

Der Courier

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950 und 11 864.
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 Deklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 12.

Berlin, den 19. März 1911.

15. Jahrg.

„Es ist die Morgenröte eines neuen geistigen Christentums, einer neuen, erhabenen und schönen Religion, die dereinst die Menschheit von neuem verbrüdernd wird. Einfacher, tiefer und unfaßbarer denn je wird das Wort des Heils den Menschen sich offenbaren, liebt, liebt einander, ihr seid alle Brüder, denn Knechtschaft ist Bosheit und Neid, die uns in Fesseln schmieden und unseren Geist erlösern; Freiheit aber ist Brüderlichkeit, Freiheit ist Liebe.“

Gabriel Sarde.

Ueber unsere Kraft.

Wir leben in einer Zeit, in der die arbeitenden Massen allmählich zur Einsicht kommen, daß ihre Arbeitskraft bisher nur dem Wohlleben der Besitzenden gedient, während der Schaffende selbst nur Brosamen aus dem Ertrag seiner Arbeit erhält. Diese ökonomische Wahrheit wird von der Arbeiterklasse endlich als solche erkannt. Zu dieser Erkenntnis trägt nicht zum wenigsten die Statistik als Grundlage aller ökonomischen Untersuchungsergebnisse bei.

Im Jahre 1907 ist im Deutschen Reich abermals eine Berufs- und Betriebszählung erfolgt, deren Resultate nun, in umfangreichen Tabellenwerken niedergelegt, vorliegen. Der deutschen Wissenschaft werden die Ergebnisse dieser Zählung und ihr Vergleich mit den Ergebnissen der älteren Berufs- und Betriebszählungen, die in den Jahren 1882 und 1895 vorgenommen wurden, ein unerföpflichster Rohstoff für fruchtbare Arbeit sein. Kein bürgerlicher Gelehrter aber wird die Ergebnisse der Reichsstatistik mit so viel Eifer, so viel innerer Teilnahme studieren, wie wir Sozialdemokraten. Denn uns ist es wahrhaft Herzenssache, was diese Tabellen uns zu sagen haben. Sie zeigen, wie die Volksmasse lebt, wie sie arbeitet, wie sich im Gange der kapitalistischen Entwicklung der Aufbau der Gesellschaft umgestaltet — sie sagen uns, welchen Teil seines Weges der Kapitalismus schon zurückgelegt hat, wie nah wir schon unserem Ziele, dem Ziele seiner Ueberwindung sind.

Eine Gruppe von Zahlen steht vor allem aus diesen Tabellen hervor; sie zeigt uns, aus welchen Berufen die Bevölkerung Deutschlands ihre Nahrung zieht. Da fällt vor allem der Rückgang der landwirtschaftlichen Bevölkerung auf. Sie zählte im Jahre 1882 noch 19,2 Millionen Seelen, im Jahre 1895 immerhin noch 18,5 Millionen, im Jahre 1907 nur noch 17,7 Millionen Köpfe. Trotz der riesigen Vermehrung der Bevölkerung des Reiches, die von 1882 bis 1907 von 45,2 auf 61,7 Millionen Menschen gestiegen ist, ist die landwirtschaftliche Bevölkerung ständig gesunken. Den Zuwachs haben die Industrie, der Handel und das Verkehrswesen aufgefangt. Sie ernährten im Jahre 1882 20,6 Millionen Menschen, im Jahre 1895: 26,2 Millionen, im Jahre 1907 schon 34,6 Millionen Menschen. Das Industrieboll zählt schon doppelt so viele Seelen wie das Landvolk! Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt verschiebt sich das Verhältnis zum Nachteil der Landwirtschaft. Im Jahre 1882 zogen noch 425 von 1000 Deutschen aus der Landwirtschaft ihren Erwerb, im Jahre 1895 nur noch 358, im Jahre 1907 gar nur 286. Das Landvolk, das vor einem Menschenalter noch beinahe die Hälfte der deutschen Nation bildete bildet heute nur wenig mehr als ein Viertel der Nation. So sinkt der Schwerpunkt des deutschen Wirtschaftslebens mehr und mehr in den Bereich der Industrie.

Hand in Hand mit der Industrialisierung Deutschlands geht ein anderer Umwälzungsprozess: der — Siegeszug des Großbetriebes. Im Jahre 1882 gab es in Deutschland 2 175 857 gewerbliche Kleinbetriebe, in denen nur eine bis fünf Personen beschäftigt waren, im Jahre 1895 noch 1 989 572, im Jahre 1907 nur noch 1 870 261 solcher Kleinbetriebe. Trotz der gewaltigen Vermehrung des Industriebolles ist die Zahl der Kleinbetriebe stetig gesunken. Ganz anders haben sich die Mittelbetriebe entwickelt, in denen sechs bis fünfzig Personen arbeiten. Solcher Betriebe wurden im Jahre 1882: 85 001, im Jahre 1895: 139 459, im Jahre 1907: 187 174 gezählt; ihre Zahl ist also im letzten Menschenalter auf das Doppelte gestiegen. Noch viel schneller aber wuchs die Zahl der Großbetriebe, in denen mehr als fünfzig Arbeiter arbeiten; solcher Betriebe wurden 1882 nur 9481, im Jahre 1895: 17 941, im Jahre 1907 schon 29 033 gezählt. Die Zahl der Kleinbetriebe ist gesunken, die Zahl der Mittelbetriebe wurde verdoppelt, die Zahl der Großbetriebe aber verdreifacht — so gewinnt der Großbetrieb Schritt für Schritt dem Kleinbetrieb Boden ab!

Die Verteilung der gewerblichen Bevölkerung auf die einzelnen Betriebsklassen wurde dadurch gründlich verändert. Im Jahre 1882 waren in Kleinbetrieben 3,3 Millionen, in Mittelbetrieben 1,1 Millionen, in Großbetrieben 1,5 Millionen Personen beschäftigt — die Kleinbetriebe beschäftigten also vor einem Menschenalter noch weit mehr Arbeiter als die Groß- und die Mittelbetriebe zusammen. Im Jahre 1895 war dies längst nicht mehr der Fall. Da wurden in Kleinbetrieben 3,2, in Mittelbetrieben 1,9, in Großbetrieben 2,9 Millionen Arbeiter gezählt — die Großbetriebe beschäftigten nun nicht mehr viel weniger Arbeiter als die Kleinbetriebe; Groß- und Mittelbetriebe verfügten schon über weit mehr als die Hälfte der Arbeiterschaft. Im Jahre 1907 endlich entfielen auf die Kleinbetriebe 3,2 Millionen, auf die Mittelbetriebe 2,7, auf die Großbetriebe 4,9 Millionen Arbeiter. Die Großbetriebe allein beschäftigten jetzt nicht viel weniger als die Hälfte, die Kleinbetriebe nur noch weniger als ein Drittel der Arbeiterschaft. Die Kleinbetriebe, die vor einem Menschenalter noch weit mehr als die Hälfte der Arbeiterschaft beschäftigten haben, beschäftigen heute weniger als ein Drittel der gewerblichen Bevölkerung; in Großbetrieben waren im Jahre 1882 wenig mehr als ein Viertel, im Jahre 1907 schon nicht viel weniger als die Hälfte aller Arbeiter beschäftigt.

Unaufhaltsam vollendet der Großbetrieb seinen Siegeszug. Alle Mittel zünftlicher Mittelstandspolitik haben gegen ihn vollständig versagt. Dabei ist der Sieg des Großbetriebes in Wirklichkeit noch viel vollständiger, als die summarischen Daten der Statistik uns annehmen lassen. Denn Hunderttausende kleiner Betriebe werden von der Statistik den Kleinbetrieben zugerechnet, die in Wirklichkeit im Herrschaftsbereich

des kapitalistischen Großbetriebes liegen. Die „Handwerker“, die in Wirklichkeit nur noch Verkäufer der Fabrikware sind, die „Gewerbetreibenden“, die längst zu Heimarbeitern kapitalistischer Unternehmer herabgedrückt wurden, zahlreiche hausindustrielle Betriebe werden ja als gewerbliche Kleinbetriebe gezählt. Erst wenn wir so die Angaben der Statistik besichtigen, können wir ahnen, wie weit die Konzentration des Kapitals, die Vereinigung aller Macht über das Wirtschaftsleben in den großen kapitalistischen Unternehmungen schon vorgeschritten ist.

Die ganze Klassen-schichtung der deutschen Nation wird durch diesen Umwälzungsprozess schnell verändert. Am schnellsten natürlich im Gewerbe und in der Industrie. Die Zahl der selbständigen Unternehmer ist in Gewerbe und Industrie stetig gesunken; im Jahre 1882 betrug sie 2,2 Millionen, im Jahre 1895: 2,1, im Jahre 1907: 2 Millionen. Dagegen wuchs die Zahl der Industriebeamten sehr schnell; im Jahre 1882 beschäftigte die deutsche Industrie 99 000, im Jahre 1895: 264 000, im Jahre 1907: 686 000 Betriebsbeamte! Das überaus schnelle Wachstum des „neuen Mittelstandes“ der Betriebsbeamten steht in schroffem Gegensatz zu dem Rückgang des alten Mittelstandes, der aus selbständigen Gewerbetreibenden bestand. Am wichtigsten aber drückt sich in den Zählungsergebnissen das Wachstum der industriellen Arbeiterschaft aus. Sie zählte im Jahre 1882: 4,1, im Jahre 1895: 6,0, im Jahre 1907: 8,6 Millionen Köpfe. Während die Zahl der Selbständigen in Gewerbe und Industrie gesunken ist, ist die Zahl der Arbeiter auf mehr als das Doppelte angewachsen. Die Arbeiterschaft bildet heute schon 76,34 pCt., also mehr als drei Viertel der industriellen Bevölkerung! Nicht ganz so schnell hat sich diese Entwicklung in den anderen Berufs-klassen vollzogen; doch ist der Anteil der Arbeiter an der Zahl der Erwerbstätigen überall gestiegen, so im Handel von 46 auf 56, in der Landwirtschaft von 71 auf 74 pCt. der Gesamtzahl!

Das Ergebnis dieses Entwicklungsprozesses ist, daß die Arbeiterklasse mehr und mehr zur überwiegenden Mehrheit der erwerbstätigen Bevölkerung wird.

Im ganzen, also alle Berufe zusammengenommen, wurden in Deutschland im Jahre 1907: 5,5 Millionen Selbständige, 1,3 Millionen Beamte und 17,8 Millionen Arbeiter gezählt. Von je 1000 erwerbstätigen Deutschen sind also 223 Selbständige, 53 Beamte und 724 Arbeiter. Mehr als sieben Zehntel des deutschen Volkes sind also Arbeiter.

So bestätigt uns die Statistik die sozialistische Auffassung der gesellschaftlichen Entwicklung. Mehr und mehr ballt sich auf der einen Seite alle Macht im Wirtschaftsleben in den Händen weniger Kapitalisten zusammen. Nach dem Ausspruch eines Wissenden — des Generaldirektors der A. G. G. Rathenau —

sind es nur 300 Personen, die Europas Wirtschaftsleben mit ihrem Geldsack dirigieren.

Mehr und mehr häuft sich auf der anderen Seite die Masse der Arbeiter an. So treibt die Entwicklung der kapitalistischen Gesellschaft dem weltgeschichtlichen Augenblick unaufhörlich zu, in dem die Arbeiterklasse zur ungeheuren Mehrheit geworden, die Herrschaft der kleinen Minderheit der Kapitalisten stürzen, die Leitung der Volkswirtschaft den wenigen Kapitalisten entreißen und sie selbst in die Hand nehmen wird.

Aber noch stehen 16 Millionen Indifferente, die weitaus größte Mehrheit, draußen; wollen wir zur Macht gelangen, dann müssen diese Massen unseren Cadres eingeordnet werden.

Unsere Macht wächst von Tag zu Tag, von Stunde zu Stunde, aber nur langsam, viel zu langsam für die Stürmer und Dränger in unseren eigenen Reihen.

So leuchtet uns aus dem Gewimmel der Zahlen frohe Siegesgewißheit entgegen. Die ökonomische Entwicklung tut das ihrige, es bleibt zur Vollendung des Aufstieges der Arbeiterklasse nur nötig, daß auch diese das ihrige tut.

Wir sind die Kraft, Wir hämmern jung Das alte morsche Ding, den Staat, Die wir von Gottes Borne sind Das Proletariat!

Ueber 700 Millionen neuer Lasten.

Unter dieser Ueberschrift macht ein Artikel die Kunde durch die Zentrumspreffe und die Presse der Kapitalisten. Man könnte glauben, die Zentrumsblätter hätten die Absicht, die Wähler über die Lasten zu unterrichten, die das Zentrum dem Volke in den letzten anderthalb Jahrzehnten zur Förderung des Militarismus und Marinismus und zur Vereinerung der Großgrundbesitzer und Kapitalisten aufgebürdet hat.

Die Zentrumspreffe denkt aber gar nicht daran, sich über die Volksbelastung zu Gunsten solcher Zwecke zu entziehen. Der Grund zur Entrüstung liegt diesmal darin, daß die geforderten Summen für arme Mütter, Kranke, Verletzte, Alte, Invaliden und für Witwen und Waisen aufgebracht werden sollen.

Die Frage, um die es sich handelt, liegt auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung. Die Sozialdemokraten fordern ihren weiteren Ausbau, und unsere Genossen im Reichstage machten bei der Beratung der Reichsversicherungsordnung den Versuch, das Gesetz so zu gestalten, daß es berechtigten Forderungen entspricht.

- a) auf alle gegen Lohn und Gehalt beschäftigte Personen und auf Kleinwerbetreibende und Landwirte; auf Angestellte und Selbständige aber nur soweit, als deren Jahreseinkommen 5000 M. nicht übersteigt;
b) Versicherung des vollen der Versicherung zu Grunde gelegten Einkommens;
c) Krankenunterstützung während der ganzen Dauer der Krankheit;
d) Familienunterstützung in ausreichender Höhe an die Familien der Kranken, die in Heilanstalten untergebracht sind;
e) Unterstützung der Schwangeren und Mütter;

f) Vereinheitlichung der Versicherungs-Organisation;
g) volles Selbstverwaltungsrecht der Versicherten.

Die aus der Erfüllung dieser Forderungen erwachsende Mehrbelastung der Krankenversicherung soll zum Teil dadurch wieder ausgeglichen werden, daß die Unfallversicherung die Lasten der Unfälle vom Tage des Unfalls an zu tragen hat und so die Krankenkassen das Geld sparen, das sie gegenwärtig während der ersten 13 Wochen nach dem Unfall für die durch Unfall Verletzten zu tragen haben.

Für die Ausdehnung der Versicherung kommen folgende Bismarck in Frage: Bei der Berufszählung von 1907 wurden 20 863 299 Arbeiter und Angestellte in Landwirtschaft, Industrie, Handel und Verkehr und außerdem Dienstboten gezählt. Hinzu kommen noch mehrere Millionen Kleinbauern und Kleinwerbetreibende, die wirtschaftlich auch nicht besser als die Arbeiter gestellt sind.

Aber auch die Personen mit diesem Einkommen sind nicht voll versichert. Bei der Gemeindeversicherung gilt der ortsbliche Tagelohn, der in einer Anzahl von Orten auf 1.- M. für den Arbeitstag festgesetzt ist.

Man frage sich nun: Ist es wirklich besser, daß der arme Kleinbauer, der Heimarbeiter usw., die Beiträge spart und dann im Krankheitsfalle ohne Hilfe ist, oder ist es besser, daß er in gesunden Tagen zwei bis 3 Pfennig für jede Mark seines Verdienstes hergibt und dann in Krankheitsstagen Arzt, Arznei und Krankengeld zu seiner Verfügung hat?

Man frage sich nun: Ist es wirklich besser, daß der arme Kleinbauer, der Heimarbeiter usw., die Beiträge spart und dann im Krankheitsfalle ohne Hilfe ist, oder ist es besser, daß er in gesunden Tagen zwei bis 3 Pfennig für jede Mark seines Verdienstes hergibt und dann in Krankheitsstagen Arzt, Arznei und Krankengeld zu seiner Verfügung hat?

Aber man wird sagen: Die Sozialdemokraten fordern das Krankengeld in der Höhe des vollen Tagelohnes, sie behaupten, in der Familie werde bei Krankheit des Mannes nicht weniger, sondern mehr gebraucht, weil doch der Kranke nach ärztlichen Vorschriften versorgt werden soll.

Eine erhebliche Mehrbelastung würde allerdings die Hilfe für Schwangere und Mütter erfordern. Sie ist aber durchaus erforderlich. Die fehlende Hilfe bringt den Frauen früheres Siechtum, bringt die hohe Säuglingssterblichkeit. Ist es für Deutschland nicht beschämend, daß es unter allen westeuropäischen Staaten die höchste Säuglingssterblichkeit zählt?

Man wende nicht ein, die Lasten könnten nicht getragen werden. Sie werden doch auch heute getragen, nur daß die mit zahlreichen Kindern gesegneten Familien sie jetzt allein tragen müssen, bei Ausdehnung der Versicherung aber eine Verteilung auf alle Versicherte einreten würde.

Wenn die Krankenversicherung Träger der Schwangerschafts- und Mutterschaftsversicherung sein sollen, ist es nötig, die Krankenversicherung in einheitliche große Organisationen zusammenzuschließen; sonst würden die Unternehmer, wie z. B. die der großen Eisenindustrie, die keine Arbeiterinnen beschäftigen, Betriebsstätten gründen und sich so von den Lasten der Schwangeren- und Mutterschaftsunterstützung drücken.

Die Vereinheitlichung der Versicherung und damit die Befestigung der Betriebsstätten wird auch noch aus einem anderen Grunde von den Sozialdemokraten gefordert. In manchen Betrieben werden aus Rücksicht auf die Betriebsklasse mit chronischen Krankheiten behaftete Arbeiter nicht angenommen.

Mit der Gründung großer einheitlicher Organisationen würde aber auch eine Ermäßigung der Verwaltungskosten erzielt. Die Schreibarbeit, die durch An- und Ummeldungen entsteht, würde erheblich vermindert.

Eine erhebliche Entlastung der Krankenkassen wollten unsere Genossen dadurch herbeiführen, daß sie die Lasten aus Betriebsunfällen ganz den für die Unfallversicherung geschaffenen Organisationen überweisen.

Vor allen Dingen glauben unsere Genossen die Krankenversicherung durch Erhaltung der vollen Selbstverwaltung verbessern zu können. Viele Mängel, die sich aus dem Betriebe ergeben, können durch Abänderung der Organisation oder der Satzungen ohne Schwierigkeit beseitigt werden.

Die Krankenversicherung muß sich den Bedürfnissen des täglichen Lebens anpassen. Je nach dem Orte, der Zusammensetzung der Arbeiterbevölkerung und so weiter sind diese Bedürfnisse verschieden; aber bei ausreichender Bewegungsfreiheit läßt sich auch diesen besonderen Bedürfnissen Rechnung tragen.

Wer schafft das Gold zu Tage?

Wer in den letzten Wochen den Handelsteil der bürgerlichen Presse las, der fand in großer Zahl die Jahresberichte nicht nur von industriellen Unternehmungen, sondern vor allem auch von Großbanken. Köstlich schwindelig wurde einem, wenn man die Dividenden sah, die dort aufmarschierten. Millionen, Milliarden stiegen nur so herum! Dividenden von 6 bis 15 pCt. und darüber figurieren als "Entbehrungslöhne" der Leute, die das Schicksal dazu beurteilte, als Aktionäre ihr Dasein zu fristen.

Die Bank ist an zahlreichen in- und ausländischen Unternehmen beteiligt. Zunächst hat sie ihre Hand im Spiel bei einer ganzen Reihe Banken und Kreditanstalten Deutschlands, die ihrerseits wieder hohe Dividenden abwerfen (5-15 pCt.).

Die Bank ist an zahlreichen in- und ausländischen Unternehmen beteiligt. Zunächst hat sie ihre Hand im Spiel bei einer ganzen Reihe Banken und Kreditanstalten Deutschlands, die ihrerseits wieder hohe Dividenden abwerfen (5-15 pCt.). Des weiteren steckt sie in vielen Verkehrsunternehmen, namentlich des Orients, in der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin, in der deutsch-afrikanischen Bahn, sowie in der Petroleumindustrie.

in Wirklichkeit nur Filiale des Berliner Betriebes und von diesem in all und jedem abhängig ist. Nicht die großen Herren in Hofmüchel und Schwada, die vor der Öffentlichkeit den biden Willen markieren, sind die wahren Gebieter, sondern die unsichtbaren Götter an der Spree kommandieren und überlassen großmütig den anderen gegen eine kleine Vergütung das Ne-präsentieren.

Es liegt auf der Hand, daß diese Organisationen einem Bedürfnis der Zeit entsprechen. Gewaltige Kulturwerke, wie sie die Gegenwart gebraucht, lassen sich nur schaffen durch gewaltige Kapitalkonzentrationen, die sich in den Großbanken vollzieht, ein-greifen. Nur sie vermag unter den heutigen Ver-hältnissen die wirtschaftliche Kraft zu erzeugen, die zur Bewältigung so gigantischer Arbeiten nötig ist.

Wer aber schafft all das Gold zu Tage, das hier zusammenströmt, um Wunderdinge zu vollbringen? Die Antwort braucht nicht erst niedergeschrieben zu werden. Sie strahlt uns aus jedem Schweißtropfen entgegen, der auf abgeraderter Arbeiter Stirnen glänzt! Menschenarbeit ist es, die alles schuf! Und der Lohn?

Der deutsche Arbeiter hat von alledem nur soviel profitiert, als er sich gegen widerstrebende Kapitalisten mühsam erkämpfte! In seine Hütte fließt nur ein armerlicher Bruchteil des Schatzes, der hier zu Tage tritt! Insbesondere das verfloßene Jahr zeigte das mit so erschreckender Deutlichkeit, daß selbst bürgerliche Volkswirtschaftler eingestehen müssen, daß die breite Masse des Volkes, auf deren Wirken und Mühen in erster Linie all die prangende Herrlichkeit ruht, nicht nach Verdienst entlohnt wird. So lesen wir folgen-den Satz aus der Feder eines solchen Mannes:

„Um 800 000 Köpfe hat sich die Bevölkerung des Deutschen Reiches innerhalb des letzten Jahres ver-mehrt. Um so größer — sollte man meinen — ist die Konsumkraft der Bevölkerung ge worden, und da wir genötigt sind, einen von Jahr zu Jahr wachsenden Teil des Bedarfs an Nahrungs-mitteln, vielfach in roher Form, aus dem Auslande zu beziehen, so müßte entsprechend die Einfuhr an Verbrauchswaren bezw. Rohstoffen gestiegen sein. Die vielgeschollene Stabilität ist jedoch objektiv genug, uns den Nachweis zu liefern, daß die Konsumkraft der Bevölkerung in Lebensmitteln und anderen wichtigen Materialien für die Lebenshaltung, ungeachtet der Steigerung der Volkszahl, im letzten Jahre zurückgegangen ist. Daraus ergibt sich, daß dem einzelnen Individuum, zumal da der Export einen außerordentlich starken Aufschwung (um 873 Millionen Mt.) erfahren hat, nur noch geringere Beträge und auch Mengen zur Deckung notwendigen Lebensbedarfs zur Verfügung gestanden haben, und das bedeutet ebenfalls eine Schwächung der Volkskraft, als eine Verminderung der Bevölle-rung. Denn wir müssen mehr arbeiten als früher, um existenzfähig zu bleiben, erwerben aber nicht so viel wie vordem, um das Leben zu fristen.“

Der Verfasser schiebt die Schuld an dieser bösen Erscheinung in erster Linie auf die Finanzre-form. Das ist bis zu einem gewissen Grade richtig. Es darf daneben aber nicht vergessen werden, daß die allgemeine Tendenz des Kapitalismus dahin geht, den Anteil des Arbeiters am Produktionsgewinn nicht zu erhöhen.

Das erkennen wir am besten daran, daß selbst bei Unternehmen, die kolossale Reingewinne abwerfen, — ja bei diesen am meisten! — auf die Forderungen der Arbeiter nach Lohnerhöhungen stets die stereotype Antwort erfolgt, der Geschäftsgang lasse eine solche Belastung nicht zu! Und wenn 25 pCt. Dividende gezahlt werden! Das sagen die Eisenbahndirektoren den miserabel entlohnten Schaffnern und Führern, das predigt Vater Staat, trotz der Millionenüberschüsse den darben-den Eisenbahnern, das erzählen auch die Kneeder, die Stauer, die Kohlenimporteure den Hafenar-beitern. Und verweist man auf die hohen Ueberschüsse, auf die glänzenden Dividenden und Zan-tiemen, dann lächeln die Herren vielfach und er-lären allenfalls: „Ja, nach Ihrer Auffassung ist das Geschäft glänzend. Aber Ihre Auffassung ist eben falsch!“ Und das schlimmste ist: Die Leute haben Recht! Recht natürlich nur in ihrem Sinne! Denn das vorzügliche Ergebnis des Betriebes kann nicht bestritten werden, und ebensowenig läßt sich leugnen, daß, wenn durch eine Lohnerhöhung die Dividenden von 15 auf 14 pCt. herabgesetzt würden, immer noch ein großartiges Geschäft vorläge!

Und doch treibt kapitalistische Praktik es dahin, das das beste Geschäft ein schlechtes wird, daß eine Minderung der Dividende um 1 pCt. dies schon zu Wege bringt! Um das zu verstehen, braucht man neben der Dividende eines Aktienunternehmens nur den Kurszettel zu betrachten, um des Mittels Lösung zu entdecken. Denn sobald ein Unternehmen 10 pCt. Dividende abwirft, und der Kurszettel für das Papier die Ziffer 200 aufweist, erhält der Aktionär, der zu diesem Kurs kaufte, also die Aktie statt mit dem ur-sprünglichen Preis von 1000 Mt. mit dem Börsen-preis von 2000 Mt. bezahlt, in Wirklichkeit nur 5 pCt. für sein Geld! Und wenn dann 1 pCt. ab-geht, hat er nur noch 4 pCt., und das nennt kein Kapitalist mehr eine „anständige“ Verzinsung seines Geldes.

Der Arbeiter mag also bis zur Bewußtlosigkeit schreien, er mag den Ertrag bis zu 50 pCt. des Betriebskapitals steigern, wie es bisweilen vorkommt, — es nützt ihm alles nichts! Man wird durch Wert-Steigerung des Betriebskapitals an der Börse, durch den Kurseschwung, den man mit dem Handel mit Aktien erzielt, es immer wieder dahin bringen, daß

der Betrieb eine weitere „Belastung“ des Lohnkontos „nicht übertragen“ kann! Des Arbeiters Wirken ist nicht im und am Betriebe geblieben, es ist als Ertrag-gewinn auf den Markt gegangen, von wo es nicht wiederkehrt, weil es inzwischen irgendwo in der weiten Welt als neues Aktienkapital — vielleicht in der Bagdadbahn oder in der jungtürkischen, durch die konstantinopoltanischen Zölle gesicherten Anleihe — wuchert und Proletarier ausbeutet. Und hastet der Arbeiter noch einmal so wahnwichtig drauf los, das Verlorene wieder zu erreichen, so ist er ums Jahr noch genau so klug oder dumm, denn dann sind die Aktien ebenso schnell in die Höhe gestiegen, wie die Intensität seiner Arbeit sich steigerte, und am Jahres-schlusse bringt man ihm wieder das verblüffend ein-fache Exemplar, daß 20 pCt. in der Tat nur 5 pCt. sind! Im kapitalistischen Getriebe ist der Gewinn spurlos verschwunden. „Eins, zwei, drei — überzeugen Sie sich, meine Herren, das goldene Ei, das Sie in meinen Hut legten, ist nicht mehr da! Geschwindigkeit ist keine Hexerei!“

Das wird auch aus sich heraus nicht anders wer-den! Nach wie vor werden die Arbeiter Niedrigdividen-den und — Zantiemen erschuften und trotzdem mit ihren Forderungen mit den bekannten Redensarten ab-gesperrt werden; bis sie ihre Organisations-kräfte so stark gemacht haben, daß die Unternehmer bei ihren ganzen Kal-kulationen von vornherein mit ge-wissen Steigerungen des Lohnkontos als mit etwas Selbstverständlichem und Unvermeidlichem rechnen müssen.



Du sollst!

Du sollst nicht kalt und ruhig steh'n,
Wenn große Taten rings gescheh'n,
Beschau das Bauwerk deiner Zeit
Und seine Größ' und Herrlichkeit!

Erhebe dich aus fauler Ruh,
Und greif' mit an und greif' mit zu.
Und wär's auch nur ein kleiner Stein,
Flüg' in den Bau ihn doch hinein!

Du sollst nicht kalt und ruhig steh'n,
Wenn große Taten rings gescheh'n!
Hast du im Kleinen mit getan,
Greiffst du wohl auch das Große an.

Ludwig Würkert.



Der erhöhte Anteil der Arbeiter am Produktionsertrag muß an die erste Stelle der Abrechnung kommen, vor Abschreibungen, Dividenden und Zantiemen!

Nun sehen wir aber, wie groß und vorzüglich gerüstet, wie wunderbar organisiert, wie eng mit allen Mächten der Welt verwachsen unser Gegner ist, wie er über den ganzen Erdball seine Netze gesponnen hat. Was lehrt er uns? Wollen wir etwas erreichen, dann müssen wir es ihm n a c h m a c h e n, müssen es n o c h besser machen, als er!

Herr von Stroffer und Genossen!

Der preußische Major a. D. von Stroffer, z. Zt. Volksvertreter im preußischen Abgeordnetenhaus, hat sich in dem Kreise der Automobilisten und in andern Kreisen, wie bekannt, einen Namen zu machen versucht.

Inbesondere vertritt er zwei Standpunkte: Ein-mal scheint er es sich zur Aufgabe gemacht zu haben, in den Speisewagen der preußischen Eisenbahn das Rauchverbot zu beseitigen.

Bisher hat er damit noch kein Glück gehabt, aber wir wünschen ihm aufrichtig, daß es ihm an seinem Lebensabend noch beschieden sein möge, seine echte Zigarre in Ruhe in jedem Speisewagen zu schmauchen.

Die zweite Lebensaufgabe dieses Herrn besteht augenscheinlich darin, den Automobilisten das Leben zu erleichtern. Wenn er in der erst erwähnten Frage einen Erfolg noch nicht gehabt hat, so muß man hier bei der zweiten Angelegenheit als Genugtuung kon-statieren, daß die Lanze, die er schon im vorigen Jahre im Abgeordnetenhaus gegen die Automobilisten geschleudert hat, nunmehr glücklich zerbrochen ist.

Am vorletzten Sonntag stand im preußischen Abgeordnetenhaus der Etat der Baubewirtschaftung zur Diskussion. Zur Baubewirtschaftung gehört auch die Unterhaltung der öffentlichen Wege und Straßen und dieser Umstand gab dem Herrn von Stroffer wieder einmal die erwünschte Gelegenheit, den Versuch zu machen, irgend eine neue Erschwerung gegen die Auto-mobilisten herbeizuführen.

Der Versuch schlug aber glänzend fehl! Herr von Stroffer erinnerte in seiner Brand-rede zunächst an seinen vorjährigen ruhmvollen Ver-such, das Automobilgewerbe zu knebeln; er beklagte sich sehr darüber, daß trotz mancher Verbesserungen immer noch die Automobile ihm auf der Straße und überall sonst im Wege seien. Insbesondere wollte er von allen Wettfahrten und insbesondere sogar von allen Zuverlässigkeitsfahrten nichts wissen und beklagte

sich, daß namentlich gegen die letzteren eine gesetzliche Handhabe nicht geboten sei.

Wenn Herr Stroffer uns doch wenigstens einen Rat dahin gegeben hätte, wie man ohne Zuver-lässigkeitfahrten, ohne Geschwindigkeitsprüfungen und dergleichen überhaupt für den ordnungsmäßigen Zu-stand eines Automobils einsehen könnte. Wenn die Zuverlässigkeitfahrten nicht gestattet wären, so würde kein Fabrikant und auch kein Inhaber einer Repara-turwerkstatt irgend eine Gewähr für die Ordnungsmäßigkeit eines Fahrzeuges mehr übernehmen können.

Sehr belustigend war es, daß Herr Stroffer die ironische Frage aufwarf, wer denn eigentlich die Kosten für Abherrungen bei Wettfahrten und Zuver-lässigkeitfahrten bezahle. Er scheint sich besonders dagegen verwahren zu wollen, daß diese Kosten — Bereitstellung von Polizeibeamten und dergl. — aus allgemeinen Mitteln erfolgen dürfe. Das ist ein Mit-glied einer Partei, die es sich als Lebensaufgabe auf ihre Fahne geschrieben hat, durch fortgesetztes Schreiben auf Kosten der Allgemeinheit Mittel für die sogenannte notleidende Landwirtschaft in immer größerem und größerem Umfange für sich bereit zu stellen!

Dem Herrn von Stroffer schmeidert alsdann in der Debatte mit frommem Augenaufschlag ein Mit-glied des Zentrums, der Abgeordnete von Wolff, der sich nicht so sehr darüber beschwert zu fühlen scheint, daß die Automobile überhaupt, wenn auch vielleicht hier und da etwas schneller, sich auf den Straßen bewegen, als vielmehr darüber, daß durch die Automobile Gottesdienliche Veranstaltungen der katholischen Kirche gestört würden.

Drei verschiedene Fälle wußte der Herr anzu-führen, in denen Automobile durch eine Sakraments-prozession gefahren seien. Wenn man den Herrn so anhörte, hätte man meinen sollen, daß die Automobile in rücksichtsloser Weise mitten in dichte Menschenmengen hineingefahren wären und dort das größte Unheil an-gerichtet hätten. Dem war aber durchaus nicht so, vielmehr hatte es sich lediglich darum gehandelt, daß Wagenlenker mit vollem Recht nicht warten wollten, bis hundenslange Prozessionen in langsamem Schritt an Straßentrennungen vorbeigezogen waren. Die Wagenlenker hatten auf dasjenige Recht bestanden, das jedem Passanten der Straße zusteht, nämlich die Straßentrennung in langsamem Schritt zu durch-fahren. Dabei hat dann die Prozession einen kleinen Augenblick halten müssen. Es ist geradezu lächerlich, daß die Teilnehmer der Prozession es für angebracht gehalten haben, wie es der Herr Abgeordnete mit großem Behagen mitgeteilt hat, sich an den Staats-anwalt und dann an den Oberstaatsanwalt und schließ-lich sogar an den Justizminister beschwerdeführend zu wenden. Selbstverständlich ist den Beschwerdeführern durchweg der gleiche ablehnende Bescheid geworden, da selbst der kühnste Staatsanwalt irgend eine Ueber-tretung in dem Verhalten der betreffenden Wagen-führer nicht finden konnte.

So wurde dann auch vom Ministerliche aus ein entsprechender Bescheid dem Herrn Abgeordneten er-teilt. Allerdings meinte der Regierungsvertreter, daß im § 23 der neuen Bundesratsverordnung doch eine Handhabe gegeben wäre, gegen solche Verletzungen der Gewissens- und Glaubensfreiheit, indem dort die Mög-lichkeit gegeben sei, auf bestimmten Wegen den Verkehr mit Kraftfahrzeugen überhaupt zu verbieten. Da nun nach unserer Kenntnis der Verhältnisse die kirchlichen Prozessionen nicht an bestimmte Wege gebunden sind, sondern sich ihren Weg frei suchen, so kam man aller-dings zu dem ergötlichen Ergebnis, daß sämtliche Straßen und Plätze irgend einer Ortschaft für den Autoverkehr nur darum verboten werden müßten, weil möglicherweise einmal eine Sakramentsprozession die Straßen und Plätze durchqueren könnte.

Nun aber zurück zu Herrn von Stroffer: Sowohl der Minister für öffentliche Arbeiten selbst, als auch sein Regierungskommissar wies dem Herrn nach, daß nicht etwa die sogenannten Mißstände auf dem Gebiete des Automobils sich verschlimmert, son-dern gerade im letzten Jahre erheblich geringer gewor-den seien.

Besonders stolz schien dann allerdings der Herr Minister auf die durchschlagigen Erfolge der Stopp-Kommandos und der anderen ähnlichen Kommandos zu sein, welche alle sehr energisch vorgehen.

Im Jahre 1910 seien in Berlin in 7 Monaten nicht weniger als 4000 Strafsanzen erlassen, davon 1121 wegen zu schneller Fahrens, 1616 wegen Dualmöns. Dabei sei zu beachten, daß die Zahl der Kraftdroschken in den letzten zwei Jahren von 1150 auf 1950 hier in Berlin gestiegen wäre. Gleichwohl sei die Unfallsziffer von 719 auf 604 im Jahre 1910 gefallen.

Der Minister erkannte selbst an, daß das ein sehr gutes, also die Chauffeure ehrendes Ergebnis wäre.

Bei mäßiger Schätzung legten die gegenwärtig etwa 2000 Berliner Kraftdroschken 15 bis 18 Millionen Fahrten im Jahre zurück. Die 694 Unfälle im letzten Jahre seien dem gegenüber eine sehr geringe Anzahl.

Auf 100 Benzindroschken seien im letzten Viertel-jahr 1909 12,4 Unfälle entfallen, im entsprechenden Vierteljahr 1910 nur 8,8 Unfälle. Bei elektrischen Droschken seien auf je 100 Fahrzeuge in den betreffen-den Vierteljahre von 14,2 auf 9,1 gefallen.

Der Regierungskommissar ergänzte alsdann seine Ausführungen noch dahin, daß trotz der neuer-dings gestatteten erhöhten Geschwin-digkeit von 25 Kilometer die Unfälle nicht gestiegen, sondern gefallen wären. Im dritten Quartal 1909 z. B. seien Un-fälle auf 100 Benzindroschken nur 8,2 erfolgt gegen 11,3 im ersten Quartal. Im ersten Vierteljahre 1910 seien es nur 10,6 Unfälle gewesen und im dritten Quartal gar nur 6,5 Unfälle. Gerade in dem Jahre

also, in welchem zum ersten Male mit 25 Kilometer Geschwindigkeit gefahren sei, sei die Zahl der Unfälle prozentual erheblich zurückgegangen.

Besonders bezeichnend war es, daß der konservative Abgeordnete Major a. D. Herr von Stroffer sogar von seinen eigenen Parteigenossen augenscheinlich im Stich gelassen wurde. Denn während Stroffer doch die angeblich haltlosen Zustände nicht genug bemerken konnte, heißt es am Schlusse der Rede des Regierungskommissars: „V r a v o r e c h t s“.

Die rechte konservative Seite also erklärte sich nach den Darlegungen des Regierungskommissars mit den hiesigen Zuständen im Autoverkehr also unter Weisfallsbezeugungen zufrieden. Herr von Stroffer sah allein betrübt im Schmollwinkel.

Der Minister trat dann noch den Ausführungen des Herrn Stroffer über die Schnelligkeitskonkurrenzen und die Schnelligkeitsprüfungen entgegen, indem er darauf hinwies, daß namentlich die Zuverlässigkeitsfahrten mit eingelegten Schnelligkeitsfahrten in Preußen überhaupt noch zu keinem Unfall Anlaß gegeben hätten, durch welche dritte Personen betroffen wären.

Angesichts des ungewöhnlichen Fortschritts im Automobilmwesen auf dem Gebiete des Verkehrs und der Technik könne man das Automobilmwesen nicht zu sehr einschränken.

Erwähnenswert ist schließlich noch, daß auch der nationalliberale Abgeordnete Schröder aus Kassel sich noch zur Sache äußerte. Er meinte zwar zunächst, daß man in Berlin auf den Straßen vor den Autos kaum noch seines Lebens sicher sei, eine Neußerung, der später von seinen Regierungskommissars durchaus widersprochen wurde.

Herr Schröder erkannte jedoch daneben ausdrücklich an, daß gerade die Automobilindustrie die größte Zukunft hat und daß sie und die Chauffeure zum Teil unverdient gegen die Antipathie der Allgemeinheit kämpfen müssen.

Er hob unter dem Beifall seiner Parteigenossen besonders hervor, daß ebenso gerade auch die Automobilisten darüber klagen, daß ihnen in vielen Beziehungen der notwendige Schutz fehlt.

Das Gesamtergebnis, welches man aus der letzten Automobil-Debatte im Abgeordnetenhaus ziehen kann, ist danach, daß unsere Kollegen, selbst vom Standpunkte der gegnerischen Partei, und sogar vom Standpunkt der Regierung, recht gut abgeschnitten haben, und daß der einzige, welcher sich vielleicht des Erfolges der Debatte zu schämen hat, kein anderer ist als — der Herr a. D. und konservative Abgeordnete von Stroffer!

Aus der

Reichsversicherungs-Kommission.

XXII.

Das Recht der ausländischen Arbeiter wurde so geregelt, wie es die Subkommission vorgeschlagen hatte und wie wir es in unserem vorigen Artikel eingehend dargelegt haben. Hierauf wandte sich die Kommission dem wichtigsten Abschnitt der ganzen Arbeiterversicherungsreform zu, dem Selbstverwaltungsrecht der Arbeiter in den Ortskrankentassen.

Bekanntlich haben die Arbeiter in den Ortskrankentassen bisher zwei Drittel der Beiträge bezahlt, so daß den Unternehmern nur ein Drittel derselben zur Last gefallen ist. Dafür hatten die Arbeiter aber auch das Recht, in den Vorstand und in die Generalversammlung der Kasse zwei Drittel der Mitglieder zu entsenden, während die Unternehmer nur ein Drittel stellten. Da die Beschlüsse in der Generalversammlung und im Vorstande mit einfacher Majorität gefaßt wurden, so konnten die Arbeitervertreter, wenn sie einig waren, ihrem Willen Geltung verschaffen. Diese Selbstverwaltung der Arbeiter hat sich in den Ortskrankentassen aufs beste bewährt. Die Kassen entfalteten gerade unter der Leitung der Arbeiter eine immer leistungsfähigere Tätigkeit. Eben dies hat der Widerspruch der herrschenden Klassen hervorgerufen. Für die Schärfermacher unter unseren Gegnern war und ist es unerträglich, daß die Arbeiter eine so wichtige Einrichtung wie ihre Krankentassen selbst verwalten sollten und sich überdies das besten Erfolges rühmen konnten; und je mehr sich das Selbstverwaltungsrecht der Arbeiter in den Ortskrankentassen bewährte, um so stärker wurde daher der Widerspruch unserer Gegner.

Die Regierungen hatten denn auch in ihrem Entwurfe für die Reichsversicherungsordnung die Beiträge zur Hälfte auf die Arbeitgeber und Arbeitnehmer verteilt, und dafür auch den Arbeitgebern und Arbeitnehmern in dem Vorstand und dem Ausschusse der Kasse je die Hälfte der Mitglieder der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugesprochen. Dadurch wird der entscheidende Einfluß der Arbeiter auf die Leitung der Kasse beseitigt, da dann, wenn die Arbeiter und Arbeitgeber sich nicht verständigen könnten, die Aufsichtsbehörde das entscheidende Wort sprechen sollte und so selbstverständlich in der Regel alles nach den Wünschen der Arbeitgeber geschehen würde. Die bürgerlichen Parteien in der Kommission ließen nun das jetzige Verhältnis bezüglich der Beiträge bestehen, d. h. es sollen auch in Zukunft die Arbeitgeber ein Drittel der Beiträge und die Arbeiter zwei Drittel bezahlen. Außerdem sollen auch im Vorstand und Ausschusse der Krankentasse zwei Drittel Mitgliedervertreter der Arbeiter und ein Drittel Mitgliedervertreter der Arbeitgeber sein. Dagegen sollten bei der Wahl des Vorstehenden nicht mehr die einfachen Stimmen entscheiden, sondern der Vorstehende soll, wie bereits früher beschlossen und auch von uns mitgeteilt worden ist, nur dann als gewählt gelten, wenn er sowohl von der Mehrheit der Arbeitgebervertreter als auch von der Mehrheit der Arbeitervertreter gewählt worden ist. Kommt eine solche Einigung nicht zu Stande, dann

wird der Vorstehende von der Aufsichtsbehörde ernannt. Nach demselben Grundsatz hat jetzt auch die Kommission die Wahl der Beamten geregelt, jedoch mit der Abweichung, wenn sich die Arbeitgeber und Arbeitervertreter nicht auf eine Person verständigen können, aber einer von den Kandidaten mehr als zwei Drittel Stimmen erhält, daß dieser als gewählt gilt, sofern die Aufsichtsbehörde ihn bestätigt. Die Bestätigung darf aber auf Grund von Tatsachen versagt werden, die darauf schließen lassen, daß dem Vorgeschlagenen die erforderliche Zuverlässigkeit, insbesondere für eine unparteiische Wahrnehmung seiner Dienstgeschäfte oder Fähigkeit fehlt. Nach diesem Wortlaut ist es klar, daß selbst schon solche Personen, gegen die nichts anderes vorliegt, als daß sie Mitglieder einer freien Gewerkschaft sind, niemals von einem preussischen Landrate oder Regierungspräsidenten als Beamte bestätigt werden würden. Die sozialdemokratischen Mitglieder der Kommission bekämpften denn auch aufs entschiedenste diese Bestimmung und wiesen nach, daß absolut kein Grund für eine solche Vergewaltigung der Arbeitererschaft vorliegt. Wie wenig die bürgerlichen Parteien diese Vergewaltigung rechtfertigen können, zeigte sich am besten darin, daß die Herren es gar nicht wagten, eine solche Vergewaltigung der Arbeiter auch nur zu entschuldigen. Sie bestritten, daß sie mit ihrem Vortrage das verfolgen, was die Sozialdemokraten daraus entnommen haben. Nicht irgend eine politische Ueberzeugung soll jemanden von der Stelle eines Klassenbeamten ausschließen, sondern einzig und allein ein parteiliches Verhalten. Als aber die Sozialdemokraten den Antrag stellten, daß dies in die Bestimmung ausdrücklich hineingesetzt werden sollte, daß also die Bestätigung nicht versagt werden darf aus Gründen, die sich auf die religiöse oder politische Betätigung des Gewählten stützen, da lehnten die bürgerlichen Abgeordneten diesen Antrag ab, ein Beweis dafür, daß es sich in der Tat um ein Ausnahmerecht gegen die Sozialdemokraten und die Arbeitererschaft handelt.

In diesen Verhandlungen beriefen sich unsere Gegner darauf, daß in Krankentassen vielfach arge Ausschreitungen der sozialdemokratischen Beamten gegen Unternehmende vorgekommen seien. Die Sozialdemokraten wiesen darauf hin, daß gegen jeden derartigen Mißbrauch außerdem sehr scharfe Maßnahmen vorgeschlagen worden seien, so daß diese vollkommen genügen und eine Entziehung der Arbeiter wegen jener angeblichen oder tatsächlichen Mißbräuche nicht notwendig sei. Angestellte, die ihre dienstliche Stellung oder ihre Dienstgeschäfte zu einer religiösen oder politischen Betätigung mißbrauchen, soll der Vorstehende des Vorstandes nach dem Antrag der bürgerlichen Parteien sofort entlassen, nachdem ihnen Gelegenheit zur Neußerung gegeben worden ist. Die Entlassung bedarf der Genehmigung des Vorstehenden des Versicherungsamtes sowie des Landrats oder des Magistratsrates. Diese Bestimmung gibt der Behörde die Befugnis, in allen Fällen, in denen wirklich ein Mißbrauch vorkommen sollte, in der rücksichtslosesten Weise einzuschreiten. Allerdings ist hinzugefügt, daß eine religiöse oder politische Betätigung außerhalb der Dienstgeschäfte und die Ausübung des Vereinigungsrechts nicht gehindert werden dürfe, soweit sie nicht gegen die Gesetze verstoßen; jedoch wird trotz dieser Schutzvorschriften in Zukunft noch so mancher Beamte, der nicht seine Gefinnung verleugnen will, die sofortige Entlassung auf Grund der angeführten Befugnis des Klassenvorstehenden zu befürchten haben. Denn die Behörden sind nur zu sehr geneigt, in jeder Betätigung der politischen Gesinnung, die ihnen nicht paßt, einen Mißbrauch zu erblicken. Außerdem ist die Entlassung eines Klassenbeamten so geregelt worden, daß jede Maßregelung aus politischen Gründen ausgeschlossen ist. Nach einer längeren Probezeit darf überhaupt der Beamte nur dann entlassen werden, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Mitbin können auch die Vorstandsmitglieder durch eine willkürliche Entlassung eine Maßregelung nicht mehr vornehmen. Alle diese und ähnliche Maßnahmen bieten in der Tat die Sicherheit, daß in Zukunft ungehöriges Verhalten der Beamten aus parteipolitischen Gründen völlig ausgeschlossen ist. Umsoweniger ist es berechtigt, wie die sozialdemokratischen Vertreter in der Kommission in der sehr ausgedehnten Debatte wieder und wieder nachwiesen, daß die Arbeiter in bezug auf die Ernennung der Beamten entrechtet werden. Jedoch bezieht sich die Entziehung der Arbeiter sogar auf die Abfassung der Satzungen der Kasse. Auch hierbei sowie bei der Auflösung und Verschmelzung von Kassen sollen Beschlüsse nur zulässig sein, wenn sie sowohl von der Mehrheit der Arbeitgeber als der Arbeitnehmer gefaßt werden; angenommen davon ist nur der Fall, in dem es sich um die Erhöhung der Leistungen bei Beiträgen bis zu 4% pSt. handelt. Da jedoch durch die Entziehung der Arbeiter die Verwaltung der Kasse aufs äußerste verteuert werden muß, so wird es nur sehr selten vorkommen, daß eine Kasse bei 4% pSt. Beiträgen mehr als die Regelleistungen (Mindestleistungen) gewährt. Demgemäß hat dieses Recht der Arbeiter praktisch nur eine geringe Bedeutung. In Wahrheit hat die Kommission fast die völlige Entziehung der Arbeiter in bezug auf die Leitung der Ortskrankentasse beschlossen. Dies ist umso mehr zu verurteilen, weil die Alleinherrschaft der Unternehmer in den Berufsgenossenschaften in keiner Weise beschränkt worden ist. Den Arbeitgebern also immer mehr Rechte, den Arbeitern dagegen die Entziehung, das ist der Kern der ganzen Arbeiterversicherungsreform.

Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Berufskollegen in Aachen.

Je frömmere die Unternehmer, desto schlechter die Arbeitsverhältnisse in ihren Betrieben. Das trifft unbedingt auf die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in

Aachen zu. Mit einigen Betrieben, in denen die Zustände unerbittlich sind, wollen wir uns heute kurz befassen. Aachen beherbergt eine große Anzahl Kolonialwarengeschäfte engros, die ihre Waren meist per Achse in die oft weit entfernten umliegenden Ortschaften schaffen. Die Waren kommen meist sehr spät an und verzögert sich so der Beginn der Tour ganz wesentlich, so daß diese oft erst um 10, ja 11 Uhr vormittags angetreten werden kann. Je später des Morgens hinausgefahren werden kann, desto später erhalten die Kollegen auch Feierabend. Daß es kein Vergnügen ist, mit schwer beladenen Wagen in völliger Dunkelheit in der durchweg äußerst bergigen Gegend ganze Nächte herumzufahren, wird jedem einleuchten. Würden die Kolonialwarenhändler nicht allzuviel Rücksicht auf ihren Geldbeutel nehmen, würden sie die Kutscher auch als Menschen betrachten, dann ließen sich Einrichtungen treffen, daß die Kutscher nicht neben einer ganzen Tagesdunst auch noch eine halbe Nachtlicht imerhalb 24 Stunden abarbeiten müssen. Die Unfallgefahr erhöht sich naturgemäß durch die lange Arbeitszeit ganz gewaltig. Ähnlich wie in den Kolonialbetrieben sieht es in den Mühlen aus. Bei der Firma Reuthmann schlafen die Kutscher über dem Stall, in einem Raum, zu dem der Stalldunst bequem Eingang findet. Die bekannte eiserne Bettstelle, ausgerüstet mit dem bekannten Strohsack und den Pferdebeden, die den Dienst vom Pferd auf den Kutscher wechseln, ist hier noch zu finden. Mit der Weidenrute prügelt Herr R. auch mal die Kutscher durch. Es kommt infolge solcher Zustände schon mal vor, daß seine 5 Kutscher dem Colorado mit einemmale Babel sagen und der Herr Prinzipal höchstgehändig zur Mißharte greifen und den Stall reinigen muß. Der Lohn beträgt für die lange und schwere Arbeit 24.— Mk. Von diesem Gelde müssen aber die Kutscher die Speise bei den vielen Landtouren selbst bestreiten, denn Herr Reuthmann zahlt für 6 Landtouren „Eine Mark“ Speise, das ist nach Adam Niese pro Tag und halbe Nacht 16% Pf. Auf eine Reklamation seitens der Kutscher, doch mehr Speise zu zahlen, da von den Kutschern doch nicht verlangt werden könne, daß sie den halben Lohn im Interesse des Unternehmers verzehren, erklärte Herr R.: „Das ist hier nicht eingeführt!“ Auch wäre etwas mehr Klarheit bei der Berechnung der Speise bezw. Prozente für die zurückgebrachten leeren Säcke angebracht. Bei der Firma Fr. Lauffs werden Löhne von 24.— Mk. im Höchstfalle bis herunter zu 20.— Mk. bezahlt. Wo die Löhne niedrig, da ist die Arbeitszeit lang, das trifft auch hier zu. Es wird für gewöhnlich 8½, auch 9 Uhr, aber auch schon mal 10 Uhr, bis die geplagten Kollegen sich zur Ruhe begeben können. Keine Seltenheit ist es, daß um 7½ Uhr noch einmal eine Tour gefahren wird, selbstredend ohne jede Vergütung für den Kutscher. Ob der Unternehmer für die Tour auch nichts bezahlt erhält?

Die Firma Gebr. Blaise zahlt den Kutschern 17.— Mk. Lohn, durch Besprechungen, die seitens des Verbandes einberufen waren, wurde das Gewissen der Firmeneinhaber wacherufen und der Lohn auf 18.— und 19.— Mk. erhöht. Die Vergünstigung erhalten aber nur diejenigen Leute, die „ordentlich“, d. h. hinsichtlich usw. sind. Eine monatliche Extravergütung erhalten die Zweispanner, die ohne Faktor fahren. Diesen Kollegen werden Müllge gemacht für etwa verlorengegangene oder gestohlene Stoffe. Die Firma wacht sorgsam über ihre Arbeiter, daß sie nicht der Verführung durch die Organisation verfallen. Die Verteiler der Einladungszettel werden sofort der Polizei denunziert, ja, ein Kontorist verlangte von einem Polizeibeamten die sofortige Verhaftung eines solchen Sünder.

Die Löhne der Fensterputzer sind äußerst niedrig, für Extrarbeiten, Arbeiten mit Säure etc., gibt es keine Vergütung. Der Höchstlohn beträgt in der „Germania“ 22.— Mk. Ueberstunden werden nur in zwei Firmen bezahlt. Also auch die Fensterputzer könnten sich mehr um ihre Organisation bemühen.

In den Handelsbetrieben, Warenhäusern, Spezialgeschäften gleichen die Verhältnisse denen im Transportgewerbe, sehr lange Arbeitszeit, niedrige Entlohnung und unsichere Existenz, von Bezahlung der Ueberstunden ist nichts zu merken, dafür gibt es zu Weihnachten oder Neujahr das übliche Geschenk, vorausgesetzt, daß es dem Arbeitgeber nicht einfällt, frühzeitig einen Personalwechsel vorzunehmen. Es ist nicht zu weit ausgeholt, wenn wir sagen, die Lage der Aachener Handels- und Transportarbeiter ist die gedrückteste im Rheinland. Vom Aachener Oberbürgermeister Bestmann stammt das Wort: „Die Aachener Arbeiter essen ja doch kein Fleisch.“ Das ist eine mehr als feststehende Tatsache, denn bei den Löhnen, die in Aachen üblich sind, kann kein Fleisch, oder doch nur in geringen Mengen und nicht erster Qualität auf den Arbeitertisch kommen. Geheimrat Euler, Inspektor für das Zummwesen, prägte den Satz: „Ich habe noch nirgends im ganzen Staate eine so schlappe Jugend gefunden, wie in den Aachener Volksschulen.“ Das sind die natürlichen Folgen der Unterernährung. Wer aber trägt die Schuld an diesen himmelschreienden Zuständen? Die Unternehmer allein? Nein! Die Aachener Arbeiter sind zum allergrößten Teile selbst schuld, weil sie nicht mit genügend Nachdruck und Ausdauer an der Verbesserung ihrer elenden Lage arbeiten. Das Mittel ist und bleibt auch hier die Organisation, durch diese nur allein wird eine Wendung zum Besseren herbeigeführt werden. Das geht allerdings voraus, daß sich die Kollegenchaft mehr wie bisher der Organisation anschließt. In anderen und kleineren Orten ist es der Organisation gelungen, durch Tarifabschlüsse die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu bessern und zu regeln, warum sollte das nicht auch in Aachen möglich sein. Ja, es ist möglich, Ihr Aachener Transportarbeiter. Deshalb

hinein in den deutschen Transportarbeiter-Verband. Folgt dem Beispiele der Unternehmer, tut das gleiche. Herr N. Schiffer, Direktor der Expeditions- und Lager-V.-G., Nachen, Vorsitzender des Arbeitgeber-Verbandes des Verkehrsgewerbes von Nachen und Umgegend, ziert mit seinem Namen im Auftrage letzteren Verbandes die Scharfmacherwünsche an den deutschen Reichstag zwecks Abschneidung des Koalitionsrechts, zwecks Unterbindung des Streikpostensiehens usw.

Wart vor, Ihr Nachener Kollegen, und das recht bald!

Zur Tarifbewegung der Berliner Schilderemacher und Helfer.

Bereits seit längerer Zeit trugen sich unsere Kollegen Schilderemacher und Helfer mit dem Gedanken, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in einheitlicher Form zu regeln. Der Ausführung dieses Gedankens fehlten sich aber jahrelang nennenswerte Schwierigkeiten entgegen, die erst beseitigt werden mußten, um die Bahn zur Einheitsbewegung frei zu bekommen. Hinzu kam ferner, daß die wirtschaftlichen Krisenjahre auch auf die Schilderbranche fühlbar wirkten und erst in diesem Jahre machte sich eine etwas lebhaftere Konjunktur bemerkbar, so daß der Frage einer Gesamtbewegung näher getreten werden konnte.

Der Beruf umfaßt ungefähr 115 bis 120 Firmen, von denen ein Teil die Schildermalerei und Schilder-anfertigung als Hauptberuf, ein anderer Teil als Nebenberuf betreibt. Nach genauer Feststellung sind es ungefähr 68 bis 73 Firmen, die sich vernehmlich mit dem Anfertigen und Anbringen von Firmenschildern beschäftigen. Unter den vorhin genannten Zahlen befinden sich auch noch wieder solche Firmen, die nur Schilder anfertigen, streichen resp. die Vorarbeiten machen, aber das Anmachen selbst lassen sie wieder von anderen Firmen der Branche ausführen. Es sind dies fast durchweg kleine Betriebe, die im Durchschnitt 10 bis 15 Handwerker (Maler und Schlosser) beschäftigen und zum Anmachen der fertigen Schilder sich zwei bis drei, im Höchstfalle vier Anmacher und Helfer halten.

Die Zahl der in diesen Betrieben beschäftigten Helfer und Anmacher beträgt insgesamt 140 bis 150 Kollegen. Die bisher gezahlten Löhne waren recht schwankend. In einigen Betrieben war es möglich, auf anständige Löhne zu halten, wogegen bei einer Reihe von Firmen Löhne bestanden, die als unauströmmlich gelten müssen. Durch eine vorgenommene Umfrage unter den Berufskollegen über die zur Zeit bestehenden Lohn- und Arbeitsverhältnisse ergab nachstehendes Resultat: Löhne der Anmacher: 6 Kollegen erhielten 45 Pf. pro Stunde, 19 Kollegen 55 Pf., 34 Kollegen 60 Pf., 2 Kollegen 62 Pf., 6 Kollegen 65 Pf., 1 Kollege 68 Pf., 1 Kollege 70 Pf., 1 Kollege 75 Pf. Wochenlohn: 1 Kollege 28 Mk., 2 Kollegen 29 Mk., 3 Kollegen 30 Mk., 1 Kollege 33 Mk., 1 Kollege 35 Mk., 1 Kollege 39 Mk., 1 Kollege 41 Mk. pro Woche. — Löhne der Helfer: Stundentlöhne: 3 Kollegen 40 Pf., 8 Kollegen 45 Pf., 9 Kollegen 50 Pf., 6 Kollegen 55 Pf. Wochenlohn: 1 Kollege 18 Mk., 2 Kollegen 21 Mk., 2 Kollegen 27 Mk. pro Woche. Wie aus den Lohnangaben der 111 gefragten Kollegen hervorgeht, ist der Unterschied ein ganz enormer und von einer Einheit nicht die geringste Spur. Besonders trüb fällt der Unterschied bei den Helfern auf. In der Arbeitszeit konnte eine bestimmte Regelung festgestellt werden, denn diese beträgt in den meisten Betrieben täglich 9 Stunden. Ueberstunden werden verschiedentlich vergütet und zwar mit 5 Pf., 10 Pf., 25 pCt. und 50 pCt. die Stunde. Alle diese Ungleichheiten sollten durch den Abschluß eines Tarifvertrages, der am 1. März d. J. den Unternehmern zugestellt wurde, beseitigt werden. Aus dem Vertrage heben wir folgende wichtigste Punkte hervor:

Die täglich zu verrichtende Arbeitszeit beträgt 9 Stunden. Beginn der Arbeitszeit morgens 7 Uhr resp. 8 Uhr und Ende abends 5 resp. 6 Uhr.

Die Berechnung der Arbeitszeit beginnt von der Werkstelle und endet in der Werkstelle.

Die Pausen sind: Frühstück 1/2 Stunde und Mittag 1/2 Stunde.

An Sonnabenden ist um 4 Uhr und an den Tagen vor den Festen erfolgt der Arbeitschluß um 2 Uhr ohne Lohnabzug.

Löhne: Der Witwenlohn für selbständige Anmacher beträgt 65 Pf. pro Stunde und für Helfer 55 Pf. pro Stunde. Bei ausüblicher Beschäftigung wird ein Lohnzuschlag von 5 Pf. pro Stunde bezahlt.

Bei unvermeidlich zu leistenden Ueberstunden sind dieselben mit einem Zuschlag von 25 pCt. zu zahlen. Nachtarbeiten, die in der Zeit zwischen 10 Uhr abends und 6 Uhr morgens zu verrichten sind, werden mit dem doppelten Lohnsatz bezahlt. Die gleiche Bezahlung wird auch für Sonntagsarbeiten gewährt.

Bei auswärtigen Montagearbeiten, die über Groß-Berlin und umliegende Ororte (Vorortverkehr) hinausliegen und ein Uebernachten erfordern, werden 4,50 Mark und ohne Uebernachten 2 Mk. Spesen bezahlt.

Die Fahrzeit sowie auswärtig verweilende Sonntage werden mit dem üblichen Stundenlohn in Anrechnung gebracht. Fahrgeld wird für 3. Wagenklasse bezahlt.

Bei Einstellung von Arbeitskräften ist der Arbeitsnachweis des Verbandes zu benutzen.

Bei der Aufstellung des Tarifvertrages wurden die Unternehmer in einem Begleitschreiben darauf hingewiesen, daß die Unterzeichnung bis zum 4. März zu erfolgen habe. In Fällen, wo Verhandlungen sich notwendig erweisen, seien wir hierzu gern bereit. Innerhalb der gesetzten Frist seien dann auch von 24 Firmen die Verträge unterzeichnet ein, die zu-

sammen 51 Kollegen beschäftigten. 36 Firmen, bei denen insgesamt 78 Kollegen tätig waren, lehnten die Anerkennung des Vertrages ab. Laut Beschluß der Branchenversammlung, hatten alle diejenigen Kollegen, wo Sonnabend, den 4. März, abends, der Vertrag nicht unterschrieben war, die Arbeit am Montag, den 6. März, ruhen zu lassen. Dieser Beschluß wurde ziemlich einmütig ausgeführt, denn es meldeten sich am Montag circa 68 Kollegen zur Kontrolle. Im Laufe der Woche haben dann noch weitere Unternehmer den Vertrag unterzeichnet, so daß bei Aufzählung dieser Zeiten circa 48 Verträge unterzeichnet sind, bei denen insgesamt 98 Kollegen zu den Vertragsfäden beschäftigt werden.

Somit dreht sich der Kampf nur noch um 14 Firmen, wo die Unterschrift ausbleibt und daher bestreift werden. Es sind dies die Firmen: Otto Grund u. Co., Wassergasse 3; Wilhelm Bartel, Mollenmarkt 1; Koch u. Wein, Ritterstraße 49; P. Splinius u. Co., Schönhauserstraße 12; P. Sonntag u. Co., Bohnstraße 11; Brillant, Neue Promenade 4; Max Hoffmann, Kommandantenstraße 61; Schmiedel, Linkstraße 42; Borstendorf, Schöneberg, Hauptstraße 9; R. Bösch, Alte Katostraße 72; Rogosch, in Firma Teichert u. Planer, Schilderstraße 5; Paul Voigt, Neue Königstraße 42; Wily. Kumpff, Lintienstraße Nr. 154 a. Vorgenannte Firmen gelten bis auf weiteres als gesperrt und sind von Arbeitssuchenden aufs strengste zu meiden. Diejenigen Anmacher und Helfer, die zum Anmachen von Firmenschildern berechtigt sind, befinden sich im Besitze von Arbeiterberechtigungskarten, die auf Wunsch vorzuzeigen sind. Wer eine solche nicht vorzeigen kann, gilt als Arbeitswilliger. — Ueber den weiteren Ausgang der Bewegung wird in einer der nächsten Nummern des „Couriers“ berichtet.

Aus unserem Beruf.

Automobilfahrer.

Was alles von einem Chauffeur verlangt wird. Wie überall so sind auch in Hannover die Verhältnisse der Chauffeure gerade nicht die besten. Trotz alledem hat der größte Teil der Kollegen bisher den Weg zur Organisation nicht finden können. Daß hierbei die Leidenden die Chauffeure selbst sind, ist klar; die Automobilbesitzer nutzen dies recht weidlich aus und wissen ihr Schäfchen dabei ins trockene zu bringen. Wird da vor einiger Zeit von den Morgenth-Werken, Inhaber Georg Gurth, ein Chauffeur gesucht. Von der großen Zahl sich Meldender hat der Chauffeur N. N. das Glück, angenommen zu werden. Bevor er die Stellung antritt, werden ihm noch einmal von Herrn Gurth die Bedingungen schriftlich übermittelt; dieselben lauten: „Im Besitze Ihres Engagementscheins bin ich mit den darin ausgeführten Bedingungen dahingehend einverstanden, daß ich Sie unter Zugrundelegung derselben, die ich nachstehend nochmals aufführe, vorläufig auf 14 Tage zur Probe engagiere. Die Bedingungen sind folgende: Sie verpflichten sich, morgens pünktlich 6 Uhr Ihren Dienst anzutreten, für etwaiges Zuspätkommen haben Sie eine Strafe zu zahlen, die Ihnen von Ihrem Lohn in Abzug gebracht wird. Ausgenommen sind die Fälle, bei welchen Sie des Abends später zum Schlafen kommen, dementsprechend später aufstehen können. Sie verpflichten sich ferner, das Ihnen anvertraute Automobil stets pünktlich sauber in Ordnung zu halten, sämtliche Reparaturen, welche durch Ihr Verschulden entstanden sind, müssen sie bezahlt werden, wie sie wollen, zu bezahlen und zwar derart, daß Sie die betreffenden Beträge von Ihrem Gehalt in Abzug bringen lassen. Den Garage-Schlüssel haben Sie jeden Abend in meiner Wohnung abzuliefern, verpflichten sich auch, das Automobil weder heimlich noch durch dritte Hand zu irgendwelchen Zwecken zu benutzen. Die Ihnen gestiefelte Uniform verpflichten Sie sich zu tragen und aus Ihren Mitteln zu bezahlen und zwar dergestalt, daß Sie sich von Ihrem Gehalt monatlich 5 Mk. in Abzug bringen lassen; dieselbe bleibt bis zur völligen Bezahlung des festgesetzten Preises mein Eigentum. Etwaige von Ihnen bezahlte Beträge werden, falls Sie den Gesamtpreis der Uniform aus irgend einem Grunde nicht voll bezahlen können, als Abnutzung gerechnet und werden nicht zurückvergriffen. Das Gehalt beträgt 40 Mk. pro Monat bei freier Wohnung und Kost in meinem Hause; alle 14 Tage bekommen Sie einen freien Sonntag, im übrigen dürfen Sie ohne meine Erlaubnis meine Wohnung des Abends nach beendeten Dienst nicht verlassen. Sämtlichen Anordnungen im Hause, seien diese meinerseits oder von seiten meiner Frau gegeben worden, verpflichten Sie sich pünktlich und gewissenhaft nachzukommen und stets zuvorkommend und willig zu sein, ebenso sämtliche vorkommenden Haus- und Lagerarbeiten auszuführen, andernfalls Sie sofort von mir entlassen werden können, ohne Anspruch auf weiteren Gehalt oder einer weiteren Entschädigung. Sie sind damit einverstanden, daß für die pünktliche und gewissenhafte Innehaltung sämtlicher vorstehender Bedingungen Ihrerseits ein volles Monatsgehalt von 40 Mk. bei mir stehen bleibt. Vom zweiten Monat ab erhalten Sie 50 Mk. pro Monat Gehalt, im Falle ich mit Ihren Leistungen zufrieden gestellt bin und Sie

den Ihnen übertragenen Obliegenheiten pünktlich und gewissenhaft nachgekommen sind. Die Kündigung des Engagements erfolgt nach Zurücklegung der vorgelegenen Probezeit beiderseits monatlich.“ Man sollte es eigentlich nicht für möglich halten, daß im heutigen Zeitalter einem freien Arbeiter ein derartiges Monstrum von Arbeitsvertrag vorgelegt wird. Es beweist uns dies aber auch, wie die Chauffeure in jenen Kreisen eingeschätzt und behandelt werden. Der betreffende Chauffeur hat denn auch mehr der Wissenschaft wegen den Dienst bei dem Herrn Gurth angetreten. Bereits nach 14 Tagen, also nach Ablauf der Probezeit hat er den gaslichen Betrieb bezw. Haushalt des Herrn Gurth wieder verlassen. Die zu leistende Hausarbeit bestand zum Teil in Küchenarbeit, Kinderwarten usw. Der Chauffeur wird eben heute von den Herrschaften als das Maßchen für alle betrachtet. Alle 14 Tage gestattet man dem Chauffeur gnädigst, einen freien Sonntag zu nehmen. Im übrigen darf das Haus ohne Genehmigung nicht verlassen werden. Wenn man dann noch die horrenden Bezahlung und die diesseitigen Pflichten berücksichtigt, weiß man eigentlich nicht, ob man sich mehr über, na sagen wir mal Annahme dieser Herrschaften oder über die Geduld der Chauffeure wundern soll. Aber auch das Essen soll nur mangelhaft gewesen sein, indem es zwei- bis dreimal wöchentlich aufgewärmt wurde. Bei einer Tour sind dem Chauffeur auch Schläge angeboten worden, weil der Wagen nicht laufen wollte. Aus alledem geht zur Genüge hervor, daß es sich hier um einen Musterbetrieb im wahren Sinne des Wortes handelt. Wir wollen uns jeden weiteren Kommentars des Arbeitsvertrages enthalten; er spricht für sich. Ja, so ein Privatchauffeur der hat's schön! Den Chauffeuren aber können wir dringend raten, sich endlich einmal aufzuraffen und die Gleichgültigkeit abzuschütteln. Solche Verhältnisse bedürfen dringend der Abhilfe, das kann aber nur mit Hilfe einer guten Organisation geschehen. Deshalb ist es Pflicht eines jeden Chauffeurs, Mitglied im Deutschen Transportarbeiterverband zu werden, dann wird auch eine Besserung möglich sein.

Am die Chauffeure Harburgs! (Eingefandt!)

Die Automobilfahrer-Vereinigung Harburg hat in Nr. 5 ihres Organs „Der Kraftwagenführer“ durch einen langen nicht-sagenden Artikel versucht, ihren Vorsitzenden Herrn G. Fach von den Beschuldigungen, die öffentlich im „Volksblatt“, sowie im „Courier“ vor kurzer Zeit erhoben wurden, rein zu waschen. Auf den Artikel näher einzugehen, erübrigt sich, da sogar jeder nicht Eingeweihte sofort merkt, daß es ein lächerlicher Versuch ist, sich um Tatsachen herumzudrücken. Ich hatte es jedoch für meine Pflicht, hier an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, daß ich von den derzeit veröffentlichten Angriffen nichts zurücknehme. Muß aber doch sagen, daß Herr Fach noch einiges Schamgefühl besitzt, denn er bemüht sich doch, den Punkt, der doch seiner Ehre am nächsten gehen sollte, gänzlich totzuschweigen. Bezweifle auch, daß er davon nach München berichtet hat. Ich meine die Sache mit dem Ehrenwort, Herr Fach.

Mag nun Herr Fach in Harburg einigen Erfolg gehabt und sich einige Gesinnungsgegenossen gefunden haben, so ist ihm doch bewiesen worden, daß sich der Sumpf zum Fortigebahren seines Vereines nicht bis nach Hamburg erstreckt, denn er hat in Hamburg eine derartige derbe Absfuhr erhalten, daß ihm das Wiederkommen wohl verleidet ist und der 1. März 1911 seinem Gedächtnis wohl noch lange erhalten bleibt.

Daß in dem Artikel Nr. 5 des „Kraftwagenführers“ noch besonders angeführt wird, mir, der Deutsche Transportarbeiter-Verband, versuchten, die Harburger Automobilfahrer-Vereinigung lächerlich zu machen, klagt doch zu banal, denn dafür hat die Automobilfahrer-Vereinigung Harburgs schon selbst gesorgt. Denken kann man es sich jedoch, daß sie etwas darum gäbe, den Fluch der Lächerlichkeit wieder los zu werden. Daß sie ferner in ihrem Artikel mehrmals darauf hinweist, daß die Kraftwagenführer für sich das Attribut die „Tüchtigeren“ beanspruchen, beweist die Wahrheit des bekannten Sprichwortes vom „Eigenlob“.

Wir würden uns freuen, wenn die verdeckte Drohung wahr gemacht würde, nämlich den neutralen Standpunkt einer Revision zu unterziehen. Legen Sie sich unserwegen keinen Zwang auf!

G. Nicolaisen, Hamburg, Hammerdeich 40.

Ein Kleinfall des Harburger Chauffeurs

„Führers“ Fach in Hamburg. Zwecks Gründung eines Chauffeurvereins war zum 1. März eine Versammlung einberufen worden. Der Referent, welcher zugleich Einberufer war, schilderte die nach seiner Ansicht notwendige Gründung eines Vereins. Diese Ausführungen wurden hauptsächlich von zwei Kollegen unterstützt. Während ein Kollege meinte, man müsse einen Verein gründen, damit die Kollegen unter sich die Geselligkeit und das Vergnügen pflegen könnten, glaubte ein gewisser Kollege Fach, Herrschaftschauffeur in Harburg, besonders für die Gründung eines Vereines a la Harburg, angegliedert dem Münchener Kartell für Kraftwagenführer, Propaganda machen zu müssen. Dem betreffenden Kollegen war es aber nicht möglich, ein bestimmtes Programm zu entwickeln. Herr F. stand auf dem Standpunkte, daß Herrschaftschauffeure sich keiner freien Gewerkschaft anschließen, auch in keine Lohnbewegung eintrieten könnten, da die Herrschaften doch nur zu ihrem Vergnügen fahren und bei eventuellem Streit ihren Wagen einfach stehen lassen. Die Ausführungen aller Vorredner wurden von fast allen nachfolgenden Rednern einer scharfen Kritik unterzogen. Hauptächlich wurde dem Herrn Fach eine scharfe Abfuhr zuteil. Im Laufe der Debatte wurde nun vom Kollegen N. das Programm des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, hauptsächlich die Ziele und Bestrebungen der Sektion Kraftwagenführer, entwickelt. N. ermahnte alle Kollegen

aufs eindringlichste, sich samt und sonders dem Deutschen Transportarbeiter-Verband anzuschließen. Diese Ausführungen wurden allseitig aufs kräftigste unterstützt. Nach eingehender Debatte wurde der Antrag des Kollegen M., sich Mann für Mann dem Deutschen Transportarbeiter-Verband anzuschließen, einstimmig angenommen.

Dem Herrn Fach sind also die Felle weggeschwommen, die Hamburger Chauffeure haben keine Lust, kindische Vereinstreue zu treiben, dazu ist es in ihren Köpfen zu hell geworden.

Fensterputzer.

Hamburg. Gefährdung von Menschenleben beim Fensterputzen. Im „Fremdenblatt“ macht ein Einsender darauf aufmerksam, wie mangelhaft die Baupolizei bei dem vor Jahresfrist fertiggestellten Neubau der Sparfasse an der Ferdinandstraße sich ihrer Prüfungspflicht unterzogen hat. Es sind an dem erwähnten Gebäude der neuen Sparfasse über vier Meter breite und 2,2 Meter hohe, feststehende Fenster genehmigt, für deren Reinigung an jeder Seite ein 60 Zentimeter breiter, nach innen schlagender Flügel vorgesehen ist. Bei der Reinigung der Glasscheiben befindet sich der Fensterputzer nur in einer fortwährenden Lebensgefahr. An der Außenseite der Fenster befindet sich eine 20 Zentimeter breite, sehr schräge Fensterbank. Auf diese stellt der Putzer seine Leiter. Während er sich nun mit der einen Hand am Fensterrahmen festhält, versucht er mit der andern die Reinigung vorzunehmen. Ein Rutschen der Leiter, ein Schwindelanfall des Putzers, und der unglückliche Mann stürzt in den 25 Meter tiefen Lichtlof. So muß in jedem Jahre mancher Fensterputzer bei der Ausübung dieses gefährlichen Berufes sein Leben einbüßen. Im letzten Jahre sind in Hamburg innerhalb acht Tage auf diese Weise vier Fensterputzer ums Leben gekommen, zwei davon an einem Tag im Verwaltungsgebäude Bleichenbrücke. Einer von den beiden stürzte in das Fleet und wurde vom Schläge getroffen; der andere fiel in den Lichtschacht durch ein Glasdach, um als unentgeltliche Leiche fortgeschafft zu werden. Alle diese Unfälle veranlassen die Baupolizei immer noch nicht, die Fenster auch in dieser Hinsicht einer genauen Prüfung zu unterziehen und bedächtig unpraktische Konstruktionen, die man sie zurzeit in den meisten Kontorhäusern findet, zu beanstanden, obwohl die Konstruktion der Fenster sich doch derart gestalten ließe, daß eine bequeme Reinigung der äußeren Scheibenflächen womöglich von innen erfolgen kann. Dann würde so mancher Unglücksfall vermieden werden und mancher Familie würde der Ernährer erhalten bleiben. — Es ist in der Tat unerfindlich, wie die Baupolizei sich so völlig gleichgültig gegenüber einer fortgesetzten Gefährdung von Menschenleben verhalten kann.

Hannover. In der letzten sehr gut besuchten Sektionsversammlung wurden die Erfolge der Kollegen in anderen Städten eingehend besprochen. Die Kollegen wurden dann aufgefordert, den Arbeitsnachweis des Verbandes fleißiger als bisher zu frequentieren. Ein gewisser Louis Walter, Escherstr. 24, hat versucht, einen Kollegen bei seiner Arbeitgeberin zu denunzieren, weil dieser ihn aufforderte, sich zu organisieren. Der gute Mann, der sich in seinem Briefe als braver Arbeitswilliger empfiehlt, wollte unseren Kollegen auch noch wegen Beleidigung vor den Kadi schleppen. Die Kollegen wissen also nun, wie sie den pp. Walter einzuschämen und zu behandeln haben. Nach der Erledigung einiger Wahlen wurde dann die Versammlung geschlossen.

Münchberg-Gürth. In der am 31. Januar stattgefundenen Versammlung der Fensterputzer wurde die Verbandsleitung beauftragt, die im Jahre 1909 abgeschlossene Tarifvereinbarung mit den Reinigungsanstalten zu kündigen mit der Begründung, daß durch die fortwährenden Steigerungen der Lebensmittelpreise die jetzigen Lohnverhältnisse zum Unterhalte einer Familie nicht mehr ausreichen. Zur Ausarbeitung eines neuen Tarifvertrages wurde eine Kommission gewählt und nach Fertigstellung des Tarifentwurfes den Arbeitgebern mit Begleitschreiben mittelst Post zugesandt. — Im Laufe der festgesetzten Frist haben die Herren der Reinigungsanstalten sich bereit erklärt, in Unterhandlungen mit der Verbandsleitung zu treten, aber jeder Unternehmer einzeln für sein Geschäft. Die Verbandsleitung hat auch diesen Wünschen Rechnung getragen und ist es gelungen, bis zum Ablauf der Tarifvereinbarung durch mehrmalige Unterhandlungen einen verbesserten einheitlichen Tarifvertrag bei allen in Betracht kommenden Geschäften mit Unterschrift wieder zum Abschluß zu bringen.

Durch den Abschluß des neuen Tarifvertrages wurde erreicht eine Erhöhung des Wochenlohnes von 2 bis 4 Mk., eine Verkürzung der Arbeitszeit von 3 Stunden pro Woche; für Überstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit ein Zuschlag von 10 Pf. mehr, wie in der früheren Tarifvereinbarung bezahlt worden ist, ein Erholungsurlaub von 2 bis 3 Tagen im Jahre, unter Fortzahlung des Lohnes. Außerdem wird für Fassabereinigung und Barfettbodenabziele statt 7 Pf. pro Stunde jetzt 15 Pf. pro Stunde extra vergütet. — Diese Vorteile waren nur zu erreichen durch das gute Organisationsverhältnis, da 98 pCt. der Fensterputzer organisiert sind. Hier ist der beste Beweis erbracht, was durch eine festgefügte, geschlossene Sektion auch ohne Arbeitseinstellung erreicht werden kann.

Hafenarbeiter.

Der gelbe „Hafenbote“ ist anscheinend ganz blödsinnig geworden. Er muß aber auch seine Leser schon für ganz blödsinnig halten, sonst könnte er ihnen nicht solchen Koffl, wie in seinen letzten Nummern, als

neueste Wahrheiten vorsehen. Wir geben allerdings zu, daß die ständige Leitüre des „Hafenboten“ allein genügt, um eine unheilbare Gehirnweichung unheilbar herbeizuführen. So finden wir in Nr. 21 des genannten Blattes folgendes Narrenprodukt: „Der „Courier“ beschwört die immer geringer werdende Zahl seiner Getreuen, standzuhalten, nicht aus dem Verband auszutreten. Er glaubt die Ursache des bedauerlichen Mißgelingens in dem Gegensatz zwischen Arbeitern und Führern zu sehen.“ Nun, der „beängstigende Mitgliederchwund“ sieht im deutschen Transportarbeiter-Verbande so aus: Wir zählten am 31. Dezember 1909 91 000, am 31. Juli 1910 105 000, am 30. September 1910 im ersten Quartal nach dem Zusammenfluß 143 000 und am 31. Dezember 1910 152 000 Mitglieder. Wenn dieser beängstigende Mitgliederchwund sich so weiter entwickelt, sind wir dessen ganz zufrieden. Die Welten verwechseln eben schon Schwund und Aufschwung, solche verheerende Wirkung hat die Gehirnpest schon bei ihnen angerichtet. Es sind dies Symptome dafür, daß die am meisten mitgenommenen Exemplare dieser Spezies des Homo Sapiens bald freipieten. Damit die verreckten Rerärer aber dann mit ihren Kadavern nicht die übrige Menschheit verpesteten, ist die schleunige Erlaubnis der Feuerbestattung in Preußen ein dringendes Bedürfnis geworden.

Danzig. Weichselholzarbeiter. Im Jahre 1907 haben sich unsere Kollegen, die Weichselholzarbeiter, einen Tarif errungen, welcher ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse regelt. Die Firma Franz Krause an der Kratauer Klämppe war damals noch nicht etabliert und ist demzufolge unserem Lohn- und Tarif nicht unterworfen. Da in diesem Musterbetriebe das Organisationsverhältnis viel zu wünschen übrig läßt, blüht diesem Unternehmer ganz besonders der Weizen. Während unser Lohn- und Tarif für Wasserarbeiter 4.— Mk. pro Tag, für 1. Gatterleute 38 Pf., für 2. Gatterleute 34 Pf., für Mundholzfürzer 38 Pf., für Mühlenteute 33 Pf. und für Felbarbeiter 30 Pf. pro Stunde versieht, zahlt Herr Krause für sämtliche Arbeiter 22 bis 30 Pf. pro Stunde. Selbst diesen Verpflichtungen weiß Herr Krause noch zu entgehen. Die Kollegen müssen erst den Klageweg beschreiten, um zu diesem fürsichtigen Gehalt zu gelangen. Den Ausbeutungsgelüsten dieses Unternehmers sind nun unsere Danziger Kollegen endlich satt. Da nun jedoch Arbeiter notwendig sind, um den Betrieb aufrecht zu erhalten, geht Krause bis nach Deutsch-Eylau, Memel und Tilsit, um dort Arbeitsflaben aufzujagen. Hoffentlich sind die dortigen Kollegen auf dem Posten und geben diesem menschenfreundlichen Unternehmer die richtige Antwort. Bei guter Bezahlung findet Herr Krause tüchtige Weichselholzarbeiter in Danzig genug.

Um nun derartige Ausbeutungsgelüste für die Zukunft unmöglich zu machen, ist es notwendig, daß die Danziger Holzarbeiter sich ihrer Organisation bis auf den letzten Mann anschließen. Hauptsächlich den Arbeitern der Firma F. Krause rufen wir zu: „Hinein in den Verband!“ Überall, wo keine Organisation ist, treibt die Ausbeutungswut der Unternehmer reiche Blüten. Wollt Ihr, daß es anders wird, dann hinein in Eure Organisation, den deutschen Transportarbeiter-Verband, dann wird auch die Firma Krause unseren Lohn- und Tarif anerkennen müssen.

Mann der Arbeit, aufgewacht
Und erkenne deine Macht.
Alle Käder stehen still,
Wenn dein starker Arm es will!

Hamburg. Eine Differenz der Kohlenarbeiter des Westfälischen Kohlenkontors war ausgebrochen und zwar betreffs des Einkaufspreises und Ueberfahrens von Kohlen in Bunterschuten. Während die Leute diese Arbeit bisher in offenen sogenannten Einfachschuten leisteten, kommt es jetzt vor, daß sie vielfach in Bunterschuten dieselbe Arbeit verrichten müssen. Hierdurch haben sie eine bedeutende Mehrarbeit zu verrichten, wofür sie auch eine bessere Bezahlung verlangten. Da sie diese nicht erhalten wollten, nahmen sie die Arbeit nicht auf. Durch das Eingreifen des Gewerkschaftsleiters haben die Leute die Arbeit zu dem alten Satz wieder aufgenommen, wodurch die Differenz einstweilen beigelegt ist. Jetzt ist für diese Arbeiten ein Tarifentwurf formuliert, der mit der Firma und dem Organisationsleiter zur Besprechung und eventuellen Abschluß kommen soll. Hoffentlich wird man sich im beiderseitigen Interesse recht bald einigen.

Hamburg. Neue Maßnahmen des Hafensbetriebsvereins. Den bei der Hamburg-Amerika-Linie angestellten Schiffsreinigern sollen jetzt Daumenschrauben aufgesetzt werden. Es sollen nämlich 120 Mann als Kontraktarbeiter, genau nach dem System der Kontraktchauerleute, beschäftigt werden. Auch müssen diese Leute der Spar- und Unterstützungskasse beitreten. Diese Arbeiter, die dann nicht mehr Schiffsreiniger, sondern Schiffsarbeiter benannt werden sollen, werden durch den Hafensbetriebsverein bei der Hamburg-Amerika-Linie als Schiffsarbeiter oder in anderen Betrieben beschäftigt, müssen also jede vorkommende Arbeit nicht allein in Hamburg oder im Altonaer Hafen, sondern in allen Seehäfen im Elbgebiet oder auf der Unterelbe verrichten. Der Wochenlohn soll 27.— Mk. pro Woche betragen, zahlbar am Mittwoch für die Zeit vom Sonntag bis Sonntagabend der vorhergehenden Woche. Somit werden den Arbeitern drei Tage einbehalten. Die Arbeitszeit soll zehn Stunden betragen. Die Sonntagsarbeit wird für den ganzen Tag mit 5.— Mk., für den halben Tag mit 3.— Mk. bezahlt. Die Arbeitszeit ist von 6 Uhr morgens bis 5 1/2 Uhr abends mit einer halbstündigen Frühstück- und einstündigen Mittagspause. Überstunden bis 9 Uhr sollen mit 50 Pf. und die Nachstunden mit 60 Pf. pro Stunde

vergütet werden. Müssen die Schiffsarbeiter Schauer- mannsarbeit verrichten, erhalten sie nach dem Schauer- mannsarif bezahlt. Diese Arbeiter, wie auch der Hafensbetriebsverein, können den Kontrakt in einer Frist von vier Wochen kündigen. Um den Arbeitern diese neue Zwangsmaßnahme mündgerecht zu machen, hat der Inspektor Kirchheim der Hamburg-Amerika-Linie am Mittwoch im Arbeitsnachweis auf Stuh- wärder den Schiffsreinigern einen Vortrag gehalten und sie auf die „Vorteile“, die ihnen bevorzugen, aufmerksam gemacht. Auch sollen zunächst die ältesten Arbeiter den Vorzug haben. Gleichzeitig ist den Leuten aber auch gesagt worden, wenn sie dieses Kontraktverhältnis nicht eingehen, würde man andere Leute annehmen. Also: Friß Vogel oder stirb. Trotz dieser Androhung glauben wir doch nicht, daß sich die Arbeiter in dieses Joch einspannen lassen.

Hamburg. Nach einem Gericht soll der Hafensbetriebsverein den Kontraktchauerleuten die im vorigen Jahre geforderten 50 Pf. pro Tag mehr jetzt zugesagt haben. Ob an der Sache etwas Wahres ist, oder ob es ein Gerücht bleibt, ist einstweilen abzu- warten. — Gleichfalls verkündet, daß die Hilfsar- beiter der drei Reedereien Ad. Boermann, Deutsche Levante-Linie und Hamburg-Amerika-Linie ebenfalls den Tagelohn erhöht erhalten sollen, und zwar soll in Zukunft kein Hilfsarbeiter unter 4.— Mk. pro Tag eingestellt werden.

Wenn etwas Wahres daran ist, dann hat ledig- lich die Angst vor dem bösen Transportarbeiter-Ver- band den Hafensbetriebsverein veranlaßt, diese Zulage nun doch zu gewähren. Um der schönen Augen der Gelben willen wird beim Hafensbetriebsverein der Geldsack sicher nicht geöffnet.

Fesseln, die man sich selbst anlegte, brücken doppelt schwer! Das müssen jetzt die Hamburger Kontraktchauerleute spüren, die sich durch die famose Spar- und Unterstützungs- klasse dem Hafensbetriebsverein mit Haut und Haaren verschrieben haben. Sie merken endlich, daß sie nur Statistiken sind, die nichts zu sagen haben, denen man nur gnädigst gestattet, „Ja und Amen“ zu lispen, wenn die „hohen Herren“ etwas für gut be- finden. In der letzten Generalversammlung kam diese beschämende Erkenntnis drastisch zum Ausdruck. Alle Versuche, den Wünschen der Arbeiter Geltung zu ver- schaffen, scheiterten an der selbstherrlich-rücksichtslosen Ablehnung der Unternehmer, als deren Beauftragte, die Herren Dr. Hager und Kapitän Brandt, die ganze Sache deckelten. Als ein Antrag gestellt wurde, zu gestatten, daß noch über die 200.— Mk., die vom Lohn als „Spargeld“ einbehalten werden, zurückgelegt werde, bemerkte Dr. Hager, einzelne Mit- glieder hätten nicht das Recht, Anträge auf Statuten- änderung zu stellen, das sei Sache des Vorstandes, der in Verbindung mit dem Hafensbetriebsverein das Weitere zu besorgen habe. Der Antrag sei also un- zulässig, es dürfe über ihn weder beraten noch be- schlossen werden. Es half auch nichts, daß der Vor- sitzende der „Wirtschaftlichen Vereinigung der Kontrakt- chauerleute“, St. o. c., hiergegen Einspruch erhob, denn Dr. Hager fertigte ihn mit dem Hinweis auf die Statuten ab, die strikte befolgt werden mußten. Ent- rüftet erklärten nun einzelne Redner, daß man den Mitgliedern zwar viele Pflichten auferlege, aber ihnen keinerlei Recht einräume. Die Einsicht kommt zwar reichlich spät, aber es ist doch erfreulich, daß sie end- lich da ist und in Gegenwart der Unternehmerver- treter ausgesprochen wurde. Dr. Hager spielte allerdings sofort einen dicken Trumps aus, indem er fragte, ob es kein „Recht“ sei, wenn man Un- terstützungen aus einer Kasse beziehe, deren Gelder zum größten Teil der Hafensbetriebsverein liefere? Denn dieser habe 53 000 Mk. beigetragen, die Mit- glieder dagegen nur 10 000 Mk.! Also — „was wollt Ihr?! Wir haben Euch für eine anständige Summe gekauft — nun laßt das Murren!“ Wenn sich einer dem Teufel verschrieben hat, dann hütet sich dieser, den Pakt zu lösen, der ihm so sichern Gewinn ver- heißt! Am Ende verzichtete man denn auch darauf, Statutenänderungsanträge zu beraten. Es soll ge- handhabt werden, wie die Unternehmer es wünschen. — Wir wollen nur hoffen, daß das Verständnis für die mannesunwürdige Rolle, die hier Arbeiter spielen, noch weit schärfer zum Ausdruck komme, als es in der Versammlung geschah! Und zwar recht bald!

Bohlotterung von Häfen wegen „Begehrlich- keit“ der Arbeiter. Eine englische Reederzeitung hat eine Umfrage veranstaltet, um festzustellen, welche Handelshäfen wegen der unpünktlichen Abfertigung der Schiffe in schlechtem Ruf stehen und aus welchen Ur- sachen die Verzögerungen resultieren. Es ist nun auf Grund dieser Enquete eine schwarze Liste der Häfen aufgestellt, die auch in die Presse der deutschen Häfen- städte übergeht. Man will die betreffenden Häfen dadurch treffen, daß die Reeder sich weigern, nach ihnen abzuschließen, bis die gerügten Uebelstände ab- gestellt sind. Da ist es nun interessant, daß zu den Mißständen, mit denen man die Bohlotterung be- stimmter Häfen motiviert, auch „die Arbeiterverhält- nisse“ gerechnet werden. So heißt es z. B. von Genua, „es sei vom Standpunkt des Reeders der schlechteste Hafen der Welt. Die Hafenarbeiter übten durch ihre Verbände eine ungewöhnliche Macht auf alles aus, was den Hafen anbetreffe, so daß die Arbeitsverhältnisse des Hafens des öfteren an Anarchie grenzten. (Hul hul!) Ebenso heißt es von Dün- kirchen, die lokalen Arbeiterverhältnisse seien recht schlecht, da die Arbeiter unter den geringfügigsten Vor- wänden die Arbeit einfach niederlegten und die Schiffe zum Stilllegen gezwungen seien. Die Reeder erlitten im Falle eines derartigen Streiks selten ihr Recht, da das Handelsgericht, durch das bedächtige Fälle ent- schieden werden, meist aus den Kaufleuten des Hafens bestehe. (Man verdächtigt also die Unparteilichkeit der ort- und sachkundigen Richter!) Danach könnten wir

uns also darauf gefaßt machen, daß zu den Mitteln, mit denen die Unternehmer die unbehaglichen Arbeiterorganisationen auszuscheiden versuchen, demnächst auch die Charterklausel gehört, die zur Bedingung macht, daß der fragliche Hafen die nach Meinung der Herren Wieder bestehenden Mißstände, in diesem Falle die Arbeiterorganisation, beseitigt! Das beste Mittel gegen diese neue Form des Unternehmerterrorismus ist natürlich eine geschlossene, kampfbereite Organisation der Hafenarbeiter aller Häfen der Welt. Dann kann man einen einzelnen Platz nicht mehr wegen dieses „Fehlens“ aufs Korn nehmen!

Handelsarbeiter.

Halle a. S. In einer lechthin stattgefundenen Versammlung der Handelshilfsarbeiter wurde wiederum verschiedentlich Klage über Mißstände in einigen Handelsgeschäften geführt. So ist es an der Tagesordnung, daß die dort tätigen Marktbesitzer, Boten usw. an eine Essenspause fast gar nicht denken können. Nach Geschäftsschluß den Hausdiener noch irgendwelche Arbeit auf dem Nachhausewege erledigen zu lassen, ist an der Tagesordnung. Daß Sonntags auch während der gesetzlichen Ruhestunden hinter geschlossenen Türen gearbeitet wird, ist ebenfalls nichts Seltenes. Eine Firma in der Ulrichstraße erdreistete sich, einen Kaufburschen zu entlassen, weil derselbe einen anderen Arzt bei seiner Krankheit konsultiert hatte, als wie es die betreffende Firma haben wollte. Bei einer weiteren Firma — einer Eisenhandlung — sind die sanitären Verhältnisse die denkbar traurigsten. Ueberhaupt mangelt es in dieser Hinsicht in sehr vielen Geschäften. Nach außen hin wird ein Glanz und eine Pracht entfaltet und hinter den Kulissen da muß der Handelsproletarier in gesundheitschädlichen Räumen seine lange Arbeitszeit hindurch zubringen. Daß die gezahlten Löhne aller Beschreibung spärlich, das braucht wohl gar nicht besonders gesagt zu werden. Leuten, die Familie haben, bietet man schlankweg 18 Mk. Lohn pro Woche, resp. für sieben Arbeitstage. Wenn dann so ein armer Teufel einmal sich aus Not an dem geheiligten Eigentum vergreift, dann überantwortet man ihn dem strafenden Arm der Gerechtigkeit. So will es eben heute die herrschende Gesellschaftsordnung. Diese traurigen Zustände könnten allerdings von der Bildfläche verschwinden, wenn die in Frage kommenden Arbeiter ihre Klassenlage begriffen hätten und wenn die hiesigen Handelsherren nur einigermaßen etwas menschliches Gefühl an den Tag legen wollten. Hoffentlich tragen zu letzterem diese Zeilen bei. Sollte dies nicht der Fall sein, dann würde es vielleicht einmal notwendig sein, die Namen der sich besonders in dieser Beziehung hervortunenden Firmen der Öffentlichkeit zu übergeben.

Transportarbeiter.

Mugsburg. Zu den äußerst geringen Löhnen der 14- bis 16stündigen Arbeitszeit der hiesigen Kutscher und Fuhrleute gesellt sich noch ein neuer Gast, um den Kollegen das Leben möglichst sauer zu machen. Die seit Jahren existierenden ortspolizeilichen Vorschriften, welche bisher in irgend einem Altersschranke ruhten, werden nun mit aller Schärfe und Rücksichtslosigkeit gegen jeden Fuhrmann angewendet, welcher sein Fuhrwerk auf offener Straße ohne persönliche Beaufsichtigung stehen läßt. Wenn wir sagen, gegen jeden Fuhrmann, so meinen wir natürlich nur die gewöhnlichen Fuhrleute; ob diese Vorschrift auch für die hohen Herrschaftskutscher und die Fuhrleute der Herren Kommerzienräte Anwendung findet, können wir heute noch nicht feststellen, das wird Aufgabe unserer Kollegen für die Zukunft sein. Jeder Denkende wird es im Interesse der Zugtiere nur begrüßen, wenn gegen das zu lange Stehenlassen eines Gespanns vor dem Wirtshaus von der Behörde eingegriffen wird, denn schließlich weiß jeder gesittete Mensch, daß sich auch das Tier nach der Tagesarbeit nach seinem Stall und Futter sehnt. Wenn aber eine derartige Verordnung sich zur Schilane des ganzen Fuhrwesens auswehrt, muß energisch dagegen protestiert werden. Es sind uns Fälle bekannt, wo Kollegen mit der Anzeigebegünstigung worden sind, weil sie ihre Notdurft verrichteten und deshalb das Fuhrwerk einige Minuten ohne Aufsicht stehen ließen. Nun kommt aber noch hinzu, daß auch der Fuhrmann nicht 7 bis 9 Stunden, ohne etwas zu sich zu nehmen, arbeiten und fahren kann und deshalb gezwungen ist, in ein Wirtshaus zu gehen. Die Zumutung, der mit aller Strenge in Anwendung gebrachten Vorschriften, das Gespann bei Abwesenheit des Fuhrmanns durch eine andere Person überwachen zu lassen, oder die Zugtiere in einem Stall oder geschlossenen Hofe oder auf einem freien Platze abseits der Straße unterzubringen, kann von den Fuhrleuten schon wegen der damit verbundenen Kosten nicht befolgt werden, denn so lange die Unternehmer nicht mal die Ueberstunden bezahlen, dürfte schwerlich zu erwarten sein, daß die Kollegen nach dieser Richtung irgend eine Entschädigung erhalten. Die ganze Verordnung dient ausschließlich den Fuhrwerksbestimmern, weil sie dazu beiträgt, dem Kutscher die Möglichkeit, eine halbe Stunde Vesperzeit zu machen, nahezu vollständig ausschließt. Also die Arbeitskraft wird für die Zukunft noch intensiver ausgenutzt werden, ohne daß die Unternehmer nur daran denken, eine angemessene Lohnzulage zu gewähren. Unsere schneidige Polizei wird schon dafür sorgen, daß bei den Kollegen, welche glauben, wegen der Einnahme der vielen Trinkgelder unserem Verbands nicht beitreten zu dürfen, ihr Einkommen bedeutend geschmälert wird. Bedauerlicherweise müssen selbstverständlich der große Teil der Fuhrleute unter dem Unverständnis des einen Teils ihrer Nebenkollegen leiden, indem die letzteren nicht nur einer wirklichen Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse, sondern auch einer gemeinsamen Aktion hindernd in den Weg treten. Sollte diese

Polizeischikane dazu beitragen, den Kollegen im Fuhrgewerbe den Weg zu weisen, den sie schon längst hätten gehen sollen, dann hat die scharfe Anwendung dieser polizeilichen Vorschriften den Fuhrleuten bedeutend mehr Nutzen als Schaden verursacht. Es ist der Fluch der bösen Tat, daß sie das Böse will und doch das Gute schafft. Der Deutsche Transportarbeiter-Verband wird diese neueste Heldentat der Polizei und ihrer Hintermänner nicht ruhig hinnehmen. Soll aber ein Vorstoß mit Erfolg gemacht werden, dann muß sich jeder Kollege im Fuhrgewerbe zur Aufgabe machen, Mitglied seiner Berufsorganisation zu werden, damit nicht nur gegen Willkür, sondern auch gegen die Ausbeutung des Unternehmertums Front gemacht werden kann.

Anfall mit einem Fahrstuhl. (Urteil des Reichsgerichts vom 4. März 1911.) Der bei der Fischgroßhandlung Klid u. Lauer beschäftigte Transportarbeiter Hagen zu Berlin war dadurch schwer verletzt worden, daß er beim Transport eines 10—12 Zentner schweren Kassettes mit Klauen, welches auf einem Fahrstuhl der Norddeutschen Eiswerke zu Rummelsburg b. Berlin geschafft werden sollte, infolge Ausgleitens gegen die Tür des Fahrstuhls fiel und in die Tiefe stürzte. Der Fahrstuhl, dessen Tür nach dem Hofe zu freilag, befand sich an einem den Eiswerken gehörigen und von ihnen u. a. auch an die Firma Klid u. Lauer vermieteten Hause mit Klüßräumen. Das Landgericht Berlin I wies Hagens Klage gegen die Eiswerke ab, indem es seine Einwendungen: die Tür hätte mit Wänden umgeben sein müssen, derart, daß sie nicht nachstehen und sei ferner nicht in Ordnung gewesen, den Erfolg versagte. Hierbei kam es zwischen der Königl. Polizeidirektion und der Gewerbeinspektion infolgedessen zu einer Meinungsverschiedenheit, als die erstere erklärte, der Fahrstuhl entspreche den Vorschriften der Polizeiverordnung, da er nur für Traglasten bestimmt sei, während letztere noch verlangte, daß die Tür stark genug sein müsse, um bei einem Aufsteigen und Absteigen der Traglasten Stand zu halten. Das Kammergericht Berlin als Berufungsinstanz erklärte den Klageanspruch als dem Grunde nach für berechtigt. In der Auslegung des Polizeisachverständigen seien zu geringe Anforderungen an die Verkehrssicherheit gestellt worden, indem man übersehen habe, daß ausgeschichtete Waren umfallen und heftige Stöße gegen die Tür nicht vermieden werden könnten. Die Tür des Fahrstuhls hätte den Stoß eines hinausfallenden Mannes auszuhalten müssen, was aber nicht geschehen sei. Ferner sei die Tür abgerührt und nicht in Ordnung gewesen und besagte Gesellschaft hatte, weil sie die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beobachtet habe, aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung (B. G. B. § 823). Ihre Vorstandsmitglieder hätten die Verkehrssicherheit des Fahrstuhls immer wieder selbst prüfen müssen. Ein konkurrierendes Verschulden des Berufungsbeklagten komme nicht in Frage, da im Betreten des Fahrstuhls durch ihn ein Verschulden nicht zu erblicken sei. In ihrer beim Reichsgericht heute anstehenden Revision rügten die verurteilten Eiswerke, daß der Fahrstuhl den polizeilichen Vorschriften genügt habe, daher keine unerlaubte Handlung gemäß § 823 Abs. 2 vorliegen könne. Ein Verschulden könne hier nach ebenfalls auf keinen Fall angenommen werden; auch sei nicht hinreichend festgestellt, daß der Verschluß der Tür nicht ordnungsmäßig gewesen sei. Die Ordnungswidrigkeit könne zudem nicht kausal sein für den Unfall, da außerdem ein konkurrierendes Verschulden des Hagen vorgelegen habe. Die Feststellung, daß das Betreten des Fahrstuhls nicht verboten war, sei ebenfalls durch die Revision angreifbar. Der höchste Gerichtshof stellte sich jedoch auf den Standpunkt der Berufungsinstanz und erkannte auf *Reu u e f u n g* der Revision.

Submissionsblüten und Folgen. Die Stadt Charlottenburg ist eine der reichsten Städte in Deutschland und dennoch muß sie als eine Förderin der Schmutzkonzurrenz angesehen werden. Das Submissionswesen ist eine Einrichtung des kapitalistischen Systems und mit diesem untrennbar verbunden. Eine Stadtverwaltung, die diesen Auswuchs kapitalistischer Kultur fördert, schädigt damit nicht nur sich selbst, sondern auch seine Steuerzahler. Die Stadt Charlottenburg vergibt nun alle Arbeiten, die in unseren Beruf einschlagen, auf dem Submissionswege. So die Müll- und Straßenehrlichabfuhr, die Fuhrten für die Feuerwehr, für die Kanalisation, den Kranken- und Leichentransport und vergibt sich so jedes Einflusses auf die Gestaltung der Arbeitsverhältnisse bei diesen eigentlich städtischen Arbeiten. Trotz wiederholten Einspruchs der sozialdemokratischen Stadtverordneten erhält immer der billigste Unternehmer den Zuschlag der Arbeiten. Als im Jahre 1909 die Arbeiten für die Straßenehrlichabfuhr vergeben wurden, machten acht Transportfirmen folgende Angebote:

	pro Jahr:
1. Hennede	337 538,50 Mk.
2. Gehl	375 025, — "
3. Herling	380 395, — "
4. Friede	412 153,25 "
5. Riendorf	433 527,75 "
6. Krauer	468 685,25 "
7. Grassow	498 536,25 "
8. Buchholz u. Schmücker	764 822,50 "

Es ergaben sich also in den Angeboten Unterschieden von mehr als 100 pCt. Das allein müßte eigentlich schon die Stadtväter stutzig machen. Nichtsdestoweniger erhielt der ärgste Preisdrücker den Zuschlag. Die Folgen zeigten sich bald, die Arbeiter des betreffenden Betriebes mußten die Kosten bezahlen. Diese erhielten zum großen Teil einen Lohn von 18,— Mk. für die schwere und anstrengende Arbeit. Die notwendige Arbeitsfreudigkeit sollten militärischer Drill und Disziplin herbeiführen. Die Folge war, daß die Arbeiter diese Firma nur als Durchgangsstatten und Notbehelf betrachteten und bei nächster

Gelegenheit diesem Arbeitsparadies Balet sagten. Diesen unhaltbaren Zuständen suchte nun die Firma auf eigenartige Weise abzuhelfen. Sie entließ gleich 20 Arbeiter an einem einzigen Tage und holte sich dafür Landarbeiter aus dem Oberbruch. Für diese wurde ein ehemaliger Stall als Schlafraum eingerichtet. Dort befinden sich nun äußerst primitive „Betten“ zu dreien übereinander. Das Bettzeug besteht aus etwas Strohhalm und Wolldecken. Zur Befestigung der Leute ist eine sogenannte Kantine eingerichtet. Also ein Erucksystem, wie man es sich schöner und vollendeter gar nicht denken kann. Um die armen Teufel kümmert sich keine Sanitätsbehörde, der Unternehmer kann machen, was er will. Und diesen Schandfleck von Arbeitsbedingungen verschulden im letzten Grunde die weisen Stadtväter, der reichen Stadt Charlottenburg. Die Arbeiter genannten Betriebes werden gut tun, sich zu organisieren, um mit Hilfe des Verbandes der Stadt Charlottenburg einmal ad oculus demonstrieren zu können, daß Knaueret auf Kosten der Arbeiter eine Grenze hat.

Düren (Mtbl.). Herrlich läßt es sich in Düren leben, b. h. für die Millionäre, die das kleine Städtchen in der Zahl von weit über 50 bevölkern. Im Gegensatz dazu leben auch die Dürener Arbeiter und die Transportarbeiter nicht in den rosigsten Verhältnissen. Die Wohnungsverhältnisse sind mit denen der Großstadt z. B. Köln zu vergleichen, die Nahrungsmittel, Gemüße usw. sind durch den Handel verteuert, eher noch höher als in Köln. Die Löhne bleiben dagegen weit hinter denen der Großstädte zurück, so daß sich die Dürener Kollegen weit ungünstiger stellen, als ihre Arbeitsbrüder in Großstädten. Wie in den meisten Städten mit noch schwacher Organisation führen die Unternehmer einen heftigen Konkurrenzkampf untereinander auf Kosten der Arbeiter. So werden für das Abladen eines 10 Tons-Waggons ganze 80 Pf. gezahlt, ein Preis, der wohl nirgends anzutreffen ist; in den meisten Orten wird diese Arbeit mit mindestens 1 Mk., 1,20 Mk., auch mit 1,50 Mk. bezahlt. Die Löhne der Fuhrleute betragen bei Gründung der Zahlstelle 16,50 Mk. bei Länger, 17,50 Mk. bei Frings, davon wurden die Wochenfeiertage noch abgezogen. Durch das Aufsteigen des Verbandes stiegen die Löhne bis 20 Mk. in einzelnen Fällen bis 21 Mk. Daß bei derartigen Löhnen die Fuhrleute nicht existieren können und nach und nach die besten Leute sich nach anderweitigem Erwerb, in Zigeleien, Fabriken usw. umsehen, ist nicht verwunderlich. — Düren die Fuhrunternehmer eben nicht nur Fuhrunternehmer, sondern auch Kaufleute, so würden sie einen bewährten Fuhrmannstamm zu schätzen wissen, sie brauchen nicht ständig ungeliebte Leute neu anzuwerben. Das Sitzguthaben geschieht abwechselnd und geht der Vormittag bei dieser Arbeit völlig verloren; dazu kommt dann noch das Besorgen der Pferde. Zur Weihnachtszeit kommt es schon vor, daß der ganze Sonntag im Dienste des Unternehmers zugebracht werden muß. Bei der Firma Frings kommt als Zugabe noch das Besorgen des Theatergepäcks, Garderobe, Koffer etc., und zwar um 4 Uhr von der Bahn abholen und nach Theaterschluß wieder zur Bahn bringen, so daß der Betreffende den ganzen Sonntag angespannt ist, bei einer Extrabergütung von 1,50 Mk. pro Sonntag. So liegen sich noch eine ganze Reihe Mißstände aufführen, unter denen die Dürener Transportarbeiter zu leiden haben. Abhilfe kann nur geschaffen werden durch den engsten Zusammenschluß innerhalb des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, der mit seinen 160 000 Mitgliedern tausendfältig den Beweis erbracht hat, daß er die Interessen der Kollegenchaft wirksam zu vertreten in der Lage ist. Also nicht lange bestimnen — handeln!

Die Lohnbewegung der Transportarbeiter im Industriegebiet Mannheim-Ludwigshafen. Ueber 1500 Transportarbeiter stehen seit 1. Januar in einer Lohnbewegung. Die Tarifverträge der Stückgut-, Getreide- und Vordarbeiter laufen am 1. April ab, ohne daß es einer vorherigen Kündigung bedarf. Bereits am 2. Januar war Beginn der Verhandlungen, welche Ende Februar fortgesetzt wurden, jedoch bisher ohne positive Erfolge. Die Arbeiter fordern teilweise Arbeitszeitverkürzung, sowie eine durchschnittlich 8 bis 10prozentige Lohnerhöhung.

Die Arbeitszeitverkürzung haben die Unternehmer bisher prinzipiell abgelehnt; Lohnerhöhungen würden sie gerne bezahlen, können aber nicht. Unsere Kollegen können sich jedoch damit nicht zufrieden geben, weil sie mit Recht erklären, daß, wenn die Schiffahrtsgesellschaften zu wenig Dividenden verteilen, so erstens daran nicht schuld sind, und zweitens auch gar nicht willens sind, die Beche zu bezahlen. Die Stadtverwaltung sowohl in Mannheim als auch in Ludwigshafen hat eine allgemeine Steigerung der Lebenshaltung des Arbeiters anerkannt und eine dementsprechende Lohnerhöhung den städtischen Arbeitern und Beamten zugestanden. Auch an unseren Kollegen ist die Wirkung der Finanzreform nicht spurlos vorübergegangen. Nun verlangen die Herren von uns Abschluß eines vierjährigen Tarifvertrages, können aber Lohnzulagen nicht bewilligen und lehnen prinzipiell eine Arbeitszeitverkürzung ab. Wenn die Herren ein Interesse an einer friedlichen Lösung der Differenzen haben, so ist es schon notwendig, wenn sie ihren bisherigen Standpunkt einer Revision unterziehen.

Bei den Fuhrleuten wurde am 1. Januar der Tarif unsererseits gefordert, weil auch hier seit 1906 bzw. 1907 Lohnerhöhungen größtenteils nicht erfolgt sind. Auch hier werden sowohl die Forderung auf Arbeitszeitverkürzung, als auch auf Lohnerhöhung von 10 pCt. gestellt. Wenn sich die Fuhrherren auch etwas vorbehalten stellen, so ist doch mehr Aussicht auf friedliche Lösung vorhanden, als bei den übrigen Branchengruppen. Bei unseren Kollegen muß die Parole gelten dafür zu sorgen, daß wir jeder Situation gewachsen sind.

Stuttgart. Nachdem nunmehr der allgemeine Tarif im Fuhr- und Transportgewerbe 6 Monate läuft, ist es möglich und wohl auch richtig, hier festzustellen, inwiefern er in seinen einzelnen Teilen eingehalten wird. Soweit die Arbeitszeit in Frage kommt, ist es zweifellos richtig, daß hier durch den Vertrag eine Wendung zum Besseren eingetreten ist. Die ungewöhnlich langen Arbeitszeiten, wie sie früher allgemein üblich waren, sind heute nicht mehr zu verzeichnen. Es darf aber auch gesagt werden, daß die Arbeitszeit, wie sie durch den Tarif vorzusehen ist, reichlich lang genug ist. Ein arger Mißbrauch wird von einer Reihe von Unternehmern mit der Bestimmung getrieben, die besagt, daß für Arbeiten, die bis 25 Minuten über die reguläre Arbeitszeit hinaus dauern, nichts bezahlt wird. Bei den Verhandlungen wurde von den Unternehmern versichert, daß diese Bestimmung nur in Ausnahmefällen und ganz vereinzelt in Anwendung gebracht werde. Die Praxis hat jedoch gezeigt, daß von einer ausnahmsweisen Anwendung nicht die Rede sein kann, daß vielmehr eine Reihe von Unternehmern diese Bestimmung dazu benützt, die Arbeitszeit täglich um 25 Minuten, ohne jede Vergütung zu verlängern. Wir wollen heute die Namen der Unternehmer, die diese Bestimmung in vertragswidrigem Sinn auslegen, nicht allgemein nennen, können aber nicht umhin, zu sagen, daß die Firma *Opting* direkt verlangt, daß die 25 Minuten täglich geleistet werden müssen. Bei dem nächsten Vertragsabschluss wird es deshalb heißen müssen, die Arbeitszeit dauert von ... bis ... und damit punktuell. In Bezug auf die Bezahlung der Überstunden heißt es im Vertrag deutlich: Überstunden sind möglichst zu vermeiden. Gegebenenfalls werden sie mit 50 Pf. entschädigt. Diese Bestimmung ist so klar gehalten, daß über ihre Auslegung jeder Zweifel ausgeschloffen ist. Trotzdem legt sie eine große Firma so aus, daß sie den Wochenlohn in Stundenlohn umrechnet und je nach dem Lohn des Einzelnen zwischen 40 bis 48 Pf. pro Überstunde bezahlt, statt den tariflich festgelegten 50 Pf. Da es sich hier nur um wenige Pfennige handelt, müssen wir das Gebahren dieser Firma als recht kleinlich bezeichnen und wollen ihr auch verraten, daß sie durch ihr kleinliches Verhalten den Unwillen ihrer gesamten Arbeiter aufs Höchste gesteigert hat. Unlächelnd herrscht über die jährlich zu erfolgenden Lohnaufbesserungen. Verschiedene Unternehmer scheinen auf dem Standpunkt zu stehen, daß die Aufbesserungen nach dem Abschluß des Vertrages zu erfolgen haben.

Es sei deshalb hier festgestellt, daß die jährlichen Aufbesserungen vom Tage des Eintritts an zu rechnen sind und mit dem Datum des Vertragsabschlusses nichts zu tun haben!

Weitere Differenzen bestehen in einem Betrieb, dessen Inhaber sich weigert, seinen Arbeitern die seit herige Tätigkeit im Betrieb in Anrechnung zu bringen. Mit diesem wollen wir für heute schließen, aber vorher noch dem Erwähnung tun, daß sich leider nur ein Teil an diese Bestimmung hält, wonach jeder Fuhrmann mindestens jeden 4. Sonntag frei hat. Gerade auf dieses haben die Kollegen bei Abschluß des Vertrages großen Wert gelegt. Wir müssen deshalb verlangen, daß diese Bestimmung von jedem Einzelnen respektiert und eingehalten wird.

Wie aus Vorstehendem ersichtlich, vollzieht sich die Einhaltung des Vertrages nicht so ganz glatt. Wir wollen aber auch nicht verhehlen, hier offen auszusprechen, daß die Kollegen die Hauptschuldigen selber sind. Einem Teil hat sich seit dem Vertragsabschluss eine große Mühe bemächtigt, sie glauben, während der Vertragszeit genüge das Bezahlen der Beiträge. Wie oft hört man, in 3 Jahren bin ich schon wieder da, wenn es gilt. Dieses Ausruhen ist das größte Uebel für uns. Unablässig hat jeder Einzelne auf dem Borsse zu sein, um das Erreichte zu erhalten und um, was die Hauptsache ist, in 2 Jahren für einen neuen Abschluß vollkommen gerüstet zu sein. Wir wollen doch alle unsere Verhältnisse andauernd verbessern, um dies aber zu erreichen, heißt es mitarbeiten und immer wieder mitarbeiten. Dieses Ausruhen zeigt sich auch recht mißlieblich in fast allen Geschäftsversammlungen. Überall verlangen die Kollegen, daß wir zur Abstellung von Mißständen einschreiten sollen, daß zu diesem Zweck Geschäftsversammlungen notwendig seien. Werden dann solche anberaumt, dann glänzt die Mehrzahl der Kollegen fast aller Betriebe mit Abwesenheit, so daß es oft unmöglich ist, im Interesse der Kollegen wirken zu können. Dieser bedauerliche Zustand muß jetzt mit Eintritt des Frühjahrs gänzlich und unter allen Umständen verschwinden. An die Stelle der Gleichgültigkeit muß frischer Mut und Tatkraft treten, muß der ernsthafteste Versuch gemacht werden, den letzten Kollegen für die Organisation zu gewinnen; dann, aber auch nur dann werden wir hoffen dürfen, daß uns das Jahr 1913, das sehr bald da sein wird, weitere Erfolge bringt.

Alle Kollegen, handelt darnach!

Stuttgart. Vom städtischen Reinigungsamt. Verschiedene Mißstände beim städtischen Reinigungsamt zwingen uns, da anscheinend auf anderem Wege eine Abhilfe nicht zu erreichen ist, dieselben in der Öffentlichkeit zu besprechen. Ein Fuhrmann wurde auf die Anzeige des Rutschers Klumpp hin vom Reinigungsamt vor einiger Zeit um 2 Mt. bestraft. Da er seiner Meinung nach ohne Grund bestraft ist, suchte er bei seiner Organisation Schutz, deren Untersuchungen denn auch ergaben, daß der Fuhrmann tatsächlich im Sinne seiner Instruktion gehandelt hatte. Die Strafe erhielt er nicht mehr ausbezahlt, der Organisation wurde die Mitteilung gemacht, daß die Strafe dem Stadtschultheißenamt überwiesen sei,

das bis jetzt nach mehreren Monaten nichts von sich hören ließ. Dieser Fuhrmann wurde im Dezember arbeitslos; da er im Fuhrgewerbe mehrere Wochen keine Arbeit fand, glaubte er Arbeit in irgend einem städtischen Betrieb finden zu können. Das Reinigungsamt brauchte Leute, der betr. Fuhrmann wurde aber nicht eingestellt. Nach 14 Tagen ging er wieder auf das Arbeitsamt und wieder wurde er auf das Reinigungsamt geschickt, aber auch diesmal wurde er abgewiesen. Auf die Anfrage, was denn eigentlich der Grund seiner NichtEinstellung sei, wurde ihm zur Antwort, er habe Unannehmlichkeiten gemacht, weshalb seine Einstellung beim Reinigungsamt nicht erfolgen könne. Der Inspektor steht also, wie es scheint, auf dem Standpunkt, weil der betreffende sich die Strafe nicht ohne weiteres gefallen läßt, darf er auch in einem städtischen Betrieb nicht mehr beschäftigt werden. Hoffentlich bleibt dieser Herr nun nicht auf halbem Wege stehen und sorgt dafür, daß der von ihm Geachtete in Zukunft von jeder städtischen Steuerleistung befreit wird.

Auf einen weiteren Mißstand, der bei allen städtischen Betrieben herrscht, muß heute einmal mit aller Deutlichkeit hingewiesen werden. Die Fuhrwerksbesitzer, die für die Stadt fahren, haben in ihren Verträgen die Klausel, daß sie für jeden Schaden an den Wagen, die Eigentümern der Stadt sind, auszukommen haben. Von diesem vertraglich gesicherten Recht wird in jedem einzelnen Falle rücksichtslos Gebrauch gemacht, unbekümmert darum, ob den Fuhrmann eine Schuld trifft oder nicht und ohne den Fall überhaupt zu untersuchen. Jedes abgebrochene Brett, jeder verloren gegangene Nagel wird in voller Höhe des angeblichen Wertes dem Fuhrwerksbesitzer in Abzug gebracht. Daß die Stadt sich vor Schaden zu bewahren sucht, ist ihr Recht und ihre Pflicht, aber wie sie dies tut, übersteigt in vielen Fällen das Maß des Zulässigen. Wir greifen aus der Fülle solcher nur einen heraus. Einem Fuhrmann scheuten die Pferde an einer steil abfallenden Straße. Um ein Unglück abzuwenden, bot er alles auf, um die davontretenden Pferde zum Stehen zu bringen, was ihm mit vieler Mühe schließlich auch gelang. Blöblich gewahrte er, daß ihm die Sperrleiste bei dem Vorfall abgerissen und samt dem Radschuh verloren gegangen war. Trotz sofortigen Zurückgehens konnte er beides nicht mehr finden. Der Effekt war nun, daß seinem Arbeitgeber für diese Gegenstände 10 Mt. abgezogen wurden. Mitgeteilt wurde ihm dies auf einem feinen Papier in der Größe eines Straßenbahnбилет, welches man am Tagtag dem Fuhrmann unter Abzug von 10 Mt. einhändigte. Wir wollen durchaus nicht verhehlen, daß der betreffende Fuhrwerksbesitzer nicht das mindeste Recht hat zu einem solchen Abzug, aber auch das Reinigungsamt hätte alle Veranlassung gehabt, von einer Schadenersatzleistung Abstand zu nehmen. Wir erlauben uns an den Fuhrwerksbesitzer und an das Reinigungsamt die Frage zu richten, welcher Schaden und welches Unglück hätte entstehen können, wenn der Fuhrmann nicht unter Einsetzung seiner eigenen Pferde aufgehalten hätte. Nach der Handlungsweise des Reinigungsamtes und des Fuhrwerksbesitzers kommt man in die Versuchung, anzunehmen, daß der Fuhrmann für das Miskieren seiner Knochen bestraft werden soll. An den Fuhrleuten selber liegt es aber auch viel, wenn sowohl das Reinigungsamt als die Unternehmer versuchen, jeden Schaden von sich abzuwälzen. Statt sich dem Verbands anzuschließen, um so gegen die geschilderten Mißstände anzukämpfen, machen sie eine Faust in der Tasche und schimpfen, wo man es nicht hört. Hoffen wir, daß es recht bald anders wird und auch die Fuhrleute, die beim Reinigungsamt fahren, zur Erkenntnis kommen, daß nur Einigkeit stark macht.

Waldburg. In Nr. 11 des "Courier" erschien ein Hinweis an die Kollegen, daß sie die von auswärts kommenden Packer auf ihre Organisationszugehörigkeit genau prüfen sollten. Hier bietet sich ganz besonders für die Kollegen in den Großstädten ein ausgiebiges Agitationsfeld, was die Kollegen an kleinen Orte nicht vermögen, das kann hier plausibel greifen. Das Legitimationssystem wird hier noch viel zu wenig erfolgreich angewandt. Man muß sich nicht nur mit der Ausrede: "Ja, ja, ich bin im Verbands", begnügen, sondern die Karte verlangen. Das trifft hier besonders bei den beiden Packern *Heinrich Schubert* und *Hermann Pollat* bei der Firma *F. H. u. H.* zu, auswärts sind sie organisiert und hier stehen sie uns feindsichtig gegenüber und arbeiten uns entgegen, wo es nur möglich ist, bis sie einst einmal den wohlverdienten Gestrich erhalten, wie es schon unzähligen Unternehmern erlangt ist. Die Hauptsache bleibt, daß sie nur ihren Lebensunterhalt gut einrichten können. Solidarität ihren Mitmenschen gegenüber, ist ihnen ein böhmisches Dorf. In verschiedenen Köpfen fängt es bereits an zu spüren, das schlechte Gewissen rührt sich; es wird gesagt, wir planten eine Lohnbewegung; uns ist bis jetzt noch nichts davon bekannt. Daß die Kollegen mehr Lohn gebrauchen könnten, das steht fest, denn die Folgen der Finanzreform kommen auch bei ihnen zur Erscheinung. Die Lebensmittel sind hier ebenso teuer, wie anderswo. Mit 17,- Mt. die Woche lassen sich keine großen Sprünge machen. Dem Profuristen Herrn Sonnabend bei oben genannter Firma wollen wir raten, etwas höflicher den Arbeitern gegenüber aufzutreten. Unfern Kollegen aber rufen wir zu: Nicht durch unlautere Manipulationen wollen wir unser Dasein fristen, aber für ehrliche Arbeit können wir auch eine angemessene Bezahlung verlangen.

Zittau i. S. Ein eigenartiger Unfall mit tödlichem Ausgang betraf einen Kollegen von uns, Vater von 6 Kindern. Da durch die jetzige nasse Witterung an den Wagen meist alles verquollen, ist auch eine

vermehrte Aufmerksamkeit am Plage. Unser Kollege *Gustav Heintzschke* wollte kürzlich frühmorgens eine Deichsel aus einem Wagen machen, die auch verquollen war. Da dieselbe nun nicht gleich herausging, mißte er größere Gewalt anwenden. Blöblich gab die Deichsel nach und unser Kollege fiel auf den Hinterrumpf. Er stand aber sofort wieder auf und tat, als ob nichts geschehen wäre. Er arbeitete noch 2-3 Stunden und fing dann an, über seinen Kopf zu klagen. Um 11 Uhr ging er nach Hause und schickte zum Arzt, der auch sofort gekommen ist, aber leider feststellen mußte, daß der Kollege bereits im Sterben lag. Gewiß ein schwerer Schlag für eine so starke Familie; früh gesund und munter zur Arbeit, zu Mittag tot. — Dieser Kollege hat für seine Organisation bei einer achtköpfigen Familie und dem fürstlichen Gehalt von ganzen 17,- Mt. pro Woche Opfer gebracht; er war seit 6 Jahren Mitglied unserer Zahlstelle. Gewiß hat er sich die Beiträge vom Munde absparen müssen, aber er ließ sich nicht durch die verschiedenen Quertreibereien, die unter den Rutschern gang und gäbe sind, irre machen. Jetzt kommt der armen und bedauernswerten Witwe die Unterstützung des Verbandes sehr zu flatten. — Jeder Kollege, der uns noch fernsteht, soll sich auf diese Art und Weise versichern. Darum auf, Kollegen, wir wollen uns zusammenschließen.

Gründung eines Transportarbeiterverbandes in Bulgarien. Der Verband wurde aus schon bestehenden kleineren Branchenverbänden am 7. Januar gegründet. In diesem Verbande werden nun die nachstehenden Arbeiterkategorien organisiert: Eisenbahner, Post-, Telegraphen-, Telefon- und Tramway-Angestellten, Hafenarbeiter, Fuhrleute, Chauffeure und alle sonstigen Arbeiter, die in irgend einem Zweige des Transport- und Verkehrswezens des Landes beschäftigt sind. Die Forderungen und Aufgaben der Organisation stehen durchaus auf dem Boden der modernen unabhängigen Arbeiterbewegung. Vorläufig zählt der neue Verband ungefähr 1000 Mitglieder. Wir werden nächstens noch ausführlicher über die Organisation der einzelnen im Verbands zusammengeschlossenen Kategorien berichten.

Allgemeines.

Ueber die Höhe der Löhne und die Kosten der Lebenshaltung der Arbeiter in Deutschland, Frankreich und England hat die englische Regierung eingehende Untersuchungen anstellen lassen, die sich in Deutschland auf 5000 Arbeiterhaushaltungen in 33 Städten mit zusammen 9 Millionen Einwohnern erstreckten, in Frankreich auf 5600 Arbeiterhaushaltungen in 30 Städten mit zusammen 6 Millionen Einwohnern. Nach dem Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse hat sich dabei ergeben, daß sich die Arbeitslöhne im Durchschnitt wie 100 : 83 : 75 verhalten, d. h., daß der englische Arbeiter 100,- Mt. verdient, wenn der deutsche 83,- und der französische 75,- Mt. verdienen. Die Arbeitszeit steht im umgekehrten Verhältnis 100 : 111 : 117, d. h., der am besten bezahlte englische Arbeiter arbeitet viel weniger als sein viel schlechter bezahlter französischer Kollege, während der deutsche Arbeiter auch hinsichtlich der Arbeitszeit in der Mitte steht. Die Lebenshaltung des englischen Arbeiters scheint aber verhältnismäßig billig zu sein, denn wenn er in Deutschland so leben wollte, wie er es in seiner Heimat tut, dann würde er für Wohnung und Ernährung etwa 19 pSt. mehr aufwenden müssen, als in England. In Frankreich würden sich für den englischen Arbeiter diese Ausgaben um etwa 14 pSt. steigern. Käme aber der deutsche Arbeiter nach England, so würde er seine in der Heimat gewohnte Lebensweise nur um 10 pSt. billiger fortsetzen können; der Unterschied zwischen 19 und 10 Prozent findet seine Erklärung darin, daß gerade die vom Deutschen bevorzugten, in Deutschland wohlfeilen Lebensmittel in England verhältnismäßig teuer sind, während der Engländer die von ihm meist gebrauchten gerade in Deutschland sehr teuer bezahlen muß und auch wohl eine bessere Lebensweise gewöhnt ist, als der deutsche Arbeiter.

Priestkasten.

A. Liegnitz. Da unserer wiederholten Bitte, Manuskript nur auf einer Seite zu beschreiben, nicht entsprochen wird, wandern Berichte, die auf beide Seiten des Papiers geschrieben sind, zukünftig in den Papierkorb. Vielleicht hilft das.

Mitteilungen des Vorstandes.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7 des Statutes nachstehend genannte Mitglieder: In Aachen: *Jos. de Lahaye*, Hpt.-Nr. 220 238; in Baden-Baden: *Friedrich Lamprecht*, Hpt.-Nr. 253 705; in Hamburg: *H. Hoppe*, Hpt.-Nr. 109 552, *Wilh. Lindner*, Hpt.-Nr. 102 002, *Aug. Lill*, Hpt.-Nr. 102 379; in Halle a. S.: *Bruno Marx Vogel*, Hpt.-Nr. 200 301, *Paul Schallwig*, Hpt.-Nr. 200 334; in Leer i. O.: *Dieudrich Hebeling*, Hpt.-Nr. 370 319; in München: *Max Bräter*, Hpt.-Nr. 327 170; in Posen: *W. Neumann*, Hpt.-Nr. 308 013, *Gustav Schneider*, Hpt.-Nr. 308 014, *Paul Walke*, Hpt.-Nr. 307 014.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

F. A.: *Oswald Schumann*, Berlin SO. 16, Engel-Aler 21, Hof 1 Tr.

Verantwortl. Redakteur: *Richard Münberg*, Berlin. Verlagsanstalt "Courier", G. m. b. H. Druck: *Maurer u. Dimmig*, Berlin, Halberstr. 37.

Der Hamburger Hafen am Anfang des neuen Jahres.

Vor einiger Zeit wurde bekannt, daß die Hamburg-Amerika-Linie im letzten Jahre 7 Millionen Mt. Betriebsgewinn mehr herausgeschlagen hätte als im vorhergehenden. Der Gewinn stieg von 33 000 000 Mt. auf 40 000 000 Mt. Die Dividende wurde von 6 pCt. auf 8 pCt. erhöht.

Gottes Segen bei Wallin und Genossen.

Aber auch alle anderen Schiffsahrtslinien schütten, soweit bekannt, für 1910 eine höhere Dividende aus. Und das Jahr 1911 verspricht an Ertragsfähigkeit das Vorjahr zu übertreffen. Zum erstenmal kamen im Hamburger Hafen im ersten Monat des Jahres Schiffe an mit mehr als einer Million Tonnen Tragfähigkeit. Auch der Ausgangsverkehr überschritt im Januar die erste Million. Kurz, alles ist in prächtiger Aufwärtsentwicklung begriffen und es wäre ein Zeichen der allergrößten Unabwärtigkeit, wenn die Arbeiter dieser Entwicklung mit den Händen im Schoße ruhig zusehen würden, statt sie eifrig zu fördern. Nun, die Hamburger Hafenarbeiter wissen, was sie der Zeit schuldig sind. Abgesehen von ihrem Schweiß haben sie auch ihr Blut steuern müssen, um die vielen Millionen zu verdienen. Ungeheure Blutopfer hat der Kapitalismus im Jahre 1910 den Hafenarbeitern aufgelegt und geradezu wucherisch steigt sich seine Anforderung im neuen Jahr. Vom 1. Januar bis zum 14. Februar 1911 ereigneten sich in 35 Arbeitstagen im Hamburger Hafen

Einhundertundfünf Unfälle!

Darunter

9 (neun) Todesfälle!

Eine Unmenge Blut, zahllose Tränenopfer, unendlicher Jammer düngt schon heute den Boden, auf dem die Millionen Saat des neuen Jahres aufgehen soll. Außer den Unglücksfällen, die wirklich diesen Namen verdienen, die durch die Natur der Arbeit herausgeschworen, also fast unabwendbar sind, ereigneten sich in der Berichtsperiode auch wieder zahlreiche Unfälle, die ihren Ursprung im System haben. Der Profit über alles.

Auf Waltersdorf, wo der neue Petroleumhafen ausgebaut wird, hatte sich die Besatzung einer Waggerstraße während der Mittagspause zum Schlafen niedergelegt. Für einen Mann der Besatzung wurde es der letzte Schlaf. Die miserable Ventilation der miserablen Kajüte verhinderte den Abzug der Gase, die der miserable Ofen entwickelte. Da an der Arbeitsstelle keine Unfallstation und auch kein Arzt vorhanden war, obgleich dort über 600 Arbeiter beschäftigt sind, konnte der Verunglückte nicht wieder ins Leben zurückgerufen werden. — Sparbarkeit erhält das Haus. Von der Mangelhaftigkeit der Wohnräume auf Schiffen aller Art hätte die geplante hygienische Ausstellung in Dresden einen schwachen Wohlklang geboten. In der bängigen Erwartung dessen, was kommen mußte, haben die sächsischen Kapitalisten die Verteilung der Gewerkschaften an dieser Ausstellung unmöglich gemacht. Sie wußten, was sie taten. — Die „Jugend“ der Sparbarkeit führte auch den Tod eines Bootsmannes von der Alster-Dampfschiffahrtsgesellschaft herbei. Bei dieser Gesellschaft sind die Bootskleute gezwungen, während der Fahrt die Metallteile anzuheben zu putzen. Bei dieser Arbeit fiel in den ersten Tagen des neuen Jahres ein Bootsmann in die Alster und ertrank. Wenn der Unternehmer jene Metallteile galvanisieren ließe, oder aber mehr Leute eingestellt würden, die das Putzen während der Reisezeit ausführen könnten, dann lämen solche Todesfälle nicht vor. Über wo bliebe dann die Sparbarkeit?

Auf einem Charterschiff der Boermann-Linie mußte ein Schaueremann auf dem eingelegten Scherstock eine Kletterpartie ausführen, um den Windehalten auszuhalten. Blödsinnig ging die Winde an und der Vermitt-

kaufte in den leeren Schiffsraum. Zerbrochene Knochen und schwere innere Verletzungen führten seinen Tod herbei. Die wahnsinnige Jagd nach Profit hat ein neues Opfer. — Bei einer Kollision stürzte ein Leichter-Schiff unbemerkt über Bord und ertrank. — Im November stürzte ein Schiffsmaler in den Raum der „Svehoe“. Er ist in den ersten Tagen des Februar an den Unfallfolgen gestorben. — Ein Leichter-Schiff der S.-M.-L. stürzte über Bord und ertrank. — Der Steuerer der „Prinzessin Heinrich“ stürzte über Bord und ertrank. — Durch die Hiebe in den Schiffsraum geschleudert wurde der Schaueremann F. W. Seine schweren Verletzungen führten zum Tode. — Ein Opfer der ausgesprochenen Profitgier wurde ein Erwerführer, der vom Dampfer „Kurt Boermann“ Holzblöcke abnehmen sollte. Da das Schiff nach der entgegengesetzten Seite schlug, mußten die Blöcke ausgehoben werden. Zu diesem Zweck ging ein Kutter von Lute 2 nach dem Interpill. Als Kutter wurde ein Manilatau verwendet. Die Schauerleute äußerten Bedenken und regten an, einen Drahtkutter zu nehmen, weil die Arbeit mit dem Tau lebensgefährlich sei. Da diese Anregung wirkungslos verpuffte, be-

Auf!

Kraft an Kraft! Schlag an Schlag!
Wir rudern in den neuen Tag,
Den Troß der Flut zu meistern,
Gefällt uns jungen Geistern.

Der stillen Buchten Locken viel.
Nur fort! Uns ruft ein ander Ziel.
Tritt Sturm uns auch entgegen,
Am Ende schenkt er Segen.

Am Ruder sieht uns Sonn' und Stern,
Denn irgendwo und nicht mehr fern
Flammt Jubel ohnegleichen,
Das gilt es zu erreichen.

nachrichtigte die Ortsverwaltung die Hafenspektion. Freitags nachmittags um 5 Uhr sah der Hafenspektor sich den Betrieb an. Geändert wurde jedoch nichts. Am Sonnabend früh brach der Laturner in dem Augenblick, als der Erwerführer in der Schute den Block dirigierte, um ihn an richtiger Stelle zu landen. Der Block schlug nun mit schwerer Wucht zurück und traf den Erwerführer so unglücklich, daß er sofort tot war. Brauchen wir noch hinzuzusetzen, daß nun ein Drahtkutter genommen wurde. Der Weg der Hafenspektion zum Profit geht über Menschenleben. Unzählige Fälle ließen sich anführen, wo die Hafenspektion infolge mangelhafter „Sparbarkeit“ Lösungs- und Ladeneinrichtungen ihr Leben verloren. Besonders hat, wie in diesem Fall, schlechtes und ungenügendes Material recht viele Unfälle verschuldet.

In diesem Punkt läßt die Hamburg-Amerika-Linie sich die Priorität nicht rauben. Auch in unserer Berichtsperiode sind mehrere Unglücksfälle bei der S.-M.-L. auf schlechtes Material zurückzuführen. Der Dampfer Wehantia löschte schwere amerikanische Hölzer. Beim Aufheben eines Blocks im Gewicht von etwa 2½ Tons brach in halber Höhe die Kette. Die schwere Last fiel auf den Schaueremann M. St., dem der Unterschenkel förmlich zersplittert wurde. — Auf dem

Dampfer „Präsident Lincoln“ wurden in einer Hieve 14 Kupferblöcke aufgenommen. Als die Hieve fast das Deck erreicht hatte, brach plötzlich die Kette. Die im Raum arbeitenden Schauerleute konnten sich nicht schnell genug wahren, weil sie bis zum Unterschenkel im Wasser standen. (Das Schiff hat Kollision gehabt und war led.) Ein Block traf nun den Schaueremann N. Sch. so unglücklich, daß er doppelten Beinbruch und schwere innere Verletzungen erlitt. In beiden Fällen trägt das schlechte Material der Gesellschaft, die 40 Millionen Mark Betriebsgewinn erzielte, die Schuld an den Unfällen. Bei der Häufigkeit der Unfälle bei dieser Gesellschaft sollte man meinen, daß wenigstens hinreichende Fürsorge getroffen wäre, die Leiden der Opfer der Profitgier sofort zu lindern. Jawohl, wie Schloß auf seinen Schein trotzend gegen die voranschreitenden Leiden des Kaufmannes unempfindlich bleibt, wie er sich weigert, dessen Todeswunde verbinden zu wollen, weil es nicht auf seine Ehre ankommt, ebenso herzlos verfahren die Augenbediener des Wallin — päpstlicher als der Papst, da wir nicht annehmen können, daß sich in Wallin ein Tropfen Blutes seines Glaubensgenossen Schloß verirrt hat. Der Schaueremann G. Th. wollte den Raum des Dampfers „Georgia“ verlassen. Er glitt von der Raumleiter ab und stürzte in den Raum zurück. Vom Schuppen 75 wurde ein Tragkorb geholt. In dem Korb war keine wollene Decke, auch das Schiff gab keine her. Der Verunglückte hatte nichts auf dem Leibe, als sein Arbeitszeug. Der Mann, der schwere innere und äußere Verletzungen erlitten hat, wurde, ohne durch eine Decke vor der Kälte geschützt zu sein, in dem nackten Korb ins Krankenhaus gebracht. — Im mer christlich! Auf dem Dampfer „Rio Negro“ fiel ein Kontraktarbeiter in den dunklen Raum. Der Mann hatte aber Glück, ohne eine ernsthafte Verletzung erlitten zu haben, konnte er ohne Hilfe an Deck klettern. Der Schreck war ihm jedoch berart in die Knochen gefahren, daß er dem Viehze mitteilte, er wolle den Tag lieber nicht arbeiten. Der Viehze — päpstlicher als der Papst, zeigte nicht das geringste Mitgefühl. Er schauzte den Verunglückten an, wenn er nicht arbeiten wolle, dann hätte er gar nicht erst kommen müssen. Der Schaueremann ging dann, unterstützt von zwei Kollegen, zu Hause. Unterwegs brach er zusammen. — Wir berichteten oben bereits von dem schweren Unglücksfall auf der Wehantia. Wie es diesem Opfer — des schlechten Materials erging, darüber wird uns von zuverlässiger Seite folgendes berichtet:

Der Verunglückte ist am Bord des Dampfers vom Raumboden, der sich vom zweiten Offizier Verbandsstoffe geben ließ, mit einem Notverband versehen worden, bevor er nach dem Hafentrunkenhause kam. Im Hafentrunkenhause schimpften die Ärzte über den miserabel angelegten Verband. Der Mann hätte auf dem Transport sehr leicht verbluten können. Warum hat man nicht sofort nach dem Unfall nach dem auf Schuppen 75 stationierten Arzt geschickt?

Warum nicht? weil es nicht auf dem Schein des Schloß steht.

Die christliche Liebe ist etwas wunderbares, sie tritt immer erst dann in Funktion, wenn sie dazu gezwungen wird. Von humanitären Rücksichten läßt sie sich nicht zwingen. Die Hamburg-Amerika-Linie hat außer reichlichen Abschreibungen dem Konkurrenzkampfkonto eine Million Mt. überwiesen. Gegen die Berechtigung dieses Kontos ist nichts einzuwenden, seine Wichtigkeit ist nicht zu unterschätzen. Allein, Ihr Herren Direktoren der S.-M.-L.: Ist das Leben der die Werte schaffenden Arbeiter etwa weniger wichtig? Ihr Herren Direktoren: Ist die Gesundheit der die Werte schaffenden Arbeiter etwa weniger berechtigt? Ihr Herren Direktoren: Wäre die Aufmachung eines Kontos, aus dem die Kosten für einwandfreies Material bestritten werden könnten, nicht einfach ein Gebot der Menschlichkeit? Ihr Herren Direktoren: Wäre die Aufmachung eines Kontos, aus dem die Kosten der Aufwendung für die im Kapitalisteninter-

Das Lasttier im Orient.

Alle stimmungsbollen Schilderungen aus dem Leben des äußersten Ostens, das Lob der stillen Bescheidenheit bei den Jändern, der musterhaften Reinlichkeit bei den Japanern und des Fleißes bei den Chinesen können nicht über zwei furchtbare Tatsachen hinweghelfen, nämlich über die niedrige Stellung der Frau und über die Erniedrigung von Millionen Männern zum Lasttier. Denn das Lasttier, und zwar das einzige in China, Korea, Japan, Siam, Niederländisch-Indien und Birma, das ist — der Mensch.

Es ist wenig bekannt, bis zu welchem Grad die ständige Arbeit des Lasttragens als einzigem Lebenszweck den Kuli degradiert, nicht nur moralisch, sondern auch physisch. Am wenigsten schlimm ist im Orient noch der Mensch als Pferdebesatz daran, der Rietsch-Führer. So entwürdigend es für einen Menschen ist, als Saumtier einen anderen auf einem leichten Wagen im Trab zu führen, so sind die körperlichen Vorbildungen bei dieser Art Kulis am seltensten. In den heißen Gegenden gehen sie außer mit einem Lendenband bekleidet gewöhnlich nackt, und so läßt sich der Einfluß ihrer Arbeit auf den Körper am besten studieren. Die Weine sind immer außerordentlich wohlgebildet und man kann manchen dieser Kulis, die laufen können wie ein Vogel Strauß, sehen, wie er in seinem Wagen sitzend und auf Arbeit wartend mit den wunderbar gebildeten straffen Muskeln seiner braunglänzenden Weine kokettiert. Aber der Oberkörper ist meist schwächlich, weit vornübergebogen. Der Rietsch-Führer ist von Jugend auf gewöhnt, die Augen immer vor sich auf die Erde zu heften, so daß er schon im Alter von 25 Jahren eine ausgebildete Rückgratverkrümmung zeigt, die mit den Stoklosen thachitischer Kinder vollständig gleich ist.

Meistens sterben die Rietsch-Führer trotz der ausgebildeten Atmungstechnik, die sie sich mit der Zeit aneignen, sehr früh, und zwar, wenn nicht infolge des vielen eingeatmeten Staubs an Tuberkulose, dann an Herzerweiterung. Denn was diesem, wenn auch elastischen, so doch nicht unbedingt widerstandsfähigen Muskeln der Kulis zugemutet wird, übersteigt alle Begriffe. Professor Baelz, der seinerzeitige Leibarzt des Mikado, erzählt in einer seiner vielen Schriften über Japan, die japanischen Lastträger würden selten über vierzig Jahre alt.

Noch schwerer als der richtige Wagenzieher hat es der eigentliche Lastträger. Die harten Jüge, die in Meunier's klassischen Proletariertypen aus der Welt der belgischen Grubenarbeiter zu sehen sind, finden sich auf den Gesichtern der Kulis bis zur Starrheit verstärkt. Der harte Gesichtsausdruck ist eine Wirkung der körperlichen Anstrengung, und wenn diese eine ständige ist, so prägt sie den Gesichtsmuskeln ihren Stempel wie in Erz aus. Wer es zum erstenmal sieht, wie ein Kuli von seinem Vorgesetzten oder Herrn beladen wird, dem bäumt sich das ganze Innere auf. Denn der orientalische Lastträger wird ausgebeutet wie kein menschliches Arbeitstier auf der Welt. Er bekommt so viel aufgeladen, daß er gerade noch sich bewegen kann, ohne zusammenzubrechen. Es gibt nichts Grauenhafteres, als den Schrei der Kulis. Dieser Schrei hat einen doppelten Zweck. Ein langsame Gehen unter der schweren Last ist nicht möglich. Das Gewicht drängt den Kuli vorwärts, wenn er nicht zusammenbrechen will, und so läuft er in kleinen Schritten seinem Ziele entgegen. Wird er auf diesem Wege aufgehalten und muß stehen bleiben, so wirkt die Last doppelt schmerzhaft, und um sich in den verkehrreichen Straßen freie Bahn zu schaffen, schreit er. Das ist sein Warnungsruf. Der Schrei

wird ihm aber auch herausgepreßt, weil er den Brustkasten fast nicht bewegen und seine Luftwege nur dadurch öffnen kann, daß er die Luft mit einem „Ha!“ durch den Röhrlöffel stößt. Dieses „Ha!“ wiederholt er in regelmäßigen Zwischenräumen, und es läßt sich seinen schaurigeren Chir von Menschenstimmen hören, als wenn man von einem Trupp Kulis diesen regelmäßig ausgestoßenen Seufzer vernimmt.

Die charakteristische körperliche Abnormität des Kulis, seine Veruns- und Zeichen, das Kainzeichen, das nicht gegen ihn, sondern gegen die ihn ausbeutenden Mitmenschen um Nacke schreit, das sind die tiefen Achselhöhlen und die schorffigen Verdickungen der Haut auf der Schulter und dem Schulterblatt; alles Druckwirkungen der Lasten. Es gibt Kulis, deren Haut auf den Schultern wie ein Stück eines aufgelegten Lebers aussteht.

Wenn man diese armen, elend bekleideten, von Schweiß und Schmutz triefenden Menschen gesehen hat, dann kann man sich erst einen Begriff von der physischen und moralischen Degradation machen, in welche der Mensch im Orient gezwungen wird, und zwar bei einem Lohn, der etwa fünfundsiebzig bis fünfzig Pfennige in deutschem Geldwert entspricht. Glücklich schätzen sich noch diejenigen, die nicht ihr Leben lang nur die Füße und Bretter mit menschlichen und tierischen Fäkalien zu tragen haben. Denn jede Stadt hat ihre Armee solcher Abfuhr-Kulis, die ihr ganzes Leben lang nur diesen Dienst verrichten. Und glücklich sind diejenigen, die noch in der Familie die letzte Pflege finden, wenn sie frühzeitig unter der Last ihres entseeligen Lebens zusammenbrechen.

Die Welt wird auch den Tag erleben, wo das elendste aller menschlichen Lasttiere, der Kuli, sich gegen seine Peiniger erhebt.

esse verunglückten Arbeiter bestritten werden könnten, nicht einfach ein Gebot der Christenliebe?

Nicht zu leugnen, nicht abzustreiten, aber in dem Geschäft der Menschlichkeit, der christlichen Nächstenliebe reisen die Herrschaften nicht. Diese Artikel stehen ihnen zu niedrig im Kurs. Sie haben nur ein menschliches Gefühl; sie kennen nur ein Gebot christlicher Nächstenliebe: Verehere dich.

Selbstverständlich macht die Hamburg-Amerikalinie auch in Wohlfahrts-einrichtungen. Das Geschäft wirkt nämlich Zinsen ab. So ist sie z. B. unter die Hausagrarier gegangen. Allein sie findet nicht recht Abnehmer für ihre Wohnungen. Einmal sind die Mietpreise abnorm in die Höhe getrieben und dann enthält die Hausordnung auch den Passus, daß die Wohnung innerhalb 14 Tagen zu räumen ist, wenn das Arbeitsverhältnis gelöst wird. Ohne seine Wohnung zu verlassen.

Welchen Einfluß die Reeder in Hamburg haben, speziell die H.-M.-L., dafür spricht folgendes: Auf dem Dampfer „Alexandria“ fanden Schauerleute mehrere tote pestverdächtige Ratten in der Ladung. Die Entloshung der Ladung wurde sofort gestoppt, ein Hafenpolizeibeamter kam an Bord und notierte die in Hamburg wohnenden Schauerleute, die auch eine Vorladung zur Untersuchung im Hafentrankenhaus erhielten. — Anders verhielt es sich mit den Schauerleuten von Altona. Die Namen dieser Leute wurden wohl notiert, sie haben aber keine Vorladung zur Untersuchung in einem Krankenhaus erhalten. Die Schauerleute haben auch am selben Tage auf diesem Schiffe Ausschiden erhalten und haben dann wieder auf anderen Schiffen zu arbeiten angefangen. Die Kontraktarbeiter sind noch an demselben Nachmittage zur Arbeit auf die Dampfer „Atlantia“ und „Amerika“ beordert worden.

Wenn man 40 Millionen Betriebsgewinn aufweisen kann, da muß Hamburg die Pest ebenf. mit in den Kauf nehmen.

Noch einiger schwerer leicht zu verhütender Unfälle müssen wir hier gedenken. Auf dem Dampfer Bosnia (H.-M.-L.) warf der Lutenwiege die Kette in den Raum. Da der im Raum ebenfalls tätige Elevator starkes Geräusch machte, hörten die Schauerleute den Zuruf des Wizen nicht. Die Kette traf den Schauermann M., auf den Kopf und verletzte ihn schwer. Wenn jedesmal die Kette mit der Winde in den Raum hinabgelassen werden soll, verliert die Gesellschaft ja Zeit. Und da Zeit Geld ist, woher sollte dann der Betriebsgewinn von 40 000 000 Mk. kommen? Ein ebensolcher Unfall ereignete sich auf dem Dampfer York. Ueber die Ursache wird uns folgendes mitgeteilt: Der Unfall ist in der wilden Arbeitsmethode zu suchen, die dort wie überall herrscht. Die Deckbizen werden von dem Stauer derartig beeinflusst, daß sie ohne Rücksicht auf Leben und Gesundheit ihrer Kollegen drauf los arbeiten. Zum Entloshen der Ladung wurden Strophen und Ketten verwendet. Statt nun die Ketten wie auch die Strophen mit der Winde in den Raum hinabzuwerfen, wurden sie einfach in den Raum hinabgeworfen. Von den Schauerleuten wurde der Lutenmann mehrere Male auf das Ungehörliche aufmerksam gemacht und gesagt, es könne ein Unfall passieren, aber trotzdem wurden die Ketten nach wie vor hinuntergeworfen. Gleich nach mittag ist dann B. von einer Kette auf den Kopf getroffen worden, so daß er zu Boden sank. Als man den Verunglückten aus dem Raum schaffen wollte, war in dem Schuppen kein Krankentorb vorhanden. Der Verletzte mußte nun in einen Kasten gelegt und aufgeföhrt werden, in welchem man nasse Tierhäute legt. Dann wurde er am Kai gelandet und man zog mit ihm von Schuppen 4 nach dem Schuppen 2 hin, wo aber überall kein Heilbleiner aufzufinden war. Hierauf ging es wieder über die Schuppen zurück und der Verletzte wurde dann zu einem Barbier gebracht, der ihm den ersten Notverband anlegte. So sorgt man für die Opfer des Profits, die Erwerber der Millionen, von denen die „andere Nation“ satt wird. — Auf dem englischen Dampfer Elswig Mannor stürzte der Schauermann F. H. vom dunklen Spardackel in den Schiffsraum. Außer inneren Verletzungen erlitt er Brüche eines Armes und eines Beines. Er wäre heute noch gesund, wenn die Luten angegedt worden wären. Aber — Zeit ist Geld! Eine große Anzahl Unfälle sind auf den beschränkten Platz im Hafen zurückzuführen. Stellenweise ist es fast unmöglich, von oder an Bord der Schiffe zu kommen, zumal bei der Glätte, wie sie in dieser Jahreszeit auf den Fahrzeugen herrscht. Da zählen selbst Ewerfahrer, die doch mit dem Verkehr auf den Fahrzeugen vertraut sind, zu den Opfern. Besser wird es erst werden, wenn der Bau der neuen Häfen vollendet ist. Wobei allerdings nicht zu verhehlen ist, daß bei gemüßiger Umficht der maßgebenden Instanzen die Ansammlung der Fahrzeuge auf einen Platz auch heute in vielen Fällen zu vermeiden wäre. Die Zahl der Unfälle könnte also mit leichter Mühe verringert werden.

Arbeiterfeindliche Steuerprojekte.

In einer Reihe von Bundesstaaten ist man drauf und dran, die bescheidenen Einkaufersparnisse, welche sich die Arbeiter durch die Zugehörigkeit zu Konsumvereinen verschaffen, durch Wertschöpfungssteuer teilweise zu konfiszieren. Dieses plumpe, ungerechte Vorgehen verlangt die interessierten Kontrumenten der Genossenschaften auch von der Hamburger Gesetzgebung. Man fordert eine Umsatzsteuer, die nahezu auf eine Erhöhung der Konsumvereine hinausläuft. Natürlich lassen die Hamburger Genossenschaftler sich nicht stillschweigend das Fell über die Ohren ziehen, sondern wehren sich nach Kräften. Gerade die Hamburger Genossenschaft ist ja gegründet

für und durch die Arbeiter, die gezwungen waren, gegen die immer größer werdende wirtschaftliche Not sich nach neuen Schuttmitteln umzusehen. Insbesondere war es der große Kampf der Hafenarbeiter des Jahres 1896, der auf den Weg der Selbsthilfe durch Organisation des Konsums hinwies. Damit der unermüdeten, selbstlosen Arbeit der von der Notwendigkeit und Möglichkeit solchen Handelns überzeugten Genossen ist das ja auch glänzend gelungen. Nun hat ein Mitglied der Hamburger Bürgerschaft, ein Beamter, in einem Bürgerverein die Ansicht vertreten, die Arbeiter seien hinsichtlich der Verbesserung ihrer Lage besser gestellt, als die Detailisten. Diesen Ausdruck haben die Hamburger Genossenschaftler aufgegriffen und in einem „Offenen Brief“ dem Herrn Volksvertreter klargelegt, wie wenig er von den tatsächlichen Verhältnissen versteht, wenn er solche Anschauungen vom Stapel läßt. Es heißt dort, daß der Redner jedenfalls im Auge habe, daß der Arbeiter unter Umständen unter Benutzung seines Koalitionsrechts die drückenden Wirkungen der Verteuerung der Lebensbedürfnisse ganz oder teilweise paralysieren könne. „Das trifft“, heißt es weiter, „in beschränktem Maße zu. Einem nicht unerheblichen Teile der organisierten Arbeiter geht es aber genau so wie den Beamten: sie haben sich durch Tarifverträge feststehende Lohn- und Arbeitsbedingungen gesichert. Diese gewähren ihnen zwar, ebenso wie den Beamten den Aufstellungsbetrag, die Garantie, daß während eines bestimmten Zeitraums bestimmte Löhne ihnen ausbezahlt werden müssen, sie nehmen ihnen aber auch gleichzeitig die Möglichkeit, in Zeiten der Teuerung ihre Arbeitskraft im Preise zu steigern. Wie die Beamten in solchen Fällen vom Wohlwollen des Staates abhängig sind, so auch die Arbeiter von dem ihrer Arbeitgeber. Dieses ist erfahrungsgemäß und aus erklärlichen Gründen nicht immer dann zu spüren, wenn die Betroffenen es als besonders dringend erwünscht erachten. Dies ist jedoch minder bedeutsam. Weit schwerer fallen für die richtige Beurteilung der Dinge andre Umstände ins Gewicht. Das ist unbestreitbare Tatsache, daß ein sehr großer Teil der Hamburger Arbeitergesellschaft (Was natürlich überall zutrifft. Die Reb.) im Jahresverdienst erheblich unter dem des niedrigst bezahlten Beamten steht. Hierzu kommt vor allem die Unsicherheit der Existenz der Arbeiter! Während Beamte — Pflichterfüllung vorausgesetzt, ohne die auch der Arbeiter schlecht fährt — für lange Jahre mit vielleicht geringen und von ihm als ungenügend empfundenen, aber doch bestimmten, steigenden Einkommenssummen rechnen darf, ist das voraussichtliche Jahreseinkommen des Großen Arbeiter völlig in Ungewissheit gehüllt, von tausend Zufälligkeiten abhängig, auch nicht annähernd berechenbar. Wir haben in Hamburg Zehntausende, die regelrechte Gelegenheitsarbeiter im guten Sinne des Wortes sind. Auch unter den besser bezahlten ständig am Hafen in ganz bestimmten Branchen tätigen Personen sind nur ganz wenige, die tagaus tagein Arbeit haben, die nicht tage-, wochenlang aussetzen müssen. Genau so liegt es im Baugewerbe, das überdies noch mehr als der Hafenbetrieb Saisongeschäft ist. Dort gehen die gelehrten wie die ungelehrten Arbeiter von einem Bau, von einem Unternehmer zum andern. Selten kommt es vor, daß, wenn ein Haus fertiggestellt ist, sie sofort bei dem nächsten beginnen können. Nicht anders gestalten sich die Dinge auf den Werften; ist auf der einen ein großer „Mahn“ fertig, werden Hunderte abgelohnt, um oft erst nach Wochen, vielleicht auf einer andern Werft, einen neuen in Angriff nehmen zu können. Gewisse Fabriken sind reine Saisongeschäfte, die regelmäßig zu bestimmter Zeit einen großen Teil ihrer Leute auf Wochen feiern und nur die dringlichsten Arbeiten durch einen kleinen Stamm „fester“ Leute erledigen lassen. Man macht sich vielfach kaum eine rechte Vorstellung von dem Schwanken der Erwerbsverhältnisse der Arbeiter. Es kommt vor — in den letzten Jahren trat dies häufig ein —, daß bei einer großartigen örtlichen Baukonjunktur hunderte anständiger Bauhandwerker auf der Straße liegen, weil der Andrang von Arbeitskräften aus Gegenden mit daneberliegendem Baugeschäft unverhältnismäßig groß ist. Jeder Buchdrucker wird Ihnen ein ähnliches Bild entwerfen können, und selbst im Kaufmannsgewerbe machen sich ganz dieselben Erscheinungen in steigendem Maße bemerkbar. Aus diesen Tatsachen erwächst das Fehlen jeder Möglichkeit, den zu erwartenden Verdienst zu veranschlagen, und das zwingt den verunglückten, nicht blind in den Tag hineinlebenden Arbeiter, der vorsorglich seine Familie vor unvorhergesehener Not zu schützen trachtet, sich nach Mitteln umzusehen, seine Kaufkraft auf dem Wege der Selbsthilfe zu steigern. Sie, geehrter Herr, als Politiker, verstehen ja die Abneigung des politisch mündigen Hamburger Arbeiters, staatliche Hilfe in Anspruch zu nehmen, und werden diese Abneigung als ein hoch erfreuliches Zeichen stichtlicher Reife und Energie zu schätzen wissen. Doch noch ein weiteres muß berücksichtigt werden. Der Beamte ist für die Tage des Alters und der Invaldität geschützt, seine Witwe und Waisen versorgt, wenn auch vielfach nicht glänzend und vielleicht billigen Ansprüchen nicht immer genügend, was nicht bestritten werden soll, aber doch jedenfalls in weitestlichem andern Umfang als der Arbeiter, dessen Invalditätsrente im günstigsten Falle rund 400.— Mk. jährlich beträgt, während er eine allenfalls rund 230.— Mk. jährlich betragende Altersrente erst mit 70 Jahren erreicht und Witwen und Waisen nur dann etwas erhalten, wenn der Ernährer das Opfer eines Betriebsunfalls wurde.“ In dem Brief wird dann mit Recht darauf hingewiesen, daß angesichts dieser Tatsachen die Arbeiter moralisch gezwungen

seien, sich durch Verbilligung des Konsums und andere genossenschaftliche Einrichtungen zu schützen, und daß es bitteres Unrecht gegen die allerbedürftigsten Konsumenten sei, wenn man, den fundamentalen Grundsatz gleicher Leistung bei gleicher Leistungsfähigkeit verlassend, in rein mechanischer Weise durch eine Sondersteuer die Ersparnisse Armer und Vermittler annektiere. Unsere Kollegen, insbesondere die Hafenarbeiter, für die ursprünglich in erster Linie die genossenschaftliche Hilfe gedacht war, können am besten mitwirken, das drohende Unrecht abzuwehren und bestehendes wirkungslos zu machen, wenn sie ausnahmslos den Konsumvereinen ihres Ortes beitreten und als treue Mitglieder ihr Unternehmen widerstandsfähig und damit zu einer wirklichen Schutzwehr der Proletarier im immer schwerer werdenden Kampfe ums tägliche Brot machen!

Die Hannoverische Fahrtschule.

Es dürfte wohl allgemein bekannt sein, daß am hiesigen Orte im Januar 1910 eine Fahrtschule errichtet worden ist. Wie bei allen derartigen Einrichtungen hat man auch hier die eigentlichen Träger der Sache, also in diesem Falle die Kutscher und Fuhrleute, von der Verwaltung der Schule vollständig ausgeschlossen. Gelegentlich der Eröffnung der Schule und zwar am 15. April 1910 wurde von Herrn Fr. Mehring, Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes und des Fahrtschulvereins, die Notwendigkeit einer derartigen Einrichtung des näheren begründet, und dabei betont, daß hierbei für Fuhrherren und Kutscher gleichlaufende Interessen in Frage kämen. Wir haben damals darauf hingewiesen, daß die Kutscher und Fuhrleute alle Ursache hätten, dieser Einrichtung mißtrauisch gegenüber zu stehen. Wie recht wir mit unserer damaligen Ansicht hatten, hat uns die weitere Entwicklung gezeigt.

So lange man uns von der Verwaltung der Schule gestilltlich fern hält, können wir den Besuch derselben nicht empfehlen. Wir stellen diese Forderung deshalb auf, weil die Verwaltung heute vollständig in Händen des Arbeitgeberverbandes liegt, wie ja auch das Bureau mit dem des genannten Verbandes identisch ist. In der Verwaltung sitzen außer Herrn Mehring die Herren Fröh Wäde, der eifrigste Förderer der selben, Voges, H. Müller und andere mehr. Diesen Leuten gegenüber ist das allergrößte Mißtrauen am Platze. Unternehmer, die sich wie diese Herren der Organisation der Arbeiter gegenüber benehmen, haben bei diesen jedes Vertrauen verloren. Hinzu kommt noch, daß als Ehrenvorsitzender der Polizeipräsident Wederath fungiert. Des weiteren hieß es bei der Gründung, es sollen vorläufig nur bereits tätige Kutscher am Unterricht teilnehmen. Jetzt heißt es nun in einem Versammlungsbericht des Fahrtschulvereins, daß der Vorstand an den maßgebenden Stellen vorstellig geworden ist, daß es den im Militärdienst befindlichen jungen Leuten, die sich nach der Entlassung dem Kutscherberuf widmen wollen, schon während der Dienstzeit gestattet werden möge, unsere Fahrtschulurse zu besuchen. Ebenso soll den Schülern der Fortbildungsschulen (Wäcker, Fleischer usw.), welche später zu Fuhrwerk zu tun haben, Gelegenheit gegeben werden, einen Fahrtschulursus durchzumachen. Die diesbezüglichen Bescheide stehen noch aus, heißt es weiter. Hieran stellt man so recht, welche Zwecke die Unternehmer mit der Fahrtschule verfolgen, deshalb sind sie auch bemüht, die Arbeiter von der Verwaltung fernzuhalten. In der bereits angeführten Versammlung des Fahrtschulvereins soll von Herrn Mehring ausgeführt sein, die erste Anregung zur Errichtung einer Fahrtschule in Hannover sei im April 1909 in einer Generalversammlung des Arbeitgeberverbandes für das Transport-, Verkehrs- und Handels-gewerbe von ihm, Herrn Mehring, gegeben. Hierbei ist Herr Mehring wohl ein kleiner Fortnum unterlaufen. Die erste Anregung hierzu ist vom Transportarbeiter-Verbande ausgegangen. Nachdem bereits im Februar 1909 im engeren Kreise zu der Frage Stellung genommen wurde, fand am 23. März 1909 eine öffentliche Versammlung der Kutscher und Fuhrleute statt, die sich mit der Frage: „Wie stellen wir uns zur Errichtung einer Fahr- und Fuhrtschule?“ beschäftigte. In dieser Versammlung fand eine Resolution Annahme, in der der Magistrat um Errichtung einer derartigen Schule aus Mitteln der Allgemeinheit ersucht wurde. Diese Resolution wurde dem Magistrat mit einer ausführlichen Begründung übermittelt und nach nahezu acht Wochen erfolgte ein ablehnender Bescheid. Das zur Steuer der Wahrheit! Im Prüfungsausschuss sitzt nun neben anderen auch Herr Fuhrwerksbesitzer Wiese, Vorsitzender der Sektion Hannover der Fuhrwerksberufsgenossenschaft. Dieser Herr hat bei der Sitzung des Genossenschaftsvorstandes zur Beschlußfassung über Anträge von Mitgliedern wegen Befreiung von der Anbringung fester Kutschersteuern beziehungsweise Aufstiegsbeiträge einen recht eigenartigen Standpunkt vertreten. Bezüglich der festen Kutschersteuern vertritt er den Standpunkt, daß deren Anbringung nicht überall durchführbar sei. Namentlich wandte er sich entschieden dagegen, alle diesbezüglichen Dispensgesuche abzulehnen. Er hält auch solche Stegen für unndig, wenn seitens der Polizei das Stegen auf dem Wagen verboten oder vom Unternehmer dem Kutscher streng untersagt sei; den Wagen zu bestehlen. Bezüglich der Aufstiegsbeiträge ist er der Meinung, daß diese Tritte das elegante Aussehen der Luxuswagen beeinträchtigen und sie auch nicht notwendig seien. Er beantragte dann, daß für sämtliche Kutschwagen Dispens von der Anbringung solcher Tritte erteilt würde. Diese Anträge sind dann aber mit Recht abgelehnt worden. Wir meinen, wenn jemand einen derartigen Standpunkt vertritt, noch dazu als Sektionsvorsitzender, so ist er absolut ungeeignet, bei einer Fahrtschule als Lehrer und Prüfer

aufzutreten. Was nützen uns alle Fahrschulen, wenn nicht Geschirre und Wagen sich in einem derartigen Zustande befinden, daß dadurch ebenfalls die Verkehrssicherheit gehoben wird. Vor einiger Zeit wurde ein 18jähriger Knutscher zu Gefängnis verurteilt, weil er als Führer eines Leichtwagens am Parthaus den Zusammenstoß mit einem Straßenbahnwagen verursachte. In der Urteilsbegründung hieß es, den größten Teil der Schuld trage der Fuhrwerksbesitzer, weil er einen so jungen Mann mit der Führung eines solchen Wagens beauftragt habe. Nun schreibt aber unsere hannoversche Straßenpolizeiverordnung vor, daß Kinder unter 14 Jahren die Leitung eines Fuhrwerks nicht anvertraut werden darf. Auch das ist ein Mißstand, den abzuschaffen der Fahrschulverein das allergrößte Interesse hat. Nun, der Herr Polizeipräsident ist ja Ehrenvorsitzender der Fahrschule und wird sich als solcher sicher angelegen sein lassen, die Vorbedingungen für einen sicheren Straßenverkehr zu schaffen. Als Polizeipräsident ist ihm das bisher leider nicht in allen Fällen gelungen. Alles in allem, die hannoversche Fahrschule besitzt, in der heutigen Gestalt und unter der jetzigen Leitung das Vertrauen der Knutscher und Fuhrleute nicht. Deshalb können wir den Knutschern nur empfehlen, die Finger davon zu lassen und zwar so lange, bis die Verwaltung unseren Wünschen entsprechend ausgebaut ist.

Die Entwicklung der Arbeitslöhne.

Zuverlässige über längere Zeiträume sich erstreckende Lohnstatistiken sind etwas sehr seltenes. Um so mehr zu begrüßen sind die von der verdienstvollen Leipziger Ortskrankenkasse seit nunmehr über 4 Jahren durchgeführten Aufzeichnungen über die Arbeitsverdienste der bei ihr versicherten männlichen und weiblichen Mitglieder. Sie geben ein klares Bild von den Lohnverhältnissen innerhalb dieses Zeitraumes in einer unserer bedeutendsten Industriestädte. Wir geben in nachstehendem zum Vergleich die für die Dezembermonate der Jahre 1906 und 1910 ermittelten Ziffern wieder. Es waren bei der Kasse am 31. Dezember 1906: 100 999 männliche und 39 450 weibliche, am 31. Dezember des Jahres 1910 aber 118 441 männliche und 50 914 weibliche Pflichtmitglieder versichert. Die Zahl der männlichen versicherungspflichtigen Arbeiter hatte sich also um 17 1/2%, die der weiblichen um 31 pCt. vermehrt. Von diesen Versicherten entfielen nun auf die folgenden Lohnklassen:

Lohnklasse	Täglicher Arbeitsverdienst	31. Dezember 1906		31. Dezember 1910	
		männl. pCt.	weibl. pCt.	männl. pCt.	weibl. pCt.
I.	4,51 und mehr Mark	88,5	0,8	46,2	1,8
II.	4,01 bis 4,50 "	12,5	0,5	12,4	0,7
III.	3,51 " 4,00 "	17,2	1,9	14,8	2,7
IV.	3,26 " 3,50 "	8,0	1,0	5,2	1,5
V.	2,51 " 3,25 "	10,9	10,3	7,8	14,4
VI.	2,01 " 2,50 "	7,4	17,8	5,1	21,7
VII.	1,51 " 2,00 "	—	87,1	9,8	90,1
VIII.	0,01 " 1,50 "	10,4	27,6	9,8	25,2
IX. u. X. *)		0,1	8,5	0,2	2,4

Es hat hiernach zweifellos eine Verbesserung in den Lohnverhältnissen stattgefunden. Während im Jahre 1906 von den männlichen Pflichtmitgliedern nur 33,5 pCt. der I. Klasse mit mehr als 4,50 Mk. Tagesverdienst angehörten, war dieser Prozentsatz Dezember 1910 auf 46,2, also fast die Hälfte aller Versicherten angewachsen. Umgekehrt waren die drei untersten Lohnklassen für erwachsene und jugendliche männliche Arbeiter (unter 3,26 Mk. Tagesverdienst) 1906 mit 26,3 pCt., 1910 aber nur noch mit 17,6 pCt. der Versicherten besetzt. Die weiblichen Arbeiter wiesen in den fünf obersten Lohnstufen (2,50 und mehr Mark Tagesverdienst) 1906: 14,5 pCt., 1910 aber 20,6 pCt. der Versicherten auf, während der prozentuale Anteil der beiden untersten Lohnklassen (2 Mk. und darunter) von 64,7 auf 55,34 pCt. herabgegangen ist. Immerhin kann, besonders wenn man die gestiegenen Lebensmittelpreise in Betracht zieht, von einer „menschenwürdigen Lebenshaltung“ für die große Mehrheit der Arbeiterschaft noch längst nicht die Rede sein, wenn immer noch 41 pCt. der männlichen Arbeiter, die zum größten Teil eine Familie zu erhalten haben, unter 4 Mk. und 55 pCt. der erwachsenen weiblichen Arbeiter unter 2 Mk. täglich verdienen. Die günstigsten Arbeitsbedingungen unter den männlichen Arbeitern hatten am 31. Dezember 1910 die Bauarbeiter aufzuweisen, die 68,6 pCt. ihrer Mitglieder in der ersten Versicherungsklasse hatten. Am 31. Dezember 1906 stand das Baugewerbe mit 45,8 pCt. der Versicherten erst an zweiter Stelle, während die poligraphischen Arbeiter mit 52,4 pCt. den ersten Platz einnahmen. Sie waren 1910 mit 61,9 pCt. an die zweite Stelle gerückt. Es folgen sodann die Holzarbeiter mit 60,3 (1906 erst 38,7) pCt., ferner die im Maschinen- und Instrumentenbau Beschäftigten mit 52,0 (40,7) pCt. der Versicherten in der ersten Klasse. Den Gegenpol bilden die land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter, die 1910 nur 6,1 (4,7) pCt. in der ersten, dagegen 16,5 pCt. in den beiden untersten Lohnklassen hatten. Ferner die in der Beherbergung und Erquickung Beschäftigten mit 20,5 (14,3) pCt. und die Textilarbeiter mit 27,3 (15,4) pCt. der Beschäftigten in der I. Klasse. Von den weiblichen Arbeitern stehen sich am besten die im Waagewerbe Beschäftigten, von denen 1910: 73,6 (1906 47,6) pCt. in den fünf obersten Lohnklassen versichert waren, sodann die im Handeltreibergewerbe Beschäftigten mit 31,1 (25,1) pCt. Die schlechtesten Lohnverhältnisse weisen

*) Jugendliche weibliche Arbeiter und Kinder unter 14 Jahren.

auch hier die in der Land- und Forstwirtschaft Beschäftigten auf, von denen nur 3,6 (3,7) pCt. über 2,50 Mk. pro Tag verdienten. In der Metallverarbeitung ist dieser Prozentsatz von 4,1 im Jahre 1906 auf 13,8 in 1910 gestiegen, in der Nahrungsmittelherzeugung von 10,9 auf 11,1 pCt. und in der Industrie der Steine und Erden von 12,7 auf 12,0 gefallen.

Die Ermüdung der Arbeiter als hauptsächlichste Ursache der Betriebsunfälle.

Von der organisierten Arbeiterschaft wird die Forderung erhoben, die Arbeitszeit (Arbeitschicht) mit reichlichen Pausen zu versehen. Sie sind unerlässlich, um die Kräfte zu sammeln, um den Körper von neuen zu stärken. Von ärztlichen Autoritäten ist schon verlangt worden, daß schon nach 2-, höchstens 3stündiger ununterbrochener Beschäftigung eine Ruhezeit einzulegen ist. Das sei notwendig, um die Arbeitsfähigkeit nicht durch Ueberanstrengung vorzeitig aufzureiben. Aber auch die Häufigkeit der Betriebsunfälle läßt die Ermüdung des Arbeiters einen großen Einfluß aus. Die besondere Gewerbe-Unfallstatistik, die für das Jahr 1907 aufgenommen worden ist, gibt zum ersten Male Nachweis über die Dauer der Beschäftigung der verletzten und getöteten Personen vor dem Unfall. Leider ist die Statistik noch nicht so vollkommen, die zu den verschiedenen Tagesstunden Verunglückten in Beziehung zu der Gesamtzahl der Beschäftigten zu setzen. Es hat nur die Verhältnisberechnung in Prozenten aller Verletzten erfolgen können.

Danach betrug die Zahl der verletzten und getöteten Personen, für welche im Jahre 1907 zum ersten Male Entschädigungen gezahlt sind, nach der Dauer ihrer Beschäftigung am Unfalltage (seit Beginn der Arbeitschicht) in Prozenten:

Beschäftigungsdauer	Berufsgenossen-schaften insgesamt	Gewerbliche Berufs-genossenschaften	Gemeinde und Staatsbetriebe
weniger als 1 Stunde	4,89	4,94	5,80
1 bis 2 Stunden	8,57	8,88	9,57
2 " 3 "	9,10	9,21	10,47
3 " 4 "	11,24	11,28	11,98
4 " 5 "	12,20	12,20	12,88
5 " 6 "	10,24	10,16	9,70
6 " 7 "	8,18	8,10	7,82
7 " 8 "	8,68	8,68	8,11
8 " 9 "	8,54	8,54	8,11
9 " 10 "	7,59	7,57	7,28
10 und mehr "	10,82	10,71	8,38

Hieraus ist zu ersehen, daß die größte Zahl der Unfälle nach einer Beschäftigung von 4 Stunden eintritt. Die Zahl der Unfälle während der fünften bis sechsten Stunde der Arbeitsdauer ist dann etwas geringer, weil nach einem so langen Zeitraum größtenteils eine Pause stattgefunden hat. Die Unfallziffer sinkt dann ziemlich erheblich herab, weil allenthalben nach der sechsten Stunde die Mittagspause stattfindet, die eine verhältnismäßig längere Erholung bringt. Während der späteren Stunden tritt dann wieder die Steigerung ein. Wenn die neunte bis zehnte Stunde eine Verminderung bringt, so ist das nur scheinbar, denn die Zahl der Arbeiter, die nicht länger als 9 Stunden arbeitet, ist schon eine erhebliche.

Bei den einzelnen Berufszweigen ist das statistische Ergebnis natürlich ein sehr verschiedenes. Bei der Mülerei-Berufsgenossenschaft verunglückten während der ersten Arbeitsstunde 5,37 pCt., der vierten bis fünften Stunde 10,06 pCt., nach der zehnten Arbeitsstunde 21,29 pCt. Bei der Berufsgenossenschaft der Wolllerei-, Brennerei- und Stärke-Industrie betrug die Zahl der während der ersten Arbeitsstunde Verunglückten 8,15 pCt., sie steigerte sich auf 21,5 pCt. nach der zehnten Stunde. Bei der Ostdeutschen Dammenschiffbau-Berufsgenossenschaft stieg die Zahl der Verletzten während der gleichen Zeit von 4,72 auf 28,38 pCt., bei der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft von 3,52 auf 35,5 pCt. Man sieht, es sind besonders die Gewerbebranche mit wenig oder nicht geregelter Arbeitszeit, die nach übermäßiger Beschäftigungsdauer der Arbeiter eine Unmenge von Betriebsunfällen zeitigen. Die Verkürzung der Arbeitszeit würde also hier die wohlthätigsten Folgen haben.

Vom Berliner Straßenverkehr.

Bei der versuchsweisen Neuregelung des Wagenverkehrs in der Friedrichstraße ist die Frage inwieweit geworden, wie sich der Straßenverkehr in den belebtesten Teilen der Stadt entwickelt hat und gestaltet. Besonders lehrreich hierfür ist ein Vergleich zweier Verkehrszählungen, die in einem Zwischenraum von sieben Jahren veranstaltet worden sind.

Man stelle an der Ecke der Friedrichstraße und der südlichen Seite der Straße „Unter den Linden“

bei der ersten Zählung im Zuge der Friedrichstraße 6992 Fuhrwerke und 58 705 Fußgänger an einem Tage von 6 Uhr vormittags bis 10 Uhr abends fest. — Sieben Jahre später zählte man an derselben Stelle in der gleichen Stundenzahl 7689 Fuhrwerke, aber nur 42 964 Fußgänger. Die Abnahme der Fußgänger dürfte aber dadurch teilweise zu erklären sein, daß die erste Zählung im März vorgenommen worden ist, die zweite hingegen im August, also während der Reisezeit. Wie gewaltig aber der Verkehr an jener Stelle anwachsen kann, zeigt die Feststellung, daß dort — ohne Unterscheidung, ob im Zuge der Friedrich-

straße oder der Straße Unter den Linden — also an jenem Schnittpunkt überhaupt an einem schönen Tage zur Zeit der hier in Rede stehenden Zählung 19 000 Fuhrwerke und 134 000 Fußgänger verkehrten. Das Weiter spielt dabei keine unwesentliche Rolle. In dessen die „Kranzlerede“ ist nicht der Verkehrszählung Punkt Berlins; es gibt eine Anzahl Plätze und Straßenpunkte, wo der Verkehr noch weit lebhafter ist.

Am Potsdamer Platz

Ist schon vor Jahren eine weit größere Passantenzahl festgestellt worden, und zwar an einem schönen Tage von 6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends 27 000 Fuhrwerke und 146 000 Fußgänger, dagegen samt an einem regnerischen Tage auch da der Verkehr auf 25 000 Fuhrwerke und 119 000 Fußgänger. Welche Fortschritte der Berliner Straßenverkehr macht, geht daraus hervor, daß nach den neuesten Zählungen der Fußgängerverkehr auf dem Potsdamer Platz über 170 000 im Tage betrug. Die festgestellten Zahlen schwanken zwischen 172 000 und 175 000. Und doch ist auch der Potsdamer Platz nicht von überragendem Verkehrsreichtum; denn die Königsstraße gibt ihm besonders am Stadtbahnhof und an der Ecke am Alexanderplatz an Frequenz nichts nach, und ebenso macht ihm der Spittelmarkt den Rang sehr entschieden streitig. Bemerkenswert ist auch die verschiedenartige Gestaltung des Verkehrs im Zuge der

Leipziger Straße

In dem Abschnitt zwischen Friedrich- und Mauerstraße ist der Verkehr der Leipziger Straße am geringsten, aber immerhin beträgt er auch da täglich 69 000 Fußgänger. In dem Abschnitt zwischen Kommandantenstraße und Spittelmarkt sogar auf 78 000, zwischen Charlotten- und Markgrafenstraße aber auf 94 000 und zwischen Jerusalem- und Markgrafenstraße gar auf 117 000 Fußgänger von morgens bis abends.

Aus der Genossenschaftsbewegung.

Internationale Konsumvereinstatistik. Leider besteht noch nicht in allen Ländern mit nennenswerter Konsumgenossenschaftsbewegung eine systematische Statistik. Das erschwert eine vergleichende Uebersicht sehr. Für das Jahr 1909 haben nun einige Spezialerhebungen einen solchen Vergleich doch möglich gemacht. Das „Internationale Genossenschafts-Bulletin“ bringt eine interessante Zusammenstellung für sieben Länder.

Frankreich weist die größte Zahl Vereine auf (2636). Ihm folgt Deutschland mit 2270 Vereinen, dann erst Großbritannien mit 1450 Vereinen. Nicht viel weniger zählt das kleine Dänemark (1300). Die Schweiz und Schweden haben ungefähr gleich viel (650 und 530). Belgien zählt 391 Vereine.

Würdigt man jedoch die Organisation der Konsumvereine nach der Mitgliederzahl der Vereine, so überragen die britischen Genossenschaften mit 2,47 Millionen die der anderen Länder ganz erheblich. Deutschland zählt trotz seiner viel größeren Bevölkerungszahl nur gut die Hälfte der in Großbritannien organisierten Konsumvereine (1,3 Millionen), wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß wir nur die Mitgliederzahl von kaum zwei Dritteln der deutschen Konsumvereine kennen. Immerhin dürften die von der Statistik nicht erfaßten deutschen Konsumvereine meist zu den kleinen gehören. Frankreich wiederum weist nur etwa die Hälfte der organisierten Konsumvereine, die für Deutschland festgestellt werden konnten, auf (700 000), und zwar obwohl hier von fast sämtlichen Vereinen Angaben über die Mitgliederzahl vorliegen und viele Vereine, nicht nur die Anteilseindebhaber, sondern auch ihre Kunden als Mitglieder angegeben haben.

Von den übrigen vier kleinen Ländern überragt Belgien mit 250 000 sowohl die Schweiz als auch Dänemark und Schweden. Ob freilich nun die belgischen Vereine nicht auch, wie die französischen, ihre Kunden den Mitgliedern zugezählt haben, erscheint mindestens ungewiß.

Was nun die Umsätze anlangt, so ist das Uebergewicht Großbritanniens (1406 Millionen Mark) gegenüber den anderen Ländern noch viel ausgeprägter als bei der Mitgliederzahl. Die britischen Konsumvereine setzen ungefähr viermal so viel um, als die deutschen (357 Millionen Mark) und siebenmal mehr als die französischen. Unter den vier kleineren Ländern nimmt jedoch die Schweiz hinsichtlich des Umsatzes die erste Stelle, Schweden die letzte ein.

Das „Internationale Genossenschafts-Bulletin“ berechnet dann interessante Durchschnittszahlen. Daraus geht hervor, daß in Großbritannien die Vereine weit aus die größte Mitgliederzahl (1726 im Durchschnitt) haben. In welchem Abstände davon folgt Deutschland mit 950, hierauf die Schweiz, dann Belgien, Frankreich, Schweden und Dänemark. Auch im Umfange behauptet Großbritannien entschieden den ersten Rang. Seine Vereine setzen durchschnittlich nahezu ein Mill. Mark um. Im zweiten Range stehen die deutschen und schweizerischen Konsumvereine mit Durchschnittsumfängen, die eine Viertelmillion Mark etwas übersteigen resp. um ein wenig darunter bleiben. Belgien folgt mit einem Durchschnittsumfange von nahezu 150 000 Mk. per Verein, während Frankreich, Schweden und Dänemark unter dem Durchschnittsumfange von 100 000 Mk. bleiben. Sogar die schwedischen Konsumvereine stehen um ein wenig über Frankreich, während die kleinsten Umsätze in Dänemark zu finden sind.

Der Reihenfolge der Konsumvereinsländer hinsichtlich des Durchschnittsumsatzes entspricht jedoch keineswegs in allen Teilen die des Durchschnittskonsums pro Mitglied. Zwar steht auch hier wieder Großbritannien mit 569,70 Mk. Durchschnittsumsatz

per Mitglied erheblich voran. Schweden folgt aber schon mit 460,30 Mt. und Dänemark mit 404,20 Mt. Wir möchten es allerdings dahingestellt sein lassen, ob in Schweden wirklich der Durchschnittskonsum per Mitglied höher als in Dänemark ist. Die angegebenen Ziffern erklären sich vermutlich daraus, daß unter den 305 schwedischen Vereinen, die Angaben über ihre Umsätze gemacht haben, die kleinen fehlen und ferner, daß in Schweden bisher in großem Umfang auch an Nichtmitgliedern Waren abgegeben wurden. Aber auch noch unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse ist es bemerkenswert, daß die schwedischen und dänischen Konsumvereine in dieser Hinsicht die Schweiz überlegen, wo per Mitglied nur ein Durchschnittsumsatz von 347,80 Mt. berechnet werden konnte. In Frankreich und Deutschland ist der Durchschnittskonsum der Mitglieder gleich groß (267.— Mt.), wobei allerdings wieder zu berücksichtigen ist, daß der Verkauf an Nichtmitglieder in Frankreich eine große Rolle spielt, in Deutschland dagegen, schon infolge des geschlossenen Verbots, nicht existiert. Am wenigsten intensiv beteiligen sich die belgischen organisierten Konsumvereine am genossenschaftlichen Bezüge von ihren Vereinen, zumal angenommen werden muß, daß er auch durch die Bezüge von Nichtmitgliedern noch erhöht wird.

Das belgische Genossenschaftswesen ist kürzlich zum Gegenstand einer amtlichen Erhebung gemacht worden. Danach bestehen gegenwärtig in Belgien zirka 1000 Genossenschaften der verschiedensten Art. Die bedeutendste Gruppe bilden die Konsumvereine, deren zur Zeit 391 mit einer Gesamtmitgliedschaft von zirka 260 000 und einem Umsatz von 40 Millionen Franken existieren. Der Geschäftsbetrieb dieser Vereine ist sehr vielfältig. Von 291 Konsumvereinen berichten 132, daß sie eine Wägerei betreiben, 41 betreiben die Bierbrauerei, 236 führen Leinwand, 230 Merceriewaren, 72 Schuhwaren; 15 betreiben eine Schlächtereier, jedoch mit unglücklichem Resultate. Nur 64 Vereine beschränken sich auf den Verkehr mit ihren Mitgliedern; während 280 an jedermann Waren abgeben. Die Zerrissenheit der belgischen Konsumvereinsbewegung dokumentiert sich auch darin, daß drei Verbände bestehen, von denen zwei zugleich als Großverkaufsgesellschaften fungieren. Die Großverkaufszentrale der belgischen Arbeitergenossenschaften umfaßt 106 Konsumvereine und hatte im Jahre 1909 3 Millionen Franken Umsatz. Die von 25 literarischen Vereinen gebildete zweite Großverkaufsgesellschaft hatte nur 710 000 Franken Umsatz.

Ferner bestehen in Belgien noch 17 Genossenschaftsapotheken mit 1 336 235 Frs. Umsatz (1908), 70 Produktivgenossenschaften, ziemlich ausgesprochen kapitalistischen Charakters, mit 5300 Mitgliedern, 26 Arbeiterproduktivgenossenschaften mit 2400 Mitgliedern und über 2 Millionen Franken Umsatz, 45 Kreditgenossenschaften hatten zusammen 25 000 Mitglieder, 235 von ihnen verfügten über ein Kapital von 7 1/2 Millionen Franken. Die 24 Baugenossenschaften gewähren ihren Mitgliedern nur Vorschüsse zum Bau eigener Häuser. Sehr schwach entwickelt ist die landwirtschaftliche Genossenschaftsbewegung.

Oeffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Die Branche der Geschäftszutischer, Lagerarbeiter und Arbeiterinnen hielt am 26. Februar eine Versammlung ab, in der als Fortsetzung der Diskussion vom 12. Februar über die Erhebung eines Ortsbeitrages, dann über Branchenangelegenheiten gesprochen werden sollte. Der Branchenleiter Stohlhoff schloßerte in einbringlicher Weise die Notwendigkeit der Beitrags-erhöhung. Die Qualität des Unternehmertums mache kein Halt mehr vor den Grenzpfählen, folgedessen werden die Kämpfe immer schwieriger und gefüllte Kassen immer notwendiger. Durch authentisches Zahlenmaterial beweist Redner die Leistungen der freien Gewerkschaften und fordert hieran anschließend die Kollegen auf, einmütig dafür einzutreten, daß die Erhebung von 10 Pf. für den örtlichen Fonds beschlossen wird. Die Diskussion hierüber gestaltete sich sehr lebhaft. Ein Teil der Kollegen sprachen sich für, der andere Teil gegen eine Erhöhung der Beiträge aus. Ein Kollege wies auf die Nr. 51 des "Courier" von 1910 hin, welche auf der Kopfsite den Ausspruch des Generalsekretärs Bueck vom Zentralverband deutscher Industrieller, betreffs unserer mustergültig geleiteten Organisationen wiederholte. Angesichts dieser Gesachen gibt es nur ein Mittel, und zwar für Munition zu sorgen, um auf einen Scheitern anderthalb sehen zu können. Nachdem noch einige oppositionelle Redner ihre Meinung geäußert hatten, wurde ein Antrag auf Schluß der Diskussion angenommen. Der Branchenleiter wies in seinem Schlußwort darauf hin, daß wir als Kämpfer auch mit Ueberlegung zu handeln hätten und dies bei der Abstimmung zum Ausdruck bringen mögen. Die durch Auszahlung vorgenommene Abstimmung ergab folgendes Resultat: für die Beitrags-erhöhung stimmten 76, dagegen stimmten 71. Die Branchenangelegenheiten konnten wegen vorgerückter Zeit nicht mehr verhandelt werden und erfolgte deshalb Schluß der Versammlung.

Erfurt. Ueber den Kampf der Reaktion gegen die Arbeiterklasse referierte in unserer letzten öffentlichen Versammlung am 25. Februar 1911 der Parteisekretär Gen. Apel-Erfurt. Redner führte u. a. folgendes aus: Die Gegenätze unserer heutigen Gesellschaftsordnung spitzen sich immer mehr zu infolge des unhaltbaren Aufstieges der Arbeiterklasse einerseits, und der immer mehr ins Wanken geratenen Verzweigungspolitik der Reaktionäre an-

dererseits. Diese Verzweigungspolitik der Reaktionäre geht sogar so weit, daß sie die Gesetzgebung zu beeinflussen sucht. Es ist daher Pflicht eines jeden Arbeiters, sich zu organisieren, denn nur das kräftige Zusammenhalten der arbeitenden Klassen und die weitverbreitete Unterstützung der Arbeiterpresse ermöglicht es uns, dem ungerechten Treiben der Schnapsjunker und Schlotbarone mit aller Macht entgegenzutreten. Daß es höchste Zeit ist, die Indifferenten und Fernstehenden aufzuklären und der Organisation zuzuführen, beweist uns, daß die Zahl der Arbeiter, welche unter 900 Mt. Jahreseinkommen haben, schon auf 8 1/2 Millionen gestiegen ist, wohingegen der West- der Agrarier und Industriellen sich von Jahr zu Jahr vermehrt. Infolge der großen Unterernährung, welche wieder durch niedere Löhne und Vertenerung der Lebensmittel hervorgerufen wird, ist es kein Wunder, daß die Zahl der Wahnsinnigen und geistig Beschränkten in Arbeiterkreisen viel größer ist als in den bestehenden Klassen. Ebenso ist auch der Rückgang der Zahl der Eheschließungen, die große Zunahme der Säuglingssterblichkeit, das Grauen vor Familienzuwachs u. a. m. auf obiges zurückzuführen. Die bestehenden Klassen kennen sehr wohl die anerkennenswerten Aufgaben und Ziele der Arbeiterorganisationen, aber trotzdem kämpfen sie mit allen erlaubten und unerlaubten Mitteln dagegen, weil es eben ihren Profit schmälert. In der Bekämpfung der Arbeiter stehen die gegnerischen Parteien bis auf den letzten Mann zusammen. Dieses alles zwingt uns, den Klassenkampf mit aller Energie so lange zu führen, so lange der Klassenstaat besteht. Redner führte nun noch die jüngsten Ereignisse an, welche einen großen agitatorischen Wert für uns besitzen; wie den Essener Meineidsprozeß, eine Folge der reaktionären Hege gegen die Arbeiterbewegung, die Moabiter Krawalle, die Unfurzvorlage im Jahre 1895-96 usw. Mit der Aufforderung an die Indifferenten, sich dem Bunde anzuschließen, beendete der Referent seine Ausführungen. In der Diskussion kritisierte der Gauleiter die Verhältnisse der Firmen König, Nothe, Bornstessel usw. und weist auf die Ausführungen des Referenten hin. Dann wurde die sehr gut besuchte Versammlung geschlossen.

Halle a. S. Die hiesigen Geschirrführer nahmen in einer gut besuchten Versammlung Stellung zu der nunmehr bald zu eröffnenden Fahrtschule. Aus den Ausführungen der verschiedenen Redner ging hervor, daß man nicht allzu optimistisch über diese Neuerung denkt. Daß man an gewisser Stelle den Transportarbeiterverband aus dem Vorstand des gegründeten Fahrtschulvereins auszuschalten gewußt hatte, wurde recht übel vermerkt. Im großen ganzen war die Versammlung der Meinung, daß man erst abwarten müsse, wie die ganze Sache gehandhabt werden würde und ob außer dem Nutzen für die Fuhrhalter und die Allgemeinheit auch ein solcher für die Geschirrführer mit herauspringen werde. Die Leitung des Transportarbeiterverbandes wurde beauftragt, Schritte zu unternehmen, um auf die weitere Gestaltung der Fahrtschule selbst genügend Einfluß zu gewinnen. Würde letzteres nicht gelingen, so müsse man der ganzen Einrichtung mit Mißtrauen entgegentreten.

Samburg. Versammlung am 28. Februar 1911. Der Sektionsführer Behne gab in ausführlicher Weise den Bericht für das verlossene Geschäftsjahr. Aus demselben ist zu entnehmen, daß auf allen Gebieten eine rege Tätigkeit entfaltet worden ist. So ist unter anderem für mehrere Betriebe ein für die Kollegen günstiger Tarifabschluß zustande gekommen, eine Tatsache, welche für das Kolporteurgewerbe hier am Orte von großer Bedeutung ist. Jedoch dürfen wir mit dem Erreichten noch nicht zufrieden sein, wenn wir auch vieles erlangt haben, so liegt doch noch manches im argen. Behne spornte deshalb zu noch weiterem Ausbau der Organisation an. Im selben Sinne äußerten sich sämtliche Diskussionsredner, speziell ward von allen betont, für den Ausbau eines besseren Vertrauensmännerstems Sorge tragen zu müssen. Ein Antrag auf Entschädigung der Vertrauensmännerstungen wurde vorläufig zurückgestellt. Eine rege Aussprache entspann sich über den Arbeitsnachweis. Hierzu wurde vom Kollegen Wiggers das Betragen der Arbeitstuchenden kritisiert. Er betonte, daß es dort notwendig wäre, wenn die um Arbeit Anfragenden sich eines besseren Taktgefühls befleißigen würden. Hier müßte einer dem anderen mit gutem Beispiel vorangehen. Im allgemeinen funktionierte der Nachweis sehr gut. Die Wahlen ergaben: Als 1. Sektionsführer Wilhelm Suhr; als 2. Sektionsführer Tichen; als Schriftführer Max Thurnagel; in die Arbeitsnachweis-Kommission: Max Wiggers. Dann wurde von mehreren Kollegen die Notwendigkeit der Einberufung einer Kolporteurkonferenz besprochen und folgte die Resolution einstimmig angenommen und beschlossen, dieselbe dem Zentralvorstand zu übermitteln.

Resolution.

Die heute am 28. Februar 1911 tagende Sektionsversammlung der Kolporteurs ist auf Grund eingehender Erörterungen, die Lohn- und Tarifverhältnisse unseres Berufes betreffend, zu der Ansicht gelangt, daß auf diesem Gebiete fast alles im argen liegt. Die Sektion ist der Ueberzeugung, daß nur auf Grund besserer Organisationsverhältnisse etwas günstigeres zu erlangen ist. Zu diesem Zwecke stellt obige Versammlung erneut das dringende Ersuchen an die Ortsverwaltung, baldmöglichst für die Einberufung einer Konferenz Sorge zu tragen. Ebenfalls erachtet die Versammlung es als notwendig, als Unterlage in umfangreicher Weise dafür Sorge zu tragen, daß Material über Lohn- und Arbeitsbedingungen herbeigeschafft werde. Nachdem noch beschlossen wurde, in der nächsten Versammlung die Matseier zu behandeln, erfolgte Schluß der Versammlung.

Leipzig. In unserer letzten Monatsversammlung hielt Genosse Winkau einen interessanten Vortrag über: Die Geschichte des Zeitungswesens. Unter Gewerkschaftlichem wurde aus der Mitte der Versammlung die Anfrage gestellt, ob die Firma Canitz u. Gerdt, Biervertriebsgesellschaft, Leipzig, Wittenbergerstraße, auf das von der Streikleitung seinerzeit verteilte Flugblatt geklagt habe. Vom Bureau aus wurde die Frage dahingehend beantwortet, daß die Firma zwar durch marktschreierische Annoncen in der bürgerlichen Presse Leipzig erklärt habe, sie behalte sich weiteres vor, bis heute sei der Zeitung aber von einer Klageerhebung nichts bekannt. Der Klageweg würde der Firma auch nichts nützen, denn sie könnte sich ihre Bierpanscherie nur gerichtsnotorisch bescheinigen lassen. Fest steht soviel und ist durch zahlreiche Zeugen zu beweisen, daß die Firma Canitz u. Gerdt aus einem Fass Bier, von der Halle-schen Aktienbrauerei bezogen, Wöhmisch Tafelbier, Kadeberger Pilsener, Wonnebräu, Kolumbach abzog und an die Kundschaft als echte Biere verkaufte. Der Betriebsleiter Pfannstiel, der der Meinung war, die Etikette tut viel, hat mit Beginn des Jahres über die Klinge springen müssen. Daß der Streit verloren ging, hat die Firma nur der großen Zahl Streibreicher zu verdanken. Heute befinden sich noch einige nützliche Elemente im Betrieb. Es sind dies die Streibreicher John, Staube, Schlieffert, Kästner, Kühne, Schmidt, Gille, Konnke, Fuß und Zewel. Letzterer hat sogar keine Organisation, den Fabrikarbeiter-Verband, verleugnet und ist als Streibreicher in den Betrieb hineingekommen. Trotz der Hausmeisterdienste haben schon ein ganz Teil Werberbrecher den Betrieb wieder verlassen müssen und auch den Vorhandenen brennt das Feuer derb auf den Nägeln; wissen sie doch ganz genau, daß die Tage in diesem Betrieb auch für sie gezählt sind. Um aber das Streibreichergefindel in dem Betrieb zu halten, veranstaltete die Leitung des Brauereiarbeiter-Verbandes am 18. Februar eine Betriebsversammlung, wo ihr das Glück blühte, acht dieser Helden in ihre Organisation aufnehmen zu können. Ein derartiges Verfahren, welches wohl einzig in der deutschen Gewerkschaftsbewegung dasteht, wurde in der Diskussion auf das schärfste gegeißelt und beantragt, bei dem hiesigen Gewerkschaftsartikell anzufragen, wie es sich zur Aufnahme notorischer Streibreicher in eine ihrer angeschlossene Organisation stellt; auch soll der Zentralleitung des Brauereiarbeiter-Verbandes Mitteilung gemacht werden. Ob Letzteres etwas nützen wird?

Liegnitz. Mitgliederversammlung am 20. Febr. Den Kartellbericht gab Kollege Döring. Einer scharfen Kritik wurde das Verhalten der Müllersfirma. Mehr unterzogen. Bedauert wurde, daß man seinerzeit erst die Sperre über genannte Firma aufgehoben hat, weil Man jetzt wieder unter Tarif arbeitet und zwar in Kleinmengen sogar völlig umsonst. Geeignete Schritte werden getan werden. — Aus der Lokalverwaltungskommission scheidet 3 Offizien aus. Es sind Vorschläge von Seiten der Gewerkschaften zu machen. Die Wahl des Gesamt-Vorstandes ergab folgendes: Genosse Mai Vorsitzender, Zentischer Kassierer, Maier Schriftführer, Müller und Werlich Revisoren. Dann erläuterte der Gauleiter die Vorteile der fakultativen Unterstützungs-einrichtungen des Deutschen Transportarbeiterverbandes. An der Hand vorliegenden Materials wurde nachgewiesen, daß bei der Volksversicherung B. ein Kollege für seinen Sohn 20 Pf. pro Woche zahlt, macht in 13 Jahren 135,20 Mt., ausgezahlt bekommt er aber nur 68 Mt., wo bleiben dann noch die Zinsen? Aus der Diskussion, welche eine sehr rege war, konnte man ersehen, wie notwendig es war, daß die verschiedenen Paragraphen der Unterstützungs-einrichtungen den Kollegen klar vor Augen geführt wurden. Kollege Jöbel forderte die Kollegen auf, sich der Partei anzuschließen. Zu den bevorstehenden Reichstagswahlen müssen wir Mittel besitzen, die uns zum Siege führen. Der Vorsitzende ermahnte die Kollegen, besser zu agieren, gerade bei uns in Liegnitz ist noch ein großes Feld zu bearbeiten. Nachdem noch einige interne Angelegenheiten besprochen, trat Schluß der Versammlung ein.

Hofack. In der Mitgliederversammlung vom 18. Februar wurde mitgeteilt, daß die Mitgliederzahl jetzt auf 403 Mann gestiegen ist. Darin wurde der Kartellbericht gegeben und konstatiert, daß in diesem 3564 organisierte Arbeiter vereinigt sind. Beschlossen wurde, die Sperre über die Firma Bodenau nicht aufzuheben. Die Vollzettelung soll gebeten werden, die Waren dieser Firma nicht zu empfangen. Eine längere Debatte entspann sich über die Auszahlung der Arbeitslosenunterstützung. Es ist festgestellt worden, daß einzelne Kollegen in 2 Arbeitstagen 20 Mt. und mehr verdient haben und sich dennoch die Arbeitslosenunterstützung auszahlen lassen. Mehrere Kollegen wünschten die gänzliche Aufhebung der Arbeitslosenunterstützung resp. Zahlung der Krankenunterstützung dafür vom ersten Tage an. Dann Schluß.

Stolp i. P. In der Versammlung vom 12. Februar referierte der Gauleiter über Lebensmittelverteuerung und Arbeiterlöhne. Redner verstand es, besonders die örtlichen Verhältnisse zu beleuchten und fanden seine trefflichen Ausführungen bei den Kollegen großen Beifall. Der Aufforderung, sich zu organisieren, folgte hiernach eine ganze Anzahl von Kollegen. Dann folgte noch eine eingehende allgemeine Aussprache, nach welcher die Versammlung geschlossen wurde.

Verantwortl. Redakteur: Richard Nürnberg, Berlin. Verlagsanstalt "Courier", G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.

Mitglieder aus allen Branchen und Distrikten des Bezirks Groß-Berlin.

Am Donnerstag, den 23. März 1911, abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr, findet bei Keller (Freier), Koppenstr. 29, die Fortsetzung der

Ordentlichen General-Versammlung

statt. — Tages-Ordnung: 1. Diskussion über den Jahresbericht. 2. Neuwahl der Bezirksverwaltung und der Revisionskommission. 3. Neuwahl zweier Revisoren für die Hauptkassette. 4. Anträge und Geschäftliches.

Das Mitgliedsbuch ist mitzubringen und als Legitimation vorzuzeigen. Ohne Mitgliedsbuch kein Zutritt. Wer länger als 10 Wochen mit seinen Beiträgen im Rückstande ist, hat ebenfalls keinen Zutritt.

Verbandsfunktionäre!

Betriebsvertrauensleute, Branchenleiter, Verwaltungsmitglieder, Distrikts-, Agitationskommissionsmitglieder und Obleute.

Am Donnerstag, den 30. März 1911, abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr, im „Gewerkschaftshaus“, Engel-Ufer 15, Saal 4:

Allgemeine Funktionär-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Mitteilungen. 2. Beratung und Beschlußfassung über die in der letzten Funktionär-Versammlung zurückgestellten Anträge. 3. Stellungnahme zum 1. Mal. 4. Geschäftliches.

NB. Die neue grüne Kontrollkarte ist als Legitimation mitzubringen und zwecks Abstempelung am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen Die Bezirksverwaltung. J. A.: U. Werner.

Männerchor der Transportarbeiter Berlins.

Am Sonntag, den 9. April 1911. (Palmsonntag), feiert obengenannter Verein im großen Saale der „Andreas-Festsäle“, (Inhaber S. Borgmann), Andreasstr. 21, feierlich

14. Stiftungs-Fest

bestehend in

Großes Vokal- und Instrumental-Konzert

unter gütiger Mitwirkung des Opersängers Herrn Joh. Scholze.

Es sind weder Kosten noch Mühe gescheut worden, um den Freunden und Kollegen einen genussreichen Abend zu bereiten.

Da sich der Verein bei Veranstaltungen unserer Organisation sowie auch der Partei stets zur Verfügung stellt, hoffen wir auf eine gütige Unterstützung seitens unserer Kollegenschaft rechnen zu können. — Billets sind bei der Bezirksleitung Groß-Berlin zu haben. Der Vorstand.

Sektion I.

Handelsarbeiter.

Kollegen aus der Herren-, Damen- und Uniformbranche, sowie alle in Ladengeschäften tätigen Hausdiener, Packer, Radfahrer usw.

Am Mittwoch, den 22. März, abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr,

Versammlung

im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. 1.

Tages-Ordnung:

1. Vortrag: „Der Weg zur Macht“. 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten.

Einen zahlreichen Besuch erwartet

Die Branchenleitung.

Voranzeige!

Textilbranche!

Hausdiener, Packer, und Radfahrer aus der Stoff-, Leinen-, Tuch-, Woll-, Baumwoll-, Teppich-, Manufaktur-, Wollwaren- u. Wäschebranche

Am Donnerstag, den 6. April, abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr, in den „Musiker-Sälen“, Kaiser Wilhelmstr. 18 m,

Branchen-Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag: „Der organisierte Kampf der Unternehmer gegen die Arbeiter“. Ref. Kollege U. Bergmann. 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten.

Das Erscheinen jedes Kollegen aus obiger Branche ist bringend notwendig.

Die Branchenleitung.

Chemikalien etc., sowie der Glas-, Porzellan- und Beleuchtungsbranche.

Am Sonnabend, den 25. März, abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr, findet im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c, ein von oben genannten Branchen gemeinsam arrangierter

Großer Lichtbilder-Vortrag

statt. Vortragende: Touristen-Verein „Die Naturfreunde“. Berlin-Wien.

1. Eine Wanderung durch die schweizerische Schweiz. (50 Lichtbilder.)

2. May und Moritz. Eine böse Bubengeschichte in 7 Streichen von Wilhelm Busch. (100 Lichtbilder.)

Die Branchenleitungen werden es sich angelegen sein lassen, diesen Abend zu einem genussreichen zu gestalten. Die herrliche Wanderung durch die schweizerische Schweiz und der humorvolle Vortrag May und Moritz werden jeden Besucher vollkommen befriedigen.

Alle Mitglieder mit Familie und Bekannten sind hierzu freundlichst eingeladen.

Eintritt pro Person 20 Pf. (Kinder frei).

Nach dem Vortrag: Tanz.

Herrn, welche daran teilnehmen, zahlen 50 Pf. nach.

Billets sind bei den Vertrauensleuten, sowie beim Kassierer, Koll. Steinicke, Engel-Ufer 14-15, 2. Tr. Zimmer 86, zu haben.

Kege Beteiligung erwarten

Die Branchenleitungen. J. A.: Karl Mühlhahn.

Sektion II.

Transportarbeiter.

Möbelpacker, Kutscher u. Transportarbeiter.

Die Hochsaison im Möbeltransportgewerbe hat durch den Frühjahrs-Umzug begonnen. Die Möbeltransport-Unternehmer benutzen diese Zeit, um in wirtschaftlicher Beziehung ihre Interessen zu wahren. Wir richten deshalb an alle organisierten Kollegen das dringende Ersuchen, während dieser Zeit in den Betrieben eine unermüdete Agitation zur Gewinnung neuer Mitglieder für den Verband zu betreiben. Alle indifferenten Kollegen, die dem Verbands noch nicht angehören, müssen diesem als Mitglieder zugeführt werden.

Nur durch eine starke Organisation werden die Möbeltransportarbeiter imstande sein, auch ihre wirtschaftlichen Interessen wahrnehmen zu können.

Ferner ist es Pflicht der Kollegen darauf zu achten, daß diejenigen Möbelpacker, welche von außerhalb nach Berlin begleiten, nach der Verbandszugehörigkeit befragt werden.

Laßt Euch die Legitimationskarte des Verbandes zeigen!

Kollegen! Stärkt Eure Reihen, haltet hoch Euren Verband! Die Sektion II. J. A.: Albert Uthoff.

Achtung! Betriebsvertrauensleute und Mitglieder der einzelnen Branchenleitungen.

In letzterer Zeit sind vielfach Kollegen aus Ihren Ämtern als Betriebsvertrauensleute ausgeschieden, ohne ihrer Branchenleitung, bzw. der Sektion II hiervon Mitteilung gemacht zu haben. Wir richten deshalb an alle unsere Funktionäre das dringende Ersuchen, beim Ausscheiden aus Ihren Ämtern, sowie bei jeder Wohnungsveränderung Ihren Branchenleitern oder der unterzeichneten Sektionsleitung hiervon sofort Mitteilung zu machen. Die Mitteilung kann schriftlich am besten

durch Postkarte erfolgen. Hierbei muß die Betriebsstätte sowie die Branchenzugehörigkeit, ob Kollischer, Geschäftskutscher, Kellerarbeiter usw. mit angegeben werden. Ferner bitten wir dringend, beim Ausscheiden aus dem Amte als Verbandsfunktionär um sofortige Rückgabe der grünen Legitimationskarte. Alle derartige Meldungen sind im Zimmer 86, Engel-Ufer 15, abzugeben.

Die Sektionsleitung. J. A.: Albert Uthoff.

Sonntagsruhe!

In letzterer Zeit mehrten sich die Beschwerden im Verbandsbüro darüber, daß unsere Kollegen Kutscher in verschiedenen Fuhrbetrieben des Sonntagsvormittags nach 10 Uhr noch mit allerlei Arbeiten auf den Fuhrhöfen beschäftigt werden. Da jede derartige Beschäftigung ein Verstoß gegen die gesetzliche Bestimmung über die Innehaltung der Sonntagsruhe ist, ersuchen wir unsere Kollegen, wo ihnen derartige Übertretungen seitens der Fuhrherren bekannt werden, dem Verbandsbüro im Zimmer 86 genaue Mitteilung darüber zu machen.

Die Sektionsleitung. J. A.: Albert Uthoff.

Mitglieder des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes aus sämtl. Brauereien und Niederlagen Berlins und Umgegend.

Mittwoch, den 22. März, abends 7 $\frac{1}{2}$ Uhr, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c, großer Saal,

Mitglieder-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. „Scharfmacherterrorismus und Arbeitersolidarität“, Ref. Redakteur Paul Müller. 2. Diskussion. 3. Mitteilungen und Verschiedenes.

Kollegen! Wir ersuchen um vollständiges Erscheinen.

Die Branchenleitung.

Möbeltransportarbeiter, Kutscher und Packer von Berlin und den Vororten.

Am Sonntag, den 19. März, vorm. 10 $\frac{1}{2}$ Uhr, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c:

Große Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Wahl eines Branchenleiters. 3. Abrechnung der Sammlisten für den März-Kranz. 4. Verschiedenes.

Kollegen! Erscheint alle Mann für Mann in dieser Versammlung und bringt die indifferenten sowie die uns noch fernstehenden Kollegen mit.

Neue Mitglieder werden ausgenommen. Auch sind die Verbandsbücher nebst Legitimationskarten mitzubringen. Die Branchenleitung.

Bretterträger, Platzarbeiter, Hafenarbeiter und Kutscher von den Holzplätzen und Auslade-Häfen Gross-Berlins.

Sonntag, den 26. März, vormittags 9 Uhr, im „Königsstädtischen Kasino“, Holzmarktstr. 72, Sitzung sämtlicher Funktionäre (Legitimationskarte legitimiert).
Um 10 Uhr:

Große Mitglieder-Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Stellungnahme zum 1. Mai 1911. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten.
Beiträge können gezahlt werden, auch werden neue Mitglieder aufgenommen. Die Branchenleitung, J. U.: Otto Riebe.

Kolleginnen und Kollegen im Bezirk Rixdorf, Britz und Treptow.

Am Sonntag, den 19. März 1911, abends 6 Uhr,

Große Versammlung

im Lokal Karlsgarten (großer Saal), Rixdorf, Karls-garten-Strasse.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Reichstagsabgeord. Frh. Zubeil über: März = Gedanken. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Gesangs-Vorträge des Gesangvereins „Männerchor der Handels- und Transportarbeiter“.
Gefelliges Beisammensein.

Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Grossdestillationen, Wein- u. Bierversandgeschäften sowie den Mineralwasser- und Essigfabriken Berlins und Umgegend

Mittwoch, den 22. März, abends 8 1/2 Uhr,

Große Versammlung mit Frauen

im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. 1.
Tages-Ordnung: 1. Was sagen uns die Erhebungen über unsere Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Ref.: Koll. Voigt. 2. Diskussion. 3. Aufnahme neuer Mitglieder, Abstempelung der Legitimationskarten, — Geschäftliches.

Kollegen! Da das obige Thema auf Wunsch einer großen Anzahl von Kollegen zur Besprechung gelangt, erwarten wir, daß Ihr für einen guten Besuch dieser Versammlung eine rege Agitation entfaltet. Die der modernen Arbeiterbewegung noch fernstehenden Kollegen sind uns besonders willkommen. Erscheint in Massen!
Die Branchenleitung.

Mitglieder aus allen Branchen des Distrikts Osten und Nord-Osten.

Am Sonntag, den 26. März 1911, abends 6 1/2 Uhr,

Große Versammlung mit Frauen

in den „Andreas-Festsälen“, Andreasstr. 21.
Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Koll. G. Haerling über: „Die Scharfmacher an der Arbeit.“ 2. Diskussion. 3. Erziehungswahl zur Distrikts-Agitationskommission. 4. Verschiedenes.

Da diese Tages-Ordnung äußerst wichtig und interessant ist, wird erwartet, daß alle Kollegen mit ihren Frauen erscheinen. Die unorganisierten Kollegen sind besonders eingeladen.

Neue Mitglieder werden aufgenommen.

Kollegen, welche gewillt sind, an dem Ausbau unserer Organisation im Osten mitzuarbeiten, sind hierzu besonders eingeladen.

Nach der Versammlung:

Gefelliges Beisammensein und Tanz.
Die Distrikts-Agitationskommission, J. U.: Frh. Knöner.

Donnerstag, den 6. April 1911:

Heiterer bunter Abend

unter Mitwirkung erster berühmter Bühnenkräfte in den Gesamträumen der Brauerei Friedrichshain (fr. Klops), Am Friedrichshain 16-23. Am Königsstor. Größter Konzertsaal Berlins.

In den Zwischenpausen und nach der Vorstellung: Großartige kinematographische Vorführungen. Neue aktuelle Schlager.

Eröffnung 7 1/2 Uhr. Ende 11 Uhr.

Entree nur 20 Pfg. Garderobe 10 Pfg.
Während und nach der Vorstellung im kleinen Saal: Tanz. Herren, die daran teilnehmen, zahlen 80 Pfg. nach.

Billets sind zu haben in den Büros, Zahlstellen, bei den Einkassierern und Betriebsvertrauensleuten.

Einen angenehmen Abend versprechend, erwartet zahlreich Besuch.
Das Komitee.

Jugend-Abteilung. Versammlungen.

Abteilung Zentrum am Sonnabend, den 18. März, abends 8 1/2 Uhr, bei Bob, Klosterstr. 101, (neues Lokal).
Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Gesundbrunnen II am Sonnabend, den 18. März, abends 8 1/2 Uhr, in Webers Festsälen, (Inh. Scherwiniski), Brunnenstr. 30.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Gesundbrunnen I am Sonnabend, den 25. März, abends 8 1/2 Uhr, bei Gernert, Bankstr. 59.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Zahlreiches Erscheinen der jugendlichen Kollegen an den Versammlungen erwartet

Die Sektionsleitung.

Sektion III (Strassenbahner).

Am Dienstag, den 21. März 1911, abends von 8 1/2 Uhr ab, in den „Musikersälen“, Kaiser Wilhelmstraße 18 m:

Große Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag: „Geld ist die Falschheit, Not ist die Liebe.“ Referent: Redakteur Kollege Müller. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Kollegen! Es wird erwartet, daß jeder dienstfreie Kollege in dieser Versammlung erscheint.

Die Sektionsleitung.

* * *

Am Dienstag, den 28. März 1911, abends 8 1/2 Uhr, im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 14/15, Stfl. 3 Tsp., (Arbeitsnachweis):

Branchen-General-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Tätigkeitsbericht. 2. Neuwahl der Sektionsleitung. 3. Verschiedenes.

Das Erscheinen jedes dienstfreien Kollegen ist notwendig. — Mitgliedsbuch legitimiert.

Die Sektionsleitung.

Sektion IV.

Branche der Geschäfts- und Privatkraftwagenführer.

Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 23. April, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 o, statt.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Nach dem:

Gemütliches Beisammensein

mit Gesangs- und humoristischen Vorträgen, Rezitationen und Tanz.

Wir ersuchen die Kollegen, für einen guten Besuch dieser Veranstaltung sorgen zu wollen.

Die Branchenleitung.

Berliner Lokales.

Zwischen dem 9. u. 10. d. Mts., nachts, auf der Fahrt von Stuttgarter Platz nach Fiebrechtstraße — Kurfürstendamm — Uhlandstr. — Wilhelmstraße — Mecklenburgische — Vingerstr. 62, ein grauer Papptarton, Inhalt angeblich: ein Seidenkleid und Bluse im Werte von 200 Mk. vom Verdeck verloren. Der Kollege, welcher die Kraftdroschke führte, soll für den Schaden verantwortlich gemacht werden.

Kraftdroschkenführer, welcher am 23. Dezember einen Spazierstock im Wagen gefunden, denselben abgegeben und vom Portier 1 Mk. Finderlohn bekommen hat, soll sich bei S. Prütz, Bernburgerstr. 32, melden, um noch weiteren Finderlohn in Empfang zu nehmen.

Verloren ist ein Legitimationschild. Der ehrliche Finder wird gebeten, dasselbe im Verbandsbureau Engel-Ufer 15, Zimmer 43-44, abzugeben.

Eine Peitsche, welche sich an einem Automobil festhalte, ohne daß der Kraftwagenführer dies bemerkt hat, kann ebenfalls im Verbandsbureau abgeholt werden.

Cöpenick und Umgegend.

Bezirk Friedrichshagen. Am Sonnabend, den 18. März, abends 8 1/2 Uhr, bei Singuhr, Seefr. 88:

Bezirks-Versammlung mit Frauen.

Die Bekanntgabe der Tages-Ordnung erfolgt in der Versammlung.

Bezirk Cöpenick. Agitations-Versammlung der Kollegen Rutscher aus sämtlichen Betrieben. Vortrag des Kollegen Nordmann-Berlin.

Zeit und Ort dieser Versammlung wird durch Handzettel besonders bekannt gegeben.

Bezirk Alt-Gliencke. Am Sonntag, den 19. März, vormittags 10 Uhr, bei Joch, Cöpenickerstraße:

Bezirks-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Mitteilungen und Berichte. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Bezirk Grünau. Am Sonntag, den 19. März, nachmittags 3 Uhr, bei Franz, Cöpenickerstr. 88:

Bezirks-Versammlung.

In der Versammlung wird die Tages-Ordnung bekannt gegeben.

Wir erwarten, daß die Kollegen zu vorstehenden Veranstaltungen eine rege Agitation entfalten.

Die Kollegen in den Orten Cöpenick, Oberschöneeweide, Niederschöneeweide, Johannisthal, haben beschlossen, den 60 Pfg.-Beitrag ab 1. Februar zu zahlen, während sich die Kollegen von Adlershof, Friedrichshagen und Alt-Gliencke für den 1. April entschieden haben.

Indem wir auf die gefassten Beschlüsse hinweisen, ersuchen wir die Kollegen für Durchführung derselben Sorge zu tragen.

* * *

Achtung! Voranzeige. Achtung!

Am Sonntag, den 14. Mai 1911, feiert der Bezirk Adlershof sein

5. Stiftungsfest

bestehend in Konzert, Aufführungen, Festrede u. Tanz. Alles Nähere durch Plakate.

Die Agitationskommission, J. U.: Breitenborn.

Distrikt 9.

Charlottenburg, Halensee, Schmargendorf, Wilmersdorf und Grunewald.

Am Sonntag, den 19. März 1911, abends 6 Uhr, findet im großen Kuppelsaal des Johann Georg-Hauses, Wilmersdorf-Halensee, Johann Georgstr. 19, ein

Großer Lichtbilder-Vortrag

statt. — Vortragende: Touristenverein „Die Naturfreunde“ Berlin-Wien.

1. Eine Wanderung durch die sächsische Schweiz. (47 wunderbare Lichtbilder.)

2. May und Moritz. Eine böse Lubengeschichte in sieben Streichen. Von Wlgh. Busch. (80 prächtige Bilder.)

Die Distriktsleitung wird es sich angelegen sein lassen, diesen Abend zu einem genussreichen zu gestalten. Die herrliche Wanderung durch die „Sächsische Schweiz“ und der humorvolle Vortrag „May und Moritz“ werden jeden Besucher vollkommen befriedigen.

Alle Mitglieder mit Familie und Bekannten sind hierzu freundlichst eingeladen.

Eintritt pro Person 20 Pfg. (Kinder frei.)

Nach dem Vortrag: TANZ. Herren, die daran teilnehmen, zahlen 80 Pfg. nach.

Die Distriktsleitung.

Distrikt Charlottenburg.

Zeitungsausträgerinnen aus all. Zeitungsspeditionen Wilmersdorf.

Am Montag, den 27. März, abends 8 Uhr, im Lokale von Schilling, Wilmersdorf, Lauenburgerstraße Ecke Uhlandstraße:

Grosse Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. „Wodurch können wir unsere Lohn- und Arbeitsbedingungen verbessern?“ 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Kolleginnen! Erscheint vollständig in dieser Versammlung.
J. U.: Max Bernhardt.

* * *

Einholer, Kellerarbeiter, Küchenarbeiter und -Arbeiterinnen aus den Fabrik-Konsumvereinen und Kantinen Charlottenburgs und Umgegend.

Freitag, den 24. März, abends 7 Uhr, im Lokale Funert, Seisenheimerstr. 11,

Große Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten.

Zahlreichen Besuch erwartet

Die Distriktskommission.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Rettig, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimnick, Berlin, Adalbertstr. 37.