



Sozialdemokratisches Organ für Halle und den Bezirk Merseburg.

Verlag u. Geschäftsstelle: Halle (Saale), Burg 42-44, Fernruf 1047. Besetzt von 7 1/2 Uhr früh bis 5 Uhr nachmittags. Postfach-Nr. 2194, 10000. Hermann Göthe.

Amnestie! Die Sozialisten zur Entzogen entschlossen! Aus Berlin kommt die Nachricht, daß die Verhandlungen über die Amnestie...

Die Entwaffnung. Ein Ausnahmegesetz gegen die Arbeiterklasse. Dem Reichstage ging am Freitag der Gesetzentwurf über die Entwaffnung der Bevölkerung...

Bericht über die Reichstagsitzung 15. Sitzung, Sonnabend, den 31. Juli, 11 Uhr. Eingegangen ist ein Schreiben des Reichswehrkommissars...

Das Ultimatum der Eisenbahnbeamten. Finanzminister Birtz hat im Reichstage das Ultimatum der Eisenbahnbeamten...

Der Reichskommissar hat das Recht, Durchsuchungen und Beschlagnahmen außerhalb der durch die Strafprozeßordnung...

Die Entwaffnung der Bevölkerung. Auf der Tagesordnung steht der Gesetzentwurf über die Entwaffnung der Bevölkerung...

Deutscher Eisenbahnerverband. Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter. Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteten.

Die Bestimmungen und die diktatorische Gewalt des aus der Bourgeoisie zu ernennenden Reichskommissars lassen keinen Zweifel...

Abg. Erbst-Jagen (Unabh. Soc.). Ueber die Frage, wo die Waffen sind, besteht einsehend auch heute noch in der Regierung nicht die richtige Vorstellung.

Die Bestimmung, die das Vorgehen der Eisenbahner hervorgerufen hat, ist begrifflich. Die Quelle der Erzeugung ist die Verletzung...

Überdies übertrifft aber der Bruch des Polizeikommissars und die Verhängung der Preis- und Telephonsteuer, die der Gesetzentwurf enthält...

Die Konterrevolution mehr als genug Waffen hat. Auch im Ruhrgebiet haben wir die Waffen erst von der Eisenbahn...

Verlag u. Geschäftsstelle: Halle (Saale), Burg 42-44, Fernruf 1047. Besetzt von 7 1/2 Uhr früh bis 5 Uhr nachmittags. Postfach-Nr. 2194, 10000. Hermann Göthe.







Neuer imperialistischer Krieg.

H. K. Die französische Presse ist zu weit vom Nachdenken über Spanien, wo sich ein neuer Krieg vorbereitet. Frankreich hat doch schon im Frieden gewisse wirtschaftliche Interessen und...

Diese Bewegung kann sich auf die Sympathien Sowjet-Russlands stützen, das auch unter einem bolschewistischen Regime den Zugang zu den Karbonaten erleichtern muß, solange die Freiheit der Meere...

Wieder ist ihnen Mesopotamien, wo es Petroleumquellen gibt, und das sie als Glanz des Arabiens betrachten. Auch in Arabien, wo sich bereits während des Krieges unter englischer Protektion das...

Der Emir hat dieses Ultimatum bisher abgelehnt, und der Kampf wird nicht nur in Mesopotamien, sondern auch in Arabien ausbrechen. Nach einer Zeit-Mesopotamien erhalten die Araber Hilfe von den benachbarten Stämmen und sind entschlossen, dem französischen Kolonial...

Interessant ist die Stellung Englands hierzu. Der Main ist auf die britische Frage beständige Unterbrechungen hinsichtlich der spanischen Frage, um erkennen zu lassen, daß die englische Regierung demselben beständigen Angriffen von kapitalistischer Seite ausgesetzt war...

Der Spanierminister Bonar Carr sagte auf diesen Angriff nichts anderes zu erwidern und begnügte sich mit der Erklärung, daß England sich nicht in spanischen Angelegenheiten mischen würde...

Nach der Novemberrevolution glaubte ein Teil der Arbeiterklasse, die freien Gewerkschaften für historisch überholt halten und an deren Stelle die allgemeine Arbeiter-Union zu errichten zu müssen. Die Arbeiter der Gewerkschaften und vertrieben, diese in revolutionärem Sinne umzuwandeln, während die Anhänger...

Gewerkschaftliches.

Das Ende der Arbeiterunion in Bremen.

Nach der Novemberrevolution glaubte ein Teil der Arbeiterklasse, die freien Gewerkschaften für historisch überholt halten und an deren Stelle die allgemeine Arbeiter-Union zu errichten zu müssen.

der A.B.D. zur Gründung von Betriebsorganisationen tritten. So auch in Bremen. Am Ende der Zeit aber wurden Stimmen laut, die den Gedankengang für sich hielten, daß die aufstrebenden, in den Gewerkschaften zu erblickenden, schneller, als gewöhnlich, Kraft...

Wer ist Hugo Stinnes?

J. K. Hugo Stinnes ist nicht nur ausnahmslos in Reiche der Stolle, sondern auch in der Welt des Eisens. Wie in der Kohlenproduktion, so beginnt Stinnes' Macht auch hier - allerdings in der Welt des Eisens - mit der Erde. Deutschland besitzt zu wenig Eisenerz, um den Bedarf seiner gewaltig ausgedehnten Eisenerzeugung decken zu können. So muß denn auch Stinnes am internationalen Markt als Käufer von Eisenerz auftreten...

Wohl er ist ein Produzent der Interessengemeinschaft von Deutschland, Luxemburg und Westfalen, die in der Gegend von Dortmund, Wülfrath und Dorst, 24 000 Hektar in sich umfassen, die in der Gegend von Dortmund, Wülfrath und Dorst, 24 000 Hektar in sich umfassen...

Die eigentlichen Konzernbetriebe sind die nächste Eisenwerke in der Gegend von Dortmund, Wülfrath und Dorst, 24 000 Hektar in sich umfassen, die in der Gegend von Dortmund, Wülfrath und Dorst, 24 000 Hektar in sich umfassen...

Im übrigen gehören zum Stinnes-Konzern noch eine Waggonfabrik, eine Maschinenfabrik, Schiffbau, Bau von Walzwerksanlagen, Berg- und Hüttenmaschinen, eine Großbetrieblung am Mobiltelefon Kaas-Strasse, sowie diverse Einzelwerke, wie Karl Berg, Gellie, Verdinghaus usw.

Seine Macht natürlich, daß seine Herrschaft unerschütterlich sein muß. Deshalb baut er die Ausbreitung des Unwillens aus, indem er die Presse laßt, die ihn in die Öffentlichkeit tragen könnte. Eine Anzahl von Zeitungen hat Stinnes bereits unter seinen Einfluß gebracht.

Der Stinnes' Tätigkeit ist dem schon längst nicht mehr zuzuschreiben. Selbst nach den - wie schon eingangs bemerkt: unvollständigen - Angaben des Abrechnungs bleibt noch ein nicht unwichtiger Rest zu berichten. Der Nachbericht des Herrn Stinnes würde eine Liste haben, wenn er nicht aus ein breiteseltes Aufhängewerk zur Verfügung hätte.

Der Rememorand des Herrn Hugo Stinnes werden fast auf das große Maß von Arbeit hinweisen, das ihn zu dieser Tätigkeit halbgott leitet. Nur eben hoch und täglich ureilenden Menschen wird aber gerade aus dieser Stellung von Verräten in der Hand eines einzelnen Mannes, der die Tätigkeit des Unternehmens, das man sich von dem 'Antigone' des Unternehmens, das man sich von dem 'Antigone' des Unternehmens...

ganze Geschäftstätigkeit darin besteht, daß sie den Arbeitervertrag, den andere schaffen, auf Kaufen besteht. Soweit damit gesellschaftlich Vorteile verbunden sind, sind sie nicht den künftigen Willen an Fortschritt, sondern an den Willen, den Streben nach mehr Profit. Ein Unlängiger regiert über unzählige Tausende fleißig schaffender Arbeiter, die von den Goldschreibern eben dieses fleißigen Arbeiters als Kaufener beidseitig werden. Es wird sich, daß die Kaufener sich ergeben gegen die Situation des Einzelnen, der noch über sie besteht, und mit ihnen die anderen Tausenden gegen die anderen Einzelnen, die eine Diktatur ausüben, wie sie nur das System des Kapitalismus hervorbringen konnte.

Halle und Saalkreis.

Halle, den 2. August 1920.

Dr. Tjerschlas von Tilly, Geschäftsführer beim Arbeitgeberverband der deutschen Straßen-, Klein- und Privatbahnen, hat unter obigem Titel einen Artikel geschrieben, der in der Presse abgedruckt wird. Der Geschäftsführer des Unternehmerverbandes schreibt die Schuld an den Finanzschwächen der Straßenbahn in der Hauptsache auf die hohen Löhne der Arbeiter, wobei er sich in besonderen Tagen wendet, daß das Personal der Straßenbahn sogar wie die höher bezahlten Straßenbahnler entlohnt sein will. Neben eine solche Auffassung braucht man sich bei einem Geschäftsführer eines Unternehmerverbandes nicht zu wundern. Es würde sich daher kaum lohnen, auf den Artikel einzugehen. Der Artikel interessiert uns aber insofern, als er zeigt, daß die finanziellen Schwierigkeiten der Straßenbahn in vielen Städten die gleichen sind. Deshalb drücken wir einen Auszug des Artikels ab, denn es gilt als allgemein bekannt, daß die finanziellen Schwierigkeiten der Straßenbahn in vielen Städten die gleichen sind. Deshalb drücken wir einen Auszug des Artikels ab, denn es gilt als allgemein bekannt, daß die finanziellen Schwierigkeiten der Straßenbahn in vielen Städten die gleichen sind.

Die derzeitige wirtschaftliche Lage der Straßenbahnen ist verheerend. Sie wird durch drei Faktoren gekennzeichnet: Dauernde Anstiege aller Löhne und Materialpreise (Stromkosten), Verschärfung der Unterhaltung des technischen Apparates infolge Verschleißes und Arbeitsunfälle, Verschärfung der Beschaffenheit der meisten Erzeugnisse infolge minderwertiger Rohstoffe und minderwertiger Arbeitsleistung.

Die ständig wachsenden Ausgaben führten naturgemäß zu immer höheren Zinsen, deren zulässige Grenze zum Teil bereits überschritten ist. Mein Wunsch, daß mit dem unehrerlichen Steigen der Arbeitspreise wie mit der zunehmenden Teuerung überhaupt eine allgemeine Abwanderung der Arbeitskräfte auf billigere Verhältnisse einleite. Wer nicht unbedingt fahren mußte, gewöhnte sich schließlich an den Fußmarsch - eine Abwanderung, die in Stuttgart 30 Prozent betrug, in einigen Städten Deutschlands sogar noch mehr!

Der 'Erfolg' der Tarifverhandlungen war also immer negativ oder nur vorübergehend. Schien er dauernd, so reizte er den Appetit der Arbeitnehmer, die eine 'solche Verheerung' ihrer Brieftasche nicht mehr ertragen und mehr Manövren dem Herrn erhöhen Körper oft im selben Streik nach 'rückwärts' Lohn-erhöhungen herauspreisen.

Die zwingende Notwendigkeit für eine Rationalisierung, eine feste Preispolitik und dadurch eine stabilere Finanzbasis zu schaffen, wurde gerade so immer im Reden.

Die Rationalisierung der Straßenbahnen ist eine Aufgabe, die sie alle Mittel, die sie noch irgendwie absparen und spürbar machen können, sofort ausgeben und dann - Schulden machen müssen. Meisten sind längst ein Begriff der Rationalisierung! Die Große Berliner Straßenbahn hatte 1919 einen Verlust von 16 Millionen Mark. Sie arbeitet in diesem Jahre bereits mit einem Verlust von 10 Millionen Mark. Die mittlere und kleinen Bahnen ('Landsbahnen'), die sich derartige Verluste nicht leisten können, verschlafen durch 'Streiken der Arbeiter' und ähnliche Schritte ihre Betriebe über die Jahre zu halten. Sie hoffen aber bald einsehen, daß dieses Zurückbleiben der Arbeiter immer ein verheerendes Mittel ist, das politisch unmöglich war, den drohenden Konkurs ihrer Betriebe vielleicht hinauszuhalten, niemals aber aufhalten konnte.

Zunächst hat aber auch gerade in den letzten Monaten ein riesiger Anstieg von Eisenbahnvermietungen ihrer Betriebe eingeleitet (Hamburg, Quidau, Barmen, u. a.) oder ganz eingeleitet (Sena, Fabr. Weidmann, Erfurt, Bützberg u. a.). In Viefeld, Darmstadt und an vielen anderen Orten Deutschlands ist eine vollständige Betriebsstilllegung 'lebensfähig'. Immer mehr Rationalisierungen sind aber zur Hebung der Lage, die es gänzlich ausschließen ist, die Rationalisierung weiter zu erhöhen, das es aussichtslos ist, neue dauernde Einnahmen zu erwirtschaften. Die nie aufhörenden Forderungen der Arbeitnehmer und die Betriebslosigkeit - nicht zu vergessen die Erneuerung des Materials - treiben derzeit ins Uferlose, daß den Rationalisierungen ein einziges Mittel mit Streiken oft glücklicher erscheint als ein Vorziehen zu Tode in ein abstrakt ungewisses Glück hinein.

Grundsätzlich ist doch daran festzuhalten, daß eine Straßenbahn - gleichgültig ob rein ländlich oder rein städtisch - eine öffentliche Sache ist, die betreffende Stadt sein darf. Sie ist meist ein Arbeitsmittel (A. B. u. m. L. S.), heißt als solcher nicht selbst ein Geschäft, sondern ein Mittel, das dem Zweck der Erhaltung eines Mittel mehr zur Verfügung zu muß, je es anständig Kaufmann den Betrieb einrichten oder einstellen (Massen-einstellungen). Das ist aber noch Mittel, so muß sie die mit größtmöglicher Umhuft und Sparlichkeit verwenden. Sie nach ihrer Höhe müssen sich die Löhne der Arbeitnehmer richten. Diese sind mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens unmittelbar verbunden. Selbstverständlich sollen die Löhne der jeweiligen Teuerung Rechnung tragen. Die dürfen sie aber höher sein als die des Betriebes beträgt.

Somit Herr v. Tilly. Es ist edle Unternehmensehrlichkeit, wenn die Löhne nie höher sein dürfen, als der Betrieb verdient. Mit solchen platten Redensarten werden schändlich alle Lohnforderungen der Arbeiter vom Unternehmer besänftigt. Es muß aber heißen: Der Betrieb ist so zu gestalten, daß der Arbeiter Löhne bezahlt werden können, die der Teuerung entsprechen. Wenn die Betriebsmittel solche Löhne nicht verdienen, dann hat der Betrieb seine Existenzberechtigung verloren. Es kann einer Gewerkschaft Arbeitern nicht zugemutet werden, gegen so niedrige Löhne zu arbeiten, damit ein solcher Betrieb aufrechterhalten werden kann. Auf das Beispiel der Straßenbahnen übertragen heißt das: Die Bahngäste können keine billigen Straßenbahntarife auf Kosten der Straßenbahnpersonals verlangen. Selbstverständlich ist, daß ein Straßenbahn nur ein Arbeitsmittel für die Staatseier werden darf, wenn es kann nicht verlangt werden, daß für die Straßenbahnbahnhof nach ein Zufuß aus dem allgemeinen Steuerfahel geleistet wird.

Eisenbahnerverband und Beamte.

In einer interessanten Eisenbahnervermittlung sprach Herr...





