

Der Arbeiter

Zentral-Organ für die Interessen
der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäft. Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.
Publikations-Organ des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 Mk.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950.
Geöffnet: 9-1 Uhr vorm., 3-7 Uhr nachm., Sonntags geschl.

Redaktionschluss
am Montag Abend vor Erscheinen des Blattes.
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgeschickt.
Zuschriften und Deklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 42.

Berlin, den 17. Oktober 1909.

13. Jahrg.

Bahn frei dem modernen Verkehr.

II.

Bis hierher gelten die Gefährdungsursachen ziemlich gleichmäßig für das Verkehrsobjekt wie für das Verkehrssubjekt, für den Verkehrsführer wie für den, der in den Verkehr als Straßengänger, Fahrgast oder sonst wie hineingeraten ist. Dagegen sind die Gefährdungsursachen, die aus sittlichen und Charakterverhältnissen entspringen, in der Hauptsache eine Eigentümlichkeit des Verkehrsführers. Denn das Verkehrsobjekt ist in der Gefährdung vorwiegend der leidende Teil, so daß bei ihm Moral und Charakter als Gefahrenquellen nicht in Betracht kommen. Wir können hierbei absehen von der bewußten Gefährdung des Verkehrs, z. B. durch Steine, die auf die Eisenbahnschienen gewälzt werden, oder durch Drähte, die ein Schlingel nächtlicherweile über die Chaussee spannt, um den Automobilisten im heranziehenden Wagen Unheil zuzufügen. Denn das sind kriminelle Fälle, die nicht als Gefährdung aus psychologischen Ursachen anzusehen sind.

Als die hauptsächlichsten moralischen Ursachen der Gefahren, die aus der Betriebsführung hervorgehen, nennen wir Gleichgültigkeit, Gewissenlosigkeit, Uebermut, Hohheit, Nachsicht, Bosheit und Grausamkeit. Die Gleichgültigkeit, die sowohl ein intellektueller wie ein moralischer Mangel ist, entspricht dem Mangel an Interesse des Verkehrsobjektes und ist also schon im Früheren erledigt worden. Sie hat aber ihre besonderen Formen bei den Betriebsführern. Sie findet sich namentlich bei intellektuell tiefstehenden Individuen — beispielsweise den Streikbrechern — und wird, wie bekannt, durch den Alkoholismus sehr gefördert, dessen schlimmste Wirkung ja die Abtötung des Bewusstseins und des Verantwortlichkeitsgefühles ist. Wir finden sie nicht eben selten bei solchen Betriebsführern, an deren Intelligenz keine großen Anforderungen gestellt werden. Ein solcher Mensch braucht nur ein geringes Maß von Aufmerksamkeit aufzuwenden, um sein Gefährt oder was er just führt, zum Ziele zu leiten. Sein Betrieb ist für ihn selber nicht gefährlich, und so fehlt bei ihm der Antrieb aus den Anforderungen seiner Tätigkeit. Er treibt achtlos durch den Verkehrsstrom und denkt nicht daran, daß auch er auf die Möglichkeit einer Gefahr zu achten hat, wenn sie auch nicht ihn, sondern einen anderen treffen kann. Seine Sinne schlafen, wobei er sich auf die größere Vernunft seiner Gänse verläßt. Wir wissen alle, daß diese Gleichgültigkeit eine sehr schlimme Verkehrsgefahr darstellt, und um so mehr, als ein solcher Betriebsführer auch für die eigene Gefahr keine Gedanken hat, für die nämlich, die ihm aus den gerichtlichen Folgen seiner Handlungsweise droht.

Die Gewissenlosigkeit ist das Gegenstück der Gleichgültigkeit. Diese ist wesentlich intellektueller Natur, die Gewissenlosigkeit ist der entsprechende moralische Mangel oder die sittliche Gleichgültigkeit. Dem Gewissenlosen fehlen die Hemmungen, die uns von der unsittlichen Tat zurückhalten und auch schon bei der Vorstellung einer möglichen unsittlichen Handlung wirksam werden. Beide, die Gleichgültigkeit wie die Gewissenlosigkeit, entspringen einer ungenügenden oder falschen Erziehung, jene der intellektuellen, diese der sittlichen Erziehung. Darum ist jene auch häufiger bei den niederen Klassen zu finden, während diese auch bei den höheren, intellektuell besser gebildeten Klassen auftritt. Der Wagenführer, der Automobilist, der Reiter, die

einzig ihrer Bewegungslust folgend ins Gewühl hineinjagen, sind Beispiele dieser Verkehrsgewissenlosigkeit.

Im minderen Maße erscheint diese Gewissenlosigkeit als Rücksichtslosigkeit, wie sie mancher Straßengänger zeigt, der sich wie ein wildes Tier durch den Verkehr der Straße drängt. Auch diese Rücksichtslosigkeit kann zu Gefahren führen, namentlich dann, wenn sie sich aus einer Anzahl von Individuen und im Gedränge summiert. Man hat derartige schon bei dem Gedränge erlebt, das als eine typische Erscheinung bei dem Ansturm auf Vergnügungszüge zu beobachten ist. Der Uebermut entspringt im allgemeinen nicht gerade einer unsittlichen Seele, aber er zeigt sich in seinen Folgen als eine böse Gefahrenquelle, und so ist auch er den sittlichen Mängeln zuzuzählen. Seine böse Wirkung gewinnt er dadurch, daß das Individuum, ohne Böses zu wollen, der Unbedachtsamkeit unterliegt. Es folgt nur einem überquellenden Latendrang, verbunden mit etwas Nichtachtung der Rechte und des Wohles der anderen und mit einer oft als lustig empfundenen Ueberhebung. Aber eben dieser einigermmaßen rücksichtslose Latendrang nimmt oft einen für die anderen recht schlimmen Weg und zeitigt unvorhergesehene Folgen.

Wenn der Uebermut sich mit der Neigung zu Gewaltthaten oder -worten verbindet und das Verantwortlichkeitsgefühl noch weiter herabgedrückt wird, so kommt wir zur Hohheit. Auch ihr ist es wie dem Uebermut eigentümlich, daß der Täter eine gewisse Genugtuung an seiner Tat empfindet, die die sittliche Bemessung der Tat unterdrückt. Der Hohe ist nicht eigentlich schlecht, auch nicht gerade ohne Gewissen, aber er vergißt das Maß, und damit kommt er zu der Tat mit den bösen Folgen. Im Verkehr spielt die Hohheit keine ganz kleine Rolle und zeitigt manches Unglück. Auch sie ist keineswegs eine Besonderheit der unteren Stände, sondern findet sich, wenn schon mit einigen Neußerlichkeiten verhäßt, auch bei Angehörigen der sogenannten besseren Klassen, oft in der Form der sogenannten „Forsche“, die von der Nichtachtung der Gefahr leicht auf die Nichtachtung der Rechte und des Wohles der anderen überspringt.

Die Nachsicht hat im Verkehr ihre besondere Form. Sie richtet sich nicht gegen eine einzelne Person, sondern gegen andere Stände und Berufsklassen. In ihrer häufigsten Form erscheint sie als Ausfluß des Hasses. Meistens wird sie nicht unmittelbar angreifend aufgetreten, aber nicht selten wirkt sie in der Weise, daß der Betriebsführer die entstehende Gefahr, der er durch rasches Eingreifen vorbeugen könnte, ihren verderbbringenden Lauf nehmen läßt, wobei er eine gewisse Genugtuung empfindet, daß ein verhasster Gegner ins Verderben rennt. Aber auch der unmittelbare Angriff ist nicht unerhört, und wir haben hier nur an die Feindseligkeiten gegen Radler und Automobile zu erinnern. Was diese letzteren angeht, so hat sich in der Bevölkerung ein starker Haß gegen sie entwickelt, der sogar Gebildete zu Feindseligkeiten verleitet. Der gebildete Erwachsene wird sich allerdings wohl hüten, seinem Haße einen tätlichen Ausdruck zu geben; aber die von ihm beeinflusste Jugend mit ihren geringeren Hemmungen läßt sich oft genug zu offenen oder versteckten Angriffen auf Automobile hinreißen.

Niedertracht und Bosheit brauchen hier nicht besonders erörtert zu werden, da sie unsittliche und verbrecherische Taten jeder Art zeitigen und darum eine allgemeine Gefahr bedeuten. Mit höherer Kultur werden sie Grausamkeit, die das Lustgefühl bei der schlech-

ten Tat in besonders hohem Grade zeigt. Sie ist darum nicht eine schlechte Eigenschaft einzelner Stände, sondern findet sich überall, nur daß sie der gebildete Nothling besser zu verstecken weiß und seine Genugtuung nicht offen kundgibt. Von allen Schlechtigkeiten, die den Verkehr bedrohen, ist sie wohl die häßlichste, weil sie den ausgesprochenen Charakter der bösen Lust trägt und die größte Gewissenlosigkeit einschließt. Wäre sie in einem gegebenen Falle unzweideutig festzustellen, so müßte sie mit besonders harten Strafen getroffen werden. Aber diese Unzweideutigkeit ist fast nie zu erweisen, und man muß sich hüten, sie zu unterstellen. Das geschieht heute nicht selten bei den verhassten Autlern, denen frischweg eine Lust an der Vernichtung eines Lebens nachgesagt wird. Damit geht man zu weit, obwohl es uns sehr wohl bekannt ist, daß manche Sport-Autler eine Freude daran finden, ein harmloses Tier zu überfahren, und der psychologische Schritt von der Lust an der Tötung eines Tieres bis zu der an dem Ueberfahren eines Menschen nicht ungeteuer weit ist.

Wenn wir uns nun nach den Mitteln umsehen, die uns helfen könnten, den psychologischen Gefahren des Verkehrs zu begegnen, so finden wir als das allererste die Erkenntnis. Denn bevor der Mensch diesen Gefahren vorbeugen lernt, muß er sie kennen. Hier muß nun zuerst die Erziehung helfen. Wir würden diese Aufgabe der Schule zuweisen, aber diese ist schon überlastet und wird sie nicht annehmen wollen. In gewissem Maße versucht sie ja, die Kinder über die Verkehrsgefahren zu belehren, aber doch nur gelegentlich und, wie dies verständlich, nicht im psychologischen Sinne. Immerhin vermöchte sie doch wohl den Kindern die hauptsächlichsten Regeln zu vermitteln, auf die wir nachher zu sprechen kommen.

In der Hauptsache fällt aber die Aufgabe der Belehrung dem Elternhause zu oder dem, was an seine Stelle tritt, schon darum, weil dieses die Lehre an die Wirklichkeit, an die vorhandene Gelegenheit anknüpfen kann. Wenn der Vater das Kind beim Ueberstreiten der Straße darauf aufmerksam macht, daß es sich zuvor nach rechts und links umsehen soll, so wirkt diese Wirklichkeitslehre weit besser und nachhaltiger, als das im Schulzimmer gesprochene Wort des Lehrers, das nicht durch den Eindruck des vorliegenden Falles unterstützt wird. Im weiteren muß die Selbsterziehung helfen, die allerdings erst im reiferen Alter wirken kann.

Von großer heilsamer Wirkung wird die Lehre sein, die die Presse in das Volk tragen kann. In erster Reihe stehen hier die Erläuterung der psychologischen Verkehrsgefahren und namentlich der Hinweis auf die Gestaltung des Verkehrs, der mit seiner rastlosen Entwicklung auch immer neue Gefahren zeitigt.

Wenn wir nun unsere Tafel der psychologischen Gefährdungsursachen durchgehen, so finden wir, daß wir für die Vorbeugung vor allem auch die Wahrnehmung erziehen müssen. Wir müssen hier die Frage erheben, ob unsere heutige Erziehung die erforderliche Sorge für die Ausbildung der Wahrnehmung trägt, oder ob sie nicht einseitig allzuviel Gewicht auf die begriffliche Ausbildung legt. Lernen unsere Kinder Sehen und Hören? Haben die Lehrer selber ihr Wahrnehmungsvermögen zu der erforderlichen Schärfe ausgebildet? Wir wollen diese Frage weder mit Ja noch mit Nein beantworten, aber es will uns scheinen, daß unsere Erziehung in dieser Hinsicht manches zu wünschen übrig lasse.

So sind wir in der Hauptsache auf jene Lehre angewiesen, die sich in dem Satze ausdrückt: „Durch

Schaden wird man flug." Das ist aber eine recht teure und wegen ihres Erziehungsmittels auch recht gefährliche Lehre. Bis jetzt ist sie jedoch tatsächlich die wirksamste. Das erkennen wir daraus, daß sich die Großstadtkinder verhältnismäßig gut mit dem Verkehr abzufinden wissen, daß andererseits die Dorf- und Kleinstadtkinder den Gefahren, die ein neu eingeführter Verkehr in das Dorf oder die Kleinstadt bringt, viel eher unterliegen.

Die Erziehung zum richtigen Handeln im kritischen Moment kann die Schule nicht gewähren, denn das, was hier in erster Reihe in Betracht kommt, die Kaltblütigkeit, ist kein Gegenstand der Belehrung. Aber trotzdem gibt es eine Schule hierfür, und dies ist der Sport. Dieser wird ja durch die Verbindung mit der Gefahr charakterisiert und lehrt den Menschen, sich im Augenblicke der Gefahr angemessen zu benehmen. Daher die ausgezeichnete Standfestigkeit des Engländer und Amerikaners in der Gefahr. Wir wollen selbstverständlich damit nicht die Vorherrschaft des Sportes, der er sich in England erfreut, für Deutschland empfehlen, aber wir müssen doch an dieser Stelle auf seine guten Wirkungen hinweisen, auf sein Erziehen zum raschen und zweckmäßigen Handeln, wo dieses zur Rettung gefordert wird.

Was die Gefahren angeht, die aus dem Charakter und aus dem sittlichen Verhalten entspringen, so wissen wir alle, daß einem großen Teile davon durch die Erziehung begegnet werden kann. Denn diese schafft doch in der Hauptsache die sittlichen Hemmungen, die das gewissenlose, rohe und niedrige Verhalten hindern und auch verhindern. Was hierdurch nicht zu beseitigen ist, das muß mit der Strafe unterdrückt werden, und wir meinen, daß Schlichtigkeiten, aus denen im Verkehr Gefahren hervorgehen, besonders scharf zu bestrafen sind.

Endlich haben wir noch die Ausbildung der Verkehrsordnungen zu erwähnen, für die wir fordern, daß sie auf die psychologischen Gefahren Bedacht nehmen.

Nun kommen wir zum Schluß noch auf ein kleines, aber, wie wir meinen, recht wirksames Mittel, den hier geschilderten Gefahren zu begegnen, ein Mittel, das Lehre, Erziehung und Selbsterziehung unterstützen soll. Das ist ein Verkehrsstatistikums, der in kurzen Sätzen warnt und anleitet, den also der Vater seinen Kindern beim Spaziergang und der Lehrer gesprächsweise seinen Schülern beibringen kann. Nehmen wir als Beispiel den alten und doch noch lange nicht genau beherrschten Satz: "Sieh nach rechts und links, bevor du über die Straße und die Schienen gehst." Oder den anderen: "Zehn Meter vor der Straßenbahn, vor dem Wagen, vor dem Automobil ist nicht ein Zentimeter so sicher als einen Zentimeter dahinter." Oder den dritten: "Bafese nicht auf der Straße." Oder den vierten, der leider noch immer nicht Rechtsgrundsatz geworden ist und der so manches Unglück verhüten kann: "Der Straßenbaum ist für die Wagen da und für den Fußgänger nur zum Ueberschreiten."

Zu diesen allgemeinen Sätzen müssen dann noch von den Fachleuten besondere Hinzusetzungen werden, die das richtige Verhalten in dem gegebenen Augenblicke lehren. Dazu muß dann noch eine kurz und packend abgefaßte Reichs-Verkehrsordnung kommen, deren Sätze als Rechtsgrundsätze gelten müssen. Das ist keine leicht zu erfüllende Forderung. Denn die Sprache der Juristen und der Behörden hat die Kraft und Kürze der Altvorderen verloren und muß sie aufs neue lernen. Aber wo ein Wille, da ist auch ein Weg, und die Sicherheit der Menschheit ist die Arbeit wohl wert.

Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Chauffeurberuf.

I.

Je mehr das Automobil den Straßenverkehr beherrscht, desto mehr macht sich die fabrikmäßige Ausbeutung der Chauffeure bemerkbar. Am planmäßigsten betreiben dies die großen Aktien-Gesellschaften der Automobilbetriebsunternehmungen, welche gerne ihren langen Namen mit den Anfangsbuchstaben also "Debag", "Debag", "Debag" oder ähnlich nennen. So oft man mit Kollegen aus anderen Orten zusammentrifft, kann man in Punkt Ausbeutung dieselben Klagen hören. Man könnte beinahe zu der Auffassung kommen, daß alle Elektro-Automobilgesellschaften von einer Zentralstelle für ganz Deutschland geleitet werden, denn nur so kann man die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Berufs-Kollegen in solchen Betrieben befragen. Der feste Wochenlohn der Chauffeure in diesen Betrieben ist sehr minimal und beläuft sich wöchentlich auf ca. 6-15 M. Der übrige Verdienst wird durch Prozente von der Tageseinnahme gedeckt. Was in solchen Verkehrsinstituten Praxis ist, dafür ein Beispiel von der "Debag" in Düsseldorf. Diese Firma bildet fast ununterbrochen für 50 M. Lohn in ca. vier Wochen Chauffeure aus. In dieser Zeit arbeiten die Leute ohne jegliches Einkommen.

Ihre praktische Tätigkeit während der Lehrzeit ist, die Garage fegen, Motorgehäuse zu reinigen, Frühstück holen usw. Die Ausbildung im Fahren erhalten sie meistens gelegentlich durch geprüfte Fahrer auf der Haltestelle, von wo aus der Betreffende mit seinem Wagen Fahrgäste befördert. Bei dieser Art Chauffeur-Ausbildung hat die Firma nicht bloß einen Reingewinn von 50 M. Lohn, sondern sie hat auch Jahr ein Jahr aus einer Anzahl Depotarbeiter, welche sie nicht zu bezahlen braucht. Eine Auszubildende der Arbeitskraft, welche dem Betrieb jährlich ein schönes Kapital einbringt. Außerdem werden von den Führern Kauttionen bis zur Höhe von 300 M. gefordert. Dann muß jeder Fahrer pro Woche 2,50 M. Art bis 3,50 M. Art Haftpflichtgebühren zahlen, wofür die Gesellschaft, nach dem Automobilgesetz ihre Automobile versichert. Für die "Debag" bedeutet diese Versicherung ein gutes Geschäft. Ihre Wagen läßt sie in Tag- und Nachtschicht fahren. Zu jedem Wagen gehören zwei Fahrer. Somit heißt die Gesellschaft für jeden Wagen pro Woche 5-7 M. Art Versicherungsgelder ein, was die Chauffeure von ihren Löhnen bezahlen müssen. Auch sorgt die Firma dafür, daß ihre Wagen gewaschen werden, aber das Waschgeld müssen die Chauffeure zahlen. Jeder Chauffeur zahlt pro Woche 1,75 M. Art Waschgeld, macht pro Woche 3,50 M. Art. Gewöhnlich kommt auf 12 Wagen gerechnet ein Wagenwäscher, welcher nebenbei im Depot den Dienst eines Nachtwächters verrichtet. Dieser ist gewöhnlich ein Halbvalide, welcher die Arbeit für einen Wochenlohn von 15 M. Art verrichtet. 12 Wagen, pro Woche und Wagen 3,50 M. Art Waschgeld, macht 42 M. Art pro Woche. Davon gehen die oben erwähnten 15 M. Art ab, bleiben für die Firma auch auf diese Weise wöchentlich 27 M. Art Reingewinn. Die vorgeschriebene Dienstkleidung müssen sich die Fahrer selbst halten, respektive der Betrag hierfür wird ihnen von ihrem Lohne in wöchentlichen Raten abgezogen. Ebenso verhält es sich mit den 15 M. Art für den Fahrchein und 1,50 M. Art Stempelgeld.

Aber das stärkste Stück, was sich dieser Betrieb leistet in der Ausbeutung der Chauffeure, ist die Abmachung über die Kündigungszeit. Laut eigenhändig unterschriebenem Kontrakt müssen die Fahrer sechs Wochen kündigen, wogegen die Firma tagtäglich das Arbeitsverhältnis lösen kann, bei Auszahlung eines Reingeldes von zehn M. Art. Anlässlich einer Gewerbegerichts-Verhandlung mußte sich allerdings der Firmenvertreter von dem Gerichtsvorstand befehlen lassen, daß eine derartige Ausbeutung der Arbeiter, auch wenn es Chauffeure sind, laut Gesetz nicht statthaft ist. Der Vorstand gab der Firma den Rat, den Arbeitsvertrag unverzüglich so abzuändern, daß er wenigstens mit den Gesetzen in Einklang zu bringen ist. Die Kündigungszeit, welche der Arbeitnehmer eingezahlt bekommt, ist auch von dem Arbeitgeber einzubehalten. — Wir bezweifeln jedoch sehr, daß die Firma diesen Rat auch befolgt. Denn die Vorteile, die bei solchen Abmachungen auf Seiten der Gesellschaft sind, liegen doch so klar und greifbar vor den Augen, daß unser angeedeuteter Zweifel vollausbrechtigt ist.

Sind diese Anstellungs- und Arbeitsbedingungen der Rahmen, in dem der Arbeitslohn das Bild darstellt, so haben wir ein proletarisches Dasein der traurigsten Art. Um das Bild lebenswahr darzustellen, lassen wir hier einige Wochenverdienste laut Lohnliste folgen:

Nr. 1.		Nr. 2.	
Name:	Name:
Lohnung vom ... bis	Lohnung vom ... bis
Lohn	10,—	Lohn	10,—
Provision	14,04	Provision	21,06
	24,04		31,06
Abzüge für:		Abzüge für:	
Alters-u. Juv.-R.	18	Alters-u. Juv.-R.	18
Krankenkasse	56	Krankenkasse	56
Vorschuß	—	Vorschuß	—
Haftpflicht	2,64	Haftpflicht	2,64
Kaution	1,50	Kaution	1,50
Waschgeld	2,—	Waschgeld	2,—
Ausgezahlter Lohn ..	17,16	Ausgezahlter Lohn ..	24,18

Zwischen 17 und 24 M. Art bewegt sich der durchschnittliche Wochenverdienst der Fahrer. Es gibt allerdings auch Wochen, wo 27 und 30 M. Art verdient werden, rechnet man dagegen die Reparaturtage und -Wochen, so beträgt der Durchschnitts-Wochenverdienst etwa 22 M. Art; dazu kommen dann die Trinkgelder als Zugabe und die polizeilichen Anzeigen als regelmäßige Abgaben. Ueber die Höhe der Trinkgelder streiten, ist ein müßiges Unterfangen; gewöhnlich wissen die Kollegen noch jahrelang nachher, wenn sie mal einen Taler oder fünf M. Art bekommen haben, wer dieses gegeben hat. Es ist das der beste Beweis, daß ihnen ein so großes Trinkgeld nicht allzu häufig im Jahre gegeben wird, sondern ihr Einkommen aus dieser Quelle wird mit Groschen pro Tag bequem zu zählen sein.

In der Arbeiterbewegung hat man in allen Bezirken und überall noch die Wahrnehmung gemacht, daß dort, wo die Arbeiter am schlechtesten bezahlt und am meisten ausgebeutet werden, immer am allerwenigsten Verständnis für eine Organisation vorhanden ist. — Doch, wie es noch keine Organisation gegeben, die man künstlich hervorgebracht oder aus der Erde gestampft hat, so werden auch unseren Chauffeuren erst die Verhältnisse die Augen öffnen, damit sie die Worte "Einigkeit macht stark" in ihren eigenen Reihen als den einzig richtigen Wahrpruch gelten lassen. Damit sie ihren Berufsdünkel vollständig aus dem Spiele lassen, um sich der für sie in Betracht kommenden

Zentralorganisation der Transportarbeiter anzuschließen. Um jedoch der Meinung im voraus entgegenzuwirken, daß nur bei den Elektrischen Droschen das gemeinsame Vorgehen der Fahrer notwendig wäre, so wollen wir hiernach auch den Benzindroschenführern eines ihrer Depots etwas näher beschreiben. "Düsseldorf Autoverkehr" nennt sich der Betrieb. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen sind fast dieselben, wie die oben geschilderten. In bezug auf Behandlung der Chauffeure leistet sich der Betriebsleiter Herr Wendler außergewöhnlich starke Stücke. Ueber eine Fahrt beziehungsweise eine telefonische Bestellung kam es kürzlich zu einer Auseinandersetzung eines Chauffeurs mit dem Nachtwächter des Betriebes. Es handelte sich speziell darum, daß der betr. Fahrer nach den Behauptungen des Nachtwächters den Telefonapparat böswillig beschädigt haben sollte. Diesen Disput hörte der Betriebsleiter von seiner Wohnung aus. Ohne weitere Nachforschung oder Umfrage stürzte er herunter, nahm ein meterlanges Stück Holz und schlug den Chauffeur mit beiden Händen so heftig damit über den Kopf, daß das Holz in Stücke sprang, ließ durch das Depot und suchte nach einer anderen Waffe. Der Chauffeur nahm ärztliche Hilfe in Anspruch. Es ist dies nicht der einzige Fall, in welchem Herr Wendler seiner Autorität durch Prügel der Chauffeure Geltung verschafft. Wir möchten aber auch sehr bezweifeln, daß der Eigentümer dieses Betriebes, Herr Scheib, derartige Anweisungen gibt, vielmehr ist er wohl davon nicht unterrichtet, was in seinem Betriebe diesbezüglich vorgeht und welche Unzufriedenheit unter den Führern herrscht.

Ohne Handbremse werden die Fahrer mit ihren Wagen auf die Straße geschickt. Als in einem solchen Falle der Fahrer sich weigerte, auf die Haltestelle zu fahren, wurde ihm zur Antwort: "Wenn Sie nicht fahren wollen, dann fährt eben ein anderer, ich habe Fahrer genug." Der nämliche Wagen hatte einige Zeit später den Unfall bei Kaiserwerth mit Herrn Kommerzienrat Pf. und dessen gelähmter Frau. Es war als ein reines Wunder anzusehen, daß durch diesen Unfall kein Menschenleben vernichtet wurde. Beim Anfahren über die Böschung, über die der Weg zur Rheinbrücke führt, versagte der Motor, der Wagen blieb stehen, Bergfülle und Bremsen versagten ebenfalls, und der Wagen lief rückwärts über die Chauffee in den steilen mehreren Meter tiefen alten Festungsgraben. Wären Personen verletzt worden, so hätte man jedenfalls den Fahrer hierfür verantwortlich gemacht. Ob dieser an dem zertrümmerten Wagen hätte nachweisen können, was vorher nicht in Ordnung gewesen ist, ist sehr fraglich und auch dann trafe den Fahrer noch immer die Strafe am ersten, und mit Recht. Ist der einzelne Chauffeur nicht in der Lage, von seinem Arbeitgeber einen betriebssicheren Wagen zu verlangen, so sind die Fahrer eines ganzen Betriebes oder aller Betriebe, die in Frage kommen, jede Stunde in der Lage, dies zu verlangen. Aber so lange wie die Chauffeure meinen, der Weg, den ihnen die Zentralorganisation der Transportarbeiter zeigt, wäre nicht vereinbar mit ihrem Berufsstolz, so lange müssen sie sich eben durch Prügel lassen und für Hungerlöhne arbeiten.

Der Streik der Münchener Autodroschenführer beendet.

In einer Vollversammlung der streikenden Autodroschenführer wurde mit überwiegender Mehrheit beschlossen, den Streik abzubrechen. Die Hochsaison ist vorüber und es wäre zwecklos gewesen, wegen fünf Firmen, die zum Teil schon mit Streikbrechern besetzt waren, den Streik noch fortzusetzen. Bis jetzt haben 49 Firmen mit 56 Autodroschen und 96 Chauffeuren den zweijährigen Tarifvertrag anerkannt. Von den übrigen 55 Firmen kommen für uns nur mehr fünf Firmen mit 37 Autodroschen und 62 Chauffeuren in Betracht. Eine davon, die Elektromobilbetriebsgesellschaft, hat nunmehr ebenfalls den Tagelohn von 1,50 M. Art auf 2 M. Art erhöht. Die übrigen 50 Firmen sind Selbstfahrer, die bei Doppelbetrieb nur einen Chauffeur beschäftigen und durch Streik niemals gezwungen werden können, den Tarif zu unterzeichnen. Diese waren im Gegenteil die Scharmacher, die jede Verhandlung hintertrieben, um im Trüben fischen zu können. Ein großer Teil der Arbeitgeber war aber vernünftig genug, diese Bauernfängerlei zu durchschauen und genehmigte die minimalen Forderungen seiner Chauffeure. Am 1. Oktober erfolgten die Austrittserklärungen aus dem Kraftdroschenverein, so daß derselbe zu einem nichtslagenden Verein herabgesunken ist, der nur mit Hilfe des bayerischen Arbeitgeberverbandes für das Transport-, Handels- und Verkehrsgewerbe sein Leben fortfristen kann. Die Opfer, die der bayerische Arbeitgeberverband für Entschädigungen an bestreikte Firmen bezahlen mußte, beträgt nach unserer Schätzung weit über 15 000 M. Der Schaden, den die einzelnen Firmen während dieser 52 Streiktage zu verzeichnen haben, dürfte noch das Doppelte ausmachen. An die Firma Gebr. Bauer allein mußte 5400 M. Entschädigung bezahlt werden. Rechnet man noch für die 13 Wagen im Doppelbetrieb nur pro Tag 200 M. Verdienstenang, was in der Hochsaison als sehr niedrig bezeichnet werden muß, so ergibt sich auch für diese Firma noch ein Schaden von 10 400 M. Den übrigen Firmen ging es nicht viel besser. Die Elektromobilbetriebsgesellschaft dürfte noch einen weit größeren Schaden aufzuweisen haben; sagte doch der Betriebsleiter zu seinen Leuten, daß er bereits einen derartigen Verlust hat, womit er den Leuten drei Jahre lang den Tarif hätte bezahlen können. Bei der Verhandlung erklärte er, daß diese Forderungen für ihn eine Mehrausgabe von 5000 M. Art

pro Jahr ausmache. Wie hoch der Verlust zu veranschlagen ist, dürfte nicht schwer auszurechnen sein. Der Arbeitgeberverband hat nicht einmal mehr den Mut, Mitglieder wegen Streikbruch auszuschließen, sondern er versucht noch zu retten, was zu retten ist. Viele Arbeitgeber hatten es satt, auch Selbstfahrer sind darunter, täglich 3 Mk. von ihrem Verdienst an die Streikklasse abzuführen. Nachstehende Aufforderung seitens eines Rechtsanwalts legt Zeugnis davon ab:

„München, den 5. Oktober 1909.

Guer Wohlgeboren!

Als Syndikus der Lohnkutscher-Sinnung und des Münchener Kraftdroschenbesitzer-Vereins bin ich beauftragt, Ihnen mitzuteilen was folgt:

Nach § 3 Abs. 5 des Statuts des Vereins der Münchener Kraftdroschenbesitzer, dessen Mitglied Sie sind, sind Sie verpflichtet, bei Streiks die bestreikten Mitglieder ihm Lohnkampf, welcher auch zu Ihrem Gunsten ausgefochten wird, bis zur Höhe von 5 Mk. pro Tag und laufende Maschine zu unterstützen. Es ist nun vorläufig ein täglicher Zuschuß von 3 Mk. pro laufende Maschine erforderlich.

Nachdem Sie Ihren Verpflichtungen in dieser Richtung nicht nachgekommen sind, erlaube ich Sie namens des Münchener Kraftdroschenbesitzer-Vereins h i n n e n d r e i T a g e n Ihren bisher schuldigen Streikbetrag von 210,— Mk. bei der Lohnkutscher-Sinnung einzubezahlen.

Zugleich teile ich Ihnen mit, daß ich gegen diejenigen Mitglieder, welche ihren eingegangenen Verpflichtungen nicht nachkommen, auftragsgemäß Forderungsbillige einreichen möchte.

Hochachtungsvoll

Unterschrift.
Rechtsanwalt.

Auf diese Weise will man noch ein großes Loch verstopfen, doch wenige werden darauf hineinfallen. So erbete der Hufarenritt des Scharfmacherverbandes, der sich gelobte, dem Deutschen Transportarbeiterverband es für immer auszureiben, Forderungen an seine Mitglieder zu stellen. Was sagt nunmehr Herr Bromberger dazu?

Aber auch die Münchener Chauffeure können mit diesem Teilerfolge nicht zufrieden sein. Wohl haben sie lange Wochen im Feuer gestanden. Vieles mußten sie ertragen; aber mancher Arbeitgeber wäre noch für uns gewonnen worden, wenn sich einzelne Kollegen den Arbeitgebern auf den Standplätzen gegenüber etwas vorsichtiger benommen hätten. Dies ist noch ein Krebsgeschaden, der unbedingt ausgemerzt werden muß, wenn die zukünftigen Kämpfe uns einen vollen Erfolg bringen sollen. Aufgabe der Kollegen ist es nunmehr nicht länger als 12 Stunden zu fahren, damit den Arbeitgebern die Lust zum Einzelbetrieb vergeht und den übrigen Kollegen wieder Arbeit und Verdienst gegeben wird. Auch die anderen Punkte unseres Tarifvertrags müssen auf das Bemühen eingehalten werden. Sorgt aber auch für eine weitere Festigung eurer Sektion, dann wird die Zeit nicht mehr fern sein, wo wir den langen Pöpp unserer Provinzen und rückständigen Sinnungshelden vollständig abschneiden können. Unsere Organisation geht gestärkt aus diesem Kampfe hervor.

Landfriedensbruch, Gewalttätigkeiten gegen Arbeitswillige usw.

Ein Nachspiel zum Kohlenarbeiterstreik spielte sich in Kiel am 30. September 1909 vor dem Schwurgericht unter Vorsitz des Landgerichtsdirektors Kersting ab.

Die Kohlenarbeiter Heinrich Wagner und Max Glienide aus Kiel sollen sich des Landfriedensbruchs durch Beteiligung an einer öffentlichen Zusammenrottung einer Menschenmenge zur Begehung von Gewalttätigkeiten gegen bestimmte Personen, ferner der Übertretung des § 153 der Gewerbe-Ordnung (Personen durch Zwang oder Drohung zur Teilnahme an einer Verabredung zur Erlangung besserer Lohn- oder Arbeitsbedingungen zu veranlassen) schuldig gemacht haben. Dem Angeklagten Werner legt die Anklage noch versuchte Gefangenenerfreitung und vorsätzliche Sachbeschädigung zur Last. Glienide soll sich außer den beiden genannten Straftaten noch der Gewalttätigkeit gegen Arbeitswillige und des Widerstandes gegen die Staatsgewalt schuldig gemacht haben.

Der der Anklage zugrunde liegende Vorfall trug sich am 28. März 1909 während des Streiks der Kohlenarbeiter in der Nähe des Bahnhofes zu. An dem Tage sollte ein Trupp arbeitswilliger Kohlenarbeiter mit der Bahn nach Hamburg befördert werden. Mit dem Logierdampfer, auf dem die Arbeitswilligen untergebracht waren, wurden sie bei der Fensterbrücke an Land und von dort nach dem Bahnhof gebracht. Auf dem Wege dorthin hatte sich eine Menschenmenge angesammelt, die die Arbeitswilligen bedroht haben soll. Glienide soll hierbei die Arbeitswilligen mit Steinen geworfen und Gewalttätigkeiten gegen die Arbeitswilligen begangen haben. Bei seiner Verhaftung habe er heftigen Widerstand geleistet. Wagner soll sich ebenfalls an der angeblichen Zusammenrottung beteiligt haben. Er soll ferner versucht haben, Glienide, der verhaftet wurde, zu befreien, sowie auf dem Helm des Schutzmanns Bahnsen, der diesem vom Kopf gefallen war, mit Füßen herumgetrampelt haben. Glienide befindet sich seit dem 30. März in Untersuchungshaft. Wagner wurde ebenfalls in Untersuchungshaft genommen, aber nach 14 Tagen, nachdem unser Verband die geforderte Kaution in Höhe von 500 Mark für ihn gestellt hatte, wieder freigelassen.

Wagner bestreitet die ihm zur Last gelegten Straftaten. Er sei vorbeigekommen und habe ins Streikbureau der Kohlenarbeiter in der Faulstraße gewollt.

Als er vorbeikam, habe Glienide schon auf der Erde gelegen und die Schutzleute auf ihm. Er sei hinzugegangen und habe zu den Schutzleuten gesagt, sie sollten den am Boden Liegenden doch wie einen Menschen und nicht wie ein Tier behandeln. Von den Arbeitswilligen habe er nur gesehen, wie sie in die Bahnhofshalle hineinflüchten. Glienide gibt zu, die Arbeitswilligen mit einem Stein geworfen zu haben. Gewalttätigkeiten gegen sie habe er nicht verübt. Die Arbeitswilligen seien gleich fortgelaufen. Der Aufruhr sei erst entstanden, als er verhaftet wurde. Er sei dann festgenommen und zur Wache gebracht und dort geschlagen worden.

Glienide gibt an, aus Mergel mit einem Stein geworfen zu haben. Er sei einige Tage vorher von den Arbeitswilligen, als er dort vorbeikam, beschimpft worden. Getroffen sei niemand durch den Steinwurf. Streikende hätten sich außer ihm zu der Zeit auch nicht dort befunden.

Schutzmann Bahnsen sagt aus, er sei mit dem Schutzmann Albrecht zusammen zur Begleitung der Arbeitswilligen bestimmt worden. Die Arbeitswilligen wurden vom Logierschiff an Land und dann nach dem Bahnhof befördert. Wagner und noch einige Streikende hätten am Dampfer gestanden und da habe er die Worte gehört: „Die Leute müssen wir uns noch mal ansehen, die wollen wir noch mal begrüßen.“ Die Arbeitswilligen wurden darauf an Land gebracht. Es war ein Trupp von 12 Mann. Als sie auf dem Wege zum Bahnhof über die Straße gingen, seien die Streikenden dem Trupp gefolgt. Ein Pfiff ertönte und gleich darauf kamen aus den in der Straße herumstehenden Eisenbahnwagen ca. 150—200 Mann hervorgekürzt und auf die Arbeitswilligen zu. Glienide habe dann die Arbeitswilligen mit Steinen beworfen. Auf einen der Arbeitswilligen sei er mit einem Gummischlauch losgegangen und habe ihn geschlagen. Ob jemand durch den Steinwurf getroffen, könnte er nicht sagen. Er habe Glienide festgenommen. Schutzmann Albrecht habe ihm Hilfe geleistet. Glienide habe sich widersetzt und sie seien dabei zu Fall gekommen. Hierbei sei ihm der Helm vom Kopf gefallen. Ob gerade Wagner auf dem Helm herumgetrampelt hat, könne er nicht sagen. Bahnsen will, als er auf der Erde lag, noch einige Schläge mit der Hand auf den Kopf erhalten haben. Glienide habe ebenfalls die Schutzleute geschlagen. Der Ueberfall sei eine vorbereitete Sache gewesen.

Wagner erklärt, als die Schutzleute am Boden lagen, sei er eine ganze Strecke entfernt gewesen. Die Arbeitswilligen seien da schon in der Bahnhofshalle gewesen. Glienide bestreitet, die Schutzleute geschlagen zu haben.

Der Schutzmann Albrecht bekräftigt die Aussagen Bahnsens. Wagner habe Glienide bei seiner Verhaftung losreißen wollen, auch habe er auf den Helm getreten. Albrecht will auch Schläge auf den Kopf erhalten haben. Ebenso sei auch ein Bootsmannsmaat geschlagen worden, der den Schutzleuten Widerstand leistete. Albrecht behauptet ebenfalls, es sei ein vorbereiteter Ueberfall gewesen. Der Zeuge Albrecht erklärte auf eine Frage des Staatsanwalts, die Arbeitswilligen seien dort ständig belästigt worden, er habe verschiedene Streikende wernerwiesen.

Der Verteidiger forderte ihn auf, die Namen derjenigen zu nennen, die Arbeitswillige belästigt haben, weil er sie doch sicherlich festgestellt habe. Diese Aussage des Schutzmannes sei sehr unwahrscheinlich, denn er sei doch nicht immer in der Gegend gewesen, könne also auch nicht behaupten, daß die Arbeitswilligen ständig belästigt worden sind. Der Schutzmann vermochte Namen nicht zu nennen. Auf die Frage des Richters, wie denn die 200 Leute sich in die herumstehenden Eisenbahnwagen verbergen konnten, wo doch die Gegend während des Streiks sehr stark bewacht wurde, wußte der Schutzmann nur die Ausrede, daß ausgerechnet an dem Tage nur zwei Posten dort gestanden hätten.

Die Schutzleute Schneidewind und Siedentopf hatten Bahnhofswache und wollen gesehen haben, wie Glienide und Wagner auf die Beamten einschlugen. Siedentopf hat Wagner festgenommen, weil er ihn als derjenige bezeichnet wurde, der den Bootsmannsmaaten geschlagen hat. Bootsmannsmaat Sattelberg und zwei Verkäuferinnen bekräftigten die Aussage des Schutzmannes, daß der Maat geschlagen worden sei. Er bestreitet jedoch, den Angeklagten Wagner als denjenigen bezeichnet zu haben, der ihn geschlagen hat, es sei vielmehr ein großer Mann mit blondem Schnurrbart gewesen. (Wagner ist klein und trägt einen schwarzen Schnurrbart.)

Zeuge Lüdike (einer der Arbeitswilligen beim Kohlenarbeiterstreik) hat von der Luke des Schiffes aus am Ufer schon Leute stehen sehen. Bei dem Transport zum Bahnhof kamen drei Mann auf die Arbeitswilligen zu; ob die Arbeitswilligen dabei waren, weiß er nicht. Von dem Pfiff hat er und auch seine Kollegen nichts gehört. Hinter den Eisenbahnwagen seien nur einzelne Leute herbeigekommen.

Die Zeugen Malmström, Arpe, Schumann und Leitner bekunden, daß Wagner gar nicht an der Schlägerei beteiligt war. Er sei nur hinzugegangen und habe den Schutzleuten gesagt, sie sollten den Festgenommenen wie einen Menschen behandeln, und habe dann dem Vorfall zugehört. Schumann und Leitner werden nicht verurteilt, weil sie von den Schutzleuten Schneidewind und Bahnsen beschuldigt werden, an dem Aufruhr beteiligt gewesen zu sein.

Der Staatsanwalt, Gerichtsassessor Haate, führt aus: Die Voraussetzungen für Landfriedensbruch sind zweifellos vorhanden. Es war eine Menschenmenge da, die die Absicht hatte, Gewalttätigkeiten zu begehen. Gewalttätigkeiten sind auch dadurch begangen, daß mit Steinen geworfen wurde. Glienide hat außerdem noch mit einem Gummischlauch geschlagen. Durch das Zeugnis des Zeugen Lüdike ist festgestellt, daß jemand von dem Gummischlauch getroffen worden

ist. Bei dem Angeklagten Wagner liegt jedoch nur der Verdacht der Beteiligung vor und das genügt nicht zur Bestrafung. Ein Vergehen gegen § 153 der Gewerbe-Ordnung liegt bei beiden nicht vor. Die Arbeitswilligen waren im Begriff, wieder abzureisen, sie konnten also nicht mehr zur Teilnahme an einer Verabredung zur Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen gezwungen werden. Daß Glienide Widerstand geleistet hat, ist durch die Aussage der Schutzleute erwiesen. Daß Wagner den Helm des Schutzmanns Bahnsen absichtlich beschädigt hat, konnte nicht festgestellt werden, dagegen ist er der versuchten Gefangenenerfreitung schuldig und kann hierfür allein das Zeugnis der Schutzleute maßgebend sein. Bei dem Angeklagten Glienide bittet der Staatsanwalt, alle Schuldfragen bis auf den Verstoß gegen § 153 zu bejahen. Bei Wagner müßten jedoch die Schuldfragen bis auf die versuchte Gefangenenerfreitung verneint werden.

Der Verteidiger, Rechtsanwalt Spiegel, widerspricht dem Staatsanwalt. Der Begriff des Landfriedensbruchs sei in diesem Falle nicht erfüllt. Wenn die Definition des Staatsanwalts zuträfe, müßten alle, die bei dem Aufruhr umhergestanden hätten, bestraft werden, weil sie bereit gewesen wären, Gewalttätigkeiten zu begehen. Es handelte sich bei diesem Vorfall nur um eine Menschenansammlung, wie sie alltäglich sei. Es läßt sich auch gar nicht feststellen, ob die Menge in dem Bewußtsein sich angesammelt hat, Gewalttätigkeiten zu begehen. Betreffend der Gefangenenerfreitung kann es sich nach dem Ergebnis der Weisaufnahme nur um eine Verwechslung der Personen handeln. Auch im Falle Glienide ist Landfriedensbruch nicht vorhanden, denn die Ansammlung entstand erst, als Glienide verhaftet wurde. Daß sich bei der zu der Zeit sehr starken Bewachung der Passengereise 150—200 Personen in den Eisenbahnwagen versammelten konnten, ist wohl nicht anzunehmen. Von Zusammenrottung und Gewalttätigkeit kann keine Rede sein, es liegt höchstens gemeinlichliche Körperverletzung vor. Wegen des Widerstandes, der allerdings festgestellt ist, bittet der Verteidiger um Zubilligung mildernder Umstände.

Der Spruch der Geschworenen, verkündet durch den Obmann, Bankier Dr. Ahmann-Kiel, lautet: Im Falle Wagner sind die Schuldfragen betr. Landfriedensbruch, Vergehen gegen den § 153 der G.-O. und Sachbeschädigung zu verneinen, wegen der Gefangenenerfreitung zu bejahen. Im Falle Glienide ist die Schuldfrage wegen Vergehens gegen den § 153 der G.-O. zu verneinen, wegen Landfriedensbruch, Gewalttätigkeit, Widerstand zu bejahen. Für die beiden letzten Straftaten werden mildernde Umstände zugebilligt.

Staatsanwalt beantragt gegen Wagner 2 Wochen Gefängnis, die durch die erlittene Untersuchungshaft als verbüßt zu erachten sind, gegen Glienide 7 Monate Gefängnis, wovon 5 Monate für die Untersuchungshaft abgerechnet werden. Das Urteil lautet für Wagner auf zwei Wochen Gefängnis, die durch die Untersuchungshaft verbüßt sind, gegen Glienide 9 Monate Gefängnis, wovon 4 Monate für die Untersuchungshaft abgerechnet werden. Auf Antrag des Verteidigers beschließt das Gericht, den Haftbefehl gegen Glienide aufzuheben, wenn eine Kaution von 300 Mk. hinterlegt wird.

Rote Radler, Messenbergerhays.

In der Nr. 38 des „Courier“ beschäftigten wir uns im allgemeinen mit den Verhältnissen dieser Institute, die in den letzten Jahren in einer ganzen Reihe größerer Städte wie Witzge aus der Erde schossen und durch ihre Einrichtungen auf die Lohn- und Arbeitsverhältnisse unserer Kollegen einen wesentlichen Einfluß ausübten. Es ist durchaus notwendig und zwar im Interesse unserer Kollegen und auch zum Teil im Interesse der Unternehmer selber, wenn wir überall dort, wo solche Neugründungen bestehen, dieselben aufmerksam im Auge behalten und immer wieder das Geschäftsgebaren der Inhaber dieser Firmen schildern, damit eventuell auch unsere Behörden die Zustände in diesen Instituten beachten und wo die Befehle direkt mit Füßen getreten werden, in der Lage sind, eingreifen zu können. Nachdem wir uns vor einigen Wochen auch mit dem Institut in Kiel beschäftigt haben, wollen wir heute einmal nach Frankfurt a. M. gehen und dort die Verhältnisse etwas näher betrachten. Zunächst die Möglichkeit und Vielseitigkeit der „Roten Radler“. Da lesen wir in einem Zirkular, wie dasselbe an das Frankfurter Publikum verteilt wird:

„Der RR schafft auf telephonischen Anruf unter allen Umständen schnellstens eine Droschke herbei.

Der RR besorgt in kürzester Zeit elegante Ein- oder Zweispänner, Coupes, Landauer, Luxus-Automobile jeder Art.

Der RR bringt Briefe, Telegramme, Einschreib- und Wertsendungen schnell und sicher zur Post.

Der RR führt Fremde in Frankfurt a. M. umher, zeigt die Sehenswürdigkeiten und führt zu den Firmen und Geschäften, in denen man zu kaufen wünscht.

Der RR holt in Fällen plötzlicher Erkrankung, wo alle Hilfskräfte zu Hause gebraucht werden, den Hausarzt oder die Hebamme, wartet auf die Rezepte und besorgt die Arzneien von der Apotheke, holt auch sonstige Kleinigkeiten herbei und macht die Entfernung des Hausherrn unnötig.

Der RR bringt die alleinstehende Dame aus der Gesellschaft, dem Konzert, dem Theater, dem Zirkus, dem Bahnhof sicher nach Hause.

Der RR hilft im Warenhause und in großen Geschäften Besorgungen machen und begleitet den Besteller zum Wagen, zum Omnibus, zur Bahn, oder schafft die Einkäufe nach Hause.

Der *M* besorgt Billets zu allen Theatern, Konzerten, Varietés usw. im Vorverkauf und an der Abendkasse, besonders auch Sonntags, wo die Verkaufsstellen geschlossen sind und an den Kassen das lästige Queuebild nicht verhindert werden kann.

Der *M* besorgt Eisenbahnfahrkarten, Rundreise-Billets usw.

Der *M* erwartet nach Schluß der Vorstellung, des Konzerts usw. den Besteller mit der Garderobe, holt einen Wagen oder begleitet ihn zur Bahn, zum Omnibus oder dergleichen.

Der *M* steht sofort zu jedem Dienste zur Verfügung, wenn er nach einem Hotel, Restaurant, Kasino, Klub oder Verein gerufen wird.

Der *M* übernimmt alle U m z i g e und führt selbige unter Garantie auf das Genaueste aus; er hilft Dinge besorgen, die besondere Vorsicht und Geschicklichkeit erfordern.

Der *M* wirkt bei Besuchen die Karten ab.

Der *M* leistet bei Beurlaubungen, Erkrankungen oder plötzlichen Abgängen des Haus- oder Austrägerpersonals Vertretungsdienste jeder Art.

Der *M* befördert Gepäck, Koffer, Kisten zc. von und zum Bahnhof, erledigt auf Bestellung auch die Gepäcküberführung von einem Bahnhof zum andern oder erwartet den Fremden an der Bahn und bringt ihn ins Hotel.

Der *M* erledigt alle Geschäfte, bei denen eine sofortige Rückantwort nötig ist, z. B. bei der Ueberbringung von Fahrkarten, Theaterbillets usw.

Der *M* holt bei Abonnenten (Geschäften, Bureaus usw.) die Pakete usw. täglich zweimal ab (mittags und abends) und besorgt dieselben schnellstens.

Der *M* macht jeden Geschäftswagen, Kutscher, Ausgehler überflüssig und erspart mindestens die Hälfte der bisherigen Kosten.

Der *M* begleitet Kinder und Damen zur Eisenbahn. Der *M* beaufsichtigt die Kinder und führt das Schloßhündchen spazieren.

Der *M* serviert bei Privatgesellschaften, Hochzeiten, Vereinsabenden usw. im roten galonierten Frack und werden dazu nur Boten verwendet, die servieren können.

Der *M* übernimmt U e b e r w a c h u n g e n in Zivil vor gegen die gewöhnliche Taxe.

Der *M* kassiert Vereinen die Beiträge schnell und sicher ein.

Der *M* schafft kleine tote Haustiere zum Präparateur oder Abdecker weg.

Der *M* übermittelt Pfandsachen dem Lehramt und löst selbige auch aus unter strengster Diskretion.

Der *M* leistet alle nur erdentlichen Dienste und erfüllt schließlich alle Aufgaben, bei denen es mehr auf Intelligenz als auf Körperkraft ankommt.

Wie der Leser aus diesem Zirkular ersieht, hat die Selbstständigkeit eines geriffenen Unternehmers hier wohl die höchste Stufe erreicht. Für den Eingeweihten ist es aber klar, daß der Unternehmer in seinem Zirkular etwas sehr überreißt. Ein armer Teufel, der sich bei 13 bis 20 *M*. Lohn in der Woche nicht satt essen kann, soll Umzüge machen, soll Gepäck, Koffer und Kisten transportieren, also Arbeiten verrichten, die ziemlich körperkräftige voraussetzen. Oft kann man beobachten, wie sich so ein ausgemergelter, überangestregter *Noter Kadler* abquält, weil ihm die Gelbtheit eines Möbeltransporteurs vollständig abgeht. Das einsichtsvolle Publikum wird es im eigenen Interesse vermeiden, an solche Institute Arbeiten zu vergeben, die Fachkenntnisse erfordern. Die übrigen Punkte im Zirkular wollen wir nicht weiter beleuchten, weil diese für sich selbst reden und eines gewissen Humors nicht entbehren. Welche sonderbaren Vereinbarungen der Inhaber des Frankfurter Instituts Herr *Isidor* Gerichter beabsichtigt, mit seinen Angestellten zu treffen, zeigt folgende Gewerbegerichtsverhandlung:

Der Inhaber der „*Noten Kadler*“ ist gleichzeitig Prokurist bei den „*Grünen Kadlern*“, während sein Bruder dort Inhaber und bei den „*Roten Kadlern*“ Prokurist ist. Ein *Kadler* klagt auf Rückgabe von 13,— *M*., die ihm widerrechtlich bei der Lohnzahlung einbehalten worden sind. Laut Vertrag müssen die *Kadler* für eventuelle Schäden an den *Kadern* haften. Zu bemerken ist dabei, daß die *Kadler* zu Geschäftszwecken dienen und die mit anstrengender Arbeit erzielten Verdienste in die Tasche des Unternehmers fließen. Der Vertrag als Unterlage des Prozesses wirkt ein recht eigentümliches Licht auf das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Der *Kläger* bekam ein mit 42 *M*. bewertetes *Kad* leihweise überlassen, wofür er wöchentlich 3 *M*. Miete zu zahlen hatte. Sobald die eingezahlten Mieten die Höhe des *Objektes* erreichen, dann geht das *Fahrrad* in den Besitz des Arbeitnehmers über. Trat ein Angestellter aus, bevor die volle Abzahlungssumme geleistet ist, dann bleibt das *Kad* Eigentum des Herrn *Gerichter*. und dieser zieht seinen Gewinn auf dieselbe Art bei dem nächsten armen Teufel, der dann das *Kad* auf Abzahlung bekam. Alle Reparaturen an den *Kadern* müssen natürlich die Fahrer auch noch aus ihrer Tasche bezahlen. Laut Erklärung des Gerichts ist dieser Vertrag nach den Bestimmungen des § 6 des Gesetzes für Abzahlungsgehalte vom 16. 3. 1894 ungültig und verstoßt außerdem gegen die guten Sitten. Im Vergleichsweise zahlt die Firma die 13,— *M*., um die Kosten des Urteils zu sparen. Der Vertrag ist als rechtsungültig zu betrachten.

Unter welchen Bestimmungen die „*Noten Kadler*“ für ihren Arbeitgeber von früh bis spät herumjagen müssen, zeigt folgende Arbeitsordnung:

„*G e s c h ä f t s - u n d A r b e i t s o r d n u n g* des *Messenger-Boy-Instituts „Noter Kadler“* Frankfurt a. *M*.

§ 1. Jeder gewerbliche Angestellte des *M.-B.-I.* hat beim Eintritt die Geschäftsordnung des Instituts,

welche in den Arbeitsräumen aushängt, genau durchzulesen, seine Papiere abzuliefern und diese Geschäfts- und Arbeitsordnung anzuerkennen.

§ 2. Der Dienst beginnt während des ganzen Jahres um 7 Uhr morgens und dauert bis 12 Uhr nachts und zwar in solcher Verteilung, daß auf jeden Angestellten 12 Stunden Dienst inkl. Freizeit entfallen. Die Mittagszeit beträgt 1½ Stunden, die Abendessenzeit ¼ Stunde. Die Angestellten haben sich ¼ Stunde vor Beginn ihrer Arbeitszeit in oder vor dem Geschäft einzufinden.

§ 3. Jeder Angestellte ist verpflichtet, im Krankheitsfalle am Vormittage des Tages der Erkrankung, spätestens aber am Tage selbst dem Geschäft entsprechender Mitteilung zu machen.

§ 4. Jeder Angestellte ist verpflichtet die ihm vom Geschäft übertragenen Arbeiten gewissenhaft und ordentlich auszuführen. Bei Zuwiderhandlung erfolgt Entlassung.

§ 5. Die Boten sind auf Tagelohn angestellt, der wöchentlich ausgezahlt wird. Es bezieht sich der wöchentlich auszuzahlende Lohn der Angestellten auf sieben Tage. Jeder Angestellte ist für sein selbstgestelltes oder das der Firma gehörende *Kad* verantwortlich und ist eine Entschädigung für die Benutzung des *Kades* einbezogen. Als Kündigungsfrist gilt sofortige Entlassung.

§ 6. Das Rauchen im Dienst oder das Betreten von Wirtschaftsalen ohne dienstlichen Auftrag während der Arbeit ist den Angestellten untersagt.

Für die Beschädigung von Kleidern, *Kadern* oder anderen Geschäftszutensilien sind die betr. Boten haftbar. Alle Angestellten verpflichten sich, die ihnen übergebenen Sachen aufs schonendste zu behandeln.

§ 7. Alle Angestellten sind verpflichtet, über sämtliche Vorgänge im Hause strengstes Stillschweigen zu bewahren. Irgeiid ein Vertrauensbruch zieht sofortige Entlassung nach sich. Mehrfaches Zutrittkommen und nicht korrekte Ausführung der Aufträge und Arbeiten, sowie das außerdienstliche unerlaubte Verlassen der Geschäftsräume während der Arbeitszeit, ist verboten und wird nach Ermessen bis zur Höhe des Tagelohns bestraft. Bei unentschuldigtem Wegbleiben vom Dienst gilt das Arbeitsverhältnis als gelöst.

Die Geldstrafen werden zur Unterstützung hilfsbedürftiger Angestellten verwendet, deren Verteilung ebenfalls nach Ermessen dem Inhaber des Instituts zusteht.

§ 8. Bei entstehenden Unredlichkeiten wird der Schaden durch die hinterlegte Kaution gedeckt; hierdurch wird das Recht des Institutes eventl. zivil- oder strafgesetzlich gegen den Schuldigen vorzugehen, nicht aufgehoben. Das Ausführen von Aufträgen für eigene Rechnung in sowie auch außerhalb des Dienstes wird mit sofortiger Entlassung bestraft.

Frankfurt a. *M*., den 1. Januar 1909.

Messenger-Boy-Institut „*Noter Kadler*“ Gerichter.

Wenn mit solchen Zuständen noch nicht aufgeräumt werden konnte, so liegt es daran, daß die Organisation bisher in diesem Institut noch nicht Eingang gefunden hat. Die *Kernisten* der *Armen* sind es, welche aus purer Not zu den „*Noten Kadlern*“ gehen, um sich vorläufig über ihre *Misere* hinwegzusetzen. In einer Betriebsversammlung dieser Kollegen konstatierten wir, daß der *Beste* im Betrieb nur vier Monate dort tätig war, während alle übrigen erst wenige Tage und Wochen dort arbeiten. Wenn nach der Arbeitsordnung die Geldstrafen zur Unterstützung hilfsbedürftiger Angestellten verwendet werden sollen, dann kann ruhig gesagt werden, in diesen Genuss wird keiner kommen. Aufklärung in die Reihen dieser *Benutzlosen* zu tragen, ist eine dringende Notwendigkeit. Wir müssen immer wieder an die Kollegen herantreten und ihnen begreiflich machen, daß sie es sich und den in anderen ähnlichen Betrieben arbeitenden Kollegen schuldig sind, sich der Organisation anzuschließen, damit Zustände aus der Welt geschaffen werden, die in unsere heutige Zeit nicht mehr passen.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Der *Schumann* irrt sich nicht! Ein besonders markanter Fall, in welchem die Unzuverlässigkeit polizeilicher Angaben scharf hervortrat, spielte sich kürzlich vor einer Abteilung des hiesigen Schöffengerichts ab. Ein Wagenführer war angeklagt, die *Gede* der *Leipziger- und Friedrichstraße* zu einer Zeit, wo der Verkehr besonders stark war, in rasender Geschwindigkeit passiert und betnahe Menschen umgefahren zu haben. Der arme Angeklagte beicuerte seine Unschuld, da er von der ganzen Sache nichts wisse. Aber es wurden nicht weniger als drei *Schulleute* gegenüber seiner Aussage ins Feld geführt, die sich alle drei seine Wagennummer notiert hatten. Bei den übereinstimmenden Aussagen dreier Beamten konnte doch, so meinte der Vertreter der Staatsanwaltschaft, von der Möglichkeit eines Irrtums überhaupt keine Rede sein.

Das Gericht war auch nahe daran, den Angeklagten zu einer empfindlichen Strafe zu verurteilen, als rein zufällig auf eine Frage des Verteidigers, einer der Beamten den Wagen, welchen der Angeklagte damals gefahren haben soll, näher beschrieb. Dabei stellte sich dann heraus, daß der Wagen, welcher an jener belebten *Gede* zu schnell gefahren sein sollte, ein Automobil gewesen sei, während der Angeklagte in seinem Leben niemals ein Automobil, sondern stets nur *Wiederkehrwerk* gefahren hätte! Es lag also eine Verwechslung der Wagennummer vor. Das Gericht sprach dann auch den Angeklagten frei und legte sämtliche Kosten, einschließlich derjenigen der Verteidigung, der Staatskasse auf.

Schulleute irren nie! Wieviel Unschuldige mag die Polizei schon auf ihrem Gewissen haben?

Automobil- und Fußgängerverkehr. Am Morgen des 21. März 1909 fuhr der Kaufmann *Woch* aus Langenbernsdorf mit seinem Automobil auf der Staatsstraße von *Werdau* nach *Leubnitz*. Die Straße war durch tagelangen Regen vollständig aufgeweicht, überall gab es große Wasser- und Schlammfluten und beim Begeben und Befahren der Straße spritzte der *Rot* meterhoch nach allen Seiten. Zur fraglichen Zeit ging ein Reisender auf der Straße. Als er das Automobil herankommen sah, trat er auf die Seite an einen *Chausseebaum*, um nicht vollgespritzt zu werden. Dann machte er durch Handbewegungen den Fahrer des Automobils auf sich aufmerksam, dieser fuhr aber mit unvermindeter Geschwindigkeit an ihm vorüber. Die Kleider und selbst das Gesicht des Fußgängers wurden insolge dessen über und über mit *Straßentot* bespritzt, so daß der Anzug völlig unbrauchbar wurde. Der rücksichtslose Fahrer wurde wegen Zuwiderhandlung gegen das sächsische Gesetz über den Verkehr auf öffentlichen Wegen vom 9. Juni 1872 in Verbindung mit § 360, 10 des Strafgesetzbuches verurteilt, weil, selbst wenn er wirklich den Fußgänger nicht gesehen hätte, eine grobe Fahrlässigkeit vorliegen würde. In der Revision machte der Angeklagte geltend, es sei noch lange keine Gefährdung der Sicherheit des Verkehrs, und keine Verletzung der Straßenpassanten, wenn ein Automobil auf einer aufgeweichten und mit *Rot* bedeckten Landstraße schnell fahre. Der Automobilist sei nicht verpflichtet, Rücksicht auf den Einzelgänger zu nehmen, er habe ein Interesse, rasch vorwärts zu kommen. Die Automobilisten hätten nicht die Interessen des Fußgängers wahrzunehmen, diese hätten *Notpflüher* als ein notwendiges Übel mit in den Kauf zu nehmen. Das Oberlandesgericht ist dieser eigenartigen Auffassung nicht gefolgt und hat die Revision kostenpflichtig verworfen.

Wierfahrer.

Zur Tarifbewegung in Berliner Brauereien. Das Kartell der in den Brauereien vertretenen Organisationen, welchem alle Organisationen außer dem Brauereiarbeiter-Verband angehören, hielt kürzlich seine Versammlung im großen Saale des *Gewerkschaftshauses*, welches bis auf den letzten Platz besetzt war, ab, um Stellung zu den gekündigten Tarifverträgen zu nehmen.

Bekanntlich läuft der Tarif, welcher im Jahre 1907 gemeinsam mit dem Brauereiarbeiter-Verband für die inneren Betriebsarbeiter und das Fahrpersonal in den Lagerbierbrauereien abgeschlossen wurde, am 31. März 1910 ab und ist von beiden Organisationen und schließlich auch von den Arbeitgeberorganisationen gekündigt worden. Neben dem hier angeführten Tarif besteht noch ein besonderer Tarif für die Brauereihandwerker, Maschinisten, Heizer usw., welcher schon am 31. Dezember d. J. abläuft.

Der Referent, Bevollmächtigter *Stiering* vom Verband der *Schmiede*, führte aus, das Kartell habe sich mit dem Brauereiarbeiter-Verband dahin verständigt, daß die bevorstehende Tarifbewegung von allen Organisationen gemeinsam durchgeführt werden solle. Dazu sei aber notwendig, daß der Handwerkerarist gleichzeitig mit dem Tarif der übrigen Arbeiter ablaufe. Das Kartell habe deshalb an den Verein der Brauereien das Ersuchen gerichtet, den am 31. Dezember ablaufenden Handwerkerarist auf ein Vierteljahr zu verlängern. Dieser Forderung habe der Verein der Brauereien in einem am letzten Donnerstag eingegangenen Schreiben zugestimmt, so daß die Voraussetzung zu einem gemeinsamen Vorgehen aller Organisationen gegeben sei. Die Tatsache, daß der Verein der Brauereien den schon von den Arbeiterorganisationen gekündigten Tarifvertrag seinerseits gekündigt habe, lasse den Schluß zu, daß seitens der Brauereien eine Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen geplant sei. Darauf könnten die Arbeiterorganisationen unter keinen Umständen eingehen, die allgemeine Teuerung infolge der neuen Steuern erfordere vielmehr eine Verbesserung der Löhne. Vor allem müsse aber bei der bevorstehenden Tarifbewegung eine Verkürzung der Arbeitszeit, die jetzt 9½ Stunden beträgt, durchgeführt werden. Ferner sei notwendig, bei der Festsetzung des Einigungsamtes, des Arbeitsnachweises und anderer Tarifinstitutionen den einzelnen Organisationen eine gerechtere Vertretung zu gewähren.

Es haben dann weitere Versammlungen von Seiten des Fahrpersonals stattgefunden, in welchen zu den einzelnen Forderungen Stellung genommen wurde. Dasselbst wurde beschlossen, daß in den einzelnen Brauereien Betriebsstungen abgehalten werden sollen, in welchen die hier angeregten Fragen und Forderungen näher besprochen werden sollen, um das gesamte Material der gewählten Lohnkommission zur Weiterberatung zur Verfügung zu stellen. Deshalb richten wir an Euch Kollegen das Ersuchen, in diesen Betriebsbesprechungen Mann für Mann zu erscheinen um dadurch zu beweisen, daß Ihr gewillt seid, eine Verbesserung Eurer Lebenslage herbeizuführen.

Handelsarbeiter.

Berlin. Eine öffentliche Versammlung der Hausbiener usw. aus den Kauf- und Warenhäusern, die von der Verwaltung i einberufen war, beschäftigte sich mit der neuesten Errungenschaft auf dem Gebiete der Handelsarbeiternebelung, der Ausdehnung der Konkurrenzklause auf die gewerblichen Arbeiter. Der Referent, *Genosse Dr. A. Rosenfeld*, unternahm es zunächst, dieses *Monstrum* vom juristischen Standpunkt einer kritischen Würdigung zu unterziehen. Leider bietet die heutigen Gesetze keine Handhabe, um ernstlich dagegen anzukämpfen. Nur ganz unwesentliche Paragraphen des *B. G. B.* lassen die Möglichkeit

offen, mit Aussicht auf Erfolg flagbar gegen einen Unternehmer vorzugehen, z. B. wenn Bestimmungen in einem Vertrage aufgenommen sind, die gegen die guten Sitten verstoßen.

Bei Beratung des B. G. B. hat sich gezeigt, daß es nur die Vertreter der sozialdemokratischen Partei waren, die für durchgreifende Verbesserungen eintraten; leider gelang es nur in ganz vereinzelten Fällen, mit ihrer Ansicht bei den Gegnern, den Vertretern des Großhandels, der Agrarier, der Gruben- und Schloßbarone durchzudringen.

Allerdings ist nicht zu vergessen, daß, wenn sich die Möglichkeit bietet, auf gerichtlichem Wege einen Konkurrenz-Klausel-Vertrag anzufechten, es noch wesentlich auf die Auslegung der Gesetze ankommt. Es soll nicht gesagt werden, daß die Richter absichtlich zu Gunsten der Bekleidenden entscheiden, aber wir erleben es ja alle Tage, daß von den gelehrten Richtern Urteile gefällt werden, die wir als Arbeiter mit unserem beschränkten Untertanenverstand nicht zu fassen vermögen. Wenn hier die Gesetze dem Unternehmer gestatten, von der Konkurrenzklause dem Angestellten gegenüber schonungslos Gebrauch zu machen, dann nutzt uns um so sonderbarer an, das ausgerechnet Kaufleute, die immer für den freien Wettbewerb auf dem Gebiete des Handels eintreten, nun von diesem ihrem Standpunkt abweichen, wenn es sich darum dreht, daß ein Angestellter zu der Konkurrenzfirma gehen und derselben Geheimnisse verraten könnte. Die Prinzipale stellen sich dadurch gewissermaßen ein Armutszugnis aus.

Die Herren, die nicht genug Worte finden können auf ihren Generalversammlungen und mit voller Zungentraft in die Welt hinausposaunen, ein wie sozialas Eingehen sie für ihre Angestellten haben, machen nur Worte. Die Taten dieser Herren beweisen etwas anderes. Die Konkurrenzklause wirkt geradezu sozial. Und Vater Staat, der sonst doch bei Arbeiterkämpfen nach jeder Richtung hin bestrebt ist, dafür zu sorgen, daß die Arbeitswilligen geschützt werden, sieht mit verächtlichen Armen zu, wie seinen Kindern die Möglichkeit, Arbeit zu finden, genommen wird. Wenn es schon unverständlich erscheint, daß den kaufmännischen Angestellten eine derartige Klausel aufoktroiert wird, so muß er geradezu als lächerlich bezeichnet werden, dies auf die Hausdiener und Packer zu übertragen, die doch absolut gar nicht in die Lage kommen, Geheimnisse der Konkurrenz zu verraten. Diese Befürchtung der Warenhausbesitzer, allen voran natürlich die Firma M. Wertheim — steht ungefähr auf derselben Höhe, als wenn ein Feiueur befürchten würde, sein Gehilte könnte der Konkurrenz das Geheimnis des Barhaardrehens verraten. Der Hauptgrund ist aber der, daß den Herren vor allen Dingen nur lediglich darauf ankommt, sich gestützt, willenslose Elemente zu schaffen, die es nicht wagen, zu machen. Hier entsteht nun die Frage, wie können sich die Handelsarbeiter vor solchem Vorgehen der Warenhausbesitzer schützen, wird es genügen, die Gerichte anzurufen? Nach unseren Erfahrungen wird dies wenig Zweck haben. Es muß vielmehr zur Selbsthilfe gegriffen werden. Die Handelsarbeiter müssen einsehen, daß sie dem isolierten Unternehmertum gegenüber machtlos sind, sie müssen deshalb darnach trachten, alles beiseite zu lassen und dafür Sorge zu tragen, daß sich alles, was im Handel, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigt ist, zu einer gewaltigen Macht zusammenschließt, wie es bereits ein großer Teil getan hat, nur dann allein kann mit Erfolg ein derartiges Vorgehen der Unternehmer bekämpft werden. Reicher Beifall lohnte den Redner für seine trefflichen Ausführungen. In der nachfolgenden kurzen Diskussion wurden durch einen Kollegen in temperamentvoller Weise hauptsächlich die letzten Ausführungen stark unterstützt. Zum Schluß gelangte folgende Resolution zur einstimmigen Annahme:

Die am 10. September bei Keller, Köpenickerstraße 96/97, tagende stark besuchte öffentliche Versammlung der in Kauf- und Warenhäusern Berlins beschäftigten Handelshilfsarbeiter hat mit Entrüstung Kenntnis genommen von dem Vorgehen der Kauf- und Warenhausbesitzer, die Konkurrenzklause, durch die es heute schon den Handlungsgehilfen immer schwerer wird, ihren Kenntnissen und Fähigkeiten entsprechende Stellen zu finden, auch auf die Handelshilfsarbeiter; auszudehnen. Die Versammelten sehen in diesem Vorgehen der Unternehmer eine schwere Schädigung ihrer Berufsinteressen und verpflichten sich, mit allen Mitteln gegen diese gegen die guten Sitten verstößende Maßnahme zu kämpfen. Als eines der wichtigsten Mittel in diesem Kampfe erachten die Versammelten die Organisierung aller Kollegen in einer auf zentraler Grundlage aufgebauten modernen Organisation. Die Versammelten verpflichten sich, alles zu tun, um endlich dieses Ziel zu erreichen. Darüber hinaus erkennen die Versammelten an, daß es notwendig ist, im Interesse der gesamten Kollegenschaft die Gesetzgebung zu beeinflussen, und beauftragen den Verbandsvorstand Schritte in dieser Richtung halb-möglichst zu unternehmen, um dieses Vorgehen der Unternehmer im Kauf- und Warenhausgewerbe im Keime zu ersticken.

Nachdem noch der Vorsitzende die Versammelten auf die bevorstehenden Landtags- und Kommunalwahlen aufmerksam gemacht und aufgefordert wurde, sich recht rege an den Sammlungen für die im Generalausstand stehenden zu beteiligen, erfolgte der Schluß der starkbesuchten Versammlung.

München. In der September-Versammlung der Sektion Handelshilfsarbeiter hielt ein Kollege einen Vortrag über die hiesige Wohnungsnot und die 500 Millionen-Steuerlast, unter welcher die Arbeiter gegenwärtig zu leiden haben. Redner beleuchtet unter anderem die Ausplünderung der Massen auf der einen Seite und andererseits die demgegenüber liegenden

traurigen Lohn- und Lebensmittelverhältnisse unserer Berufskollegen. Zum Schluß seiner Ausführungen forderte der Redner die Kollegen auf, treu zusammenzuhalten und kräftig für den Verband zu agitieren, damit die Sektion der Handelshilfsarbeiter in ihre Größe der Zahl der am Orte beschäftigten Kollegen entspreche. Nur durch den festen Zusammenschluß im deutschen Transportarbeiter-Verband ist es den Kollegen möglich, für bessere Verhältnisse im Beruf zu sorgen.

Hamburg. Am Sonnabend, den 2. Oktober tagte eine Versammlung der Einkassierer der Firma Singer Co., Nähmaschinen-N. G. Ein Kollege schilderte die Lage der Einkassierer in trefflicher Weise, er führte unter anderem an, wie es möglich ist, daß ein Einkassierer mit 12 Mk. wöchentlich Lohn und 3 pCt. Provision von 100—150 Mk. Infasso seine Familie ernähren kann, bei den jetzigen Lebensmittelverteuerungen. Allerdings verlangt die Firma, daß der Einkassierer wöchentlich eine Maschine verkaufen muß, um auf diese Weise einen höheren Lohn zu erzielen, aber bei diesen teuren Zeiten, ist unmöglich, jede Woche eine Maschine zu verkaufen, da die meisten Käufer sich aus dem Arbeiterstand rekrutieren und der Einkassierer froh ist, wenn er alle 14 Tage eine Maschine verkaufen kann, somit kann man leicht den Verdienst desselben ausrechnen, es ist deshalb kein Wunder, wenn schon Einkassierer bei den Kunden um abgelegte Hosen usw. anhielten. Zum Schluß forderte Redner die Anwesenden auf sich dem deutschen Transportarbeiter-Verband anzuschließen, um auch selbst mit Hand an's Werk zu legen, ihre traurige Lage zu verbessern, nur dann ist es möglich, für sie bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse bei der Millionenfirma zu schaffen.

In der Diskussion ergriff Kollege Bang das Wort und kritisierte ebenfalls die schlechten Löhne bei dieser Firma, aber es tragen die Einkassierer selbst die Schuld, weil sie bisher noch nicht eingesehen haben, wie unbedingt notwendig es ist, sich einer strammen Organisation anzuschließen. Es ist ferner nachweisbar, daß tatsächlich Einkassierer von dieser Firma bei den Kunden um abgelegte Hosen anhielten, auch daß Familienväter Wochen verzeichnen können, wo sie mit 11—12 Mk. nach Hause gegangen sind. Und dennoch gibt es Leute, unter den Einkassierern, welche sich von dem Kriechdienste nicht lösen können, was folgendes Schriftstück, welches der Unterzeichnete an seine Leidenkollegen verteilte, beweist:

Werte Kollegen!
Was haben wir bis jetzt erreicht, und auf welchem Wege gelangen wir zu unserem Ziel? Der Weg ist genau bezeichnet, das beweist, das bis jetzt Erreichte. Wollen wir dieses festhalten und weiteres erreichen, so ist dies nur auf dem richtigen Wege ermöglich. Suchen wir unser Vertrauen zu unserer Direktion zu stärken und wir werden dadurch unser Ziel erreichen. (Die Direktion hat unsere Notlage anerkannt.) Daß es unter den jetzigen Verhältnissen einem Familienvater trotz seiner besten Vorsätze nicht möglich ist, den Anforderungen der Familie gerecht zu werden. Vertrauen wir auf dem Gerechtigkeitsstimm der Direktoren, daß Notstände, wie sie bestehen, beseitigt werden. Es ist schon so weit gekommen, daß ein Kollege Lebens- und Lebensnahrungen betteln mußte. Möge die Direktion uns davor bewahren, denn auf dieser Stufe sind wir bereits angekommen. Kollegen, die Mittel im gütlichen Wege sind noch lange nicht erschöpft, regelmäßige Versammlungen und sachliche Bewertung der Verhältnisse müssen dem Publikum zugänglich gemacht werden, die Hauptader, um Fühlung und Vertrauen zu erreichen. Hier muß sofort eine Operation vorgenommen werden, damit das Publikum auf seinen Irrtum aufmerksam wird, wodurch wir nur zu oft um die Ernte unserer Arbeit gebracht werden. Heute soll Ihr entscheiden, ob Ihr Euer Wohl und Wehe einem Eurer Kollegen anvertrauen wollt oder nicht! Keisliche Ueberlegung gehört dazu, um nicht übereilt zu handeln; denn die Beziehungen zu unserer Direktion und zu dem Publikum können dadurch in Frage gestellt werden. Prüfet, bevor Ihr es am eigenen Leibe erfahren müßt, daß es zu spät ist.

Uns fehlt Fühlung nach Oben und nicht nach Unten!

Kollege Max Klumm, Moortweidenstr. 9.

Hamburg, den 28. Juli 1909.

Der Verstand dieses Mannes scheint ebenso defekt zu sein, wie sein Deutsch. Was ihm fehlt, das ist in erster Linie logisches Begriffsvermögen!

Der Schreiber dieser Weisheitsepistel war bei der ersten Zusammenkunft am 23. Juni 1909 ein Befürworter einer Singervereinigung, deren Zustandekommen aber durch das Zusammenhalten der meisten Einkassierer mißglückte, da diese von den Verhältnissen des Berliner Singervereins unterrichtet waren und deshalb den Vorschlag ablehnten.

NB.: Die gesamte Arbeiterschaft wird ersucht, jeden Einkassierer und Reisenden, beim Kauf einer Maschine sowohl wie beim Abholen von Geldern nach ihrer Verbandszugehörigkeit zu befragen und sich die Legitimationskarten des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes vorzeigen zu lassen. Wir ersuchen ferner die Arbeiterschaft, mit Unorganisierten für die Zukunft keine Geschäfte abzuschließen.

Hamburg. Versammlung der Portiere. Die Genossin Steinbach hielt ein Referat über „die Frau in der Arbeiterbewegung“.

Eingangsbemerke die Rednerin, daß sie gehofft habe, es würden sich zur Besprechung dieses Punktes bedeutend mehr Arbeiterfrauen einfinden, daß dieses nicht der Fall ist, liege wohl zum größten Teil daran,

daß die Frau des Arbeiters unter den jetzigen teuren Lebensverhältnissen meistens gezwungen ist, den Lebensunterhalt dadurch zu erleichtern, indem sie irgend eine Beschäftigung annimmt, um die äußerst notwendigen Dinge mit bestreiten zu helfen. Sie kommt dann erst abends dazu, ihre häuslichen Obliegenheiten zu erfüllen, und aus diesem Grunde hat sie nicht mehr recht Zeit, den Versammlungen beizuwohnen. Die Rednerin bespricht darauf ausführlich den großen Wert der Frauenarbeit in der Bewegung.

In der Diskussion sagt unter anderem Frau Dollberg, sie verspreche sich von der Jugendorganisation nicht so viel, wie von einer durchgreifenden Bewegung der Frauen; es solle lieber dafür etwas mehr angewandt werden. Rednerin wird in diesem Punkte vielfach unterstützt.

Hierauf bespricht der Vorsitzende Cohn die Zusammensetzung der Ortsverwaltung und wünscht, daß dieselbe aus möglichst verschiedenen Berufen heraus gebildet werden müßte, um alle vorkommenden Fragen von wirklichen Fachleuten beurteilen lassen zu können. Zum Schluß gibt derselbe einen kurzen Situationsbericht über die Sperre des Journal- und Lezejurketriebes von H. Jansen, Glockengießerwall 14 und betont, daß die Sperre wegen Maßregelung von Verbandskollegen unverändert weiter bestehen bleibt.

Aus den Jugend-Abteilungen.

Berlin. Am 19. September cr. kamen die jugendlichen Kollegen der Abteilung „Schönhäuser Vorstadt“ abermals zusammen. Auf der Tagesordnung stand zunächst ein Vortrag über „Pfaffenherbschaft“. Der Referent berichtete über das Leben und Treiben der „Stellvertreter Christi“ in den einzelnen Jahrgangsbänden der christlichen Kirche. U. a. zeigte er, wie sie die Lehren der Bibel über die Entstehung der Welt von jeher benutzt hätten, um ihre Herrschaft über die gläubigen „Schäflein“ zu befestigen.

Teilweise freilich schlugen sie sich damit selbst ins Gesicht. Hat doch der Schöpfer, nachdem er täglich ein paar Worte gesprochen, am 7. Tage ausgeruht von seiner „schweren“ Arbeit; zahllose Proletarier hingegen, die doch auch die ganze Woche hindurch schwer arbeiten mußten, konnten sich noch nicht einmal am 7. Tage Erholung gönnen! Allerdings seien die Keritaten hier schnell bei Hand, die Murrenden über diesen trassen Widerspruch hinwegzutäuschen und salbungsvoll auf das Himmelreich zu verweisen, während sie selbst die Behaglichkeit des Diesseits dem ungewissen Jenseits vorziehen, nach „feiten Pfriinden“ streben und „Schätze sammeln“, die die „Motten und der Rost“ fressen.

Zum Schluß verwies der Vortragende auf die immer weiter vorwärts schreitende Auffklärung der Massen und das allmähliche Abwirtschasten der „Schwarzen Gen darmarie“.

Der Vortrag selbst fand großen Beifall und entfesselte eine lebhaft Diskussion.

Für die nächste Versammlung erbot sich ein Kollege, ein Referat über die „Abstammung des Menschen“ zu halten, was mit Dank angenommen wurde.

Nach Erledigung einiger weiterer interner Angelegenheiten fand dann noch eine Zellerfassung für die freitenden schwedischen Arbeiter statt, welche einen ansehnlichen Betrag ergab. Hierauf Schluß.

Nachzutragen ist ein Bericht über die Monatsversammlung der Abteilung S. D. vom 5. September. Ein Kollege sprach über das Thema: „Von Sklaven zum freien Arbeiter“. Redner schilderte die Entstehung und die Wandlungen des mehr oder minder verhassten Sklaventums aller Zeiten und schloß mit dem Hinweis, daß die sogenannte „christliche Nächstenliebe“ nicht imstande gewesen sei, hier böllige Remedur zu schaffen; erst durch die Initiative der klarsichtigen Arbeiterschaft, ihre Entwicklung zu „freien Arbeiter“, trete allmählich ein Umschwung der Verhältnisse ein und falle nach und nach der letzte Rest „modernen Sklaventums“.

In den mit Beifall aufgenommenen Vortrag schloß sich eine rege Diskussion.

Nach einigen Mitteilungen über den Arbeitsnachweis und die Verbandsbibliothek und die Aufforderung, recht zahlreich an den Veranstaltungen des Jugendauschusses teilzunehmen, wurden Neuwahlen der Abteilungsfunktionäre vorgenommen und hierauf die gut besuchte Versammlung geschlossen.

Transportarbeiter.

Dortmund. Wo ist der Tiereschußverein? Unter dieser Spitzmarke erschien in der Nr. 220 der „Arbeiter-Zeitung“ eine Notiz folgenden Inhalts:

Man macht so häufig die Beobachtung, daß die Fuhrleute bei der kleinsten Gelegenheit, wo sie gegen irgend einen Paragraphen der Straßenpolizeiverordnung verstoßen, bestraft werden. Der Fuhrmann wird bestraft, wenn er mit der Peitsche knallt. Bei zu schnellem Fahren, bei nicht Rechtsfahren und noch anderem vielen mehr, überall kommt der Fuhrmann in Konflikt mit der Polizeiverordnung. Besonders streng geahndet wird die Uebertretung wegen Tierquälerei und mit Recht; aber hier trifft zum weitestgrößten Teil die Schuld die Fuhrunternehmer und zwar zunächst deshalb, weil sie mitunter Personen als Fuhrleute beschäftigen, die vom Fuhrwerk keine blasse Ahnung haben, die zu ihrem eigenen Schutz noch jemand als Begleitung nötig haben. (Hier taucht die Frage wieder auf, wo bleibt denn die Fuhr- und Fachschule?) Zum ändern aber müssen die Fuhrleute die Wagen oft dermaßen überladen, um möglichst viel auf einmal fortzuschaffen zu können. Der Unternehmer befiehlt, der „Knecht“ hat zu gehorchen, unbekümmert darum, ob er wegen Ueberladung des

Wagens" bestraft wird oder nicht. Das ist Fuhrmannslos! Am schlimmsten treibt es in dieser Weise die Firma Lukaszewski u. Richter, die auch dem Tierschutzverein nicht unbekannt sein dürfte. Wir möchten heute einen Fall der Öffentlichkeit unterbreiten und den Tierschutzverein ersuchen, eine Untersuchung einzuleiten. Am Sonntag, den 12. September, erhielt ein Kutscher dieser Firma den Auftrag, nachts 12 Uhr mit 2 Pferden nach Mittenfeld bei Essen zu fahren und dort einen Möbelwagen nach hier zu holen. Der Kutscher kam dem Auftrag nach, am anderen Tage bei der Herfahrt erhielt er in Bochum von Herrn Lukaszewski den Befehl, wieder nach Mittenfeld zurückzufahren, dort zu laden und dann nach Dortmund mit dem beladenen Wagen zurückzukommen. Nach Erledigung dieses Auftrages kam der Kutscher dann am Dienstag morgen 5 Uhr nach Dortmund. Der Kutscher war also mit den Pferden rund 30 Stunden ohne jede Ruhe unterwegs. Der Unternehmer verlangte dann, daß der Kutscher um 9 Uhr die Pferde wieder einspannen sollte. Ist das nicht der Höhepunkt der Tier- und Menschenquälerei? Hoffentlich wird der Tierschutzverein für den Unternehmer ein Halt gebieten, im Interesse der Tiere. Wer aber schließt hier den Menschen vor solcher Ausbeutung? Niemand! Es sei denn, die Fuhrleute helfen sich selber, derartige Mißstände auszuwachen. Wie sagte Herr Lukaszewski im Gewerbeverein doch so schön? Die Regelung der Arbeitszeit sei Sache der Arbeitgeber und diese würden schon dafür sorgen, daß sie verkürzt wird. — Wirklich, dieser Fall zeigt recht deutlich, wie es gemeint war, wie man gewillt ist, das schwere Los des Fuhrmannes zu verbessern. Wie lange noch werden die Dortmunder Fuhrleute sich solche Ausbeutung ihrer Arbeitskraft gefallen lassen? Es wird hohe Zeit, daß sie sich auf ihre Menschenrechte besinnen, sich zusammenschließen und gemeinsam diese Ausbeutungspolitik bekämpfen, damit sie ausgerottet werde mit Stumpf und Stiel. Fuhrleute von Dortmund, besinnt euch beizeiten. Denkt an eure Familie und an euch selbst! Organisiert euch im Deutschen Transportarbeiter-Verband!

Diese Notiz hatte Herrn Lukaszewski recht sehr verschupft, er schimpfte wie ein Rohrpaß und sandte an die „Arbeiter-Zeitung“ folgende Berichtigung ein: Zu der Notiz: „Wo ist der Tierschutzverein?“ teilt uns Herr Lukaszewski mit, daß die von uns gebrachte Darstellung der Wirklichkeit nicht entspricht. Der in der betreffenden Notiz behandelte Vorfall bezieht sich nicht auf die Firma Lukaszewski u. Richter. Im September dieses Jahres hat die Firma keinen Transport von Mittenfeld bei Essen nach Dortmund ausgeführt. Vor etwa Jahresfrist dahingegen hatte die Firma Lukaszewski einen Transport nach Mittenfeld bei Essen auszuführen. Der tragliche Kutscher hatte den Auftrag, den leeren Möbelwagen von Mittenfeld nach Dortmund zu holen. Als der Fuhrmann schon unterwegs war, schloß Herr L. ein Zufallsgeschäft, den Transport einiger Erbschaftsstücke von Mittenfeld nach Dortmund, ab. Herr L. hat seinen eigenen Vertreter, dem Kutscher den Auftrag zu übermitteln, was in dessen von dem Vertreter des Herrn L. vergessen wurde. Herr L. fuhr deshalb nach Bochum, um dem Fuhrwerk von Bochum nach Essen entgegenzugehen. Da der Auftraggeber auf der Erledigung des Auftrages bestand, mußte Herr L. das Fuhrwerk nach Essen zurückschicken. Um die beiden Pferde nicht zu sehr anzustrengen, ordnete Herr L. an, daß von Dortmund zwei Vorspannpferde entgegengeschickt würden, die das erste Fuhrwerk hinter Bochum erreichten. Der Wagen sei dann vierpännig nach Dortmund gefahren. Die Pferde hätten ferner im Anschluß an diese Tour genügend Stallruhe gehabt und seien am Tage nach der Rückkehr vormittags nicht beschäftigt worden. Von einer Tierquälerei könne indes ganz und gar keine Rede sein.

Wir können es Herrn Lukaszewski nachfühlen, wenn er sich getroffen fühlt, dessenungeachtet bleibt aber die Tatsache bestehen, daß der in der Notiz behandelte Vorfall sich auf die Firma Lukaszewski u. Richter bezieht. Wenn in der Berichtigung gesagt wird, die gebrachte Darstellung entspricht nicht der Wirklichkeit, so trifft das nur insofern zu, als der Vorfall nicht im September sondern im März passiert ist, im übrigen entspricht die Berichtigung absolut nicht den Tatsachen. Wir stellen hier noch einmal ausdrücklich fest, daß der Vorfall sich genau so zugetragen hat, wie in der Notiz gesagt ist. Ob Herr Lukaszewski ein „Zufallsgeschäft“ abgeschlossen hat, kommt hier gar nicht in Betracht, auch nicht die anderen Nebensächlichkeiten. Fest steht, daß der Kutscher von Sonntag nachts 12 Uhr bis Dienstag morgen 5 Uhr ohne Ruhe und ohne genügend Futter für die Pferde unterwegs war. Fest steht ferner, daß die Pferde vollkommen abgetrieben und übermüdet in Dortmund ankamen. Es wird in der Berichtigung dann weiter gesagt: „Um die beiden Pferde nicht zu sehr anzustrengen, ordnete Herr L. an, daß von Dortmund zwei Vorspannpferde entgegen geschickt würden, die das erste Fuhrwerk hinter Bochum erreichten.“ Dies entspricht den Tatsachen, bedeutet aber zugleich eine zweite Tier- und Menschenquälerei, der betreffende Kutscher hatte von Montag morgen 5 Uhr mit den Pferden gearbeitet, als er abends 8 Uhr ausspannen wollte, erhielt er den Auftrag, sofort mit seinem Gespann nach Bochum zu machen, dem ersteren Fuhrwerk zum Vorspann. Nicht einmal Zeit wurde den Tieren und Kutscher gegeben, etwas zu fressen. Auch dieser Kutscher war also 24 Stunden ohne jede Ruhe unterwegs, wirklich herrliche Zustände. Wenn Herr L. in seiner Berichtigung zum Schluß noch anführt, die Pferde hätten genügend Stallruhe gehabt und von einer Tierquälerei könne ganz und gar keine Rede sein, so mag er sich zunächst gelagert sein lassen, daß die Pferde die Stallruhe den Kutscher zu danken haben nicht 12 Uhr am „Herrn“. Herr L. verlangte von dem

Kutscher, er solle um 9 Uhr, der andere Kutscher gar schon um 8 Uhr wieder anspannen, als dann die Kutscher diesem Verlangen nicht nachkamen im Interesse der Tiere, sondern erst Mittags 12 Uhr ihre Arbeit wieder aufnahmen, herrichte Herr L. die Kutscher mit den Worten an: „Wenn Sie das nicht konnten (nämlich um 9 Uhr wieder anspannen), dann mußten Sie das sagen, denn hätte ein anderer Ihre Pferde fahren müssen.“ Auf die Entgegnung des einen Kutschers, daß die Pferde übermüdet seien, und der Ruhe bedürften, erwiderte Herr L. wörtlich: „Das geht Sie gar nichts an, die Pferde kosten mein Geld, da kann ich mit machen was ich will“. Nun, Herr Lukaszewski, wie wird Ihnen, ist das keine Schinderei von Menschen und Pferden, wie man sie schlimmer nicht denken kann. Der Tierschutzverein hat hier alle Ursache, diesem Treiben Einhalt zu gebieten. Für die Kutscher und Fuhrleute bleibt nur der Weg der Selbsthilfe übrig, sie können sich nur vor solcher Ausbeutung schützen, wenn sie sich im Deutschen Transportarbeiter-Verband organisieren, nur dann wird es möglich, solchen Leuten das Handwerk zu legen.

Wie traurig es hier in Dortmund in unserem Berufe aussieht, und was den Fuhrleuten infolge ihrer Zersplitterung und Gleichgültigkeit, von den Unternehmern geboten wird, das geht wirklich fast über die Futhurnur, ob Expedition oder sonstige Branche, überall die gleiche Ausbeutung. Es sei uns heute gestattet, einen Wochenzeiter der Firma Kunstmann zu veröffentlichen, der läßt erkennen, was man von einem Fuhrmann hier verlangt.

Montag, 20. 9. 09. Anfang 4 Uhr morgens, 59 Ztr. Mehl nach Lütgendortmund, zurück 12 Uhr, sofort zum Bahnhof, 60 Ztr. geladen nach Oberebing, zurück 4 Uhr. 1 Stunde Mittag. 5 Uhr, 50. Ztr. am Hafen geladen nach Hombruch, zurück 9 Uhr abends. Arbeitszeit 16 Stunden.

Dienstag, 21. 9. 09. Anfang 5 Uhr morgens, 30 Ztr. Mehl nach Hörde, zurück 12 1/4 Uhr. 1 Stunde Mittag. 1 1/2 - 3 Uhr Schmiede, 3 1/2 Uhr mit 36 Ztr. nach Lünen, zurück 10 1/4 Uhr abends. Arbeitszeit 16 1/2 Stunden.

Mittwoch, 22. 9. 09. Anfang 5 1/2 Uhr morgens, 80 Ztr. Mehl nach Eving, zurück 1/2 12 Uhr, nachdem 40 Ztr. unterwegs zugeladen worden. 2 Uhr mit 50 Ztr. nach Lünen-Süd zurück 8 Uhr, Hafen nach 42 Ztr. geladen. Feierabend 9 Uhr abends. Arbeitszeit 14 1/2 Stunden.

Donnerstag, 23. 9. 09. Anfang 5 1/2 Uhr morgens, 42 Ztr. Mehl nach Arfeln 1/2 12 Uhr zurück. Nachmittags Stalldienst wegen Mangel an Arbeit. Feierabend 6 Uhr abends. Arbeitszeit 11 Stunden.

Freitag, 24. 9. 09. Anfang 5 1/2 Uhr morgens, 44 Ztr. Mehl nach Oberebing, zurück 1/2 11 Uhr, 52 Ztr. Stadtkundschaft 1/2 2 - 1/2 3 mittag. 1/2 3 Uhr nach dem Hafen mit 28 Ztr. Kolonialwaren. 6 Uhr mit 58 Ztr. nach Brakel, Wesseln, Wicke, zurück 1/2 2 Uhr nachts. Arbeitszeit 19 Stunden.

Sonntag, 25. 9. 09. Anfang 7 Uhr morgens, 52 Ztr. Mehl nach Eving, 1/2 12 zurück, bis 6 Uhr Stalldienst. Arbeitszeit 9 Stunden.

In Summa eine Arbeitszeit pro Woche von 85 Stunden. Das ist im Durchschnitt noch wenig, für gewöhnlich sind es immer 100 Stunden. Da kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wie weit die Ausbeutung in dem schönen Dortmund geht, und das alles nur deshalb, weil die Kollegen Fuhrleute stumpfsinnig und teilnahmslos diesen Dingen zuschauen, weil sie lieber in irgend einem Klimbim-Berein (a la Fuhrmanns-Berein) sich verbunnen oder als Staffage gebrauchen lassen, anstatt sich um ihre traurige wirtschaftliche Lage zu bekümmern. Wir rufen auch heute den Kollegen Fuhrleuten zu: Organisiert euch im Deutschen Transportarbeiter-Verband, nur durch diesen Verband werdet ihr eure Lage verbessern können. Vereinzelt sind wir alles, vereinzelt nichts.

Frankfurt a. M. Der Kollege Karl Dentmann wurde von der Polizeibehörde Dörnigheim mit 5 Mt. bestraft, weil er die im Umbau befindliche Chaussee Dörnigheim-Frankfurt mit seinem mit 12-15 Zentner beladenen Wagen trotz der Sperrtafel befahren hatte. D. beantragte gerichtliche Entscheidung. Er war durch eine im Jahre vorher veröffentlichte Bekanntmachung, nach der Lastwagen bis 20 Zentner die fragliche-Strecke fahren dürften, in dem guten Glauben, daß auch diesmal wieder dieselbe Ausnahme stattfinden. Der zunächst habende Gen darm ließ auch das Fuhrwerk zunächst eine Strecke passieren, bevor er Notizbuch und Bleistift zur Hand nahm, und als der Gen darm seines Amtes gewarnt, durfte D. die nach Meinung der Polizei verbotene Strecke ruhig weiter befahren.

Das Schöffengericht sprach den Angeklagten frei, weil durch das Nichthinweisen auf die veränderten Bestimmungen der Angeklagte sehr wohl der Meinung sein könnte, den Weg befahren zu dürfen. Gegen dieses freisprechende Urteil legte der Staatsanwalt Berufung ein, die aber verworfen wurde. Das Gericht sprach den Angeklagten aus denselben Gründen, wie das Schöffengericht, frei.

Glogau. Der Speditur D h m in Firma Emanuel Krause u. Co., ist ein eifriges Mitglied unseres Arbeitgeberverbandes sowie der energischste Förderer der christlichen und gelben Vereine für unseren Beruf an Orte. Auch die bahnamtliche Expedition ist dieser Firma übertragen, unter anderem ist sie am Orte eine der reichsten im Expeditionsgewerbe. Aber alles gute ist niemals beisammen. Bei dieser Firma hat sich kürzlich ein Fall zugetragen, der ganz eigenartig liegt. Die Firma hatte von der Glogauer Zuckerraffinerie mehrere tausend Sack Zucker auf Lager. Beim Auspacken machte der Vertreter der Firma die Arbeiter darauf aufmerksam, daß 4 Sack a 200 Pfund fehlerhaft waren. Wie er das meinte, war den Arbeitern

ein Käßel und alle waren gespannt, was hier für eine Mogelei vorliegt. Bald darauf mußte eine Frau in einer hiesigen Fabrik Zuckersacke kaufen und der Buchhalter ordnete an, aus jedem Sack eine Schaufel voll zu entnehmen, damit die 4 fehlenden Sack wieder ersetzt werden. Doch diese staatsbürgerliche Tat der größten Schafmachersfirma Schlesiens konnte der Öffentlichkeit nicht vorgehalten werden und so kam es bei der Steuerbehörde zur Anzeige, welche die Sache untersuchte und dabei noch einen 5. Sack im Lager unter Stroch verdeckt vorfand. Wäre der Fall nicht aufgedeckt, so wäre zweifellos der Schiffer, dessen Fahrzeug mit dem Zucker beladen worden ist, der Hereingefallene gewesen. Der Fall hat sich am 19. Juni zugetragen, und beschäftigt seitdem das Gericht, aber bis heute hat man nichts weiter davon gehört. Uns würde, wie gesagt, dieser Fall weiter nicht interessieren, wenn es sich hierbei nicht um einen der echten Züchter gelber Vereine usw. handelt würde, die dem organisierten ehrlichen Arbeiter ein Dorn im Auge sind. Die ehrlichen Kollegen in Glogau werden sich noch fester als bisher, in unserer Organisation zusammenschließen.

Saarbrücken. Von der Firma Gebr. Ludwig erhalten wir folgende Berichtigung:

In Nr. 37, Jahrgang 13 Ihres Blattes sind auf Seite 320 unter Saarbrücken über unsere Firma unwahre Behauptungen aufgestellt. Wir ersuchen Sie daher, laut § 11 des Preßgesetzes um Aufnahme folgender Berichtigung:

1. Es ist un wahr, daß unser Personal eine tägliche Arbeitszeit von 15-18 Stunden hat; in unserer Hause beginnt der Dienst für Kutscher um 5 1/2 Uhr, für Packer um 6 Uhr vormittags und dauert bei einer 1 1/2 stündigen Mittagspause bis 7 Uhr abends, in Ausnahmefällen bis 8 Uhr.

2. Es ist un wahr, daß unsere Kutscher einen Wochenlohn von 20-22 Mt. erhalten; bei Gratizstellung von Mühen, Regenmäntel und Schürzen erhalten unsere Kutscher 24 bzw. 25 Mt., die Packer einen Lohn in Höhe von 25 bzw. 27 Mt. pro Woche.

3. Es ist un wahr, daß unsere Fuhrleute oder sonstiges Personal auf Tour keine Zehrgelder oder Entschädigungen erhalten. Keine auswärtige Tour, denn nur eine solche kann für Zehrgelder in Frage kommen, wurde bis jetzt ohne die nötigen Speisen, die immer reichlich bemessen, ausgeführt.

4. Entspricht es nicht den Tatsachen, wenn Sie behaupten, daß unsere Leute aus Grund schlechter Lohnverhältnisse im Interesse des Dienstes von ihrem Wochenlohn zehren müssen.

Gebrüder Ludwig. Eduard Ludwig.

Die Anziehung des Preßgesetzes war wirklich unnötig. Wir haben noch nie einen von uns Angegriffenen eine Rechtfertigung verweigert. Zur Sache selbst schreibt uns unser Gewährsmann:

„Wenn in der Notiz von einer 15-18stündigen Arbeitszeit die Rede ist, so ist dies keineswegs zu viel gesagt. Die Fuhrleute sind gewöhnlich um 5 Uhr morgens im Stall und wird es 9, 10, 11, 12 Uhr abends, bevor sie wieder hineinkommen. Auch kommt es vor, daß es die ganze Nacht ohne Vergütung hindurchgeht. Auch wird eine Mittagspause von 1 1/2 Std. selten gehalten.“

Mit den Zehrgeldern kann sich die Firma nicht brüsten. Wer dasselbe nicht extra fordert, bekommt überhaupt nichts. Die reichliche Bemessung besteht wohl darin, daß sechs Mann, welche den ganzen Tag mit zwei schweren Wagen und Vorspann unterwegs sind, ganze 5 Mt. Zehrgeld erhalten. Woraus sich ergibt, daß die Leute aus ihrer Tasche zehren müssen. Ferner geniert sich die Geschäftsleitung nicht, abends heimgekehrte Kutscher noch um 10 Uhr mit Abladen von Heu zu beauftragen.“

Stuttgart. In Nr. 228 der „Schwäb. Tagwacht“ nimmt ein hiesiger Geschäftsmann das Wort zu den unhaltbaren Zuständen an den hiesigen Expreßguthallen. Die von ihm entwickelten Ansichten scheinen uns wichtig genug, sie den Kollegen zu unterbreiten. Er schreibt folgendes:

Zustände in den hiesigen Expreßguthallen.

Ich habe beinahe täglich Expreßgüter aufzuliefern und habe meine Bediensteten wiederholt wegen ihrem langen Ausbleiben zur Rede stellen müssen, worauf sie mir jedesmal erwiderten, daß man eben bei dem großen Andrang von Aufgaben oft Stunden lang warten müsse, bis man an die Reihe komme. Da ich diese Entschuldigung als leere Ausrede betrachtete, habe ich wiederholt mir die Mühe genommen, meine Bediensteten einer Kontrolle zu unterwerfen und mir den Hergang in den Expreßguthallen selbst anzusehen. Leider fand ich die Angaben meiner Leute vollständig richtig und war sehr erstaunt darüber, daß solche mißliche, unhaltbare Zustände auf dem hiesigen Bahnhof unter den Augen so vieler Aufsichtsbearbeiter möglich sind. Die Halle war gedrückt voll von Leuten, und was nicht dritten Platz hatte, mußte im Freien geduldig warten. Als nun endlich die Reihe an mich kam, mußte ich mich davon überzeugen, daß der Fehler nicht am Personal lag, denn sämtliche Schalter waren besetzt und einige sogar doppelt, sondern darin, daß eben zu wenig Schalter vorhanden sind. Wie kann denn da bei einem solchen großen Andrang von einer geordneten Abfertigung, für die doch die Beamten haften sollen, die Rede sein? Hätte die künftl. Generaldirektion eine Ahnung von dem Unwillen, den die ungeduldig harrende Menge kund getan hat, sie würde längst für Abhilfe gesorgt haben. Der dringende Wunsch geht nun dahin, daß die künftl. Generaldirektion recht bald nach der Sache sieht und noch vor Beginn des Herbstverkehrs durch Schaffung weiterer Annahmestellen oder Schaltervorrichtungen Abhilfe schafft.

Mit diesem trifft der Schreiber den Nagel auf den Kopf. Nur irrt er sich, wenn er meint, die Generaldirektion habe von diesen Zuständen keine Ahnung. Sie ist durch Eingaben unsererseits genügend unterrichtet. Es wäre nur zu wünschen, daß der Einsender aus der Geschäftswelt nicht allein bleibt. Sondern es wäre es möglich, wenn die Geschäftsinhaber und unsere Organisation der Generaldirektion den Krieg erklären würden, sie zu zwingen, weitere Erprobung innerhalb der Stadt zu errichten, denn nur dann wird es möglich sein, die fetterigen verkehrsförderlichen Zustände zu beseitigen. Wollen wir hoffen, daß die Stimme des Einsenders nicht eine Stimme aus der Wüste bleibt.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Eine außerordentliche Generalversammlung der Verwaltungsstellen 1, 2, 3, 4, sowie der von Köpenick fand am Donnerstag, den 30. September statt.

Auf der Tagesordnung stand: 1. Auf welcher Grundlage erfolgt die Zusammenlegung der obengenannten Verwaltungsstellen; 2. Wahl der Bezirksverwaltung; 3. Geschäftliches.

Vor Eintritt in die Tagesordnung teilt der Bezirksleiter mit, daß das gemeinsame Stiftungsfest am 16. Oktober im selben Lokal stattfindet, um dessen rege Beteiligung er sich wünscht. Weiter wird darauf hingewiesen, daß die schwedischen Arbeiter zum großen Teil sich noch im Ausland befinden; es wird erwartet, daß die Mitglieder für tatkräftige materielle Unterstützung auch weiter Sorge tragen. Ferner wird in eingehender Weise darauf aufmerksam gemacht, daß die in den Lagerbierbrauereien beschäftigten Kollegen den Tarif-Vertrag gekündigt haben, ebenso stehen die bei der Wirtschaftsgenossenschaft tätigen Schaffner und Mitfahrer vor einer Lohnbewegung.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung legt Werner dar, daß die einzelnen Verwaltungen bereits Stellung hierzu genommen haben, und beschlossen worden ist, die Verwaltungen zum 1. Oktober zusammenzulegen, die Gruppen, welche unter den Namen Verwaltungen bestanden, bleiben auch weiterhin bestehen, jedoch gelten dieselben dann als Sektionen. Als solche kommen in Betracht: Sektion der Handelsreisenden, Transportarbeiter, Straßenbahner, Droschkenführer und Industriearbeiter, an deren Spitze je ein angestellter Sektionsleiter steht.

Da heute die Bevollmächtigten hauptsächlich mit Büroarbeiten beschäftigt sind, können nach der Zusammenlegung dieselben sich mehr mit der Agitation befassen. Aufgabe der in Frage kommenden zunkünftigen muß es sein, dafür zu sorgen, daß Berlin wieder unter den übrigen Gauen die erste Stelle einnimmt.

Nachdem mit dem Hauptvorstand wegen Festlegung des Fonds für die 1. und 4. eine Aussprache stattgefunden hat, ist weiter eine Verständigung darüber erzielt worden, daß die Bezirksverwaltung aus 21 Personen bestehen soll und zwar 9 Angestellte und 12 Nichtangestellte. Die erweiterte Bezirksleitung, sowie die Funktionär-Versammlung ist mit dieser Grundlage einverstanden. Redner hofft, daß auch die Versammlung hierzu ihre Zustimmung gibt.

In der darauffolgenden Diskussion, welche zum Teil recht lebhaft war, und speziell einige Mitglieder sich gerade nicht sehr kollegial betragen, wurden prinzipielle Einwände nicht erhoben. Einzelne Redner wiesen darauf hin, daß die kleineren Branchen in der Bezirksverwaltung nicht vertreten seien und befürchteten, ihre beruflichen Interessen nicht genügend gewahrt zu wissen; was andererseits jedoch widerlegt wurde. Den Verwaltungsapparat auf 27 Personen zu erhöhen, wurde abgelehnt und der Vorschlag, nur 21 in die Verwaltung zu wählen, mit großer Majorität angenommen.

Über die Funktionen der Sektionsleiter äußerte sich des näheren der Bezirksleiter und wurde alsdann zur Wahl geschritten. Als 1. Bevollmächtigter wurde August Werner und als 2. Wilhelm Knüttler gewählt. Als Kassierer Paul Steinicke und als Schriftführer Paul Liebenow. Als Sektionsleiter der Handelsreisenden, Fritz Wappler, für die Transportarbeiter Ab. Uthes, für die Straßenbahner Otto Ortman, für die Droschkenführer Aug. Becker und für die Industriearbeiter Karl Frontke.

Als Vertreter für die Handelsreisenden wurden gewählt: F. Rudow, P. Müller und C. Braunert, für die Geschäftstutcher Hackbarth, für die Bierfahrer Linbert, für die Kollischer Sprenger, für die Kohlenarbeiter Dilge, für die Jugendlichen Schröder und für die Weiblichen die Kollegin Philipp, für die Automobilfahrer Abraham, für den Agitationsbezirk Köpenick und Umgegend Breitenborn, für Charlottenburg Nordmann.

Als Redner gingen aus der Wahl hervor Spiekermann, Klesche, Brall, Kette und Zimmermann. Zum Schluß wurde noch aufgefodert, nunmehr rege in die Agitation einzutreten und ein Antrag, für die schwedischen Arbeiter eine Zellerfassung vorzunehmen, einstimmig angenommen. Der Erlös war 27 Mark.

Bremerhaven. Eine Versammlung der in der Fischindustrie beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen fand am 1. Oktober in Geestmünde statt. Der Gauleiter hielt einen Vortrag über die Frage: Welche Gefahren drohen dem Fischereiarbeiter, und was für Folgen zieht er daraus? In seinem einstündigen Vortrage bestand es der Redner, den Anwesenden vor Augen zu führen, wie es die Fischindustriellen und Redner verstehen, die wirtschaftliche Depression für sich auszunutzen. Das beweist das bekannte Geheimzirkular, das der Redaktion der „Volksstimme“ auf den Tisch geschoben ist, wonach den in Betrieben des Fi-

schereigewerbes beschäftigten Arbeitern und Angestellten auf einmal der gefühlige Anteil der staatlichen Versicherungsbeiträge, zur Krankenversicherung ein Drittel, zur Invaliden- und Altersversicherung 1/2 der Beiträge in Abzug gebracht werden soll. Da aber die Löhne im Fischereigewerbe schon an sich keine hohen sind, so kann man dies als eine Lohnreduzierung betrachten. Diese schloße Handlungsweise sollte die in Betracht kommende Arbeiterschaft nicht geduldig über sich ergehen lassen. Ferner führt Redner durch Zahlen an, daß die sogenannten sozialpolitischen Lasten die Fischindustriellen und Redner nicht gehindert haben, recht hohe Gewinne zu erzielen. Das ist auch ersichtlich aus den hohen Dividenden der Fischereigesellschaften. Durch das Geheimzirkular ist zu ersehen, wie es auch die Fischindustriellen verstehen, in der Zeit der ungünstigen Konjunktur ihre wirtschaftliche Macht zur Geltung zu bringen. Zum Schluß forderte Redner zur Einigkeit und zum tatkräftigen Organisieren auf. Soll es anders werden, so beteiligte sich jeder an der Agitation für den Verband und Sorge dafür, daß sich alle Berufs Kollegen der Organisation anschließen, denn einzeln sind wir nichts, geschlossen sind wir eine Macht! In der Diskussion wurden die Ausführungen des Referenten noch ergänzt durch drastische Beispiele der Handlungsweise der hiesigen Unternehmer. Folgende Resolution wurde hierauf einstimmig angenommen.

„Die heute, Freitag den 1. Oktober, in Weitzkamp „Zonhallen“ zu Geestmünde stattfindende Versammlung der in Fischereibetriebe beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen spricht ihre Mißbilligung darüber aus, daß seitens der Arbeitgeber geplant wird, die ohnehin nicht allzu roste Entlohnung noch zu verkürzen. Die Versammlung verpflichtet sich, dafür Sorge zu tragen, daß alle im Fischereibetriebe beschäftigten Personen sich dem Verbande anschließen, um so gemeinschaftlich Sorge zu tragen, daß alle Vorschläge, welche darauf hinziele, die ohnehin nicht rosten Verhältnisse der im Fischereibetriebe beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen zu verschlechtern, mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden. Die Versammlung ist der Ansicht, daß nach Inkrafttreten der neuen Steuerschraube eher auf eine Aufbesserung statt Verschlechterung der Löhne Bedacht zu nehmen sei.“

Abn a. M. In der letzten Mitglieder-Versammlung sprach der Gauleiter über: „Welche Wirkungen haben die neuen Steuern für die Arbeiterklasse?“ In etwa einstündigen Ausführungen entwarf der Redner ein Bild von der Steuerwirtschaft des Deutschen Reiches, das bis zum Jahre 1877 noch schuldenfrei war, dann aber immer mehr zur Pumpwirtschaft übergegangen sei, so daß wir heute eine Schuldenlast von 4800 Millionen hätten. Die Lieblingsbeschäftigung der bestehenden Klassen, deren Anwalt die Mehrheit des Deutschen Reichstages sei, sei die Schaffung von indirekten Steuern. Diese wirken bei genähtem Zusehen immer stärker, je niedriger das Einkommen der arbeitenden Klasse sei. Durch die vom Reichstag durch den schwarz-blauen Mod beschlossenen neuen Steuern werde eine fünfköpfige Familie um etwa hundert M. jährlich mehr belastet. Es sei geradezu ein Verbrechen, an der Arbeiterklasse zu wesen, während der Krise in solch trivoler Weise die Setze zu schlachten, die dem Kapitalisten die goldenen Eier lege.

Leider habe sich die Arbeiterschaft noch nicht den Einfluß verschafft, um diese Gesetzgebung auf direktem Wege zu verhindern. Wir müßten deshalb so weit wie möglich, den indirekten Weg einschlagen. Es bedürfe jahrelanger gemeinschaftlicher Kämpfe, die herabbeschworene Mehrbelastung der Arbeiterschaft durch Lohnherabsetzung auszugleichen. Die Steuern auf die notwendigen Lebensmittel können wir nicht so leicht abwälzen, dagegen sei es uns möglich, die Steuern auf Genussmittel, als da sind: Bier, Branntwein und Tabak, durch Enthaltensamkeit zu umgehen. Hier komme in erster Linie die Branntweinsteuer in Frage, und der sozialdemokratische Parteitag habe durch den beschlossenen Schnapsboykott die Richtlinie gezeigt, in der wir der Regierung und den Schnapsjunkern helfen könnten. Gleichzeitig dürfe nicht verkannt werden, daß durch den Wüsterkonsum an Schnaps das kulturelle Niveau der Arbeiterklasse gewaltig gehoben werde. Bei den ungelerten Arbeitern sei der Schnapskonsum noch sehr groß. Dieser herabzubringen, komme der Arbeiterklasse bei ihren wirtschaftlichen Kämpfen sehr zu statten, und gerade die Transportarbeiter, die als Träger des Zirkulationsprozesses im wirtschaftlichen Leben in Parallele mit der Herzstätigkeit im menschlichen Körper zu stellen seien, erlangten durch den verminderten Schnapskonsum eine bedeutend größere Aktionskraft. Die Arbeiterschaft müsse zeigen, daß sie so weit vorgeschritten sei, daß die Selbstherrschschaft über sich auszuüben imstande sei.

An den Vortrag schloß sich eine lebhaft diskussion, die sich mit wenigen Ausnahmen im Sinne des Vortrags bewegte. Zum Schluß wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute am 28. September im „Volkshaus“ abgehaltene Mitglieder-Versammlung des Deutschen Transportarbeiterverbandes erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten einverstanden. Die Versammlung erkennt an, daß durch den vom Schnapsbroad des Deutschen Reichstages beschlossenen 500 Millionenraub der Arbeiterklasse schwere Wunden geschlagen werden, die erst durch jahrelange gewerkschaftliche Kämpfe wieder ausgeglichen werden könnten. Um die Pläne einer steuerwilligen Regierung, sowie der preussischen Junker zu durchkreuzen, empfiehlt die Versammlung allen Kollegen, den Schnapsgenuss zu meiden, um die Steuereinnahmen der Regierung und die Liebesgaben der Schnapsjunker zu schmälern. Die Versammlung erblickt im Schnapsboykott andererseits ein Mittel, das geeignet ist, die Mitglieder unserer Organisation auf ein moralisch höheres Niveau zu heben und

dadurch den Kampf gegen alle Bedrücker wirksamer zu gestalten.“

Nach Erledigung einiger geschäftlicher Angelegenheiten und mit dem Hinweis darauf, bei der Opferwilligkeit den schwedischen Klassenkämpfern gegenüber nicht zu erlahmen, wurde die Versammlung geschlossen.

Leer. Die am Sonntag, den 12. September tagende öffentliche Versammlung hatte sich eines zahlreichen Besuches zu erfreuen. Auf der Tagesordnung stand ein Referat über: „Die neue Steuergesetzgebung und ihr Einfluß auf die Lebenshaltung der arbeitenden Klassen“. Der Referent warf einen Rückblick auf die vergangenen zwei Jahre. Trotzdem die arbeitenden Klassen so sehr unter der wirtschaftlichen Krise zu leiden hatten, seien sie durch die Finanzreform mit 500 Millionen neuer indirekter Steuern belastet worden. — Am Schluß ermahnte der Referent die Kollegen, für die Ausbreitung der Organisation zu sorgen. In der Diskussion forderte der Kollege Jakob die Kollegen auf, sich doch dem Konsumverein anzuschließen; denn wenn man die Zahl der Gewerkschaftler mit der Mitgliederzahl des Konsumvereins vergleiche, so sei es einfach traurig, daß in einer Stadt, wo so viel organisierte Kollegen wären, nur so wenig dem Konsumverein angehören. Die Arbeiterbewegung könne erst dann recht blühen und gedeihen, wenn die Kollegen nicht nur gewerkschaftlich, sondern auch genossenschaftlich und politisch organisiert wären. Dann forderte der Kollege K. die Kollegen auf, der Organisation beizutreten.

Leipzig. Unsere Verwaltung hielt am 24. September im Volkshause eine Mitglieder-Versammlung ab, in der Genosse Schöpflin einen Vortrag hielt über: Die Steuerpolitik und ihre Wirkung auf das Wirtschaftsleben. Am Schluß seines Vortrages ermahnte der Redner die Versammelten, sich der Sozialdemokratie anzuschließen, denn nur diese vermöge den Kampf gegen die Unterdrücker und Ausbeuter zu führen. Reicher Beifall lohnte den Referenten für seine Ausführungen. Unter gewerkschaftlichem teilte der Vorsitzende mit, daß die Krisenverwaltung beschlossen hat, als erste Rate 500 M., als zweite Rate 300 M. an die kämpfenden Arbeitskräfte in Schweden zu schicken. Kollege Gutberlet stellte den Antrag, auch als zweite Rate 500 M. abzuschicken. Nachdem die Kollegen Gentschel, Fischer und Richter dafür, Schubert und Burmstich dagegen gesprochen, und der Bevollmächtigte erklärt hatte, aus welchen Gründen die Verwaltung zu obigem Entschlusse gekommen sei, wurde der Antrag Gutberlet abgelehnt, der Antrag der Krisenverwaltung aber einstimmig angenommen. Bei dem Ableben der Marken für den Volkshausaufbau herrschte bei den Mitgliedern Unklarheit. Die Verwaltung legte deshalb der Versammlung folgenden Antrag vor: Kollegen, die am Tage der Beschlussfassung über den Antrag Mitglieder waren, sowie solche, die bis zum 1. Juli eintraten, haben 5 Marken, solche, die bis zum 1. Oktober eintraten, haben 3 Marken, diejenigen, die vom 1. Oktober bis zum 1. Dezember Mitglieder werden, 2 Marken, und die nach dem 1. Dezember eintreten eine Marke. Nach längerer Debatte, an der sich die Kollegen Gutberlet, Richter, Schid und Gödel beteiligten, wurde dieser Antrag einstimmig angenommen. Der Vorsitzende machte dann auf den am 12. Oktober im Volkshause stattfindenden Negitationsabend, sowie auf den am 12. November ebenfalls im Volkshause stattfindenden Familienabend aufmerksam. Ferner teilte er mit, daß eine rege Agitation unter den Schwerverkehrwerkern einsehen soll, und daß nächste Woche eine Flugblattverteilung an die Straßenbahner erfolgen soll. Er forderte die Kollegen auf, sich auch hier recht zahlreich zu beteiligen. Ein Schreiben der Gastwirtschaftsgehilfen, in dem gebeten wird, die Redner nach ihrer Kontrollkarte zu fragen, entfeuerte eine längere stürmische Debatte. Unter anderem wurde der Volkshausverwaltung der Vorwurf gemacht, daß sie nicht darauf achte, ob die Abnehmer der Waren organisiert seien. Zum Schluß ersucht der Vorsitzende die Anwesenden, für einen besseren Besuch der Versammlungen zu sorgen.

Leipzig. Am 22. September hielten die Bühnenarbeiter eine öffentliche Versammlung, in welcher ein Kollege über: „Die neue Finanzreform“ referierte. Redner schilderte den Anwesenden, wie es die Regierung mit der Mehrheit des Reichstages verstanden hat, sämtliche Steuern indirekt auf die große Masse der Arbeiter abzuwälzen. Dies müßte die Arbeiter veranlassen, endlich die Augen aufzureißen, um zu sehen, von wo der Wind weht und sich bei eventl. Wahlen nicht wieder a la Pottentottenwahlen beeinflussen zu lassen. Reicher Beifall lohnte den Referenten für seine Ausführungen. Nachdem gab die Sektionsleitung bekannt, daß der Kollege Selle durch Eingreifen der Leitung und kollegialen Zusammenhaltens der dort Beschäftigten von der Theaterleitung wieder eingestellt worden ist. Kollegen, hier ist der Beweis erbracht, daß unsere Interessen nur von einer modernen Gewerkschaft vertreten werden können. Deshalb ist es Pflicht, daß Ihr Euch Mann für Mann dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande anschließt.

Rathenow. Am 19. September fand unsere öffentliche Mitglieder-Versammlung statt. Nachdem Kollege Schäfer den Kartebericht gegeben, in welchem eine Aufforderung zur Unterstützung der schwedischen Arbeitsbrüder enthalten war, wurde bekannt gegeben, daß die Krisenverwaltung bereits 50 M. aus der Lokalkasse zur Unterstützung der Streitenden und Ausgesperrten in Schweden vorausgibt habe. Die Versammlung heißt das Verhalten des Vorstandes für richtig und nimmt einen Antrag des Kollegen Zarembo, 20 M. noch nachzubewilligen, einstimmig an. Als Beitragsausstatter wird der Kollege Kossin gewählt. Betreffend Ausflüge nach der neuen Schleiße wird der Vorstand beauftragt, die nötigen Vorarbeiten zu treffen. Ein Antrag, eine Deputation zum Stiftungsfest nach Stendal zu entsenden, wird abgelehnt, jedoch wird ersucht, sich frei-

willig recht zahlreich nach Stendal hin zu begeben. Ferner macht der Vorstand bekannt, daß das Protokoll der Verbandsgeneralsversammlung zu München nunmehr gedruckt vorliegt und für 25 Pf. zu haben ist. Es wird gebeten, von diesem Angebot regen Gebrauch zu machen. Hierauf Schluß der Versammlung.

Schmiedeberg. Auch hier fängt unsere Organisation an, die im Handels-, Transport- und Verkehrs-gewerbe beschäftigten Arbeiter aufzurütteln. In ganz kurzer Zeit traten eine Anzahl Kollegen unserem Verbande bei. Dies veranlaßte uns, am 26. September eine öffentliche Versammlung abzuhalten, in welcher der Gauleiter über: „Die neuen Steuern und unsere Lebensverhältnisse“ sprach. Redner verstand es, in seinen Ausführungen die Lage der Schmiedeberger Kollegen unter Berücksichtigung der neuen Steuern treffend zu schildern, wofür ihn reichlicher Beifall lohnte. Fast aller Kollegen ist es nun, unserem Verbande als Mitglieder beizutreten, damit auch hier am Orte andere Verhältnisse geschaffen werden können. Nur in einer großen Zahl der Mitglieder liegt die Macht. Einzelne sind wir nicht.

Stettin. Am 26. September fand unsere Mitgliederversammlung statt. Zuerst gab der Vorsitzende das Ableben der Kollegen E. Magnus und C. Wacker bekannt. Hierauf wurde nach einer sachlichen Diskussion folgender Antrag der Ortsverwaltung gegen 2 Stimmen angenommen: Vom 1. Januar 1910 ab kommt der örtliche Zuschuß zur Krankenunterstützung auf ein Jahr versuchsweise in Wegfall; im Jahre 1911 wird der Beitrag von 40 auf 45 Pf. erhöht, womit auch die Vierteljahrsmarke in Wegfall kommt. Damit wäre dann auch die Ortsverwaltung in die erste Beitragsklasse und in deren Genuss aufgerückt. Nachdem gab Kollege Steinmüller den Bericht vom Gewerkschaftshauskuratorium. Bei der Erbschaft zur Ortsverwaltung wurde der Kollege Steinert und der Kollege Buchelt als Kartellbelegierter gewählt. Der Kartellbericht wurde vom Kollegen Knubbe gegeben. Im weiteren gab ein Kollege das Verhalten des markenverletzenden Schuhmannes am Bahnhof zum besten. Derselbe scheint sich von den Schlägen des Rajernehofes noch nicht befreien zu können, sonst würde er die dort haltenden alten Droschkenführer anders als wie Kerkerten behandeln. Als der betreffende schon ältere Kollege, auf den Ruf: Marken holen! seine Marke abholen wollte und dabei vergaß, seine Zigarre aus dem Munde zu nehmen, schlug ihm der noch junge Schuhmann dieselbe aus dem Munde. Wir sind der Meinung, daß ein so nebensächlich veranlagter Schuhmann nicht in den öffentlichen Dienst gehörte. Eine treffende Antwort auf seine Tat hätte zweifellos nicht für ihn, sondern für den betreffenden Droschkenführer, welcher als Staatsbürger in seiner Ehre getränkt ist, noch Bestrafung nach sich gezogen. Diese Tat wurde von der Versammlung mit Entrüstung aufgenommen. Nach einer Ansprache des Vorsitzenden an die Versammelten, tüchtig für die Organisation mitzuarbeiten, damit die Zahl der Mitglieder und damit unsere Macht immer größer wird, trat Schluß ein.

Weißwasser. Am 16. September fand eine Versammlung statt, in welcher zuerst geschäftliche Angelegenheiten erledigt wurden. Unter anderem wurde beschlossen, für die Jugendorganisation pro Kopf der Mitglieder und Quartal 2 Pf. zu zahlen. Hierauf hielt der Gauleiter einen Vortrag über die Volksauspflünderung durch die neuen Steuern und die Lebensverhältnisse unserer Berufscollegen, wofür ihn zum Schluß reichlicher Beifall lohnte.

Aus der Gerichtspraxis.

Berlin. Der Hausdiener Gola klagte am 24. 9. vor der Kammer 7 des Gewerbegerichts auf Zahlung von 54 Mk. (14 Tage Lohn). Kläger behauptet, daß bei dem Engagement von Kündigung nicht gesprochen sei. Der Beklagte erklärte, daß er dem Kläger ausdrücklich gesagt habe, Kündigung wäre ausgeschlossen. Es sollte ein Vergleich stattfinden, Beklagter wollte 10 Mk. an den Kläger zahlen. Kläger ging darauf, trotz oftmaligen Zuredens der Beiführer, nicht ein. Der Beklagte leistete den Eid und der Kläger wurde kostenpflichtig abgewiesen.

Berlin. Der Stallmann Rutscher Nagler klagte am 24. 9. vor der Kammer 7 des Gewerbegerichts gegen die Firma Schmidt (Fuhrgewesen) auf Zahlung von 46 Mk. (14 Tage Lohn). Beklagter behauptete und wurde durch 3 Zeugen bewiesen, daß Kläger mehreremal betrunken war und dadurch seine Arbeit veräumt habe, trotzdem er ernstlich verwahrt worden war. Kläger gab dies zu und nahm die Klage zurück.

Berlin. Der Rutscher Moll klagte am 24. 9. vor der Kammer 7 gegen die Firma Sundmann u. Wolfgang auf Zahlung einer Entschädigungssumme von 48 Mk. (14 Tage Lohn).

Der Sachverhalt war folgender: Kläger war mit einer Kündigung von 14 Tagen bei der Firma beschäftigt. Er wurde aber am 20. 8. plötzlich entlassen, weil die Firma annahm, Moll hätte sich des Diebstahls schuldig gemacht.

Am 19. 8. 12 Uhr nachts fand der Wächter der Schlafgesellschaft eine Flasche mit 1/4 Liter Himbeer-saft zwischen den Fässern auf dem Dose der beklagten Firma. Er übergab dieselbe dem nachhabenden Stallmann mit dem Bemerkte, daß er sie früh der Direktion der Firma übergeben und Meldung machen werde, was auch geschah. Der Stallmann fragte am andern Morgen die den Dienst antretenden Rutscher, ob jemand von ihnen die Flasche dorthingestellt habe. Moll meldete sofort, daß die Flasche seine sei.

Die Arbeiter und Rutscher erhalten täglich 1/4 Liter Trinktrentwein, sie können sich auch hierfür Frucht-saft geben lassen. Moll hatte von zweien seiner Kollegen, welche bereit waren, es auf ihren Eid zu

nehmen, je 1/4 Liter Himbeer-saft geschenkt bekommen. Er hatte diese mit seinem 1/4 Liter zusammen in eine große Flasche gegossen, um es mit nach Hause zu nehmen; jedoch ließ er die Flasche aus Vergessenheit stehen.

Da das Gericht einstimmig annahm, daß Diebstahl ausgeschlossen sei, wurde die Firma verurteilt, 48 Mk. an den Kläger zu zahlen.

Allgemeines.

Die Entwicklung der Kohlen- und Eisenproduktion. Ueber die Entwicklung der Kohlen- und Eisenproduktion in den wichtigsten Industrieländern teilt Eugen Kaufmann im letzten Heft des „Archivs für Staatswissenschaft“, nach deutschen und ausländischen Quellen folgende Zusammenstellung mit. Es betrug die Förderung von Erzeugung v. Erzeugung v. Steinkohlen Roheisen Stahl in 1000 To. in 1000 To. in 1000 To.

	1891	1907	1891	1907	1891	1907
in Frankreich .	26000	37000	1897	3314	639	1684
„ England .	188000	268000	7525	10271	3347	6462
„ Deutschland	94000	206000	4130	10884	1849	11020
„ Ver. Staat.	143000	429000	8411	25407	4346	23739

Die Förderung von Steinkohlen hat sich also in dem angegebenen Zeitraum von 16 Jahren in Frankreich und England auf das Aunderthausfache gehoben, in Deutschland mehr als verdoppelt und in den Vereinigten Staaten verdreifacht. Die Erzeugung von Roheisen nahm in Frankreich auf fast das Doppelte und in England auf fast das Aunderthausfache zu, während sie in Deutschland auf das 2 1/2 fache und in den Vereinigten Staaten auf das Dreifache stieg. Endlich verdoppelten Frankreich und England etwa ihre Erzeugung von Stahl; Deutschland steigerte dieselbe auf das Sechsfache und die Vereinigten Staaten auf das Fünf-Sechsfache. Die industrielle Entwicklung, deren Gradmesser die genannten Produkte in hohem Maße sind, hat sich also bei weitem am schnellsten in Deutschland und in den Vereinigten Staaten vollzogen; beide Staaten, besonders der letztere, machen England nunmehr mit Erfolg seinen Platz als erste Industriemacht der Welt streitig.

Der Internationalismus des Kapitals. In einem längeren Aufsatz über die Entwicklung der französischen Volkswirtschaft im neuesten (September-) Heft des „Archivs für Sozialwissenschaft“ teilt Eugen Kaufmann eine bisher un veröffentlichte Statistik über die im Ausland angelegten französischen Kapitalien mit, die ihm der französische Statistiker Thévenaz zur Verfügung stellt. Danach waren zu Anfang 1909 im ganzen 38 480 Millionen Francs französischen Kapitals im Ausland angelegt, d. h. in englischen Ponsols und Eisenbahnwerten, südafrikanischen Mineralien, nordamerikanischen Verkehrs- und Industriewerten, deutschen Staats-, Städte- und Industriepapieren usw. Auf die einzelnen Länder verteilen sich die französischen Kapitalanlagen wie folgt. Es sind angelegt in:

	Mill. Frs.		Mill. Frs.
England	1800	Griechenland	300
Deutschland	600	Holland	1450
Argentinien	1100	Italien	1400
Oester-Ungarn	3850	Japan	550
Belgien	1250	Norwegen	450
Brasilien	1200	Portugal	1350
Panama-Länder	1050	Rußland	10900
China	400	Schweden	500
Dänemark	380	Schweiz	1450
Ägypten	3050	Türkei	2500
Ver. Staaten	800	Versch. Länder	2000

In Wirklichkeit sollen die ausländischen Kapitalanlagen Frankreichs aber noch größer sein. Nur England ist ihm in dieser Beziehung überlegen. Nach einer Enquete der französischen Regierung wurden im Jahre 1900 die im Auslande angelegten französischen Kapitalien auf 29 855 Millionen Frs. geschätzt. Die Vermehrung beträgt also 9 Milliarden, 1 Milliarde pro Jahr.

In England sind die „Einkünfte aus ausländischen Anlagen“ von 44 1/2 Millionen Pfund Sterling im Jahre 1886-87 auf 79 1/2 Millionen Pfund im Jahre 1906-07 gestiegen, fast auf das Doppelte in 20 Jahren! Wieviel deutsches Kapital im Auslande angelegt ist, weiß man nicht, man schätzt es vielfach auf 10 Milliarden Mark. Alle Kriegsgefahren der letzten Zeit waren aus Anlaß dieses internationalen Wettlaufs des Kapitals entstanden. Nur wenn man dieses internationale „Arbeiten“ des Kapitals kennt und berücksichtigt, kann man die Ursachen der internationalen Konflikte und auch Vereinbarungen der Staaten verstehen. Aus diesem Internationalismus des Kapitals ergibt sich mit Notwendigkeit aber auch die internationale Vereinigung der Arbeiter!

Aus dem Auslande.

Streik der Transportarbeiter in Mailand. Die bei den Mailänder Speditionsfirmen angestellten Wagenkutscher und Gepäckträger hatten am 16. August den Unternehmern ein Memorial unterbreitet, in dem sie eine Lohnerhöhung von 3,25 Lire auf 3,75 Lire täglich und eine Arbeitszeitverkürzung von 12 auf 10 Stunden forderten. Die Unternehmer erklärten sich bereit, 25 Centesimi Lohnerhöhung zu gewähren, weigerten sich aber, jegliche Arbeitszeitverkürzung zu bewilligen. Sonntag, den 26. September, fand in der Arbeitskammer eine große Transportarbeiterversammlung statt, um über die durch die Antwort der Unternehmer geschaffene Lage zu debattieren. Die Vertreter der Organisation, sowie jene der Arbeitskammer, rieten den Arbeitern, das Angebotene vorläufig anzunehmen, da angesichts der schlechten Organisa-

tionsverhältnisse an die Durchführung eines erfolgreichen Streiks nicht zu denken sei. Außerdem mußte berücksichtigt werden, daß am 29. September, dem Michaelistag, dem alten Brauche gemäß die Mietstermine fällig werden, weshalb im Falle eines Streiks die ärmeren Schichten der Bevölkerung am schwerlichsten getroffen würden. Dadurch würden sich die Streikenden die Sympathie der Arbeiter verschaffen. Die Speditionsarbeiter ließen sich aber von diesen Bedenken nicht leiten und beschlossen mit über großer Majorität den Streik. Am nächsten Tage war der Ausstand perfekt. Bei der größten Speditionsfirma, Gebrüder Gondraud, mit über 500 Angestellten, meldeten sich im ganzen zur Arbeit 10 Mann, die aber bald darauf die Arbeit wieder verließen. An der Bewegung beteiligten sich ungefähr 1200 Speditionsarbeiter. Der Verein der Unternehmer der Transportindustrie hat seinerseits einstimmig die Aussperrung über die Arbeiter beschlossen.

Sieg der Chauffeure bei der „Atag“ in Amsterdäm. Da die Chauffeure kein Entgegenkommen fanden, traten sie am 24. September in den Streik. Das kam der Direktion überraschend, denn sie wollten nicht glauben, daß „ihre“ Chauffeure die Arbeit niederlegen würden. Ebenso schnell als die „Atag“-wagen selbst war denn auch die Frontveränderung der Direktion, indem sie den Vorstand des Transportarbeiterverbandes nach ihrem Kontor kommen ließ, um das „Mißverständnis“ aus dem Wege zu räumen. Das dauerte ungefähr drei Stunden, mit dem Resultat, daß der alte Zustand bestehen bleibt bis zum 1. Februar, die Direktion soll, wenn sie neue Vorschläge zu machen wünscht, bis zu der Zeit mit der Organisation darüber beraten. Nach 36-tägiger Dauer wurde der Streik wieder aufgehoben.

Literarisches.

Der Möbeltransportkalender für 1910 ist soeben im Verlage des „Führer“, Berlin S.O. 16, Melchiorstr. 11, erschienen. Da das Büchlein sowohl die Adressen der Möbeltransportvereinigungen, sowie die Adressen aller Möbelpediteure nebst vielen anderen für die Branche wichtigen Materials enthält, kann seine Anschaffung Interessenten nur empfohlen werden.

Ein Liederbuch „Wanderlust“ ist im Verlag von D. Kaufmann, Berlin, Lühovstr. 3, erschienen. Es enthält alle bekannteren Arbeiterlieder.

Mitteilungen des Vorstandes.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts die nachstehend bezeichneten Mitglieder: In Berlin IV: G ä d e, Hermann, Spt.-Nr. 42 445; in C e l l e: D i e m e r, August, Spt.-Nr. 232 513; in H ü n i n g e n: B r o l l e r, Josef, Spt.-Nr. 351 615 und S a t t l e r, Albert, Spt.-Nr. 351 622; in L i e g n i t z: S c h w e d e, Paul, Spt.-Nr. 271 085.

Verloren gegangen resp. gestohlen worden sind die Mitgliedsbücher nachgenannter, sämtlich dem Bezirk Groß-Berlin angehörender Kollegen: B a r h, Karl, Spt.-Nr. 22 287, eingetreten am 11. Juli 1907; D o h n e r t, Otto, Spt.-Nr. 27 789, eingetreten am 8. Februar 1907; K i n s i n g, Rudolf, Spt.-Nr. 53 920, eingetreten am 18. Oktober 1904; K ö n i g, Karl, Spt.-Nr. 25 940, eingetreten am 6. September 1904; W e i z e r, Paul, Spt.-Nr. 2759, eingetreten am 6. Dezember 1906; S i t t e l, Max, Spt.-Nr. 51 221, eingetreten am 16. November 1908; S c h ö n e b e r n d t, Wilh., Spt.-Nr. 11 253, eingetreten am 15. September 1906; S t e i t k o w s k i, Joh., Spt.-Nr. 1336, eingetreten am 12. April 1908. Ferner ist verloren worden das Mitgliedsbuch des Kollegen B ö r m e, Th., Spt.-Nr. 253 063, der Verwaltungsstelle F l e n s b u r g.

Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie abzunehmen und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

F. A.: D s w a l d S c h u m a n n, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

NB. Alle den Verband und die Agitation betreffenden Schriftstücke sind an obige Adresse zu richten. Alle Gelder sind an den Hauptkassierer, Kollegen C a r l K a f f e r, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., einzusenden.

An die Verbandsmitglieder in Rheiland und Westfalen.

Der frühere Angestellte, Ludwig Dettmering, Dortmund, versucht unter Vorspiegelung falscher Tatsachen Verbandsmitglieder zum Austritt aus der Organisation zu bewegen und sie zum Abschluß von Verträgen mit Versicherungsgesellschaften zu veranlassen. Wir halten uns für verpflichtet, die Kollegen darauf aufmerksam zu machen, daß der pp. Dettmering wegen schwerer Schädigung unserer Organisation aus dieser ausgeschlossen werden mußte. Hoffentlich ziehen unsere Mitglieder ihrerseits die entsprechende Anwendung aus dem Verhalten Dettmerings.

Der Verbandsvorstand.

Verantwortl. Redakteur: Karl Brüsche, Rummelsburg. Verlag der Buchhdlg. „Courier“, D. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.