossenschaftsarbeiter eine hervorragende Stellung unter den Kollegen einnehmen. Er werde allerdings schärfstens zur Arbeit herangezogen, aber er verzeihe bei aller Kritik nicht, daß es sich bei seiner Arbeit um seine eigene Schöpfung u g handelt: um die Genossenschaft. Auf die Entlohnung der Kraftfahrer eingehend, meinte er, daß 10 Prozent Mehrlohnkommen bei der Fülle von Arbeit und Verantwortung nicht zu viel für die Kraftfahrer wären. Mit einem Appell an rege Mitarbeit beim Ausbau der Organisation schloß er seine Ausführungen.

Den Schluß der Tagung bildeten die Mitteilungen des Gauvorsitzenden über den Zusammenschluß des Gemeinde- und Staatsarbeiter-Verbandes, des Gärtnerverbandes und des Deutschen Verkehrsbandes. Was lange gewünscht, es wird in Kürze zur Tat werden. Es wird ein Gebilde von großer Stütztaft geschaffen werden, das bei Lohnkämpfen ein bedeutendes Gewicht in die Waagschale zu werfen hat. Der neue Einheitsverband wird der zweitgrößte der deutschen Verbände sein, und noch neue Gruppen werden hinzuzukommen.

Mit einem Ausruf, bei den kommenden Gemeindevahlen seinen Mann zu stehen und daran zu denken, daß die Kommunalwahlen nicht weniger wichtig seien als andere Wahlen, und daß der Einfluß in den Kommunen schon wegen der in dem Verbande organisierten Arbeiter von größter Wichtigkeit sei, schloß der Redner den zweiten Teil der Tagung. Kollege Dannenbush schloß dann die anregende Tagung.

### Strefemann gestorben.

Der Reichsaußenminister Dr. Gustav Stresemann ist am 3. Oktober einem schweren Leiden erlegen. Seit langen war er krank, aber immer wieder rafft er sich auf, aus Furcht, sein Amt könnte in die Hand eines Nachfolgers fallen, der die Frucht mühsamer und jahrelanger Arbeit zerstörte. Stresemann diente der Republik seit 1923, nachdem die Katastrophensolitiker das Schiff verlassen hatten. Er übernahm stillschweigend das Außenprogramm der Sozialdemokratie und baute die Verständigungspolitik an, die nur über den Weg der Erfüllungspolitik gehen konnte. Der Unterschied in dem Verhältnis Deutschlands zu den ehemaligen Feindstaaten zwischen heute und 1923 zeigt an, was er für Deutschland und Europa geleistet hat. Die Beendigung des Ruhrkonflikts, das Dawes-Abkommen, der Locarno-Pakt, die Haager Abmachung über den Young-Plan und nicht zuletzt sein Wirken in Genf für Abrüstung und Völkerverständigung sind Marksteine seines Wirkens. Keinem Minister der Republik war es vergönnt, so viel sichtbare Erfolge zu erzielen. Aber nicht der Erfolg, sondern die lebensschaffliche Hingabe an seine Aufgabe, das gerade für einen bürgerlichen Minister so schwere Festhalten an Mitteln und Weg, die er nach schweren Kämpfen mit allen Lieferleistungen für einzig geeignet erkannt hatte, Deutschland vor dem Abgrund zu retten, machte seine Größe aus.

Der einflüchtige Unternehmerrhythmus war gewiß kein allzu warmherziger Freund u n j e r e Bestrebungen, aber einen Gegner wie Stresemann darf auch der Arbeiter achten und ehren.

Die deutsche Republik hat einen großen Verlust erlitten. Es wird schwer sein, ihn zu ersetzen.

Der Bundesbeitrag für die  
**42. Woche**  
(13. bis 19. Oktober 1929)  
ist fällig.

# Was bringt der 1. Band der Geschichte des Deutschen Verkehrsbandes?

VII.

In groß angelegter Darstellung wird nunmehr in der zweiten Hälfte des 1. Bandes unserer Organisationsgeschichte die weitere Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe bis zum „Sieg des Kapitalismus auf der ganzen Linie“ geschildert. Wir behaupten nicht zu viel, wenn wir sagen, daß jeder Kollege und jede Kollegin, welche die Entwicklung unseres Deutschen Verkehrsbandes verstehen lernen wollen, nicht umhin können, gerade diesen Teil des Werkes aufmerksam zu studieren.

Das 18. Kapitel zeigt die Geburtswehen der Wirtschaft beim Uebergang vom Frühkapitalismus zum vollendeten Kapitalismus. Zur Ausnutzung der gegebenen Möglichkeiten waren freie Entschlußkraft und kühne Unternehmungslust erforderlich. Die wirtschaftlichen Umwälzungen seit der Entdeckung der überseeischen Länder erzeugten allmählich auch die hierzu notwendige Revolution in der Geistesverfassung der europäischen Menschen (Reformation in Deutschland, Bewegung der Leveller in England u. a.). Das 18. Jahrhundert vollendete das Befreiungswerk von der mittelalterlich feudalen Form und entwickelte die Organisation des Staatswesens auf demokratischer Grundlage. Nebenher trug auch die geistige Aufrüstung der Volksmassen durch die Aufklärung, die Voltaire und Rousseau betrieben, ihre Früchte. Die gewaltigste Explosion dieser Kräfte erfolgte in der französischen Revolution.

Das von allen feudalen Beschränkungen befreite Privateigentum wurde nunmehr die neue Macht im Wirtschaftsleben, die den Kapitalismus zu seinen höchsten Leistungen anspornte. Die letzten Hemmnisse beseitigte der „Testamentsvollstrecker“ der großen Revolution, Napoleon, indem er mit seinen europäischen Kriegen die noch vorhandene Kleinstaaterei zerschlug.

Auch die Konsolidierung Deutschlands zu einem großen kapitalistischen Wirtschaftsgebiet nahm ihre Anregung und ihren Antrieb aus den englischen und französischen Staatsumwälzungen. Dem Nachweis dieser Tatsache ist ein interessanter Absatz des Kapitels gewidmet, wie auch der „gleichgerichteten, aber demokratischen Bewegung des Jahres 1848“, der gegenüber Preußen aber seine durchaus reaktionäre und kleindeutsche Politik geltend gemacht hat, so den Grund für jene Zustände legend, die schließlich der Weltkriegskatastrophe entgegenreiben aber auch die Geburt der deutschen Republik bewirken sollten.

Das 19. und 20. Kapitel sind dem Bau der Deutschen Eisenbahnen und deren Entwicklung und volkswirtschaftlichen Wirkungen gewidmet. Nach einer Einleitung über die Zustände des voreisenbahnlichen Verkehrs wird die Geschichte der Schienenbahnen und der Dampfmaschine gegeben. Ein ausführlicher Abschnitt handelt von der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, 1835, und der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens.

Als Bedingungen zur Durchführung „solcher Riesenunternehmungen“ ist zunächst das Privateigentum genannt, dann aber wird die Zeitenwende durch folgenden Satz illustriert: „Die zweite Bedingung... war das Dasein besitzloser Menschenmassen als — Arbeitsmaterial.“ Ohne dieses Lohnproletariat wäre auch die kapitalistische Leistung des Eisenbahnbaues unmöglich gewesen. Ein tragisches Bild aus dem Leben dieser ersten deutschen Eisenbahnklaven bildet den erschütternden Abschluß des Kapitels: Trotz furchtbarer Entbehrungen ertragen Hunderte von Eisenbahnarbeitern die Herabsetzung um ein Drittel ihres an sich schon kärglichen Lohnes lieber, als daß sie die Arbeit niedergelegt hätten.

Als Wirkung der Eisenbahn werden uns nunmehr in interessanten Einzeldarstellungen (Kap. 20), auch an Hand eines reichen statistischen Materials, der Aufschwung der deutschen Gütererzeugung, der Einfluß auf die Gestaltung des Effektmärktes, die zunehmende Intensität des Verkehrs betriebes, sowie die Schnelligkeit, Exaktheit, Billigkeit und Sicherheit, sowohl von Personenverkehr als Gütertransport, vor Augen geführt.

Mit der zunehmenden Entwicklung des Eisenbahnwesens wurde ein „großer Teil von Arbeitern und Angestellten aus unsicheren Arbeitsverhältnissen zu fester, geregelter Beschäftigung emporgehoben“. Die Kehrseite dieses Zustandes wird weiter unten ihre Würdigung finden.

Das 21. Kapitel schildert die Entwicklung des Lokalverkehrs, wobei der Werdegang der verschiedenen großstädtischen Verkehrsmittel verfolgt werden kann, die ein Jahrhundert von der Einführung der Eisenbahnen und nachher aufeinander folgten. Wir geben daraus folgende Stichworte: 1703: Säntzen; 1840: Fiaker; 1860 bis 1870: „Pferdebahn“ (Droschken); um 1860: Straßenbahnen. Was über die Betriebsform dieser lokalen Transportunternehmungen, die Folgen der Auslieferung städtischer Verkehrseinrichtungen an das ausländische

rechte abschaffte und die Privilegien der Schifferzünfte aufhob, bis die Friedensverträge von 1866 mit allem Verkehrsurnat dann völlig reinen Tisch machten.

Dieser Aufschwung wird dann um die Mitte des Jahrhunderts gestört durch die Eisenbahnen, deren sich allmählich fühlbar machender Wettbewerb auch die Binnenschiffahrt auf den anderen deutschen Strömen — Elbe, Oder, Weichsel, die eine ähnliche günstige Entwicklung genommen hatte — ins Gedränge bringt. Das letzte Stündlein der Binnenschiffahrt schien geschlagen zu haben. Da trat in den sechziger und siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts eine Wendung ein: die im Verhältnis zur Eisenbahn (bei der Wagenmangel oft chronisch war) größere Aufnahmefähigkeit und vor allem ihre Billigkeit, bewirkten einen neuen Aufschwung der Binnenschiffahrt. Darüber verbreitet sich das Kapitel in sehr interessanten Darlegungen, die in dem Nachweis gipfeln, daß der Kapitalismus (Aktiengesellschaften) in die Organisation der Binnenschiffahrt tief eingedrungen war, so daß überall der „Apparat des kapitalkräftigsten und größten Betriebes“ triumphieren konnte. Ein nicht minder interessanter Absatz des 22. Kapitels ist dann der Vervollkommnung der Schlepsschiffe und Transportkähne, den Verhältnissen der großen zu den kleinen Betrieben und schließlich dem Personal im Binnenschiffahrtsbetriebe gewidmet. Das alles wollen unsere Kollegen Binnenschiffer in dem Buche selbst nachlesen, sie werden daraus mancherlei Belehrung schöpfen.

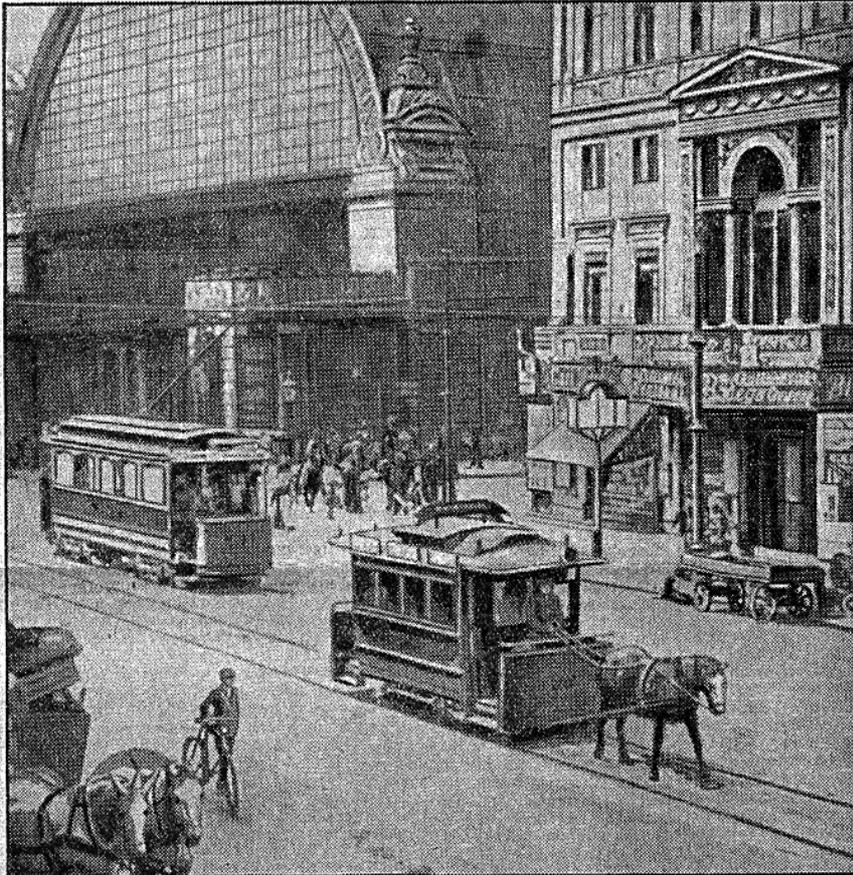
Die Seeschiffahrt hatte im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts die erste Stufe ihrer Entwicklung überunden. Sie war mehr handwerksmäßig organisiert und hatte als kaufmännisches Nebengewerbe eine mehr oder weniger genossenschaftliche Betriebsform gebildet. Das 23. Kapitel weist nun an zahlreichen, sehr bezeichnenden Einzeltatsachen nach, wie langsam sich dies später so außerordentlich kapitalistisch entwickelte Gewerbe, die Seeschiffahrt, aus den frühkapitalistischen Formen heraus schälte. Einleitend wird auf den Umstand hingewiesen, daß mit dem Uebergang zur rein kapitalistischen Organisationsform der Seeschiffahrt diese sich immer mehr von der fachmännischen Leitung ablöste und somit das „unpersönliche Kapital“ das Kommando in die Hände bekam. Als Vorteil dieser Entwicklung bucht die Schiffahrt einen riesigen Kapitalzuschuß. Eingehend wird dann das Entstehen einer großen Reihe von Schiffahrtsgesellschaften geschildert. Gleichzeitig zeigen die Ziffern der Schiffsstatistik, daß neben der riesigen Vergrößerung der Transportmittel eine starke Konzentration auf die größeren und größten Betriebe stattgefunden hat: die deutsche Schiffahrt wird so gut wie ausschließlich von Aktiengesellschaften besorgt.

Die Massenhaftigkeit der Transporte verbilligte den Umsatz der überseeischen Produkte; der Seetransport wurde infolgedessen immer billiger. Daneben erfuhr die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Seeverkehrs eine weitere Steigerung, die Regelmäßigkeit des Seeverkehrs während des ganzen Jahres nahm zu (entsprechend sanken die Prämien der Seeverversicherungsgesellschaften) usw.

Der letzte Teil des Kapitels zeigt die verhängnisvollen Wirkungen des Weltkrieges auf die Deutsche Seeschiffahrt und den anschließenden Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte in der Nachkriegszeit.

Das 24. Kapitel führt die Geschichte des Postwesens weiter und bespricht die Entstehung und Entwicklung der modernen Post. Die Benutzung des Dampfes als Beförderungskraft sollte auch indirekt für den ganzen Postverkehr eine neue Aera bedeuten und mit der Vervollkommnung der Dampferlinien und des Eisenbahnbetriebes ging denn die Beschleunigung und Vervielfältigung der Posttransporte Hand in Hand. Gleichzeitig steigerte sich die Dichtigkeit des gesamten Postbetriebs zu früher ungeahnter Höhe. Das Kapitel bringt für alle diese Tatsachen interessante Einzelheiten bzw. statistische Belege.

Dann wird gezeigt, wie der elektromagnetische Telegraph mit seinen Verfeinerungen sowie das Telefon der Post dienstbar gemacht worden sind: An das Postpersonal des Staates schloß sich dasjenige für Telegraphie und Telephonie an. Das ganze Postmonopol erhielt jetzt erst vollen Inhalt und bestimmende wirtschaftliche Bedeutung, nachdem es



Bildprobe aus unserer Verbandsgeschichte. — Pferde- und Straßenbahn in Berlin 1903.

Kapital usw. gesagt wird, ist sehr instruktiv und lesenswert und kann besonders den Kollegen Straßenbahnern nur dringend zum Studium empfohlen werden.

Als Gewerbe für sich entwickelte sich das Gütertransportwesen, d. h. die Spedition und Speicherei.

Weiter wird gezeigt, daß die letzte Umwälzung des großstädtischen Straßenverkehrs durch das aus kleinen Anfängen zu großer Bedeutung emporgewachsene Kraftfahrzeug bewirkt worden ist. Die Kollegen Kraftfahrer dürften die anschließende sehr anschauliche Schilderung der Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens mit besonderem großem Interesse lesen und daraus mancherlei Nutzen ziehen.

Die lokalen Verkehrsmittel haben ebenfalls einer großen Anzahl von Personen Beschäftigung gegeben, deren Verrichtung man in den ersten zwei Dritteln des 19. Jahrhunderts noch gar nicht kannte: Kleinbahnen, Straßenbahnen, Berufskraftfahrer.

Wie sich die Gewerkschaften, insbesondere unser Deutscher Verkehrsband, dieser neuen Art von Verkehrsarbeitern angenommen haben, wird im zweiten, noch ausstehenden Bande unserer Organisationsgeschichte geschildert werden.

VIII.

Das 22. und 23. Kapitel bringen eine Darstellung über den Aufschwung der Binnenschiffahrt im kapitalistischen Zeitalter. Gezeigt wird zunächst, daß bereits lange von dem Eindringen der Eisenbahnen in die deutsche Volkswirtschaft die deutsche Binnenschiffahrt eine Blüte erlebte, die einzig dastand: vor allem auf dem Rhein. Begünstigt wurde sie durch die „Rheinschiffahrtskonvention“ von 1831, die unter der Nachwirkung der französischen Revolution eine Anzahl von Beschränkungen des freien Verkehrs auf dem Rhein beseitigte, die Umschlags- und Stapel-

sich mit dem Kapitalismus gewissermaßen vollzogen hatte. Nächste den Bahnen wird die Post die größte Verkehrsanstalt Deutschlands und nimmt einen ganz rapiden Aufschwung. Was nebenher über die Geschichte der Postkarte usw. gesagt ist, verdient ein spezielles Studium, ebenso der Schluß des Kapitels, in dem sachliche und statistische Angaben über Verwaltung, Personal und die neueste Entwicklung der Post (einschließlich Luftpostverkehr) in der Nachkriegszeit gemacht werden.

Das 25. und 26. Kapitel bringen die an den Frühkapitalismus anschließende Entwicklung der Banken und Kreditinstitute sowie des modernen Groß- und Kleinhandels gewerbes.

Die Banken des Frühkapitalismus, die in der Hauptsache Geldwechsel- und Speditionsgeschäfte waren, sind im Laufe des 19. Jahrhunderts zu Instituten zum Zwecke der Kreditvermittlung geworden, haben damit eine zentrale Stellung in der modernen Volkswirtschaft erobert und mit dieser Stellung eine geradezu traumhafte Entwicklung gewonnen. Nachgewiesen wird, daß der entstehende und wachsende Großkapitalismus diese Kreditvermittlung brauchte, und dann in sehr instruktiver Weise auf die verschiedenen Arten des Kredits eingegangen sowie die Vervollkommnung der Kreditwirtschaft einmal durch die Banken selbst, dann durch die Schaffung von Effekten und schließlich durch einen möglichst ausgedehnten bargeldlosen Verkehr.

Es wird weiter das Irrtümliche der Ansicht mancher Wirtschaftler und Politiker dargelegt, die im „verfluchten Geld“ die Quelle aller Mißstände sehen, statt tiefer zu schürfen und — in der alleinigen Beherrschung der Wirtschaft durch das Unternehmertum die Ursache alles Übels zu erkennen.

Wie sich im Zeitalter des Frühkapitalismus der Warenhandel bis zum Verkauf nach Probe entwickelte, wurde bereits gezeigt. Das 26. Kapitel schildert nun die weitere Entwicklung des Groß- und Kleinhandelsgewerbes unter dem kapitalistischen System. Neben dem Warenhandel tritt die moderne Industrie, die nicht mehr für den persönlichen Bedarf, sondern für den Warenmarkt produziert und damit auch den Warenhandel zu einer ganz beträchtlichen Erweiterung zwingt: er muß seinen ganzen Apparat, Räume, Personal, Reklame usw. den neuen Verhältnissen anpassen. Das bewirkt Fortschritte nach vielen Richtungen: Der Warenumsatz wird verbilligt und beschleunigt; damit der Kapitalumschlag. Die Versendung von Proben wird überflüssig usw. Gleichzeitig wird geschildert, wie der Geschäftsreisende recht eigentlich der Erbe der alten Markt- und Messorganisation geworden ist und schließlich die unverkennbare Tendenz eintritt, aus der Kette der Handelsvermittlung im Großhandel möglichst viele Glieder auszuschalten, wozu gehört daß auch alle „Nebentätigkeiten“, die nicht eigentlich zur Handels-tätigkeit gehören, noch in durchgreifender Weise als unter dem Frühkapitalismus ausgeschaltet werden: Transportgeschäft, Speditionstätigkeit, Lagern der Waren. (Selbst das letztere wird dem Großhändler in wachsendem Umfange durch kapitalistische Lagerhaus-gesellschaften abgenommen.) Das Kapitel verbreitet sich dann weiterhin über die wirtschaftlichen Gründe der auffallenden Vermehrung der Klein-handelsbetriebe und des durch diese beschäftigten Personals, die den Konzentrierungsbestrebungen im Großhandel bzw. der Geltung des Kapitalismus auf diesem seinem Arbeitsgebiete nicht sehr günstig sind, wobei allerdings die noch merkwürdige Tatsache zu denken geben muß, daß das Kapital selbst als Förderer des vermögenslosen Hand-lertums auftritt. Aber neben der vorläufigen Er-stärkung dieser neuen „kapitalistischen Ausbeutungs-form“ geht eine Reihe von Bestrebungen einher, welche bereits wieder auf die Ausschaltung des De-tailhandels abzielen. Es ist nicht nur für den Fachmann sehr interessant und lehrreich, die ein-gehende und von großer Sachkenntnis zeugende Dar-stellung dieser modernen Entwicklung im Warenhandel zu verfolgen. Daß dabei der kapitalistische spezialisierte Reklame, des Versand-geschäfts, des Warenhauses und der moder-nen Spezialgeschäfte gedacht wird, versteht sich ebenso am Rande, wie, daß auch am Zu-sammenschluß der Konsumenten in Kon-sumvereinen usw. nicht vorübergegangen wird.

Es wird dann noch auf die offizielle Ver-tretung des Handels in den Handels-kammern hingewiesen. Gedacht wird auch der „freien Vereinigungen“, der Arbeitgeber-ver-bände des Einzelhandels, Großhandels, der Banken usw., die den Handelskammern an die Seite getreten sind, um speziell den Kampf mit den Gewerkschaften um die Gestal-tung der Arbeitsverhältnisse in ihren Gewerben zu führen. Man könne also wirklich nicht sagen, daß die Kapitalisten des deutschen Han-dels- und Verkehrsgewerbes „ungerüstet und un-geschützt“ (wie sie vielfach behaupten) in die sozialen Kämpfe seit Bestehen des Reiches eingetreten seien.

IX.

**Sieg des Kapitalismus auf der ganzen Linie! Was bedeutet dies für die Arbeiter im modernen Handels-, Trans-port- und Verkehrsgewerbe?**

Das letzte Kapitel des I. Bandes unserer Organi-sationsgeschichte gibt die Antwort auf diese Frage. Zunächst aber wird noch einmal eine kurze Schil-derung des Triumphzuges des Kapitalismus im ganzen gegeben, um die Folgen seiner

Umwälzungen auf das gesamte Dasein der Arbeits-kräfte — die nun auch im Handel und Verkehr unter der Einwirkung völlig neuer Verhältnisse und ver-änderter sozialer Umgebung stehen — besser erkennen zu lassen.

Als ein Hauptmerkmal der industriellen Entfaltung im 19. Jahrhundert wird angeführt, daß noch viel mehr als in den Zeiten des Frühkapitalismus oder gar der handwerksmäßigen Gütererzeugung im Mittel-alter jeder Zweig der Volkswirtschaft in stärkste Abhängigkeit vom andern gerät. Der Kapitalis-mus dringt bis ins letzte Dorf und unterwirft es seinen Gesetzen. Die Bevölkerungszunahme der Großstädte und westlichen Industriegegenden ist gewaltig: es tritt eine weitgehende Verstä-dlichung der Bevölkerung mit allen ihren wirtschaft-lichen, sozialen und seelischen Konsequenzen ein. Vollends erfährt die soziale Gliederung der Bevölkerung tiefgehende Umwandlungen. Auf der Unternehmenseite: Bildung von Kartellen und Trusts, wodurch der Einzelunternehmer fast ganz verschwindet; auf der anderen Seite: Vermehrung der abhängigen Angestellten und Ar-beiter in immer größerem Umfange, besonders mit dem Ablauf des 19. Jahrhunderts. Rund ein Vier-tel der Arbeiter, 35 Millionen, sind weiblichen Geschlechts. Auch die Rolle der Frau im gesamten Wirtschaftsleben des Volkes ist also gründlich verändert. Sie wird bis in die Neuzeit hinein wegen ihrer ständig unter dem Männerlohn stehenden Bezahlung von den Unternehmern als Lohndrückerin benutzt, ist aber durch ihre eigene Lage (Frauenüberschuß und daraus folgende Heirats-schwierigkeiten) zu Erwerb geradezu gezwungen. (Der weiteren Entwicklung der neuzeitlichen Frauenerwerbsarbeit widmet das Kapitel nunmehr einen längerem Absatz, auf dessen interessanten Inhalt wir unsere Berufskolleginnen ganz besonders hin-weisen.)

Es folgen sehr lehrreiche und interessante Aus-führungen über die Verdrängung der „Hausindustrien“ (Weber usw.) durch den Zuwachs motorischer Kräfte (elektrische Kraft, Dampfkraft) in der Indu-strie, anschließend eine Schätzung des gesam-ten deutschen Kapitals (u. a. Uebersicht über die preußischen Millionäre) sowie statistische Nach-weisungen über die Steigerung der Produk-tivität in der Deutschen Industrie unter dem kapitalistischen System. Nicht minder wird der deutschen Sozialversicherung gedacht, der es gelungen ist, im Laufe der kapitalistischen Entwicklung wenigstens die schlimmsten Schäden zu mildern, welche Krankheit, Unfälle und Invalidität für das Heer der Arbeitsbiene mit sich bringen. Ein besonders umfang-reicher Abschnitt des Kapitels geht dann auf die Ge-schichte und die Entwicklung der deutschen Ar-beiterschutzgesetzgebung ein, in welchem u. a. gezeigt wird, wie die Arbeiter im Laufe eines Dreivierteljahrhunderts sich die allernotwendigsten Arbeiterschutzvorschriften erst erkämpfen mußten und nur ganz allmählich ihre Mitverwaltung bei öffentlichen Einrichtungen erzwingen konn-ten. Dadurch wurde das Selbstgefühl der Ar-beiterschaft sehr wirksam gehoben.

Ueber die Lage der modernen Verkehrs- und Handelsarbeiter handelt das Schlußkapitel des I. Bandes. Wir müssen hier von vornehin zum Selbststudium auffordern, da es uns einfach unmöglich ist, das durch den Verfasser mit wahrem Bienenfleiß zusammengetragene umfangreiche sachliche und statis-tische Material auch nur auszugewisse den Kollegen und Kolleginnen vor Augen zu führen. Nur einige leitende Gesichtspunkte und besonders markante Tatsachen können und wollen wir hervorheben: Ueber das gewaltige Beamtens- und Arbeiterheer der Reichspost heißt es in dem Kapitel z. B.: „Zur Zeit der kapitalistischen Hochblüte, in den Jahren vor dem Weltkrieg, stellte der gesamte Postbetrieb ebenso wie sein Kamerad, der Bahnbetrieb, ein

kunstvoll aufgeführtes Gebäude dar, in welchem nach echt kapitalistischem Rezept sich die oberen und mittleren Beamtens wohlsein ließen, während die überwiegende Menge der Unterbeamten, Frauen und Arbeiter — regelrecht ausgenutzt und schlecht bezahlt wurden!“ Kein Wunder, daß gleich dem Bahnwärter auch der „Postbote“ die typische Erscheinung des man-gelhaft entlohten Unterbeamten und der „Postaus Helfer“ ein Muster von Schafsgeduld und Nachgiebigkeit wurde. Auch hier blendete die Außenseite des „Beamten“daseins mit ihrer „schmucken Uniform“ die armen ausgebeuteten Ständesdünkler.

Den Arbeitern der deutschen Schifffahrt widmet das Kapitel ebenfalls einen längeren, sachkundigen Abschnitt. Im ersten Falle wird das Eindringen des Dampftriebes in die Seeschifffahrt für die beträch-tliche Verschlechterung der Lage des Dampf-schiffpersonals verantwortlich gemacht und der „proletarischen Löhne“ auf den deutschen Schiffen neben den glänzenden Gewinnen der Schiff-fahrtsaktiengesellschaften besonders Erwähnung getan. (Für die Lage des Personals der Binnenschiff-fahrt gelten unter gleichen Umständen ähnliche Ver-hältnisse wie für die Seeleute.) Bezüglich der Spiecherei- und Speditionsarbeiter wird auf Untersuchungen des Vereins für „Sozialpolitik“ Bezug genommen und als Schattenseite des schweren Berufs vor allem die langen und unregelmäßigen Arbeitszeiten bezeichnet, infolge deren nicht selten die armen „Rolljungen“, die als jugendliche Arbeiter vom 16. bis 18. Lebensjahr beschäftigt wurden, infolge Uebermüdung auf den Wagen einschleifen, Wie-viel Jugend- und Männergesundheit ist in diesen Be-trieben dem Moloch Kapitalismus geopfert worden.

Der andere Zweig großstädtischer Verkehrsentwick-lung, das Droschkengewerbe, wies Arbeits-zeiten von rund 15½ Stunden auf und doch galt — ebenfalls nach den Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik“ — für alle Droschkenkutscher: „Das Ein-kommen dieser Leute bleibt... ein ungenügendes, kümmerliches, und steht in unheillichem Gegensatz zur Dienstzeit.“

Auch das Dasein der modernen Straßenbahner zeigte „in der stärksten Blüteperiode der privaten Straßenbahnunternehmungen alle jene Züge, die cha-rakteristisch für ein proletarisches Menschendasein sind.“

Den „breiten Beschluß“ des Kapitels macht die Schilderung der Arbeitsverhältnisse der Gruppe der modernen Handelsangestellten und der — Handelsarbeiter —, welche letztere vor allem der entstehenden Berufsorganisation erst die solide Basis gaben. Für unsere Zwecke mag dieser Hinweis genügen, da im zweiten Bande unserer Organi-sationsgeschichte diese Verhältnisse zusammen mit der Entstehung und Ent-faltung der gewerkschaftlichen Organi-sation ausführlicher geschildert werden müssen und wir bei der Besprechung des genannten Textes der Organisationsgeschichte Gelegenheit haben werden, darauf zurückzukommen.

Stellt uns doch die vorausgegangene Besprechung unseres Gewerbes schon mitten in die Geschichte der Organisation: denn die Entwicklung des Kapi-talismus im Verkehrs- und Handels-gewerbe ist untrennbar verknüpft mit der Geschichte unseres Bundes: Die Technik revolutioniert das Verkehrswesen. Dieses hilft die Ent-wicklung des Handels gestalten. Auf dieser öko-nomischen Grundlage erwächst und er-starkt die Organisation! Allen den mannig-fachen wirtschaftlichen und sozialen Einflüssen muß sie nachgehen, wenn sie erfolgreich sein will. Der zweite Band unserer Organisationsgeschichte wird zeigen, in-wieweit unsere Gewerkschaft die ge-stellten Riesenaufgaben in der Ver-gangenheit bewältigt hat.

**Jahrestagung des Einzelhandels.**

In Hamburg waren am 18. September die Vertreter des deutschen Einzelhandels zu ihrer Jahresversammlung vereinigt. Den Auftakt zu den öffentlichen Rundgebungen bildete eine Rede des Reichspostministers Schägel, aus der uns beachtenswert erscheint, was darin über die Bestrebungen der Reichspost zur Mo-dernisierung des Dienstes am Kunden gesagt wurde. Schägel führte als Beispiel für die fortschreitende Vervollkommnung des Postapparates u. a. an, daß die Post bereits jetzt 35 Bahnwagen mit Kühlanlagen für den Versand von Butterpaketen und andere leicht verderbliche Lebensmittel bestze und diese noch vermehren will. Eine Gebührenerhöhung der Reichspost sei nicht beabsichtigt.

Soweit es sich um interne Angelegenheiten des Einzelhandels handelt, was aus den Ausführungen des Oberregierungsrates Tiburtius, des geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes der Hauptgemeinschaft, über „Finanzierungsfragen“, besonders interessant das Ein-geständnis eines kleinen Konturrenzmanövers des Großhandels, der durch „entgegenkommende Zahlungsziele“ die ständig zunehmende Ent-wicklung der Einkaufsgenossenschaften, besonders in Lebensmitteln und Textilien, zurück-zubringen vermag.

Aus einem Vortrag des Kommerzienrats Hartel-meyer-München war zu entnehmen, daß sich beifolgs-weise im Schubeinzelhandel der Anteil der Warenhäuser und Filialstationen von 1925 bis 1928 von 15 auf 28 Pro-zent erhöht hat. Bei einer derartigen Entwicklung und der be-rühmten Beschränktheit der Einzelhändler in der Erkenntnis wirtschaftlichen Entwicklungszwanges wundert es uns

nicht, daß der Tagung ein Antrag vorlag, die Waren-häuser aus der Organisation auszuschlie-ßen. Es ist sehr bezeichnend, daß man nicht wagte, sich auf diese Basis des Konkurrenzkampfes zu begeben. Die Warenhausgegner erreichten aber wenigstens die Ein-richtung eines Sonderausschusses für Wett-bewerbsfragen.

Dadurch, daß man zu einer Verschärfung der Ausverkaufsbekimmungen kommen will — überhaupt soll eine Verschärfung des Gelezes über den unläutereren Wettbewerb ange-bahnt werden — hofft man wahrscheinlich, die lästige Konkurrenz der Warenhäuser indirekt zu unterbinden. Der Kampf gegen die Warenhäuser soll also nicht mit den Waffen der größeren persönlichen Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit geführt werden, sondern mit gesetzgeberischen Aktionen, deren letztes Glied ohne Zweifel die Konzessionssteuerung des Einzelhandels wäre. Was man auch sonst in Reden und Rundgebungen für die „freie Wirtschaft im Einzelhandel“ schwärmt, wenn es sich um den dreimal heiligen eigenen Reiback handelt, nimmt man selbst Bindungen mit in Kauf: Hauptsache, daß die Konkurrenz davon noch mehr betroffen wird. (Daß der Einzelhandel seit Jahr und Tag die gesetzgeberische Hilfe gegen die Konsumgenossenschaften anruft, ist an dieser Stelle schon wiederholt besprochen worden.)

Der Umstand, daß die Einzelhändler im Wirtschaft-sprozeß den großen Konsumentenkreisen am nächsten stehen (verdient der Arbeiter, kann er kaufen, dann profitiert auch der Einzelhändler), hätte eigentlich erwarten lassen, daß die Hamburger Tagung sich mit den Interessen der Verbrauchermaßen solidarisch erklärt und einen gehar-

nächsten Protest gegen Lohnraub und Kaufkraftbröselung erhoben hätte. Weit gefehlt! Unsere lieben verehrten Einzelhändler fühlten sich zu sehr als „Arbeitgeber“. Ein weiterer Beweis für die fast sozialreaktionäre Anschauung dieser Gesellschaft kann in der Tatsache erblickt werden, daß eine Resolution gegen die Arbeitslosenversicherung angenommen wurde.

Auf demselben niedrigen Niveau bewegten sich die Referate und Entschlüsse über die Reichs-, Finanz- und Steuerfragen, sowie über die Bekämpfung der öffentlichen Hand in der Wirtschaft. Hier zeichnete sich der Hamburger Senator Hirsch „räumlich“ aus, der besonders gegen das „Vordringen des Regiegedankens in der Wirtschaft“ wettete. Lösung müsse die „freie Wirtschaft“ sein. Daß die Herren Einzelhändler in der Praxis auch anders können, haben wir weiter oben gesehen.

Ganz in den Rahmen des Bildes paßt die Fragekomodie, die mit der von der Hauptgemeinschaft des Einzelhandels ausgearbeiteten Denkschrift über die Mietfrage ausgeführt wurde. Der in der Vereinigung organisierte Teil des sogenannten Mittelstandes, der seine Ladenräume mieten muß, ist natürlich „unentwegt“ für den Mieterschutz und eher noch für eine Verschärfung der derzeitigen Regelung auf dem Wohnungsmarkt zu haben. Sehr zum Bedauern der zahlreichen Hausbesitzer, die der gleichen Vereinigung angehören und dem „marxistischen“ Mieterschutz am liebsten — je eher, um so besser — ganz beistimmen möchten. „Wir wünschen die Behandlung der Mietpreisfrage“ sagten die Ladeninhaber. „Nicht konsequent genug!“, erklärten die Hauspataschas, „uns gehen die Forderungen der Denkschrift (Mieterschutz nur bei Kündigungen) noch viel zu weit“. Ergebnis: eine nichtsagende, tendenziöse Resolution, die den Weg wusch, ohne ihn nah zu machen und beider Parteien nicht wehret, aber beide auch nicht befriedigte.

Um auch „etwas für das kaufende Publikum zu tun“, hat die Tagung der Einzelhändler in Hamburg die Einschränkung der kostspieligen Reklame beschlossen und die Festlegung von „Richtlinien über Lauterkeit und ehrbares Verhalten im Handel“ geplant. „Das läßt tief blicken!“ würde Sabor sagen. Im übrigen wollen wir die Letzten sein, die daran zweifeln, daß die Aufstellung solcher Richtlinien im Hinblick auf eine gewisse Sorte von Händlern notwendig ist! Die „volkswirtschaftliche Auswirkung“ der ersten Maßnahme könnte ihren Ausdruck doch nur in einer Preiserhöhung finden, wir zweifeln sehr daran, daß dies der Fall sein wird. Wir schätzen, der Einzelhandel wird schon Mittel und Wege finden, die durch den Abbau der Reklame erzielten Ersparnisse — restlos in die eigene Tasche zu leiten.

**Der tägliche Filmstreifen der Unfälle.**

Kein Feuilletton, sondern eine sehr ernste Sache.

Es ist dunkel. Sehen Sie her! Hier rollt der Filmstreifen der Großstadt, hier domert das Leben und erschüttert den Boden der Straße.

Die Luft ist voll von Staub und Hitze. Die Sonne brennt auf das Pflaster. Autos rasen, Wagen rattern, Karren knattern, Straßenbahnen fliegen auf den Schienen entlang — und dawohnen geht der Mensch.

Holla — aufgepaßt! Augen auf! Das Fieder her Stadt ist wilder, der Atem der Stadt ist schneller wie Feuer und Wind. Ein Schrei, ein Ruf, ein Sturz, ein Gebrüll, wie das eines wilden Tieres, ein Juden — es ist aus!

Am Abend geht alles seinen Gang, die Nacht küßt alle Dinge — ein neuer Tag bricht an, meine Unfälle...! Niemand weiß am Morgen, wenn er fortgeht, ob er am Abend noch lebt.

Wir sagen ja alle — uns passiert nichts, wir geben Obacht und sind vorichtig. Aber wir sind alle nur Menschen. Und alle sagen das, Alle!

**Der Radfahrer.**

Sein Bestreben ist, schnell nach Hause zu kommen. Man hat lange genug gearbeitet. Der Abend winkt. Die Fabrik ist vergessen. Er will Mensch sein.

Da ist die Frau, da sind die lächelnden Kinder, da ist der Wald, die Versammlung, die Braut, die Partei.

An manches davon denkt der Radfahrer sicher. Jetzt geht es am Bahnhof vorbei, dann durch die Unterführung. Hallo — ein Auto — ein Wagen — im letzten Augenblick sieht er das alles — ein Rud in die Radstiftbremse — schnell und kurz — verflucht — das Pflaster ist schlüpfrig — wie das kommt, weiß niemand — das Rad liegt links — keiner hat etwas gesehen — plötzlich liegt der Radfahrer unter dem Auto. Ein gräßlicher Schrei. Die Werrabremse knirscht. Weiß wie eine Wand ist der Chauffeur. Er steigt aus, zittert. Das Auge brennt. Leute strömen, haften zusammen. Worte fallen hart und unerschrocken. „Die verdammte Kaferei.“ „Diese Benzintüllfells.“ „Arepieren sollen die Biester.“

Der Chauffeur sagt: „Ich hatte keine Schuld. Das Pflaster.“

Jemand sagt: Schrecklich! Dieses Wort umfaßt alles, was es in der Welt an Schmerzen gibt. Ueber die Unterführung fahren die Züge in die helle Weite. Neuen Dingen entgegen.

Der junge Radfahrer fährt in die Unterwelt. Eine Wahre kommt. Die Polizei notiert.

**Der Herr.**

Die Luft ist weich. Die Sonne lütel durch alle Straßen. Überall sieht man lächelnde Augen, denn die Sonne ist da für jeden. Auch für den Armen.

Die Frauen wiegen sich in den Hüften. Sie sind weich gekleidet und gehen ins Geschäft oder genießen den schönen Tag.



Der Schwerindustrielle: Auch der Young-Plan ist für die Industrie untragbar.....



Ich muß ihn daher auf meine Arbeiter abwägen.

Wohlgelällig geht der fetne Herr über die Straßenkreuzung und sieht dabei einem schönen Mädchen nach, das wie ein Füllen dahinschreitet.

„Herzlich, — denkt der Herr — „dieses Wunderwerk der Reine — dieser Gang!“

Automobile klirren, tuten, lärmen, die Straßenbahnen klirren, Gesprächsböden fliegen wie Tropfen von überall her. Der Herr hört nichts. Er bleibt noch einmal stehen und sieht sich um.

„Göhen Sie doch nicht wie Ison Affe!“ Ein Rutscher schimpft: „Maß — daß du weiterkommst!“

Halt — jetzt geht der Herr weiter. Da kommt ein kleiner Hanomag, da ein schwerer Wagen.

Der Führer reißt seinen Wagen herum. Ein trodenes Knaden. Kein Schrei, kein Gebrüll. Die Füße strampeln wie ein unartiges Kind.

Dann ist alles ruhig. Ein roter Streifen Blut läuft wie eine Ader plötzlich über das Pflaster.

Man trägt ihn auf den Rajen — in die Anlagen. Noch einmal taucht das Auge auf — Gott — ist dieses Gras grün. Wie weich und samtig es ist. Dann ist alles vorüber. Die Polizei notiert.

**Die Verpätung.**

Um vier Uhr wollen sie sich treffen. Zu Fuß kommt sie nicht mehr hin. Mit der Straßenbahn schafft sie es noch eben. Endlich kommt eine.

Wie langsam sie fährt. Ueberall wird gehalten. Steigt sie vorher aus? Nein — es ist näher, wenn sie die kleine Ecke zurückgeht.

Sieht du — da steht er schon — wartet. Jetzt fährt sie an ihm vorbei. Sie winkt. Er sieht nichts. Er wird böse sein. Schnell, die Bahn hält noch nicht, da springt sie schon heraus. Und wie das so ist, ob es die Gehschnur nach ihm ist, oder die Aufregung. Sie springt verkehrt ab. Schlägt mit ihrem schönen Kopf hart auf das Pflaster.

Alles rennt, läuft. Der Schaffner hatte drinnen zu tun.

Der Unfallwagen kommt. Der Traum ist aus. Die Polizei notiert.

**Die drei Frauen.**

Es ist immer wieder dieselbe Geschichte. Drei Frauen — ein Gespräch — ein Unfall. Zufällig haben sie sich auf der Straße getroffen, und zufällig denken alle an die gestrige Hochzeit, die im Nachbarnhaus gefeiert wurde.

„Haben Sie schon gehört?“ „Was war denn los?“ „So?“ „Was — und dann tun die Leute so.“ „Ja — ja — vorne fir und hinten nit.“

Sie sind so vertieft, daß sie die ununterbrochenen Signale der Radfahrer vollkommen überhören.

Natürlich schimpfen die. Wittern auf dem Fahrdamm. Auf einmal schreit eine: „Huch! Alle Laufen auseinander.“ Wie eine Schar Krähen, die aufsteigt.

Da — wo sie standen, bildeten sie keine Gefahr, man konnte herumfahren.

Jetzt laufen sie hin und her, die Radfahrer wissen auch nicht, laufen sie so oder so hinüber — da — da fährt er eine an... in demselben Moment, als die Gefahr schon vorüber ist, dreht sie sich wieder um.

Sie schlägt hin. Eine schwere Gehirnerschütterung. Die Polizei notiert.

So geht es tagtäglich. Immer wieder dasselbe Bild. Da läuft einer in fliegender Eile den Bahnsteig empor — der Zug ist schon im Fahren — er springt auf, springt vorbei... da...!

Ein Kind läuft im Spiel aus einem engen Seitengang wie ein sauernder Wind auf die Straße. Ins Verderben. Das Auto kann nicht mehr stoppen.

Am Abend umfaßt die Zeitung alles das in trockenen Worten. Eine Unfallchronik, aber wieviel Schmerz, Leid und Trauer stehen dahinter. Also — Holla — Aufgepaßt!

R. Brüdmann.

**25 Jahre Fürstentwalde (Spreewald).**

Am 21. September feierte die Ortsverwaltung in dem mit roten Fahnen und Transparenten geschmückten Saal der Reichshallen, ihr 25jähriges Bestehen. Zahlreich waren die Kollegen mit ihren Angehörigen und Freunden erschienen. Eingeleitet wurde die Feier durch eine Begrüßungsansprache des Vorsitzenden, der zugleich die eingegangenen Glückwünsche bekanntgab.

Ein zu Ehren des Tages, vom Gauleiter Kollegen A. Gebert verfaßten Prolog, von Hrl. Heinrich vorgelesen, erntete großen Beifall.

Die Festrede hatte Kollege Gebert-Berlin übernommen. Er schilderte die Entstehung der Organisation und die Entwicklung bis zur heutigen Zeit und hob dabei die Verdienste einzelner Kollegen hervor. Mit einem dreifachen Hoch auf den Deutschen Verkehrsband und auf die freie internationale Arbeiterbewegung, in welches kräftig eingestimmt wurde, schloß er seine Ansprache.

Die Ehrung des Jubilars des Kollegen Richard Schmidt, der eine Mitgliedschaft von 25 Jahren im DVB zurückgelegt hat, wurde vom Vorsitzenden übernommen. Dem Jubilär wurden die vom Bundesvorstand gestiftete Ehrenurkunde nebst silbernen Bundesnadel und von der Ortsverwaltung eine Uhr überreicht. Mit einem Geböbnis an die Kollegen treu und unermüdlich zur Organisation zu halten und eifrig dem DVB. Immermehr Berufs-kollegen zuzuführen, ging es zum Tanz über.

Die Ortsverwaltung Frankfurt (Oder) hat es nicht nur bei einem Glückwunsch belassen, sondern hatte noch eine Delegation zu unserer Feieler entsandt.

Die von einzelnen Kollegen zum Besten gegebenen Vorträge stärkten die Lauchmuskeln der Zuhörenden.

In früher Morgenstunden trennten sich die Kollegen und Güte mit dem Bewußtsein angenehme Stunden im Kreise gleichgesinnter Freunde verlebt zu haben.

**Für unsere Frauen**

**Erziehung zum Egoismus.**

Wahrscheinlich gibt es sonst Ansichten über Kindererziehung, wie es Kinder gibt. Jeder Erwachsener, der Kinder zu erziehen hat, hat seine eigene Methode, und jeder stellt besondere Ansprüche an die Kinder. Jeder findet es in der Ordnung, daß ihn seine Eltern oder Erzieherigenschaften herabzügen, diese Ansprüche zu stellen. Das Kind hat wohl Wünsche, die man befriedigen kann, wenn man „so gnädig“ ist, es zu wollen, oder es ist „eigenfönnig“, und diesen Eigenfönn muß man ausreizen. Für die Erwachsenen ist es selbstverständlich, daß die Kinder nach ihrer Meinung dazu da sind, alles zu erfüllen, was die Erwachsenen von ihnen wünschen; sie müssen gehorchen, und wenn sie in das Alter kommen, in dem sie den Begriff der Dankbarkeit verstehen, haben sie dankbar für alles zu sein, was sie bisher erhalten haben und was man noch weiter für sie anwenden wird.

Ich las einmal in einer Zeitschrift, daß die Kinder den Eltern im Geiste einen Großvaterstuhf errichten sollen. Es wurde die Sitte der früheren patriarchalischen Familie verherrlicht, in der der Vater einen erhöhten Sitz an der Familientafel hatte; er schaute auf die Familie herab und sie zu ihm hinauf! Die Kinder von heute würden durch zu große Freiheit zu Geulsten erzogen, und es täte ihnen not, diese frühere Sitte gelöst anzunehmen und dem älteren Menschen eine erhöhte Stellung einzuräumen.

Welleicht kann man es überhaupt bezweifeln, daß die Erwachsenen eine Erziehung durch die Kinder verdienen — denn die größere Zahl von Jahren, die sie auf dem Buckel haben, ist kein Grund dafür. Und vom sozialistischen Standpunkt aus gesehen, ist schon gar kein Grund für eine Erziehung des Erwachsenen vor dem Kinde vorhanden. Er stellt im Gegenteil die Gleichberechtigung des Kindes an die erste Stelle. Das Kind ist zwar anderswertig als der Erwachsene, es hat aber das gleiche Recht, auf seine Art zu leben wie er, und hat nicht seinen Eltern dankbar zu sein für das Leben, das sie ihm geben. Die Eltern haben auch keinen Anspruch auf Dankbarkeit des Kindes für die Sorge und Pflege, mit der sie es aufziehen — Sorge und Pflege sind nichts anderes als der Ausdruck der Verantwortung, die die Eltern dem neuen Leben gegenüber tragen. Sie haben Leben gemacht, infolgedessen müssen sie es auch hüten. Und zwar ganz uneigennützig und im Interesse des



abgibt, daß er in einen anderen Beruf übergehen will. Nach Ablauf von vier Wochen, beim kaufmännlichen Lehr-  
ling nach Ablauf eines Kalendermonats, gilt dann das  
Lehrverhältnis als gelöst, vorausgesetzt, daß der Lehrling  
nicht schon früher entlassen wird. Auch beim Tode des  
Lehrherrn kann die Aufhebung des Lehrvertrages in der  
angedeuteten Form und Frist geltend gemacht werden.  
Besonders im letzteren Falle wird dann oft der Umstand  
eintrifft, daß der betreffende Lehrling bei einem anderen  
Meister desselben Berufs in die Lehre zu treten wünscht,  
was er auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen aber  
frühestens neun Monate nach der Auflösung des ersten  
Lehrverhältnisses tun kann.

Mehr bekannt ist, daß der Lehrling bzw. sein gesetz-  
licher Vertreter das Lehrverhältnis auch aufheben kann,  
wenn der Lehrherr seine gesetzlichen Verpflichtungen gegen  
den Lehrling in einer die Gesundheit, Sittlichkeit oder  
Ausbildung gefährdenden Weise vernachlässigt bzw. zur  
Erfüllung der ihm auferlegten Pflichten unfähig wird.  
Hierbei wird aber in einem sehr wichtigen Punkte oft  
geirrt: Sofern sich irgendwelche Ansprüche auf Ent-  
schädigung wegen Aufhebung des Lehrverhältnisses (auch  
der Chef kann diese Aufhebung gegebenenfalls bewirken)  
ergeben, können diese nur erhoben werden, wenn ein  
schriftlicher Lehrvertrag vorlag. Neuerdings freilich  
dürften die Lehrherren von sich aus auf einer schriftlichen  
Abschließung des Lehrvertrages bestehen, weil ein Ge-  
richtsurteil ergangen ist, nach dem ein Lehrherr wegen  
Verstoßes gegen den § 151 der Gewerbeordnung bestraft  
werden kann, wenn er mit dem Lehrling bzw. dessen ge-  
setzlichen Vertreter keinen schriftlichen Lehrvertrag ab-  
schloß. Der Anspruch auf Entschädigung erlischt aber in  
jedem Falle, wenn er nicht innerhalb vier Wochen nach  
Auflösung des Lehrverhältnisses im Wege der Klage oder  
Einkrede geltend gemacht wird.

Von Wichtigkeit für den Lehrling wäre noch, daß der  
Meister verpflichtet ist, ihn zum Besuch der Fort-  
bildungs- oder Fachschule anzuhalten und seine  
Ausbildung nicht durch andere Dienst-  
leistungen beeinträchtigen darf. Die Sonntags-  
arbeit ist verboten, soweit nicht Ausnahmefälle  
gesetzlich festgelegt sind. Im übrigen sind die Geschäfts-  
oder Arbeitsräume, Betriebsvorrichtungen, Maschinen,  
Gerätschaften usw. so einzurichten und zu unterhalten,  
auch der Betrieb und die Arbeitszeit so zu regeln, daß  
der Lehrling gegen eine Gefährdung seiner Gesundheit  
und des Lebens geschützt und die Aufrechterhaltung der  
guten Sitten und des Anstandes gesichert ist.

**Allgemeines.**

**Wann ist man Schwerbeschädigter?**

Nicht etwa, wenn man ein Bein oder beide Beine  
verloren, sondern erst, wenn man dies schwarz  
auf weiß von der Hauptfürsorgestelle hat.  
Das ist weitgehend der Sinn eines recht unverständlichen  
Reichsarbeitsgerichtsurteils, das unlängst in  
der Klagesache des Bergmanns K. gegen die „Attien-  
gesellschaft für Bergbau“ gefällt wurde. Der Kläger war  
seit dem 7. November 1922 auf der Grube Rothenberg der  
genannten Gesellschaft beschäftigt. Infolge eines schweren  
Betriebsunfalles vom 20. Juli 1927 mußte ihm der rechte  
Unterarm unterhalb des Knies abgenommen werden.  
Trotz dieser schweren Verletzung im Dienste der Gesellschaft  
wurde dem Kläger, nachdem er nach seiner Entlassung aus  
dem Krankenhause bei der Beklagten wieder eingestellt  
worden war, bei der Stilllegung des Betriebes am  
30. April 1928 gekündigt, ohne daß die Genehmigung der  
Hauptfürsorgestelle hierzu eingeholt worden war. Der  
Bergmann betrachtete die Kündigung daher als rechts-  
unwirksam und verlangte entsprechende Nachzahlung des  
Lohnes. Das Arbeitsgericht in Niederlahnstein und auch  
das Landesarbeitsgericht in Frankfurt a. M. entschieden  
zugunsten des Klägers. Die Beklagte Gesellschaft legte aber  
Revision beim Reichsarbeitsgericht ein, um in der Frage  
eine grundsätzliche Entscheidung herbeizuführen.  
Sie machte nach wie vor geltend, daß dem Kläger der  
§ 13 des Schwerbeschädigtengesetzes nicht zugute kommen  
könne, da die Schwerbeschädigteneigenschaft des Berg-  
manns erst durch den nach seiner Entlassung erfolgten  
Rentenbescheid festgestellt worden sei, mithin der  
Kläger zur Zeit der Kündigung noch nicht  
Schwerbeschädigter im Sinne des Gesetzes ge-  
wesen wäre. Die Knappschaftsversicherung und die  
Hauptfürsorgestelle haben länger als neun Monate dazu  
gebraucht, um den Bergarbeiter mit dem verlorenen Bein  
„offiziell als schwerbeschädigt“ zu erklären. Für diesen  
bürokratischen Schandengang des Verfahrens, an dem er  
doch ganz unschuldig war, sollte der arme Teufel nach der  
Ansicht der „noblen“ Bergbaugesellschaft nun büßen.

Ist nun auch in den Urteilen der beiden „unter-  
geordneten Instanzen“ der gesunde Menschen-  
verstand zur Geltung gekommen, das Reichs-  
arbeitsgericht glaubte sich diesen „Luxus“ nicht  
leisten zu können. Es stützte sich bei seinem Urteil auf  
Paragrafen, und da kam denn ein Artzellspruch  
heraus, der sagt, da der Kläger, als ihm gekündigt  
wurde, noch nicht als Schwerbeschädigter im Sinne des  
Gesetzes anerkannt gewesen sei, habe die Gesellschaft  
nach der Betriebsstilllegung auch ihm die Arbeit kündigen  
können, ohne die Hauptfürsorgestelle zu bemühen. . . .  
„Vernunft wird Unfuss“, sagte Goethe einmal.

**Außenleiter und Tariflohn.**

Müssen bei Verbindlichkeitserteilung eines Schieds-  
spruchs auch die sogenannten Außenleiter den Tariflohn  
zahlen? „Ja“, wird man antworten. Ganz so selbst-  
verständlich erschien diese Antwort aber in einer Streit-  
sache weber dem Arbeits- noch dem Landesarbeitsgericht  
in Erfurt. Zwischen dem Verband Thüringer Metall-  
industrieller und verschiedenen Arbeiterorganisationen be-  
steht ein Tarifvertrag, der auf einem verbindlich er-  
klärten Schiedspruch vom 11. Februar 1928 beruht und  
durch einen neuen, ebenfalls verbindlich erklärten Schieds-  
spruch vom 3. April 1928 Erhöhungen der

Spienlöcher brachte. Da eine Anzahl Firmen dem  
Verbande Thüringer Metallindustrieller nicht angehörten,  
setzte der Deutsche Metallarbeiterverband folgenden  
Schiedspruch durch: „Die Firmen erkennen den jetzt  
gültigen Manteltarif nicht, Lohnstapel für die Thüringer  
Metallindustrie an.“ Auch dieser Schiedspruch wurde  
vom Schlichter am 31. Juni 1928 für verbindlich erklärt.  
Gleichwohl weigerten sich immer noch einige Firmen, den  
bei ihnen beschäftigten Metallarbeitern die Löhne, die in  
dem neuen Tarif vorgehoben waren, zu zahlen, so daß die  
betreffenden Arbeiter Klage anstrengen mußten.

Das Arbeitsgericht und auch das  
Landesarbeitsgericht in Erfurt haben die  
Klage abgewiesen, so daß der Deutsche Metall-  
arbeiterverband gar nicht anders konnte, als gegen  
dieses absolut unverständliche Urteil Revision einzu-  
legen. Das Reichsarbeitsgericht hat der Re-  
vision stattgegeben und die Sache zur nochmaligen Ver-  
handlung an das Landesarbeitsgericht zurückverwiesen.  
Es ist anzunehmen, daß das Landesarbeitsgericht Erfurt  
nunmehr zu der Entscheidung kommen wird, die dem all-  
gemeinen Brauch und Rechtsempfinden Rechnung trägt.

**Literatur**

Alle hier angelegten Schriften sind durch die Verbandsbibliothek,  
Bergmannstr. 4, Erfurt, zu beziehen. Bestellungen durch die Druck-  
verwaltungen.

**Der Parteikalender.**

Der „Neue Welt-Kalender“ ist ein alter  
Bekannter in allen Arbeiterfamilien. Die nächstfrühe  
Ausgabe liegt heute bereits vor. Er ist wieder ein Volks-  
buch im wahren Sinne des Wortes, zumal sich der Ver-  
lag entschlossen hat, den Verkaufspreis von 30 Pf. auf  
50 Pf. herabzusetzen. Dadurch wird der „Neue Welt-  
Kalender“ neue Freunde gewinnen.

Er erscheint wieder in einem farbenprächtigen Ge-  
wande und vorzüglicher Ausstattung. Den Lesern werden  
vor allen Dingen die vielen gut gelungenen Bilder ge-  
fallen, die zum Teil in Mehrfarbendruck hergestellt sind.  
Er ist ausgerüstet mit einem übersichtlichen Wand-  
kalender, dem unentbehrlichen Postkartei sowie einer ge-  
nauen Ebbe- und Flut-Tabelle.

Besonders Interesse werden zweifellos wiederum  
die unterhaltenden und belehrenden Beiträge finden. In  
erster Linie möchten wir auf einen längeren Aufsatz über  
„Das Gesicht der Labour Party“ von Dr. Egon Weitz-  
heimer aufmerksam machen. Aber auch die übrigen Ar-  
tikel, z. B. über Adolf Braun von Wilhelm Sollmann  
u. d. R., Heinrich Heine von Oberhulst Jos. Schult,  
Seiltänzer von Dr. Friedr. Wolf, Kranheiten der Mode  
von Dr. W. Hint, und anderen mehr, werden aufmerk-  
same Leser finden. Nicht minder wertvoll ist eine Reihe  
kleiner lebendiger Erzählungen, wie „Feuer unter den  
Füßen“ von Friz Müller-Pantentischen und „Zwei  
Groschen Fahrgeld“ von Margaret Laube. Interessant  
ist „Eine nachdenkliche Geschichte“, die in 39 Bildern dar-  
gestellt ist. Als Wandlampe stellt der Verlag diesmal  
ein Bild von Heinrich Heine den Lesern zur Verfügung,  
das nach einer Radierung von Karl Pracht angefertigt  
wurde. Eine ganz besonders anziehende Beigabe!

Auch dieser Kalender reißt sich würdig an seine  
Vorgänger an. Er ist zum Preise von 50 Pf. durch alle  
Volksbuchhandlungen oder direkt vom Verlag Auer & Co.,  
Hamburg 98, zu beziehen.

**Ratgeber für die öffentliche Fürsorge** von Friedrich  
Klees, Bürgermeister in Wiesbaden. 5. Auflage  
(16.—18. Tausend). 48 Seiten. Verlag Friedrich A. Wobbe,  
Leipzig C. 1, Königl. 26 B. Einzelpreis 70 Pf., bei  
Partiebestellungen von 10 Stück an Ermäßigungen.

Der Ratgeber erfüllt das dringende Bedürfnis der  
Praxis nach einer gemeinverständlichen Einführung. Alle  
Ehrenamtlich in der öffentlichen Fürsorge sowie die in  
der freien Wohlfahrtspflege tätigen Personen werden  
widerum gern nach diesem nützlichen Büchlein greifen.  
Die weite Verbreitung der vorhergehenden Auflage zeigt  
deutlich, daß der bekannte Verfasser den rechten Weg  
gefunden hat.

Am Rand sind überall die einschlägigen Paragrafen  
der Verordnung über die Fürsorgepflicht, der Reichsgrund-  
sätze über Vorauslegung, Art und Maß der öffentlichen  
Fürsorge usw. angegeben, so daß das Büchlein auch dem  
Praktiker als Grundlage für ein Quellenstudium aus-  
gezeichnete Dienste leisten wird.

**Ratgeber für die Unfallversicherung** von Bürgermeister  
Friedrich Klees, Wiesbaden. 6. Auflage (21.—  
24. Tausend). 48 Seiten. Verlag Friedrich A. Wobbe,  
Leipzig C. 1, Königl. 26 B. Einzelpreis 70 Pf., bei  
Partiebestellungen von 10 Stück an Ermäßigungen.

Die Unfallversicherung hat durch das dritte Gesetz  
über Verringerung in der Unfallversicherung und durch die  
zweite Verordnung über Ausdehnung der Unfallversiche-  
rung auf gewerbliche Berufsstrafkassen eine wesentliche  
Ausdehnung erfahren. Um so mehr ist die vorliegende  
Neuausgabe des bewährten Ratgebers für die Unfall-  
versicherung zu begrüßen. In gemeinverständlicher Weise  
wird das geltende Unfallrecht dargestellt, so daß man  
sogleich eine klare Vorstellung von der ganzen Sache er-  
hält. Es sollte daher jeder, der beruflich oder ehren-  
amtlich mit der Unfallversicherung zu tun hat, das wohl-  
feile Heft beschaffen.

**Das wahre Gesicht des Nationalsozialismus.** Theorie  
und Praxis der NSDAP. Herausgegeben vom Bundes-  
vorstand des Reichsbanners Schwarz-Rot-Gold, Bund  
Deutscher Kriegsteilnehmer und Republikaner E. B., Eich-  
Magdeburg. Preis 0,50 M.

Während im Bruderstaat Oesterreich der Heimweh-  
rput umgest, sind die deutschen Genüßgenossen der  
österreichischen Faschisten, die Nationalsozialisten eifrig  
bemüht, sich weiter auszubreiten. Die politische Schulung  
der deutschen Arbeiterklasse setzt ihrer vorliegenden Agitation  
zwar unüberwindliche Grenzen, das deutsche Kleinbürgers-

tum aber, vorerbet und proletarisiert, strömt ihnen zu.  
Die sozialen Phrasen der Hitlerleute nehmen sie gefangen  
und treiben sie in die Reihen der NSDAP. Da erscheint,  
herausgegeben vom Bundesvorstand des Reichsbanners  
zur rechten Zeit, unter dem Titel „Das wahre Ge-  
sicht des Nationalsozialismus“ ein kleines  
Buch, das den Nationalsozialisten die Feuerprobe von  
der blutdürstigen Faschistenfrage reißt und anhand von  
vielen unübersehbaren Beispielen und Zitaten zeigt, wie  
die Hitlerianer ihr ganzes Programm zusammengeflochten  
haben, wie ihre soziale Genüßgen erschöpft ist, wenn  
Geldinteressen der Partei in Frage stehen, wie Hitler  
von Großkapitalisten umgeben und beraten „Arbeiter-  
politik“ macht, mit der Großindustrie zusammenarbeitet  
und in ihrem Dienste gegen die Sozialdemokratie und die  
alterproben Arbeiterführer mit den gemeinsten Aus-  
drücken der Galle zu Felde zieht. Darüber hinaus gibt  
die Broschüre auch in anderen Fragen unentbehrliches  
Agitationsmaterial über die nationale Ungeuerlichkeit der  
Nationalsozialisten, ihre Zusammenarbeit mit Rom  
und Moskau usw. Angesichts der kommenden Wahlen  
gehört dieses Büchlein, das vom Gen. Hörling mit einem  
trefflichen, warm empfehlenden Vorwort versehen wurde,  
in die Hand jedes Arbeiters.

„Das Landarbeiter-Archiv“ ist soeben das Heft 4,  
1929 erschienen. Das Heft hat folgenden Inhalt: Das  
Reichsarbeitsgericht zur Tariffähigkeit der Gelben. —  
Die Landarbeiter in der internationalen Sozialversiche-  
rung. — Das Landarbeiterrecht in Holland. — Das Land-  
arbeiterrecht in Großbritannien. — Arbeitszeit, Urlaub,  
Jahresdeputate, Erntezulagen und die Landarbeiterscheine  
im Juni 1929. — Die Wirtschaftslage. — Wirtschafts-  
fragen. — Tagungen.

Zu beziehen ist das „Landarbeiter-Archiv“ vom Ver-  
lag Gröbner G. m. b. H., Berlin SW 48. Es erscheint  
alle zwei Monate 1 Heft. Preis des Einzelheftes 2 M.  
Bezugspreis für ein Jahr (6 Hefte) 10 M.

„Gesundheit“, Zeitschrift für gesundheitsliche Lebens-  
führung des berufstätigen Volkes. Herausgeber: Haupt-  
verband deutscher Krankenkassen e. B., Berlin-Charlotten-  
burg 1, Berliner Straße 137.

Die Septembernummer der „Gesundheit“ ist reich  
illustriert und bringt wieder eine Anzahl wissenschaftlicher  
Abhandlungen. Die „Gesundheit“ muß von allen Berufs-  
tätigen gelesen werden. Sie wird an den Schaltern der  
Krankenkassen kostenlos ausgedrückt.

Der 5. Jahrgang der „Urania“ wird mit dem Sep-  
temberheft abgeschlossen. Durch die Anforderung von  
Probedeuten, die vom Urania-Verlag in Jena gern kosten-  
los gesandt werden, wird jeder befristigt finden, daß die  
„Urania“ nicht nur die billigste, sondern auch beste natur-  
und gesellschaftswissenschaftliche Zeitschrift ist und sehr ver-  
ständlich und klar ihre Auffassung leistet. Ein Abonne-  
ment kostet im Vierteljahr, 3 Monatshefte und 1 Buch-  
beigabe, in der Ausgabe A 1,60 RM., in der Ausgabe B  
2,25 RM. und in der Ausgabe C 3.— RM.

H. C. B. Sommer, Adolf Wilhelm Bauche: „Gesell-  
schaft und Wirtschaft“, Kalender 1930. Gesellschafts-  
und Wirtschaftskunde. 54 Bildtafeln in Zwei- und Dreifarben-  
druck (Größe 18x24 1/2 Zentimeter). Preis RM. 2,50.  
C. Bauche Verlagbuchhandlung G. m. b. H., Berlin W 50.

Der „Gesellschaft und Wirtschaft“-Kalender unterstützt  
vornehmlich die Bildungsarbeit der Arbeiter, Ange-  
stellten und Beamten-Organisationen dadurch, daß er in  
einer einfachen, jedem zugänglichen Form genaues Wissen  
über gesellschaftliche und wirtschaftliche Tatsachen und Zu-  
sammenhänge vermittelt.

Auf 54 leicht faßlichen, auch den Nichtvorgebildeten  
ohne weiteres verständlichen abwechslungsreichen Dar-  
stellungen wird eine Zusammenfassung der wichtigsten  
Daten der Sozial- und Wirtschaftsgeographie zu einer  
ganz angelegten Skizze der gesamtgesellschaftlichen Ent-  
wicklung geboten.

Die Verfasser wenden sich in erster Linie an den  
arbeitenden Menschen, der nach seinem harten Tagewerk  
nicht mehr imstande ist, umfangreiche theoretische Werke  
durchzuarbeiten, und dessen Gehirn nach der aufreibenden  
Einförmigkeit der Arbeit der Entspannung bedarf. Hier  
ist es gelungen, positive Bildungsarbeit mit der entspan-  
nenden Freude am Schönen zu vereinen.

Die Form des Wochenkalenders ermöglicht es dem  
Betrachter, jedes dargestellte Thema mühelos zu erfassen  
und die Darstellung dem Gedächtnis einzuprägen. Das  
wird erleichtert durch einen knappen, das Thema erläu-  
ternden Text, der die Rückseite jeder Tafel füllt und  
dem kurze Literaturangaben angefügt sind.

Der entscheidende pädagogische Vorzug liegt darin,  
daß die mit dem ruckeligen Text verbundenen Tafeln  
als Epitaphien über zu verwendend sind. Auf diese Weise  
lassen sich aus den 54 Darstellungen eine Reihe ausge-  
zeichneter Vorträge auch mit Bildbild aufbauen.

Nur einige von den 54 Themen zeigen schon die breite  
Grundlage, auf der das umfangreiche Gebiet „Gesellschaft  
und Wirtschaft“ behandelt wird: Zug der abendländischen  
Kultur. — Die großen Menschenwanderungen aus der  
Afrika in die Neue Welt. — Die Kohlenförderung der  
Welt. — Die soziale Struktur der deutschen Bevölkerung.  
— Arbeitslosigkeit in Deutschland. — Streiks und Aus-  
sperrungen in Deutschland seit 1919. — Tuberkulose und  
Eintommen. — Entwicklung der Amsterdamer Internatio-  
nale. — Mittelschichtbewegung und Aufbau des DGB. —  
Der Arbeiterport in Deutschland. — Die Konsumgenossen-  
schaften in Deutschland und England. — Der Achtunden-  
tag in Deutschland. — Verbandsgliederung und Mittels-  
schichtbewegung in Deutschland. — Die Ergebnisse der Natio-  
nalisierung, dargestellt an einem großen deutschen In-  
dustriezweig. — Die deutschen freigewerkschaftlichen Be-  
amtenorganisationen. — Massenstreikern und Besitzsternern.

Bis zum 31. Oktober kann der Kalender — wenn auf  
Subskriptionsliste bestellt — zum Vorzugspreise von  
2 RM bezogen werden. Bei allen Volksbuchhandlungen,  
den Ortsausstellungen des DGB, des DDB, und IFA  
Bundes sowie in der Verwaltungenstellen fast aller Ge-  
werkschaften sind Subskriptionslisten zu haben.

