Dresdner Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes

Abonnementspreis mit der tägl. Unterhaltungsbeilage Leben, Wissen, Kunst und der Frauen- und Jugendzeitung einschließl. Bringerlohn monatlich 80 Pf. Durch die Post bezogen vierteljährl. M. 2.75, unter Kreuzband für Deutschland und Österreich-Ungarn M. 5—. Erscheint tägl. mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Redaktion: Gr. Zwingerstraße 14, II. Tel. 3465. Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr. Expedition: Gr. Zwingerstraße 14. Tel. 1769. Geschäftszeit von 8 Uhr morgens bis 7 Uhr abends.

Inserate werden die 6gespaltene Petitzeile mit 25 Pf. berechnet, bei dreimaliger Wiederholung wird Rabatt gewährt. Vereinsanzeigen 20 Pf. Inserate müssen bis spätestens ½10 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im voraus zu bezahlen. — Telegramm-Adresse: Dresdner Volkszeitung.

Nr. 80. | Dresden, Sonnabend den 9. April 1910. | 21. Jahrg.

Krieg im Baugewerbe!

Der Versuch der Reichsregierung, vermittelnd zwischen streitenden Parteien im Baugewerbe einzugreifen, ist an dem Widerstand der Arbeitgeber gescheitert.

Unter Vorsitz des Geheimrats Wiedfeldt aus dem Reichsamt des Innern traten am Freitag die Vertreter beider Parteien im Reichstage zu Verhandlungen zusammen. Von den Arbeitgebern waren 36 Herren anwesend. Die freien Gewerkschaften der Zimmerer, Maurer und Bauhilfsarbeiter waren durch ihre Vorsitzenden Schrader, Bömelburg und Hinck, die christlichen Gewerkschaften gleichfalls durch drei Vorstandsmitglieder vertreten.

Geheimrat Wiedfeldt betonte eingangs, daß die Regierung nicht etwa beabsichtige, sich in alle wirtschaftlichen Kämpfe zu mischen, hier aber liege ein Ausnahmefall vor, da durch den Streik eine gewaltige wirtschaftliche Schädigung eintreten werde. Er sei deshalb von dem Staatssekretär beauftragt, doch einmal die Parteien zu fragen, ob sie bereit seien, unter dem Vorsitz von drei Unparteiischen zu verhandeln. Nach kurzer Beratung **erklärten sich die Vertreter der Arbeitnehmer damit einverstanden**, sie fügten allerdings hinzu, daß sie nur für ihre Personen sprechen und daß die Zustimmung ihrer Vorstandskollegen einholen müßten, würden sie diese Zustimmung ohne Zweifel erhalten. Demgegenüber dazu **lehnten die Arbeitgeber den Vorschlag der Regierung rundweg ohne jede Motivierung ab.**

Nunmehr schlug Geheimrat Wiedfeldt vor, die vier oder fünf Hauptstreitpunkte zu besprechen, um zu sehen, ob man auf diese Weise zu Vereinbarungen kommen könne. Die Arbeitgeber erklärten sich grundsätzlich zu Verhandlungen bereit, wollten aber zuvor, daß die zentralen Verbände der Arbeiter die Resolutionen, die sie am 6. April gefaßt haben, wieder aufheben. Auch der Wortführer der Arbeitnehmer, Bömelburg, betonte seine Geneigtheit zu Verhandlungen, setzte aber voraus, daß die Arbeitgeber zuvor bereit seien, über die Beschlüsse der Dresdner Generalversammlung mit sich reden zu lassen.

Geheimrat Wiedfeldt richtete an die Parteien nochmals die Frage, ob die strittigen Punkte beraten werden sollen oder nicht. Die Vertreter der beiden Parteien zogen sich hierauf zu Sonderberatungen zurück. Das Ergebnis ist folgendes: Die Arbeitgeber wollen in die Besprechung eintreten, sie fordern aber, daß zunächst die Frage der Arbeitszeit besprochen wird. Bekanntlich haben die Arbeitgeber im Jahre 1907 in Köln beschlossen, daß die Arbeitszeit nicht unter zehn Stunden verkürzt werden dürfe. Die Herren verlangen nun, **daß, bevor weiter verhandelt wird, die Arbeitnehmer sich diesem Diktum fügen.** Sie erklärten ausdrücklich, an dem Kölner Beschluß würden sie nichts ändern. Bömelburg erwiderte darauf, daß die Arbeiter bereit seien, alle strittigen Punkte zu besprechen, aber es sei notwendig, daß auch in der Frage der Arbeitszeit die Bahn frei gemacht werde, d. h. die Arbeitgeber müßten auch über diese Frage verhandeln, sich aber nicht strikte an ihren Kölner Beschluß binden. Da die Arbeitgeber sahen, daß die Arbeiter ihre Forderungen nicht ohne weiteres akzeptierten, drohten sie, **die Verhandlungen abzubrechen.** Geheimrat Wiedfeldt bemühte sich zwar, neue Ausgleichsvorschläge zu machen, aber **die Arbeitgeber erklärten rundheraus, daß sie überhaupt nicht bereit seien, neue Vorschläge auch nur entgegenzunehmen.**

•

Berlin, 9. April. (Telegramm.) Nach Feststellung des Scheiterns der Vergleichsverhandlungen im Baugewerbe trat der Vorstand des Arbeitgeberbundes zusammen und beschloß einstimmig, **daß in Deutschland am 15. April die Aussperrungen erfolgen mit Ausnahme von Hamburg, wo der Friede gesichert ist, und Berlin, solange hier die Verhandlungen noch schweben.** Diese Verhandlungen sollen Anfang nächster Woche stattfinden.

•

Die Unternehmer als Friedensstörer.

Die Verhandlungen unter dem Vorsitz des Geheimrats Wiedfeldt zeigen für jedermann klar, wo die sozialen Störenfriede stecken. Die bürgerliche Presse kann sich immerfort den Anschein geben, die Arbeiterschaft als turbulente, umsturzgefährliche Masse auszugeben, die durch sinnlose Forderungen das öffentliche Wohl gefährdet. Der jetzige Verlauf des Streiks im Baugewerbe zeigt auch dem Blinden wieder einmal die Wirklichkeit der Dinge.

Die Unternehmer im Baugewerbe wollen den Krieg. Sie haben der Einleitung eines Vermittlungsversuchs durch die Regierung überhaupt nur aus Heuchelei zugestimmt. Sie haben dann, als die Vermittlung wirklich eintreten sollte, jede Möglichkeit einer Verständigung abgewiesen. Sie hätten sich diese alberne Komödie also besser sparen können.

Die Vertreter der Unternehmer haben den von der Regierung gemachten Vorschlag abgelehnt, daß drei Unparteiische zur Führung der Vermittlungsverhandlungen erwählt werden sollen. Sie haben dann jede Diskussion über die Frage der Arbeitszeit verweigert. Sie haben schließlich erklärt, daß sie überhaupt keinerlei Vorschläge zu machen haben, wie etwa eine Vermittlung angebahnt werden könne.

Umgekehrt haben sich die Vertreter der Arbeiterschaft versöhnlich und zu Verhandlungen bereit erwiesen.

Damit aber haben sich vor aller Welt die Unternehmer des Baugewerbes als die Schuldigen des beginnenden schweren Kampfes erwiesen. Sie haben sich selbst ins Unrecht gesetzt. Indem sie trotzig und protzig auf ihrem Schein bestehen, indem sie die brutale Niederknüppelung der Arbeiterschaft als ihre Losung ausgeben, erweisen sie sich als die gewalttätigen Störer des wirtschaftlichen Friedens.

Die Arbeiterschaft des Baugewerbes wird nun den Kampf, der ihr aufgezwungen wird, mit Mut und Tatkraft und Entschlossenheit zu führen wissen.

Die Sympathien der ganzen deutschen Arbeiterschaft sind den Bauarbeitern sicher!

Die Würfel sind gefallen. Der Kampf ist unausbleiblich. Die Arbeiterschaft wird ihn zu führen wissen!

• •

Es liegen noch folgende Nachrichten vor:

Hamburg, 8. April. In Hamburg ist durch eine endgültige Beschlußfassung der zentralorganisierten Maurer der Friede auf drei Jahre gesichert.

Hamburg, 8. April. In einer stark besuchten Maurerversammlung teilte die Verbandsleitung mit, wie für Hamburg, Altona und Umgegend stehe jetzt auch für ganz Schleswig-Holstein eine Einigung mit den Arbeitgebern in naher Aussicht. Diese Einigung in Norddeutschland sei als Rückendeckung der Arbeiter im deutschen Baugewerbe von großer Bedeutung. Die Versammlung sprach ihr Einverständnis mit den Hamburger und Berliner Beschlüssen aus und beschloß die Aufbringung der nötigen Gelder für die erforderlichen Maßnahmen zur Unterstützung der deutschen Bauarbeiterschaft.

•

In Oldesloe (Holstein) ist es zu einer Einigung gekommen. Die Unternehmerorganisation wollte von dem Vertragsmuster des Arbeitgeberbundes nichts wissen, infolgedessen war die Verständigung verhältnismäßig leicht. Der vereinbarte Tarif sieht folgende Lohnsteigerungen vor: Am 1. Mai 1910 um 2 Pf., am 1. September 1910 um 3 Pf. und am 1. Mai 1912 um weitere 2 Pf. Der Stundenlohn erhöht sich dadurch für Maurer und Zimmerer von 58 auf 60 Pf., für Bauhilfsarbeiter von 48 auf 50 Pf. Der Tarif gilt bis zum 1. Mai 1913. In Reinbeck (Holstein) gehören die Unternehmer dem Arbeitgeberbunde an, lassen sich aber doch nicht mit dem Vertragsmuster einseifen, sondern haben die Arbeiterorganisationen um Verhandlungen gebeten. Da durch das Fehlen der Vergewaltigungsanträge die größten Schwierigkeiten behoben sind, so dürfte auch hier eine Einigung erzielt werden.

In Jauer (Schlesien) wurde am Sonnabend allen Maurern, Zimmerern, Bauarbeitern, inklusive Polieren gekündigt. Auch die Unorganisierten blieben von der Kündigung nicht verschont.

Die Arbeitgeber des Baugewerbes in Krefeld haben sämtlichen Angestellten gekündigt.

Wie Preußen die Stromzölle zu erreichen sucht.

Aus Hessen wird uns geschrieben:

Die berühmte Vorabstimmung im Bundesrat hat ergeben, daß die zur Verhinderung der Schiffahrtsabgaben nötige Stimmenzahl von 14 nicht vorhanden war, sondern nur 12 Stimmen sich gegen die Stromzoll-Wünsche Preußens erklärten. Die Gegner der Schiffahrtsabgaben sind: Sachsen mit vier Stimmen, Baden und Hessen mit je drei und zwei thüringische Staaten mit je einer Stimme. Preußen hat im Bundesrat die verfassungsmäßige Mehrheit für sich, da es ihm gelungen ist, Bayern und Württemberg durch Zugeständnisse in der Frage der Main- bezw. Neckar-Kanalisation zur Zustimmung zu zwingen. Mit der Mehrheit im deutschen Bundesrat und gegebenenfalls mit einer solchen im Reichstag für Schiffahrtsabgaben ist nun aber die Frage noch nicht erledigt, da für Rhein und Elbe internationale Verträge mit Oesterreich, Schweiz und Holland bestehen, die die Abgabenfreiheit garantieren. In Holland, besonders aber in Oesterreich, besteht indessen bekanntlich durchaus keine Geneigtheit, den preußischen Zollwünschen zu entsprechen.

Trotzdem Preußen im Bundesrat eine Mehrheit hat, will es dennoch angeblich nicht die opponierenden Bundesstaaten majorisieren. Für eine Majorisierung der deutschen Uferstaaten sollen besonders die mit Preußen übereinstimmenden Bundesstaaten nicht zu haben sein. Preußen versucht daher mit allen Mitteln einer mehr oder minder einwandfreien „Diplomatie", den Widerstand zu brechen.

Da ist zunächst Hessen. Die entschiedene Stellungnahme der hessischen Regierung gegen die Schiffahrtsabgaben ist neueren Datums. Erst Ende Dezember vorigen Jahres schwang sich die Darmstädter Regierung zu einer klaren Absage auf, nachdem Sachsen und Baden energisch vorgegangen waren. Früher hatten sich die Darmstädter Regierungsmänner stets mit lendenlahmen platonischen Erklärungen begnügt, die eine strikte Gegnerschaft nur schwer erkennen ließen. Die hessische Regierung ist in allem nicht besonders fest und stark, und in der vorliegenden Frage kommt für die Beurteilung der Regierungshaltung noch hinzu: die starken agrarischen Einflüsse im Lande und die Vorliebe für Preußen. Der energische Protest der Stadt Mainz und insbesondere der Mainzer Handelskammer vermochten endlich den Widerstand der hessischen Regierung zu festigen. Die jetzige Stellungnahme Hessens ist also durch Mainz bedingt. Mainz ist die größte Stadt des Landes, die nebst ihrem Hinterland von einem Rheinzoll ungemein schwer betroffen würde. In der Mainzer Handelskammer, dem Vorort der Arbeitsausschüsse der Rheinschiffahrtsinteressenten, konzentrieren sich die Widerstände der Handels- und Schiffahrtsinteressenten gegen die junkerlichen Steuerpläne.

Um Hessen für Schiffahrtsabgaben geneigt zu machen, muß unter allen Umständen Mainz gewonnen werden. Mainz ist in dieser Frage der Schlüssel zu Hessen. Das hat man in Preußen längst erkannt. Der geistige Leiter der Schiffahrtsabgaben-Angelegenheit, der preußische Ministerialdirektor Geheimrat Peters, läßt deshalb die Batterien seiner Diplomatie gegen Mainz spielen. Der Mann, der sich infolge seiner robusten Logik in der Auslegung der Rheinschiffahrtsakte mit allen namhaften Rechtslehrern in lebhaften Widerspruch brachte, ist auf dem Gebiete der Diplomatie ungleich geschickter als in der Rechtskunde. Er hat sich den Standpunkt des seligen Philipp von Mazedonien zu eigen gemacht: „Es ist keine Mauer so hoch und so fest, daß nicht ein mit Gold beladener Esel hinüber könnte." Herr Peters — nach dem der Volksmund die beabsichtigten Schiffahrtsabgaben bereits „Peterspfennig" nennt — versucht daher, den Widerstand der Stadt Mainz durch materielle Zugeständnisse zu beseitigen.

Mainz ist der Mittelpunkt des rheinischen Floßholzhandels und hat die Absicht, in nicht zu ferner Zeit einen neuen Floßhafen zu bauen. Die Kosten dafür sind auf 2 Millionen Mark veranschlagt. Für das Budget der Stadt eine gewaltige Summe, besonders auch deshalb, weil der Floßverkehr wesentlichen wirtschaftlichen Gewinn für die Stadt nicht bringt. Nun streckt Preußen seine Fühler aus und bietet so ganz unter der Hand — beileibe nicht „offiziell" — ein halbes Millionchen als Beitrag zu den Kosten eines Floßhafens in Mainz an. Als Gegenleistung soll Mainz seinen Widerspruch gegen die Schiffahrtsabgaben fallen lassen. Auch sonst wäre Preußen nicht abgeneigt, einige Batzen springen zu lassen. Aus welchem Fonds da geschöpft werden soll, ist noch schleierhaft. Aus dem Ertrag der Schiffahrtsabgaben wären derartige Aufwendungen nicht möglich. Nach den ins Auge gefaßten Sätzen würden die Abgaben pro Jahr zirka 3 Millionen Mark einbringen. Da die projektierte Vertiefung der Fahrrinne, die Korrektionen usw. auf mindestens 70 Millionen Mark veranschlagt sind, so wären die 3 Millionen Mark kaum die Verzinsung des Kapitals. Dazu kommt noch, daß großspurig angekündigt wurde, auch die gegenwärtig von den Rheinuferstaaten jährlich aufgewendeten Summen für Flußkorrektion im Gesamtbetrage von über 1½ Million Mark sollten aus dem Ertrag der Schiffahrtsabgaben gedeckt werden. Da werden natürlich die geplanten Sätze bedeutend erhöht werden müssen. Und das ist ja den in Preußen regierenden Agrariern gerade recht. Man will den Wasserweg verteuern, weil man die Ströme als ein Einfallstor für billiges fremdes Getreide usw. ansieht. Hat man erst mit dem Prinzip der Zollfreiheit auf den deutschen Strömen gebrochen, dann hat man in der Frage der Höhe des Zolles leichtes Spiel. Zunächst klimpert Preußen verlockend mit dem Geldbeutel, um dadurch die Widerspenstigen zu zähmen. In Mainz hat man aber bisher für die winkenden „Peters-Pfennige" wenig Verständnis gezeigt und hat die Unterhändler abgewiesen. Die zahlungsfähige preußische Moral hat sich hier nicht durchzusetzen vermocht. Für die Naturgeschichte Preußens aber ist wertvoll, wenn dies politische Sittenbild der Nachwelt erhalten bleibt.

Auch sonst hat Preußen indirekt zu verstehen gegeben, daß es sich eventuell die Zustimmung Hessens zu den Schiffahrtsabgaben etwas kosten lassen würde. Das Großherzogtum Hessen ist in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, wenigstens was den Verteilungsmodus betrifft, bekanntlich recht schlecht weggekommen. Der Direktor der im Jahre 1896 von Preußen und Hessen gemeinsam übernommenen ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn, Herr Groß-Darmstadt, hat in einer Broschüre den ziffernmäßigen Nachweis geführt, daß Hessen durch den preußisch-hessischen Eisenbahnvertrag infolge der vorher von Preußen systematisch betriebenen Verkehrsablenkungen allein in den Jahren 1896/1906 um 33 800 000 Mark benachteiligt wor-