

Sommer

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 M.
Der Courser ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950.
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

Redaktionschluss
am Montag Morgen vor Erscheinen des Blattes.
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt.
Zuschriften und Retentionen an die Schriftleitung.

Nr. 33.

Berlin, den 14. August 1910.

14. Jahrg.

Christen, Knechte oder freie Menschen?

Tief eingegraben im menschlichen Wesen liegt der Zug zum Höheren, zur Vervollkommnung. Seit Jahrtausenden strebt der Mensch aufwärts, erst unbewusst, instinktmäßig, dann verständlich Mühe berechnend, das Ziel nicht aus den Augen lassend. Dieses Streben der Menschheit nach aufwärts hat im Laufe der Zeiten große Weltanschauungen aus dem Boden gestampft, hat Barrikaden errichtet und auf dem Opferaltar der Revolutionen Millionen von Menschen verbluten lassen. Das höchste Ideal der klassischen Hellenenphilosophen war: im Geistesflug den Göttern gleich zu werden. Der Kampf des Wissens mit dem Indifferentismus, der Dummheit, was ist er anderes, als das hehre Streben, die ganze Menschheit höher zu führen. Und welches Ziel verfolgen unsere Schulen, Gymnasien, Universitäten, Akademien, wenn es nicht ihre Aufgabe sein soll, die zukünftigen Generationen mit noch weit mehr Wissen auszurüsten, als solches den Zeitgenossen zur Verfügung steht. Und immer wieder quillt ein neuer Brunnen hervor aus den Massen, nach der Höhe strebend und die Massen selber mit sich hebend. So war es, so lange es eine Menschheit gibt, so wird es bleiben, das ist der Naturgesetze ehernes Muß.

Freilich, unter den Menschen selbst finden sich noch immer aus brutalstem Egoismus nach rückwärts strebende Individuen, denen das Streben der ganzen Menschheit nach Sonnenlicht, Lebensfreude, Erkenntnis und Freiheit ein verabscheuungswürdiger Greuel ist. Es sind das atavistische Naturen, die die Gewalt Einzelner über ihre Mitmenschen als ewiges, unabänderliches Gesetz aufrecht erhalten möchten. Sie sind zu kurzfristig, zu sehr Ichmenschen, als daß es ihnen möglich wäre, die Unsinntigkeit ihres Strebens, das Nad der Zeit aufzuhalten, in ihren Konsequenzen zu erkennen. Ihr Herrenwille preßt sie zu Taten, die sie bei näherer Ueberlegung selbst als Sisyphusarbeit bezeichnen müßten. Aber kein Mensch kann aus seiner Haut heraus und weiß das Herz voll ist, daß läuft der Mund über.

Der Stifter der christlichen Religion, selber eines schlichten Arbeiters Sohn, ein echtes und rechtes Proletariatskind, hat der Menschheit den schönsten und edelsten Lebensgrundsatz gegeben, der lautet: Liebe deinen Nächsten wie dich selbst. Und als japhitisch veranlagte Pharisäer ihn fragten, wer denn eigentlich der Mensch der Nächster sei, hat er ihnen das hehre Gleichnis vom barmherzigen Samariter erzählt. Zwei Jahrtausende lang wird der Grundsatz von der Nächstenliebe nun schon gepredigt, mit der Wirkung, nicht nur daß er heute noch nicht in die Lebenspraxis umgesetzt worden ist, sondern daß gerade seine herufenen Verkünder, die sich selbst überhebend, die Nachfolger des großen Nazareners nennen, dessen höchsten Grundsatz mit Füßen treten.

Das wird freilich selten in aller Offenheit gemacht, solche Handlungen scheuen fast immer das Licht der Öffentlichkeit und werden gern mit allerhand schönem Bortschwall unter Mitwirkung des notwendigen Theaterdonners im Dunkeln begangen. Hin und wieder finden sich aber doch auch ehrliche Naturen, die aus ihrem Herzen keine Würdigung machen und unbedenklich der Konsequenzen, der Wahrheit die Ehre geben.

Zu diesen außergewöhnlich ehrlichen Naturen, denen die Heuchelei zuwider ist wie ein Pestgeschwür, gehört anscheinend der Bischof von Regensburg, Dr.

v. Senle. Dieser hat kürzlich im Bayerischen Reichsrat nach dem amtlichen Stenogramm erklärt:

„Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben, wenn er nicht freiwillig von seinem Herrn der Knechtschaft enthoben wird.“

Damit ist gesagt: Die Kirche, deren Oberster einer Herr Dr. Senle ist, will nicht, daß die Arbeiter sich aus dem Stande der Knechte erheben, sondern daß sie bleiben, was sie sind: Knechte! Damit ist die Phantasie vom Evangelium der Nächstenliebe aus der Welt geschafft. Der Sklave soll und darf nicht frei werden, es sei denn, daß dies durch die große Güte seines Herrn, des Unternehmers, geschehe.

Der Sklavenhalter und der Bischof sind einer Meinung. Der Herr Bischof meinte zur Bekräftigung seines Ausspruches aber weiter: „Das Christentum hat sich mit der sozialen Frage jahrhundertlang nicht beschäftigt.“

Der Bischof als einer der obersten Kirchenfürsten muß es wissen. Er gibt der Wahrheit die Ehre und bringt damit alle Jesuiten und besonders die aus München-Gladbach in Verzweiflung. Der Bischof Senle deckt vor aller Welt lechterer Schwindelen auf. Dafür sei ihm im Namen der Aufklärung Dank. Und dann danken wir demselben Herrn Bischof noch folgenden Ausspruch im bayerischen Reichsrat: „Zwischen der Sozialdemokratie und dem Christentum besteht gar keine Analogie, weder in den Zwecken und Zielen, also weder in der Tendenz, noch ihrer gegenseitigen Entwicklungsgeschichte.“ Nach dem Vorgesagten stellt der Bischof Senle damit der Sozialdemokratie ein glänzendes Zeugnis aus. Er sagt in diesen Worten: Während das Christentum jahrhundertlang nichts für die Arbeiter getan, ist die Sozialdemokratie bestrebt, diese aus der Knechtschaft emporzuheben. Deswegen besteht keine Analogie zwischen Christentum und Sozialdemokratie, weder in den Zwecken, noch in den Zielen!

Die Jesuiten und ihre Helfershelfer zernern über die ungeschickte Wahrhaftigkeit des Regensburger Kirchenfürsten. Sie fürchten mit gutem Recht, daß ihre Schäflein scheu werden, wenn diese erfahren, daß man ihnen die christliche Nächstenliebe nur vorgegaukelt hat. So wagt es denn nicht nur die „Gewerkschaftsstimme“, das Organ unseres christlichen Konkurrenzverbandes, sondern auch der schwarzkatholische süddeutsche „Arbeiter“ gegen die Bekenntnisse des Bischofs Senle zu protestieren. Die Schafe beginnen schon scheu zu werden und da versucht man, sie schleunigst in den Stall zu bugstieren, oder ihnen ein tintengeränktes Tuch über die Augen zu werfen. Denn wenn sie erfahren, daß sie in alle Ewigkeit gehorsame Sklaven bleiben und sich nach allen Regeln kapitalistischer Kunst ausbeuten lassen sollen, dann werden sie nicht nur scheu, sondern auch wild und wandern schließlich in Scharen dorthin, wo man die Arbeiterinteressen nicht verrät, sondern wirklich vertritt, zu den bösen Sozialdemokraten. Und dabei entschlüpft der „Gewerkschaftsstimme“ ein Geständnis:

„Diese kurze Bemerkung des bischöflichen Reichsrates hat gewaltiges Aufsehen in der Arbeiterwelt erregt. Bereits sind sozialdemokratische und liberale Blätter an der Arbeit, die bischöflichen Worte als „Bekanntnis zum rückwärtslosen Herrenstandpunkt des junkerlichen und industriellen Schatzmachertums“, als eine Art kirchlicher Interpretation der scharfmacherischen

und volksfeindlichen Bestrebungen des schwarz-blauen Blocks“ auszulegen. Auch wir gestehen offen, daß uns diese sozialgeschichtliche Würdigung des ältesten Christentums seitens eines katholischen Bischofs bestreuet hat und daß wir dieselbe für einseitig und ungenügend halten müssen. Wir müssen dem Herrn Bischof Recht geben, hinsichtlich der Stellung des Apostels zur Frage der Knechtschaft resp. der Sklaverei, die jede gewalttätige, eigenmächtige Befreiung aus dem Knechtverhältnis verpönt, wir hätten aber gewünscht, daß zur Ergänzung und zur Verhinderung falscher Auffassungen beider hohen Herren im Reichsrat nicht bloß 1. Cor. 7,21 angeführt worden wäre, sondern auch Ephes. 6,9, wo der Apostel sagt: „Und ihr Herren haltet euch ebenso gegen sie, und lasset ab von Drohen, im Bewußtsein, daß ihr wie sie einen Herrn habt in den Himmeln, und daß bei ihm kein Ansehen der Person ist.“ Unseres Erachtens tut man dem Christentum bitter Unrecht, wenn man bei Beantwortung der Frage: Wie stand das Christentum zum Arbeitsverhältnis vor antiken Welt?, nur den Satz anführt: „Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben, wenn er nicht freiwillig von seinem Herrn der Knechtschaft enthoben wird“, wenn man nicht zugleich auch hinweist darauf, wie das Christentum durch seine Grundzüge der Gerechtigkeit und der Nächstenliebe von innen heraus das antike Knechts- und Arbeitsverhältnis umgewandelt hat.“

Also der Bischof hat Recht, Knecht soll Knecht bleiben und verpönt ist, daß der Knecht um seine Freiheit kämpfe; er soll sie in Gefelsgebild als Almosen von den Herrschenden erwarten. Und nun wartet der arme Knecht schon zwei Jahrtausende auf seine Befreiung durch die christliche Nächstenliebe. Das ist schon ein bißchen sehr lange und doch umsonst. Und auf den St. Nimmerleinstag sich verträumen zu lassen, dazu haben schließlich auch die allerfrömmsten Schäflein keine Lust. Diese Gebuldsprobe ist auch etwas zu lang.

Dann passiert den Herren Jesuiten aus München-Gladbach bei ihrer Mohrenwäsche in der „Gewerkschaftsstimme“ noch eine kleine Geschichtsfälschung. Nicht die christliche Gerechtigkeit und Nächstenliebe haben, wie sie so aus dem Handgelenk zu behaupten belieben, das antike Knechts- und Arbeitsverhältnis umgewandelt, nein, stärkere, wenn auch gänzlich unheilige Mächte haben dies getan. Die ökonomische Entwicklung hat im Laufe der Zeiten die Sklaverei den Kapitalisten unrentabel erscheinen lassen und deshalb — und nur deshalb — ist sie im Laufe der Jahrhunderte ausgegeben worden. Die Sklaven mußten gekauft werden, sie stellten also ein variables Kapital dar, das, wenn es nicht gut gehalten, das heißt, wenn die Sklaven nicht gut gepflegt und gefüttert wurden, gar bald zum Teufel ging. Freie Arbeiter dagegen bedeuten kein solches Kapitalrisiko und deshalb wählten die Kapitalisten und Ausbeuter nur den Vorteil ihres eigenen Geldbeutel, wenn sie auf den Kauf von Sklaven verzichteten und „freie“ Arbeiter, die ohnedies zur Genüge die Löhne der Arbeitsstätten umlagerten, einstellten. Die Glorie der Nächstenliebe wurde diesen geriebenen Ausbeutern dann obendrein umsonst verliehen.

Das Christentum ist also so unschuldig an der Aufhebung der antiken Sklaverei, wie das Lämmlein, das angeblich dem Wolf das Wasser trübte und dafür von diesem verspeßt wurde.

Ob des leisen „Protestes“, den die „Gewerkschaftsstimme“ gewagt hat und nur gewagt hat in dem Be-

streben, zu retten, was noch zu retten ist, wird sie in dem pedeschwarzen Berliner katholischen „Arbeiter“ noch wie folgt geriffelt:

„Wo aber — so fragen wir — letzten Redaktionen christlicher oder sonstiger im Dienste der christlichen Gewerkschaften stehender katholischer Blätter die Befugnis her, gegen einen Bischof im Namen des Evangeliums Protest zu erheben? Wie können sie zu einer solch beleidigenden Sprache sich versteigen, zumal sie in ihren diesbezüglichen Darlegungen zur Genüge den Beweis erbringen, daß ihr soziales Verständnis auch nicht im entferntesten an dasjenige des von liberalen und sozialdemokratischen Zeitungen so ungerecht verdächtigen Bischofs herankommt?“

Wo Rom gebietet, haben seine Hörigen gefälligst das Maul zu halten. Und hier wird wieder bestätigt, daß der Bischof Henle mit seinem Befehl: „N e c h t s o l l N e c h t b l e i b e n“, im Namen der Kirche gesprochen hat.

Die Arbeiter tun also schon am besten, wenn sie nicht den Versicherungen der Jünger Bohloß, sondern dem Bischof Henle Glauben schenken und in Konsequenz dessen selbst für ihre endliche Befreiung Sorge tragen. Zumal es zu diesem Zwecke ja nur des Anschlusses der Massen an die freien Gewerkschaften und die sozialdemokratische Partei bedarf. Im neuen Wahrheitsglanze prangt das Evangelien-Wort Karl Marx: Die Arbeiterklasse muß der Befreier der Arbeiterklasse selbst sein!

Entwurf

Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis der Schiffer für Binnenschiffe.

III.

Nachdem wir in zwei Artikeln den Entwurf zum wörtlichen Abdruck brachten, werden wir versuchen, in aller Kürze auf die Paragrafensammlung einzugehen. Der Befähigungsnachweis ist im Grunde genommen ein etwas rückständiges, altertümliches Produkt. Er ist gewissermaßen eine Beschränkung der Freizügigkeit. Denn wenn für jede Funktion ein Befähigungsnachweis verlangt werden würde, so hätten z. B. die von einem brutalen Unternehmertum gemahregelten Arbeiter sehr wenig Aussicht, in einen anderen Beruf unterzutreten. Zwar wird ja auch schon heute für jede Arbeit eine gewisse Fähigkeit verlangt, doch ist das meist immer eine Frage der praktischen Handfertigkeit oder der körperlichen Gewandtheit und Stärke. Die theoretischen Klugeleien, die heute in fast allen Berufen, die einen Befähigungsnachweis verlangen, einen breiten, und bei aller Anerkennung der Theorie, doch überflüssigen Raum einnehmen, sind nichts anderes wie chinesische Mauern, die die Kleingewerbetreibenden, der sogenannte Mittelstand, errichten, um sich vor dem Druck der übermächtigen Konkurrenz, vor dem Uebergewicht des Großbetriebes zu retten. Sie wollten dem Handwerk den etwas lägerhaft gewordenen „goldnen Boden“ wiedergeben und griffen natürlich, wie Kleingewerbetreibende fast immer, zu einem verkehrten Mittel. Die sozialdemokratische Reichstagsfraktion hat gegen alle Versuche auf Einführung des Befähigungsnachweises energisch protestiert und sie als das gekennzeichnendste Zeichen der Verwerfung der Arbeiter einseitigen als einzusetzen, um sie zu erringen.

Auch der Entwurf ist im Grunde nichts anderes, wenn wir auch wohl annehmen dürfen, daß die Regierung nichts dergleichen beabsichtigt. Was sie eigentlich beabsichtigt, bleibt uns überhaupt etwas schleierhaft. Der ganze Entwurf steht aus, als ob der in Preußen-Deutschland zum Ueberdruß kultivirte „Auffortismus“ bei dem Sturm Bate gestanden hätte. Jedenfalls soll er aber die Betriebssicherheit auf den Flüssen fördern. Das ist anerkennenswert, wie sich dann aber der § 10 rechtfertigen soll, daß zu erfüllen, bleibt dem Scharfsinn der Vater des Entwurfes vorbehalten. Der Paragraf bestimmt, daß a) die Inhaber von deutschen Seeschifferpatenten und b) ehemalige seemannische Deckoffiziere und Seeoffiziere des aktiven Standes der Kaiserlichen Marine, ohne „vorgängige“ Ablegung einer Prüfung als Schiffer zugelassen werden. Warum diesen Leuten eine Ausnahmestellung eingeräumt werden soll, ist nicht recht verständlich. Selbst wenn wir die Bevorzugung der Marine anerkennen wollen — leben wir doch im Zeitalter der Kulturträger! — für die übrigen Privilegierten gibt es keinen Milderungsgrund. Die Verhältnisse der Binnenschifffahrt mit der Seeschifffahrt in übereinstimmenden Vergleich zu bringen, das kann nur dem Passieren, der von beiden keine klare Abnung hat. Selbst dem Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt geht der § 10 zu weit. Er beantragt ihn zu streichen mit der Begründung, daß die „Verhältnisse in der Seeschifffahrt und namentlich der nautische Dienst in der Kriegsmarine außerordentlich verschiedenartig ist von der Tätigkeit des Schifferführers auf Rähnen oder Dampfern in der Binnenschifffahrt. In der Binnenschifffahrt gibt es keine Karren, welche die schwierigeren Stellen des Fahrwassers anzeigen; es gibt ferner keine Spezialfahrzeuge in der Binnenschifffahrt, wie in der Seeschifffahrt. Es ist erforderlich auch bei der Uebernahme von Angehörigen der Seeschifffahrt in den

Dienst der Binnenschifffahrt eine vollständige Umlernung — wie man es nennen könnte — erforderlich. Wir wollen hoffen, daß dieser Protest Erfolg hat. Ueberall ist eben ein Kulturträger nicht zu brauchen. Auch der § 11 ist reich zum Abschütteln. Die ausländischen Schiffer besser als die deutschen zu behandeln, ist wahrlich nicht nötig, deshalb muß verlangt werden, daß die ausländischen „Patente“ in Deutschland keine Gültigkeit haben, wenn der Inhaber nicht mindestens so lange auf deutschen Strömen gefahren hat, wie der Entwurf es von den deutschen Schiffern verlangt.

Der Entwurf verlangt für Rahnsschiffer 1. Klasse (in Deutschland wird alles klassifiziert, trotzdem haben die bösen Sozialdemokraten den Klassenhaß erfunden) eine Fahrzeit von 60 Monaten, wovon mindestens 24 Monate auf Segel- und Schlepplähnen zugebracht sein müssen. Ein Rahnsschiffer 2. Klasse, der also nur Rähne unter 300 Tonnen Tragfähigkeit führen darf, soll 36 Monate fahren, davon mindestens 12 auf Segel- oder Schlepplähnen. Diese Klasseneinteilung ist eine ganz willkürliche und durch nichts gerechtfertigt. Wenn die Verfasser des Entwurfes glauben, die Führung eines Rahnes von 299 Tonnen sei leichter und weniger verantwortungsvoll, als die eines Rahnes von 301 Tonnen, so befinden sie sich im Irrtum. Das Gegenteil kann sehr häufig der Fall sein, noch häufiger aber übernimmt die Verantwortung für die Navigation der Führer des — Schlepplähners. Denn heute, wo Zeit in des Wortes verwegener Bedeutung Geld ist, hört das selbständige Segeln der Schlepplähne immer mehr auf. Eine Unterscheidung kann deshalb nur zwischen Dampfer- und Rahnsschiffern gemacht werden. Uebrigens sind bei dieser Klassifizierung nicht nur die Arbeiter, sondern auch die großen Gesellschaften die Selbsttragenden. Es kann vorkommen, daß eine Gesellschaft zwar drei Rahnsschiffer 2. Klasse zur Verfügung hat, sie aber nicht verwenden kann, da sie notwendig einen 1. Klasse haben muß. Die Klasseneinteilung, das Symbol, preußisch-deutscher Kultur, wirkt also verkehrshindernd und stört, deshalb beantragt der Zentralverein der Unternehmer auch, die Klassifizierung fallen zu lassen. Mit dieser Klasseneinteilung fällt natürlich auch der Unterschied bei der Prüfung, die allerdings sonst nicht verständlich ist. Da die Aufgaben des Schiffer gleich bleiben, mag er nur einen Rahn von 200 oder einen von 400 Tonnen führen, so darf bei der Prüfung nicht der geringste Unterschied gemacht werden.

Der Begriff „bürgerliche Ehrenrechte“ spukt seit samerweise auch in diesem Entwurf herum. Da werden von allerlei Leuten Stiftungen gemacht, zur Rettung entlassener Sträflinge. Es gibt unzählige Vereine, die sich bemühen, die auf dem schlingener reichen Weg der bürgerlichen Tugend Gefstraubelten zu bessern, und zu gleicher Zeit wird diesen Armen die Pforte verschlossen. Wenn sie dann, um ihr kümmerliches Leben zu fristen, sich an dem „heiligen Eigentum“ vergehen, dann sind sie „rückständig“ und werden doppelt hart bestraft. Der Entwurf bestimmt im § 4, daß der Besitz bürgerlicher Ehrenrechte die Vorbedingung zur Erwerbung des Befähigungszugleichnisses ist, und der § 12 bestimmt, daß derjenige sein Befähigungszugleichnis verliert, dem die bürgerlichen Ehrenrechte abgesprochen werden. Die bürgerlichen Ehrenrechte befähigen hier also quasi zum Schifferführer. Das ist grotesk, gehört aber ganz in den Rahmen der bürgerlichen Kultur. Wir zweifeln nicht daran, daß die Verfasser des Entwurfes uns mit „guten Gründen“ die Notwendigkeit dieser Vorschriften beweisen könnten, wenn sie sich so weit herabließen. Bis dahin müssen wir diese Bestimmungen aber als eine philisterhafte Ueberhebung der sogenannten Wohlantändigkeit betrachten. Umso mehr, als diese bürgerliche Wohlantändigkeit sehr zweideutigen Kaffberz ist. Ein meineidiger Fürst, eine Silber moppende Fürstin erfreuen sich immer der größten Hochachtung der bürgerlichen Gesellschaft, sie sind im entscheidenden Moment immer krank und — immer noch im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte, einem Arbeiter kann es aber passieren, daß er, um den augenblicklichen Hunger zu stillen, die Grenzen des Mundraubes überschreitet, d. h., soviel nimmt, daß er statt einmal, zweimal satt wird, — er ist ein Dieb, ein schwerer Verbrecher, bei ihm gibt's keine Kleptomantie, ihm werden die „bürgerlichen Ehrenrechte“ abgesprochen — „Seilig ist das Eigentum.“

Wenn § 8, der wie folgt lautet:

„Als Fahrzeit gilt diejenige Zeit, die im nautischen außerehalb des Ortsverkehrs auf in Durchgangsfahrt befindlichen Schiffen zugebracht ist.“

Die Dienstzeit auf überwinternden oder aufliegenden Schiffen ist nicht anrechnungsfähig.“

beantragt der Zentralverein der Unternehmer, den ersten Absatz zu streichen. Er verweist darauf, daß sich die Tätigkeit des Schiffer nicht darin erschöpft, das Schiff von einem Ort zum andern schleppen zu lassen. Das hätten die Verfasser des Entwurfes auch wissen können.

Der § 2, Absatz 2, bestimmt, daß „das Befähigungszugleichnis für den ganzen Umfang des Reiches gilt.“ Eine solche Vorschrift scheint uns ebenso unzweckmäßig zu sein, wie die der Paragraphen 10 und 11. Ebenso wenig wie der Inhaber eines ausländischen Patentes ohne weiteres auf deutschen Strömen fahren, ebenso wenig die Seeschifffahrt mit der Binnenschifffahrt einfach in Parallele gestellt werden kann, ebenso wenig sind die Verhältnisse auf den einzelnen deutschen Strömen derartig, daß ein Schiffer, der bisher auf der Weichsel fuhr, nun plötzlich ein ferner Rahnsschiffer ist — weil er das Befähigungszugleichnis in der Tasche hat. Wir unterschätzen die Macht der Regierung nicht, aber aus einem Elbeschiffer macht sie nach lange keinen Weichselchiffer und daß ein Weichselchiffer bei den Unternehmern auf der Oder Gnade finden wird, das bringt auch die preussisch-deutsche Regierung nicht fertig. Das Befähigungszugleichnis kann vernünftiger Weise immer nur für ein Stromgebiet gelten, sonst könnten die Schiffer trotz ihres Zeugnisses die besten Eilenden machen. Auch der Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt wendet sich gegen diese Reichheitsgelüste einer Regierung, die sonst so gerne klassifiziert. Er schlägt folgendes vor: „Das Befähigungszugleichnis ist nicht für den ganzen Umfang des Deutschen Reiches zu erteilen, sondern nur für einzelne Stromgebiete und für die mit diesen in Verbindung stehenden natürlichen und künstlichen Wasserstraßen.“ Zur Begründung wird dann noch hinzugefügt:

„Der einzuführende Befähigungsnachweis hat den Zweck, die Sicherheit des Verkehrs auf den öffentlichen Wasserstraßen herbeizuführen. Voraussetzung für die Befähigung zur Führung eines Fahrzeuges ist aber nicht nur der Besitz allgemeiner nautischer Kenntnisse und der Kenntnis der einschlägigen Gesetze und Verordnungen, sondern insbesondere auch die auf Erfahrung begründete Kenntnis, der Eigenart der betreffenden Wasserstraße selbst. Diese Erkenntnis der Wasserstraße kann nur erworben werden durch Erfahrung, d. h., durch Befahrung der Wasserstraße; und die Mehrheit unserer Mitglieder sieht auf dem Standpunkte, daß ein Schiffer, der z. B. auf der Oder oder dem Rheine ein Fahrzeug anstandslos zu führen befähigt sei, noch nicht ohne weiteres in der Lage sei, auf dem anderen, ihm fremden Ströme mit gleicher Sicherheit seine Aufgabe zu erfüllen. Soll der Befähigungsnachweis tatsächlich den eingangs bezeichneten Zweck erfüllen, so muß, wie die Mehrheit unserer Mitglieder glaubt, verlangt werden, daß der Schifferführer die Wasserstraße befahren haben muß, und daß auch bei der vorzunehmenden Prüfung ein entsprechender Nachweis geführt werde. Der Nachweis aber, daß der Prüfling sämtliche deutschen Ströme aus eigener praktischer Erfahrung hinlänglich kennt, wird überhaupt in keinem einzigen Falle geführt werden können. Es muß daher an der bisher auf Rhein und Elbe seit Jahrzehnten erprobten Forderung festgehalten werden, daß der Prüfling tatsächlich den betreffenden Strom bezw. das Stromgebiet befahren habe und seine Eigenart (Wasserverhältnisse, Windung der Nebenflüsse, gefährliche Stellen, Sänder, Winterschiffahrtskanäle usw.) kenne. Eine Schwierigkeit für den praktischen Schiffsbetrieb wird aus dieser Beschränkung des Patentes nicht befürchtet, wie die Erfahrungen auf Rhein und Elbe lehren.“

Und im Kommissionsbericht heißt es, daß für jedes Stromgebiet ein Befähigungszugleichnis verlangt werden muß, weil sonst der Befähigungsnachweis nur theoretischen Wert hätte, sich auf „rein schulmäßig erworbene, praktisch kaum verwertbare Kenntnisse stütze.“ Das ist ein sehr leicht verständlicher technisch und sachlich gar nicht zu widerlegender Einwand. Umso weniger paßt er aber dem Scharfmacherpapier der Heber. Die „Pansa“ beweist, daß ein rechter Scharfmacher alles als Waffe gegen die Arbeiter gebrauchen kann, auch den Befähigungsnachweis. Das gelbe Galgenvogelorgan schreibt:

„In der hier ausgesprochenen Abneigung gegen eine Vorherrschaft „rein schulmäßig erworbener, praktisch kaum verwertbarer Kenntnisse“ liegt viel Befriedigendes. Sie ist verständlich und verdient gewiß Würdigung zu werden. Unrichtig scheint es uns aber, ihr solchen Wert beizulegen, daß ein Befähigungszugleichnis für jedes Stromgebiet gefordert wird, und, vor allem, daß dieses Zeugnis erst nach Zurücklegung einer bestimmten Fahrzeit in jedem einzelnen Stromgebiet erworben werden kann. Beim Ausstellen dieser Forderung scheinen Erwägungen navigatorischer Art so vorherrschend gewesen zu sein, daß andere nicht minder wichtige Gesichtspunkte außer Acht gelassen sind. Kommt der Befähigungsnachweis zur Durchführung, so erhält er obligatorischen Charakter, d. h., jedes Binnenschiff muß, um in Fahrt gestellt werden zu können, an Bord einen staatl. geprüften Rahnsschiffer haben; ohne einen solchergearteten qualifizierten Mann ist das Fahrzeug zum Stilllegen verpflichtet. Geseht nun den Fall, der Antrag des Ausschusses auf Einführung von Sonderpatenten für jeden Strom würde von der Regierung gutgeheißen, wie wäre es dann um die Binnenschifffahrt im Falle eines Streiks bestellt. Gines Streiks, an dem sich auch die Rahnsschiffer beteiligten? Vorläufig ist ja nicht mit einer solchen Möglichkeit zu rechnen, noch halten die Rahnsschiffer treu zu ihrem Arbeitgeber. Werden sie aber immer den Verlockungen des Hafenarbeiterverbandes Stand halten? (Nein!) Besonders dann, wenn sie sich der Macht ihres Sonderpatents bewußt geworden sind, wenn sie wissen, daß sie nicht durch staatl. geprüfte Rahnsschiffer anderer Ströme ersetzt werden können? Auch wenn die Eigner der Binnenschiffe glauben, sich auf die Rahnsschiffer verlassen zu können, sollten sie die Leute nicht in Versuchung führen. Bei dem eminenten Interesse der Seeschifffahrt am Gelingen der Binnenschifffahrt haben wir geglaubt auf die Gefahr, die in diesem Antrag des Sonderausschusses schlummert, hinweisen zu sollen. Dabei vertennen wir gewiß nicht, daß es (um mit den Worten des Kommissionsberichtes zum § 13 bis 32 zu sprechen) viel mehr wert ist, wenn ein Rahnsschiffer seinen Dienst richtig versteht, die Stromverhältnisse, die hauptsächlichsten polizeilichen Bestimmungen im Kopfe und vom Lade- und Böschgeschäft eine richtige Vorstellung hat, als wenn er sich mündlich und schriftlich sprachlich richtig ausdrücken, allerlei Bücher und Karten lesen, schwierige gesetzliche und polizeiliche Vorschriften verstehen und umständliche Regenerempel lösen kann.“ Die Bedenken des Ausschusses, die er zu § 2 äußert, müssen sich aber noch in anderer Weise beheben lassen, evtl. durch Einführung von Zulassprüfungen ohne die Verpflichtung besonderer Fahrzeit auf jedem Strom. Wobei ein staatl. Befähigungsnachweis für den Umfang des ganzen Reiches als Grundlage, als Voraussetzung gilt.“

Hier haben wir eine von allen Phrasen entblökte Kapitalistenmoral vor uns. Mögen doch Menschenleben soviel immer wollen, mag an Werten verkaufen, was immer will, die Hauptsache ist die Heranzüchtung einer Streikbrechergarde. Und das ist wohl auch der Bewegungsgrund gewesen, der die Regierung bestimmte, diese Bestimmung zu treffen. Daß die Schiffsführer sich dieser Kapitalistenmoral anpassen werden, möchten wir allerdings bezweifeln. Während ist die Uebereinstimmung der „Santia“ und der Kommission in der Sorge, daß die Schiffsführer zu viel lernen. So gar „schwierige gesetzliche und polizeiliche Vorschriften!“ Man denke, genügt es doch, wenn die Schiffe die Strafen zahlen, wenn sie die Gesetze übertreten, wozu sollen sie diese denn noch kennen!

Zuletzt wollen wir noch den § 1 betrachten, oder vielmehr das, was der Zentralverein dazu sagt. Der Paragraph 1 lautet:

„Auf Binnenschiffen von mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit, die gewerblich zu zwecken dienen und außerhalb des Ortsverkehrs auf mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen fahren, muß der Schiffer einen Befähigungsnachweis besitzen.“

Dazu beantragt der Zentralverein folgendes: „Der Befähigungsnachweis ist für sämtliche Fahrzeuge vorzuschreiben, d. h., auch für diejenigen, welche nicht-gewerblichen Zwecken dienen, und zwar für alle Fahrzeuge von mehr als 5 Tonnen Tragfähigkeit.“

Der Verein hat dafür folgende Begründung:

„In den Kreisen der Schiffsahrtstreibenden wird es als ein großer Uebelstand empfunden, daß namentlich an Sonn- und Feiertagen die Ausübung des Sportes durch sogenannte wilde Fahrer der sachgemäßen Ausübung der gewerblichen Schiffsahrt erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Es muß daher im Interesse der öffentlichen Sicherheit auf den Wasserstraßen verlangt werden, daß auch die nicht-gewerblichen Zwecken dienenden Fahrzeuge einen Schiffsführer an Bord haben, welcher den Befähigungsnachweis abgelegt hat. Was nun die Herabsetzung der Grenze der Tonnenzahl anlangt, so muß darauf hingewiesen werden, daß es namentlich auf dem oberen Rhein eine Menge kleiner Schiffe gibt; auch kommt in Betracht, daß gerade die Motorboote und Segelboote bei diesen Vorschriften mit erfaßt werden.“

Daß am Sonn- und Feiertag die gewerbliche Tätigkeit der Schiffsahrt eigentlich ruhen sollte, dieser Gedanke hat den Zentralverein nicht einen Augenblick gekörnt. Am liebsten würden die Unternehmer jede Sportbetätigung auf den Strömen verbieten und streng befohlen, läuft ihr Antrag ja auch darauf hinaus. Wir sind aber der Meinung, daß die Flöße nicht nur den Wasserkapitalisten, sondern der gesamten Nation gehören. Und wenn die Unternehmer sechs Tage von den Arbeitern ihre Gewinne auf den Flößen zusammenraffen lassen, dann sollten sie der Nation den siebenten Tag den Fluß überlassen. Freiwillig wird das Unternehmertum sich zwar niemals dazu verstehen, die Sonntagsruhe (und Nachtruhe) einzuführen, aber wenn die Regierung untätig bleibt, dann werden die Arbeiter fordern und kämpfen. Der erste Vorstoß ist auf dem Rhein gemacht. Hinetn Ihr Binnenschiffer, in die Organisation, das hilft mehr als alle Befähigungsnachweise, die zum größten Teil ja doch nur Bootsmannsfallen sind.

Neues aus Hamburg - Altona.

Leute und Verwundete.

Seit unserer letzten Veröffentlichung sind mehrere Wochen verflossen. Inzwischen haben sich die Opfer der kapitalistischen Ausbeutungswut im „Musterhafen“ Hamburg wieder gehäuft. Auch einige Todesfälle sind wieder zu verzeichnen. Wir lassen die Liste der im Dienst der Hamburger Hafenherren zum Krüppel gewordenen und der Toten hier folgen, wobei wir bemerken wollen, daß wir für die Vollständigkeit dieser Aufstellung nicht bürgen können.

Auf dem Dampfer „Jesa“ ist der Schaueremann S. N. beim Löschen von Mahagoniblöden zwischen zwei Blöcke gekommen, so daß er bedeutende Verletzungen beider Unterschenkel erlitt. — Der Katarbeiter Fr. E. ist am Gredenhof auf Schuppen 70 durch einen Wod am rechten Knie bedeutend verletzt worden, so daß er in ärztliche Behandlung genommen werden mußte. — Schwer verletzt an der rechten Hand an einem Stachelkraut hat sich der Matrose A. Z. auf dem Leichter „Else“. — Der Heizer D. F., der auf dem Dampfer „Dawanago“ bedientet ist, glitt von der Treppe ab und stürzte in den Heizraum. Er hat bedeutende Verletzungen am Rücken erlitten, so daß sein Transport nach dem Hafentraktenhause erforderlich wurde. — Der Ewerführer A. B. geriet beim Verholen seiner Schute mit der rechten Hand zwischen Schute und Getreideheber, so daß er schwere Verletzungen erlitt. — Dort fand auch der Schaueremann W. B. Aufnahme, der auf dem Dampfer „Acilia“ von einer Hiebe Salzfüße getroffen und an der rechten Seite verletzt worden ist. — Auf dem Dampfer „Pau“ ist der Schaueremann R. Z. mit seinem Handhaben von einem Ballen abgeglitten und vom Zwischendeck in den Unterraum gestürzt. Er hat Verletzungen an beiden Beinen erlitten. — An Bord des Bremer Hantsdampfers „Chrenburg“ fiel dem im Raum arbeitenden Schaueremann G. N. ein Scharstod aus der Luze auf das rechte Bein, dessen Unterschenkel gebrochen wurde. — Schwer verbrannt hat sich auf dem Hamburger Dampfer „Graf Waldersee“ der Kesselreiniger G. G. dadurch, daß er mit dem linken Arm in ein mit kochendem Wasser gefülltes Gefäß fiel. Dem Verunglückten wurde ein Notverband angelegt. — Durch einen Sturz auf den Bahn Nr. 138 hat sich der Bootsmann F. N. einen Bruch des rechten Beines zugezogen. — Der Hafentarbeiter W. S. ist beim Ueberladen von Holz auf einem im Hafen liegenden Ober-

länder Kahn von einem Ballen getroffen und erheblich verletzt worden. Der Verunglückte wurde mit einem Notverband versehen. — Auf dem Dampfer „Albatros“, Schuppen 15 liegend, fiel dem Schaueremann A. S. eine Pianoforte auf das linke Bein. S. wurde schwer verletzt. — Auf dem Dampfer „Sylbi“ ist der Hafentarbeiter H. D. von einer Spiere getroffen worden, wodurch ihm innerliche Verletzungen und ein Bruch des linken Fußes zugefügt worden sind. — Der Schaueremann G. N. fiel vom Fallreep des Dampfers „Bretoria“ in die Elbe; er konnte gerettet werden, mußte aber hochgradiger Erschöpfung wegen dem Hafentraktenhause zugeführt werden. — Im Marientraktenhause ausgenommen wurde der Kesselreiniger F. J., der auf dem Dampfer „Allemannia“ auf der Maschinen- treppe zu Fall gekommen ist und sich eine Kopfver- letzung zugezogen hat. — Der auf dem Dampfer „Clara Blumenfeld“ beschäftigte Kohlearbeiter A. S. ist mit dem linken Fuß in die Getriebe der Dampf- winde gekommen, so daß der Fuß abgerissen wurde. Der schwerverletzte ist nach dem Hafentraktenhause ge- bracht worden. — Der Hafentarbeiter W. W. ist im Freihafengebiet beim Transport einer Kiste, die er auf der Schulter trug, zu Fall gekommen, wobei er eine bedeutende Kopfverletzung erlitt. — Auf dem Kahn Nr. 207 hat sich der Schiffer H. S. eine Quetschung der Wirbelsäule und eine Schulterverletzung zugezogen. Er wurde verbunden und einstweilen an Bord belassen. — Auf einem Lagerplatz der Firma Nathan, Philipp u. Co. ist der Lagerhausarbeiter R. von einem Stapel Meierz verschüttet worden. Er hat einen Bruch des rechten Unterschenkels erlitten. — Am Schuppen 52 wurde der Katarbeiter A. S. von einem fallenden Wollballen das rechte Bein schwer verletzt. — Beim Umladen von Kohlen aus dem englischen Dampfer „Haakon“, bei den Anthrazitwerken am Ellerholzdamn, fiel ein eiserner Kasten mit Kohlen aus der Winde heraus und traf den Arbeiter W. G. aufs rechte Bein. G. erlitt einen Schenkelbruch. — Auf dem Hamburger Dampfer „Clara Blumenfeld“ waren die Trimmer mit Abschleppen beschäftigt, wobei dem Trimmer R. S. die Windeturmel gegen den Kopf schlug, so daß der Mann eine bedeutende Kopfverletzung erlitt und be- sinnungslos zusammenbrach. — Verbrüht wurde der Deckmann C. W., der auf dem Schleppdampfer „Pio- nier“ bedientet ist und mit dem Bugen des kupfernen Dampfrohrs beschäftigt war. Der Verletzte kam in ärztliche Behandlung. — Der Hafentarbeiter W. B., der auf einem im Ruhwärderhafen liegenden Oberland- der Kahn mit Resten von Säcken beschäftigt war, wurde von einem umstürzenden Stapel begraben. Als man ihn von der Last befreit und wieder zum Bewußtsein gebracht hatte, stellte sich heraus, daß er ver- schiedene schlimme Verletzungen im Gesicht und an den Armen erlitten hatte. — Der Hafentarbeiter P. W. ist auf einem im Hafen liegenden Besanewer beim Ueber- nehmen von Steinbohlen zu Fall gekommen und hat das rechte Bein gebrochen. — Beim Ueberladen von Risten von einer Schute in die andere fiel dem Ewer- führer A. R. eine Kiste von etwa 500 Pfund auf die Füße, so daß er bedeutende Verletzungen erlitt.

Beim Anfahren der „Hünsmast“ „Boto“ ist in der Einfahrt zum Indiahafen der Hamburger Schlepp- dampfer „Johann Peterzen“ gekentert und gesunken. Der Maschinist Otto Behm ertrant. Das Unglück erinnert an die Katastrophe, von der am 23. Dezember 1908 bei Brunshausen die Seeschleppdampfer „Fair- play III“ und VIII“ betroffen wurden, als sie die englische Seelente „Fortewirt“ schleppten. Fünf- tüchtige Seelente büßten damals ihr Leben ein. In der Seeamtsverhandlung kurz darauf führte der Reichs- kommissar aus, bei den häufigen ähnlichen Unfällen sollte man darüber nachdenken, ob man nicht Ein- richtungen treffen könne, mit denen der Schiffer von seinem Standpunkte aus den Schlepphafen lösen kann. Darüber sind nun einsehhalb Jahre ins Land ge- gangen, doch eine solche Einrichtung ist noch an keinem Schlepper angebracht. Dieser Mangel führte auch im vorigen Herbst im Ruhwärderhafen den Untergang des Schleppers „Blücher“ herbei, der auch kostbare Men- schenleben mit in die Tiefe zog, und nun ist wieder der Untergang des „Johann Peterzen“ als eine Folge dieses Mangels anzusehen. Wann endlich rühren die Todeschreie der Versunkenen auch einmal an die Geld- beutel der Reeder, damit praktische Schlepphafen an den Schiffen angebracht werden. Zwar haben die in Frage kommenden Instanzen seinerzeit ein Preisaus- schreiben auf die Erfinder losgelassen, aber die Technik, die so erforderlich ist, wenn es gilt, Hafen- arbeiter durch Maschinen zu ersetzen, ist anscheinend über die Lösung dieses Problems eingeschlafen. Oder gibt's dabei nicht genug zu verdienen? — Ein Un- fall mit tödlichem Ausgang ereignete sich auf dem Dampfer „Ventura de Larringa“, Stauer Kremdel. Der Näher Schardt, der im Raum 1 beschäftigt war, wurde seit 10 Uhr morgens vermißt. Nachmittags 2 Uhr fanden die Schiffsleute, die den Raum 2 auf- klären wollten, den Mann tot im Unterraum liegen. G. hat den Raum 1 gegen 10 Uhr verlassen und muß dann im Sparrack nach Luze 2 entlang gegangen sein. Dieser Raum war oben abgedeckt, im Sparrack da- gegen nicht, auch war um die Luze nichts vorgeschoren, was ein Hineinfallen verhindert hätte. Als die Schauerleute abends 5 1/2 Uhr von Bord gingen, war die Leiche noch nicht abgeholt. (1) — Wie wir mit- teilten, wurde am 18. Juni der im Unterraum des englischen Dampfers „Gannet“ beschäftigt gewesene Schaueremann J. R. von einer vom Sparrack des Raumes 3 herabfallenden Kiste getroffen und schwer verletzt. Nach vierwöchigem Krankenlager ist R. seinen schweren Verletzungen erlegen. — Ertrunken ist im Mittelkanal der von seinem Kahn ins Wasser gefallene Bootsmann Martin Schilling. — Vom Bonton ins Wasser gestürzt und ertrunken ist der Deckmann Jo- hannis Grebe. — Der bei der Waggerei auf der Elbe angestellte Schleppdampfer „Albatros“ hatte von dort Fahrzeuge abzuschleppen. Hierbei ist der Schiffer

Heinrich Hoff über Bord gestürzt und hat seinen Tod durch Ertrinken gefunden. Die Leiche des Verunglück- ten konnte noch nicht aufgefunden werden. — Der Leichterführer Peter Brummer war mit seinem Boot an Land gewesen und hatte sich Proviant geholt. Als er sich wieder an Bord begeben wollte, glitt er ab, stürzte in die Elbe und verschwand in der Tiefe. Auch seine Leiche konnte man noch nicht auffinden. Die beiden letzten Unfälle haben ihre Ursache in der Verkehrsmissere des Hamburger Hafens. — Auf der Unterelbe raunte der Dampfer „Johanna Lehmann“ den Ewer „Hoffnung“ in Grund. Der Schiffer Horn nebst Frau ertranken.

Ein Opfer der Profitmacheret ist der auf dem Hamburger Kohlendampfer „Emma Sauber“ angestellte Donthemann Carl Ditz geworden. Er geriet auf ein Transportband der dem Schiff eingebauten Lösch- vorrichtung und wurde mit in die Höhe genommen. Als die Maschinerie zum Stillstand gebracht worden war, fand man Ditz mit gebrochenen Armen und Beinen und einer schlimmen Verletzung am Kopfe vor. In besorgnisserregendem Zustande hat man den Verunglückten dem Hafentraktenhause eingeliefert. Die maschinelle Technik hat in diesem Falle nicht nur Arbeiter aus Lohn und Brot gestoßen, sondern sich auch als Wodwaffe bewährt. —

Wie diese Unfälle vermehrt werden, lehrt fol- gender Notzettel, den das „Hamburger Echo“ ver- öffentlicht:

„Recht unsichere Verhältnisse sind es augenblicklich für Ewerführer, Schiffer und sonstige Personen, die mit dem Ueberladen resp. Entlösen von Fahrzeugen an der „Benloer Bahn“ am Sandstrang beschäftigt sind; auf einigen Stellen verfact das Erdreich bei den Fundamenten der Kräne, so daß die dort Beschäf- tigten immer in der Gefahr schweben, daß einmal ein Kran mit samt der Last in die Schute fällt. Am Frei- tag, 22. Juli, morgens 7 Uhr, brach die Säule des 2500 Kilogramm tragenden Krans und dieser fiel mit der daranhängenden Last von 2000 Kilogramm um, glücklicherweise nach der Landseite. Wäre er nach der Wasserseite gefallen, so wäre der Schiffer mit seiner ganzen Familie erschlagen worden resp. er- trunken. Es ist bereits das dritte Mal, daß dieser Kran umgefallen ist. Sollte auch hier nicht eine Re- vision der Säulen am Plage sein? Es soll an dieser Säule eine alte Bruchstelle vorhanden gewesen sein, die man unbedingt gesehen hätte, wenn eine genaue Beschichtigung stattgefunden hätte. Wir können also allen dort unter den Kränen beschäftigten Personen nur Vorsicht empfehlen. — Jedenfalls eine Mahnung, die wir mit der breitesten Feder unterzeichnen können. Wenn nur die Unternehmer in dieser Vorsicht nicht ein Zeichen der Faulheit sehen. Die Materialprüfung läßt überhaupt recht viel zu wünschen übrig. Auch die Baupolizeibehörde ist dieser Meinung.“

Vor Jahresfrist explodierte der Kessel eines Schleppdampfers. In ihrem Bericht sagt nun die Behörde darüber:

„Die bis jetzt für ausreichend angesehenen Zer- reißproben im Verein mit Schmieße-, Biege- und Loch- proben können doch nicht in allen Fällen als ge- nügend angesehen werden, um vor Betriebschäden infolge fehlerhaften oder ungeeigneten Materials zu schützen. In weiterem Maße als bisher wird bei Konstruktionsteilen von hervorragender Wichtigkeit neben Kerbschlagproben auch auf die metallographische Untersuchung zurückgegriffen werden müssen, da diese allein einen Einblick in das Materialgefüge gewährt und Aufschluß über die Ungeeignetheit gibt, trotzdem vielleicht Festigkeits- und Dehnungsproben ein befriedigendes Resultat geliefert haben.“

Das ist eine unerlässliche Notwendigkeit. Wie un- endlich viele Menschenleben sind schon vernichtet durch Explosionen von Kesseln oder Playen von Dampf- röhren. Doch die bessere Methode der Materialunter- suchung sollte sich nicht nur auf Dampfessel und - rohre erstrecken, sondern auch auf Maschinenteile und — nicht zuletzt — auf die Ketten, die zum Transport von Gütern und Materialien verwendet werden. Man braucht nur an die Fälle zu erinnern, wo infolge Kettenbruchs von der herabstürzenden Ladung Ar- beiter erschlagen wurden, um das Berechtigtee einer solchen Forderung anzuerkennen.

Und zum Schluß noch etwas über die berühmte Vertragstreue des Hafenbetriebsvereins. Der vom Hafenbetriebsverein einseitig aufgestellte Tarif sieht den Schichtwechsel vor und die Ausbehnung der Ar- beitszeit nicht über 9 Uhr abends vor. Wie die ehren- werte Spitze nun mit ihren eigenen Bestimmungen umspringt und mit den vertragstreuen Schauerleuten, dafür zwei Beispiele:

Vom Betrieb Munte wird uns berichtet: Am Mittwoch, den 20. Juli, morgens 6 Uhr, wurde mit der Arbeit begonnen, ein Gang arbeitete bis 9 Uhr abends, während zwei Gänge die ganze Nacht ar- beiteten. Am Donnerstag morgen gingen dann einige derjenigen, die die Nacht vorher gearbeitet hatten, wieder zur Arbeit, arbeiteten bis 6 Uhr abends, machten eine Pause von 1 1/2 Stunden und arbeiteten dann bis 3 Uhr morgens. Diese Schauerleute mußten dann am Freitag morgen wieder mit der Arbeit be- ginnen, bis nachmittags 3 Uhr das Schiff fertig war. Dann konnten auch die Schauerleute nach Hause gehen.

Auf dem Dampfer „Cap Roca“ der Hamburg- Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft sollte am Donnerstag, den 28. Juli, die ganze Nacht ge- arbeitet werden. Der Wize Pilot sagte mittags Be- scheid: „Es geht die ganze Nacht.“ Elf Kartenschauer- leute antworteten: „Wir arbeiten nur nach dem Tarif, und zwar bis 9 Uhr abends.“ Diese Antwort schien den Wizen aber nicht zu befriedigen, denn nachmittags wiederholte er die Aufforderung, besam aber nur die nämliche Antwort. Abends 6 Uhr mußten die elf Schauerleute, die sich geweigert hatten, die ganze Nacht zu arbeiten, ausscheiden, trotzdem noch Arbeit genügend vorhanden war. Am Sonnabend, dem

30. Juli, wurden für zwei Schiffe Schauerleute angenommen. Nur die elf Mann, die sich geweigert hatten, die tariflichen Vereinbarungen zu durchbrechen, ließ man zur Strafe hängen.

Und eine solche Gesellschaft will sich beschweren, die Schauerleute halten die getroffenen Vereinbarungen nicht inne! Tausende von Kartenarbeitern stehen an der Straße und warten auf Arbeit. Anstatt nun die Arbeit einigermassen einzuteilen, verlangen Mitglieder des Hafentreibvereins von den Schauerleuten, die den ganzen Tag gearbeitet haben, sie sollen nun auch noch die Nacht arbeiten. Wird diese ungeheuer lange, sonst kaum in einem Gewerbe vorkommende Arbeitszeit verweigert, klagen die Leute aufs Straßenpflaster. Hier zeigt sich so recht das gute Herz der Unternehmer, die alles versuchen, den Hafentarbeitern die Augen zu verkleistern. Es wird endlich Zeit für alle Kartenarbeiter, daß sie aufwachen, um sich von diesem unerträglichen Drude, welcher auf uns allen wie ein Alp lastet, zu befreien. Deshalb: Hinc in den Deutschen Transportarbeiter-Verband. Jeder werde zum Agitator. *Schwerer Kampf, aber das Ziel ist das Kampfes wert!*

Die Rauchentwicklung der Automobile unter den Bestimmungen der neuen Bundesratsverordnung.

Wie unseren Lesern bekannt, hat die neue Bundesratsverordnung als eine der wenigen Erleichterungen für die Chauffeure die Bestimmung aufgestellt, daß strafbar nur diejenige Rauchentwicklung sei, welche der Wagenführer bei sachgemäßer Besorgung und Leistung seines Wagens auch haben vermeiden können. Wenn man diese Bestimmung ins Praktische überseht, so lautet sie dahin: es muß einem Chauffeur, der wegen Rauchentwicklung bestraft werden soll, von der Staatsanwaltschaft bzw. vom Gericht erst nachgewiesen werden, daß ihn an der Rauchentwicklung auch die Schuld trifft.

Bis zum Erlaß der Bundesratsverordnung war die Auslegung der bis dahin geltenden Polizeigesetze vielfach eine andere. Rauchte der Wagen, so hatte der Chauffeur Strafe zu gewärtigen und es war seine Sache, den Nachweis zu führen, daß er an der Rauchentwicklung schuldlos war. Ein solcher Nachweis war für den Chauffeur in vielen Fällen schlechterdings unmöglich, namentlich dann, wenn die Herren Schuppenteile in beliebiger Manier es nicht einmal für nötig gehalten hatten, den Wagenführer durch Zurufe auf das Rauchen aufmerksam zu machen, wenn also der Wagenführer erst geraume Zeit später bei der freundlichen Ueberrückung eines Strafbefehls durch den Herrn Polizeipräsidenten zum erstenmal etwas davon erfuhr, daß sein Wagen angeblich am so und so viel Uhr durch Ausstoßen von Rauch das Publikum belästigt haben sollte.

Es gibt ja leider Gottes wenig Berufsstände, die unter der Ungunst des Publikums soviel zu leiden haben, wie die Droschkentischer und Chauffeure! — Wasser einmal ein Unglück, durch Anfahren oder Ueberfahren einer Person, so kann man in 99 von 100 Fällen damit rechnen, daß die Passanten blindlings, auch wenn sie den Vorfall gar nicht beobachtet haben, einfach gegen den Chauffeur Partei nehmen, ihn, wie üblich, eines rücksichtslosen Fahrens bezichtigen und dergleichen mehr.

So ist denn auch die Tatsache, daß auf Grund der mildernden Bestimmungen der neuen Bundesratsverordnung in letzter Zeit zahlreiche Freisprechungen von Chauffeuren erfolgt sind, vielen Helfspornen ein Dorn im Auge. — Insbesondere begegnen wir in der Tagespresse vielfach Artikeln, aus denen das Bedauern über die zahlreichen Freisprechungen hervorleuchtet und zugleich der Wunsch, man möge den Wagenführern noch noch strenger auf die Finger sehen, als bisher. In einer vor einigen Tagen in einem großen Berliner Blatts erschienenen Abhandlung war die so derliche Meinung vertreten, daß sich zwar häufig herausstellte, daß die Konstruktion des betreffenden Wagens an der Rauchentwicklung die Schuld habe, und nicht der Chauffeur, daß aber gleichwohl es verfehlt sei, in solchen Fällen die Wagenführer kurzerhand freizusprechen.

Die Gerichte müßten vielmehr, so heißt es in dem Artikel, auch in all diesen Fällen die Chauffeure bestrafen, weil dieselben es dann sicherlich an der genügenden Aufsicht über die Wagen hätten fehlen lassen.

Man will also auch hier wieder einmal die Arbeitnehmer für die Sünden der Arbeitgeber verantwortlich machen. Bekanntlich hat das allerdings recht lästige Rauchen der Wagen in vielen Fällen seinen Grund in einem Defekt der Delzuführung. Die Delzuführung aber ist bei den modernen Wagen meist eine automatische, d. h., daß in einem Reservoir befindliche tropf langsam, und ohne daß der Chauffeur irgend etwas dazu zu tun hat und etwas dazu tun kann, in die zu den Bestandteilen des Wagens hinein. Ist die Zuführung defekt, so fließt zuviel Del ab, der Ueberschuß kann nicht ordnungsgemäß verbraucht werden und verbrennt unter starker Rauchentwicklung und unter unangenehmen Geräuschen.

Die Delzuführung liegt nicht etwa frei offen, so daß der Chauffeur ohne weiteres einen entsprechenden Mangel feststellen könnte. Es ist danach nicht ersichtlich, welches Maß verständiger Sorgsamkeit der Chauffeur aufzuwenden soll, um die gerügten Mängel zu vermeiden. Er kann doch unmöglich alle Augenblicke den Motor auseinandernehmen und festzustellen suchen, ob die Delzuführung noch intakt ist. Zwar hat er nach der Droschkenordnung bzw. nach der neuen Bundesratsverordnung die Pflicht, auch die Betriebsfähigkeit seines Wagens zu überwachen. Aber das kann sich

naturgemäß nur auf eine Prüfung bei Eintritt des Tages- bzw. Nachdienstes beziehen und außerdem auf solche Mängel, welche ohne weiteres feststellbar sind. Welcher Fahrgast würde es sich auch gefallen lassen, wenn der bereits zu einer Fahrt engagierte Chauffeur nunmehr sich anscheiden wollte, erst noch den Motor auseinander zu nehmen, um die Fehlerfreiheit der Delzuführung und alles mögliche sonst zu prüfen. Der betreffende Chauffeur würde sicherlich alsbald eine Anzeige wegen Fahrtverweigerung erhalten.

Nun verlangt allerdings die hohe Polizei, der Chauffeur solle die Mängel wenigstens dann abstellen, wenn er das Rauchen seines Wagens selbst bemerkt. Die gleiche Forderung scheint ja auch offenbar der Schreiber des oben erwähnten Artikels stellen zu wollen. Es fragt sich nur, wie eine solche Maßnahme ausgeführt werden soll. Befindet sich zum Beispiel der rauchende Wagen an einem der zahlreichen Verkehrscentren, in denen der Verkehr ganz besonders stark ist, so wird eine sofortige Reparatur und Abstellung meist zu den tatsächlichen Unmöglichkeiten gehören. Man denke sich nur einen stark rauchenden Kraftomnibus auf der Friedrichstraße, eine rauchende Kraftdroschke am Potsdamer Platz, am Rosenthaler Tor, am Kotluiser Tor usw. Der Verkehr würde durch ein Anhalten des rauchenden Ungetüms so sehr behindert, daß in solchem Falle der betreffende Chauffeur sicherlich mit viel größerem Rechte einer Anzeige wegen Behinderung des Verkehrs erhalten könnte. — Zudem dauert ja doch die Rauchentwicklung auch nur ganz geringe Zeit. Und ehe mit Handwerkszeug die betreffenden Wagentheile auseinandergenommen sind, ist das überschüssige Del ohnehin verdampft und die ganze Reparatur wäre meist nutzlos aufgewandt.

So ist es dann also nicht etwa mangelnde Sorgsamkeit der Wagenführer, sondern die mangelnde technische Unvollkommenheit der von den Unternehmern in den Straßendienst gestellten Fahrzeuge, durch welche das Publikum belästigt wird. Mag man sich nur an die richtige Adresse wenden!

Wasser allein tut es freilich nicht!

Man sollte das auch in Berlin einfach als selbstverständlich betrachten und Herr Generaldirektor Bergmann müsste schließlich davon überzeugt sein, daß vom Wasser allein noch keiner fett geworden ist. Ein altes Sprichwort sagt ganz richtig, nach dem Genuß von Wasser lernt man weit sehen, aber auch recht langsam gehen.

Im Bergmannschen Betriebe ist seit einer Reihe von Jahren während der Arbeitszeit der Genuß von Bier und Alkohol streng verboten. Nur alkoholfreie Getränke dürfen als Durstlöschungsmittel Verwendung finden. Eine Uebertretung des Verbotes wird mit sofortiger Entlassung bestraft. Die Betriebsleitung hat die Beamten und Meister angewiesen, die getrocknete Anordnung streng zu überwachen. Diesen Herren ist die Befugnis erteilt, in zweifelhaften Fällen eine sofortige Kontrolle vorzunehmen. Unter diesen Beamten sind nun einige, die sich bei dem Kontrollieren besonders scharf hervortun und in jeder ihnen zu Gesicht kommenden Flasche den Alkoholgehalt vermuten. Wenn sie bei den Arbeitern eine Flasche entdecken, so sind sie flugs hinterher, sich dieser zu bemächtigen, schvapp ist der Verschluß ab und die Nase sitzt auf der Öffnung. Das Kuriosum aber ist, daß einige der strengsten Alkoholkämpfer ihren Kampf gegen den Alkohol nicht nur bei Tage, sondern auch in ihrer freien Zeit am Abend vernehmen, nachkommen zu müssen und dann ganz ansehnliche Portionen dieses Stoffes vertilgen.

Gewiß soll zugestanden werden, daß eine rationelle Bekämpfung der alkoholischen Getränke in gesundheitslichem Interesse der Bevölkerung liegt. Aber diese Aufgabe läßt sich nicht durch fanatische Verbote, sondern durch ständige praktische Belehrung vorbereiten. Aber die gesundheitliche Schädigung durch den Alkoholgebrauch ist der Firma ja schließlich auch Nebensache. Sie geht von der unüberwindlichen Tatsache aus, daß der übermäßige Alkoholgebrauch die Produktivität der Arbeiter herabmindert. Wir sind aber der Meinung, daß die Firma die selbstverständliche Pflicht hat, dafür zu sorgen, daß den Arbeitern nunmehr alkoholfreie Getränke in genügendem Maße zur Verfügung gestellt werden. Dies ist im Betriebe der Bergmannschen Elektrizitäts-Gesellschaft aber nicht der Fall. Die Zeiten, in der der Verkauf von Seltwasser und Limonaden gestattet ist, sind außerordentlich knapp und unzureichend bemessen. Ja, es kommt sogar vor, daß solche Getränke gar nicht einmal zu bekommen sind. Auch mit dem Trinkwasser und den aufgestellten Gistkübeln ist es sehr schlecht bestellt. Die Zugänge zu den Wasserleitungen sind sehr unbehilflich und teilweise den Verkehr versperrend, so daß keiner herankommen kann.

Die Gistkübel sind zum großen Teil verrostet und verdreht und das darin enthaltene Wasser ist säuerlich und ungenießbar.

Und weiter kommt noch hinzu, daß die Herren Beamten sich eine Unsitte angewöhnt haben, die unbedingt zu rügen ist, nämlich: Diese Honoratoren schämen sich nicht, in das Wasser der Gistkübel, welches zum Trinken verwandt werden soll, ihre Kaffee- und sonstigen Flaschen und Gefäße zu stellen. Arbeiter, die sich gegen diese Schmutzereien wandten, sind entlassen worden mit der Begründung: Sie hätten die Autorität der Beamten nicht genügend respektiert. Also, wenn derartige Mißstände in bezug der Getränke vorhanden sind, dann kann von der Firma nicht mehr behauptet werden, daß die von ihr getroffenen Maßnahmen in gesundheitlichem Interesse der Arbeiter liegen. In einer derartigen Behauptung hat sie dann kein Recht mehr.

Auch auf anderen Gebieten zeigt es sich mit aller Deutlichkeit, daß die Betriebsleitung von den sozialen Ansichten für die Verbesserung des Loses ihrer Arbeiter sich nicht im geringsten leiten läßt. Die bestehenden Lohnverhältnisse sind im allgemeinen keineswegs günstige. Ganz besonders haben unter der schlechten Entlohnung die im Betriebe beschäftigten Bader, Lager-, Hilfs-, Hof- und Transportarbeiter, sowie die im Warentransport tätigen Autoführer und Mitfahrer zu leiden.

Die Firma, die ziemlich kapitalkräftig ist, zahlt bei der Einstellung einen Lohn von 36 und 37 1/2 Pf. pro Stunde. (!) Die Steigerungen betragen halbjährlich 2 1/2 Pf. pro Stunde und nach mehrjähriger Tätigkeit kann ein Lohn von 46 bis 52 1/2 Pf. pro Stunde erlangt werden. Die tägliche Arbeitszeit beträgt 9 Stunden. Der durchschnittliche Tagesverdienst beträgt 4,05 M., pro Woche 24,30 M. — Nach Abzug der Versicherungsbeiträge für Kranken- und Invalidenkasse, welche wöchentlich 90 Pf. betragen, verbleibt ein Durchschnitts-Arbeitsverdienst von 23,40 M. Wahrscheinlich ein Lohn, der unter den heutigen Verhältnissen bei weitem nicht ausreicht, allen Anforderungen, die das Leben stellt, gerecht zu werden.

Wiederholt haben unsere Kollegen in letzter Zeit, so weit sie organisiert sind, den Versuch gemacht, die Bergmannsche Betriebsleitung zu bewegen, die Löhne den heutigen Verhältnissen entsprechend zu erhöhen. Aber leider sind alle derartigen Versuche unberücksichtigt geblieben. Die Herren, die heute bei der Firma das Ruder in der Hand haben, stellen sich derartigen Wünschen, die sehr berechtigt sind, vollständig ablehnend gegenüber. Erst kürzlich hatten die im Werk Wilhelmstrub in der Versandabteilung tätigen Lagerarbeiter, Mitfahrer und Autoführer, der Betriebsleitung einige Wünsche in bezug auf Löhnerhöhung unterbreitet, welche aber in recht „wohlwollender“ Weise rundweg abgelehnt wurden. Bei der Ablehnung stützt die Betriebsleitung sich auf eine recht windige Behauptung. Sie behauptet nämlich, daß im Jahre 1906 ein gegenseitiger Vertrag abgeschlossen worden wäre, in dem die Löhne festgelegt worden seien und daß dieser Vertrag auch heute noch zu recht bestehe.

Unseren Kollegen ist aber von einem derartigen Verträge nichts bekannt. Und gesetzt den Fall, wenn 1906 ein derartiges Abkommen wirklich getroffen worden ist, so können aber jene Abmachungen nicht bis in alle Zeiten als maßgebend gelten. Die wirtschaftlichen Verhältnisse haben sich seit dem Jahre 1906 ungeheuer zu ungunsten der Arbeiter verschoben, so daß eine Neuregelung in weitestgehender Berücksichtigung der Löhne vorgenommen werden muß! Haben die Herren Direktoren und die sonstigen maßgebenden Herren von der Betriebsleitung der Firma Bergmann A.-G. von der sich geltendmachenden Feuerung noch nichts verspürt? Eigenartig, daß die Herren nicht den Mut haben, dies einzugestehen. Warum sind denn die Limonaden und sonstigen alkoholfreien Getränke in letzter Zeit wieder um ein bedeutendes verteuert worden? Die Arbeiterschaft ist es, die diese Belastung in fühlbarer Weise tragen muß.

Den Kollegen Bader, Lager-, Hilfs-, Hof- und Transportarbeitern usw., ganz gleich, ob innen oder außer dem Betriebe, kann nur der freundschaftliche Rat gegeben werden, sich mehr auf ihre Menschlichkeit zu besinnen. Erst durch den festen gewerkschaftlichen Zusammenschluß werden sie in der Lage sein, die Betriebsverwaltung dazu zu bringen, ihren berechtigten Wünschen mehr Rechnung zu tragen. Es kann ihnen nur dringend empfohlen werden, geschlossen, Mann für Mann dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande als Mitglieder beizutreten. Und da kann zum Schluß mit Recht behauptet werden: Vom Wasser allein kann der Mensch nicht leben, wenn er sonst nichts hat, um sich etwas in die Suppe brocken zu können. So lange Ihr Bergmannschen Arbeiter nicht die unbedingte Notwendigkeit einer starken gewerkschaftlichen Organisation erkannt habt, wird die Zukunft auch weiter wässrig bleiben. Erst mit dem festen Zusammenschluß wird sich eure Lage zum Besseren wenden. Darum jeder Kollege ein Agitator für die gute Sache; fröhlich gewagt, ist halb gewonnen!

Der Droschkenführerstreik in Dresden.

Am Sonnabend, den 30. Juli, wurde den Vorständen der beiden Droschkenbesitzervereine nochmals mitgeteilt, daß auf Beschluß der Versammlung vom 29. Juli die Arbeit am Sonntag eingestellt werden soll, wenn bis dahin eine Einigung nicht erzielt wird. Der Vorstand der 1. Klasse teilt mit, daß er bis Nachmittag Bescheid zugehen lassen wollte. Am Nachmittag teilte er mit, daß die Besitzer dem Streik mit Ruhe entgegensehen würden und auf Verhandlungen sich nicht einlassen könnten. So wurden denn am Sonntag Morgen von allen Kollegen noch die Pferde versorgt, die Geschirre in Ordnung gebracht und dann die Betriebe verlassen.

Vollständig wie sie den Streik beschloßen hatten, kamen die Kollegen in die Versammlung. Mehr als 200 Kollegen waren erschienen. Allerdings in Ansehracht der in Dresden überhaupt vorhandenen Droschkenführer war die Zahl der Streitenden zu klein. Sie erstarrten aber durch Entschlossenheit und festen Zusammenhalt, was ihnen an Zahl abging. Die Unternehmern waren vollständig überrascht und schickten schon im Laufe des Sonntag in das Verbandsbureau und wollten ihre Betriebe geregelt haben. Aber nur denjenigen, die durch Unterschrift die Forderungen anerkannten, wurde dieser Wunsch erfüllt. Der öffentliche Verkehr wurde am Sonntag sehr stark durch den Mangel an Droschken namentlich 1. Klasse beeinträchtigt. Die Unternehmern versuchten nach Möglichkeit mit Hilfe ihrer Angehörigen den Betrieb aufrechtzuerhalten, was ihnen aber nur zum Teil gelang. Waren ihnen nicht,

wie es leider so oft der Fall ist, unsere eignen Berufscollegen zu Hilfe gekommen, so hätten wir schon am 1. Tage einen vollen Erfolg zu verzeichnen gehabt. Die Streitenden standen während der ganzen Dauer fest zusammen und ließen sich durch nichts davon abbringen, ihre Forderungen voll und ganz zu vertreten. Am Montag fand eine Versammlung der Besten statt, die zum Streik Stellung nahm und nach langen erregten Debatten beschloß, auf keinen Fall mit der Verbandsleitung zu verhandeln, sondern die Kutscher aufzufordern, am Donnerstag die Arbeit bedingungslos wieder aufzunehmen. Davon konnte natürlich keine Rede sein und wurde dieser Beschluß von den Streitenden mit Gelächter aufgenommen.

Am Donnerstag forderte die Verbandsleitung den Vorstand der Fuhrer-Zunft auf, den Gehilfen-Ausschuß zur Erledigung der Differenzen einzuberufen, um die entstandenen Differenzen zu beseitigen oder die Grundlagen dazu zu beraten. Das geschah und fand noch an demselben Tage eine Versammlung beider Parteien unter Mitwirkung der Verbandsleitung statt. Dort wurden nun Vorschläge zur Regelung der Lohnverhältnisse gemacht und eine Einigung dahingehend erzielt, daß für Droschkenführer 1. Klasse der Tageslohn von 1 Mk. auf 1,30 Mk. erhöht werden sollte. Für die 2. Klasse sollte einheitlich 25 pCt. gezahlt werden. Diese minimalen Zugeständnisse wurden von den Streitenden in der Abendversammlung angenommen, weil man den Wert auf eine tarifmäßige Festlegung legte. In demselben Abend fand noch eine große Versammlung der Schwerefuhrer statt, die ebenfalls zum Streik der Droschkenführer Stellung nahm. Ca. 1200 Transportarbeiter waren anwesend und erklärten durch Annahme einer Resolution, daß sie unter allen Umständen die Ausständigen unterstützen wollten.

Am demselben Tage nahmen die Droschkenbesitzer ebenfalls zu den Vorschlägen Stellung und lehnten dieselben ab. Alle Ermahnungen nützten nichts. Diese Herren Scharfmacher kennen nur ihr Interesse und wollten den Streik lediglich dazu benutzen, um nun zum Schaden der übrigen Unternehmer einen tüchtigen Nebbich zu machen.

Am folgenden Tage erklärten trotzdem eine große Anzahl von Arbeitgebern, an dem Beschluß der Kommission festhalten zu wollen und ihren Kutschern den ausgemachten Lohn zu zahlen.

Da nach eingehender Berechnung festgestellt werden konnte, daß der weitaus größte Teil der Streitenden eine Lohnerhöhung von 1—2 Mk. erzielt hatte und drei Viertel der am Streik Beteiligten dadurch wieder in ihre alten Stellen treten würden, beschloß eine Versammlung am Freitag, den 5. August, in diesen Betrieben die Arbeit wieder aufzunehmen. In den übrigen Betrieben bleiben die Differenzen weiter bestehen. Am Sonnabend früh wurde von 160 Streitenden die Arbeit wieder aufgenommen.

In Anbetracht der ungünstigen Momente, unter denen dieser Kampf geführt werden mußte, da nur die Hälfte der im Gewerbe Tätigen die Arbeit niederlegte, und die große Hälfte der außer Betrieb gesetzten Droschken von den Besten gefahren wurde, ist der Ausgang des Kampfes ohne Zweifel als ein Erfolg zu buchen. Die Kollegen, die zum ersten Male im Feuer standen, haben sich geschlagen wie Kollegen, denen ein Streik nichts neues mehr ist. Die Herren Arbeitgeber werden wohl aus diesem Kampfe ebenfalls ihre Lehren ziehen, und wenn sie auch eine schwarze Liste zirkulieren lassen, um alle die auszuhungern, die es gewagt haben, für die Interessen ihrer Kollegen einzutreten, so wird das ihnen nicht viel nützen. Die Zeiten sind vorbei, wo die Unternehmer in dieser Weise Rache nehmen können. Die Liste ist in unseren Händen und wir werden schon zu gegebener Zeit die Herren uns näher ansehen, die die Veranlassung zu diesem Behnmergericht gegeben haben. Ihre Namen sind ebenfalls bekannt.

Einzelne große Unternehmer wie das Dresdner Fuhrer-Konfitorium Pfister & Co. haben ebenfalls mehrere der Streitenden nicht wieder eingestellt. Die Herren bestreiten ja ganz entschieden eine Wafregelung, da aber wunderbarer Weise die Namen auf der schwarzen Liste und die der nicht wieder Eingestellten übereinstimmen, kann man wohl kaum einen Zweifel gegen, daß die großen Unternehmer sich dazu ebenfalls mit hergegeben haben, die mißliebigen Elemente aus ihren Betrieben zu entfernen und der Rache der kleinen Scharfmacher im Dresdner Droschkengewerbe zu opfern.

Hoffentlich geht die Saat, die hier gesät wird, gut auf, dann werden die Herren sicher einmal ihre Freude daran haben.

Die Droschkenführer aber freuen sich ihres Sieges und werden nicht unterlassen, ihre Organisation, die ihnen in diesen schweren Tagen so gute Dienste geleistet hat, besser auszubauen und zu kräftigen, um die Vorbedingungen zu weiteren Fortschritten zu schaffen.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Ueber die Gefahren des Landstraßenverkehrs und die Folgen der neuen Haftpflichtbestimmungen gegen Automobilisten, gibt eine Verhandlung vor der Strafkammer des Landgerichts in Thorn Auskunft. Wegen fahrlässiger Körperverletzung war der Chauffeur M u s s e angeklagt.

Am 28. Oktober v. J. fuhr einer der Mitinhaber der bekannten Firma Julius Wintsch-Berlin, der Kaufmann Albert Wintsch, in Begleitung seines Neffen, des Kaufmanns Becker, in einem von dem Angeklagten M u s s e gesteuerten Automobil die Chauffeur von Schneidenmühl nach Thorn entlang. Kurz vor der Ortschaft Re n t f e l a u begegnete dem Automobil

mehrere kändliche Fuhrwerke, unter anderem auch ein mit Kohlen beladener und von einer kleinen, sehr schwächlichen Frau geleiteter Lastwagen. Nachdem das Automobil diesen Wagen passiert hatte, soll das Pferd plötzlich scheu geworden und mit dem Wagen durch den Chauffeegraben hindurch etwa 150 Meter über Feld gerast sein. Hierbei wurde die Lenkerin vom Wagen geschleudert und soll in einer Weise verletzt sein, daß sie nach Angabe ihres Arztes nie wieder hergestellt werden würde. Nach Behauptung der Verletzten und mehrerer Landarbeiter, die „zufällig“ Zeugen des Vorfalls gewesen sein wollen, soll das Automobil den Kohlenwagen gestreift und hierdurch das Durchgehen des Pferdes verursacht haben. Auf Grund dieser Angaben wurde der Chauffeur M u s s e von dem Schöffengericht Thon zu der harten Strafe von einem Jahre Gefängnis verurteilt. Nachträglich stellte es sich heraus, daß auch hier wieder einmal ein Fall der sogenannten Rentenjägerei gegen Automobilisten vorlag. Der Verteidiger des Angeklagten M u s s e stellte unter anderem den Beweis an, daß am Tage, als jenes Urteil gegen den Chauffeur gefällt worden, die Einwohner des Dorfes Menschkau ein kleines Feiernest gefeiert hatten und das ganze Dorf betrunken gewesen, daß der Automobilist „hereingefallen“ war. Gegen das erste Urteil legte der Rechtsbeistand Berufung ein, die gestern die Strafkammer beschäftigte. In der Berufungssitzung wies die Verteidigung nach, daß es sich um ganz harmlose Verletzungen, die keinerlei nachteilige Wirkungen haben, handelte und ferner, daß der Angeklagte durchaus ordnungsmäßig, das heißt, nur in mäßig schnellem Tempo gefahren war. Außerdem behaupteten die beiden Inassen des Automobils, daß sie von dem Unfall nicht das geringste bemerkt hätten. Das Gericht kam nach längerer Beratung zu der Überzeugung, daß dem Angeklagten nicht die geringste Schuld nachzuweisen sei. Das Urteil lautete deshalb auf Freisprechung auf Kosten der Staatskasse.

Diese Verhandlungen zeigen uns treffend die folgenreichere Seite des Haftpflichtgesetzes gegen die Automobilisten.

Droschkenführer.

Berlin. Ein bedauerlicher Unfall, bei dem ein Kollege schwer zu Schaden kam, ereignete sich kürzlich in der Dorothienstraße. Einem mit Koffzeug hoch beladenen Wagen der Firma „Vereinigte Gerüstbau- und Verleih-Anstalt“ brach das rechte Vorderrad aus dem Bock, so daß der Wagen mit der ganzen Ladung umstürzte, und zwar gegen dort haltende Droschken. Der Kutscher der zweiten Droschke, dem Fuhrherrn Jäger, Scharnhorststraße, gehörig, konnte sich durch Springen vom Bock auf den Bürgersteig retten; ihm wurde Laterne und Bodrahmen durch die Leitern zertrümmert. Hebler erging es dem Kutscher der ersten Droschke, Hermann Münzer, der Frau Daffinger, Nitzdorf, Berliner Straße Nr. 27 gehörig. Münzer stand neben der Droschke und als er wurde durch die Ladung gegen dieselbe gequetscht. In der Droschke brach das Vorderrad, Hinterrad, Hinterrad und Koffzeug wurden fast verbogen. Münzer fiel unter seine Droschke und wurde ihm der Unterkörper durch Breiter hoch bedeckt. Start blutend und klagen mußte der Verunglückte gegen 20 Minuten in dieser qualvollen Lage aushalten, ehe die Breiter soweit fortgeräumt waren, daß er hervorgezogen und im Krankenautomobil zur Charité gefahren werden konnte. Daselbst liegt nun der Kollege mit innerlichen Quetschungen, Rippenbrüchen, Verletzung beider Weine und des Kopfes schwer darnieder. Dem Kutscher des Holzwagens war außer einigen Abschürfungen an den Händen nichts passiert.

Das gebrochene Rad des Holzwagens war total verkauft, fast alle Speichen waren im Bock abgekauft gewesen, ebenso war der Radkranz gänzlich morsch. Auf solches Wagenmaterial war Material geladen, welches nach dem Unfall zwei ziemlich große Fuhren abgab. Nun waren andere Wagen, Arbeitskräfte und Zeit genug da, um das Koffzeug auf zwei Wagen zu befördern.

Ein jedenfalls zur Firma gehöriger Herr sowie ein Schutzmann meinten, Zeugen brauche der Droschkenführer nicht, da ja erwiesen sei, daß der Breiterkutscher die Schuld treffe, da er den Wagen überladen und auch unvorschriftsmäßig gefahren sei.

Jedenfalls möchte sich die Firma so die eventuellen Unfallansprüche abzwimmeln.

Die Kollegen sehen hieran wieder, wie nötig es ist, sich zu organisieren, da es nicht zu leicht sein dürfte, sich gegen eine so große Gesellschaft sein Recht zu erkämpfen. Auch auf die neue fakultative Unfallversicherung des Verbandes sei hiermit hingewiesen.

Fahrtstuhlführer und Portiers.

Das „Lismädchen“ — ein neuer Frauenberuf. Aus dem „Lande der unbegrenzten Möglichkeiten“ kommt die Kunde von einem neuen Beruf für Mädchen, die darauf angewiesen sind, sich selbst ihr Brot zu verdienen und auf eigenen Füßen zu stehen. Und zwar handelte es sich um einen Beruf, bei dem man im buchstäblichen Sinne „auf eigenen Füßen stehen“ muß. An der Universität Chicago hat man den Versuch gemacht, in dem den weiblichen Studenten vorbehaltenen Gebäude die Lismädchen durch Lismädchen zu ersetzen. Und es scheint, daß die Neuerung eine Zukunft hat und daß das Lismädchen bald, nicht nur in Amerika, eine gewöhnliche Erscheinung sein wird.

Fensterputzer.

Breslau. Am 18. Juli fand hier eine Sektionsversammlung statt, welche von 56 Kollegen besucht war. Die Tagesordnung erschöpfte sich in der Be-

ratung eines Tarifmusters, welches von der Sektionsleitung ausgearbeitet worden war. Der Tarif wurde mit einigen unwesentlichen Änderungen angenommen. Nach demselben soll die Arbeitszeit im Sommer 59 und im Winter 54 1/2 Stunden pro Woche betragen. Der Lohn für Anfänger beträgt 15 Mk., für geübte Arbeiter 20—24 Mk. pro Woche. Ueberstunden und Nachtarbeit werden mit 50 Pf. resp. 1 Mk. pro Stunde bezahlt. Wascharbeit, Bohren usw. erfahren Zuschläge von 5 bis 20 Pf. pro Stunde. Ausbissarbeit wird mit 3 und 4 Mk. pro Tag bezahlt. Abzüge und Kautionen fallen fort. Die Kündigung beträgt 8 Tage. Der Tarif wird auf zwei Jahre abgeschlossen. Die Diskussion war sehr reger und zeugt sowohl von dem guten Geist, welcher zur Zeit in der Kollegenschaft herrscht, als auch von dem festen Willen derselben, endlich einmal bessere Arbeitsverhältnisse zu erringen. Zum Schluß wurden noch die Zahl der Betriebe und der beschäftigten Arbeiter ermittelt. Das Resultat war: In 11 Betrieben sind 107 Arbeiter beschäftigt. Die drei größten Betriebe zählen von 75 beschäftigten Arbeitern 71 organisierte. Nachdem der Vertreter der Ortsverwaltung aufgefordert wurde, dafür zu sorgen, daß nun in kürzester Zeit die Verhandlungen mit den Unternehmern eingeleitet würden, wurde die gut verkaufte Versammlung geschlossen.

Dresden. In unserer letzten, am 20. Juli stattgefundenen Versammlung hielt Genosse Reinhardt einen fesselnden Vortrag über die Entstehung des Proletariats. Der lebhafteste Beifall am Schluß und die musterbildige Ruhe während des Vortrages, bewiesen, welche regere Interesse die Kollegen den Ausführungen des beliebten Redners entgegenbrachten. Unter Berufliches läßt Kollege Möller nochmals unsere ganze Lohnbewegung, welche im vorigen Jahre begonnen und zum Abschluß mehrerer Tarifverträge führte, Revue passieren und geht dann präzise auf die Verhältnisse in der Fensterputzeranstalt „Sazonia“ näher ein. Er kritisiert die vielen Entlassungen, die die Firma in letzter Zeit vorgenommen hatte und rügt es, daß die betreffenden Kollegen der Verbandsleitung davon keine Mitteilung machen. Nach einer Rücksprache unseres Bevollmächtigten mit der Firma ergab es sich, daß in einigen Fällen die Kollegen selbst dran schuld an ihrer Entlassung waren. An der weiteren Debatte beteiligten sich noch einige Kollegen von der „Sazonia“, die entlassen worden sind und führten die Gründe an, welche seitens des Geschäftsführers der „Sazonia“ herhalten mußten, um eine ganze Anzahl Kollegen aufs Straßenpflaster zu setzen. Kollege Möller forderte die Vertrauensmänner auf, alle Differenzen, die sich in jedem Institut ergeben, sofort im Verbandsbureau zu melden, damit auf Grund unserer Tarifverträge eingeschritten werden kann. Nachdem er erstattete ein Kollege die Abrechnung unserer Seckersasse. Sie ergab eine Einnahme bis jetzt von insgesamt 32,50 Mk. Ausgegeben wurden 25,75 Mk. Unser Sommerausflug brachte einen Ueberschuß von 11,75 Mk. Neuer Bestand: 12,67 Mk. Bestiger Kassenbestand: 24,42 Mk.

Nach einem kräftigen Schlußwort des Vorsitzenden wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

Samburg. Versammlung der Fensterputzer am 26. Juli. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde die verstorbene Frau unseres Kollegen Otto Haue in der üblichen Weise geehrt. Sodann referierte ein Kollege über partiiatische Arbeitsnachweise. Das Resultat seiner interessanten Ausführungen gipfelte darin, darauf zu streben, daß die Arbeitsnachweise auf partiiatische Grundlage geleitet werden, damit sich die Nachweise, wenn sie allein in den Händen der Arbeitgeber liegen, nicht als Maßregelungsbureau entwickeln, wie es die Nachweise der Holz-, Metall- und anderer Industriezweige sind. Am markantesten zeigt sich dies bei dem Arbeitsnachweis der Metallindustriellen, wo durch das verwerfliche Personallartentystem es einem Arbeiter unmöglich gemacht wird, auch wenn er noch so tüchtig in seinem Fach bewandert ist, wenn er sich in der Organisation hervorgetan hat, wieder Arbeit zu erhalten. Man nimmt lieber junge, unerfahrene Leute, die lange nicht dasselbe leisten, um so über den organisierten Arbeiter die Hungerpeitsche zu schwingen. Wie die Arbeitgeber bemüht sind, die Arbeitsnachweise an sich zu reißen, wohl wissend, daß sie dann auch die Macht in ihren Händen haben, zeigt am deutlichsten das Vorgehen der Bedenbarone im Ruhgebiet. Aber durch das energische Vorgehen der Bergleute, daß sie an den Reichstag appellierten, wurde dieser Gewaltstreik der Herren illusorisch gemacht. Redner führte zum Schluß noch an, daß auch wir Fensterputzer, wenn es zu einer Lohnbewegung kommen sollte, darauf dringen müßten, den partiiatischen Arbeitsnachweis einzuführen. Lebhaften Beifall zollte die Versammlung dem Redner für seine lehrreichen Ausführungen. Es meldeten sich verschiedene Redner, die ganz in dem Sinne Thomanns sprachen. Der Obmann der Lohnkommission gab sodann den Bericht über die Agitation unter den unorganisierten Kollegen, die ein erfreuliches Resultat zeitigte. Es wurden verschiedene Betriebsführungen abgehalten, die gut besucht waren, so daß wir sehr viele Aufnahmen vornehmen konnten, ein Beweis, daß auch hier unsere Arbeit nicht vergeblich gewesen ist. Der Obmann betonte noch, daß nicht nur die Kommission die Aufgabe hätte, die uns fernstehenden Kollegen aufzuklären, sondern jeder organisierte Kollege sollte dafür Sorge tragen, den nichtorganisierten Fensterputzern den Nutzen und Vorteil der Organisation klar zu machen und sie dem Verbands anzuschließen. Unter Anträge und Anfragen wurden einige interne Fragen erörtert; der Vorsitzende, Kollege Ohlsen, gab hierüber Aufklärung, so daß die Sachgen zur Zufriedenheit erledigt wurden. Dann Schluß der gutbesuchten Versammlung.

Pattowitz. Die hiesige Firma Thaler hat sämtliche bei ihr beschäftigte Fensterputzer ausgesperrt.

Wahrscheinlich will der Herr Chef jetzt seine Kundtschaft allein befriedigen, wenigstens wird sich von auswärtigen Kollegen kein Dummes finden, der ihm aus der Tasche hilft.

**Hafenarbeiter,
Binnenschiffer und Flößer.**

Düsseldorf. Die Lohnbewegung der Hafenarbeiter (Schiffsentlader, Holzplagarbeiter) in den Häfen am Rhein und der Erft, in Düsseldorf, Heerdt und Neuf ist zugunsten der beteiligten Kollegen beendet. Bei diesen dreizehn Tarifabschlüssen konnten 470 Kollegen in 13 Firmen in Betracht. Diese Firmen sind in Düsseldorf: Anton Peters, Karl Wenzel, Heinrich Junfer, G. u. G. Lehseffer, Karl Weide, W. Brüggmann u. Sohn, Peter Brenning, Döllen u. Co.; in Heerdt: W. u. G. Hölter, Kissing u. Müllmann; in Neuf: Wilh. Werhahn, Degginger u. Goh, Otto Steinbeiß u. Co.

Mit Ausnahme der Firmen W. Werhahn und Degginger u. Goh in Neuf kamen die Tarifabschlüsse auf dem Verhandlungswege zustande; bei den beiden genannten Firmen mußte zur Arbeitsniederlegung gezwungen werden und wogte der sehr erbitterte Kampf rund vier Wochen. Mit der Firma W. Werhahn kam es nach mehreren langwierigen Verhandlungen zum Tarifabschluß, wohingegen bei der Firma Degginger u. Goh eine Einigung erzielt wurde durch Vermittlung des Herrn Weigeordneten Klein und des Herrn Gewerbetrats Bänder-Neuf. Die sieben strittigen Punkte wurden in einem Protokoll niedergelegt; außerdem schlossen die beiden Parteien einen Vertrag ab. Alle Verträge sind auf die Dauer von drei Jahren abgeschlossen, mit Ausnahme der Firma Wilh. Werhahn, welcher eine einjährige Dauer vorsteht, auf ausdrücklichen Wunsch der Organisationsvertreter.

Die zum Teil sehr umfangreichen Tarife sehen vor: Die Regelung der Arbeitszeit, die Festlegung der Tages- bzw. Stundentlöhne, die Fixierung der Akkordlöhne bei Entladen der Schiffe und diversen Sorten der Ware, sowie die Höhe für Beladen der Waggons und Fuhrten. Ferner die Bereithaltung von betriebssicherem Arbeitsmaterial, den Unfallverhütungsvorschriften entsprechend. Ferner die Kündigungsfrist, die Arbeiterentnahme und die Schlichtung eventl. entstehender Differenzen. Zu einer Arbeitseinstellung darf es nicht kommen, bevor das vorgesehene Schlichtsgericht eine Entscheidung getroffen hat. Endlich ist auch das alte, hebrückende System der Zwischenmeister in den Drusus verschwunden, das allerdings nur noch bei den beiden Neuper Firmen W. Werhahn und Degginger u. Goh in trauriger Blüte stand.

Mit vollem Recht forderten unsere Neuper Kollegen die Beseitigung dieser schändlichen Einrichtung; ja sie hätten auf jede Erhöhung der Löhne verzichtet, diese Forderung aber mußte erfüllt werden. Recht eigenartig lagen die Verhältnisse bei der Firma Degginger u. Goh. Der jeweilige Meister Matheisen war früher Vorsitzender der Ortsgruppe Neuf des Hafenarbeiterverbandes und als solcher der schärfste Gegner des Zwischenmeisterstems. Nachdem er aber selbst zum Zwischenmeister avanciert war, vergaß er die Organisation und fühlte sich in seiner neuen Stellung recht wohl. Jetzt hat ihn das Schicksal erreicht, er scheidet spätestens am 1. Januar 1911 aus der Akkordkolonne aus, die Kollegen erhalten somit den Ertrag ihrer schweren, aufreibenden Arbeit voll und ganz ausgezahlt. Ebenfalls ist ihm die Arbeitentnahme und Auszahlung der Akkordlöhne genommen.

Bei der Firma Wilh. Werhahn teilte der Meister Winken zur Hälfte, ohne daß er regulär mitarbeitete. Hier tritt sofort eine Minderung ein, die Kollegen erhalten von nun an ebenfalls den vollen Ertrag ihrer Arbeit. Ueber den Meister Winken hatten unsere Kollegen bittere Klagen zu führen wegen Ausschluß von der Arbeit bezüglichen Kollegen; die ihm aus irgend einem Grunde nicht genehm waren. Auch hierin tritt sofort eine Minderung zugunsten unserer Kollegen ein, als die Annahme der losen Arbeiter in dem von der Organisation gewünschten Sinne erfolgt, und der Lohn durch das Bureau der Firma gezahlt wird und nicht mehr wie bisher, durch den Meister.

Mit dem Erfolg können unsere Kollegen voll und ganz zufrieden sein. Registriert mag noch der Verlauf des Kampfes bei der Firma Degginger u. Goh werden. Es war dieser Firma gelungen, durch Vermittlung Streikbrecheragenten, Gotfr. Ferber-Barmen, eine Kolonne von 17 Mann — recht fragwürdiger Qualität — zu erhalten. Ferber ist der Schweden der Metallarbeiter, denn alle kleineren Formverbewegungen richtete er zu Grunde, wenigstens aber bereitete er größere Erfolge. Diese Kolonne war derart instruiert, daß es kein freikörper Kollege wagte, auf Klärungsversuche zu unternehmen, denn: sofort fühlte sich diese „Ehrenmänner“ belästigt. Wie nicht anders zu erwarten, wurde der Firma und ihren Hausgebern der denkbar weitgehendste Schutz zuteil. Zwei Polizeibeamte waren am Werk postiert, damit keiner von den nützlichen Elementen ins Wasser fallen sollte, zwei Beamte auf dem Lager und zwei Beamte auf der Straße vor dem Betrieb.

Von und zur Arbeitsstelle wurde die Menschenhorde per elektrische Bahn unter starker Bedeckung transportiert. Der Eingang zum Massenquartier wurde strengstens verschlossen gehalten und der polizeiliche Schutz war die ganzen Nächte zur Stelle. Rund acht Tage dauerte die Streikbrecherherrschafft, mit einem lächen Rud nahm sie ein Ende. Am Dienstag vormittags fanden die Einigungsverhandlungen statt und des Nachmittags schon mußte sie das Verräterlos ereilen, nach dem Grundsatz: „Den Verrat liebt man, aber nicht die Verräter!“ Um 5 Uhr nachmittags wurde ihnen das bekannte Lied aufgespielt: „Muß ich denn, muß ich denn zum Städtelein hinaus usw.“ und die Neuper Bevölkerung, deren Sympathie voll-

kommen auf Seiten der Streikenden war, atmete erleichtert auf. Unsere Kollegen, die bei der Firma die Arbeit sofort wieder aufnahmen, legten einige Groschen zusammen, kauften dafür Zacherlin und räuchernten die Bude recht gründlich aus, vernichteten den Streikbrecherbazillus bis auf den letzten Rest und gelobten erneut, nun erst recht Aufmerksamkeit in die Reihen der uns noch fernstehenden Kollegen zu tragen, damit derartige Trauerspiele sich nicht wiederholen. Diesen Feind, — die professionellen Streikbrecher — hätten wir siegreich aus dem Felde geschlagen, ein nicht minder gefährlicher, schleichtender Feind bleibt am Plage und das ist das christliche Transportarbeiter-Verbandschen, das sein Leben zum größten Teile vom Verrat der Arbeiterinteressen fristet.

Ganze sieben Mitglieder hatte dieses Verbandschen im Werhahnschen Betriebe und flugs sandte Herr Wichmann, der Verbandssekretär, einen Tarif ein, um für sein Organisationsbüchlein Profekten zu machen. Die Herren Werhahn sind strenge Zentrumsanhänger und glaubte Herr Wichmann Verständnis für seine dunklen Pläne zu finden. Diesesmal haben wir ihm die Suppe gründlich verfallen, er, der unter Umständen gestatten wollte, uns am Tarifabschluß teilnehmen zu lassen, steht einsam und verlassen vor der Tür. Die Verräterkreie bei der Widrigkeiten Bewegung sind noch in aller Erinnerung, und selbst seine eigenen Mitglieder wollen von dieser Strategie nichts mehr wissen.

Zimmerhin werden unsere Kollegen ein wachsameres Auge allen Vorgängen schenken müssen, denn die Firma Werhahn konnte sich nur sehr schwer entschließen, den Tarif mit uns zu tätigen, weniger wegen den zu gewährenden Verbesserungen der Lohnverhältnisse, als aus Prinzip. Unerntet hat es in Herr Werhahn einen Mann kennen gelernt, der es mit seinem Versprechen durchaus ernst nimmt und die Gewähr dafür bietet, daß alle Vereinbarungen strengstens gehalten werden. Werfen wir zum Schluß die Frage auf, warum in Düsseldorf und Heerdt die Tarife ohne Arbeitseinstellung zustande kamen und die Neuper Firmen es zum Kampfe kommen ließen, so lautet die klare Antwort: Die Neuper Kollegen hatten noch keine lückenlose Organisation, deshalb stand diese auch bei den Unternehmern nicht in genügendem Ansehen, deshalb fehlte den Unternehmern die Achtung, der Respekt vor der Geschlossenheit der Neuper Kollegen.

Die wenigen noch vorhandenen Lücken müssen also umgehend ausgefüllt werden, der gewerkschaftliche Geist muß gehegt und gepflegt werden, die Organisation muß so ausgebaut werden, daß sie allen Unstimmigkeiten standhalten kann; erst dann sind wir vor unangenehmen Überraschungen sicher.

Zum Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten für Binnenschiffe hat die Handelskammer in Frankfurt a. M. dem Regierungspräsidenten in Wiesbaden folgendes berichtet: Die hiesigen Interessenten stehen der beabsichtigten Regelung des Befähigungsnachweises in der Binnenschiffahrt durchaus ablehnend gegenüber und haben im Interesse einer möglichst einheitlichen Stellungnahme, ebenso wie der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsschutzinteressen, davon Abstand genommen, zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs eingehend Stellung zu nehmen. Wir müssen uns deshalb auch diesmal auf einige allgemeine Bemerkungen beschränken. Es wird geltend gemacht, daß für die beabsichtigte Regelung des Befähigungsnachweises, besonders für Schiffer und Heizer, nicht allein kein Bedürfnis vorhanden sei, sondern daß sie auch eine schwere Belastung und Belästigung der Binnenschiffahrt bedeute. Zunächst sind die Prüfungsavorschriften zu wenig den wirklichen Anforderungen des Schiffsdienstes angepaßt. Die an das Schiffspersonal zu stellenden Ansprüche sind vor allem nicht lediglich nach der Größe der zu befahrenden Fahrzeuge zu bemessen. Für den Führer eines kleineren Kahnens sind häufig größere Kenntnisse erforderlich als für die Leitung eines solchen von 300 T. Tragfähigkeit; für die Führung eines Motorbootes unter 15 T. Tragfähigkeit ist ferner der gleiche Befähigungsnachweis wie für größere Motorboote zu verlangen. Vor allem sind die Verhältnisse in den einzelnen Stromgebieten zu verschieden, um eine einheitliche Behandlung im ganzen deutschen Reiche zu ermöglichen. Sollte auch für andere Stromgebiete die beabsichtigte Regelung durchführbar und von Vorteil sein, so kann dies doch für die Einführung des Befähigungsnachweises auf dem Rhein, wo die Verhältnisse ganz andere sind, nicht maßgebend sein. Die in irgend einem Teile des deutschen Reiches abgelegte Stromschifferprüfung kann auch unmöglich zur Befähigung des Rheines als ausreichend gelten. Für das Schiffahrtsgewerbe kommt es auch weniger auf allgemeine Schiffahrtkenntnisse, als auf die genaue Kenntnis der einzelnen Flußrecken an. Endlich werden noch Bedenken gegen die Zusammenfassung der Prüfungscommission, die Harte der Uebergangsbestimmungen und die vorgesehene Anrechnung der Dienstzeit bei der Marine geltend gemacht. Wir bitten, mit Rücksicht auf die großen, der Rheinschiffahrt drohenden Nachteile gegen die beabsichtigte Einführung des Befähigungsnachweises für Schiffer, Heizer und Maschinisten Stellung nehmen zu wollen.

Hamburg. Was haben die Hafenarbeiter in Zukunft zu erstreben? Mit dieser Frage befaßte sich am Donnerstag, den 28. Juli eine öffentliche Versammlung aller im Hafen und am Hafen beschäftigten Personen. Der Referent führte aus, daß es augenblicklich für die Hafenarbeiter unhaltbare Zustände seien. Klagen über Lohnziehungen, Lohninbehaltungen, Nichtzahlens des tarifmäßigen Lohnes, Entziehung der Arbeitskarten, Schikanierungen von Seiten der Wizen resp. sonstiger Vertreter der Arbeitgeber, seien täglich vorhanden. Es müßten deshalb viele Klagen auf dem Gewerbegericht anhängig gemacht werden. Wer es waagt, gegen die

Befehle der Arbeitgeber oder ihrer Vertreter zu mußsen, wird mit der Hungerpeitsche bestraft.

Im Jahre 1907 sei es den Unternehmern gelungen, in Form des Kontraktsystems einen Keil zwischen die Hafenarbeiter zu treiben; die dadurch herbeigeführte Uneinigkeit müsse wieder beseitigt werden, das Solidaritätsgefühl müsse wieder mehr geweckt werden. Jeder Arbeiter müsse mitarbeiten an dem gemeinsamen Ziele: Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Das sei hauptsächlich für die Hafenarbeiter eine Notwendigkeit. Ueberall steige der Wohlstand, nur bei den Hafenarbeitern hätten sich die Verhältnisse trotz der Lohnerböhlungen um einige Nickel nicht verbessert. Diese Erhöhung betrage bei den

	seit 22 Jahren	80 Pf.
Schauerleuten	20	80
Kohlenarbeitern	22	80
Gewerführern	24	50
Schiffsreinigern	21	30—50
Schiffsmalern	20	50
Speicherarbeitern	20	60
Kalarbeitern	26	60
Kalarbeitern der S.-M.-L.	26	60
Reisselreinigern	20	110

Die letzteren haben trotzdem jetzt nur einen Lohn von 3,50 Mk., die Gelegenheitsarbeiter am Kai nur 3,80 Mk., alle übrigen zwischen 4 und 5 Mk. Demgegenüber sei eine Verschlechterung herbeigeführt. Erstens: Die durch die technische Entwicklung erfolgte schnellere Abfertigung der Schiffe und die dadurch sich auf weniger Tage beschränkende Arbeitsgelegenheit für die Hilfsarbeiter. Zweitens: Ist die Mehrzahl der früheren Akkordgetreidearbeiter durch die Getreideheber ihres Verdienstes beraubt und dem Kohlen-Akkord-Schauerleuten stellt dasselbe Schicksal bevor. Drittens: Durch den Abbruch der inneren Stadt werden die Hafenarbeiter nach den Vororten verdrängt. Nun muß dort erstens ein höherer Mietesatz bezahlt werden, zweitens sind Ausgaben für Fahrgehalt nach und von den Arbeits- resp. Umnahmestellen erforderlich, und drittens sind bei den unsicheren und unbeständigen Arbeitsverhältnissen im Hafen bedeutende Mehraufwendungen für die persönlichen Bedürfnisse erforderlich. Ferner habe die Steuerpolitik die Lebensmittel sowie sonstige Bedürfnisse ganz erheblich verteuert, so daß allein schon diese Mehraufgaben mit der Erhöhung der Löhne nicht zu decken seien.

Deshalb sei in Zukunft von allen Hafenarbeitern zu erstreben: Erhöhung der Löhne aller Branchen. Es würden ja freilich von den Unternehmern ständig die schlechten Geschäfte ins Feld geführt, aber doch sei für alle sonstigen Zwecke Geld vorhanden, nur nicht für die Arbeiterlöhne. Lohn- und Arbeitsbedingungen sind für jede Branche durch zeitlich begrenzte Tarifverträge zu regeln und die beiderseitigen Organisationen haben für Einhaltung derselben zu sorgen. Arbeitszeitverkürzung für alle Branchen müsse gefordert werden. Das sei in Rücksicht auf die Entfernung von der Wohnstätte nach den Arbeitsplätzen im Interesse der Gesundheit der Arbeiter unbedingt erforderlich. Auch genüge die Ruhezeit nicht mehr zur Erholung von den täglich größer werdenden Anforderungen an die Arbeitskraft. Die lange Abwesenheit vom Hause hat eine ungenügende Verpflegung zur Folge. Von einem Familienleben könne überhaupt keine Rede mehr sein.

Ferner ist eine dringende Notwendigkeit: Mehr Schutz für Leben und Gesundheit der Arbeiter. Im Jahre 1909 seien 2563 Personen verunglückt und zwar trugen davon 2304 leichte und 259 schwere Verletzungen. Davon entfallen auf Schauerleute allein 974 leichte und 86 schwere; die Leichten hätten sich um 28 verringert, die schweren dagegen um 18 zugenommen. Der Inspektionsbericht besage, daß 51 Fälle Unfall zum Einschreiten gaben wegen rückwärtslofer Ausfühung der Arbeiter. Ferner besage der Bericht: Viele Unfälle wären vermieden, wenn die Unfallverhütungsvorschriften besser beachtet würden.

Es würde also unsere Behauptung, daß die Unfälle hauptsächlich auf die wilde Treiberet zurückzuführen sind, bestätigt, und wir können nur befürworten, daß die Unfallverhütungsvorschriften besser beachtet werden. Um diese Sache zu verwirklichen, sei es in erster Linie erforderlich, daß jeder denkende Hafenarbeiter sich der jetzt gebildeten Einheitsorganisation, der Sektion „Hafenarbeiter“, des „Deutschen Transportarbeiter-Verbandes“ anschließt und ständig für die Verwirklichung unserer Forderungen tätig sei. Wir wollen den Frieden, doch müssen wir zum Kampfe gerüstet sein. Deshalb müsse der Zwist der Vergangenheit vergessen sein, damit wir uns eine bessere Zukunft schaffen könnten.

Eindeutig empfiehlt den Anwesenden ebenfalls die politische Organisation. Madeitta (Kontraktarbeiter) stimmt den Ausführungen des Referenten zu, meint aber, daß die Unfälle durch die Lufenwizen sowie Kartenarbeiter herbeigeführt, resp. von ihnen nicht verhindert würden. Er gibt aber zu, daß die Kontraktarbeiter, wenn sie etwas dagegen gemacht haben, brotlos gemacht würden. Schwarz beurteilt er das Vorgehen gegen den Lufenmann bei der Firma Sitzwebel, der den dort vorgekommenen Unfall verschuldet haben soll, dagegen müsse auf das Entschiedenste protestiert werden. Inbezug auf das Eintreten in den Verband seien die Differenzen wohl schwer zu erledigen, jedoch gebe er zu, daß, wenn ein Erfolg erzielt werden solle, das nur durch die Einigkeit erzielt werden könne. Im Sinne des Referenten sprechen noch: Gotting, Zeh, Bohne, Eggers und Nieper. Im Schlußwort führte der Referent aus, daß gegenteilige Ansichten nicht zutage getreten seien, und wenn Madeitta der Ansicht sei, daß die Gegensätze zwischen Kontrakt- und Kartenleuten sich schwer beseitigen ließen, so sei er anderer Ansicht, es würde in Zukunft in kleineren Zusammenkünften diese Frage aber besser besprochen werden können. Wenn die Notwendigkeit eines einheitlichen Vorgehens anerkannt würde, dann sei jeder verpflichtet, sich der Organisation anzuschließen.

Beendigung der Lohnbewegung der Rheinschiffer. Die Lohnbewegung des Personals der Rheinschiffe der Firmen: Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport; Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft vorm. Fendel; Mannheim Lagerhaus-Gesellschaft „Vadenia“; Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft und Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, sämtlich zu Mannheim, ist mit vollem Erfolg für die Arbeiter erledigt.

Wiederholte Verhandlungen führten zu einem für die Arbeiter annehmbaren Resultat. Die Wochenlöhne haben im allgemeinen eine Steigerung bis zu 5 Mk. erfahren, außerdem ist die Forderung des Personals auf Bezahlung der Ueberstunden und Nachtarbeit erfüllt worden. Für Ueberstunden, für die bisher gar nichts oder nur sehr wenig gezahlt wurde, gilt in der Zukunft der Satz von 0,50 Mk. Nachtarbeit, die bisher zu dem Satz von 2,50 Mk. oder umsonst verrichtet werden mußte, wird am 1. August mit 0,75 Mk. pro Stunde vergütet, wobei als Nachtarbeit die Arbeit in der Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr morgens gilt.

Die Forderung auf Einführung der Nacht- und Sonntagsruhe konnte bei den Verhandlungen, die die Leitung der Binnenschiffe des Rheins mit dem Allgemeinen Arbeitgeber-Verband für die Hafengebiete Mannheim-Ludwigshafen ange-schlossenen Unternehmern führten, nicht voll aufrecht erhalten werden, doch wurde erzielt, daß den Schiffen in zwei Monaten 2 freie Sonntage zu gewährt sind. Wird an diesen Sonntagen gefahren oder wird an den Sonntagen, an dem das Schiff im Hafen liegt, Arbeit von den Schiffen verlangt, so wird hierfür 0,60 Mk. resp. 0,70 Mk. pro Stunde extra vergütet. Ebenso wird eine ununterbrochene Nachtruhe von 8 Stunden unter der Fahrt gewährt. Tritt der Fall ein, daß die Nachtruhe nicht voll oder überhaupt nicht gewährt werden kann, so wird dem Personal für den Entgang der Ruhezeit pro Stunde 0,75 Mk. vergütet oder aber diese Nachtruhe nachträglich gewährt. Ebenso wird, wenn während der arbeitsfreien Frühstücks-, Mittags- oder Vesperpause durchgearbeitet werden muß, eine Vergütung von pro Stunde 0,50 Mk. gewährt. Es können aber auch diese Pausen nachträglich gewährt werden. Außerdem wurden noch verschiedene kleinere Vorteile bei den Verhandlungen erzielt, unter denen noch die Extravergütung von 0,08 Mk. bei Arbeiten, die in Schwefel, Salz, Gips, Zement und dergleichen zu verrichten sind, wie auch die Teilung des Lohns des eingefahrenen Mannes unter diejenigen, die dessen Arbeit zu verrichten gezwungen sind, besonders erwähnenswert erscheint.

In Anbetracht der ganz erbärmlich zu nennenden Löhne, die bisher auf diesen Schiffen bezahlt wurden, wie auch in Anbetracht der maßlos ausgedehnten Arbeitsdauer, die bisher vielfach gar nicht oder nur schlecht bezahlt verrichtet werden mußte, ist dieser Erfolg der Rheinschifferlohnbewegung ein sehr guter zu nennen. Einzig ihrer guten Organisation verdanken die Schiffer diesen Erfolg. Von den Schiffen, Steuerleuten und Matrosen der in Frage kommenden Firmen gehören mindestens 95 pCt. der Mitgliedschaft Binnenschiffer des Rheinischen Deutschen Transportarbeiter-Verbande an. Nur dadurch war es möglich, derartige Vorteile für die Schiffer herauszuholen.

Wir gratulieren den Rheinschiffern zu diesem ersten größeren Erfolg, den ihre Organisationszugehörigkeit gezeitigt hat, ausdrücklich und sprechen den Wunsch aus, daß dieser schöne Erfolg ein Ansporn für sie sein möge, mehr noch wie bisher für die Ausbreitung der Organisation, der Mitgliedschaft Binnenschiffer des Rheinischen Deutschen Transportarbeiter-Verbande zu wirken. Hoffentlich wird aber auch dieser Erfolg dazu beitragen, der noch großen Anzahl Indifferenten auf dem Rhein zu beweisen, daß nicht in Sondervereinen, wie Internationaler Schifferbund oder Rheingold oder gar dem St. Nikolaus-Schifferverbande das Interesse der Rheinschiffer gewahrt ist, auch nicht etwa im christlichen Hilfs- und Transportarbeiter-Verbande, der es sich ja seinerzeit in Düsseldorf und in Mannheim zur Aufgabe machte, nicht etwa die Interessen der Arbeiter zu vertreten, nein, sondern den Arbeitern in den Rücken zu fallen, Streikbrecher für die Unternehmer heranzuziehen. Nur der deutsche Transportarbeiter-Verband ist die Organisation, in der die Interessen der Rheinschiffer gewahrt werden. Darum Schiffer, Kapitäne, Steuerleute, Matrosen und Schiffsjungen, hinein in den deutschen Transportarbeiter-Verband, Mitgliedschaft Binnenschiffer des Rheinischen, St. Duisburg.

Soziale Bestrebungen der Neger-Hafenarbeiter. Wie wir einem längeren Artikel des „Waltischen Buchhändlers“ entnehmen, hat der professionelle Verein der Hafenarbeiter sich mit dem Neger-Hafenarbeiter-Verein „Misis“ (Der Morgen) dahin geeinigt, daß beide Organisationen im Exporthafen ein Speisehaus errichten und evtl. auch die ökonomische Verwaltung übernehmen.

Ueber die abgestempelte Hand hält die Erregung an. Der englische Handelsminister Sidney Burton empfing, wie aus London berichtet wird, eine Deputation von Seeleuten, die allerlei Beschwerden vorzubringen hatten. So beklagten sie sich insbesondere darüber, daß bei den Mitgliedern der „Shipping Holders Federation“, einer Vereinigung von Reedern, die Anstöße eingerissen sei, ihre Dockarbeiter und Seeleute „abzustempeln“, was mit Summestempeln geschieht. Der Handelsminister erklärte, er müsse diese Anstöße wohl als unzulässig

verurteilen, könne aber amtlich nicht dagegen vorgehen. Ein Delegierter namens Wilson erklärte, daß niemand auf einem britischen Schiff in Antwerpen Arbeit finden könne, wenn er nicht vorher „abgestempelt“ sei, wofür er von 5 bis 20 Schilling Gebühren an einer Base zu entrichten habe. Etwa 10 000 Mann würden so alljährlich in Antwerpen allein für britische Schiffe „abgestempelt“. Der Minister sprach die Hoffnung aus, daß unter den „Abgestempelten“ wenigstens keine Briten wären, allerdings könne er aber auch dagegen nicht einschreiten. — So, so, „könne nicht einschreiten!“ Rule, Britannia, rule the waves; Britons never shall be slaves! „Herrsche, Britannia, Besch‘ über Wogen; nie sei ein Brite zum Sklaven erzogen.“ Ja wohl; die Wogen und die Länder des Erdballs, die von ihnen umspült werden, die beherrscht der stolze Engländer, aber nicht die „Shipping Holders Federation“, den „Bund der Schiffsauteinhhaber“, wie man übersetzen könnte, die Gesellschaften von staatserkhaltenden Landstreitern mit dem großen Portemonnaie, nein, die beherrscht er nicht und wenn er ein Minister des Landes ist; und Sklave — nein, Sklave ist er nie und keinem gegenüber, als allein dem großen, heiligen — Portemonnaie.

Wir sehen aus dieser Notiz, daß nicht nur Seeleute, sondern auch Hafenarbeiter den entwürdigenden Stempel erhielten. Trotz der Ablehnung des Hafenbetriebsvereins in Hamburg, der übrigens, nach der Behauptung unseres Gewährsmannes, nur deshalb von dem Plan, die Hafenarbeiter abzustempeln, zurückkam, weil die Trauben zu sauer waren.

Handelsarbeiter.

Der moderne Chef. „Modern in allen Stücken, sei es vornehmlich in der Mode, sei es auf einem Gebiet, das mit der Mode nichts zu tun hat, sollen und wollen unsere Industrie, sowie unsere Geschäftswelt stets sein. Die fortschrittlichen Bestrebungen auf kaufmännischem Gebiete sich zu eigen zu machen, ist neben den rein materiellen Dingen eine ihrer vornehmsten Aufgaben, mögen solche darin bestehen, daß wir heute in der stillen Zeit den sehnlichsten gewünschten Erfolg erreicht haben, oder aber darin, uns in jeder Beziehung den vorgeschrittenen englischen Verhältnissen anzupassen. Auch in den inneren Betrieben ist eine starke Strömung vorhanden, alles, und sei es noch so scheinbar geringfügig,

unter modernen Gesichtspunkten zu organisieren.

Den alten Kopf abzulegen, von alten, aber veralteten Ueberlieferungen abzugehen, das sind die Faktoren, die die deutsche Geschäftswelt so groß und tonangebend für die ganze Welt gemacht haben. Unsere Geschäfte sollen nicht nur modern sein in dem, was sie der Kunstfertigkeit bieten, sie sollen eben auch modern geleitet sein. Der Verkehr des Chefs mit seinen Angestellten hat heute gegen früher ein anderes Gepräge erhalten.

Der moderne Chef

sieht heute im Angestellten nicht allein den Untergebener, der jederzeit dem Anspruche seines Chefs zuzuhören hat, er sieht mit Recht und zu seinem eigenen Nutzen in dem Angestellten den Mitarbeiter, der auf Grund seiner Erfahrungen ihm ratend zur Seite stehen soll. Das Zusammenwirken soll eben auslaufen in ein harmonisches Ganzes, in dem jeder nach Kräften bemüht ist, im Interesse des Ganzen zu wirken und auch jeder die Freude am Gelingen hat, sei es der Chef oder der Angestellte. Von diesem Gesichtspunkte aus geleitete Geschäfte müssen gedeihen, vorausgesetzt natürlich, die genügende Fachkenntnis und der Blick des Chefs für brauchbare Leute. Wie wohlklingend ist es für einen Angestellten, einen fortgeschrittenen und modernen Chef zu haben. Die Freude an der Arbeit ist größer, das Interesse am Geschäft ist viel lebhafter.“

Der Confectionär, der diese Zeilen in seiner Nr. 31 bringt, hat zweifellos Recht. Nur, daß der moderne Chef auch seine Arbeiter nicht als Macheute, sondern als Mitarbeiter betrachten sollte, was für die Geschäftsinteressen von ebenso großen und probitatiblen Folgen sein würde. Schade nur, daß diese modernen Chefs heute noch wenige haben sind.

Leipzig. Hundertjähriges Geschäftsjubiläum in Leipzig. Durch die bürgerliche Presse wurde vor einigen Tagen das weltberühmte Ereignis verkündet, daß am 1. August die Kommissionsbuchhandlung Karl Knobloch ihr hundertjähriges Bestehen gefeiert habe. In Wirklichkeit hat schon vor annähernd 1 1/2 Jahren die Firma ihre Selbstständigkeit aufgegeben und sich dem großen kapitalkräftigen Bruder Fr. Volkmar angeschlossen. Der Firma Karl Knobloch erging es wie sehr vielen unter den Leipziger Buchhandlungen, wollten sie sich nicht niederkonturrieren lassen und demzufolge sich den Wettgeier auf den Hals heften, so blieb am letzten Ende kein anderer Ausweg mehr offen als den, sich auf Gnade oder Ungnade dem Großkapital zu opfern. Selbst die scharfmacherischen Aktien der letzten Inhaber der „Zubelfirma“ — der Herren Hans und Otto Ghrucas haben nicht vermocht, das Rad der Zeit aufzuhalten, obgleich sie mächtig in die Speichen griffen. Weiden Herrern war jede Organisationsregung der Markthelfer sowohl als auch der Angestellten verpönt, wozu sie freilich auch alle Ursache hatten, denn die Lohn- und Arbeitsbedingungen, unter denen die Markthelfer ihres Betriebes zu leiden hatten, gehörten mit zu den rückständigsten im ganzen Buchhandel. Als dann diese Unternehmer noch dazu übergingen, Arbeiter wegen Organisationszugehörigkeit zu maßregeln, war die Folge, daß Ende 1905 die Mehrzahl der Markthelfer in den Streik traten, welcher nach kurzer Dauer glän-

zend gewonnen wurde. Dieses günstige Resultat war trotz Stehenbleiben einer Anzahl „ganz — getreuer Streikbrecher“ — erreicht worden. Die Namen jener nützlichen Elemente, welche das Ratsszeichen des Streikbruchs an der Stirn tragen, sind nicht vergessen. Wer kennt sie nicht, die Herren Bernh. Reichel, Hermann Kummer, Otto Hönig, Reinh. Psiegner, Karl Bebel, Joh. Scheuring, Karl Schmidt, Max Pittmar, welche die an der Arbeiterschaft begangene verbrecherische Handlungsweise dadurch zugestehen, daß sie die Augen niederschlagen. Wie nützlich diese Elemente ihre streikbrecherische Tätigkeit hielten, dafür lieferte der ehemalige Verfassler Reinh. Psiegner den besten Beweis, indem er nach Spitzbergen über eine Mauer kletterte, um in den Betrieb zu gelangen. Eins von diesen nützlichen Elementen mit Namen Max Pittmar hat den Leipziger Staub von den Pantoffeln geschüttelt und ist nach Berlin übergesiedelt, um den Judaspfad weiter zu wandeln. Vom Unternehmerstandpunkt aus ist es zu verstehen, daß diese Seelen, die jeden Augenblick bereit sind, ehrlichen Arbeitern, die für bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen kämpfen, in den Rücken zu fallen, gehänselt und gepflegt, und bei besonderen Gelegenheiten extra beobachtet werden. So erging es auch den — „getreuen Steben“ — (sieben Schwaben) bei der Hundertjahrfeier der Firma Knobloch. Bei dieser Feier soll es recht hoch hergegangen und an Champagner und Mustern kein Mangel gewesen sein. In dieser Feststimmung haben nun die Unternehmer auch der streikbrechenden Elemente in freundlichster Weise gedacht; sie hatten für die „ganz Getreuen“ allerdings weiter nichts übrig, als denselben den Rest der Tafel zu überliefern. Die Unternehmer haben jedenfalls den Grundsatz gebilligt: „Der Rest soll kommen an die Truppen“ (Dummen?) und diese Truppen haben dann nach Art der Fleischergunde an den hingeworfenen Knochen sich bald die Zähne ausgebissen. Diese aufreibende Tätigkeit soll nämlich für den einzelnen eine angenehme Nachwirkung gehabt haben, indem er ein stilles Dertchen, genannt das Rauchzimmer, mehr als nötig aufsuchen mußte. Darüber braucht man sich eigentlich auch nicht zu wundern, denn ein Magen, der meistens nur „trodenen Hant“ gewöhnt ist, dem kann man es nicht verdenken, daß er zu streiken anfängt, wenn ihm alle hundert Jahre einmal ein paar Brocken vom Unternehmertisch zugeführt werden und somit jene Judassee die begangene schosse Handlungsweise erinnert. — Aufgabe der Arbeiterschaft im Buchhandel muß es sein, alles aufzubieten, um mehr Licht in den Reihen der Berufskollegen zu verbreiten; dieses bietet die beste Garantie dafür, daß jenen Finsternissen und Spetzelkern das Handwerk gelegt und sie unschädlich gemacht werden.

Rigdorf. Am 28. Juli fand eine große öffentliche Versammlung statt, einberufen vom Zentralverband der Handlungsgehilfen und dem Deutschen Exportarbeiter-Verband, in welcher der Handlungsgehilfe Udo und Stadtverordneter Groger über die vorläufige Erweiterung der Sonntagsruhe referierten. Die Redner gingen auf den im nächsten Jahre dem Reichstage zu behandelnden Entwurf der Neuregelung der Sonntagsruhe ein, kritisierten die Vorschläge in der Novelle, die bisher bekannt geworden — (siehe „Courier“ Nr. 32) — und forderten ein einheitliches Vorgehen Groß-Berlins samt Vororten. Die Versammlung war von allen Interessenten gut besucht, Konsumenten, kleine Geschäftsinhaber, Handlungsgehilfen und Handelshilfsarbeiter beteiligten sich an der lebhaften Diskussion. Eine Resolution, welche die Erweiterung der Sonntagsruhe für Rigdorf fordert, und sich den Vorschlägen und allgemeinen Ansichten Groß-Berlins anschließt, soll, wurde einstimmig angenommen.

Mineralwasserarbeiter.

Breslau. Da am 1. Juli d. J. der Tarif mit der Firma Speck u. Saring (Fabrik für Trausen, Limonaden und Selters) abgelaufen war, so wurden folgende Vereinbarungen auf weitere 2 Jahre zum Abschluß gebracht:

Lohn- und Arbeits-Tarif

zwischen der Firma Speck u. Saring und den in ihrem Betrieb beschäftigten Kutshern, Füllern und Arbeitern.

Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit der Kutsher beginnt im Sommer morgens um 5 Uhr, im Winter um 6 Uhr und endet um 7 Uhr abends.

Die Arbeitszeit der Füller und Arbeiter beginnt um 6 Uhr morgens und endet um 6 Uhr abends, bei einer 1/2 stündigen Frühstücks- einer 1/2 stündigen Mittags- und einer 1/2 stündigen Vesperpause.

Regelung des Lohns

Der Lohn der Kutsher beträgt 20 Mk. pro Woche und 7 1/2 Pf. Lanteme pro 25 verkaufte Flaschen und 75 Pf. Extrantschädigung für jedes pro Tag voll verkaufte Tausend Flaschen. — Die bisher gezahlte Lanteme bei Verkauf von Kohlensäure und so weiter bleibt bestehen.

Der Lohn der Füller beträgt im Allord 1,75 Mk. pro Tausend Flaschen, bei Ueberstunden 2,00 Mk. pro Tausend Flaschen. GEFÜLLT WIRD NUR IM ALLORD. Der Lohn der Füller im Stundenlohn beträgt 35 Pf. pro Stunde.

Der Lohn der Arbeiter im Alter von 17 bis 20 Jahren beträgt 25 Pf., für solche im Alter von 20 bis 25 Jahren 30 Pf. und für Arbeiter im Alter von über 25 Jahren 35 Pf. pro Stunde. Für Neueingestellte ist eine 14tägige Probezeit festgesetzt, während welcher 3 Pf. pro Stunde weniger an Lohn gezahlt wird.

Bei Ueberstunden wird ein Lohnzuschlag von 20 pCt. gewährt.

Diverse Bestimmungen.

Lohnzahlungstag ist Freitag.

Alljährlich haben die Angestellten zwei Wählscheine zu wählen, an welche alle Wünsche und Beschwerden zu richten sind, die diese der Geschäftsleitung unterbreiten.

Die Angestellten haben uneingeschränktes Koalitionsrecht.

Maßnahmen aufgrund des Tarifabschlusses finden nicht statt.

Bei Neueinstellungen im Betriebe ist möglichst der unentgeltliche Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Verwaltungsstelle Breslau, Nikolaistraße 37 I, Telefon 9133 zu benützen.

Diese Vereinbarungen gelten vom 1. Juli 1910 bis 30. Juni 1912 und gelten auf ein Jahr verlängert, wenn keine der Parteien mindestens vier Wochen vor Ablauf der Vereinbarungsfrist kündigt.

Für die Firma:
gez.: Speck u. Saring.

Für den Verband:
gez.: Josef Kiedel, P. Benz.

Durch Abschluß dieses Tarifs haben die Kutscher eine wöchentliche Zulage von 5 bis 6 M. erzielt, die Arbeiter eine solche von 1,20 bis 3,00 M.

Außerdem ist eine vollständige Regelung der Arbeitszeit für Kutscher, sowie Auszahlung des Lohns am Freitag erreicht worden.

Dieses sind wesentliche Erfolge, die die Kollegen einzig und allein der Organisation zu verdanken haben.

Auch in den übrigen Betrieben wäre es ein leichtes, geordnete Verhältnisse zu schaffen, wenn die Kollegen größere Einigkeit untereinander schaffen würden.

In der friedlichsten Weise ist dieser Tarif zum Abschluß gekommen, da die Firma genau weiß, daß sie mit der Organisation zu rechnen hat und erfreulicherweise nicht den profanhafte Unternehmerstandpunkt herauskehrte, wie es Herr Thomas beliebt.

Aber auch die Organisation wird wirksam machen, daß die Organisation als Vertreter der Arbeiter und Kutscher seines Betriebes ohne weiteres anzuerkennen ist, und auch für diese bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen werden müssen.

Unsere Kollegen werden jedenfalls wissen, welchen Draußen und Limonaden sie bei Bedarf den Vorzug geben.

Transportarbeiter.

Berlin. Die Sektion der Kollkutscher, Mitsfahrer, Bodenarbeiter und Stalfante hielt am Sonntag, den 31. v. M. eine sehr gut besuchte Versammlung ab, um zur diesjährigen Lohnbewegung Stellung zu nehmen.

Der Versammlung lag ein Tarifentwurf zur endgültigen Beschlußfassung vor.

Berner als Bezirksleiter von Groß-Berlin, berichtet darüber und bepricht dabei die gegenwärtige Situation in der Branche.

Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse wären derart, daß sie einer zeitgemäßen Regelung dringend bedürften. Mit den Löhnen, wie sie heute den Kollkutschern gezahlt werden, sei es schlechterdings nicht möglich, eine Familie halbwegs anständig zu ernähren. Die Kollkutscher litten umso mehr unter den teuren Verhältnissen, weil sie gezwungen seien, ihre Mahlzeiten in den Kneipen einzunehmen.

Der neue Tarifentwurf sehe gegen den alten verschiedene Verbesserungen vor, so in bezug auf die Löhne; statt Stalfantelöhnen sei ein einheitlicher Lohn vorgezogen. Dies sei umso mehr zu begrüßen, weil dadurch ein außerordentlicher Mißstand beseitigt würde. Ferner solle man dadurch die leidliche Trintgelber-Misere (genannt Abtragegeld) aus der Welt schaffen.

In bezug auf die Arbeitszeit erfährt der neue Tarif ebenfalls wesentliche Verbesserungen, sowie eine präzisere Fassung. Dies sei notwendig, da die Unternehmer trotz tariflicher Abmachungen völlig willkürliche Arbeitszeiten zuließen. Arbeitszeiten von morgens 6 bis abends 11 Uhr seien üblich. Es ist festgestellt worden, daß die Unternehmer in bezug auf die Innehaltung des Tarifs oft gesündigt haben. Dies trifft bei Lohnzahlungen, Arbeitszeit, Sonntagsruhe, Ueberstundenzahlung usw. zu.

Ferner sehe der Tarif Verbesserungen vor bei Regelung der Sonntagsarbeit, Ueberstunden, Erholungsurlaub, sowie hygienischen Einrichtungen. Der 1. Mai soll als Feiertag freigegeben werden. Ferner soll eine Beschwerdebekommmission in den Betrieben usw. eingerichtet werden.

Nach kurzer Debatte wurde der Entwurf gegen drei Stimmen angenommen.

Eine Kommission, bestehend aus neun Kollegen aus den Betrieben und 4 Verbandsvertretern, hat die einschlägigen Schritte bei den Unternehmern usw. zu tun.

Nachdem der Vorsitzende nochmals in beredten Worten auf die wichtigen Beschlüsse hingewiesen hatte, schloß er die Versammlung mit einem dreimaligen Hoch auf das Gelingen unserer Bewegung.

Braunschweig. Das erstmal vor drei Jahren gelang es, in die Kollegen des größten Expeditions- und Fuhrgeschäftes am Plage, der Firma P. Friede, etwas Leben hineinzubringen. Bei 15.— M. Lohn und den denkbar schlechtesten Betriebsverhältnissen hatten sie, wie auch leider viele andere vor und mit ihnen, stets den Traum geträumt, daß, so lange sie leben, die Welt festehe. Sie merkten selbst kaum oder gar nicht, auf welchem tiefem Lebensniveau sie standen, und daß sie das Bleigewicht waren, das die anderen Kollegen nicht dazu kommen ließ, für die Verbesserung ihrer Verhältnisse etwas ersprißliches mit Erfolg zu unternehmen. Das Erwachen aber zeitigte schöne Frucht. Drei Mark Lohnzulage und die

tarifliche Festlegung des Arbeitsverhältnisses waren der Erfolg. Wie aber auch anderwärts, mischte sich die Eisenbahn, die belamlich organisierte Arbeiter in ihrem Betriebe nicht dulden will, in das nunmehr wenigstens halbwegs erträgliche Verhältnis und verbot Herrn Friede, der bahnamtlicher Spediteur war, mit der Organisation überhaupt je wieder zu verhandeln. Grund dieses Verbots kam im nächsten Jahre eine Verlängerung des Tarifs nicht zustande, ja nicht einmal die geringste Lohnerhöhung wurde den Kollegen zugestanden. In der Zeit tiefer wirtschaftlicher Depression, in der wir uns damals befanden, war zudem an eine ernsthafte Durchführung der Bewegung nicht zu denken, so daß wir uns wohl oder übel, wenn auch nicht zufrieden geben, so doch aber für den Moment zurückziehen mußten.

Nunmehr ist es aber doch gelungen, wenigstens eine minimale Lohnzulage zu erlangen. Es mag zu gegeben werden, daß nach dem Ableben des Firmeneinhabers das Geschäft nicht mehr so wie früher prosperiert, so daß die Mitteilungen, die uns deswegen seitens der jetzigen Geschäftsleitung gemacht wurden, in etwas zutreffen mögen. Daran aber sind jedenfalls nicht die im Betriebe tätigen Kollegen, sondern ganz andere Leute schuld, und daß die ersteren nun deshalb leiden sollen, wird kein vernünftiger Mensch begreifen. Dessenungeachtet gelang es uns, für die Kutscher und Arbeiter eine Lohnerhöhung von 1 M. pro Woche zu erreichen. Gewiß nicht viel, und wir zählen zu denjenigen, die mit dem Resultat am wenigsten zufrieden sind. Berücksichtigt man aber die schlechte Fluktuation gerade in diesem Betriebe, die immer und immer wieder indifferente Kollegen in den Betrieb hineinbringt, so daß es kaum möglich ist, zu geordneten Organisationsverhältnissen dort zu gelangen, so findet man die Erklärung, weshalb diesmal nicht alles nach Wunsch ging. Wenn aber jetzt, wie versprochen, die Kollegen im Betriebe sich mehr für ihr eigenes Ich interessieren, dafür sorgen, daß jeder neu eintretende indifferente Kollege dem Verbände als Mitglied zugeführt wird, werden wir in absehbarer Zeit wieder, und dann auch mit Erfolg, bei der Firma anknöpfen können. In den Schöpf gerechnet kommen uns die Verbesserungen unserer wirtschaftlichen Verhältnisse nicht, die müssen erkämpft werden. Und wenn in diesem Kampfe nicht jeder einzelne voll und ganz seinen Mann stellt, ist es schwer zu erraten, auf welcher Seite sich der Sieg neigt. Deshalb vorwärts zu weiterer Tat!

Eine neue Unternehmerorganisation. Unter dem Namen „Berein Mannheim-Ludwigshafener Speditoren“ hat sich eine Vereinigung der in Mannheim, Ludwigshafen und Rheinan domizilierenden Speditoren und Rhebereien mit Expeditionsbetrieb gebildet zu dem Zwecke, in Fragen von allgemeinem Interesse im Transport- und Verkehrsweesen gemeinsam Stellung zu nehmen, die Interessen des Handelsstandes im allgemeinen und die des Speditorenberufes im besonderen zu wahren und zu pflegen, die illokale Konkurrenz zu bekämpfen, Differenzen zwischen Mitgliedern der Vereinigung auf außergerichtlichem Wege zu schlichten und kollegiale Beziehungen zu pflegen. Zum Vorstände gehören folgende Herren: 1. Vorsitzender: Albrecht Kub, in Firma Paul Eichners Nachst., 2. Vorsitzender: Paul Kosehr, in Firma Rheinischsifffahrts-V.-G. vorm. Kandel, Schriftführer: Ernst Fichta, in Firma Seb. Doser, Kassierer: Gg. Hellmuth, in Firma Lersch u. Kruse, 1. Beisitzer: Gottl. Jäger, in Firma Th. Filgen, Ludwigshafen; 2. Beisitzer: Willh. Ehrlich, in Firma Mannheimel Lagerhaus-Gesellschaft.

Darnach scheint der „Südwestdeutsche“ Konkurrenz bekommen zu haben. Es wäre ja auch kein Wunder, wenn die Unternehmer von der Pragerischen Gründung und der Wölffchen Leitung die Nase bereits voll hätten.

Nixdorf. Die Kutscher der Firma P. Neumann-Nixdorf, Mariendorfer Weg, Bau- und Arbeitsfuhrwerk, welche Mitglieder unserer Organisation sind, haben vor einiger Zeit eine Lohnforderung an ihren Unternehmer gestellt, welche auch einen Erfolg brachte. Im allgemeinen sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Nixdorfer Bau- und Arbeitsfuhrer nicht so günstig zu nennen, wie vor einigen Jahren. Löhne von 27, 28, 29, 30 M. pro Woche sind jetzt die Durchschnitts-löhne, welche früher 31,50—33 M. betrug. Teilweise ist die Interessierlosigkeit der Kollegen daran schuld, auch begründen die Unternehmer, einen höheren Lohn nicht zahlen zu können, durch das Sinken des Fuhrlohnes in den letzten Jahren. Die Fuhrunternehmer scheinen in bezug auf ihre Kutscher rückwärtsgerichtet zu sein, was diese auch in ihrem Gleichmut hinnehmen. Die Kutscher der Firma P. Neumann erhöhten sich durch ihr Vorgehen den Lohn von 29, 30 M. auf 30,50 M. ohne Abzug; Grund der Verlängerung der Arbeitszeit durch das Akkordfuhrsystem. Mögen die Kutscher anderer Betriebe ihren Gleichmut fallen lassen und bei bestimmten Vor- kommen ebenfalls ihren Mann stehen; die Organisation wird in Angriff- und Abwehrforderungen ihre Hilfe nicht versagen. Kutscher Nixdorfs, lernt daraus und haltet fest und treu an der Organisation.

Allgemeines.

Der Alkoholkonsum in der Arbeiterfamilie. Bekanntlich benutzte das Reich. Statistische Amt seine Erhebungen über Wirtschaftsrechnungen minderbemittelter Familien nicht nur zu allgemeinen Feststellungen über Einnahmen und Ausgaben dieser Familien, sondern auch dazu, den Konsum an Alkohol innerhalb der Arbeiterkreise sowie der Mittelschichten der Beamten und Lehrer einmal festzustellen. Es ergab sich denn für die 155 Arbeiter- und die 60 Beamten- und Lehrerfamilien das folgende Bild:

Ausgabe für Alkohol		
Gesamtausgaben	Arbeiter	Beamte
	M.	pCt.
1600—2000 M.	83,87	4,6
2000—3000 M.	98,12	4,3

Wenn auch der Alkoholkonsum des Arbeiters demnach den des gleiches Einkommen beziehenden Beamten wesentlich übersteigt, so ist doch eine tägliche Ausgabe für Alkohol — wobei auch ein gewisser Prozentsatz der Vergnügungsausgaben mit eingerechnet ist — von 23 bis 27 Pf. — 4,3 bis 4,6 pCt. der Gesamtausgaben für die Familie nicht als übermäßig hoch zu bezeichnen, und die von einigen bürgerlichen Pharisäern auf Grund dieser Zahlen angefertigten Betrachtungen über die Unmäßigkeit der Arbeiter sind daher gänzlich unangebracht.

Zunehmend muß ein Vergleich des Alkoholkonsums des deutschen Arbeiters mit dem des amerikanischen sehr zu Ungunsten des ersteren ausfallen. Eine vor einiger Zeit veranstaltete amtliche Erhebung über die Budgets von 2567 nordamerikanischen Arbeiterfamilien ergab, daß 1,62 pCt. der Gesamtausgaben für alkoholische Getränke gemacht wurden. Von den 2567 Familien lebten nicht weniger als 1265 oder 49,5 pCt. abstinent. Neuerdings ist nun eine amtliche Erhebung durchgeführt worden, die sich auf 361 New-Yorker Arbeiterfamilien der verschiedensten Nationalitäten stütze und die die gleichen Ergebnisse hinsichtlich des Alkoholkonsums zeitigte. Besonders interessant ist hier eine Aufstellung, bei der die Familien nach Nationalitäten getrennt erscheinen und in dieser Beziehung auf ihre völlige Enthaltung vom Alkohol geprüft werden. Es ergibt sich da folgendes Bild:

Abkunft	unter 100 Familien waren abstinent
nordamerikanischer	53,7
farbiger	32,1
irischer	29,2
deutscher	28,3
österreichischer	15,6
russischer	10,6
italienischer	1,8
böhmischer	—

Neben der nordamerikanischen Arbeiterfamilie ist es also die — farbige, die in der absoluten Ablehnung des Alkoholkonsums in dieser New-Yorker Statistik an zweiter Stelle steht und zwar mit 32,1 vom Hundert. Die Familien deutscher Abkunft zeigen einen bedeutend niedrigeren Satz an Alkoholabstinenten. Interessant ist auch, daß die italienischen Arbeiterfamilien weniger von der Alkoholabstimmung kennen, als die russischen; ohne jede auch nur geringste Abstünnung in ihren Reihen leben die Familien böhmischer Abkunft. Sicher ist diese Statistik nur ein Ausschnitt aus dem gewaltigen Meer Hunderttausender von Arbeiterfamilien, die Einzelheiten werden und können sich bei Erhebungen an anderer Stelle verschieben, die Grundlinien sind aber doch schon in den bis jetzt vorhandenen Statistiken festgelegt, und da zeigt sich, daß der deutsche Arbeiter noch viel mehr den Alkohol meiden muß, um dem nordamerikanischen gleichzukommen.

Briefkasten.

Neunkirchen. Bei Berichten an die Presse ist nur die eine Seite des Papiers zu beschreiben. Die Red.

Mitteilungen des Vorstandes.

Das Mitgliedsbuch des Kollegen Feinr. G.ardt, Hpt.-Nr. 222399, eingetretten am 28. August 1905 in Aitenburg, ist abhanden gekommen. Falls dieses Buch irgendwo vorgezeigt werden sollte, ist es abzunehmen und an den Unterzeichneten einzuliefern.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

J. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

An die Ortsverwaltungen.

In nächster Zeit erscheint das Protokoll der kürzlich in Berlin abgehaltenen Einflattererkonferenz im Druck. Um nun die Höhe der Auflage desselben bestimmen zu können, werden die Ortsverwaltungen dringend ersucht, uns umgehend ihren diesbezüglichen Bedarf anzugeben.

Der Verbandsvorstand.

Schriftführer und zur Berichterstattung an die Fachpresse bestimmte Verwaltungsfunktionäre.

In der letzten Zeit sind eine ganze Reihe von Lohnbewegungen mit Erfolg abgeschlossen worden, über die der Redaktion unseres Blattes kein Bericht eingeliefert wurde. Das ist umso bedauerlicher, als solche Erfolge ein unschätzbares Agitationsmaterial bieten. Wir ersuchen daher die zur Berichterstattung an die Fachpresse verpflichteten Kollegen ebenso höflich als dringend, uns die bei allen Lohnbewegungen, auch wenn diese ohne Arbeitseinstellung abgelaufen sind, erzielten Erfolge umgehend mitzuteilen.

Die Redaktion.

Verantw. Redakteur: Karl Lindow, Karlshorst b. Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Abalbertstr. 37.

Vom Achtstundentag zum Zukunftsstaat.

Ein Stück Parteigeschichte in Einzelbarstellungen kann man mit Fug und Recht nennen, das dieser Tage im Verlag von W. V. K. u. Co., G. m. b. H. in München erschienen ist.

Ein Buch wie das vorliegende gibt in gar vielen Stellen Kunde von den Wandlungen innerhalb der Partei und es lehrt, daß jede Wandlung der Anschauungen ständig eine Entwicklung nach vorwärts bedeutet und das Wachstum der Bewegung fördern half.

Gleich die erste Seite des Handbuchs zeigt, wie wenig die Partei auch in ihren Anfängen daran dachte, unerfüllbare Forderungen aufzustellen.

Der Fuß, jener hornige Teil, durch welchen der Fuß mit dem Boden in Berührung kommt, bedarf der sorgfältigsten Beachtung und Pflege seitens des Rutschers, denn er bildet die Basis des Pferdewerks, welcher in erster Linie durch seine Bewegung den Menschen nützt.

Der Fuß besteht aus drei Teilen, nämlich: 1. dem äußerlich erkennbaren, der Hornwand, der Hornsohle und dem Hornstrahl, 2. aus den darunter liegenden Fleischteilen, also hinter der Hornwand die Fleischwand, unter der Hornsohle die Fleischsohle und unter dem Hornstrahl die Fleischstrahl, endlich 3. aus den von den Fleischteilen umschlossenen Fußknochen.

für die Einsichtlosigkeit der Regierungen, und für die Profitgier der herrschenden Klassen, wenn Forderungen von solcher Bescheidenheit erst nach Jahrzehnten und auch dann nur zum Teil durch die Gesetzgebung erfüllt wurden.

Aus dem Kapitel „Internationale Beziehungen der Partei“ erfahren wir, wie hatlos es weiter um das Märchen bestellt ist, daß die Lassale'sche Organisation auf streng „nationalen“ Boden stand und von der Internationalität der marxistischen Eisenacher Richtung nichts wissen wollte.

heit verblickenden Ausdruck tat der Mann, der heute noch den Jüngern als die Verkörperung des Idealismus in der Partei gilt: unser Altmeister Wilhelm Liebknecht.

Die neue Kraft im Kampf um die Verwirklichung der sozialistischen Ziele sammeln und die Ueberzeugung festigen wollen, daß diese Ziele in der Entwicklung des Gegenwartsstaates begründet liegen, werden fast in jedem Kapitel des „Handbuchs der sozialdemokratischen Parteitage“ finden, daß die Geschichte der Partei selbst den sichersten Wegweiser zum „Endziel“ bietet.

Etwas von der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft.

„Der Fuhrhalter“ bringt in seiner Nr. 30 vom 21. Juli eine Betrachtung über die Ueberwachung der Betriebe“ aus dem Verwaltungsbericht der Fuhrwerksberufsgenossenschaft für 1909.

Daß bei dieser minimalen Revisionstätigkeit auf die Vorschriften der Berufsgenossenschaft geachtet wird, versteht sich am Bande. Das ist um so selbstverständlicher, als die Berufsgenossenschaft so niedrige Strafen verbhängt, daß sie gewissermaßen als Prämie wirken.

... fast durchgehend das Fehlen des Ausbaus der Unfallverhütungsvorschriften, sowie die Nichtanbringung des Adressenschildes (§ 56 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes) festgestellt ist.

Der Fuß, dessen Beschlag, Krankheiten und Pflege.

etwa an den Hufen seiner Pferde vorkommende Mängel, Fehler und Krankheiten erkennen lernen, um den Hufschmied und Tierarzt darauf aufmerksam machen zu können; er muß aber den Gang seiner Pferde so studieren, daß er beim Beschlagen dem Hufschmied darüber Auskunft geben kann.

Folgende Angaben möge jeder Rutscher sich daher merken, will er sich mit dem Hufschmied über korrekten Beschlag verständigen: Ghe der Schmied ein Pferd beschlägt, soll er dessen Gang prüfen, indem er auf gerader Linie und ebener Fläche es sich im Schritt und im Trab vorführen läßt, denn da Pferde oft anders gehen wie sie stehen, so muß er beobachten, von welcher Art die Bewegung der Glieder ist und wie die Füße auf den Boden gesetzt werden.

Ehe er die Eisen abnimmt und neue aufschlägt, soll er sich von der Stellung der Schenkel und dem Winkel der Fessel überzeugen, um zu wissen, welche Teile des Hufes er beim Ausschneiden des Hufes mehr oder weniger zu verkürzen hat.

Beim Ausschneiden des Hufes vorm Neubeschlag müssen die Trachten wenig beschnitten werden, dagegen von der Zehe so viel, als mit Rücksicht auf die unschädliche Befestigung des Eisens möglich ist.

Wenn das Eisen gerichtet und aufgepaßt wird, darf es nicht glühen, sondern nur so viel erwärmt sein, daß die unebenen Teile angefangen werden, um danach mittelst der Kappel die genaue Vereinarbeitung des Horntragrandes mit dem Tragrande des Eisens zu ermöglichen.

Ferner muß ein Eisen richtig abgedacht sein, damit es nicht auf der Sohle aufliegt und diese drückt. Bei der Aufstachelung der Eisen ist zu bedenken, daß es langsam und mit großer Vorsicht geschehe, um nicht durch einen rüden Schlag das Leben zu treffen (zu vernageln).

Normale Hufe werden nach vier bis fünf Wochen neu beschlagen.

folwie der Maschinen und Fahrstühle gemeldet. Daß auch die Heißumstrittene Kutschersfrage, deren Lösung in Eingaben der Arbeiter- und Gewerkschaften dringend gefordert wird, bei den Revisionen eine Rolle spielte, darf als selbstverständlich bezeichnet werden. Mehrfach fanden sich nur mangelhaft geführte Lohnbücher vor, in vielen Fällen waren solche überhaupt nicht vorhanden. (11. Neb. d. C.) Bei einigen revidierten Automobilbetriebern wurde das Fehlen von Sandlühel und Feuerlöschapparaten festgestellt, sowie die unvorschriftsmäßige Beschaffenheit einer Reparaturgrube bemängelt.

Ungeachtet dieser offiziell festgestellten Verstöße ist die Niedrigkeit der Strassumme von 320, — Mk. geradezu ein Skandal. Nun wissen wir wohl, daß eine Krähle der anderen die Augen nicht ausschaut, wenn aber die Unfälle in der Fuhrwerksbranche zunehmen, so können wir der Berufsorganisation den Vorwurf nicht ersparen, daß sie die Hauptschuld an diesen standalösen Zuständen trägt. Um den ominösen 320, — Mk. Strafe völlig den Stempel der Lächerlichkeit, der Farce aufzudrücken, muß man wissen, daß in dieser Summe auch die Strafen enthalten sind, die die Genossenschaft über solche Firmen verhängte, die ihre Lohnsumme zu niedrig angaben, um sich der Gestalt von den Beiträgen zu drücken. Für 1909 entdeckten die Revisionsbeamten 1 685 714 Mk. (über 1 1/2 Millionen Mk.) hinterzogener Löhne, für die ein Beitrag nicht geleistet worden war. Und wieviel entdeckten sie nicht? Wieviel hinterzogen die Inhaber der nichtrevidierten Betriebe? — Darüber schweigt des Sängers Höflichkeit notgedrungen. Diese Tatsache wirkt ein eigenartiges Licht auf die Wahrheitsliebe und das Rechtsgefühl der Herren Fuhrwerksunternehmer.

Ueber die Frage der festen Kutschersätze läßt sich der Bericht wie folgt aus:

Hinsichtlich der Beurteilung der Frage der festen Kutschersätze haben die im letzten Jahresbericht erwähnten, nunmehr abgeschlossenen Ermittlungen, welchen die oft weit auseinandergehenden Ansichten der befragten Polizeibehörden zu Grunde lagen, ergeben, daß die Vorschrift des § 8 der Unfallverhütungsvorschriften nicht überall streng durchgeführt werden kann (11. Neb. d. C.), daß vielmehr Umstände eintreten können, in denen die Anbringung der festen Kutschersätze unzumutbar ist. Unter diesen Umständen will die Aufsichtsbehörde nichts dagegen einwenden, daß bei zwingenden Gründen auch dann von der Anbringung der Sätze abgesehen wird, wenn die Voraussetzungen des § 8 Abs. 1 a. a. O. nicht vorliegen. Als Erfordernis für seine Zustimmung hat jedoch das Amt die Erweiterung der Unfallverhütungsvorschriften dahin bezeichnet, daß dem Genossenschaftsvorstande von Fall zu Fall die Entscheidung darüber vorbehalten bleibt, ob von der Anbringung der Sätze abzusehen ist oder nicht. Um für die Durchführung der Bestimmungen über die Anbringung fester Kutschersätze auch weitere Kreise zu interessieren, hat der Vorstand zufolge Beschlusses vom 24. November, unter Hinweis auf eine eventuelle Regreßnahme mit Bezug auf die in einem Spezialfalle ergangene gerichtliche Entscheidung an alle diejenigen Gewerbetreibenden und Fabrikanten, welche sich mit der Herstellung von Fahrzeugen für die Mitglieder der Fuhrwerksberufsgenossenschaft befassen, ein Rundschreiben gerichtet und in diesem gemäß § 823 Absatz 1 des V. G. B. in Verbindung mit § 140 des Gewerbe-Unfallverhütungsgesetzes gefordert, daß an die Mitglieder der Fuhrwerksberufsgenossenschaft nur noch solche Wagen abgeliefert werden, welche den Anforderungen der Unfallverhütungsvorschriften entsprechen.

Daß die Frage der festen Kutschersätze noch immer eine Frage ist, das will auch nicht in das hochgerichtete Bild des sozialpolitischen Deutschlands passen. Es ist schon nötiglich, daß für einzelne Unternehmer die festen Kutschersätze unzumutbar sind, weil sie den Profit fördern, aber wir sind der Meinung, daß über den Profit das Leben und die Gesundheit der Arbeiter steht — umso mehr, als die Fuhrwerksunternehmer es ja verstehen, sich anderweitig schadlos zu halten. Siehe die 1 685 714 Mk. hinterzogenen Löhne. Es ist nur zu wünschen, daß die „zwingenden Gründe“ nicht allzu einseitig geprüft werden, denn sonst gibt es bald keine festen Kutschersätze mehr. Es wäre zu wünschen, daß die in dem Rundschreiben ausgesprochene Forderung energisch durchgeführt wird.

Am besten wirkt den Unfällen freilich entgegen, die Revidierung der Betriebe durch Fachleute, durch Kontrolleure aus den Arbeiterkreisen. Bis man in Preußen-Deutschland soweit ist, wird's wohl noch etwas dauern; es ist ja keine 3 1/2 Millionen-Forderung für S. M. Umso mehr haben wir Ursache, auch den letzten Kämpfer in die geschlossene Phalanx der Kutscher zu führen, die Kräfte zu sammeln im Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Gewerbestatistisches aus deutschen Großstädten.

Wenn man das allmählich trivial gewordene Wort von der Riesengröße Berlins in den Mund nimmt, so verbindet man damit immer noch den Begriff der nun einmal dem Stadtwesen anhaftenden Begrenztheit. Mit der Hochbahn läßt sich Groß-Berlin vom äußersten Westend, hart am Grunewald, bis zur Ostgrenze in einer halben Stunde durchqueren, und die Ringbahn fährt im gemüthlichen Tempo von stünd-

lich 35 Kilometer in etwa anderthalb Stunden rund um die Stadt und eine ganze Anzahl ihrer Vororte herum. Viel schneller noch kann man von den anderen größten Städten des Reiches, von Hamburg, München, Dresden, Leipzig und Breslau einen Ueberblick erhalten, während die Durchquerung einer preussischen Provinz oder einer der größten deutschen Bundesstaaten auch mit dem Schnellzuge ungleich längere Zeit in Anspruch nimmt.

Die räumliche Ausdehnung gibt also nur einen schwachen Begriff von der Bedeutung der Großstadt für die Volkswirtschaft; man muß da schon einen anderen Maßstab anlegen. Und das wird ein ganz anderes, wenn man sich nach den Zahlen der Gewerbestatistik von 1907 z. B. vergewissern läßt, daß die vier preussischen Provinzen, Ostpreußen, Westpreußen, Posen und Pomern, zusammen noch nicht vier Fünftel der Zahl der Gewerbetätigen von Groß-Berlin aufweisen können. Berlin allein hat nämlich 181 633 gewerbliche Hauptbetriebe; mit den 44 Vororten aber, die eng mit der Hauptstadt zusammenhängen, zählt der Stadtbezirk 249 631 Betriebe, die im Ganzen 1 148 271 Personen beschäftigen. Unter allen preussischen Provinzen ist es nur das Rheinland, das mehr gewerblich tätige Personen aufweist. Diese Industrie- und Gewerbe-Regionen nämlich 1 753 466 derartige Arbeiter und Angestellte. Von den deutschen Bundesstaaten überragen nur Bayern und Sachsen die Reichshauptstadt in dieser Hinsicht; hingegen macht die Zahl der in den Gewerbebetrieben des Königreichs Württemberg und des Großherzogtums Baden zusammen Beschäftigten erst 90,9 pCt. der im Gewerbe von Groß-Berlin tätigen Personen aus.

Interessant ist, wie sich die hauptsächlichsten Berufe auf die in den sechs größten Städten des Reiches vorhandenen Betriebe und die in ihnen beschäftigten Personen verteilen.

Eine sehr hervorragende Stellung nimmt in dieser Hinsicht selbstverständlich das Handwerks-gewerbe ein, das erklärlicher Weise am stärksten in Hamburg vertreten ist. Hier umfaßt es 42,91 pCt. aller Betriebe und 33,68 pCt. der in ihnen tätigen Personen. In der Stadt Berlin sind die Prozentziffern 30,02 und 23,56, in Groß-Berlin 30,37 und 21,74, in München 33,70 und 22,32, in Dresden 31,90 und 18,95, in Leipzig 35,88 und 22,54, und in Breslau 26,74 und 20,67. Im Reiche lauten die Ziffern 24,42 und 14,30.

Wesentlich anders steht es in statistischer Hinsicht um das Bekleidungs-gewerbe. Hier nimmt Berlin mit seiner großen Konfektionsindustrie die erste Stelle ein. Die Reichshauptstadt allein zählt 5580 Hauptbetriebe dieses Berufes, das sind 30,72 pCt. der überhaupt am Orte vorhandenen Betriebe. Sie beschäftigen 140 757 oder 16,47 pCt. aller im Gewerbe der Hauptstadt tätigen Personen. Als Zeichen dafür, daß das Bekleidungs-gewerbe sich mehr im Innern der Stadt konzentriert, mag gelten, daß die Verhältnis-ziffern für Groß-Berlin 22,58 und 14,16 lauten. Noch stärker als in Berlin ist das Bekleidungs-gewerbe in Breslau vertreten, wo es 34,53 pCt. aller Betriebe und 17,58 pCt. aller beschäftigten Personen umfaßt. Für Dresden lauten die korrespondierenden Zahlen 21,98 und 10,43, für Leipzig 19,55 und 8,36, für München 20,86 und 11,09, für Hamburg hingegen nur 15,84 und 6,65, für das Reich 19,82 und 9,03 pCt.

Als drittstärkste Gruppe kommen im beträchtlichen Maßstabe von den beiden erstgenannten die Gas- und Schankwirtschaften in Betracht. Sie ergeben für Berlin 11,06 pCt. der Betriebe und 5,99 Prozent der darin beschäftigten Personen; für Groß-Berlin gar 11,42 pCt. der Betriebe und 6,19 pCt. der Personen. Wehnlich lauten die Zahlen für alle hier erwähnten Großstädte; nur im Hinblick auf München wäre zu bemerken, daß hier die Zahl der Schankbetriebe nur 6,69 pCt. der Gesamtzahl ausmachen, die Zahl der beschäftigten Personen hingegen 8,03 Prozent. Im ganzen Reich umfaßt das Schank-gewerbe 9,56 pCt. der Betriebe und 5,57 pCt. der darin tätigen Personen.

Sehr stark weichen die Ziffern des Baugewerbes in Berlin von denen des Reiches ab. In ganz Deutschland gehören 6,04 pCt. aller Betriebe und 10,83 pCt. aller darin beschäftigten Personen dem Baugewerbe an; in Berlin nur 2,70 pCt. und 5,67 pCt., in Groß-Berlin 3,61 pCt. und 7,28 Prozent. Auch in den anderen hier aufgezählten Großstädten erreichen die Ziffern nicht den Durchschnitt, wenn auch das Gewerbe hier im Verhältnis stärker vertreten ist wie in Berlin.

Ebenso bleibt die Nahrungs- und Genussmittelindustrie der Reichshauptstadt hinter dem Durchschnitt des Reiches zurück. In Groß-Berlin gehören ihr 3,88 pCt. der Betriebe und 5,76 Prozent der darin beschäftigten Personen an; im Reiche hingegen 8,99 pCt. der Betriebe und 8,59 pCt. der in den Betrieben beschäftigten Personen. Von den Großstädten bildet Dresden in diesem Gewerbe insoweit eine Ausnahme, als ihm hier zwar nur 5,41 pCt. der Betriebe, aber 11,39 pCt. der Personen angehören.

Auch die Metallverarbeitung erreicht in Groß-Berlin nicht den Durchschnitt des Reiches. Ihr gehören in der Reichshauptstadt 2,15 pCt. der Betriebe und 5,14 pCt. der darin beschäftigten Personen an, im ganzen Reich hingegen 4,42 pCt. der Betriebe und 6,49 pCt. der Personen an.

Die mit der Metallverarbeitung verwandte Industrie der Maschinen- und Apparate umfaßt hingegen in Groß-Berlin 1,79 pCt. der Betriebe, und als Zeichen für den Umfang der Großindustrie in diesem Gewerbe 13,12 pCt. der darin beschäftigten Personen. Im Reiche sind die Ziffern 2,74 und 7,76 pCt. Leipzig, Dresden und Breslau

nähern sich Berlin, während Hamburg und München in der Maschinenindustrie hinter der Reichshauptstadt zurückbleiben.

Erwägt man zum Schluß, daß nach den statistischen Monatsberichten der Stadt Berlin die Reichshauptstadt mit ihren Vororten 7,24 pCt. aller gewerblichen Betriebe des ganzen Reiches und 7,95 pCt. der darin beschäftigten Personen in Anspruch nimmt, so tritt die Bedeutung der Metropole in wirtschaftlicher Hinsicht nicht minder deutlich hervor, als etwa in den Steuerziffern.

Private Lebensversicherung oder Genüßung der fakultat. Unterstützungseinrichtungen unseres Verbandes?

Was ist vorteilhafter für unsere Berufscollegen? Aus folgenden Zeilen können unsere Leser sehen, was die Privatversicherungs-gesellschaften an den eingetragenen Versicherten verdienen.

Dem Kaiserl. Aufsichtsamte für Privatversicherung waren im Jahre 1907 25 Aktiengesellschaften und 17 Gegenseitigkeitsvereine unterstellt, die die „große“ Lebensversicherung betreiben. Die Geschäftsergebnisse der wichtigsten dieser Unternehmungen im Jahre 1907 waren die folgenden:

Table with 4 columns: Versicherungs-Unternehmung, Versicherungsbestand Ende 1907 in 1000 Mk., Zunahme in 1907 in 1000 Mk., Ueberschuß in 1907 in 1000 Mk. Rows include Aktiengesellschaften (Victoria, Berlin, Nordstern, Berlin, etc.) and Gegenseitigkeitsvereine (Gothaer Lebens-V. V., Stuttgarter L. V. G., etc.).

Alle Aktiengesellschaften 4 863 886 325 238 45 513
Alle Gegenseitigkeitsvereine 4 327 214 227 510 48 640
Zusammen 9 191 100 552 748 94 153

Die Gesamtsumme der Policen Ende 1907 betrug also 9 191 100 000 Mk. (9,1 Milliarden!), die Zunahme im Jahre 1907: 552 748 000 Mk. Das umfangreichste Versicherungsgeschäft betreibt die Gothaer Lebens-V. V. mit einem Policenbestand von 952 Millionen Ende 1907. Es folgt sodann die Berliner Viktoria mit 850 Millionen und die Stuttgarter Lebens-V. V. mit 803 Millionen. Die obengenannte Summe kennzeichnet aber noch nicht den Gesamtumfang der „großen“ Versicherung. Es treten zu ihr noch 861 Millionen Kapitalversicherung auf dem Lebensfall und 22 Millionen Rentenversicherung, so daß sich also die Gesamtsumme von über 10 1/2 Milliarden Mk. ergibt.

Hierzu kommt nun noch die „kleine“ oder Volksversicherung, die nur von einer beschränkten Zahl von Gesellschaften und Vereinen betrieben wird. Es steht hier an der Spitze die Berliner Friedrich-Wilhelm mit einem Versicherungsbestand Ende 1907 von 578 Millionen Mk., sodann die Viktoria mit 308 904 Mt. Insgesamt weihen hier 11 Aktiengesellschaften und 2 Gegenseitigkeitsvereine eine Versicherungssumme von 1 008 748 000 Mk. auf, was zusammen mit den obigen 10 1/2 Milliarden einen Gesamtbestand der deutschen Lebensversicherung Ende 1907 von 11 1/2 Milliarden Markt ergibt.

An der „kleinen“ Volksversicherung sind nur Privatler beteiligt. Den Rahm schöpfen dabei die Aktionäre ab und die Versicherten erhalten nur die mageren Renten. Mit dem von den Versicherten eingezahlten Gelde werden diese dann selbst bekämpft, indem dies Geld wieder nur im Interesse des Kapitalismus Verwendung findet. Wer sich dagegen in der Organisation versichert, dem bleibt der volle Ertrag seiner Einzahlung und sein Geld wird nur wieder im Interesse der Arbeiterklasse verwendet. Also Kollegen, meidet die Privatversicherungen, tretet vielmehr den Unterstützungseinrichtungen des Verbandes bei.

Betriebs-Vertrauensleute.

Zu den vielen Vorteilen, welche die modernen Gewerkschaftsorganisationen ihren Mitgliedern bieten, gehört zweifelsohne auch das in den meisten größeren Betrieben durch die Organisation eingeführte Vertrauensmänner-System. Die Vereinfachung und lokale Abwicklung strittiger Fragen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern, wie Abstellung von Mifständen innerhalb des Geschäftsbetriebes gereicht aber auch dem Unternehmer selbst zum Vorteil. Hat letzterer doch nur mit einem seiner Angestellten in Unterhandlung zu treten, der die Wünsche respektive Forderungen der gesamten Angestellten einer Branche ihm übermittelt. Auch das Eingreifen der Organisation ist hierdurch auf ein Minimum beschränkt, ist doch nicht zuletzt der Betriebsvertrauensmann legitimer Vertreter der Organisation selbst. Daß diese, von Seiten der Organisation eingeführte Praxis sich bisher aufs Beste bewährt, beweist, daß die meisten Unternehmer diesem System absolut kein Hindernis mehr in den Weg stellen. Um so verwerflicher ist es, wenn organisierte

Arbeiter, welche, sei es durch persönliche Tüchtigkeit oder längerer Beschäftigungsdauer im Betriebe eine bevorzugte Stellung bekleiden, sich herausnehmen, dem Vertrauensmann Direktiven bezüglich seiner Aufgaben und Pflichten als solchen zu erteilen.

Gegen ein solches Eingreifen einzelner Gewerkschaften, welche glauben, ihre Autorität damit recht augenfällig zu machen, müssen die gesamten Kollegen entschieden protestieren.

Der Vertrauensmann ist vor allen Dingen seinen Kollegen, welche ihm das Vertrauen zu diesem Posten durch die Wahl attestierten, Rede und Antwort schuldig. Die kurze Spanne Zeit, welche zur Erledigung der Verbandsgeschäfte, sowie Ausrüsterteilung an die Kollegen benötigt, muß ihm unbedingt zur Verfügung stehen resp. bewilligt werden.

Wie schon vorn bemerkt, legen uns die Unternehmer in dieser Hinsicht am allerwenigsten Hindernisse in den Weg. Die Klagen über derartige Eingriffe rühren in den meisten Fällen aus den Kreisen der Arbeiter selbst. Gewöhnlich sind dies auch keine Kollegen, sondern irgend ein Musterarbeiter einer anderen Branche im gleichen Betriebe, der sich den höchsten den Mitarbeitertitel errungen hat.

In der Regel soll sich derjenige am besten hierzu qualifizieren, der es versteht, nach oben in Demut zu ersterben und nach unten brutal aufzutreten. Gehört er nicht der einschlägigen Berufsorganisation an, weiß er sich sicher, daß ihm von Seiten derselben der Standpunkt nicht plausibel gemacht werden kann.

In solchen Fällen wäre äußerst ratsam, wenn sich die Kollegen mit dem gesamten Arbeiterausschuß des Geschäftes, so ein solcher vorhanden ist, in Verbindung setzen, damit dem Ueberreifer einer solchen Autorität ein Dämpfer aufgesetzt wird.

Ein Schwarzer am Körper einer einzelnen gewerkschaftlichen Institution ist ein Krebsgeschwür für die gesamte moderne Gewerkschaftsbewegung, dessen muß sich ein jeder modern organisierte Arbeiter bewußt sein und alles daran setzen, daß derartige Uebergriffe einzelner im Keime erstickt werden.

Aus der Gerichtspraxis.

Ueberrumpeliges Schnellfahren. (Urteil des Reichsgerichts.) Es ist eine alte Klage, daß die Meßwagen in den Straßen übermäßig schnell fahren. Welche schlimme Folgen zu schnelles Fahren haben kann, lehrt wieder folgender Fall.

Der Maschinenbauer K. fuhr am 19. Dezember 1907 auf seinem Fahrrad in Guskirchen von der Annaturstraße in der Richtung zum Neuen Markt; dabei mußte er die Baumstraße kreuzen. Beim Einfahren in diese wurde er von dem Metzgerführer des Metzgermeisters B., das von dem Metzgergesellen G. geleitet wurde und die Baumstraße entlang gefahren kam, umgestoßen und an der Delschel hängend eine Strecke weit geschleift, wobei er einen Beinbruch und andere Verletzungen erlitt. Er machte sowohl den B. wie den G. für den Schaden verantwortlich. Das Landgericht erklärte auch den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Berufung des Metzgermeisters B. wurde vom Oberlandesgericht in Olden mit folgender Begründung zurückgewiesen:

„Der Unfall sei durch das unverständlich schnelle Fahren des G. verursacht. Wäre dieser langsamer auf die Straßengabelung zugefahren, so hätte der Kläger Zeit gehabt, den Zusammenstoß zu vermeiden. Das schnelle Fahren des Metzgerwagens sei durch zuverlässige Zeugen, die mit Pferden umgingen und sich nicht durch den Schein täuschen ließen — der Beklagte hat behauptet, daß das Pferd kurze Schritte machte und so nur scheinbar schnell lief, während es in Wirklichkeit nur langsam vom Flecke komme — festgestellt. Der Beklagte B. sei für den von G. angerichteten Schaden nach § 831 B. G. B. haftbar. Den nach dieser Bestimmung ihm freistehenden Entlastungsbeweis habe er nicht geführt. Werde auch alles, was der Beklagte noch behauptet habe, als wahr unterstellt, so werde er dadurch nicht entlastet. Er hätte, ehe er den jugendlichen G. als Leiter eines Fuhrwerks in den städtischen Straßen verwendete, sich überzeugen müssen, ob dieser auch die, bei einem jungen Metzgerburschen nicht ohne weiteres voraussetzende Besonnenheit zum Fahren in den städtischen Straßen besitze. Er hätte ihn nicht nur durch seinen Sohn begleiten lassen, sondern beobachten lassen müssen; er würde ihn dann jedenfalls wieder entlassen haben; denn es sei von mehreren Zeugen glaubwürdig behauptet worden, daß G. regelmäßig in rasendem Tempo durch die Straßen jage; er sei geradezu als leichtsinntiger Fahrer in Guskirchen bekannt gewesen. Das müsse auch dem Beklagten B. bekannt geworden sein, so daß er, indem er ihn trotz dieser Kenntnis habe weiter fahren lassen, für den Schaden auch auf Grund des § 823 B. G. B. hafte.“

Die gegen das Urteil des Oberlandesgerichts von B. eingelegte Revision hatte keinen Erfolg, denn der 6. Zivilsenat des Reichsgerichts erklärte:

„Die Beweisannahme, daß G. in dem besonderen Falle, sowie daß er sehr oft übermäßig schnell gefahren ist, stützt das Berufungsgericht auf die Zeugnisse mehrerer Personen, die, wie es ausdrücklich festgestellt, von Werden und vom Fahren etwas verstehen, die Schnelligkeit und die Gangart der Pferde zu beurteilen wissen und sich durch den Schein einer Geschwindigkeit infolge kurzer, trippelnder Schritte des Pferdes nicht täuschen lassen. Wenn das Berufungsgericht so zu der seltenen Ueberzeugung kommt, daß der Rittliche G. mit dem Gefährte des Beklagten nicht

nur einmal, sondern zu vielen Malen übermäßig und gefährlich schnell in den Verkehrsstraßen der Stadt tatsächlich gefahren ist, so konnte es demgegenüber den Beweis, daß das Pferd gar nicht imstande sei, zu laufen, ohne Prozeßverstoß abzulehnen; die bestimmten Tatsachen widerlegen aber ein solches allgemeines Urteil; was wirklich geschehen ist, war auch möglich. Mehlisch verhält es sich mit der in das Zeugnis eines Polizeikommissars gestellten Tatsache, daß G. bei den Polizeibeamten im Hofe eines guten Schmieds gestanden habe. Auch hier fehlt es an bestimmten Tatsachen und Beobachtungen, über die Beweis angezogen wird; ein allgemeines Urteil wird, den bestimmten Befundungen glaubwürdiger und beobachtungsfähiger Personen über wirkliche Vorgänge, über ihre eigenen sinnlichen Wahrnehmungen gegenübergestellt.“

Die Revision B.'s wurde deshalb zurückgewiesen. **Das Zurückziehen eines Wagens — eine Fahrlassigkeit.** (Urteil des Reichsgerichts v. 21. Juni 1910.) Unter welchen Umständen das Zurückziehen eines Wagens, und zwar durch die Rückwärtsretten der Pferde, eine Fahrlassigkeit ist und schadenersahpflichtig macht, lehrt folgender Fall.

Der Arbeiter A. war bei dem Kohlenhändler S. in Charlottenburg in Dienst. Er mußte eines Tages dabei helfen, einen Kohlenwagen rückwärts zu treiben, indem er in die Radspeichen greifen mußte, während ein anderer die Pferde am Jügel zum Zurückgehen veranlaßte. A. geriet zwischen Rad und Vordschwelle und verletzte sich erheblich an der Hand. Er machte seinen Dienstherrn schadenersahpflichtig. Das Kammergericht Berlin hatte als Berufungsgericht im Gegensatz zum Landgericht die Klage abgewiesen. Dagegen führte nun der 3. Zivilsenat des Reichsgerichts folgendes aus:

In Wirklichkeit enthielt, auch wenn man von jedem Sachverständigen gutachten abseht, das Zurückziehen des Wagens in vorliegenden Falle eine Fahrlassigkeit, weil die auf diese Weise zurückzulegende Entfernung 2 1/2 Schritte betrug. Diese war mithin so beträchtlich, daß es sich unter allen Umständen verbietet, die Pferde so lange fortgesetzt zurücktreten zu lassen, weil es dabei nahezu unmöglich war, ein Unruhigwerden der Pferde und somit ein Schiefgehen des Wagens zu verhüten. Jeder, der einigermaßen mit der Behandlung von Fuhrwerken vertraut ist, weiß, daß man auf so lange Strecken Pferde nicht zurücktreten läßt, um das Fuhrwerk zurückzubringen, daß dieses vielmehr dann umwenden muß. Nur dadurch aber, daß dies nicht geschehen ist, ist der Unfall ermöglicht worden.

Eine eigene Fahrlassigkeit des Klägers A. ist nicht anzunehmen. Er hat nur dem ihm erteilten Dienstbefehle gehorcht. Wäre aber selbst anzunehmen, daß der Kläger hätte voraussehen müssen, er könnte bei der Rückwärtsbewegung des Wagens leicht zwischen Rad und Vordschwelle geraten und bei der hierdurch bedingten raschen Bewegung könnte seine Hand abrutschen und an die gefährliche Stelle gelangen, so wäre diese Fahrlassigkeit im Vergleiche zu derjenigen des Dienstherrn so geringfügig, daß sie als Ursache für den eingetretenen Schaden neben dieser nicht in Betracht kommen könnte.

Das Reichsgericht hob daher das Kammergerichtsgericht auf und erklärte den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Ueber die Höhe und den Betrag des Schadens wies es die Sache an das Berufungsgericht zurück.

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Elberfeld-Barmen. Im Elberfelder Volksaufstande am Samstag den 23. Juli unsere Quartals-Generalversammlung. Der Geschäftsführer erstattet den Geschäfts- und Rechenbericht. Er hob hervor, daß diesmal auch erfreulicherweise über Erfolge in bezug auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen berichtet werden könne. Es haben im 2. Quartal 6 Lohnbewegungen stattgefunden, die alle mit Erfolg beendet worden sind. Bei 4 Bewegungen kam es zum Streik, die glänzend verliefen. Tarifabschlüsse wurden 4 getätigt. Diese erfolgreichen Bewegungen haben befriedigend auf die Agitation eingewirkt. In 60 Versammlungen und Besprechungen wurden 113 Neuaufnahmen und 3 Uebertritte erzielt. Die Mitgliederzahl stieg von 600 auf 640. Der Markenverkauf betrug 7147 Stück. Gegen das 1. Quartal ist das eine Steigerung von 488 und gegen das 2. Quartal 1909 von 2138 Stück. Der durchschnittliche Beitrag pro Mitglied und Quartal beträgt über 11,1. Schriftstücke für Mitglieder wurden 87 angefertigt. An Posteingängen waren 92 und Ausgänge 366 Stück zu verzeichnen. Das Schmerzenskind der Verwaltung ist der Arbeitsnachweis. Die Mitglieder können sich immer noch nicht dazu verstehen, die frei werdenden Stellen dem Bureau zu melden. Bedauerlich ist, daß sogar in Betrieben, wo sämtliche Kollegen organisiert sind, es nicht möglich ist, den Verbandsarbeitsnachweis zur Anerkennung zu bringen. Das muß in Zukunft anders werden. Die Mitglieder müssen auf diese Einrichtung mehr Wert legen. An Unterstützungen wurden 1923,90 Mk. ausbezahlt, davon trug die Hauptkasse 1828,95 und die Ortskasse 99,95 Mk. Die Ausbezahlung im Baugewerbe kostet uns 426,05 Mk. Beteiligt waren an der Ausbezahlung 8 Kollegen. Der Berichtserfasser schloß seinen Bericht mit dem Hinweis, daß es den Anschein habe, als ob nunmehr der tote Punkt in unserer Bewegung überwunden wäre, nur müßten die Mitglieder noch mehr für die Ausbreitung des Verbandes tätig sein. Eine Diskussion über den Bericht fand nicht statt. Nachdem noch die Versammlung

den Bericht von der Konferenz und dem Kartellbericht entgegengenommen hatte, erfolgte Schluß.

Flensburg. Gemeinschaftliche Mitgliederversammlung. Auf der Tagesordnung stand: 1. Wie wollen wir in Zukunft die Beitragsentlastung bei den sich am Lande befindlichen Kollegen regeln? 2. Wahl der Beitragsentlasteter. 3. Bericht von der Kartellversammlung. 4. Wahl der Kartelldelegierten. Der Vorsitzende gab einen kurzen Bericht über den Stand der hiesigen Mitgliedschaft, hervorhebend, daß auf dem Gebiete der Agitation noch weit mehr geleistet werden müsse, damit wir es zu einem achtunggebietenden Teil unseres großen Organisationskörpers bringen können. Entsprechend dem Vorschlage des Vorstandes wurde nach einer eingehenden Diskussion beschlossen, zwei Beitragsentlasteter des Sonntags Morgens zu beschäftigen. Die Wahl fiel auf die Kollegen J. Schäfer und J. Jensen. Den Bericht von der Kartellversammlung gab der Kollege Neßler. Als Kartelldelegierte wurden gewählt: T. Hansen, E. Schmidt, Neßler, Clausen, Köhler und Schröder. Zu Punkt Verschiedenes entspann sich eine längere Diskussion über interne Angelegenheiten. Es wurde zwecks Untersuchung der diesbezüglichen Streitfrage eine Kommission eingesetzt. Dann Schluß der Versammlung.

Leipzig. Am 29. Juli hielten wir unsere Quartalsgeneralversammlung ab. Vor Eintritt in die Tagesordnung nahm die Versammlung einen Antrag Willmatt an, der besagt, den in voriger Mitgliederversammlung fast einstimmig gefassten Beschluß: „Zur Stärkung der Lokalkasse doppelte Wochenbeiträge auf die Dauer von 4 Wochen zu stellen“, von neuem zur Diskussion zu stellen, um eine Klärung über die Angelegenheit herbei zu führen. Im Laufe der Diskussion, welche recht ausgedehnt war, beantragte derselbe Antragsteller weiter, den diesbezüglichen Beschluß der letzten Mitgliederversammlung wieder aufzuheben. Eine große Anzahl Niedrer sprachen sich teils für, teils gegen den Antrag aus. Die Befürworter des Antrages bestritten, bei strikter Durchführung des Beschlusses einen Mitgliederverlust, dem vorgebeugt werden könne durch Annahme des Antrages. Zu den Gegnern des Antrages gehörte auch die Ortsverwaltung, welche darauf hinwies, daß jener Beschluß kein Verwaltungsantrag war, sondern ohne ihr Zutun von der Mitgliedschaft gefaßt wurde. Selbstredend mußte es Aufgabe der Verwaltung sein, den einmal gefassten Beschluß zur Durchführung zu bringen und aufzustreben unter den Mitgliedern zu wirken. Weidens ist geschehen mit dem Erfolg, daß über 1000 Mitglieder diesem Beschlusse bereits nachgekommen sind. Infolgedessen mußte die Aufhebung des Beschlusses nicht nur den größten Wirrwarr hervorrufen, sondern die Organisation würde auch schwer geschädigt. Um letzteres aber nicht eintreten zu lassen, gab der Bevollmächtigte, nachdem er ein Schreiben der Zentralleitung in dieser Sache zur Verfügung gebracht hatte, im Namen der Ortsverwaltung die Erklärung ab, daß über den Antrag eine Abstimmung nicht zugelassen wird und daß die Ortsverwaltung die hieraus entstehenden Konsequenzen voll übernimmt. Diese Erklärung bezog sich auch auf den weiteren Antrag, über den gefassten Versammlungsbeschlusse eine Urabstimmung herbei zu führen. Durch die abgegebene Verwaltungserklärung war eine gewisse Mißstimmung in der Versammlung hervorgerufen worden, was ein anwesender Anarchist richtiger: Konfusionsrat — benutzte, die Verwaltung zu verächtigen und für seine Sache Propaganda zu machen. Der Bevollmächtigte Kollege Sängelaub wies diese Angriffe unter dem Beifall der Versammlung in scharfer Weise zurück und zeigte an der Hand von Tatsachen, wie diese Leute bestrebt sind, die Arbeiterorganisationen zu schädigen und gewöhnlich dort aufzutauchen, wo sich einmal eine Mißstimmung unter den Arbeitern zeigt. Wenn angeblich den sogenannten Anarchos alle Unterstützungsanstaltungen in den Gewerkschaften verpönt sind, so können wir gerade in unserer Organisation konstatieren, daß kein Mitglied die auf die Unterstützungsanstaltungen bezug habenden statutarischen Bestimmungen besser kennt, als die Anarchos. In Punkte Beitragsleistung haben es die Leute durchaus nicht so eilig, denn selbst dem Diskussionsredner mußten von der Krankenunterstützung die Marken in Abzug gebracht werden. Die Haltung der Versammlung dürfte genügend Beweis dafür sein, daß in den Reihen der Transportarbeiter für solche Leute kein Raum vorhanden ist. Wegen vorgerückter Zeit mußten die übrigen Tagesordnungspunkte vertagt werden und folgte dann Schluß der Versammlung.

Neunkirchen. Auch an der Grenze des schönen Saartaltes fangen unsere Kollegen wieder an lebendig zu werden. Unsere Verwaltungsstelle besteht nun schon 1 1/2 Jahr; es ging ja stets vorwärts, aber es könnte noch mehr gearbeitet werden, wenn nicht alles zwei bis drei Kollegen überlassen worden wäre. Es fehlt auch nicht an Schwierigkeiten nicht nur seitens der Unternehmer und Behörden. Jetzt ist es schon nicht mehr so schlimm. Versammlungen können wir jetzt abhalten, es kommt kein Spieß mehr zu uns. Es fand am Sonntag, den 24. Juli eine öffentliche Fuhrleuteversammlung statt, welche ganz gut besucht war. Der Bevollmächtigte legte den Kollegen den Zweck der Organisation klar und besprach ausführlich unsere Unterstützungsanstaltungen. Darauf folgte eine lebhaft Diskussion, in welcher eine nette Staffverordnung vom Vorsitzenden verlesen wurde. Diese stammt vom christlichsten Unternehmern in unserem Orte. Hieraus die wichtigsten Paragraphen:

1. Jeder Fuhrmann hat die ihm anvertrauten Pferde wohlwollend zu behandeln. Jede Verletzung, Stürzen, Wundenwerden ist strengstens verboten und wird mit sofortiger Entlassung bestraft. 2. Alle anvertrauten Geschirre, Ketten, Werkzeuge, die verloren gehen, hat der Fuhrmann auf seine Kosten zu ersetzen.

3. Wer an Sonntagen vielleicht bei einer Fütterung nicht da ist, erhält für diesen Tag keine Vergütung.

Wer am Sonntag überhaupt nicht putzt und füttert, bekommt am V o h n t a g 2 M k. a b g e z o g e n.

Für verspätetes Anspannen morgens und mittags wird für jede Stunde 1,50 M k. vom Lohn gekürzt. Für wiederholtes Zuspätkommen wird für jede halbe Stunde 25 Pf. abgezogen, auch kann Entlassung erfolgen.

4. Bei unentschuldigtem Wegbleiben bleiben die Pferde auf Kosten des betreffenden Fuhrmanns stehen. Für unterlassenes Anspannen wird jeder Fall mit 2,— M k. bestraft.

Jeder Fuhrmann, der diesen Satzungen nachkommt, erhält zu Weihnachten eine besondere Belohnung. Zu bemerken dabei ist, daß im Betriebe nun pünktlich angefangen wird, aber vom Ende der Arbeitszeit nichts geschrieben. Die Kollegen müssen dort mitunter abends bis 9 Uhr schuften und kommen vor 10 Uhr nicht nach Hause. Für 16 bis 17 Stunden Arbeit täglich erhalten sie 3,80 M k. Lohn. Kommt es aber vor, daß an einem halben Tag des Wetters wegen nicht kann angespannt werden, so wird diese Zeit abgezogen, auch dann, wenn abends wieder bis 10 Uhr gearbeitet wird.

Kollegen, daß wir uns solche Dinge nicht mehr gefallen lassen können, das muß jeden einleuchten. Wenn wir alle einig und geschlossen dem Deutschen Transportarbeiter-Verein beitreten, dann werden wir Abhilfe schaffen können. Darum, auf Kollegen, schließt Euch dem Vereine an und auch in unserer schwarzen Ecke muß Licht werden.

Delsnig i. G. Am 24. Juli tagte unsere Mitgliederversammlung. Kollege Hausstein gab den Kassenerbericht für das 2. Quartal. Daraus war zu ersehen, daß wir wieder einen kleinen Fortschritt verzeichnen können. Die Mitgliederzahl hat sich soweit erhöht, daß wir unsere Verwaltung statutengemäß verstärken müssen. Zum Bericht vom Verbandsstag sprach Kollege Haupt aus Chemnitz. Alle Diskussionsredner waren für eine Beitragserhöhung, damit wir in der ersten Beitragsklasse bleiben. Es wurde beschlossen, unseren Ortszuschlag von 5 Pf. fortfallen zu lassen und 50 Pf. wöchentlich zu bezahlen. Kollegen, durch diesen Beschluß habt Ihr bewiesen, daß Ihr fest entschlossen seid, die Organisation zu fördern. Mächtige ein jeder nach Kräften, damit wir auch in Delsnig bessere Zustände herbeiführen können. Vorwärts zum Sieg.

Stettin. Am Sonntag, den 24. Juli hielt die Sektion Transportarbeiter ihre ordentliche Monatsversammlung ab. Kollege Schugt gab den Kassenerbericht. Die Einnahme betrug inkl. Kassenerbestand vom 1. Quartal 4335,78 M k., die Ausgabe 633,75 M k., an die Hauptkasse gesandt 1690,60 M k., bleibt ein Kassenerbestand am Schlusse des 2. Quartals von 2011,43 M k. Dem Kassierer wurde Entlassung erteilt. Sodann hielt der Gauleiter Kollege Hahbeck einen mit Interesse aufgenommenen Vortrag über die Entwicklung unserer Organisation im Jahre 1909. Als Kartelldelegierter wurde Kollege Steinmüller gewählt. Unter verschiedenen entspann sich eine lebhafteste Debatte über die Organisation der Austrägerinnen im Verlag „Volksworte“. Kollege Steinert führte aus, daß, trotzdem achtmal versucht worden sei, die Austrägerinnen zu organisieren, dort nichts zu erreichen gewesen ist und könne man sich des Einbruchs nicht erwehren, als ob von den führenden Genossen unseren Organisationsbestrebungen ein gewisser Widerstand entgegengestellt würde. Von den an leitender Stelle stehenden Parteigenossen müsse man erwarten, daß sie Sorge tragen, in einem Parteibetrieb nur organisiertes Personal zu beschäftigen. Es könne von Parteigenossen nicht verlangt werden, daß sie sich ihr Parteiblatt von unorganisierten Austrägerinnen ins Haus bringen lassen müssen. Die Erregung der Versammlung über einen derartigen Mißstand fand in der einstimmigen Annahme der von uns schon veröffentlichten Resolution ihren Ausdruck. Hierauf gab Kollege Buchelt den Kartellbericht. Nachdem noch ein Antrag des Kollegen Schult, daß Rauchen in unseren Versammlungen in Zukunft nicht mehr zugelassen, angenommen worden war, wurde die Versammlung geschlossen.

Wetzlar. In der am 23. Juli stattgefundenen Versammlung gab Kollege Straßburg Bericht über die Entwicklung und den Ausbau unseres Verbandes resp. der Unterstützungen. Zur Beitragserhöhung wies Redner auf die Beschlüsse in Hamburg hin und betonte, daß wir diesen Beschlüssen Folge zu leisten haben. Der Kartelldelegierte gab kurzen Bericht über den Stand der Kasse. Die Einnahme betrug 915,25 M k., die Ausgabe 206,18 M k., bleibt ein Kassenerbestand von 699,07 M k. Der Ueberschuß vom Gewerkschaftsfeste betrug zifka 200 M k. Kollege Wartsch gab den Kassenerbericht vom vergangenen Quartal. Die Einnahmen betragen 188,26 M k., die Ausgaben 65,95 M k., verbleibt ein Bestand von 122,31 M k. Auf Antrag der Revisoren wird der Kassierer entlastet. Briefliche Eingänge waren 13, Drucksachen 5, Ausgänge 12 zu verzeichnen; außerdem fanden drei Versammlungen und eine Sitzung statt. Dann wies der Vorsitzende auf den verstorbenen Kollegen Koad hin und ehrte die Versammlung sein Andenken durch Erheben von den Plätzen. Da der Kollege noch nicht ein Jahr Mitglied war, wurden aus der Kasse 10 M k. für die Witwe bewilligt. Dann Schluß.

Allgemeines.

Ein Beitrag zur Trinkgeldfrage! Wir organisierten Arbeiter werden uns mit aller Entschiedenheit gegen das Trinkgeldwesen, weil wir annehmen, daß jeder Arbeiter, der um Verbesserung seiner Lebenslage

kämpft, diese nicht durch Trinkgelber erreichen kann. Leider gibt es aber heute noch viele Berufe, die da meinen, ohne Trinkgelber nicht auskommen zu können. Auch in unserm Gewerbe spielt das Trinkgeldwesen noch eine große Rolle. Wird da z. B. ein Handels- hilfsarbeiter eingestellt und mit einem miserablen Lohne abgeloht, wobei er beim besten Willen nicht auskommen kann, heißt es gleich von Seiten des Chefs: „Sie bekommen ja viel Trinkgeld.“ Gewiß kann man es keinem Kollegen verdenken, wenn er, wo nun einmal diese Unflut besteht, Trinkgelber mitnimmt. Aber ganz entschieden muß man es verurteilen, wenn sich Arbeiter noch ihrer Trinkgelber rühmen, oder gar noch haarfein ausplaudern, wieviel sie ungefähr den Tag einnehmen. Fuhr ich da neulich mit der Omnibuslinie 1 vom Marktplatz nach Kranienplatz, wo ich Gelegenheit hatte, ein interessantes Gespräch mit anzuhören. Der Omnibusschaffner hatte sich mit einem „besseren“ Fahrgast in ein Gespräch eingelassen, wobei man auch auf die Trinkgelber zu sprechen kam. Hier war der Schaffner so unvorsichtig, dem Herrn zu erzählen, wieviel er so durchschnittlich pro Tag an Trinkgeldern einnehme. Er sprach von 1,50—2 M k., aber er hätte auch schon 3 M k. pro Tag gehabt. Der besser situierte Herr konnte es sich nicht verkneifen, zu sagen, „u feines Geschäft.“ Da möchte ich auch Omnibusschaffner werden. Nun kann man ja der Meinung sein, der Schaffner hat den Herrn „absichtlich“ getäuscht. Aber wie dem auch sei, zugegeben hat er, daß ganz schöne Trinkgelber zu verdienen sind.

Wir gönnen ihm gewiß sein Trinkgeld! Aber angenommen, der Herr wäre selbst ein Kapitalist gewesen (für den ich ihn auch hielt) oder gar ein Abgesandter der Direktion? Hier weist ein Arbeiter den Kapitalisten auf das Trinkgeld, und dann wundert man sich, daß die Löhne immer mehr zurückgehen. Die Omnibussgesellschaft weiß ganz genau, daß ihre Angestellten auf Trinkgelber angewiesen sind. Ja, sie weist bei Neueinstellungen die Arbeiter sogar darauf hin. Je mehr Trinkgelber, desto weniger Lohn, und je höher die Dividenden. Hier gilt es, den Angestellten klar zu machen, daß nicht die Trinkgelber ihre Lage verbessern können, sondern nur eine straffe Organisation. Wir können selbst mithelfen, daß diese Arbeiter bald zu dieser Einsicht kommen, wenn wir eben keine Trinkgelber geben. Denn in erster Linie sind es doch immer die Arbeiter, die oft einen „Secher“ opfern. Erst wenn man sieht, daß die Trinkgelber nicht mehr reichlich genug fließen, werden sich die dortigen Arbeiter bewußt, daß sie selbst ihre Lage verbessern müssen.

Frankfurt a. M. Die Polizei im Automobil. Für alle unsere Kollegen, welche mit Fuhrvertern zu tun haben, sei folgende Notiz sehr achtenswert.

In Frankfurt a. M. werden auf Veranlassung des Frankfurter Automobil-Clubs in der nächsten Zeit wieder sogenannte polizeiliche Automobilfahrten unternommen. Mitglieder des Clubs stellen der Polizeibehörde Wagen zur Verfügung. Polizeibeamte und Mutler fahren gemeinsam die Straßen, besonders in der Umgebung ab, um zu sehen, wie sich dort der Fuhrverkehr abwickelt. Es wird festgestellt, ob die Fu hr l e u t e o r d n u n g s m ä ß i g a u s w e i c h e n und auf alles geachtet, was geeignet sein könnte, den Automobilverkehr zu erschweren. Schon vor einigen Jahren wurden gleichartige Fahrten gemacht, die für die Fuhrleute keine guten Folgen hatten.

Literarisches.

In Freien Stunden. Hefte 28 und 29 liegen vor uns und bringen die Fortsetzung des in Hefte 17 begonnenen Romans von Th. G. Caine „Der rote Japon“ sowie des Romans „Eigene Kraft“ von Kennie Kennison. Neuzuglutende Abonnenten erhalten die ersten Hefte nachgeliefert. Bestellungen zum Preise von 10 Pf. pro Hefte nehmen alle Buchhandlungen, Kolporteurs und Expeditionen entgegen. Probenummern gratis vom Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68.

Kommunale Praxis. Wochenschrift für Kommunalpolitik und Gemeindefortschritt. Preis pro Quartal 3 M k. Einzelnummern 30 Pf. Probenummern gratis. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68. Aus dem Inhalt der uns vorliegenden Hefte 28 und 29 erwähnen wir besonders die Artikel: „Eine preussische Gemeindefortschritt“ von G. B. Dr. Quarc-Frankfurt a. M., sowie „Die Reform der badischen Gemeinde- und Städteordnung“, vom Landtagsabgeordneten Wilhelm Kolb.

Der Sozialismus und die soziale Revolution. Unter diesem Titel erschien soeben im Verlage der Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68, Hefte 4 der Broschürenserie Barbuss: Der Klassenkampf des Proletariats. Preis 25 Pf. Zur Charakterisierung des Inhalts geben wir folgende Kapitelüberschriften wieder:

Der kapitalistische Staat. Die Herausbildung des kapitalistischen Großstaats. Der Staatsbedarf und die Produktion. Der Großstaat und der Kapitalmarkt. Der Staat als Geschäftsmann. Bankpolitik und Staatspolitik. Die Verstaatlichungen. Der kapitalistische Weltfrieden. — Interessenkämpfe und politische Parteien. Die kapitalistischen Interessentvertretungen. Die moderne Bourgeoisie. Der politische Einfluß der Börse. Die Konsumentenkämpfe. Die Expropriation des Unternehmertums. Der Rentnerstaat. Die Börse und die Agrarier. Die Verelendung des Bauerntums. Die Lebensmittelkrise und die Landwirtschaft. Die Bauerninteressen und das moderne Bauerntum. Lösegeld an die Kapitalistenklasse. — Das Proletariat und die Staatsgewalt. Massenbedürfnisse und Massenkultur. Das Proletariat und die Bourgeoisie. Die Vergesellschaftung der Produktion in ihrem wirtschaftlichen und

politischen Zusammenhalt. Die Verstaatlichung der Banken. Die soziale Revolution, eine politische Machtfrage. Die Illusionen vom letzten Kampfe. Kein Gegensatz zwischen dem Minimum- und dem Maximumprogramm. Der Kampf mit kombinierten Waffen. Die wirtschaftlichen Folgen des Massenstreiks. Politische Gärung und Desorganisation des Staates. Börsenpanik und ein Chaos politischer Kämpfe. Das Ausland und der Massenstreik. Die Gewaltpolitik des Staates. Die Armee und die Massenbewegung. Die Widerstandskraft des Proletariats. Kampfaktivismus und Kampfpotenzien. Nicht revolutionäre Zuspitzung, sondern soziale Erweiterung der Kämpfe. Europa und die kapitalistische Weltkämpfe. Die proletarische Entwicklung und die soziale Revolution.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Expeditionen und Kolporteurs.

Von der Lieferungs Ausgabe: **Rebel, Aus meinem Leben**, ist soeben Hefte 10 und 11 zur Ausgabe gelangt.

Es ist mit dieser Ausgabe ein in weiten Kreisen vielfach geäußerter Wunsch in Erfüllung gegangen. Preis der alle 8 Tage von der Firma Paul Singer in Stuttgart herausgegebenen Hefte à 10 Pf. Sämtliche Partei- sowie sonstige Buchhandlungen und Kolporteurs übernehmen die Auslieferung.

Vom „Wahren Jacob“ ist soeben die 16. Nr. des 27. Jahrganges im Umfang von 16 Seiten erschienen. Aus ihrem Inhalt erwähnen wir:

Bilder: Die reiche Ernte. Von Rich. Koff. — Pückel am Nordap. Von G. S. Feinlich. — Politischer Fortschritt. Von Rich. Koff. — Ein Nordger. Von G. Koch. — Buridan's Esel als politischer Erziehler. Von Leo. — Ernte. Von G. S. Feinlich. — Die National liberalen. Von G. Koff. — Der Arbeiter. Ein modernes Märchen. Von W. Lehmann. — Der Zentrumskandidat. Von Rich. Koff. — Höchste Zeit. Von G. Koff. — Im Klub. Von P. Zehring. — Die heilige Familie. Von M. Vanselow. — Feudal. Von H. Groffe. — Russisch-japanischer Mandschureivertrag. Von M. Engert. — Das gleiche Los. Von H. Wolf. — Die hilfreichen Großmächte. Von Leo. — Die neue Militärvorlage. Von H. Koff.

Text: Goldenes ABC. — Schiefe Türme. Von Michel. — Theologisches. Von Tobias. — Gedanken eines Kolumnisten. Von E. — Schweinerei. Von Balduin. — Sängerkrieg. Zu einem Arbeiterjägerfeste. Von Robert Seidel. — Liberale Stichwahlprobe. Von P. G. — Lieber Jacob! Von Jothilf Maule. — Ernte. Von G. — v. Polow-Weitenburg an v. Arnim-Schnodderheim. — Des Zeitungsschreibers Klage. Von Lehmann. — Wahltröste. Von A. J. — Der Philantrop. Von cf. — Klantchau. Von Kl. — Zivil-Mensch und Beamten-Bieh. Von Kl. — Monarchisten. — Das Licht der Dessenlichkeit. Von Kl. — Eine Niederträchtigkeit. Von Leopold. — Werte Redaktion. Von H. W. — Amerikanischer Sport. Von Kl. — usw. usw.

Der Preis der Nummer ist 10 Pf. Probenummern sind jederzeit durch den Verlag Paul Singer in Stuttgart, sowie von allen Buchhandlungen und Kolporteurs zu beziehen.

Von der „Gleichheit“, Zeitschrift für die Interessen der Arbeiterinnen (Stuttgart, Verlag von Paul Singer), ist uns soeben Nr. 22 des 20. Jahrgangs zugegangen. Aus dem Inhalt dieser Nummer heben wir hervor: Aufruf des Parteivorstandes zum Parteitag. — Eine Schilderhebung. — Fortschrittliches und Reaktionsäres vom badischen Volksschulgesetz. Von r. e. — Wohnungsnot und Wohnungsreform in München. Von F. S. — Die Mutterschaftsversicherung. Von Gertrud Hanna. (Schluß.) — Johann Gottfried Seume. II. Von Dr. W. Hausenstein. — Der Lohnkampf in der Rittenberger Kleistfabrik. Von G. b. — Aus der Bewegung: Von der Agitation. — Von den Organisationen. — Jahresbericht der Genossinnen des zwölfsten Wahlkreises Leipzig-Stadt. — Förderung der Bildungsbestrebungen in Niddorf. — Fritz Masche gestorben. — Politische Kundschaun. Von G. B. — Gewerkschaftliche Kundschaun. — Arbeiterinnen als Vorkämpferinnen der Organisation. Von h. sch. — Der Fabrikarbeiterverband als politischer Verein. Von h. sch. — Anschluß des Schirmmacherverbandes an den Deutschen Holzarbeiterverband. Von f. l. — Die beabsichtigte Einführung des Achtschulstystems in der Kessel- und Waghentweberei in M.-Glabach. Von W. Pfaff. — Genossenschaftliche Kundschaun. Von G. F. — Notizen: Dienstbotenfrage. — Arbeitsbedingungen der Arbeiterinnen. — Frauenstimmrecht. — Sozialistische Frauenbewegung im Ausland.

Für unsere Mütter und Hausfrauen: Vor der Ernte. Von Konr. Ferdin. Meyer. — Die gemeinschaftliche Schulerziehung beider Geschlechter. Von H. W. — Prebshymptome und Krebsheilung. Von Dr. Bettina Steininger. — Ein billiger Reformrod. Von W. — Die Fliegenplage. Von H. K. — Feuilleton: Ueberzeugung. Worte von Joh. Gottlieb Fichte. — Der Kunst Erdenfahrt. Von Klara Bohm-Schuch. — Drei Strophen. Von Ferdinand Freilgrath.

Für unsere Kinder: Mittag. Von Theodor Fontane. (Gebicht.) — Der Schmetterlingsweg. Von Jürgen Brand. — Der Lumpenmänn. Von Emma Döhl. — Chidher. Von Friedrich Rückert. (Gebicht.) — Wickeereisen in der Lüneburger Heide. Von Elise Jensen. — Der Regenbogen. Von Sophie Reinheimer. — Tanzliedchen. (Gebicht.)

Die „Gleichheit“ erscheint alle 14 Tage einmal. Preis der Nummer 10 Pf., durch die Post bezogen, beträgt der Abonnementspreis vierteljährlich ohne Bestellgeld 55 Pf.; unter Kreuzband 85 Pf. Jahresabonnement 2,60 M k.

Verantwortl. Redakteur: Karl Lindow, Karlshorst b. Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Halberstr. 37.