



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 Quartal, franko geg. franko 1,50 M.  
Der Courier ist in die Postleitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.  
Telephon: Amt IV, 930 und 11864.  
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

Redaktionsschluß  
am Montag Morgen vor Erscheinen des Blattes.  
Unerlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt.  
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 16.

Berlin, den 16. April 1911.

15. Jahrg.

## Menschheits-Ostern.

Wieber beginnt die alte Mutter Erde sich mit der Farbe der Hoffnung, der Verhebung und des Lebens festlich zu schmücken. Dem Menschen zur Freude und frohen Zäubersicht. Gleichmäßig lebt jedes Jahr der immer junge Frühling in neuer Pracht wieder und bringt uns ein neues Osterndes Auferstehens in der Natur und neuen Mut und neue Lebenskraft dazu. Und stets, wenn die holden Frühlingsboten wiederkehren, finden sie die Menschheit einen kleinen Schritt weiter vorwärts auf der Bahn zur Vollendung der Fortschrittmöglichkeiten.

Der neue Frühling sieht die Menschheit mehr denn je in dem brausenden Lärm einer gewaltigen Weltbewegung. Die industriellen Gebilde recken sich ins riesenhafte, Menschenmassen werden hin- und hergerissen, das Kapital ändert das alte Amt der Erde völlig um. In der Gesellschaft wogt der Kampf der Klassen auf und ab, immer schwoller, immer entschledener und mit größerer Wucht wieder aufgenommen. Neue Gedanken blühen in den Menschen auf, neue Ideale werden leidenschaftlich propagiert und rütteln die alten Traditionen aus. Was bedeutet das alles? Es ist das Werden der Menschheit.

Bis jetzt gab es noch keine Menschheit. Es gab vereinzelte Menschen und kleinere und größere Menschengruppen, die einander fremd und feindlich gegenüberstanden; aber eine Menschheit als eine zusammenhängende Einheit, als ein Ganzes, gab es noch nicht. Jetzt erst ist sie im Werden begriffen; jetzt wachsen die Menschen allmählich zu einer Produktionsgemeinschaft, zu einer bewußten Organisation zusammen. Jetzt wächst in ihnen das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit, die feste Solidarität, die Brüderlichkeit, die die einzelnen Glieder zu einem Körper zusammenbinden. So bilden sie sich zu einem einheitlichen, von einem gemeinsamen Willen beherrschten Organismus aus; so wird die Menschheit aus einer abstrakten Idee zur lebendigen Wirklichkeit.

Allerdings ist die Brüderlichkeit als treibende Macht in den Menschen nicht neu. Sie stand an der Wiege der Menschheit; sie herrschte unumstritten unter dem Urcommunismus der wilden und barbarischen Völker. Da hielt sie die Menschen zu festen Stammverbänden zusammen und ordnete die Einzelnen unter die Gemeinschaft unter. Und durch sie strahlte ein herrlicher Schein von den primitiven Gemeinschaften dieser rohen Menschen aus. So wundervoll erschien den Menschen, als jene alten Gesellschaftsformen aufgelöst und vernichtet waren, die verlorene Brüderlichkeit, daß sie sie in ihren Sagen als das goldene Zeitalter bezeichneten, das unverderbringlich dahin sei. Sogar moderne Forscher, die sich eingehend mit dem Leben dieser barbarischen Völker beschäftigten, wurden trotz ihrer rohen Grausamkeit und ihrer unwissenden Barbarei, mächtig von dem Zauber ihrer kommunistischen Tugend gepackt und begeistert preisen sie die Zustände, wo jeder einzelne mit der Würde eines Königs auffaßt und sich doch sofort freudig für die Gemeinschaft opfert, in der er sich als ein unbedeutendes nützliches Glied fühlt.

Aber diese Brüderlichkeit der Urzeit mußte zu grunde gehen. Sie war unbedingt ein aus der Tierwelt mitgebrachtes Erbe; sie war dem Menschen an-

gewachsen, wie seine Gliedmaßen ihm angewachsen waren. Als Naturinstinkt bestand sie nur als ein Fehlen ihres Gegenganges der Individualität. Sie beruhte auf der natürlichen Gleichheit und Gemeinsamkeit der Lebensverhältnisse, der Anlagen, der Neigungen und Leidenschaften. Der Zusammenhang war nur deshalb innig, weil die Kräfte fehlten, die die Teile auseinandertrieben könnten. Sobald die Kräfte entstanden, zerstießen die primitiven Menschengemeinschaften wie ein innerlich verwitterter Stein. Die Brüderlichkeit blieb nur als eine Erinnerung, eine Sehnsucht, ein vererbter Trieb tief in den Menschenherzen, fortwährend zurückgedrängt, gestoßen, verwundet in dem harten Kampf aller gegen alle, der den Egoismus großzog.

Die alte Gemeinschaft mußte sich auflösen, damit die Kräfte, die in dem Menschen schliefen, zur Entfaltung und Tätigkeit kommen könnten. Diese Kräfte und Fähigkeiten, individuell verschieden, führten die Menschen auseinander, auf neue Pfade, wo sie unter der Verschiedenheit der Tätigkeit ihre eigene Verschiedenheit aufs höchste steigerten. Die Warenproduktion trennte Berufe und Klassen, stellte Ausscheidungen und Ausscheidete einander gegenüber, aber aus den ausgebeuteten Massen stiegen immer wieder neue Schichten empor, die nach Raum und Bedeutung rangen. Die getrennte Produktion mit dem Privateigentum an Grund und Boden und Werkzeug machte jeden Menschen zur selbstbewußten Persönlichkeit. Aber nicht in dem störrischen eigenwilligen Bauerntum, wo alle Individuen einander doch wieder ähnlich sind, sondern in der modernen Bourgeoisie kommt diese Individualität zur höchsten Entfaltung. Tausendsach verschieden sind hier Beschäftigung und Arbeitsfeld, unendlich vielfältig sind die äußeren Lebensbedingungen, wohin die Menschen geworden werden, und überall müssen sie im individuellen Wettkampf aller gegen alle ihre spezielle Geschicklichkeit aufs höchste steigern. Die Gemeinschaft ist verschwunden, wenigstens unsichtbar geworden. Jeder ist völlig auf sich selbst gestellt; und die Philosophen machen die Einzelpersönlichkeit, das Ich, zum Mittelpunkt aller Philosophie.

Aber gerade bei dieser höchsten Steigerung der Persönlichkeit fängt auch schon der Umschwung an. Der Kapitalismus entwickelt die technischen Kräfte weit über die Macht der Einzelperson hinaus, er macht die Arbeit immer mehr zu einem kollektiven Prozeß und baut die Weltwirtschaft zu einem zusammenhängenden Ganzen auf. Die Welt wird organisiert. Die Menschheit wird zu einer Produktionsgemeinschaft zusammengefaßt, sie wird zum erstenmal zu einer Einheit. Aber sie weiß es noch nicht. Die Einheit ist nur erst materiell, die Gesellschaft ist ein riesiges Ungetüm ohne Kopf, ohne Bewußtsein. Ihre Elemente, die Menschen, streiten sich untereinander und versuchen vergabens das Ungetüm mit den alten Geistes- und Gedankenformen zu lenken und zu beherrschen. Erst müssen die arbeitenden Menschen den kollektiven Charakter ihrer Arbeit klar erfassen und dann ihren differenzierten Willen zu einem mächtigen, vollkommenen einheitlichen Gesamtwillen zusammenfügen, damit sie die Arbeit bewußt für das Bedürfnis der ganzen

Gesellschaft regeln können. Dann erst wird die Organisation der Welt zu einer bewußten Organisation; dann erst wird die Menschheit zu einer tatsächlichen Einheit. Dann bekommt das Ungetüm, die Gesellschaft, einen Kopf, ein eigenes gesellschaftliches Bewußtsein und einen eigenen Willen, der seine Bewegungen selbst lenkt.

Dazu muß die alte Brüderlichkeit, die Solidarität, wieder mächtig in den Menschen werden. Nicht im Gegensatz und im Kampfe mit anderen seine individuelle Kraft entwickeln, ist jetzt noch nötig; umgekehrt müssen die Menschen erlernen, ihren persönlichen Willen dem der Gesamtheit unterzuordnen. Das Gemeininteresse muß als die größte Macht in jedem leben, der alle Fähigkeiten jedes einzeln zu dienen haben. Das sehen wir jetzt in den Proletariern eiseln. Der schwere Kampf, den sie um die Herrschaft in der Gesellschaft zu führen haben, ist ihnen die Schule, worin sie Solidarität, Disziplin, Gemeinsamkeit und Brüderlichkeit erlernen. In dem Klassenkampf des Proletariats wächst die alte kommunistische Tugend wieder empor, die die neue Gesellschaft braucht.

Aber sie ist nicht mehr dieselbe wie früher. Sie ist nicht mehr ein angewachsener Naturtrieb, sondern eine selbstvorworbene, in schwerem Kampfe mit dem Egoismus erlämpfte Tugend. Sie ist nicht mehr unbewußt, sondern bewußte Unterordnung des einzelnen unter die Gesamtheit. Sie ist keine einfache Nüchternheit zum Alten, sie beruht nicht auf Aufhebung und Unterdrückung der Persönlichkeit, sondern auf deren Beibehaltung. Darin unterscheidet sich die neue Brüderlichkeit selbständiger Menschen ist, die sich ihrer Persönlichkeit bewußt sind und sie nach Anlage ihrer Fähigkeit entwickeln, um sie in den Dienst des höheren Zwecks, der Gemeinschaft, zu stellen. Was in den hinter uns liegenden Jahrhunderten gewonnen wurde, kann nicht wieder verloren gehen, nur, was darin verloren wurde, wollen wir in besserer Form wieder gewinnen. Der Sozialismus besteht nicht in der Aufhebung des Individualismus; das neue Menschentum wird die Vereinigung der Individualität und der Organisation, der Selbständigkeit und der Brüderlichkeit, der selbstbewußten Persönlichkeit und des sie leitenden und regierenden Gemeinschaftsgefühls in der höheren Einheit des Sozialismus sein. Die gemeinsame Arbeit im Dienste des Ganzen bindet die Menschen fest zusammen und steigert ihre sozialen Triebe aufs höchste. Und zugleich schafft sie ein tausendfach verschiedenes Betätigungsgebiet für die verschiedenen Anlagen, worin jede einzelne Persönlichkeit Gelegenheit findet, sich zu entfalten. Sie macht die Persönlichkeit unendlich viel reicher durch die Kraft, die ihr aus der Gemeinschaft zufliest; sie bereichert sie vor allem, indem sie sie, die vorher nur die erbärmliche Aufgabe kannte, Selbstzweck zu sein, in den Dienst eines höheren Zwecks, der Menschheit selbst, stellt.

Allerdings, wir werben diese neue Welt nicht mehr sehen. Unser ist die Aufgabe, die sozia-

listische Gesellschaft vor zu überreiten und zu erkämpfen, nicht sie zu erleben und uns ihrer zu erfreuen. Unser ist nicht die Erfüllung, sondern der Kampf. Über die neue Brüderlichkeit werden wir erleben; ja, wir erleben sie schon. Nicht die Brüderlichkeit der Arbeit, der sozialistischen Produktion, sondern die Brüderlichkeit des Kampfes, des sozialistischen Klassenkampfes. Die werdende Menschheit, die ihre eigenen Gesetze durchschaut und einen einheitlichen Massenwillen ausbildet, ist jetzt schon in dem kämpfenden klassenbewussten Proletariat verwirklicht. Sie kann sich zuerst nur im Kampfe betätigen, weil die Belebung der Kapitalherren nicht der erste ist in der bewußten Organisation der Arbeit sein muss. Und hier, in der Praxis des proletarischen Kampfes, haben wir handgreiflich vor Augen, daß die Disziplin und die Unterordnung des Einzelnen die Persönlichkeit nicht beeinträchtigt. Gerade das Umgekehrte gilt für die Proletarier, daß Sozialismus und Individualismus sich bei ihnen zusammen und gemeinsam entwickeln; erst durch den Eintritt in die Bewegung, die Einreihung in die organisierte Armee des Klassenkampfes, wird der Geist geweckt, und mit der Erkenntnis des großen Ziels, dem sie zu dienen hat, spricht die Persönlichkeit als eine schöne Pflanze hervor.

Wir sehen um uns das Werden der Menschheit. In der Entwicklung der Großindustrie, der Weltwirtschaft, der riesigen Produktivkräfte sehen wir ihren materiellen Körper zusammenwachsen; in der Gesellschaftswissenschaft und der kommunistischen Solidarität des Kämpfenden und sich organisierenden Proletariats, in seinem Wissen und seinem Willen sehen wir den Geist aufwachsen, der diesen Körper beherrschen und lenken wird, den Geist der werdenden Menschheit.

So ist uns denn der große Wohlfridene nahe, nahe auch ein wirkliches Menschheits-Ostern, und in unserer Hand liegt es, ob wir den Menschheitsfrühling recht bald schauen werden.

### Die „lästigen“ Arbeiter.

Ein eigenartiger Vorgang, der in engstem Zusammenhang steht mit Verhältnissen des Arbeiterlebens, hat schon seit geräumiger Zeit kommunale und andere Politiker beschäftigt. Es handelt sich um die unverhältnismäßig großen Läden, die bedeutende Industrie- und Handelsorte bilden, die in den verursachen, und um die Frage, wie da ein gerechter Ausgleich zu schaffen sei.

Sehen wir uns das Bild einer modernen, in der Entwicklung begriffenen Stadt an, dann finden wir überall, daß ihr Raum nicht mehr ausreicht, allen Leuten, die innerhalb ihres Weichbildes schaffen müssen, Obdach zu gewähren. Wo früher etwa 15–20 000 Menschen lebten, da wohnt heute vielleicht die vier-, fünfzehn Zahl, und immer noch werden neue Fabriken und Werkstätten errichtet, neue Speicher und Lager gebaut. Alte Wohnstätten müssen schließlich großen Geschäftshäusern weichen, die Stadtzentren entvölkern sich. Welche Wirkungen das hat, lehrt ein Blick in die Gegend vor den Toren. Berghügeln, die Gärten, Wiesen, Wälder, Hornfelde und Wälder, verschwunden die stroh- oder Biegeldächer der häuerlichen Wohnungen, verschwunden alles, was davon erinnern könnte, daß hier vor noch nicht allzu langer Zeit Ackerbau und Viehzucht getrieben wurden. Eine nüchterne, schmutzige und ratlose steinerne Metzlaferne reiht sich an die andere, und auf den staubigen Straßen tummelt sich proletarischer Nachwuchs. Die Bauern und die Terrainspekulanten haben aus Sand und Lehm Goldstücke und blaue Tapeten gemacht und dann den Bauböden und Haushägern den weiteren Wucher überlassen. Um die großgewordene Stadt hat sich eine größere herumgeschlossen. Und in dieser grubhöherenhausen, soweit nicht besondere landschaftliche Vorzüglichkeiten zum Bau von „Villen“ locken, die Armen, die Wohllosen, die Tag um Tag in die alte Stadt eilen, um ihre Arbeitskraft an irgend einen Ausbeuter zu verkaufen, um abends matt und müde in ihr Vorstadt gewordenes Dorf zurückzukehren.

Nun waren dies früher selbständige, ihre örtlichen Angelegenheiten unabhängige regelmäßige Gemeinden. In engen Verhältnissen erlebte man in aller Gemeinschaft seine Ortspolitik. Das Gemeindebudget machte nicht allzu große Sorgen. Man holte das Wasser aus dem Brunnen, ging rechtzeitig ins Bett, daß man keine Beleuchtung brauchte, schützte sich vor unangenehmen Besuchern durch wachsame Hunde, verteidigte ohne viele Umstände und ohne ästhetische Bellemungen die Produkte des Stoffwechsels in Garten und Feld, und war vollaufzufrieden mit dem entsprechenden Wohungsinstinkt, daß in einem Raum beiden Geschlechtern und allen Altersgraden von sechs bis vierzehn den Katechismus, ein Häuslein Bibelsprüche und Gelangbuchverse, das große und kleine Evangelium und wenig Lesen und Schreiben auf den Lebensweg mitgab.

Dann kam aber die große Umtäfelung: Die Felder und Gärten wurden zu Baublöcken ausgeteilt, die im Handumdrehen von allen vier Seiten mit hohen Häusern eingeraumt wurden. Und in diese Häuser zogen erst die umstehenen Trockenwohner und dann seßhaft Wolt mit vielen, vielen Kindern.

Mit der beschaulichen Ruhe der Gemeindebäder war es vorbei. Nun mußten Straßen angelegt werden, für das Wasch- und Trinkbedürfnis mußte man eine Wasserleitung bauen, für die Beleuchtung der Straßen elektrisches oder Gaslicht erzeugen, die öffentliche Ruhe, Sicherheit und Ordnung durch Polizeihauptmannschaften schützen lassen, die Abwasser und Fäkalien durch Seile, durch Abfuhrseinrichtungen fortschaffen und für die Kinder große, vierstellige Schulhäuser erbauen mit zahlreichen Lehrern, Lehrerinnen und teuren Lehrmitteln. Und das alles kam nicht als Ergebnis einer ruhigen, stetigen, mit ziemlicher Sicherheit vorausberechnenden Entwicklung, sondern rückwärts, überstürzt, in wenigen Jahren. Man hatte sich weder durch Sammeln von Fonds, noch durch welche gemeindliche Grund- und Bodenpolitik auf diesen plötzlichen Umsturz alles bestehenden eingearbeitet, man mußte von heute auf morgen schaffen und — zahlen! Und im Handumdrehen saßen die wie Pilze emporgeschossenen Gemeinden bis über die Ohren in Anleihen, in Schulden. Und zur Verzinsung dieser rasch erworbene Schulden mußte man die Steuerlast bald alle Jahr höher schrauben, daß den Einwohnern angst und bange wurde.

Das Schlimmste war aber, daß die übergroße Zahl der Menschen bitter wenig zu liefern vermochte für den allzeit hungrigen Gemeindebedarf, daß das Elend in mitten der Tausende, die die alte Stadt hinausgesagt hatte, ohne sie doch ganz aus den Fingern zu lassen, durch die Bank so gering war, daß auch der sindigste Steuermann verzagen mußte angesichts dieser Dürre.

Da schlumpfte man zunächst weidlich über die Hungerteller, die der Gemeinde „zur Last liegen“, die ihr viel kosten und gar nichts „einbringen“, die immer mehr Ansprüche stellen, man bedenkt: Schulbäder und Schulärzte fordert die „Vande“ bereits! — aber nichts beitragen wollen zu den Kosten, und wie all diese Dankbezeugungen der Besitzenden an die Werte schaffenden Besitzlohen sonst noch laufen mögen.

Auf die Dauer nützte das natürlich nichts. Man mußte einsehen, daß man vor unvermeidlichen und unabdinglichen Sonnenequinen der ganzen wirtschaftlichen Entwicklung stand, über die kein Räsonieren und Räsonieren hinweghalf. Und dann versiegt man auf den weit gescheiteren Gebauken, eine Rinderung der Not durch die Gewebegebung zu erstreben.

Nun sieht unzweckhaft fest, daß vielfach direkt ein Notstand vorliegt. Es haben sich mit der Zeit ganz unhalbare Zustände herausgebildet. Wie eine Gemeinde direkt an den Ruhm gebracht werden und bestellt wird — wir haben es gelegentlich des „Zechenregens“ im Kohlenrevier gesehen — so kann sie umgelebt durch eine plötzliche Überschwemmung mit bestohlenen, wenig steuerkräftigen Einwohnern in die allergrößten Katastrophen geraten. Das nehmen wir bei unzähligen, Großstädten vorgelagerten ehemaligen Landgemeinden wahr. Diese sind gezwungen, sich in ungeheure Unkosten zu stürzen, um nur den allerdringlichsten Anforderungen zu genügen, und sind dabei effektiv außer Stande, ihren Verpflichtungen ohne unverhältnismäßig große Opfer nachzukommen.

Nun hat man sich mit Recht gefragt: All diese gewaltigen Lasten, die einer an sich schwachen Gemeinde im Handumdrehen aufgeburdet werden, sind aus Ursachen erwachsen, die nicht in den Bedürfnissen und dem Wesen dieser Gemeinden selbst liegen.

Die Gemeinde und ihre Angehörigen beschäftigen diese großen Proletarierscharen nicht, haben von ihrer Arbeit keinen Profit. Das hat die Stadt, das haben die städtischen Unternehmer. In diesen Interesse muß die Gemeinde all die kostspieligen Anlagen schaffen, die sie zu erfüllen drohen. Und da wäre es nur recht und billig, wenn diejenigen, deren Vorteil die Gemeinde wohl oder übel wahren muß, auch zu den Kosten beitragen würden.

Der Gedanke ist durchaus logisch. Wenn er nur nicht so schlecht zu der kapitalistischen Auffassung der Dinge paßt. Seine Verwirklichung begegnet großen Schwierigkeiten. Wer einmal Gelegenheit hat, die Alten der Petitionskommission des Reichstages einzuhören, soweit sie die Klagen der Gemeinden an der Kieler Fährde über unerhörte Belastung durch den Kaiserlichen Werftbetrieb betreffen, der wird davon einen Begriff bekommen.

In vielen Fällen hat man sich nun schon dadurch aus der Verlegenheit gezogen, daß die bedrängte Gemeinde von der Stadt eingemietet wurde. Dann wird der Druck durch die Verteilung auf mehr und vor allem auf tragfähige Schultern weniger fühlbar, und man trug dann auch die Interessenwirksamkeit. In andern Fällen dagegen läßt man alles beim Alten; die nosleibenden Gemeinden müssen eben sehen, wie sie fertig werden und sich von einem Jahr zum andern durchhauen. Das ist ein Elend, unter dem dann wieder die unschuldigen direkten Verantwörter des Zustandes, die Arbeiter, am sich ersten zu leiden haben. Sie sind an Händen und Füßen gebunden, sie müssen, da die Stadt ihnen keine Belebung zu bieten vermag, in Mietshäusern auf ihre Arbeit in den Vororten wohnen. Sie müssen mit teuren und doch höchst unzureichenden Wohnungen fürsleben nehmen, und doch müssen sie manches entschaffen, was die Stadt ihnen bieten würde. Die Etatzen, die Wasser, die Beleuchtungs-, die Abfuhr- und vor allem die Schulverhältnisse sind meistens aus ganz erschrecklichen und oft entschuldibaren Ursachen recht fragwürdig Natur, genügen vielfach auch bei niedrigen Kosten nicht. Und das müssen die Arbeiter bei weitem nicht. Und das müssen die Arbeiter zu den hohen Abgaben mit in den Raum nehmen!

Auch sie werden durch die Misere doppelt betroffen, für die törichte Menschen sie zu Unrecht verantwortlich machen möchten!

Namentlich die Hafenarbeiter kommen hierbei in Frage. Das liegt in der Art und dem Ort ihrer Beschäftigung. Zum gibt es aber noch ganz besonders eigentümlich gelagerte Fälle, bei denen diese Kategorie von Verbandsangehörigen lebhaft interessiert ist. Das trifft dort zu, wo der Ort der Beschäftigung und der Wohnort zwei verschiedene Bundesstaaten angehören. Es sei hier nur auf die vor den Toren Südwesens gelegenen oldenburgischen Dörfer verwiesen, in denen zahlreiche lübische Hafen- und Bastadelsarbeiter angestellt sind, und an das preußische Wilhelmshaven, das ebenso wie Altona-Ottensen Wohnsiedlungen zahlreicher Menschen ist, die am Hamburger Hafen für Hamburger Kapitalisten arbeiten. Die oldenburgischen Dörfer sind arm und tranken an allzu hohen Steuerjähren, und die gesamten preußischen Orte kommen ebenfalls aus dem Jammer über ihre schlechte Finanzlage nicht heraus. Und beides droht weitere schwere Belastung durch den Hamburger Hafen. In ganz kurzer Zeit wird sich im Hamburger Teil der Insel Wilhelmshaven ein neues großes Fabrikviertel mit entsprechenden Hafenanlagen entwidelt haben. Die vielen dort beschäftigten Arbeiter können natürlich nicht allzu weit von ihrer Arbeitssättie wohnen. Sie können sich daher nur im nordöstlichen Teile des preußischen Wilhelmshaven ansiedeln. Hamburg aber lehnt es ab, auch nur die Schulstellen für die Kinder der ständig in hamburgischen Betrieben tätigen Arbeiter mitzutragen zu lassen! Unsere Kollegen können sich also in Wilhelmshaven auf „saitige“ Steuerzettel gesetzt machen.

In Altona-Ottensen liegt die Sache ähnlich. Nach Annahme des Köhlbrandvertrages geht Hamburg an den Bau riesiger neuer Hafenanlagen in Wallershof, Kühlwärder usw. Dort werden dann viele tausende Hafenarbeiter erforderlich sein. Und für diese bleibt kaum eine andere Möglichkeit, als sich im Altonaer Stadtgebiet einzumieten, wenn anders sie nicht gar zu lange Arbeitswege zurücklegen wollen. Man hat sich in beteiligten Kreisen schon mit dieser Frage vertraut gemacht. Der Bau- und Sparverein, ein geschickter geleiter Bürgerverein, hat nahe der Elbe in Ottensen ein 25 000 Quadratmeter großes Terrain erworben, auf dem er 700 Wohnungen zu errichten beabsichtigt. Und er motiviert das in seinem Jahresbericht damit, daß gerade dort ein starker Zugang von Arbeitern die an den Hamburger Kapitalanlagen gegenüber von Altona beschäftigt sind, zu erwarten ist. Auch in Altona ist die Steuerzwerbe bereits zur Unmöglichkeit für die Arbeiter angedreht, und die Gegenleistungen der Stadt sind recht bescheiden!

Man sieht — der Kapitalist schafft in seiner Unersättlichkeit die unhalbaren Zustände, Unzuträglichkeiten, die selbst von seinen Trägern und Verteidigern sehr unsäglich empfunden werden, die aber in ihrer Wucht, in ihren schädlichen Folgen immer wieder den Unschuldigen, den Arbeiter, treffen. Welches Interesse könnten die Arbeiter an der Aufrechterhaltung eines Systems haben, das solche Widersprüche und Ungerechtigkeiten zeittigt?

### Wer hat die Unfallentschädigung bei privaten Versicherungsverträgen zu beanspruchen, Arbeiter oder Unternehmer?

Diese für weiteste Kreise wichtige Frage wurde jetzt von der zweiten Zivilkammer des Landgerichts Bremen, die sich als Berufungsinstanz mit der Angelegenheit zu beschäftigen hatte, zugunsten der Arbeiter entschieden. Der Klage lag folgender Satzbestand zugrunde:

„Der Arbeiter B. ist seit längerer Zeit bei der Firma Heinrichs hier in deren Stauereibetriebe beschäftigt gewesen. Diese Beschäftigung war nicht unterbrochen, sondern lediglich, wenn die Belegschaft Dampfer zu lösen oder zu laden hatte. Die Firma hat ihre sämtlichen Arbeiter, wie diesen auch bekannt ist, versichert bei der Transport- und Unfallversicherungsgesellschaft „Zürich“ in Zürich. Die Versicherung gewährt im Falle eines Unfalls eine Vergütung von 2.— Mt. pro Tag für die Dauer der Arbeitsunfähigkeit, höchstens aber für 100 Tage, so daß die Höchstleistung 200.— Mt. beträgt. Die Arbeiter tragen zu den Prämien, die die Belegschaft an sich pro Tag 10 Pf. vom Lohn abziehen lassen. B. ist am 26. Januar 1909, als er für die Belegschaft beim Verladen des Dampfers „St. Helene“ tätig war, beim Neuberholen eines Baumwollballens verunglückt. Infolge dieses Unfalls hat Kläger vom 26. Januar bis zum 15. Juli 1909 im Krankenhaus gelegen. Für die Zeit vom 26. Januar bis 27. April hat die Firma die Kosten der Krankenhauspflege mit 288,75 Mt. bezahlt. Die „Zürich“ hat für den Unfall 200.— Mt. an die Firma B. gezahlt. B. glaubte jedoch, er habe, da er mit zu den Prämien für die Versicherung beigetragen habe, einen selbständigen Anspruch auf die gezahlte Versicherungssumme. Daß die Firma für ihn die Kosten der Krankenhausbehandlung bezahlt habe, sei gleichgültig. Er verlangte deshalb durch Klage beim hiesigen Amtsgericht die volle Versicherungssumme nach Abzug von 20.— Mt., die die Firma ihm bereits gezahlt habe.“

Die Klage wurde vom Amtsgericht Bremerhaven losenpflichtig abgewiesen.

Aus den Gründen sei mitgeteilt: Kläger gehört zu den Personen, "deren Beschäftigung durch die Natur ihres Gegenstandes auf eine Zeit von weniger als eine Woche beschränkt war." (Krankenversicherungsgesetz § 1 Absatz 1.) Er unterlag daher nicht der Krankenversicherungspflicht, sondern nach § 12 Absatz 2 des Gewerbe-Unglücksfallgesetzes hatte ihm die Bevolligte als Betriebsunternehmer die in den §§ 6 und 7 des K.-G. vorgesehenen Unterstützungen für die ersten 13 Wochen aus eigenen Mitteln zu gewähren. Bevolligte hat diese Verpflichtung erfüllt, indem sie dem Kläger gemäß § 7 K.-G. freie Kur und Verpflegung im Krankenhaus gewährt hat. Hierfür hat sie 228,75 Ml. bezahlt. Die Frage, ob Kläger außerdem noch einen Anspruch auf die Versicherungssumme hat, muss bei dieser Sachlage verneint werden. Es kann ungeprüft bleiben, ob Kläger einen direkten Anspruch gegen die Versicherungsgesellschaft hatte, jedenfalls hat die ganze Privatversicherung nur den Zweck, der Bevolligten die Mittel ganz oder teilweise zu sichern, falls sie zufolge ihrer auf § 12 Abs. 20 K.-G. gestützten Krankenversicherungspflicht ihren Arbeitern Krankenunterstützung gewähren muss. Das war dem Kläger sehr wohl bekannt, als er bei der Bevolligten in Arbeit trat und ebenfalls als er sich regelmäßig pro Tag 10 Pf. Beitrag für die Versicherung vom Lohn fürzten ließ. Im Verhältnis zu ihm hatte die Bevolligte also lediglich die Verpflichtung, den von der Versicherung gezahlten Beitrag zur Krankenunterstützung des Klägers zu verwenden. Das hat sie im vorliegenden Falle getan. 200,— Ml. hat die Gesellschaft an sie gezahlt. 228,75 Ml. hat die Bevolligte für den Kläger an das Krankenhaus gezahlt. Damit hat sie ihre Vertragspflichten erfüllt. Es kann nicht die Rede sein, daß Kläger nun noch außerdem Ausföhrung des von der Versicherung gezahlten Betrages an ihn verlangen könnte, denn es handelt sich im vorliegenden Falle bei der Versicherung nicht etwa um eine Fürsorge für die Arbeiter über den Bevolligten hinaus, sondern lediglich um eine Fürsorge, um die nackte gesetzliche Verpflichtung der Bevolligten erfüllen zu können. Dennoch war die auf Auslehrung der Versicherungssumme gerichtete Klage abzuweisen. Einer Erörterung der Frage, ob die Bevolligte befugt gewesen ist, ihren Arbeitern 10 Pf. pro Tag als Beitrag für die Versicherung vom Lohn zu fürzten, oder ob ein solcher Beitrag nicht vielmehr einen Verstoß gegen § 141 Abs. 1 K.-G. enthält und deshalb nichtig ist, bedarf es nicht, da Kläger auf Befragen erklärt hat, daß mit dieser Klage lediglich die Versicherungssumme verlangt werden sollte.

Auf die Berufung des B. wurde das Urteil des bessigen Amtsgerichts vom 11. Mai 1910 aufgehoben und die Firma Heinrichs verurteilt, am B. 180,— Ml. nebst 4 p.C. Zinsen seit dem Tage der Zustellung der Klage zu zahlen und außerdem die Kosten des Rechtsstreites zu tragen. Aus den Gründen des Landgerichts sei folgendes hervorgehoben:

"Den Ausführungen des ersteninstanzlichen Urteils ist insoweit zuzustimmen, daß Kläger zur Zeit des fraglichen Unfalls lediglich als Gelegenheitsarbeiter beschäftigt war und demgemäß § 1 des Krankenversicherungsgesetzes nicht der gesetzlichen Krankenversicherungspflicht unterlag, sondern die Bevolligte nach § 12 Abs. 2 des Gewerbe-Unglücksfallgesetzes die gesetzliche Verpflichtung betraf, den Kläger für die ersten 13 Wochen nach dem Unfallstufe aus eigenen Mitteln zu unterstützen. Dieser gesetzlichen Verpflichtung ist Bevolligte dadurch nachgekommen, daß sie dem Kläger während der ersten 13 Wochen freie Behandlung und Verpflegung im Krankenhaus gewährt hat. Nun geht aber aus der Police, deren Inhalt für den fraglichen Versicherungsvertrag maßgebend ist, unzweideutig hervor, daß dieser Vertrag von den Bevolligten als dem Versicherungsnachnehmer mit der „Zürich“ als dem Versicherer zugunsten seiner Arbeiter als der Versicherten abgeschlossen ist, und daß es sich damit um einen Vertrag zugunsten Dritter handelt, der gemäß § 328 B. G.-B. nach Sinn und Inhalt ein direktes Recht des versicherten dritten auf die Leistung des Versicherers erzeugt. Einmal ist dies in der Police-Ausschrift, wo diese Versicherung als eine „Kollektivversicherung des Personals“ bezeichnet wird, wenn im § 1 der eingedruckten Versicherungsbedingungen und in den folgenden Paragraphen die bei dem Versicherungsnachnehmer beschäftigten Arbeiter als die für Verunsicherung versicherten bezeichnet werden, wenn § 7 bestimmt, daß der Vermietkunde oder Verleihende bezw. im Todesfalle seine Hinterbliebenen die Versicherungssumme oder Rente erhalten sollen, wenn § 8 ferner für den Fall der Ausszahlung eine Legitimation für den oder die Empfänger und ein Lebensattest des Rentenberechtigten verlangt, was sich auch nur auf die versicherten Arbeiter beziehen kann. Und auch ohne diese ausdrückliche Bestimmung würde nach § 328 Abs. 2 B. G.-B. der Zweck dieses Versicherungsvertrages, der auf eine Fürsorge für die im Staurenbetrieb der Bevolligten beschäftigten Arbeiter gegen die Folgen von Unglücksfällen gerichtet war, einen unmittelbaren Rechtsbeweis des versicherten Dritten als dem Vertragszweck entsprechend erscheinen lassen (vergl. Staudinger, 3. Auflage, Ann. 26 zu § 328 B. G.-B.)."

Folgt damit aus dem Versicherungsvertrage ein direkter Anspruch der versicherten Arbeiter auf die Versicherungssumme, so rechtfertigt sich damit auch der auf Herausgabe der von der Bevolligten in Empfang genommenen Versicherungssumme gerichtete Klageanspruch, und zwar soweit etwa die Bevolligte die Zahlung in Vertretung des Klägers angenommen hat, aus dem Eigentumsrecht des Klägers an diesem Gelde, soweit etwa der Bevolligte diese Summe dagegen zu eigenem Rechte entgegengenommen oder inzwischen in ihr Vermögen verwendet hat, nach den Grundsätzen über die Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung.

Gegenüber diesem aus dem Versicherungsvertrage folgenden ausschließlichen Recht des Klägers auf die Versicherungssumme könnte nun aber noch, worauf der Vorberichter seine Erörterung beschränkt hat, in Frage kommen, ob außerhalb der im Versicherungsvertrag geregelten Frage des Bezugsrechtes auf die Versicherungssumme im Rechtsverhältnis zwischen der Bevolligten und ihren Eltern die private Versicherung der letzteren gegen Unfall nur den Zweck verfolgte, der Bevolligten die Mittel für die ihr aus dem Geschehe obliegende Krankenunterstützungspflicht zu sichern und sie von dieser zu entlasten, derart, daß Bevolligte berechtigt wäre, im Wege des Zurückbehaltungsrechtes oder der Aufrechnung für die von ihr kraft gesetzlicher Verpflichtung für den Verunglückten aufgewendeten Kosten in die Höhe der Versicherungssumme aus dem von ihr vereinbarten und an sich dem vernünftigsten Arbeiter zukommenden Versicherungsbeitrag Entnahmen zu verlangen. Eine dahingehende ausdrückliche Vereinbarung der Parteien ist indes nicht behauptet worden, und auch aus den Umständen erscheint solche Annahme nicht gerechtfertigt.

Allerdings sind bezw. waren die Arbeiter der Bevolligten schon gesetzlich gegen derartige Unglücksfälle geschützt, indem während der ersten 13 Wochen die Bevolligte sie nach den Bestimmungen des Krankenversicherungsgesetzes aus eigenen Mitteln zu unterstützen hatte, für die folgende Zeit aber die Vorschift des § 9 Unfall-Ges. eingriff. Wenn die Bevolligte daneben noch zugunsten der Arbeiter eine Privatversicherung einzog, so bedeutet der weitere Anspruch aus dieser privaten Versicherung neben den an sich für den Unglücksfall bestehenden gesetzlichen Ansprüchen ein Mehr. Ginge dieses nun allein auf Kosten der Bevolligten, derart, daß diese allein die Versicherungssumme durch Zahlung der Prämien trüge, so könnte aller-

gegenseitiger Ausschauung sind. Das ist der Grund dafür, daß die wichtigsten Gesetze oft genug die schlimmsten Widersprüche enthalten. Dieser Missstand zielt sich um so schärfer bei der Reichsversicherungsordnung, wie sie jetzt gestaltet ist, weil in der dritten Fassung das Zentrum bei einzelnen Abschnitten die Hand selbst zu solchen Verschlechterungen geboten hat, die in den früheren Abschnitten bereits abgelehnt worden sind. So sind die Bestimmungen über die Landeskassen noch viel arbeiterfeindlicher, als die über die Ortskassenfassungen. Die Konservativen haben eben Wert darauf gelegt, den Landarbeitern die allerungangenehmsten Bestimmungen aufzuerlegen, und das Zentrum hat diesen Anforderungen nachgegeben.

Im ganzen freilich waren bei allen Kompromissparteien, also sowohl bei den Konservativen, als auch beim Zentrum und bei den Nationalliberalen durchaus arbeiterfeindliche Bestrebungen entscheidend. Je länger sich die Verhandlung hinzogen hat, um so deutlicher trat es zutage, daß diese Parteien die wirklichen Verbesserungen der Arbeiterversicherung aufs äußerste eingeschränkt und vor allen Dingen darauf bedacht waren, die Entrichtung der Arbeiter in der Krankenversicherung gründlich zu besorgen. Das Resultat ist dann auch ganz nach dem Herzen der schlimmsten Scharmächer. Es ist sogar schlimmer, als es nach der Regierungsvorlage zu erwarten war. Die Regierungsvorlage wollte zwar auch die Rechte der Arbeiter in der Verwaltung der Krankenkassen verschlechtern, als Entgelt dafür aber sollte den Arbeitern eine Entlastung in den Beiträgen für die Krankenversicherung zugestanden werden. Die Kompromissparteien haben sich damit begnügt, nur den einen Teil dieses Programms durchzuführen, den Arbeitern die leichten Rechte in der Verwaltung der Krankenkassen zu entreißen, dagegen die Belastung der Arbeiter durch die Beiträge für die Krankenversicherung in seiner Weise zu vermindern.

Auch die Sozialdemokraten haben die Halbierung der Beiträge abgelehnt; aber nicht deshalb, weil sie gegen eine Entlastung der Arbeiter wären, sondern einzig und allein deshalb, weil die Entlastung nach der Regierungsvorlage die Vorauseitung für die Entrichtung der Arbeiter sein sollte. Darüber durften die Sozialdemokraten nicht den geringsten Zweifel lassen, daß die Arbeiterschaft sich unter keinen Umständen ihre Rechte abschaffen läßt. Deshalb war es für die Sozialdemokraten selbstverständlich, daß sie unter diesen Umständen eine Veränderung in der Verteilung der Beiträge ablehnen müssten, damit sie umso nachdrücklicher die Entrichtung der Arbeiter in der Leitung der Krankenkassen bekämpfen könnten. Das haben sie denn auch mit dem nötigen Nachdruck getan. Sie konnten nachweisen, daß alle Beschwerden, welche die Gegner gegen die Selbstverwaltung der Arbeiter in den Krankenkassen vorbrachten, zum Teil auf unwahren Angaben beruhen; soweit sie aber berechtigt waren, in keiner Weise die Entrichtung der Arbeiter rechtssicherlich können. Das, was vielmehr in dieser Zeile in Betracht kam, war einzig und allein die Notwendigkeit, gewisse Kontrollmaßnahmen zur Durchführung zu bringen. Die Entrichtung der Arbeiter erfolgt nicht, weil sich das Selbstverwaltungstrotz der Arbeiter zu wenig, sondern, weil es sich zu gut bewährt hat. Die segensreiche Entwicklung der Krankenversicherung unter der Leitung der Arbeiter erschien inneren Gegnern unerträglich, weil dadurch die Arbeiter den Beweis liefern, daß sie selbst ihre Angelegenheiten am besten verwalten, einer Bevorzugung durch die herrschenden Klassen nicht bedürftig sind. Die schwere Verschlechterung kann auch durch die getringten Verbesserungen der Arbeiterversicherung nicht ausgeglichen werden. Die jetzige Arbeiterversicherung ist so mangelhaft, daß keine Reform denkbar war, bei der nicht eine ganze Reihe von Verbesserungen in nebensächlichen Punkten vorgenommen würden. Dies ist dem auch geschehen; in allen wichtigen Punkten aber konnten unsere Genossen in der Kommission die notwendigen Verbesserungen nicht erreichen. So sind die Leistungen der Arbeiterversicherung fast durchaus unverändert geblieben. Selbst die ganz ungünstige Invalidenrente ist nur um ein Geringfügiges erhöht worden, so daß nach wie vor die Arbeiterversicherten eine ganz ungünstige Unterstützung erhalten. Die Witwen- und Waisenversicherung ist nach den Vorstellungen des Regierungsentwurfes angenommen worden, obgleich in der Kommission anerkannt werden mußte, daß die Renten in den meisten Fällen geringer sein werden, als die Armenunterstützung. Ganz besonders schwer werden es die Arbeiter aber empfinden, daß an der Leitung der Berufsgenossenschaften in der Unfallversicherung gar nichts geändert worden ist. Hier bleiben die Arbeitgeber allein nach wie vor maßgebend, die arbeiterfeindliche Praxis wird auch fernerhin die armen verunglückten Arbeiter aus äußerste unterdrücken.

Nach den Ostertagen wird die Vorlage im Plenum des Reichstages zur Beratung kommen. Hier wird es sich zeigen, ob die bürgerlichen Parteien es wagen werden, die Vorlage willkürlich mit all ihren arbeiterfeindlichen Bestimmungen anzunehmen. Die Sozialdemokraten werden sich bemühen, auch bei dieser Gelegenheit die Rechte der Arbeiter aufs entschiedenste zu vertreten. Die Hauptsaite aber wird sein, daß die Arbeiter selbst nicht tuhen, daß sie überall die arbeiterfeindlichen Bestimmungen des Entwurfes besprechen, gegen sie protestieren und ihre Forderungen auf Verbesserung der Vorlage stellen. Mögen sich hieran auch die Leser unseres Blattes eifrigst beteiligen.

## Jahrbewegung der Holzlagerarbeiter in Köln a. Rh.

Schien es bisher, als wenn unter den Holzlagerarbeitern der Indifferenzismus noch triumphieren sollte, so hat sich das Blatt inzwischen gewendet. In den

## Verbandskollegen!

Vergebt nicht die Beiträge zum Bau-

fonds des Verbandshauses zu zahlen.

Es ist Ehrenpflicht auch der neu-eintretenden Mitglieder, die Baufonds-marken zu entnehmen.

## Der Verbandsvorstand.

dings die oben genannte Einschränkung der Rechte der Arbeiter aus dem Versicherungsvertrag in Frage kommen in dem Sinne, daß jene Versicherung in Wahrheit nur eine Deckung des Bevolligten für seine gesetzliche Unterstützungspflicht schaffen sollte. Tatsächlich tragen aber die durch den Versicherungsvertrag begünstigten Arbeiter dadurch, daß ihnen Bevolligte von ihrem Tagelohn einen Versicherungsbeitrag von 10 Pf. abzog, die Lasten der Versicherung selbst, waren also auf ihre eigenen Kosten durch die freie private Unfallversicherung verlicht. Nun verbietet aber der § 141 Unfall-Ges. die Abwälzung der Unfallversicherungspflicht auf die Arbeiter, insbesondere die Einziehung von Beiträgen zu den Kosten der Unfallversicherung ausdrücklich. Demgemäß wäre nun gegenüber dem nach obigem an sich ein direktes Recht der Arbeiter auf die Versicherungssumme begründenden Versicherungsverträge getroffene Abmachung auf Deckung der Bevolligten für die von ihr zu tragende gesetzliche Unterstützungspflicht durch Einbehaltung der von ihr für die an sich legitimierten Arbeiter eingezogenen Versicherungssumme aus der auf Kosten der Arbeiter erfolgten Privatversicherung, selbst wenn eine solche Abmachung ausdrücklich und zweifelsfrei zwischen den Parteien erfolgt wäre, als jenem gesetzlichen Verbot zuwidern nach § 134 B. G.-B. nichts und wirkungslos.

Danach erscheint der Anspruch des Klägers auf Herausgabe der von der Bevolligten eingezogenen Versicherungssumme, von der diese unstrittig nach Abzahlung von 20,— Ml. an den Kläger die restlichen 180,— Ml. einzuhalten hat, als berechtigt, wegen des Zinsanspruchs ist auf B. G.-B. § 8 246, 288, 284 zu verweisen.

Unter Aufhebung des angefochtenen Urteils war also dem Klageantrage gemäß zu erkennen."

## Aus der Reichsversicherungs-Kommission.

XXV.

Zuletzt endlich ist die Kommission mit der Beratung des Entwurfes fertig. Im weiteren Verlauf der dritten Fassung wurden nur noch redaktionelle Änderungen vorgenommen. Die Zahl dieser Änderungen ist sehr groß, trotzdem ist die Fassung des Gesetzes auch jetzt noch nicht so klar und frei von Widersprüchen, wie es bei einem derartigen umfangreichen und wichtigen Gesetz unbedingt gesondert werden muß. Bei allen solchen Gelegenheiten zeigt sich immer wieder der Mangel der gegenwärtigen Gelehrsamkeit. Im Reichstage ist nicht eine in sich abgeschlossene einheitliche Weisheit maßgebend, sondern jedes Gesetz ist das Resultat eines Kompromisses zwischen Parteien, die in vielen Punkten ganz ent-

Betrieben der Firmen Bernstein u. Wolffsohn als auch Gebr. Michrath fahrt die Organisation Fuß und dank der agitatorischen Tätigkeit verschiedener Kollegen gelang es in kurzer Zeit, sämtliche Arbeiter der genannten Firmen, zirka 75 Mann, der Organisation naufzuhören.

Nachdem die letztere genügend gesagt schien, gingen wir dazu über, den beiden Firmen einen Tarifentwurf zu unterbreiten, um die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in zeitgemäßer Weise zu regeln. Unter dem 17. März sandten wir einen Tarifentwurf nebst Begeleitschreiben ein und erbaten bis zum 22. März Antwort, damit die etwaigen Verhandlungen so frühzeitig beginnen, daß der Tarif zum 1. April in Kraft treten könne.

Eine Antwort erhielten wir aber bis zu dem angegebenen Zeitpunkt nicht, so daß die Frage in nicht friedlicher Weise geregelt werden konnte, wie wir es gewünscht hatten. Auf unsere persönliche Vorstellung hin wollten die Firmen schließlich eine Bulage von 20 Pf. pro Tag gewähren, leineswegs aber sonstige Zugeständnisse machen, noch mit der Organisation ein Tarifverhältnis eingehen. Am nächsten Morgen aber wurde den Arbeitern der Firma Michrath erklärt, dieselben, welche darauf bestanden, daß die Lohn- und Arbeitsverhältnisse durch den Deutschen Transportarbeiterverband geregelt werden sollten, könnten den Betrieb verlassen. Das ließen sich unsere Kollegen bei der Firma Michrath nicht zweimal sagen, sondern stellten die Arbeit ein.

Die Firma Bernstein und Wolffsohn, welche im Schiff Holz im Hafen liegen hatte, sagte ihren Arbeitern noch nichts offenbar aus dem Grunde, weil das Schiff mit Rücksicht auf das Liegegeld erst ausgetragen werden sollte. Dem kamen die Kollegen bei der Firma Bernstein u. Wolffsohn dadurch zuvor, daß sie ebenfalls sofort die Arbeit einstellten.

Verschiedene telefonische Anfragen seitens der Organisationsleitung zwecks Verhandlungen wurden mit nichtssagenden Antworten abgetan. Unterdessen hatten sich die beiden Firmen, da niemand der Kollegen zum Streikbrecher wurde, mit dem berüchtigten Streikbrecheragenten Ferber aus Barmen, Dederstr. 15, in Verbindung gesetzt. Mit welcher Gewissenlosigkeit dieser Mann arbeitet, geht daraus hervor, daß Leute von Wärmen, Elberfeld, Dortmund und Essen teilweise aus dem Arbeitsverhältnis herausgeholt und weiter der falschen Vorspiegelung nach Köln gelockt wurden; dort habe sich eine neue Firma etabliert, welche 150 Arbeitskräfte gebraucht. Den Leuten wurden 24.— Mt. nebst freier Station versprochen. Eine Anzahl der Leute verzichtete auf die Arbeit, nachdem sie die Wahrheit erfuhren und ersuchten Ferber um Fahrgeld zur Rückreise. Als Antwort wurden ihnen von Ferber gleich zwei Meter unter die Nase gegeben. So standen die Leute mittellos in Köln und wußten sich nicht zu helfen. Diejenigen, welche hier blieben, wurden ins christliche Annobaus gebracht, um dort zu übernachten. Vom Bahnhof aus wurde ein Teil mit den Droschen Nr. 236, 220, 234, 237, 222, 221, und 246 nach den Holzlager im Deutzer Hafen transportiert. Ein Teil der Leute war voll ungeziefer, so daß den Streikenden, welche noch Kleidungsstücke im Unterklinstauraum der Lager hatten, diese verdorben wurden. Unter den gegebenen Umständen dürfte nicht nur eine Desinfektion des Annobaus, sondern auch der benutzten Droschen notwendig sein, damit andere Leute sich nicht ebenfalls die Kleider verdorben. Daß die Arbeitswilligen in weitgehendstem Maße von der sieben Polizei beschützt wurden, versteht sich am Ende. Auf dem Lager an der Bonnerstraße wurden die Leute gegen ihren Willen festgehalten und auf den Deutzer Lagern waren Schlaftüten eingereicht worden, wie es sich auch die Firmen nicht nehmen ließen, die Arbeitswilligen mit Eßgeschirren, Bettseilen, Pferdededden, Zigaretten, Tabak usw. zu versorgen.

"Freund" Ferber selbst hielt sich natürlich im Hinterkeller. Dafür produzierte er sich aber als Verwandlungskünstler. Er hatte, wie uns von Augenzeugen berichtet wurde, Staubmantel und Sportmütze bei sich, die er mit auffälliger Geschwindigkeit über seine andere Garderobe anzog, um sich unkenntlich zu machen.

Die Firmen mußten, als die Streikbrecher einen Tag "gearbeitet" hatten, einsehen, daß mit solchen Elementen nichts anzufangen war. Die Organisationsleitung wurde nun mehr benachrichtigt, daß man zu Verhandlungen bereit sei und sofort in dieselben einzutreten wünsche. Es kam nun mehr ein Tarifvertrag zustande, aus dem wir nachstehend das Wichtigste wiedergeben:

Die tägliche Arbeitszeit beginnt mit Ausnahme der Sonn- und gefährlichen Feiertage um 7 Uhr morgens und endet um 7 Uhr abends. Sie wird unterbrochen durch eine 1½ stündige Mittags- und eine Frühstück- und Vesperpause von je 20 Minuten.

An Samstagen schließt die Arbeitszeit um 6 Uhr und an den Vorabenden der hohen Feiertage um 4 Uhr nachmittags.

Überstunden sind zunächst zu vermeiden. Sollten solche unbedingt notwendig sein, so sind dieselben mit 65 Pf. bis 10 Uhr abends, nach 10 Uhr abends als auch vor 7 Uhr morgens mit 80 Pf. pro Stunde zu vergüten.

Der Tagelohn beträgt 4,80 Mt. ab 1. April 1911 und 5 Mt. ab 1. April 1912.

Der Lohn der Vorarbeiter steigt im Verhältnis zu dem der übrigen Arbeiter.

Die Auszahlung des Lohnes erfolgt Freitags abends. Fällt der Freitag auf einen gesetzlichen Feiertag, so wird am vorhergehenden Tage gelöhnt.

Den Arbeitern, welche länger als ein Jahr im Betriebe tätig sind, wird ein Urlaub von drei Arbeitstagen unter Fortzahlung des Lohnes gewährt. Der Urlaub fällt in die Zeit zwischen 1. Mai und 30. September.

Sämtliche Streikbrecher wurden noch am selben Abend entlassen. Damit haben unsere Kollegen einen vollen Sieg errungen, der sich würdig dem der Hafnarbeiter des Kölner Hafens vom Oktober vergangenen Jahres zur Seite stellen darf. Der Vorteil, den unsere Kollegen errungen haben, ist ein bedeutender. Die Durchführung des Tarifes für die übrigen Betriebe dürfte nur eine Zeitfrage sein.

Nunmehr dürfen unsere Kollegen nicht etwa die Hände in den Schoß legen, sondern müssen die Organisation stärken und ausbauen. Deshalb erschallt der Ruf an sämtliche Holzlagerarbeiter Kölns: "Hinein in die Organisation! Hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband! Auf zu neuen Kämpfen, auf zu neuen Erfolgen!"

## Polizeiverordnung über den Fuhrwerksverkehr in der Provinz Brandenburg.

Auf Grund der §§ 137 und 139 des Gesetzes über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 sowie der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wurde am 27. Februar 1911 für den Umfang der Provinz Brandenburg mit Ausnahme des Landespolizeibezirks Berlin hierdurch verordnet, was folgt:

I. Die nachstehend aufgeführten Bestimmungen der Polizeiverordnung des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg über Fuhrwerksverkehr vom 19. Februar 1904, Seite 56, erhalten folgende Fassung:

§ 1 Absatz 1: Jedes nicht vorzugsweise zur Beförderung von Personen dienende Fuhrwerk, also auch Hundefuhrwerk, muß bei dem Verkehr auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen entweder mit dem Vor- und Zunamen und der Wohnung des Besitzers oder mit dessen Firma unter Angabe des Geschäftsorts versehen sein. Wohnung oder Geschäftsort sind nach dem Wohnorte, bei Städten auch nach Straße und Hausnummer zu bezeichnen. Von mehreren beratigen Fuhrwerken desselben Besitzers muß jedes außerdem mit einer besonderen fortlaufenden Nummer versehen sein.

§ 2. Die Bezeichnung des Fuhrwerks muß an der linken Seite entweder an dem Fuhrwerk selbst oder an einer mit dem Wagen oder dem Geschirr dauerhaft verbundenen Tasel in deutlicher Schrift und mit Buchstaben von mindestens 5 Centimeter Höhe dargestellt angebracht werden, daß sie beständig und leicht sichtbar ist.

§ 5. Während der Dunkelheit und bei starkem Nebel müssen alle auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen verkehrenden Fuhrwerke einschließlich der Schlitten, sie mögen zum Personen- oder Lastverkehr dienen, mindestens eine hellenzenen Laterne mit sich führen, deren Licht unbehindert nach vorne fällt. Diese Laterne ist auf der linken Seite des Fuhrwerks anzubringen. Soweit die Anbringung an dem Fuhrwerk selbst wegen der Bauart oder Ladung (Heu, Getreide) nicht angängig ist, muß die Laterne an der linken Seite der Zugtiere am Geschirr angebracht werden. Bei Langholzfuhren muß außerdem an dem hinteren Wagen oder an den herausragenden Stämmen eine Laterne befestigt sein.

§ 6. Auf landwirtschaftliches Arbeitsfuhrwerk im Verkehr zwischen dem Wirtschaftsgesäß und den dazugehörigen Grundstücken finden die Vorschriften der §§ 1 bis 5 nur dann Anwendung, wenn sie dafür durch Orts- oder Kreispolizeiverordnung in Kraft gesetzt worden sind. Doch gelten die Bestimmungen des § 5 stets, wenn Chausseen befahren werden.

Mit ansteckenden Krankheiten oder augensäßigen äußeren Krankheiten behaftete, Lahme und abgetriebene Pferde und andere Tiere dürfen nicht als Zugtiere benutzt werden.

IV. Hinter § 10 wird folgender § 10 a eingeschaltet:

Wer sich von seinen auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen angespannt oder angeschirrt stehenden Pferden entfernen muß, hat während dieser Zeit die Pflicht über diese einen zu verläßigen Wertreiter zu übergeben oder, wo das nicht angängig ist, sonstige zur Verhütung von Unglücksfällen nötige Vorsorge, z. B. durch Abstrengung der Zugpferde oder andere zweckentsprechende Maßnahmen zu treffen.

Wer bei der Führung eines auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen befindlichen Fuhrwerks läuft oder im trunkenen Zustande betroffen wird, ist strafbar.

## Internationales.

Frankreich. In den französischen Häfen des Ozeans kam es in letzter Zeit zu einer lebhaften Streikbewegung unter den Hafnarbeitern, die zum Teil noch andauert oder bereits beendet ist. Diese Bewegung ist das Resultat einer Verständigung zwischen den Gruppen der Fédération Nationale der Hafnarbeiter in den Häfen an der Ozeansseite, die am 13. und 14. Februar in La Vallée eine Konferenz abhielten, um darüber zu beraten, wie man am besten die Angriffe der Koalition der Reeder repudieren kann. Die Reeder hatten es zunächst auf Dünkirchen abgesehen. Der Angriff mißlang aber infolge der dortigen guten Organisation. Darauf wandten sich die Reeder gegen Le Havre. Dort wurden 20 Hafnarbeiter gemobbt. Eine allgemeine Arbeitsaufstellung folgte. Die Hafnarbeiter in La Vallée schlossen sich den Streikenden in Le Havre an. Es war den Hafnarbeitern klar geworden, daß die Reeder den Versuch machen wollten, eine Gruppe nach der anderen zu vernichten. Dieser Versuch erforderte einen

geschlossenen Widerstand und dieser erfolgte auf Beschluss der Konferenz Mitte März in den meisten Häfen. Soviel uns bekannt geworden ist, kam es zu Arbeitseinstellungen außer in den bereits genannten Häfen in La Rochelle, Toulon und Bayonne. Lorient und Brest bereiteten den Ausstand vor. In La Rochelle und Bayonne kam es zu Zusammenstößen zwischen den Streikenden und der bewaffneten Macht. Vom Federationskomitee in Paris wurden inzwischen alle Vorbereitungen für einen Generalstreik getroffen. Am 30. März fand eine Konferenz des Federationskomitees in Paris statt, in der über die Situation beraten und in Hinsicht auf die Aussperrung in La Vallée und den Streik in Bayonne, auf welche beiden Häfen es die Reeder scheinbar besonders abgesehen haben, der Beschluss gefasst wurde, am 3. April für die Häfen der La Manche und des Atlantique den Generalstreik zu erklären. Aus den bis jetzt vorliegenden Meldungen sind die Hafnarbeiter in Nantes, Saint Nazaire, Brest und Rouen der Aufruf der Federationskomitees ziemlich einmütig nachgekommen. Auch in anderen Hafenstädten steht die Arbeit teilweise. In Rouen nahmen die Streikenden am 5. April die Arbeit bereits wieder auf.

Belgien. Verschiedene örtliche Gruppen der Hafnarbeiter haben sich vor einiger Zeit in einer Föderation vereinigt. Gemeinschaftliches Organ ist: "De Werker", der Sitz ist in Antwerpen. Die verstaatl. At. 152. Eine Arbeitsregelung im Antwerpener Hafen, vorgeschlagen vom Syndicat der Nation, Abteilung Getreide, wurde von den Getreidearbeitern abgelehnt. Seitens der Organisation wurde die Arbeitsregelung (vom 15. März ab für den Sommer von 8 bis 12 Uhr und von 1 bis 5 Uhr, im Winter von 8 bis 12 Uhr und von 1½ bis 4 Uhr, ohne Ruhepausen) gutgeheissen, jedoch an die Matrosen und Stauer das Verlangen gestellt, wenn die Mittagspause durchgearbeitet werden muß, oder vor oder nach der geregelten Arbeitszeit irgendwelche Berrichtungen vorgenommen werden müssen (Arbeitsgeräte von und nach dem Schiffe schaffen), dafür ein Extrageld bezahlt werden muß. — Vor einigen Wochen fand in Antwerpen eine Komödie statt, eingeleitet von Bischof, Pastoren, Advoaten usw., die sich internationaler Hafnarbeiterkongress nannte. Dieser internationale Kongreß beschämte sich nur auf solche Leute, die mit der Hafnarbeit nichts zu tun haben, aber dafür das Büchsen von Streikbrechern umso besser verstehen. Tatsächlich sind die christlichen Hafnarbeiterverbände nichts anderes als die Streikbrecherruppen der Shipping Federation. Über die Verhandlungen dieses sonderbaren Kongresses zu berichten, verlohr sich wirklich nicht, denn sie bestanden in der Hauptfache aus einer Rede des Kardinals von Mechelen und aus verschiedenen Dankesreden. — Einem etwas einstiger zu nehmenden Charakter trägt die sogenannte "Beroepsvereeniging" im Antwerpener Hafen, von den Hafnarbeitern auch "Lurenbund" genannt, eine Gründung der Föderation Maritime. Alle bei der Föderation Maritime beschäftigten Arbeiter sind Mitglieder der "Beroepsvereeniging". Diese Vereinigung oder vielmehr die Reeder haben auch Schiffskontrolleure angestellt. Nach dem Bericht für 1910 haben die Kontrolleure auf den Schiffen 21 988 Revisionen vorgenommen. Nicht weniger denn 14 617 Schiffe waren davon in schönster Ordnung (?) befunden worden. Von den 8390 Bevölkerungen blieben 3224 trotzdem noch ohne Erfolg, weil die Stauer sich in vielen Fällen einfach weigerten, die Gesellschaften und die Arbeitswelt abzuändern, als sie von den Kontrolleuren darum ersucht wurden. Die Aufenthaltsräume hatten eine Besucherzahl von 1.026 775 zuzuweisen. In 1421 Fällen wurde Verunglückten Hilfe geleistet. An 762 Hafnarbeitern wurde in Krankheitsfällen 24 970 Fr. Unterstützung gegeben, in 558 Fällen den Wochenbettfrauen eine Unterstützung von 5530 Fr. oder 10 Fr. per Geburt. Das Komitee der "Beroepsvereeniging" besteht aus sechs Reedern, drei Stevedores, drei Matrosen und zwei Hafnarbeitern. Das ist das Komitee, welches alle Streitfragen zwischen Arbeitgebern und Arbeitern zu schlichten hat, wenn ihm solche unterbreitet werden. Die Arbeiter werden bei einer solchen Zusammenstellung des Komitees wohl immer zu kurz kommen. An Beiträgen (Taxe nennt man es in der "Beroepsvereeniging") wurden geleistet von den Reedern und Stauren 180 253,57 Fr. Die Arbeiter bezahlten nichts. Die Gesamteinnahme belief sich auf 136 799,17 Fr., die Überschuss auf 136 381,77 Fr., so daß ein Überschuss von 417 Fr. verbleibt. Der Kassenbestand betrug am 31. Dezember 335 538 Fr. So wirkt die Internationale Shipping Federation für ihre Interessen.

Vereinigte Staaten. Die Organisation der Hafnarbeiter (International Longshoremen's Association) hat in letzter Zeit besonders gute Fortschritte gemacht. Verschiedene lokale Gruppen fanden Aufnahme in der I. L. A., so die Baymen's Benevolent Association in Mobile, Ala., Cotton Screwmen; das sind Vorleute, die Baumwolle mit Schraubenfrost im Schiffsräum zu verstauen haben), die General Cargo and Lumber Handlers on Docks an in Yards, San Pedro Harbor, (Schiffs- und Holzverlader), die Cotton Screwmen, Traders and Cotton Handlers (Baumwoll-Verlader) in Charleston, S. C., usw. Auch in New York macht die Organisation gute Fortschritte. Der lokale Verband in New York steht aber noch immer abseits. Auch in San Francisco besteht noch eine lokale Gruppe, bekannt unter dem Namen "Miggers and Stevedores' Union", die älteste von allen, aber die einzige an der Pacific Coast, die außerhalb der I. L. A. steht. Fast alle Unterabteilungen der I. L. A. haben bereits ihre jährlichen Versammlungen ab. Die General Fishermen's Association, eine der jüngsten Abteilungen der I. L. A., hielt ihre Convention in Cleveland ab. Nachdem fand eine Zusammenkunft mit den Vertretern der Lake Erie Fish Packers and

Fish Egg Owners' Association, zwecks Abschlusses eines Vertrages für 1911 statt. Die Convention der Egg Firemen and Linemen's Protective Association wurde in Buffalo abgehalten, die der International Drill Workers Association in Detroit, der International Dredge Workers' Association gleichfalls in Detroit, und der Licensed Eggmen's Protective Association in Toledo. Ferner kamen Vertreter der fünf Unterabteilungen der I. L. A. (Licensed Eggmen, Steam Shovel and Dredge Men, Dredge Workers, Rock Drillers, Egg Firemen and Linemen) in Detroit zusammen, um die Vorbereitungen zu treffen, die zu einer Konferenz mit der Dredge Owners' Protective Association of the Great Lakes (Vertragsgeber der Schleppdampfer, Bagger und Bohrschiffe) führen sollen. Gefordert wird für 1911 eine Erhöhung der Lohnstala von 1910 um 10 Doll. per Monat. In San Pedro entstand ein Konflikt mit der Compagnie, weil diese Hafenarbeiter entließ, sobald sie herausfand, daß sie organisiert waren. Dafür zog die Compagnie von Los Angeles Streikbrecher heran, aber der Organisation gelang es, die Leute zu bewegen, die Pläne der Entlassenen nicht zu beobachten. In Rock Island kam es zur Arbeitseinstellung von 400 Hafenarbeitern bei der französischen Generale Transatlantique, wegen Lohnstreitigkeiten und Entlassung eines Normannen. Nach 3½ Stunden hatte die Compagnie die Forderungen bewilligt und versprach obenstehende, die Streikzeit zu bezahlen. Ein Vertrag zwischen der Lumber Carriers' Association und den mit der Verladung von Holz beschäftigten Abteilungen der I. L. A. wurde auf drei Jahre erneuert. Die Alabama State Legislature hat eine Bill zum Schutz für die Arbeiter bei der Baumwoll-Verladung beschäftigt, erlassen, nach der jeder Arbeitgeber mit nicht weniger denn 50 Dollar und nicht mehr dem 250 Dollar bestraft wird, wenn er es untersetzt, die Arbeitsvorrichtungen in betriebssicherem Zustande zu erhalten.

## Aus unserem Beruf.

### Arbeiterinnen.

**Gelernte und ungelerte Arbeiterinnen.** Die letzte Berufszählung hat bemerklich ein außerordentlich starkes Anwachsen der weiblichen Berufstätigkeit aufzeigt. Nicht in dem Maße, wie zu erwarten, ist dagegen die Zahl der gelernten weiblichen Arbeiter gewachsen. Es wurden gezählt am 12. Juni 1907:

in der	Arbeiterinnen	gelernte	un-	gelernte	auf 100
	überhaupt	gelernte	gelernte	gelernte	
Landwirtschaft (ohne Ho stwirtschaft und Feld)	1 402 031	627 889	774 192	123	
Industrie u. Bergbau	1 458 020	651 024	774 192	123	
Handel und Verkehr (einschl. Gastro- schäften)	869 098	208 246	182 850	79	

Bei den männlichen Arbeitern lamen auf je 100 gelernte in der Landwirtschaft 141, in der Industrie 63 und im Handel und Verkehr 80 ungelerte Arbeiter. Während also das Verhältnis der gelernten zu den ungelerten Arbeitern in der Landwirtschaft bei den weiblichen Arbeitern günstiger als bei den männlichen (was sich aus der starken Abwanderung wichtiger Arbeitskräfte in die Städte erklärt) und im Handel etwa gleichwertig ist, ist es in der Industrie bei den weiblichen Arbeitern bedeutend ungünstiger. Hier stehen bei den Männern 100 gelernten nur 63 ungelerte gegenüber, bei den Frauen aber 123! Die Eltern von Töchtern halten es eben, in der Meinung, daß die Verkarb für diese doch nur ein vorübergehendes Stadium vor der Ehe bilde, nur selten für notwendig, ihren Töchtern eine gründliche berufliche Ausbildung zu geben.

Von Interesse ist es nun, zu beobachten, wie sich das Verhältnis der gelernten zu den ungelerten Arbeiterinnen in den wichtigsten Industrien von der vorletzten zur letzten Berufszählung verschoben hat.

	Gelernte	Ungelernte	Büro- ober- in vct.	Büro- ober- in vct.
Bergbau . . .	1895	1907	84	549 + 1515
Textilindustrie	178835	189918	9	171118 206998 + 58
Metallindustrie	8886	17880	+ 101	22209 44505 + 100
Instrument.	1705	4981	+ 192	8229 28011 + 240
Nahrungsm.-u. Genussmittel	44415	67018	+ 51	60884 105608 + 78
Beleidung u. Reinigung	244566	889095	+ 89	45798 115568 + 152
Handel . . .	81847	178811	+ 112	19726 85046 + 78
Vorkehrsgew. (außer Post, Telegraph.)	58	124	+ 116	8449 4098 + 49

Wie man sieht, ist gerade in den für die Frauendarbeit am meisten in Betracht kommenden Industrienzweigen die Zahl der ungelerten Arbeiterinnen im allgemeinen starker gewachsen, als die der gelernten. Das ist sehr bedauerlich, denn die niedrigere Entlohnung der Frauendarbeit ist natürlich nicht zuletzt eine Folge der geringeren Fachausbildung der Frauen.

### Automobilführer.

**Ein Chauffeurverein in der Gesellschaft des Transportarbeiter-Verbandes!** In einer Notiz mit dieser sensationellen Überschrift gibt die "Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins" ihren Lesern kund, daß sich in Hamburg sämtliche Privatchauffeure unter ihrem Verband angeschlossen haben. Bekanntlich wollten die Vereinsmitglieder Münchener Rich-

tung auch in Hamburg einen solchen Chauffeurverein gründen, womit sie bei den dortigen Kollegen keinen Anfang fänden und wieder abziehen müssten. Dies veranlaßt die obige Zeitschrift des für die Chauffeure gefährlichsten Unternehmervereins zu der erwähnten Registrierung, bem. sie folgendes Gescheissel anhängt:

Damit haben die Hamburger Chauffeure einen Schritt getan, der bisher in Deutschland einzig da steht, und den wir im Interesse des Automobilismus sehr bedauern. Gerade zu dem heutigen Zeitpunkte, wo der Motorwagenverkehr noch überall mit starken Vorurteilen und sogar offenen Feinden zu kämpfen hat, wäre ein Zusammensein der Chauffeure mit ihren Arbeitgebern dringend geboten, namentlich im öffentlichen Fuhrwesen; eine gemeinsame Arbeit mit dem Transportarbeiter-Verband, der des öfteren eine erbitterte Kampfesstellung gegen das Arbeitgeberamt seinem Programm gemäß eingenommen hat, schließt dies aber vollständig aus. Die Automobilforschungsanstalt hat es nun auch mit Feinden im Innern ihrer Betriebe zu tun, falls sie Mitglieder des Hamburger Chauffeurvereins einstellen. Nach unserer Ansicht wäre es angebracht gewesen, wenn die Hamburger Chauffeure sich in der eingehendsten Weise mit automobilistischen Fachfragen beschäftigen würden, statt sich einer extrem-politischen Organisation in die Arme zu werfen, denn auf jenem Gebiete dürften die Motorwagenführer in Hamburg wohl ebenso bildungsbedürftig sein wie ihre Berufsgenossen anderwärts. Allerdings scheinen die Hamburger von keinem besonderen Standesbewußtsein durchdrungen zu sein, sonst würden sie sich nicht ohne weiteres in das Schleppnetz der ungelerten Arbeiter nehmen lassen.

Der Schreiber dieser Zeilen scheint mit den Verhältnissen im Automobilismus auf gespanntem Fuß zu stehen, sonst müßte er auch etwas Ahnung von der Organisation der Berufschauffeure haben. Gerade weil die Hamburger Kollegen noch ein besonderes Standesbewußtsein, aber keinen Standesdienst besitzen, deshalb halten sie treu zu ihrer von der Arbeiterschaft anerkannten Verkehrsarbeiterorganisation. Das die im Transportarbeiter-Verband organisierten Chauffeure keine Feinde des inneren Betriebes sind, das zeigt am besten der größte Betrieb in Hamburg, die "Hedag", mit welcher wir im Tarifverhältnis sind und wo dort einer vernünftigen Betriebsleitung, friedliche Verhältnisse bestehen. Auch in zahlreichen anderen Betrieben können wir dasselbe feststellen.

Wäre der "Mitteleuropäische Motorwagenverein" nicht ein so fanatischer Gegner der staatlichen Chauffeurschulen, wie sie unsere Organisation fordert, so wäre uns die Weiterbildung der Chauffeure in Fachfragen nicht so sehr erschwert. Unsere Kampfesstellung wird der M. M.-B., wenn er einmal objektiv sein will, als berechtigt anerkannt müssen.

Wir bekämpfen die Gesindeordnung, unter die eine große Anzahl Privatchauffeure gestellt sind. Der M. M.-B. ist für das Fortbestehen derselben. Weiter bekämpfen wir die staatliche Schriftprüfung der Chauffeure durch die überaus hohen Gebühren, wie sie die Bundesrats-Verordnung vorgeschrieben hat, der M. M.-B. hat an deren Zustandekommen traktiert. Des weiteren bekämpfen wir die staatliche Schriftprüfung der Chauffeure im Automobil-Haftpflichtgesetz, die unter der M. M.-B. in dieses Gesetz hineingelegt sind. Hierbei hat sich der M. M.-B. gegenüber den Chauffeuren politisch im weitesten Maße betätigt. Wir werden die Chauffeure darüber aufklären, daß sie sich politisch ebenso zu betätigen haben wie ihre Arbeitgeber, sobald sie als Menschen und nicht als Arbeitstiere behandelt sein wollen, auch das liegt im Interesse des Automobilismus. Es kann dem Automobilismus und Publikum nicht förderlich sein, wenn Automobilbesitzer ihre Chauffeure 24 Stunden und noch länger hintereinander ausdeutnen. Also ist unsere Kampfesstellung gegenüber dem die Chauffeure ausbeutenden Arbeitgeberamt im Interesse der Allgemeinheit nur zu sehr berechtigt, was auch von ca. 6000 Kraftwagenführern, die sich unserem Verband angeschlossen haben, gewürdigt wird.

Bei dieser Gelegenheit ist wieder einmal zu sehen,

wie sich das Organ der Münchener Richtung der

"Kraftwagenführer" bei dem obengenannten Arbeitgeberverein anzutreten scheint. Es schreibt unter anderem folgendes:

"In dem Artikel der "Zeitschrift" ist auch die Rede von einem Zusammensein der Chauffeure mit den Prinzipialen. Ganze und neue Meinungen kann aber haben je die Prinzipialen uns geladen, um unsere Wünsche zu hören? — Wir wollen keine weiteren Vorwürfe erheben und die Verhältnisse nicht verschärfen, aber noch ist es Zeit, ein gutes legales und geordnetes Verhältnis zwischen Prinzipialen und den älteren Führern und Fachleuten zu schaffen. Unsere Wünsche gehen vor allem dahin, daß lohale Dienstverträge vereinbart werden, über welche auch unsere Vertretung zu hören ist. Diejenigen Dienstverträge sind vielfach auf Leute zugeschnitten, die aus den Chauffeurschulen herkommen und nichts weiter gelernt haben. Wir können und wollen die Herrschaften nicht daran hindern, mit ungelerten Leuten Verträge abzuschließen, wie sie ihnen angemessen erscheinen. Was uns aber betrifft, so protestieren wir gegen Dienstverträge, welche für uns erheblich sind und durch welche wir mit den ungelerten und minderwertigen Chauffeuren auf eine Stufe gestellt werden — Wir hoffen also, daß auch unsere Summe einmal gehört wird."

Die Armutigen im Geiste, sie werden lange hoffen können. Das kann freilich auch nur jemand schreiben, der selbst Arbeitgeber ist und von den Zuständen im Chauffeurberuf keine Ahnung hat. Aus geschäftlichen Interessen hat schon mancher seitens ehemaligen Grundäxte über den Haufen geworfen. Die

Entwicklung der Maschine im Straßenverkehr wird aber auch den paar hundert, etwas besonders sein wollenden "Fachleuten", mit der Zeit die Augen öffnen.

Die im deutschen Transportarbeiter-Verband organisierten Chauffeure haben längst erkannt, daß Hosen und Garren immer zum Narren macht. Nur durch eigene Kraft und durch Zusammenschluß aller geprüften und tätigen Berufschauffeure in einer Organisation kann ihr Wollen gelingen. Darum ihr Chauffeure, hinein in eure Organisation, dem deutschen Transportarbeiter-Verband.

**Hamburg.** Zur Nachahmung. Kürzlich wurde ein bekannter Landrichter in der besten Weise von einem Chauffeur belehrt, daß nicht immer die Theorie des Strafgeebuches mit den Anforderungen des täglichen Lebens in Einklang zu bringen sind. Der Herr Landrichter hatte etwas lange in Morpheus' Armen gelegen und wollte nun eiligst nach seinem Amtszimmer im Strafjustizgebäude, da er eine wichtige Sitzung wahrzunehmen hatte. Er stürzt auf die Straße, ruft einen vorbeifahrenden leeren Kraftwagen heran und ruft dem Lenker zu, ihn nach dem Strafjustizgebäude zu fahren, und zwar so rasch als möglich. Das Auto setzte sich in Bewegung, jedoch mit der vorschriftsmäßigen Geschwindigkeit, so daß die elektrischen Straßenbahnen, die Pferdedroschen und selbst die Fußgänger den Wagen überholen. Mit Worscht werden die Straßenkreuzungen befahren, in weitem Bogen wird allen Schuhleuten ausgewichen, und vorschriftsmäßig hält der Chauffeur hinter einem Straßenbahnwagen, dessen Passagiere im Aussteigen begriffen sind. Der Herr Landrichter stampft nervös mit den Füßen und willt in sich hinein. Endlich, mit großer Verspätung angelommen und den Fahrpreis bezahlt, fragte er den Chauffeur, warum er denn in aller Welt so langsam gefahren sei? Da erwiderte dieser freudig: "Ja, wissen Sie Herr Landrichter? Sie haben mich erst neuerdings in 50 M. Geldstrafe wegen Nichterfüllung der Straßenordnung für Kraftwagen genommen, da wollten ich heute ganz genau nach diesen Vorschriften fahren."

Den Chauffeuren zur Nachahmung empfohlen!

### Droschkenführer.

**Die Höflichkeit des Droschkenfuchters.** Dem Droschkenfucher wird durch die Droschkenordnung die Pflicht auferlegt, gegenüber seinen Fahrgästen sich der Höflichkeit zu versetzen. Gegen diese Pflicht sollte ein Kraftdroschkenführer Walter verstoßen haben, der deshalb sich vor dem Amtsgericht Berlin-Mitte zu verantworten hatte. Der Vorsitzende Amtsgerichtsrat Vogler hob bei der Feststellung der Personalien des Angeklagten hervor, daß dieser für einen Droschkenfucher "auffallend wenig bestraft" sei, in fünfzehn-jähriger Berufstätigkeit nur viermal und im Höchstfall nur mit 3 M. Diesmal wurde Walter beschuldigt, daß er einen Fahrgärt, dem Beamten Hans Liebhardt, angeboten habe, ihm "eins in die Fresse zu hauen". Der Angeklagte bestritt das nicht, aber er beschwerte sich, daß Herr Liebhardt, der sehr aufgeregt gewesen sei, mit Beleidigungen den Ansang gemacht habe. Liebhardt habe zu Kroll gewollt, er aber habe verstanden "Zur Traube", und unterwegs habe dann Liebhardt ihn mit Kroll überhäuft, daß er falsch fahre. Auch habe Liebhardt gefragt, ob er blödsinnig, ob er besoffen sei, und daß habe ihn ganz besonders geträumt, so daß er sich zu jener Neuherzung hinsetzen ließ. Dass Walter nicht betrunken gewesen sein könne, bestätigte vor Gericht der Schuhmann Doerge, den damals Liebhardt um Rettung des Kutschers ersucht hatte. Kraftdroschkenführer Kallenberg, der bei Walters Abfahrt vom Droschkenhalteplatz zugegen gewesen war, bestandete, auch er habe als Ziel der Fahrt verstanden "Zur Traube". Der Beamte Liebhardt selber behauptete, deutlich und wiederholt gesagt zu haben, daß er zu Kroll wolle. Als der Kutscher unterwegs auf seinen Sitz aufmerksam gemacht worden war und die Route geändert hatte, sei er schließlich noch falsch um die Siegesäule herumgefahren. Da habe Liebhardt ihn gefragt, ob er betrunken sei; die Worte "besoffen" und "blödsinnig" habe er nicht gebraucht. George Schuhmann Doerge erklärte hierzu, daß nach der Polizeivorschrift über die Ansahrt vor Kroll der Angeklagte nicht anders habe fahren dürfen. Der Amtsanwalt erklärte an, daß ein Mitverständnis vorlag, und daß Walter, als der Fahrgärt ihm zur Rede stellte, in Erregung geriet, die man ihm zugute halten könne. Das Urteil lautete, in Übereinstimmung mit dem Antrag des Amtsanwalts, auf Freisprechung. Walter sei unhöflich gewesen, aber der Sinn seiner Vorschrift der Droschenordnung sei doch nicht der, daß ein Kutscher unter allen Umständen höflich sein müsse. Das Gericht sehe als erwiesen an, daß der Kutscher zur Unhöflichkeit nur habe hinreißen lassen, weil er von dem Fahrgärt in schroffer Weise zur Rede gestellt worden sei. Ein überraschend verständiges Urteil!

### Feuerprüfer.

**Hamburg.** Versammlung am 28. März. Den Bericht von der Bezirksversammlung gab Kollege Sellhaß. Er führte unter anderem an, daß 12 Kollegen dem Verband zugestellt werden könnten, und fordert nochmals die Kommission auf, sich richtig an der Agitation zu beteiligen. Zum Punkt Matseler wurde beschlossen, ein Vergnügen bei Planeth abzuhalten. Bernas stellt den Antrag, eine öffentliche Versammlung abzuhalten. Ohlsen spricht gegen den Antrag und empfiehlt, diese Angelegenheit der Branchenleitung zu überlassen. Bernas zieht hierauf seinen Antrag zurück. Dann beschloß man, daß die Kollegen, die Arbeit annehmen und nicht hingehen, keine acht Tage

Ferien und auch keine Unterstützung erhalten. Nochmals wurde von Brazio das Verhalten der Kollegen Wul und Georgi bei der Firma Schwarz u. Fiedler gefragt, weil sie sich nie an den Versammlungen beteiligen. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten erfolgte Schluß der Versammlung.

### Hafenarbeiter.

Berlin. Am Sonntag, den 26. März, fand eine Versammlung der Breiterträger und Blasenarbeiter statt. Ein Kollege hielt ein kurzes Referat über einen Antrag der Branchen-Kommission. Dieser lautete: "Die heute am 26. März 1910 stattfindende Branchenversammlung der Breiterträger verpflichtet sämtliche Kollegen, an der Feier des 1. Mai durch Arbeitsruhe teilzunehmen, und verpflichtet diese ferner zum Besuch der um 10 Uhr im Königstädtischen Casino, sowie um 12 Uhr im Deutschen Hof stattfindenden Versammlung. Sollte in einem Betriebe seitens des Arbeitgebers Maßregelungen angedroht werden, so haben die Kollegen in einer Betriebsversammlung mit vier Fünftel-Majorität die Arbeitsruhe zu beschließen oder abzulehnen. Dem gefaßten Beschuß hat sich jeder organisierte Kollege zu fügen. Die Vertreterleute sind verpflichtet, in solchem Falle der Verbandsleitung sofort Mitteilung zu machen. Es entspann sich dann eine längere Diskussion; die Abstimmung ergab einstimmige Annahme. Der Versammlung wird dann die letzige Branchenkommission bekannt gemacht. Diese setzt sich aus dem Branchenleiter Otto Kiebe und 10 Abteilungsleitern zusammen. Es sind dies folgende Kollegen: Karl Lempke, Stellvertretender Branchenleiter, H. Welz, Schriftführer, Franz Kreichmann, Stellvert. Schriftführer; Karl Krajewski, Wilh. Schirmeister, Albert Wöschken, Aug. Schmidt, Herm. Freihöfer, Franz Görner und Fritz Melcher. Es folgte dann eine längere Diskussion über den Platz Schönfeld; besonders die Kantinenverhältnisse wurden scharf kritisiert. Wie einzelne Kollegen behaupten, bekommt derjenige, welcher viel beim Unwetter verzehrt, die beste Arbeit. Dann wird besonders das Verhalten des Kollegen Reinh. Benz geschildert und diesem vorgeworfen, beim letzten Streik bei der Firma indirekt Streitbrecher gewesen zu sein. Während die anderen Kollegen ihre Würde als Streitposten erfüllt haben, hat Kollege Benz stundenlang beim Unwetter gesessen, und dem Alkohol zugesprochen. Zum Schluß kam dann noch die Ausspruchung der Kollegen von der Firma Hopplin zur Sprache. Dann wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

Lohnbewegung auf der Seeschiffswerft Schichau in Danzig. Die Arbeiter der Schichauwerft in Danzig sind in eine Lohnbewegung eingetreten. Am Mittwoch, den 5. April fand eine im Bildungsvereins-Haus zu Danzig überfüllte Versammlung der Arbeiter genannter Firma statt. Nohrlack vom Metallarbeiter-Verband hat das Referat übernommen. Er schilderte zunächst die wirtschaftliche Lage im allgemeinen, ging sodann auf die Bewegung der Werftarbeiter von 1910 ein, und hob hervor, daß die Schichau-Werftbetriebe in Danzig und Elbing die einzigen deutschen Seeschiffswerften sind, die an der Errungenschaft der Bewegung keinen Anteil haben. Die gesamten Arbeitsverhältnisse bei Schichau sind erheblich schlechter, als in allen übrigen Werften. Redner gab sodann die Forderungen bekannt, die von den Organisationen und Vertrauensleuten ausgearbeitet sind. Diese Forderungen sind denjenigen angepaßt, die 1910 von den andern Werften bestellt sind. Sie betreffen: 1. Verkürzung der Arbeitszeit; 2. Einstellungs- und Mindestlöhne; 3. Regelung der Akkordarbeit; 4. Höherbezahlung der Überarbeit; 5. Lohnzahlung am Freitag und Nebenforderungen. Mit Recht betont der Redner am Schluß seine Ausführungen, es sei ein Zeichen des Kulturtreffens in Westpreußen, wenn es hier zu einem Streit käme. Es sei dies ein Streit um 30 Pf. Stundenlohn im Jahre 1911? Beteiligt an der Bewegung sind vier Gruppen von Organisationen: Freie Gewerkschaften, Hirsch-Duntersche Gewerbbvereine, christliche Gewerkschaften und Polnische Berufsbereinigung. Nachdem sämtliche Organisationsvertreter ihre Zustimmung gegeben hatten, wurde nach kurzer Debatte von der Versammlung einstimmig beschlossen, daß die Forderungen am Donnerstag, den 6. April eingureichen sind.

Magdeburg. Zum Streik bei der Elb-Lagerhaus-Auktions-Gesellschaft. Nachdem seitens der Geschäftsführung wesentliche Zugeständnisse in bezug auf die Erhöhung der Löhne gemacht wurden, ist am 3. April früh, nach zweitägigem Streik, die Arbeit einmütig wieder aufgenommen worden. Inzwischen wurden die Verhandlungen über noch schwedende Differenzen weiter mit der Firma fortgesetzt, die am 6. April zu einer Verständigung geführt haben. Es wurde ein Vertrag zwischen der Firma und dem Arbeiterausschuß als Interessenvertretung der Arbeiter auf zwei Jahre abgeschlossen. Die wesentlichen Erfolge dieser Lohnbewegung sind folgende: Es tritt eine Lohnerhöhung für sämtliche im Betriebe beschäftigten Arbeiter ein, welche im Durchschnitt in der Woche 3 Mt. und mehr beträgt. Der Einstellungslohn wird von 21 auf 24 Mt. wöchentlich erhöht, desgleichen tritt eine Erhöhung der Überstundenlöhne ein. Die Lohnzahlung erfolgt stets Freitags. Unter Fortzahlung des Lohnes soll an den Wochenden vor den hohen Feiertagen die Arbeit möglichst um 4 Uhr nachmittags beendet werden. Die Wahl eines Arbeiterausschusses wurde von der Firma anerkannt. Sonstige Betriebsverbesserungen sollen in Zukunft noch eingeführt werden. Ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Nummer.

Stettin. Die Hafenarbeiter hielten am Sonntag, den 26. März, ihre ordentliche Mitgliederversammlung ab. Es wurde beschlossen, am Sonnabend, den 13. Mai

ein Stiftungsfest zu feiern. Als Eintrittsgeld sollen 75 Pf. für Herren und für jede zweite Dame 25 Pf. erhoben werden. Zu einem Komitee wurden die Kollegen Künder, R. Neumann, Olenik, Läpke, T. Krüger, Lehmann und Herpel gewählt. Die Musikfrage löste eine rege Debatte aus. Mehrere mit dem Stauer Hippeler beschäftigte Kollegen haben einen über sie verhängten Versammlungsbeschuß, zu einer Akkordarbeit mit hierzu erforderlichen im Arbeitsregulativ vorgesehene Anzahl Leute zu arbeiten, nicht Folge geleistet. Dieselben werden auf Beschuß der Versammlung hin mit je 3 Mt. Strafe belegt, die in drei Monaten zu zahlen sind. Außerdem ersucht Kollege Neumann, die Arbeitslosenarten, soweit dieselben schon voll sind, oder nicht mehr benötigt werden, unverzüglich abzuliefern, damit die Quartalsabrechnung ordnungsmäßig erfolgen kann. Auch ersucht derselbe von ev. Unglücksfällen bei der Arbeit falls möglich von dem Verunglückten selbst oder aber von dem bei der Arbeit tätigen Lucken- oder Wermann sofort im Büro Mitteilung zu machen, dies damit der Verband in die Lage versetzt wird, eine genügende Unfallstatistik zu führen, welche von großer sozialer Bedeutung ist. Ein Antrag des Kollegen Actum, daß vor der regulären Arbeitszeit, also morgens vor 6 Uhr, mittags zwischen 12—2 Uhr und nach 8 Uhr abends kein Geschirr transportiert resp. auf- oder umgebaut wird, wurde angenommen. Bei schweren Akkordarbeiten beschließt die Versammlung, je eine Viertelstunde Erholungspause vor- und nachmittags zu machen. Kollege W. Lehmann hat auf Grund persönlicher Differenzen sein Amt als Kontrollleur niedergelegt. Dies wurde dem Kollegen G. Otto übertragen. Kollege Neumann ersucht noch, da nun der neue Tarif wieder auf 3 Jahre abgeschlossen ist, diesen auch strikt einzuhalten. Ebenso gut wie wir dasselbe auch von den Arbeitgebern verlangen können. Nach Erledigung einiger minder wichtigen Angelegenheiten erfolgte Schluß der mäßig besuchten Versammlung.

### Aus den Jugend-Abteilungen.

Hamburg I. Mitgliederversammlung am 19. März. Zunächst rezitierte ein Kollege nach einem geschichtlichen Rückblick einige der Bedeutung des Tages entsprechende Gedichte von Freiligrath, worfür er lebhafte Beifall erntete. Die Abrechnung vom zweiten Unterhaltungsabend erstattete Weltard. Dieselbe ergab einen Überschuss von 14,35 Mt. Dem Kassierer wurde Decharge erteilt. Zum ersten Sektionsleiter wurde R. Köppen, zum zweiten H. Thiemann, ersten Schriftführer Fr. Wielch, zweiten R. Franke, zu Beisitzern Vienau, Micha und Beuge gewählt. Die Louren-Kommission besteht aus Strobel, Fr. Wielch, W. Schulz, R. Vienau und H. Micha. Funktionelle Kruse, Ahlers, Müller, Pleier. Zu Kartelldelegierten wurden die Kollegen R. Köppen und H. Thiemann gewählt. Ein Vorschlag der Sektionsleitung, im Mai ein Sommervergnügen, verbunden mit der Feier des ersten Stiftungsfestes, zu begehen, wurde einstimmig angenommen. Eine Kommission, bestehend aus den Kollegen Meier, Kreikenboom, Mielke, Schmidt, Kruse, Ehrigen und Weiland, die die nötigen Vorarbeiten machen soll, wurde hierzu gewählt. Unter "Verschiedenes" protestieren verschiedene Kollegen gegen die Ausführungen des Kollegen Sarnau in der Generalversammlung. Nachdem noch mitgeteilt, daß rund 50 Mitglieder durch die öffentliche Versammlung aufgenommen sind, erfolgte Schluß der sehr gut besuchten Versammlung.

### Transportarbeiter.

Augsburg. Nun ist auch in Augsburg das Eis gebrochen. Im Grunde genommen konnte man den Augsburger Transportarbeitern wegen ihrer Unentschlossenheit und ihrem Misstrauen gegen die Organisation nicht böse sein, da die Zahlstelle selbst manche Misschönigkeiten durchstossen mußte und andererseits aber auch die ganze Arbeiterschaft durch die verschiedenen Organisationsrichtungen und nicht zuletzt bei Entstehung der gelben Seuche völlig auseinandergerissen wurde. Wenn das Unternehmertum nicht gar so zugänglich gewesen wäre, hätten die Herren die Anerkennung unseres Verbandes schließlich noch eine gewisse Zeit verhindern können, aber die Prostifuth war stärker als das soziale Empfinden und so kam es wie es kommen mußte. Der größte Teil unserer Kollegen in den maßgebenden Betrieben schloß sich nicht nur unserem Verbande an, sondern beauftragte die Ortsverwaltung an die Verfestigung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu denken. Da die Ortsverwaltung und zwar in ganz richtiger Vorauflösung annahm, daß auf Zusendung einer Tarifvorlage doch keine Antwort kommt, beauftragte sie ihre Vertreter, gleich mit den Forderungen vorstellig zu werden, um jede Verzögerung einer Antwort hintanzuhalten. Die Freundschaft der Herren Großspediteure Weikenhorn und Klunk u. Gerber müssen wir anerkennen, aber dies war auch alles, was zu erreichen war, wenn man die üblichen Versprechungen wie "wir bessern unseren Leuten selbst auf" oder "wir sind gewöhnt, mit unseren Arbeitern selbst zu verhandeln" außer Vertrag läßt. Dieses Mandat zog noch vor einem Jahre, aber als die Vertreter in der sehr gut besuchten Versammlung dieses nichissagende Zugeständnis bekannt gaben, wollten die in Frage kommenden Kollegen die Arbeit sofort niederlegen. Um aber den Unternehmern zu beweisen, daß der Streik immer das letzte Mittel ist, wurde beschlossen, in jedem Betriebe eine Kommission mit den Forderungen ihrer Kollegen vorstellig werden zu lassen und zu unterstreichen das Einigungsamt am Gewerbeamt anzurufen. Aber alle Mühe, die Bewegung auf friedliche Weise mit Erfolg zu erledigen, scheiterte an der Halsstarrigkeit der Unternehmer, indem sie sich zu keiner bindenden Fristsetzung herabstellen und die Organisation von

bisher kein völlig ausschalten wollten. In der am 31. März stattgefundenen überaus stark besuchten Versammlung beschlossen die Kollegen, bei den drei in Betracht kommenden Firmen mit 82 gegen eine Stimme am 1. April die Arbeit niederzulegen bis die Organisation und ihre Forderungen anerkannt seien. Es war ein herrliches Frühlingswetter an diesem für die Augsburger Transportarbeiter so denkwürdigen 1. April und vor den Toren des Güterbahnhofes resp. den Stallungen der beiden Großspediteure zeigte sich ein ungewöhnliches Bild, indem die Kollegen außerhalb statt innerhalb des Ladehofes standen. Bis auf wenige Indifferente hatten die Kollegen einmütig die Arbeit niedergelegt. Die Folge davon war, daß die Unternehmer schon nach 2 Stunden Streite sich nach dem Organisationsvertreter erkundigten, um in Unterhandlungen einzutreten. Nach 2 Stunden Verhandlung kam dann ein Tarifvertrag zu Stande, dem wir folgende Positionen entnehmen:

#### 1. Arbeitszeit.

Die regelmäßige Arbeitszeit beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 7 Uhr. Unterbrochen wird dieselbe durch eine je einhalbstündige Frühstück- und Mittagspause, sowie durch eine einehalbstündige Mittagspause. Die Arbeitszeit für Fuhrleute beginnt morgens 5 Uhr und endet abends 7 Uhr und wird von den gleichen Pausen unterbrochen.

#### 2. Löhne.

Der Anfangslohn für Fuhrleute beträgt 23 Mt., nach 6 Monaten 24 Mt. Wochenlohn. Speditionsarbeiter erhalten einen Taglohn von 3,80 Mt., Packer und Möbeltransportarbeiter bekommen 6 Mt. pro Tag. Speditionsarbeiter, welche nicht einen vollen halben Tag als Möbelträger verwendet werden, werden als Möbelträger für den halben Tag voll bezahlt, Oberpacker erhalten 30 Mt. pro Woche, Packer 25 Mark pro Woche, zur Zeit 1 Mt. pro Mann und Tag mehr; Mitfahrer 23 Mt. Wochenlohn.

#### 3. Überstunden.

Überstunden sind möglichst zu vermelden; müssen solche dennoch gemacht werden, so sind sie pro Stunde mit 50 Pf. zu bezahlen. Im Möbeltransport werden Überstunden mit 60 Pf. vergütet.

#### 4. Sonntagsarbeit und Stallischur.

Für Eilgutfahren an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen werden 2 Mt. bezahlt. Sonntagschuren werden pro Mann mit 1 Mt. entschädigt.

#### 5. Sonstiges.

Bei Überlandfahrten ab 10 Kilometer wird den Fuhrleuten ein Buschlag für den ganzen Tag von 3 Mt. und für den halben Tag von 1,50 Mt. gewährt. Die Möbeltransportarbeiter erhalten, wenn sie auswärts tätig sind, einen Buschlag von 3 Mt. pro Tag. Müssen dieselben eine volle Nacht durchfahren, so wird eine Entschädigung von 4 Mt. bei einer halben Nacht eine solche von 2 Mt. gewährt. Maßregelungen finden nicht statt. Verschlechterungen in Lohnverhältnissen sind ausgeschlossen.

Richtet dieser Tarif besonders in Bezug auf Verkürzung der Arbeitszeit noch manches zu wünschen übrig, so bringt er den Kollegen doch Lohnverhöhung von 3 bis 9 Mt. pro Woche, was eine durchschnittliche Aufboesserung von 4,50 Mt. gleichkommt. Auch sonstige Verbesserungen wie Entschädigung für Stalljour, Überlandfahrten, Eilgutfahrten usw. wurden erreicht. Ebenso wurde für Überstunden eine erhebliche Zulage festgesetzt und zudem die Arbeitszeit weniger begrenzt. Halten die Kollegen zusammen, so wird das Fehlende nachgeholt werden können, denn mit der Anerkennung der Organisation ist der Boden geschaffen, auf welchem weiter gearbeitet werden kann. Aber auch die Herren Unternehmer werden einsehen, daß das Gesetz, dem sie aus dem Wege gehen wollten, nicht so zu fürchten ist, denn die Organisation verlangt nicht nur bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse, sondern fordert von ihren Mitgliedern gewissenhafte Pflichterfüllung auch dem Arbeitgeber gegenüber. Der Anfang, Kollegen, ist nun gemacht, nun heißt es, die noch fernstehenden Arbeitskollegen unserem Verbande zuzuführen, damit auch in den übrigen Betrieben Niederrad geschaffen werden kann. Ganz besonders der Hilfe bedürfen die Kollegen in den Kohlengeschäften sowie in den Sandfuhrbetrieben und deshalb heißt es, aufs neue an die Arbeit, damit bald ein Ortstarif für das gesamte Transportgewerbe geschaffen werden kann.

Elberfeld-Barmen. Christliche Männerhelden. Vor einigen Wochen hielten wir in Elberfeld und Barmen je eine Versammlung ab, die sich mit der Einleitung einer Lohnbewegung für die in den Fuhrbetrieben tätigen Kollegen befaßten. Es kommen in beiden Städten ca. 1000 Kollegen in Frage, die in ihrer Mehrzahl in unserm Verband organisiert sind. Der christliche Transportarbeiter-Verband hat in den Betrieben genau 4 Mitglieder. Weil wir nun die christliche Organisationsleitung von der geplanten Lohnbewegung nicht unterrichtet haben, berief der christliche Verband für Sonntag den 26. März eine öffentliche Versammlung ein, mit der Tagesordnung: "Was will der christliche Transportarbeiter-Verband?" und "Wie stellt sich der christliche Transportarbeiter-Verband zu der bevorstehenden Lohnbewegung?" Die Versammlung war von christlicher Seite von drei Fuhrleuten und 5 städtischen Arbeitern besucht. Außerdem waren ca. 50 Mitglieder unseres Verbandes anwesend. Als Referent trat der Gauleiter des christlichen Verbandes, Eickmann auf, der wohl in der bekannten München-Gladbacher Art über die Sozialdemokratie und die freien Gewerkschaften schimpfte wie ein Fischweib, aber über die Ziele des christlichen Transportarbeiter-Verbandes nichts sagte und zu der bevorstehenden Lohnbewegung meinte, wenn sie mitmachten sollten, wollen sie vorher auch

gefragt werden. Würden sie nicht respaliert, dann würden andere Mächte uns zwingen, sie zuzulassen. Welche Mächte Eickmann meint, hat er verschwiegen. In der Diskussion lehnte Kollege Müller es ab, auf die blödsinnigen Ansprüche E., gegen Partei und Gewerkschaften einzugehen, er kennzeichnete nur die Agitationsmethode Eickmanns, der es in einem Artikel, in der Nr. 11 (1911) seines Verbandsorgans fertig brachte, die Mitglieder des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes als eine Nette zu bezeichnen und nun von dieser Nette verlange, daß sie gemeinsam mit ihm in eine Lohnbewegung vorbereiten. Einer Beschluß fasste die Versammlung nicht. Es ist daher erstaunlich, wie die Wuppertaler bürgerliche Presse berichten kann, daß beschlossen worden wäre, sich an der Lohnbewegung zu beteiligen und daß Eickmann erklärt habe, die christliche Organisation wolle 30 Mt. Wochenlohn verlangen. Wir haben weder von einem Beschluß noch von einer Erklärung Eickmanns etwas gehört. Soviel wie wir wissen hat E. dem Bericht eröffnet des "Generalzeichers" persönlich nach Schluss der Versammlung erklärt, daß sie 33 Mt. Wochenlohn fordern und mit 30 Mt. Wochenlohn einen Tarif abschließen wollten. Hätte E. diese Erklärung in der Versammlung abgegeben, so wäre ihm zweifellos gesagt worden, daß nur Maulhelden, die die Dinge nicht kennen, derartiges erklären können, zudem wenn man noch in Betracht zieht, daß der christlichen Organisation im Ernstfalle eine Truppe von 4 (!) Mann zur Verfügung steht. Wir bemerkten außerdem, daß auch wir der Ansicht sind, daß 33 Mt. Wochenlohn für die schwere Arbeit im Transportgewerbe nicht zu viel ist, aber wir wissen auch, daß es bei einem Durchschnittswochenlohn von 24 Mt. nicht so leicht möglich ist, Forderungen auf 33 Mt. zu stellen und hätten uns daher, derartige Erklärungen abzugehen. Allerdings ist der Zweck der Übung nur der, Dummheit für den christkatholischen Zentrumsverband zu sorgen. Aber Herr Eickmann und seine Männer können versichert sein, so wenig wie die Gänse und Hühner den Fuchs zu ihrem Anwalt erklären, ebenso wenig werden die Wuppertaler Transportarbeiter ihn mit der Vertretung ihrer wirtschaftlichen Interessen betrügen.

Wir wären auf die ganze Sache mit keinem Worte eingegangen, wenn nicht wie gesagt, die bürgerliche Presse über die Versammlung in der mitgeteilten Weise berichtet hätte.

**Elbing.** In der Zeit vom 10. bis 28. März wurde seitens der Gauleitung die Agitation unter den Speditionsarbeitern, Kutscher, Taktoren und sonstigen Handelsarbeitern betrieben. Mit Unterstützung der Kollegen gelang es uns auch, dort Eingang zu finden, wo wir bisher gezweifelt hatten, die Kollegen von der Notwendigkeit der Organisationszugehörigkeit überzeugen zu können. Gewiß ist der Erfolg nicht so groß, wie wir es erwartet hatten, aber immerhin haben wir einen Erfolg zu verzeichnen, der die Mitgliedschaft in doppelter Stärke erstehen läßt. Nun heißt es, das Gewonnene nicht nur zu halten, sondern auf dem weiter zu bauen. Und zwar ist es gerade für Elbings Transport- und Verkehrsarbeiter sehr, sehr notwendig, daß auch hier recht bald mit dem jetzt bestehenden miserablen Lohn- und Arbeitsstadium gebrochen und ein anderes, ein besseres, an seine Stelle gestellt werden kann. Dies wird aber nur durch die Organisation geschehen können, und daher muß jeder Kollege mithelfen, seine Organisation so schnell wie möglich auszubauen und stets neue Mitglieder heranzuziehen. Standardlose Arbeitsverhältnisse muß man hier vornehmlich und sich wundern, daß es Leute gibt, die darunter leben und fronten. Natürlich, so lange die Arbeiter unseres Berufes in Elbing nur ihren einzigen Trost in der Schnapspulle schenken, so lange werden keine besseren Verhältnisse eintreten. Denn das Unternehmertum sieht solche Leute, weil sie es ihm ermöglichen, recht tief im Stoß zu sitzen und Pfeifen zu schnieben, ergo es in die Lage versetzen, recht bald — auf Kosten der Arbeitsschienen — zu großem Reichtum zu gelangen. Gerade in Elbing können wir die krasse Gegensätze zwischen Arm und Reich beobachten und solche Zustände wünschen sich die Kapitalisten auf ewige Zeiten.

Wir aber müssen danach streben, einen solchen Zustand zu beseitigen. Zu beseitigen vor allem die überlange Arbeitszeit. Heute müssen die Kollegen von früh morgens 5 und 6 Uhr bis abends 8 und 9 Uhr für einen Wochenlohn von 18, 14 und 15 Mt. schaffen. Auch Sonntags werden die Kollegen noch drei und vier Stunden zur Arbeit herangezogen. Gewiß gibt es auch Löhne von 18 und 19 Mt., aber diese sind sehr vereinzelt. Von einer genauen Abgrenzung der Arbeitszeit ist überhaupt nicht die Rede. Z. B. muß hervorgehoben werden, daß abends um  $\frac{1}{2}$  8 Uhr verschiedenlich die Kohlenarbeiter mit einer Fuhre Kohlen unter die Rundschafft geschickt werden. Nun muß der Kutscher allein die Kohlen fortfahren und sie beim Kunden hinaustransportieren. 30 Minuten Kohlen allein fortfahren und noch 3 und 4 Treppen hinauftransportieren, ist nicht so einfach, und so konnten wir sehen, daß Kollegen noch um  $\frac{1}{2}$  10 Uhr dabei tätig waren. Ganz recht hob der Gauleiter in allen Versammlungen und Versprechungen hervor, daß die Arbeiter Elbings solche Verhältnisse verdienten. Denn würden sie sich ein wenig mehr in der Deffenlichkeit umsehen, dann müßten sie gewußt haben, daß überall dort, wo Organisationen bestehen, nicht solche schauderhaften Verhältnisse existieren. Wenn die Elbinger Kollegen ihren Lohn auf Stunden berechnen wollten, müßten sie gewußt haben, daß sie nicht soviel verdienen, wie die Kaufleute in anderen Städten. Und doch haben sie für ihre Familie zu sorgen. Wie die Ernährung unter solchen Umständen aussieht, das läßt sich nicht beschreiben. Kollegen, sorgt, daß immer mehr Kollegen Mitglied der Organisation werden, dann wird auch bald für Euch eine bessere Zukunft schlagen. Wer da

erntet will, muß zuvor säen. Wenn Ihr also bessere Verhältnisse haben wollt, dann müßt Ihr Euch zuvor organisieren. Also vorwärts!

**Frankfurt a. O. Lohnbewegung der Speditionsarbeiter.** Seit Jahren schon versuchen die hiesigen Speditionsarbeiter ihre unzureichende Lebenslage zu verbessern, aber immer wieder mußte davon Abstand genommen werden, denn erstens waren die Berufskollegen wenig organisiert und zweitens wachten die Herren Unternehmer mit Argusaugen darüber, daß organisierte Kutscher und Arbeiter seien.

Zusätzlich saß die Versammlung nicht. Auf der anderen Seite half die königl. Eisenbahnleitung den Herren Unternehmern bei der Entlassung von organisierten Arbeitern. So kam es, daß unsere Kollegen unter den denkbaren schlechtesten Verhältnissen lebten müssen. Lange Arbeitszeit, unzureichende Behandlung, niedrige Löhne waren die Signatur, unter welcher unsere Kollegen litten. So zahlte die Firma Contag Löhne von 11 bis 13,50 Mt. pro Woche, die Firma Winnow 15 bis 17 Mt. Für Nacht- oder Extraarbeit wurde Schnaps oder auch einmal eine Zigarette verabschloß. Waren die Arbeitsverhältnisse unserer Kollegen traurige, so wurde die Schnapskonkurrenz in der schärfsten Weise betrieben. Hatte eine Firma für Stollgeld 10 Pf. geboten, flugs bot eine andere Firma 8 Pf. und so fort. Die Firma Winnow, das größte Geschäft an Platz, verstand es, mit der Zeit ca. fünf Firmen aufzusaugen resp. an die Wand zu drücken.

Mit allen Mitteln versuchte die Firma die Monopolisierung des Speditionsberufes in Frankfurt a. O. in die Wege zu lenken. Diese Firma ist auch eine der wenigen mit, die die schlechtesten Löhne zahlt. Sie verstand es aber auch, ihre Arbeiter an der Nase herumzuführen. Ost wurden Eisbeinen veranstaltet, die Firmenhaber erschienen dann im Kreise ihrer Arbeiter und mit dem bekannten Hoch auf alles, was dem Unternehmer nahe stand, wurde dann das Essen eingeleitet. Die "Frankfurter Überzeitung" brachte dann spaltenlange Artikel über das gute Einvernehmen zwischen Arbeitgeber und Arbeiter. Es fanden sich auch Elemente, die der Firma alles hinterbrachten, was die Arbeiter planten. Aus reiner Danachträgkeit erhielt dann solch ein Judas Iskariot eine Zigarette freierhand, auch stellte man diese Speichelreiter im Lohn etwas höher, als all die andern. Das unter diesen Umständen allmählich die Verhältnisse unerträglich werden mußten, begriffen auch die meisten der Arbeiter, aber den Weg zur Organisation wagten sie doch nicht zu betreten, weil die Furcht der Entlassung sie von diesem Schritt abhielt. Doch endlich brach die Einsicht durch; der weitauftauchende Teil der Transportarbeiter schloß sich dem Verband an und es wurde beschlossen, den einzelnen Firmen einen Tarifentwurf zuzustellen.

Am 15. März wurde dieser Tarif den Unternehmern zugesandt. Am 18. März erfolgte folgende Antwort:

Den uns mit Ihrem ges. Schreiben vom 15. d. Ms. übersandten Tarifentwurf bedauern wir sehr, nicht annehmen zu können.

#### Hochachtungsvoll

Oskar Winnow, Rudolf Liebel, Louis Voel, W. Basivitz, Louis Isaak Inh. Alfred Schulz.

Am 20. März beschäftigte sich eine Versammlung der Kutscher und Arbeiter mit dieser Antwort. In dieser Versammlung erschien auch der Landmeister der königl. Eisenbahn und erklärte, daß er sich sehr für die Bewegung interessiere. Er könne nicht von der Direktion, sondern aus eigenem Interesse, denn er müsse doch für prompte Ablieferung der Waren sorgen. Daß dieser Herr Interesse an der Lohnbewegung hatte, ist wohl zu glauben, aber ob er aus eigenem Ehrgeiz gekommen ist, möchten wir bezweifeln, denn einige Versammlungsteilnehmer wollen bemerkt haben, wie der Herr Landmeister mit Herrn Winnow des Tags zuvor in einem recht eifrigem Gespräch vertieft war. Nun, diesem Herrn wurde bedeutet, daß die Versammlung auch ohne ihn fertig werde und er müsse die Türe von draußen zumachen. Es wurde beschlossen, daß die Lohnkommission persönlich bei den Firmen vorstellig werden solle. Dies geschah. Was die Lohnkommission nun erfuhr, war sehr interessant.

Die Firma Basivitz erkannte an, daß eine Lohnaufbesserung stattfinden müsse und wolle sie 2.— Mt. pro Woche zuladen. Sie war auch sehr erfreut über die Schnapskonkurrenz und ließ sich in nicht schmetzelnder Weise über die Firma Winnow aus. Über einen Tarif mit dem Verbande könne sie nicht einstimmen. Die Firma Voel ließ sich in allen möglichen und oft verschrobenen theoretischen Fragen aus, erkannte aber an, daß, wenn der Verband nicht gekommen wäre, noch lange nicht eine Aufbesserung der Löhne erfolgt wäre. Die Firma Isaak wollte auch 2.— Mt. Lohnzulage gewähren. Die Firma Liebel hat nichts zu segnen, sie steht unter der Fuchtel der Firma Winnow. Die Firma Winnow lehnte jedoch die Firma mit der Lohnkommission ab. Der Herr Winnow hatte den Mut, seinen Leuten zu sagen, daß, wenn der Lohn nicht langt, dann die Frau Mitarbeiter soll, dann wird es schon langen. Nun, Herr Winnow, schicken Sie vielleicht Ihre Frau zum Tütenschieben oder Zigarrentwickeln?

Festgestellt wurde, daß sämtliche Firmen sich einig waren und einmütig beschlossen hatten, eine Verhandlung abzulehnen, den Lohn um 2.— Mt. aufzubessern, aber dafür 57 Pf. Versicherungsbeiträge in Abzug zu bringen. Unter den gegebenen Verhältnissen mußten weitere Schritte gegen die Firmen eingestellt werden, aber das kann heute schon getan werden, die Organisation kommt wieder und wird so lange arbeiten, bis endlich menschenwürdige Zustände in Frankfurt a. O. Platz greifen. Aufgerückt ist nicht aufgehoben. Mögen die Berufskollegen aus dieser Bewegung die nötigen Lehren ziehen.

**Helmsdorf.** Einen schönen Erfolg können die Kollegen im Speditionsgeschäft von Befreie verbuchen.

Trotz der verhältnismäßig kurzen Dauer ihrer Organisationszugehörigkeit haben sie eine Lohnbewegung begonnen, die jedem von ihnen eine wöchentliche Lohnzulage von 2,50 Mt. und eine Regelung der Sonntagsarbeit in dem Sinne brachte, daß nicht, wie bisher, jeder Kollege jeden Sonntag in den Betrieb müßte, sondern daß jetzt zwei von ihnen die Fütterung der Pferde und die sonst absolut notwendigen Arbeiten besorgen und die anderen alle vollständig dienstfrei sind.

Es steht zu wünschen, daß die bisher noch individuellen Kollegen, hauptsächlich die von der Firma Quelle, wo die Arbeitszeit gar schon um 3 Uhr morgens beginnt, an diesem Schulbeispiel lernen und nun auch zu der Einsicht gelangen werden, daß nur der Zusammenschluß aller Kollegen die Gewähr für die so notwendige Verbesserung der jetzigen Arbeitsverhältnisse bietet. Da soll man uns nicht kommen mit der Ausrede, daß Quelle ja freiwillig eine Zulage von 1,50 Mt. gewährt habe. Wenn die Organisation nicht eingeführt und bei Befreie die Bewegung geführt hätte, wäre es Quelle gar nicht eingefallen, auch nur einen einzigen Pfennig zuzulegen. Dass er es trotzdem tat, beweist, daß er den Verband fürchtet und durch die geringe Zulage die Kollegen vom Verband fernhalten will. Das sollten die Kollegen aber auch einsehen und darnach handeln. Hoffen wir, daß sie es in ihrem eigenen Interesse tun.

**Leipzig.** Allzulang stand vor dem hiesigen Schöffengericht unser Bevollmächtigter Kollege Sängerlaub I. u. II. unter der Anklage der Bedrohung, Bekleidung und des Vergehens gegen § 153 der Gewerbeordnung. Auf telefonisch geäußerten Wunsch des Geschäftsführers des Kinematographenbetreibers Lubewig, Borsig'schen, hatte sich Sängerlaub bei Herrn Lubewig zu einer Versprechnahme eingefunden. Der Portier Sohr, der aufgefordert worden war, der Organisation beizutreten, denunzierte Sängerlaub wegen der oben mitgeteilten Delikte, deren sich Sängerlaub in der Unterredung schuldig gemacht haben sollte. Die Staatsanwaltschaft erhob Anklage, aber Herr Lubewig konnte sich vor Gericht durchaus nicht darauf bestimmen, daß Sängerlaub ihn durch die Unterredung bedroht oder beleidigt habe. Der Portier Sohr behauptete indes, daß ihm R. davon Mitteilung gemacht habe. Die Anklage brach daher zusammen und es erfolgte freigesprochen. Die Staatsanwaltschaft hatte Anklage erhoben, ohne sich vorher über den Wont der Denunziation des Sohr, die augenscheinlich in gehässiger Gestaltung erfolgt war, zu unterrichten.

**Nowawes.** Einen schönen Erfolg haben unsere Kollegen bei der Firma Otto Heinrich und Otto Wehlmann erzielt. Wenn vor zwei Jahren die Kollegen Antischer jede Annäherung an die Organisation ablehnten, so geschah dieses aus großer Unkenntnis. Heute denken die Kollegen anders. Es gelang, mit beiden Firmen einen Tarif abzuschließen der nennenswerte Vorteile geschaffen hat. Wegen die noch abseits siehenden Berufskollegen aus dem Erfolg erkennen, daß die Organisation kein leerer Wahn, sondern eine Einrichtung ist, die für jeden Berufskollegen bringend notwendig. Wann wird der letzte Berufskollege in Nowawes sich organisieren? Jetzt wäre, daß es bald geschieht.

**Schönebeck.** Eigenartige Zustände stehen jetzt in den hiesigen Fuhrwerksbetrieben. Während die Herren Fuhrwerksbesitzer es verstanden haben, sich gegen die Arbeiter und Kutscher im Arbeitgeberverband zu vereinigen, stehen sie sich bei Vergabe von Arbeiten recht feindselig gegenüber. Einer sucht den andern zu unterbieten. Leider sind die Kutscher und Arbeiter hierbei die Leidtragenden. Ganz besonders versteht es die Firma W. Olmes die Kräfte auf das höchste auszunutzen. Bisher begann die Arbeitszeit um 5 Uhr morgens und endete 7 Uhr abends, bei einsätziger Mittagspause. Der Lohn, welcher für diese Leistung gezahlt wird, beträgt 18.— Mt. Bei dem kleinen Geschäftsgange, wie er jetzt durch die Umzüge besteht, verlangt der Herr Olmes junior, daß die Kutscher um  $\frac{1}{2}$  5 Uhr anfangen sollen, ohne jedoch eine Extra-Zahlung zu gewähren. Die Folge davon war, daß vier Kutscher diesem Betrieb den Rücken lebten. Nun hatten die Kutscher die Rechnung ohne Herrn Olmes gemacht. Anstatt diesen Kollegen anderwärts ihr Fortkommen suchen zu lassen, versetzte sie den Arbeitgeberverband mit schwarzen Listen. Wiederum können die im Transportgewerbe beschäftigten Kutscher und Arbeiter sehen, wie sie behandelt werden, wenn sie einem Betrieb den Rücken lebten und anderwärts Arbeiten suchen, so wird eine bestimmte Zeitlang über sie die Hungerpeitsche geschwungen. Auf die übrigen Neuerungen des Herrn Olmes jr. einzugehen, wäre Zeitvergoudung. Nur das eine soll gezeigt sein: Wenn der Herr die Ansicht hegt, daß 3.— Mt. Lohn pro Tag noch zuviel für seine Kutscher sind, so mag er es einmal versuchen, mit 3.— Mt. zu leben. Auch ist es nicht jedermann's Sache, sich die Behandlung, welche sehr lächerlich ist, gefallen zu lassen. Die im Transportgewerbe tätigen Kollegen sehen hieraus, wie traurig die Lage für sie im Berufe ist. Nur eine feste Organisation kann hier Abhilfe schaffen. Deshalb muß jeder mitarbeiten, um bessere Zustände im Berufe herbeizuführen.

**Erfolgreicher Streit der Kutscher und Speditionsarbeiter in Spandau.** Nach 2½ wöchiger Dauer wurde am Freitag, den 7. April 5. d. J. der Streit bei der Firma R. Weichhardt Nachf. abgeklungen. Die Kollegen beendeten. Die Firma, die vorher in den bürgerlichen Zeitungen erklärte, keinen der Streitenden wieder einzustellen und nicht mit der Verbandsleitung zu verhandeln, mußte sich, durch die Verhältnisse gezwungen, zu erheblichen Zugeständnissen bequemen und auch mit der Verbandsleitung verhandeln.

Die neuen Bedingungen, die schriftlich niedergelegt werden, sind:

27.— Mt. einheitlicher Lohn für sämtliche Kutscher. 25,50 Mt. für die Platz- bzw. Speditionsarbeiter. Gewährung eines Zehrgeldes bei Überlandtouren und Zahlung einer Extraentzündigung bei längerer Arbeitsdauer.

Auch hat sich die Firma bereiterklärt, im Sommer einen Erholungsurlaub zu bewilligen. Als Unterkunftsraum und zum Einnehmen der Mahlzeiten soll eine auf dem Platz befindliche Wohnung geräumt und den Kollegen zur Verfügung gestellt werden.

Ebenfalls soll ein Arbeiterausschuss gewählt werden, um die Wünsche und Beschwerden der Kollegen an geeigneter Stelle vorzubringen. Gegen die Zugänglichkeit zum Verband oder Beirat in denselben, hat die Firma nichts einzubringen.

1,50 Mt. Lohnerhöhung pro Woche für jeden Streitenden, Gewährung von Zehrgeld, Extraentzündigung bei Überarbeit, Gewährung von Urlaub und eines Unterkunftsraumes, sowie freies Koalitionsrecht ist der Erfolg dieses Streits.

Der größte Teil der Streitenden wurde sofort wieder eingestellt und sollen die übrigen Kollegen bei vollem Betriebe wieder beschäftigt werden und verpflichtete sich die Firma, bis zu ihrer Wiedereinführung den Kollegen eine Entzündigung zu zahlen.

So endete dieser erste Kutschkrieg in Spandau mit einem achtungswerten Erfolg für die Kollegen. Die Forderungen der Kollegen sind zwar nicht voll durchgedrückt, aber doch in weitgehendem Maße erfüllt. Beider haben sich drei Streitende als Verräter an ihren Mitarbeitern erwiesen und zwar die Kutscher: Ulrich Wacker Karl Steinfort und Emil Kubow die am letzten Tage vor Beendigung des Streits zu Streikbrecher geworden sind. Die Situation lag für die Kollegen zuerst günstig und hätten dieselben ohne weiteres sämtliche Forderungen durchgedrückt, wenn diese Elemente nicht zu Verrätern geworden wären. Das Brandmal des Verrats und der Schande haben sich diese "Auchkollegen" auf die Stirne gedrückt. Mögen alle organisierten Kollegen sich die Namen dieser Elemente ins Gedächtnis einprägen und diese "Herren" ihren Taten gemäß einschätzen.

Den unorganisierten Kutschern und Speditionsarbeitern Spandaus möchten wir aber in ihrem eigenen Interesse rufen: "Hinein in die Organisation!" Lässt aus dem Streit das Allernotwendigste begreifen und zwar, daß nur eine geschlossene Berufssorganisation in der Lage ist, Kämpfe zu führen und die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Kollegenschaft zu verbessern. Wir sehen bereits jetzt, wie die Unternehmer sich vor dem Transportarbeiter-Verband und einem eventuellen Streik fürchten und von selbst Zulagen bewilligen. Alles wollen sie jetzt bewilligen, nur um nicht mit dem Transportarbeiter-Verband in Konflikt zu geraten.

Dieser Streit war das Finale zum weiteren Kampf und größeren Erfolgen. Deshalb Kollegen, hinein in die Organisation, damit in Spandau in absehbarer Zeit überhaupt nur organisierte Kutscher und Transportarbeiter angetreten sind. Jeder Einzelne muß endlich im Interesse seiner Familie und seiner Menschenwürde sich bewußt werden, daß er sich seiner Berufssorganisation anschließen muß, will er nicht ganz und gar der Ausbeuterwut unserer Herren Unternehmer verfallen.

"Ihr Verband ist eine Macht, vor der man alle Achtung haben muß!" erklärte der Inhaber der Firma Weichhardt Nach., Herr Stadtverordnetenvorsteher Prager, unseren streitenden Kollegen gegenüber.

Werft deshalb die Gleichmäßigkeit von Euch, Kollegen, tretet ein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband, damit wir in schnellster Zeit dem gesamten Unternehmertum im Fuhr- und Transportgewerbe in Spandau ein Länzchen ausspielen können. Wenn Ihr wollt, Kollegen; an uns soll es nicht fehlen, damit wir endlich einmal den bornierten Scharfmacherstandpunkt einzelner Herren Unternehmer austreiben können. "Wir haben die Pflicht zu arbeiten, aber auch ein Recht, menschewürdige Behandlung und anständige, den feinen Verhältnissen entsprechende Löhne zu fordern", das soll und muß unsere Richtschnur und unser Botschaftswort sein.

**Straßburg.** In dieser Stadt an der Oossee sind mehrere hundert unserer Berufskollegen bei langer Arbeitszeit und recht geringem Lohn tätig, aber trotzdem sie von den Unternehmern in der grössten Weise ausbeutet werden, können oder wollen die meisten noch immer nicht begreifen, daß nur durch den Zusammenschluß in der Berufssorganisation bessere Verhältnisse erreicht werden können. Unsere Verwaltungsstelle besteht dort schon seit einer Reihe von Jahren und öfters sind die Berufsangehörigen aufgefordert, an den Versammlungen zu kommen und ihren Beirat zum Verbande zu erklären, jedoch sind die meisten diesem Aufruf nicht gefolgt.

Wie es in den einzelnen Betrieben aussieht, dafür ein Beispiel: Bei der Speditionsfirma Carl Faarjtun. sind circa 30 Kutscher beschäftigt, die morgens um 4 Uhr im Stall sein müssen und ohne grötere Unterbrechung, denn Frühstück- und Besperrpausen gibts nicht, und mittags gibts nur knapp so viel Zeit, daß sie ihr Essen einnehmen können, bis abends 8 Uhr und recht oft wirds noch später, durcharbeiten müssen; auch Sonntags muß noch viele Arbeit verrichtet werden. Dafür erhalten sie dann einen Lohn von 16,— Mt. Die Kutscher jedoch, welche leichtes Fuhrwerk zu Hochzeiten, Beerdigungen usw. fahren, erhalten nur 14,— Mt. pro Woche, weil hierbei noch Trinkgelder absallen sollen. Die Arbeiter erhalten einen Tagelohn von 2,25 Mt. pro Tag und bei Umlägen und dergleichen schwerer Arbeit 3,— Mt. Angrunds dieser Zustände ist es nun klar, daß wenn einer der Beschäftigten besser entlohnte Arbeit erhalten kann, er diesem Betrieb den Rücken wendet. Dadurch werden die Verhältnisse bei der Firma aber

keine besseren, denn der Inhaber rechnet damit, daß von denjenigen, die schon längere Zeit arbeitslos und dadurch in besondere Not geraten sind, wieder für billigen Lohn bei ihm arbeiten. Das einzige Mittel, um hier wie auch anderswo Verbesserungen im Arbeitsverhältnis herbeizuführen, ist der Beitritt zur Berufssorganisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verband. Durch diesen kann der Arbeitgeber gezwungen werden, kürzere Arbeitszeit einzuführen und höheren Lohn zu zahlen. Also, Straßunder Kollegen, zeigt in nächster Zeit, daß Ihr ein Interesse an der Verbesserung Eurer Lohn- und Arbeitsverhältnisse habt und werdet Mitglieder im Deutschen Transportarbeiter-Verband!

**Stuttgart.** Nachdem unsere Kollegen Möbeltransportarbeiter mehrere Jahre hindurch allen Organisationsbestrebungen gleichgültig gegenüberstanden, scheinen jetzt Anzeichen dafür vorhanden zu sein, daß der verdammt Gleichgültigkeit endlich ernstes Nachdenken Platz macht. Wohl ist noch ein Stamm von Mitgliedern vorhanden, die der Organisation auch in der schwersten Zeit der wirtschaftlichen Krise treu geblieben sind, aber es sind im Verhältnis zu der Zahl der Beschäftigten nur wenige. Neues Leben hat wohl die Tatsache gebracht, daß unsere anderen Berufskollegen ständig im Fortschreiten begriffen sind und nicht zuletzt die Tatsache, daß die Kollegen Möbeltransportarbeiter an allen Orten, wo sie hinkommen, sehen müssen, daß die Kollegen überall Löhne haben, die um 20 bis 40 % höher sind, wie in Stuttgart. Es soll nicht gelegnet werden, daß die Kollegen schwer unter der Krise zu leiden hatten, es muß aber auch ausgesprochen werden, daß sie schon mindestens  $\frac{1}{2}$  Jahre lang höhere Löhne haben könnten, die es ihnen ermöglichen, sich von den Folgen der Krise zu erholen. Es rächt sich eben auch hier wieder das Sparen am Verbandsbeitrag. Um nun gleich von vornherein zu vermeiden, daß Zustände in den Versammlungen eintreten, wie es früher der Fall und wie sie jetzt wieder herbeizuführen versucht werden, sei hier mit aller Deutlichkeit gesagt, daß wir uns sogenannte Auch-Gewerkschaftler, wie wir einen in der Person Feldmeters kennen lernen, unter allen Umständen aus unseren Versammlungen fernhalten. Wenn dieser Auch-Möbeltransportarbeiter das Bedürfnis fühlt, Mitglieder für den Bauarbeiterverband zu werben, so mag er dies dort tun, wo Arbeiter beschäftigt sind, die zum Bauarbeiterverband gehören, nicht aber in den Versammlungen der Möbeltransportarbeiter. Unter allen Umständen werden wir darauf sehen, daß Störenfriede, die letzten Endes nur den Unternehmern nützen, aus den Versammlungen entfernt werden, dafür aber sorgen, daß der Geist des Brüderlichkeit und Kollegialität erlebt. Diesen zu pflegen ist eine unserer Hauptaufgaben, denn nur über den Weg zur Einigkeit werden wir dazu kommen, das nachzuholen, was seither verjährt worden ist.

**Stuttgart-Eßlingen.** Die bei der Firma Bart in Eßlingen stattgefundenen Lohnbewegungen kann in der Hauptsache als beendet angesehen werden. Nach mehrfachen Verhandlungen erhielten die Fuhrleute eine wöchentliche Zulage von 2,— Mt. eine durchschnittliche Arbeitszeitverkürzung von  $\frac{1}{2}$  Stunden pro Tag und die üblichen im Stuttgarter Vertrag vorgeesehenen Vergünstigungen. Die Hallenarbeiter und Ausländer erhielten pro Tag eine Lohnerhöhung von 30 Pf. Neben die Arbeitszeit der Hallenarbeiter konnte eine Einigung noch nicht erzielt werden, da Herr Bart behauptet, daß ihm von der Generaldirektion eine 12stündige Arbeitszeit für die Hallenarbeiter vorgeschrieben sei. Die daraufhin mit der Generaldirektion der Eisenbahnen eingeleiteten Verhandlungen dürften sicher dazu führen, daß auch in Kürze über diesen noch strittigen Punkt eine Einigung erzielt wird und so auch den Hallenarbeitern die Vorrechte der Arbeitszeitverkürzung zuteil werden. Da aus diesem Grunde vorerst die gegenseitige Unterzeichnung des Vertrages unterblieben ist, muß die Veröffentlichung, desselben zurückgestellt werden. Zumindest bedeutet das Erreichte einen wesentlichen Fortschritt gegenüber den bisherigen Verhältnissen und wenn die Kollegen treu zur Organisation stehen, sind auch für Eßlingen die Zeiten vorbei, wo bei 12 bis 15stündiger Arbeitszeit Löhne von 20,— bis 22,— Mt. bezahlt werden.

**Waldburg i. Sch.** Die Lohnbewegung bei der Speditionsfirma M. Bruschke u. Co. hat mit einer Lohnzulage von 1,50 Mt. pro Woche, in der Filiale Hermisdorf mit 2,— Mt., nach eintägigem Streit geendet. Einzelheiten über das Verhalten des Inhabers wollen wir im Interesse des Friedens hier nicht weiter erörtern, daß eine sei nur gesagt, daß es nicht mehr so leicht ist, einfach die Arbeiter mit ihren gerechtfertigten Forderungen abzuweisen, wenn die Kollegen nur begriffen haben, was Organisation ist. Betont sei hier nebenbei, daß die Haltung der Kollegen eine mustergültige, für die andern Kollegen am Oste nachahmenswerte war.

**Zum Streit der Geschirrführer in Bwenau i. S.**

Gast du einen guten Mann,  
Der als Kutscher fahren kann,  
Der nicht betrunken, niemals faul,  
Und von kräftigem Körperbau,

Der auch brav mit Bieren fährt,

Lohn' ihn gut und halt' ihn wert.

Diese Lehre des Herrn Dr. Trautwein, der unfehlbar ein guter Kenner der Fahrkunde war, sollten sich die Fuhrwerks- und Biegeliebhaber von Bwenau zu Herzen nehmen und sollten ihre braven Geschirrführer in Zukunft nicht mehr mit dem Namen Knecht titulieren. Bwenau liegt einige Stunden von Leipzig. Fast das ganze Fuhrwerk von Bwenau wird zum transportieren von Biegelsteinen nach den Neubauten von Leipzig und Umgegend beschäftigt. Die meisten Biegeliebhaber liegen im Diebesgrund bei

Bwenau, einer Lienfläche, umgeben von Wasser und Wald, die so idyllisch liegt, daß sie niemals den Namen nach der Tat haben kann. Seit Menschen gebenden werden in diesem Diebesgrunde Mauersteine hergestellt und nach Leipzig transportiert. Schimmelig grau ist das Haar von manchem braven Geschirrführer geworden, ohne daß sich in seiner eintönigen Tätigkeit auch nur das Geringste geändert hätte. Früh um 4 Uhr nach dem Stall, um 5 Uhr einspannen, ein langgedehntes "Hüh" ein Peitschenknall, ein Knattern, Rasseln und Klirren und es geht mit den schiverbeladenen Wagen der Großstadt zu. Doch das alte Stürzt, es ändert sich die Seiten. Die fortgesetzte Verteuerung der Lebensmittel hat auch diese Kollegen aufgeweckt und sie beschlossen, Forderungen an ihre Unternehmer einzureichen. Die Unternehmer nahmen unsere Eingabe nicht ernst, wie konnten sich denn auch die Knechte erlauben, Forderungen zu stellen. Die Folge war keine Antwort. Hierauf legten am Montag, den 3. April, 28 Geschirrführer aus 12 Betrieben die Arbeit nieder. Der Buchhalter aus der Pulvermühle, ein alter Herr, dem es nicht gelobt zu nehmen ist, wetterte darüber, daß der Streik gerade Anfang April eingefädelt sei, wo die Industrie losginge. Die Knechte hätten doch um Weihnachten streiken können, aber jetzt sei zu solchem Unsinne keine Zeit. Der Kampf war ein schwerer, erstens handelte es sich um Kleinbetriebe, zweitens lagen dieselben so weit auseinander, daß man, um alle Betriebe zu kontrollieren, zwei Stunden Zeit brauchte. Herr Grohmann, Inhaber einer Fouragehandlung, bewilligte gleich am ersten Tage die Forderungen. Dem folgten am andern Tage drei Fuhrwerksbesitzer. Zwischen einigen Biegeliebhabern und ihren Führern standen Verhandlungen statt, die aber zu keinem Resultat führten, da die Geschirrführer eine Lohnzulage von 3 Mt. fordern, die Unternehmer aber nur 2 Mt. geben wollen. Am Donnerstag, den 6. April, wurde die Verbandsleitung von den Unternehmern zur Verhandlung geladen, und nach langen Verhandlungen folgendes Abkommen getroffen:

Die Geschirrführer erhalten auf ihren jetzigen Lohn eine wöchentliche Zulage von 3 Mt. Die Beiträge für Kranken- und Invalidenversicherung werden in Abzug gebracht. An Sonntagen wird ein Tagesdienst wechselseitig eingerichtet und dessen Tätigkeit mit einer Marke entschädigt. Die Lohnzahlung erfolgt freitags. Dieses Abkommen soll bestehen bis 1. April 1913. Sämtliche Streitende werden selbstverständlich wieder eingestellt und soll die Tätigkeit in allen Betrieben bis spätestens Montag, den 10. April wieder aufgenommen werden. Halten die Kollegen gut zusammen, so werden ihre Verhältnisse Schritt für Schritt einer Besserung entgegen geben.

### Mitteilungen des Vorstandes.

Verloren gegangen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder: In Berlin: Leo Dalei, Hpt.-Nr. 69 755, eingetreten 19. 2. 11; Adolf Grooth, Hpt.-Nr. 65 608, eingetreten 12. 11. 10; Rudolf Sauer, Hpt.-Nr. 4922, eingetreten 28. 10. 09; Oskar Schmidt, Hpt.-Nr. 50 804, eingetreten 12. 12. 99; Paul Willi, Hpt.-Nr. 67 316, eingetreten 17. 12. 10. In Magdeburg: Gustav Kastell, Hpt.-Nr. (?) eingetreten 11. 12. 04; Joseph Tobias, Hpt.-Nr. 267 282, eingetreten 1. 6. 09. In Leipzig: Otto Günther, Hpt.-Nr. 94 570, eingetreten 18. 11. 06. In Chemnitz: Gustav Voigtmann, Hpt.-Nr. 329 801, eingetreten 9. 11. 06.

Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten einzutragen.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts nachstehend genannte Mitglieder: In Berlin: Otto Dümmel, Hpt.-Nr. 49 118; Willi Graubau, Hpt.-Nr. 68 773, Bruno Grohmann, Hpt.-Nr. 21 766, Wilhelm John, Hpt.-Nr. 35 361, Ernst Künnig, Hpt.-Nr. 8024, Gustav Kuschke, Hpt.-Nr. 36 650, Georg Laubus, Hpt.-Nr. 9716, Wilhelm Schwarz, Hpt.-Nr. 45 766. Binnenschiffer der Elbe etc.: August Richter aus Reinhardtsdorf, Hpt.-Nr. 380 814. In Coburg: Erhardt Stegner, Hpt.-Nr. 231 013. In Fürstenwalde: Walter Zwanzig, Hpt.-Nr. 246 882. In Leipzig: Kurt Fleischner, Hpt.-Nr. 95 269; Robert Treibel, Hpt.-Nr. 96 693. In Bünde: Wilhelm Graack, Hpt.-Nr. 374 053; Friedrich Ledermann, Hpt.-Nr. 272 340, Hermann Niel, Hpt.-Nr. 374 038. In Bielefeld: Klaus Blohm, Hpt.-Nr. 330 644; Wilhelm Sarau, Hpt.-Nr. 330 663.

### Mit kollegalem Gruß

Der Vorstand.

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

NB. Alle den Verband und die Agitation betreffenden Schriftstücke sind an obige Adresse zu richten. Alle Gelder sind an den Hauptkassierer, Kollegen Carl Käfer, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Nr., einzusenden.

### Bekanntmachung.

Den Bewerbern um die in Nr. 10 des "Courier" vom 5. März 1911 ausgeschriebenen Stelle eines Ortsklassifiers für unsere Verwaltungsstelle Bremerhaven zur Kenntnis, daß dieser Posten besetzt ist.

Der Vorstand.

Verantwortl. Redakteur: Richard Nürnberg, Berlin. Verlagsanstalt "Courier", G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dörr, Berlin, Adalbertstr. 87.

# An die Kollegenschaft!

schaft gemacht. Derartige Geschäfte sind nur mit „organisierten“ Einkassierern bzw. Agenten abzuschließen und machen wir gleichzeitig darauf aufmerksam, daß von unserer Organisation für das Jahr 1911 eine Legitimationskarte zwecks Kontrolle der Mitgliedschaft herausgegeben ist, welche monatlich gestempelt sein muß.

Beim Kauf von Möbeln oder Nähmaschinen, sowie beim Abschluß von Feuer-, Diebstahl-, Lebens- oder Volksversicherungen verlange man stets die diesjährige Legitimationskarte.

## Aus Stuttgart — Zusammenstöße und kein Ende.

Berichte über häufige und oft folgenschwere Zusammenstöße zwischen Straßenbahn und Fuhrverkehr bilden nachgerade eine standige Rubrik in der Tagespresse. Mit vollem Recht sagt die „Schwäbische Tagwacht“, daß da der Strafrichter nicht helfen kann. Denn wenn er es könnte, würde schon lange kein Zusammenstoß mehr erfolgt sein. Besserung tritt hier nur ein, wenn man an die Beseitigung der Ursachen geht. Und solche sind eine Menge vorhanden, aber von deren Beseitigung will niemand etwas wissen, weil es Geld kostet. Mischuldig an den vielen Zusammenstößen sind Stadt und Staat, die Straßenbahngesellschaft wie die Fuhrunternehmer. Angeschlosster starke Entwicklung des gesamten Verkehrs, die wohl von niemand geplant werden kann, der Einführung der modernsten strafahrzeuge, des für die Verkehrsentwicklung außerordentlich ungünstigen Terrains in hiesiger Stadt und einer Reihe anderer Umstände haben wir seit Jahren verlangt, daß die hiesigen Fuhrleute in ihrem verantwortungsvollen Berufe aus- und weitergebildet werden sollen. Von Staat und Gemeinde ist die Berechtigung dieses Verlangens unumwunden anerkannt worden, aber die Gemeinde sagt, Mittel hierfür aufzuwenden ist Sache des Staates und der Staat schiebt die Verpflichtung auf die Gemeinde. Das Ende vom Liede ist, daß niemand zahlen will und der unhaltbare Zustand jedenfalls so lange bestehen bleibt bis noch einige Dutzend Unglücksfälle schwerster Art zu verzeichnen sind.

In weiten Kreisen ist man geneigt, alle Schuld an diesen trostlosen Zuständen den Fuhrleuten aufzuladen. Für sie regnet es förmlich Strafanträge, aber wie Biura zeigt, ohne jeden Erfolg einer Besserung. Es sei uns deshalb gestattet, hier näher auf die Verhältnisse einzugehen wie sie seit Jahren im Fuhrverkehrs liegen und bei der zunehmenden Steigerung des Verkehrs zu einer ernsten Gefahr für die gesamte Einwohnerschaft werden. Es muß hier ohne weiteres zugegeben werden, daß ein beträchtlicher Teil von Fuhrverkehrsleuten da ist, die den an sie gestellten Aufgaben vollauf gerecht zu werden in der Lage sind. Es ist dies derjenige Teil, der die rapide Verkehrs-entwicklung in den letzten Jahren von unten heraus mitgenutzt hat und sozusagen in den gesteigerten Verkehr hineingewachsen ist. Von dem erprobten Stamme der Fuhrleute hat aber in den letzten Jahren ein recht beträchtlicher Teil die Peitsche an den Nagel gehängt wegen der bis vor kurzer Zeit allgemein und zu einem erheblichen Teil auch heute noch üblichen niederen Löhnern und einer unmenschlich langen Arbeitszeit. Für die ausscheidenden und für die durch die Steigerung des Verkehrs nicht kleine Mehrereinstellung von neuen Gespannen mußte Erfahrt geschaffen werden. Während nun die Unternehmer irgend eines Geschäftszweiges bei Neuerstellungen oder Vermehrung des Arbeitspersonals darauf bedacht sind, die tüchtigsten Leute für ihr Geschäft zu gewinnen, ist im Transportgewerbe das gerade Gegenteil der Fall. Hier werden nicht die Tüchtigsten und im Beruf Erfahrenden bevorzugt, sondern in erster Linie Leute, die direkt vom Lande hereinkommen, die noch nie eine Großstadt gesehen, wohl in ihrem Heimatort schon gefahren haben, aber von den Gefahren und der hohen Verantwortung eines Fuhrverkehrsleiters der Großstadt keine Ahnung haben. Aber nicht allein solche Leute werden von den Unternehmern mit Vorliebe herangezogen, sondern alljährlich auch Hunderte, denen erst das Anspannen und Aufschirren der Pferde beigebracht werden muß. Dass solche Leute sich nicht nur selbst und das oft wertvolle Pferdematerial der größten Gefahr aussehen und auch das die Straße passierende Publikum durch ihre völlige Unkenntnis und Unerfahrenheit an ihrer Gesundheit auf schwierste bedrohen, bedarf keiner Beweisführung, denn solche Fälle ereignen sich täglich mit periodischer Regelmäßigkeit. Ein Teil der Fuhrunternehmer hat aber noch ein anderes Rekrutierungsgebiet. Nicht selten kommt es vor, daß Leute von den Herbergen geholt werden und ihnen die Peitsche in die Hand gegeben wird. Ob dann der Betreffende sich und ein halbes Dutzend andere Leute zum Krüppel fährt, darum kümmert sich so mancher hiesige Fuhrverkehrsbesitzer nicht. Die Hauptfahrt ist, daß nicht viel Lohn ausgegeben werden braucht und die Leute sich täglich 15 und 16 Stunden lang ausnützen lassen. Ein Schulbeispiel wie man Fuhrmann werden kann hat in den letzten Tagen der Unternehmer Walcher in Cannstatt gegeben. In diesem Betrieb mangelt es infolge der herrschenden Zustände an Fuhrleuten. Herr Walcher weiß sich zu helfen, er macht einfach aus einem seiner anderen Arbeiter einen Fuhrmann, denn nach seiner Meinung ist jeder Mensch ein Fuhrmann. Ob der dann fahren kann und Gewähr für die Sicherheit des Verkehrs bietet, ist Nebensache. Der so im Handumdrehen zum Fuhrmann gemachte Arbeiter hatte auch schon nach wenigen Stunden einen Zusammenstoß mit der Straßenbahn. Herr Walcher ist natürlich unschuldig,

Von den verschiedensten Firmen der Abzahlungs-, Nähmaschinen- und Versicherungsbranche wird zur Zeit eine außerordentliche Reklame zwecks Gewinnung neuer Kund-

der Arbeiter aber hat sich vor den Schranken des Gerichtes, wohin von Rechts wegen der Unternehmer gehört, wegen Gefährdung eines Eisenbahntoßes zu verantworten und empfindliche Strafe zu erwarten. Diese trostlosen Zustände im Fuhrverkehrsverkehr sind nun in letzter Zeit auch von einigen Fuhrverkehrsbehörden als unhaltbar erkannt worden und haben sich gleich den organisierten Fuhrleuten die Erkenntnis zu eigen gemacht, daß Besserung nur eintritt, wenn zum Fahren nur solche Fuhrleute zugelassen werden, die des Fahrens in einer Großstadt fündig sind. Aber Unternehmer die so denken sind es leider nur wenige, die Mehrheit von ihnen hat vor einer gründlichen Ausbildung ihrer Fuhrleute eine heldenmäßige Angst, sie fürchten, eine solche Ausbildung könnte die Ansprüche steigern. Daß tüchtige Arbeiter, selbst wenn sie höhere Ansprüche stellen, auch für die Unternehmer von Nutzen wären, darüber wollen wir uns heute nicht auslassen. Wir bilden uns nun nicht ein, daß wenn die von uns geforderten Maßnahmen verwirklicht werden, kein Unfall oder Zusammenstoß mehr passiert. Über das eine sagen wir zu behaupten, daß die erschreckend hohe Zahl von Unfällen bei der Verkehrsabwicklung beträchtlich vermindert würde. Gibt man unserer vernünftigen im Interesse der Allgemeinheit liegenden und erhobenen Forderung nicht statt, so wird sicher die mit Einführung des Fünfminuten-Betriebes bei der Straßenbahn sich noch steigernde Verkehrsunsicherheit noch weiter wachsen, aber auch dazu führen, daß man an den maßgebenden Stellen erkennen, daß die Verkehrsunsicherheit nicht durch Strafen behoben werden kann, sondern nur durch möglichste Beseitigung der Ursachen.

Nun zu der Straßenbahn. Es erhebt sich hier ganz von selber die Frage: wird von dieser Seite alles getan, um die Verkehrsunsicherheit zu garantieren? Mit Recht fragt die „Tagwacht“: Genügt die Bremsvorrichtung allen berechtigten Ansprüchen? Diese Frage muß von allen Eingeweihten mit einem entschiedenen Nein beantwortet werden. Die hier eingeführte Bremsvorrichtung, namentlich an den vielen ausgelaufenen alten Wagen ist derart mangelhaft, daß sie den Führer nicht nur in Stunden der Gefahr im Stich läßt, sondern es oft dem tüchtigsten Führer unter Aufwendung seiner Körperkraft und Geistesgegenwart nicht möglich ist, bei normalem Verkehr den Wagen rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Die Straßenbahngesellschaft weiß sehr gut, daß ihre Bremsvorrichtung ein wunder Punkt ist und wird nur innern daran erinnert. Erschwerend kommt hinzu, daß wenn ein Führer einen erfolgten Zusammenstoß mit dem schlechten Funktionieren der Bremse in Verbindung bringt oder einen Wagen wegen des Nichtfunktionierens der Bremse austauschen läßt, ihm dies sehr übel vermerkt wird. Dutzende von Führern sind überzeugt, daß wenn sie eine gut funktionierende Bremse gehabt hätten, so mancher Zusammenstoß hätte vermieden werden können. Vor zehn und mehr Jahren mag es ja mit der heute noch üblichen Bremsvorrichtung zur Not gegangen sein. Heute aber mit dem außerordentlich starken Verkehr, dem schnellerenfahren und der Vorliebe, alle neuen Linien an den feinsten Straßen der Stadt anzulegen, bedeutet sie eine immer größere werdende Gefahr für das Fahrpersonal wie Publikum. Den Verantwortlichen der Straßenbahn ist auch bekannt, daß das gegenwärtige Bremsystem auf die Dauer beizubehalten unmöglich ist, aber Gründe der Sparsamkeit lassen sie nur langsam dazu kommen, ein System einzuführen, das allen berechtigten Ansprüchen genügt. Der Verkehrsunsicherheit nicht förderlich ist die sehr minimale Entlohnung und die Tatsache, daß der Führer nur jeden zweiten mitunter auch erst am zehnten Tag frei hat. Das Fahrpersonal fordert deshalb mit Nachdruck — mit Ausnahme der gelben Speichelreiter — daß ihm, um der großen Verantwortung gewachsen zu sein, jeder achte Tag frei gegeben wird. Auf einen Umstand, der ein Hohn ist auf alle Bestrebungen die Verkehrsunsicherheit zu fördern, sei hier ganz besonders hingewiesen und seinen Ausdruck findet in der ohne Beispiel dastehenden Verhebung des Fahrpersonals von Straßenbahnen gegen die Fuhrleute durch die gelben Führer der Straßenbahnen. Namentlich den jüngeren Führer suchen sie dazu zu erziehen, daß er in jedem Fuhrmann seinen Todfeind zu erblicken hat, dem gegenüber er bei der Verkehrsabwicklung keine Rücksicht zu nehmen, gegen den alles erlaubt ist. Das Ende vom Liede ist, daß beide in gegenseitiger Verbitterung sich zu rächen suchen, statt aufeinander acht zu geben. Diese gelbe Erziehungsmethode hat zweifellos manchen Zusammenstoß auf dem Kerbholz. Durch den Einfluß des Verbandes ist es zweifellos in den letzten Jahren besser geworden, aber immer noch sind gewissenlose gelbe Fanatiker eifrig an der Verhebung der beiden aufeinander angewiesenen Kategorien tätig. Mögen diese Zeilen für alle ein Fingerzeig werden, woran die Stuttgarter Verkehrsabwicklung krankt. Die Straßenbahner wie Fuhrleute fordern wir auf, in der Stärkung des Verbandes nicht zu erschlagen, damit die oben geschilderten Missstände erfolgreich bekämpft werden können.

## Die Handelskammer in Brandenburg a. H. auf dem Kriegspfad gegen den Transportarbeiter-Verband.

Seit Jahren sind in unserem Verbande die Ausländer organisiert und ist es gelungen, mit den in Betracht kommenden Mühlen und Kohlenfirmen Tarife abzuschließen. Bei dem Ausladen der Ware aus den Wägen und Eisenbahnwaggons werden auch staatlich geprüfte Wäger beschäftigt.

Diese Arbeiter unterscheiden einer gewissen Kontrolle, doch ist diese nur auf die Ausübung des reellen Wiegens ausgedehnt. Drei dieser Wäger gehören schon seit Jahren unserem Verbande an, während 6, 9 gibt es nur, der Organisation nicht angehören. Einer von diesen nichtorganisierten Wägern glaubte sich benachteiligt zu fühlen und wandte sich beschwerdeführend an den Herrn Dr. Faulhaber, Syndicus der Handelskammer zu Brandenburg a. H.

Herr Dr. Faulhaber ließ dieser Beschwerde bereitwillig Ohr trömmeln die Wäger zusammen und hielt diesen eine Paule, deren Schluss war: „Eigentlich dürften Sie (die Wäger) einer Partei nicht angehören.“

Unsere organisierten Wäger ließen sich aber nicht abschrecken, sondern sandten dem Herrn Syndicus ein Schreiben, in welchem sie klar und klar erklärten, nicht aus dem Transportarbeiter-Verband auszusteigen. Gleichzeitig sandte aber unser Gauvorsitz folgendes Schreiben an die Handelskammer.

Till. Vorstand der Handelskammer zu Brandenburg a. H.  
Hauptstraße 63.

Im Auftrage der in unserem Verbande organisierten staatlich geprüften und geschicklich vereidigten Wäger erlauben wir uns, auf folgenden Fall hinzuweisen:

Von Seiten des Herrn Dr. Faulhaber, Syndicus der Handelskammer zu Brandenburg a. H. wurden vor einigen Tagen sämtliche obengenannte und in Betracht kommende Wäger, 9 an der Zahl, zu einer Konferenz geladen.

In dieser Konferenz wurde den Leuten etwa folgendes gesagt: „Meine Herren, hier ist eine Beschwerde eingelaufen und zwar von den nichtorganisierten Wägern, diese beschweren sich darüber, daß sie von den organisierten Wägern benachteiligt werden. Es sei nicht ausgeschlossen, daß die Handelskammer beschließt wird, daß Sie, die organisierten Wäger, aus dem Deutschen Transportarbeiter-Verband ausscheiden müssen und stelle ich Ihnen anheim, entweder aus dem Verbande ausscheiden zu wollen oder den Wiegesschein abzugeben. Da nun von den 9 in Frage kommenden Personen nur 3 organisiert sind, so haben sich diese 3 der Mehrzahl zu fügen. Entweder es sind alle im Verbande, oder keiner. Im übrigen dürfen Sie ja eigentlich einer Partei nicht angehören.“

Gegen eine derartige Beeinflussung, wie sie hier ausgeübt wird, resp. ausgeübt werden soll, sehen wir uns im Interesse unserer Mitglieder veranlaßt, Protest einzulegen.

Der § 162 der Gewerbeordnung gestattet es, daß jeder Bürger sich einer Berufsorganisation anschließen kann, der er will, ohne Ansehen, welchen Stand und Rang derselbe einnimmt.

Da nun die 3 in Frage kommenden Wäger den Deutschen Transportarbeiter-Verband als ihre Berufsorganisation anerkannt haben, so verstehen wir nicht, welche Beweggründe den Herrn Dr. Faulhaber geleitet resp. die Handelskammer letten sollen, gegen unsere Mitglieder vorzugehen.

Nach den von uns eingezogenen Erfundungen haben diese 3 Wäger nach bestem Wissen und Gewissen ihre Pflicht erfüllt und sind klagen irgend welcher Art über ihre Tätigkeit uns nicht bekannt.

Wir verstehen auch nicht, welches Interesse die Handelskammer zu Brandenburg a. H. an den privaten Angelegenheiten der Wäger haben könnte.

Sollten sich vielleicht die Wäger darüber beschwert haben, daß sehr wenig verdient wird, so liegt dies an den Ortsverhältnissen. Für ganz Brandenburg kommt im ganzen Jahre ein Wägerbetrieb heraus von ca. 1600—1700 Mt. Diese Summe in 9 Teile zerlegt ergibt pro Wäger eine Summe von 160—170 Mt. pro Jahr.

Wenn nun die einzelnen Wäger glauben, von den Firmen nicht immer berücksichtigt zu werden, so liegt dies daran, daß die Firmen ihre alten Wäger, die schon lange Jahre bei ihnen tätig sind, gern haben und mit deren Tätigkeit zufrieden sind. Es kommt ferner hinzu, daß alle Mühlenbetriebe sowohl wie auch Kohlenbetriebe und einzelne Industriebetriebe mit unserem Verband Tarife über Lohn und Arbeitsbedingungen abgeschlossen haben und nehmen wir an, daß dieses der Handelskammer bekannt sein wird.

Aus all diesen Gründen geht zur Evidenz her vor, daß Herr Dr. Faulhaber sich weder als Syndicus der Handelskammer noch als Privatperson um

die Privatverhältnisse der Wäger zu kümmern hat und nehmen wir an, daß die Handelskammer sich die Meinung des Herrn Syndikus Dr. Faulhaber nicht zu eigen machen wird.

Einer geschätzten Antwort entgegensehend zeichnet hochachtungsvoll

Deutscher Transportarbeiter-Verband, Gau 3

Der Bevollmächtigte: F. A. Aug. Gebert.

Hierauf erwiderte die Handelskammer mit folgendem Schreiben:

In den Deutschen Transportarbeiter-Verband  
Gau III.

Zur Buschrit vom 28. v. Mts.

Die Wiegetätigkeit ist wie die meisten anderen Gewerbezweige ein freies Gewerbe, d. h. kann von jedermann zwanglos und unbeaufsichtigt ausgeübt werden. Durch die Bereidigung und öffentliche Aufstellung erhält der Wäger jedoch einen amtlichen Charakter und unterscheidt naturgemäß von diesem Zeitpunkte ab der Ausicht der anstellenden Behörde. Mangels eines anderen Disziplinarmittels hat sich die Handelskammer als anstellende Behörde in einer mit den Wägern aufgenommenen Verpflichtungskunde den jederzeitigen Widerruf der Bestallung vorbehalten. Für einen solchen Widerruf würden daher die §§ 152/153 der Gewerbeordnung völlig belanglos sein.

Voraussetzung für einen Widerruf ist selbstverständlich, daß ein Wäger die erlassenen Vorschriften nicht einhält oder Handlungen begeht, die mit seinem amtlichen Charakter nicht im Einklang stehen.

Die eingehendere Prüfung des vorliegenden Falles bietet nach beiden Richtungen hin für uns zunächst keinen Anlaß zum Einschreiten.

Die Zugehörigkeit einzelner Wäger zu Ihrem Verbande hat jedoch indirekt einen Mißstand gezeigt, der überhaupt die Veranlassung für uns zur Prüfung der Angelegenheit war. Einige nicht Ihrem Verbande angehörende vereidigte Wäger hatten uns angezeigt, daß ihnen seitens der Transportarbeiter Schwierigkeiten beim Bewegen gemacht würden, mit dem Hinweis darauf, daß jene Wäger nicht dem Verbande angehörten.

Dieser Umstand hat unseren Syndikus veranlaßt, zunächst die verfammelten, nicht Ihrem Verbande angeschlossenen Wäger zu fragen, ob sie gewillt wären, auch dem Verbande beizutreten, und als dies mit überwiegender Mehrheit abgelehnt wurde, den organisierten Wägern nahezulegen, aus dem Verbande auszutreten.

Wir glauben — in der Überzeugung, daß Ihr Verband einem indirekten Beitrittszwange fernsteht und ihm nicht billigt — daß die Bestellung des Mitgliedes leicht in anderer Weise, durch zweckentsprechende Einwirkung Ihres auf Ihre organisierten Arbeiter, erreicht werden kann und ersuchen Sie, in diesem Sinne tätig zu sein.

Wir hoffen, daß auf solche Weise ein Eingreifen der Handelskammer auch in der Zukunft sich erübrigen wird."

Karl Bleß. Dr. Faulhaber.

Aus diesem Schreiben geht nun ohne weiteres hervor, die Handelskammer ist selbst zu der Ansicht gekommen, daß Privatangelegenheiten der staatlich vereidigten Wäger sie nichts angehen, sie glaubt aber doch einen Wunsch ausdrücken zu müssen, der dahin geht, daß ein Zwang auf die Wäger zum Beitritt unsererseits nicht ausgelöst werden möge. Das ist selbstverständlich, umso mehr, als Zwangsmitglieder für uns keine Mitglieder sind.

In einer am 19. 3. 1911 stattgehabten Versammlung der organisierten Wäger und Ausländer wurde Stellung zu dem Schreiben der Handelskammer genommen und zum Schluss nachfolgende Resolution einstimmig beschlossen:

"Die heute am 19. 3. 1911 stattfindende Mitgliederversammlung nimmt Kenntnis von dem Vor gehen der Handelskammer zu Brandenburg a. H., insbesondere des Herrn Syndikus Dr. Faulhaber gegen die organisierten Wäger.

Die Versammlung weist mit Entschiedenheit den Verdacht zurück, daß organisierte Transportarbeiter einen Wäger bei der Ausübung des Bewegens behindert haben. Ein Beitrittszwang ist von den Ausländern nicht ausgeübt worden und weist die Versammlung die gegenteiligen Behauptungen der unorganisierten Wäger ganz entschieden zurück.

Die organisierten Ausländer und Kohlenarbeiter erachten es als ein unberechtigtes Vorgehen des Herrn Dr. Faulhaber, die organisierten Wäger zu zwingen, aus dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande auszuscheiden.

Sollte dennoch die Handelskammer die organisierten Wäger zwingen wollen, aus dem Verbande auszuscheiden, so erklären sich die Ausländer und Kohlenarbeiter mit den Wägern solidarisch."

Es ist kaum verständlich, warum der Herr Syndikus solch ein großes Interesse in Organisationsfragen an den Tag legt. Warum fehlt dies Interesse, wenn die Wäger mehr Lohn fordern?

Nun, unsere Kollegen werden dafür sorgen, daß man sich an gewisser Stelle um private Angelegenheiten nicht allzusehr zu kümmern braucht.

### Zur Lage der Transportarbeiter in Görlitz.

Wieder ist der 1. April ins Land gegangen, der jetzige Termin, welcher für Speditionsarbeiter der geeignete erscheint, Lohnforderungen an die Unternehmer zu stellen. In einer Anzahl von Orten in unserem, im bezug auf Lohn und Arbeitszeit am rück-

ständigsten Gau Schlesien und Posen, haben dieses Frühjahr die Speditionsarbeiter Forderungen gestellt und auch zu einem befriedigenden Ergebnis durchgeführt. Nur in Görlitz, einer Stadt von beinahe 90 000 Einwohnern, ist nichts von allem zu spüren. Hier schlagen die Kollegen Speditionsarbeiter den Dornröschenschlaf und sind trotz vielen Mühe nicht mutter zu kriegen. Schon ungähnliche Male ist versucht worden, die betreffenden Kollegen durch öffentliche Versammlungen, Betriebsbesprechungen oder mündliche Agitation ihrer Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande, zuzuführen, aber immer mit negativem Erfolg.

Auch die großen Lohnkämpfe der übrigen Arbeiter schaft, speziell im vergangenen Jahr, sind auf diese Arbeiter ohne jeglichen Eindruck geblieben. Frügt man sich: Sind denn die Lohns und Arbeitsverhältnisse der Görlitzer Speditionsarbeiter derartig günstige, daß sie sich um nichts zu kümmern brauchen, so muß man mit einem beschämenden Mein antworten. Zur Schande muß gesagt werden, daß die Löhne in der hiesigen Spedition in den letzten Jahren auch nicht um einen Pfennig verbessert, trotzdem die notwendigsten Lebensmittel und Verbrauchsgegenstände, durch den Steuerzaubzug der Zunker und Zundergenossen geradezu insfaulhafte gefüllt sind. Auch sind die Wohnungsmieten nach Einführung der Kanalisation enorm in die Höhe getrieben worden, so daß wir hier mit Großstadtverhältnissen rechnen müssen. Demgegenüber bestehen die hiesigen Speditionsarbeiter sage und schreibe Löhne von 16,50, 17 und vereinzelt 18 Mt.; bringt man es doch fertig, einzelne Möbelpader mit 16,50 Mt. zu entlohen. Dabei besteht noch größtenteils die mittelalterliche Einrichtung, daß den Kollegen pro Woche 50 Pf. vom Lohn einbehalten und bei der Spartasse angelegt werden, eine Bevorurteilung, mit der in anderen Orten mit Hilfe der Organisation schon längst aufgeräumt ist. Mancher wird nun glauben, infolge der miserablen Löhne sei die Arbeitszeit eine entsprechend kurze. Welt gefehlt. Die Arbeitszeit ist in der hiesigen Spedition speziell für Deutsche eine fast unbegrenzte; dauert doch dieselbe von früh 4 bis abends 9 Uhr und noch länger und ist es keine Seltenheit, die Kutscher des Bahnhofsleiters Kleinitz abends 9 Uhr noch Stillegut fahren zu sehen. Aber gerade in diesem Betriebe sind die Arbeiter in bezug auf Organisation am allerlückständigsten. Von einer Bezahlung der Überstunden und Sonntagsarbeit ist allerdings keine Rede, dieses gehört mit zu den oben angeführten hohen Löhnen.

Dah unter solchen Verhältnissen von einem geordneten Familienleben des Speditionsarbeiters keine Sein kann, versteht sich wohl von selbst. Die größte Schuld an den erbärmlichen Zuständen tragen die Arbeiter selbst, erklärte uns ja vor kurzem ein Kutscher: "Wenn wir Sonntags früh gefüllt haben, gehen wir nicht nach Hause, da haben wir einen Litter, ziehen uns auf den Güterlasten und warten, bis der Mittag rankommt." Tritt man nun an diese Arbeiter heran zwecks Eintritt in den Verband, erhält man die gleichgültige Antwort: "Es muß ja doch nichts, bei uns wird es niemals anders werden, und es ist mir zu teuer bei Euch." Dabei erinnern sie sich nicht, daß erst durch fortwährendes Drängen seitens des Verbandes die Löhne etwas verbessert wurden; daß noch vor vier Jahren Löhne von 14, 14,50 und 15 Mt. in der hiesigen Spedition gezahlt wurden; daß weiter der Verband in jeder Lebenslage den Kollegen hilfreich zur Seite steht, daß bei Krankheit und Arbeitslosigkeit Unterstützung gezahlt werden, wie fast von keiner anderen Organisation, folglich treffen die angeführten leeren Redensarten keineswegs zu. Anstatt sich nun mit ihren Berufstöchtern zusammenzuschließen, findet man die Kollegen in allen möglichen Regiments- und sonstigen Kurzvereinen, welche hier zum Überfluss vorhanden sind, um sich dort als Stimmtrieb bei politischen Wahlen für die Gegner der Arbeiterklasse tötern zu lassen.

"Ja, bei Euch ist mir's zu teuer." Dabei kann man täglich beobachten, wie gerade von Seiten dieser Kollegen die Pessiken frequentiert werden; wie dort mancher Groschen zwanglos verpusbert wird, ohne zu bedenken, wie sie sich und ihre Familie dadurch schwägen, andererseits aber den Lebensmittelverleihern und Schnapsbrennern ungeheure Profite einheimsen helfen. Kollegen, sollen denn die bestehenden traurigen Verhältnisse in alle Ewigkeit so fort dauern? Wollt Ihr noch mehr zum Arbeitslaven herablassen, um dann, geltig abgeräckt, als zu alt aufs Pfosten geworfen zu werden? Wenn nicht, nun safft Euch endlich auf, streift die alte Gleichgültigkeit ab und schließt Eure Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, an; denn der einzelne bedeutet heute im wirtschaftlichen Kampf nichts, nur geschlossen könnt Ihr etwas erreichen. Abonniert die Arbeiterpresse, die "Görlitzer Volkszeitung". Besucht regelmäßig unsere Versammlungen und bringt dazu Eure Frauen mit, um auch ihnen die Ziele und Befreiungen des Verbandes zu lehren. Nur dann wird und muß es möglich sein, genau wie in andern Orten bessere und geregelte Zustände herbeizuführen. Über auch an die schon organisierten Speditionsarbeiter richten wir die dringende Mahnung, mehr als bisher Ihr Augenmerk auf die unorganisierten Kollegen zu richten. Ihr, die Ihr Tag für Tag mit ihnen verbreit, Euch muß es möglich sein, dieselben auf Ihre Pflicht als Arbeiter aufmerksam zu machen. Versuche jeder, diese Kollegen dem Verbande zuzuführen, erst dann habt Ihr Eure Schuldigkeit als organisierte Arbeiter getan.

Die Kollegen aus anderen Orten bitten wir, uns zu unterstützen, indem sie bei auswärtigen Möbelumzug die Wäger aus Görlitz nach ihrer Kontrollstätte fragen, da diese größtenteils unorganisiert sind und unserer Befreiungen sogar feindlich gegenüberstehen.

### 600 Mitglieder in Memel.

Eine schöne Truppe im wirtschaftlichen Kampf Deutschlands Arbeiter marschieren und die Memeler Arbeiter halten Tritt. Wie in allen Fällen, so auch in Memel, treibt die wirtschaftliche Ausbeutung die Arbeiter in die Organisation. Jahrelang haben die Stauerarbeiter Memels unter den miserabilsten Verhältnissen geschuftet und gesondert, und jetzt —

Es kam für die Unternehmer gewiß wie ein Blitz aus heiterem Himmel, als die Stauerarbeiter einmütig wie ein Mann aufstanden und andere, bessere Verhältnisse verlangten und nach kurzem Kampfe auch erhielten. Nach dreitägigem Kampfe kam ein Tarifvertrag zustande, dem wir folgende wichtigsten Positionen entnehmen:

#### 1. Arbeitszeit.

a) Die Arbeitszeit gilt von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends.

b) Die Stunden von 6 Uhr abends bis 8 Uhr abends gelten als Überstunden.

c) Die Stunden von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens gelten als Nachtstunden.

#### 2. Pausen.

a) Bei Tag: Frühstück von 8½ bis 9 Uhr; Mittag von 12 bis 1 Uhr; Besser von 8½ bis 4 Uhr.

b) Bei Nacht: Wird länger als bis 8 Uhr abends gearbeitet, so tritt von 8 bis 8½ Uhr eine Pause ein; wird länger als bis 12 Uhr nachts gearbeitet, so tritt eine weitere Pause von 12 bis 1 Uhr nachts ein. Änderungen der Pausen, sowohl bei Tag wie bei Nacht, sind zulässig und unterliegen näherer Vereinbarung.

#### 3. Lohnsätze.

Für das Beladen von Dampfern werben folgende Lohnsätze festgesetzt:

a) Für Dielen, Stäbe, Papierholz, Rundholz, Telegraphenstäbe, Grubenholz von Land und aus Fahrzeugen: 4,50 Mt. pro Arbeitstag;

b) für Sleeper, Schwellen, Rundholz, Telegraphenstäbe, Grubenholz, aus dem Wasser zu laden: 5,50 Mt. pro Arbeitstag.

Alle Hölzer, die an Land, resp. auf dem Trockenen angeschlagen werden, fallen unter a) und sind als trockene Hölzer anzusehen, während alle Hölzer, die auf dem Wasser angeschlagen werden, unter b) fallen, und als Sleeper und Schwellen bezahlt werden.

c) Jeder angefangene Vierteltag wird als voller Vierteltag mit 1,12½ Mt. für trockene und 1,37½ Mt. für Wasserarbeit bezahlt, und zwar gilt der erste Vierteltag von 6 bis 9 Uhr vormittags, der zweite von 9 bis 12 Uhr vormittags, der dritte von 1 bis 3½ Uhr nachmittags, der vierte von 3½ bis 6 Uhr nachmittags.

d) Für die laufenden Überstunden von 8 bis 8 Uhr abends werden: 70 Pf. pro Stunde für trockene Arbeit, und 80 Pf. pro Stunde für Wasserarbeit bezahlt.

e) Nachtarbeit wird die laufende Arbeitsstunde mit 1 Mt. sowohl für trockene, wie für Wasserarbeit bezahlt.

f) An Sonn- und Feiertagen wird für die laufende Arbeitsstunde ein Stundenlohn von 90 Pf. pro laufende Stunde bezahlt, sowohl für trockene, wie für Wasserarbeit.

Jede angefangene halbe Stunde wird als volle halbe Stunde bezahlt.

Die Pausen werden während der Überzeit und Nachtzeit nicht mitberechnet.

g) Der Taglohn für Vorarbeiter und Längenmacher wird für trockene Arbeit auf 6,50 Mt., für Wasserarbeit auf 8,— Mt. festgesetzt.

Jeder angefangene Vierteltag wird als voller Vierteltag mit 1,62½ Mt. bzw. 2,— Mt. bezahlt.

Überstunden für Längenmacher und Vorarbeiter werden mit 0,80 Mt. pro Stunde für trockene Arbeit, und 0,90 Mt. für Wasserarbeit bezahlt.

Nachtarbeit wird mit 1,— Mt. pro Stunde, sowohl für trockene als für Wasserarbeit bezahlt.

Sonntagsarbeit wird mit 0,90 Mt. pro Stunde bezahlt.

Jede angefangene halbe Stunde wird als volle halbe Stunde bezahlt. Pausen werden nicht mitberechnet.

Vorarbeiter und Längenmacher sollen in der bisher üblichen Anzahl beschäftigt werden.

Die Vorteile an Lönen bewegen sich zwischen 15 und 20 p.C. Aufschlag. Überstunden, welche vorher erst nach 7 Uhr abends gerechnet und nur mit den gewöhnlichen Tagstundenlohnzälen bezahlt wurden, sind jetzt um 50 bis 100 p.C. erhöht. Die frühere Stundenlohnarbeit ist in Taglohn umgewandelt, und sind sonstige Verbesserungen für die Arbeiter geschaffen. Gewiß haben die Arbeiter auch manche Verpflichtungen auf sich genommen. Diese werden sie aber als Männer, die da wissen, was sie wollen, auch durchführen und tragen. Die Stauelei in Memel werden eingedenkt dessen sein, daß nur durch den Deutschen Transportarbeiter-Verband die Verträge mit den Unternehmen abgeschlossen sind, und daß sie danach trachten, daß alle diejenigen, die jetzt an den Erzeugnissen arbeiten, d. h. unter den besseren Verhältnissen arbeiten wollen, auch Mitglied des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes sein müssen.

Und die übrigen Transportarbeiter Memels? Schon regen sich die auf Holzplätzen und in den Wassergärten beschäftigten Arbeiter! In begeisterten Versammlungen, Besprechungen u. c. geben sie ihren Willen und treten der Organisation bei. Nur zu so, Kollegen! Unter die Zukunft, trotz allerdeinst! Was man jahrelang freiwillig Euch vorenthalten hat, das muß Ihr Euch im Kampfe erobern. Als Wirtschaftsoldat im Deutschen Transportarbeiterverband, Schulter an Schulter mit seinen Berufstöchtern für seine Verbesserung kämpfen, muß die vornehmste Aufgabe jedes Verfass-

Kollegen auch in Memel und Umgegend sein. Alle unsere Berufskollegen im Deutschen Transportarbeiterverband zu organisieren, muß jeder Kollege mithelfen. Dann wird's auch Etag in — Memel.

### Aus der Gerichtspraxis.

**Betriebsunfall, höhere Gewalt, Verantwortlichkeit des Insassen einer Kraftdroschke.** (Urteil des Reichsgerichts vom 4. Februar 1911.) Der Zusammenstoß einer Kraftdroschke mit einem Straßenbahnwagen hat dem Reichsgericht Gelegenheit zu sehr beachtlichen Ausführungen gegeben. Besonders ist die Abhandlung der Verantwortlichkeit, die dem Insassen der Kraftdroschke wegen deren zu schneller Fahrt angesessen wurde, von besonderer Bedeutung. Der Kaufmann H. fuhr am Abend des 15. Oktober 1908 gegen 10 Uhr in einer Kraftdroschke die Köpenickerstraße in Berlin entlang, und zwar in der Richtung von Westen nach Osten. Die Straße wird von mehreren Linien der Großen Berliner Straßenbahn befahren, die zum Teil in die rechtwinklig in die Köpenickerstraße einmündende Adalbertstraße abbiegen. In dem Augenblick, als ein aus zwei Wagen bestehender Straßenbahngürtel aus der Adalbertstraße in die Köpenickerstraße in westlicher Richtung einbog, fuhr die Kraftdroschke, in der H. saß, in den ersten der Straßenbahnwagen hinein. H. wurde durch den Stoß aus dem Wagen geschleudert und erlitt erhebliche Verletzungen. Seine Schadensersatzklage gegen die Große Berliner Straßenbahn wurde vom Landgericht Berlin in dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Amtsgericht Berlin bestätigte das Urteil. Auch die Revision der Gesellschaft war erfolglos, denn der 6. Zivilsenat des Reichsgerichts führte aus: Im vorliegenden Falle war der Straßenbahnwagen im Fahren, der Wagenführer sah den herannahenden Kraftwagen, der selbst nicht ausweichen konnte, und brachte diesen zum Stehen, um den Zusammenstoß schließlich noch zu verhindern. Wenn dieser nun doch erfolgte, dann liegt der Fall genau so, als wenn der Kraftwagen in den fahrenden Straßenbahnwagen hineingefahren wäre; dieser befand sich im Betriebe, und die mit seinem Betriebe verbundene Gefahr für den übrigen Straßenverkehr hat — neben der Unachtsamkeit des Wagenführers des Kraftwagens — den Unfall verursacht.

Auf höhere Gewalt kann die Vellagte sich gleichfalls nicht berufen. Ereignisse, die der auf den öffentlichen Straßen sich bewegende Straßenbahnbetrieb mit sich bringt, indem andere Verkehrsmittel mit ihm in gefährlichen Konflikten geraten, können nicht als höhere Gewalt angesehen werden. Die Kreuzungen der Straßen, in denen der Straßenbahnbetrieb sich bewegt, begünstigen diese Konflikte, mit denen der Unternehmer der Straßenbahn rechnen muß. Als höhere Gewalt, die die Haftung der Straßenbahn ausschließt, kann nur ein außergewöhnliches, von außerhalb des Betriebes wirkendes Ereignis angesehen werden, das nach menschlicher Erfahrung nicht vorauszusehen ist, dessen Eintritt nicht erwartet und auch bei den zweckmäßigsten Einrichtungen durch menschliche Kraft und Sorgfalt nicht abgewendet werden kann. Als ein solches ungewöhnliches Ereignis kann wohl ein Zusammenstoß erscheinen, der durch das Durchgehen der Pferde eines Fuhrwerkes verursacht wird, der schlechtthin unvermeidlich ist, weil das Verhalten führerlos sich selbst überlassener, schengenordneter Werke unberechenbar ist und jeden Verkehr auf der Straße gefährdet, nicht aber die Vorgänge bei regelmäßigen alltäglichen Straßenverkehrsläufen selbst, in den in neuerer Zeit auch das Fahren der Kraftwagen hineingehört, und in dem alltäglich auch Unachtsamkeiten und Ordnungswidrigkeiten der Fußgänger wie der Wagenlenker mit unterlaufen; diese begründen dann, wenn ein Unfall erfolgt, ein Verschulden der Wagenlenker, das sie für diesen verantwortlich macht, bei Zusammenstößen mit der Straßenbahn neben deren Betriebsunternehmer; aber sie stellen keinen Fall höherer Gewalt für den letzteren dar. Was das behauptete eigene Verschulden des verletzten Klägers endlich angeht, so kommt in Betracht, daß der Kläger nicht Eigentümer der Kraftdroschke und nicht Dienstherr des Kraftwagenführers war; er hatte gar keine rechtliche Gewalt über diesen. Die Fälle, in denen die Rechtsprechung die Insassen der Kraftwagen für die Fahrlässigkeiten der Wagenlenker im Straßenverkehr neben diesen verantwortlich gemacht hat, liegen anders und haben überall den Eigentümer des Kraftwagens und den Geschäftsherrn des Wagenführers im Auge, wenn sie die Gefährlichkeit des Handelns des letzteren erkannt haben und in der Regel waren, die Gefahr abzuwenden. Es ist zu zeigen, daß auch außerhalb dieser Fälle unter besonderen Umständen ein Verschulden eines Fahrgastes in einem fremden Kraftwagen angenommen werden kann, wenn er ein rechtswidriges Tun des Wagenführers selbst veranlaßt hat. Die Revision wurde deshalb zu rücksichtigen.

### Aus unserem Beruf.

#### Handelsarbeiter.

**Aus dem Geschäftsbericht der Firma Leonhard Tieß** ist ersichtlich, daß der Grundbestand der Firma nach Abschreibungen mit 12 750 000 M. bewertet ist. Das Geschäftsinventar und andere Mobilien mit 2 150 000 M. Der Warenbestand, der sehr vorsichtig aufgenommen ist, erreicht die Höhe von 10 929,037 Mark.

Die Leonhard Tieß Aktiengesellschaft hat 7 406 724 Mark Hypothekenschulden; sie ist an Waren schuldig 5 466 567 M. Der Bruttogewinn betrug 1 598 485 M.,

wovon 1 Million Mark (gleich 8 p.C.) Dividende zur Verteilung gelangt ist. Außerdem konnten für das neue Jahr 1911 135 469 M. vorgetragen werden. Für Gehälter, Löhne, Zinsen, Mieten, Steuern, Rechnung der Zentrale und sämtlicher Filialen sind 8 423 085 M. ausgegeben worden. Der Umsatz wird in dem Bericht nicht angegeben. Unter Zugrundelegung der Unkostenifferenzen kann man ihn auf ca. 35 Millionen Mark annehmen. Ein Vergleich der Erträge des letzten Jahre gibt folgendes Bild:

	1908	1909	1910
Bertrag . . . .	86 385	78 413	83 458
Warenbruttogewinn . . . .	7 674 104	9 682 939	10 934 425
Bruttogewinn . . . .	7 760 549	9 761 352	11 017 883
Unkosten . . . .	6 776 298	7 480 888	8 423 085
Abschreibungen . . . .	716 512	767 047	914 884
Bruttogewinn . . . .	1 267 739	1 513 417	1 679 943
Materiale . . . .	225 000	250 000	250 000
Spezialreserven . . . .	—	25 000	25 000
Talonsteuerreserve . . . .	—	—	100 000
Dispositionsfonds . . . .	875 000	1 000 000	1 000 000
do. in p.C. . . .	7	8	8
Gehälter . . . .	89 326	129 950	144 473
Unterstützungsfonds . . . .	—	25 000	25 000
Bertrag . . . .	78 413	83 458	135 470

Wieviel Schweitropfen der Angestellten an diesem nächsten Bruttogewinn stehen, wird nicht gefragt. Für die Hausdiener wird es aber interessant sein, zu erfahren, wieviel der glückige Chef an ihrer Hände Arbeit verdient hat.

**Berlin, Singer u. Co.** Eine überaus zahlreich besuchte Versammlung der Einzelstatter, Agenten, Lagerarbeiter und Mechaniker der Nähmaschinenfabrik Singer u. Co. beschäftigte sich mit den miserablen Zuständen bei dieser Millionenfirma. Namentlich die traurigen Lohnverhältnisse wurden einer eingehenden Kritik unterzogen. Kollege Ludwig schilderte in längeren Ausführungen die elende Lage der Singer-Angestellten und wies auf die zur Zeit in Nürnberg, Frankfurt a. M. und Offenbach bestehenden Differenzen hin. An Lohn zahlt man in Berlin 15 M. und 3 p.C. für Einzelstatter, dieselben gehen nicht selten mit 18 bis 20 M. pro Woche nach Hause. Die Hausdiener und Lagerarbeiter erhalten 18 M. Anfangslohn, steigend bis zum Höchstlohn von 24 M. Den Agenten zahlt man einen festen Lohn überhaupt nicht, sondern gewährt denselben nur Verkaufsprozente. Die Mechaniker bekommen 24 M. Anfangslohn. Der Mechaniker wies in seinen weiteren Ausführungen darauf hin, daß die Singer-Angestellten zum großen Teil selbst Schuld an diesen Zuständen sind. Würden dieselben sich den in Frage kommenden Organisationen anschließen, dann müßte auch die stolze Firma Singer u. Co. sich endlich bequemmen, ihre Angestellten als freie Menschen anzuerkennen und dieselben so bezahlen, daß sie ihre Familien auch ernähren können.

Der Vertreter des Metallarbeiterverbandes war über die geschilderten Zustände fast sprachlos. In recht eindrucksvollen Worten forderte auch er die Anwesenden auf, sich den freien Organisationen anzuschließen, damit mit derartigen mittelalterlichen Zuständen aufgeräumt würde. — Korn, vom Zentralverband der Handlungsgesellschaften, äußerte sich in demselben Sinne.

In der Diskussion wurde es mit Freuden begrüßt, daß man einmal die gesamten Arbeitsbedingungen der Firma Singer u. Co. eingeladen habe. Dadurch gewinnt man Vertrautheit zur Organisation. Nur wenn alle Angestellten gemeinsam einen Weg in bezug auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse gehen, sei auf Erfolg zu rechnen. — Die Organisationsvertreter wurden beauftragt, durch einen Aufruf an die organisierte Arbeiterschaft auf die Zustände bei der Firma Singer u. Co. aufmerksam zu machen. Auch sollen in Zukunft öfter derartige gemeinsame Versammlungen abgehalten werden. — Zum Schluß wurden die Anwesenden noch aufgefordert, sich nicht als Streitbrecher anzuwerben zu lassen, auch wurden dieselben gewarnt, der im Betriebe bestehenden „gelben Sumpfpflanze“ (Vereinigung der Singer-Angestellten) beizutreten.

**Kollegen und Kolleginnen!** Auch von dieser Stelle ausrichten wir an Euch das dringende Gesuchen, die organisierten Angestellten der Firma Singer u. Co. zu unterstützen. Fast in jeder Familie kommt der Einzelstatter. Fast in jeder der Firma Singer u. Co. um die fälligen Raten abzuholen; fragt denselben nach der rosa Legitimationssarte und achtet darauf, daß dieselbe jeden Monat abgestempelt ist. Hoch die Solidarität!

**Berlin.** Ein Paradies für Einzelstatter und Kassenboten ist die „Germania“, Lebensversicherungs-Gesellschaft zu Stettin und Herrn zu Berlin. Ist heute nachstehender Vertrag geschlossen worden:

**S. 1. Herr . . . .** ist vom ob als Kassenbote des Büros der „Germania“ zu Berlin angestellt und hat hinsichtlich seiner Dienstleistungen den Anordnungen des Chefs desselben resp. dessen Stellvertreter unbedingt Folge zu leisten.

**S. 2. Herr . . . .** verpflichtet sich, die ihm vom Büro der „Germania“ in Berlin bezeichneten Dienstleistungen, namentlich die ihm erteilten Aufträge zur Einziehung von Geldern für von der „Germania“

ausgestellten Policien, Prämienrechnungen und Quittungen, sowie der Beiträge von Anteilseignern, Wechseln und anderen Wertpapieren mit Eifer, Pünktlichkeit, Treue und Geschäftsvorliebe auszuführen, insbesondere aber über die Ausführung dieser Geschäfte dem Büro der „Germania“ täglich Rechenschaft zu geben und die im Verlaufe des Tages von ihm eingezeichneten Geldbeträge noch an demselben Tage an das Büro abzuliefern resp. diejenigen Dokumente und Wertpapiere, für welche er die entsprechende Zahlung nicht erhalten hat, dem Büro zurückzugeben. Herr . . . . haftet der „Germania“ für allen durch Verleihung der ihm hierbei treffenden Verpflichtungen, Nichtbeachtung der ihm vom Büro der „Germania“ erteilten Anweisungen und durch ein von ihm bei Ausrichtung der ihm erteilten Aufträge begangenes Versehen der „Germania“ erwachsenden Schaden.

**S. 3. Herr . . . .** verpflichtet sich Herr . . . während seiner Ausstellung bei der „Germania“ für keine andere Lebensversicherungsgesellschaft als nur für die „Germania“ in irgend einer Weise tätig zu sein, oder mit Beamten oder Agenten anderer Lebensversicherungsgesellschaften sich in Geschäfte einzulassen, oder ohne ausdrückliche Genehmigung des Büros der „Germania“ eine Nebenbeschäftigung zum Erwerbe zu betreiben. Verbst ist Herr . . . . Gegen diese Bestimmungen, so hat er vor einer Konventionalstrafe von 600,— M. an die „Germania“ zu zahlen. Herr . . . verzichtet auf den Hinwand, daß die Konventionalstrafe den doppelten Betrag des Interesses der „Germania“ übersteigt. Die Erlegung dieser Konventionalstrafe besteht Herrn . . . nicht von der Erfüllung dieses Vertrages.

**S. 4. Herr . . . .** bezieht von der „Germania“ ein Gehalt von 95 M., in Buchstaben fünfundneunzig Mark, D. R.-B., welches er monatlich postmaturierando von der Kasse des Büros der „Germania“ zu Berlin zu erheben hat und zwar am letzten Tage eines jeden Monats.

**S. 5. Dieser Vertrag kann von jedem der Kontrahenten jederzeit, jedoch nur schriftlich mit der Maßgabe gefündigt werden, daß das Vertragsverhältnis mit Ablauf desjenigen Monats endigt, der auf den Monat, in dem der Ablösungstag liegt, folgt. Gehalt bezieht Herr . . . nur bis zu dem Tage der Vertragsauflösung.**

**Stettin, den** „Germania“, Lebensversicherungs-Alten-Gesellschaft zu Stettin.

Der Direktor: Wolff.

Pflichten, nichts als Pflichten werden hier beim Kassenboten auferlegt, aber von irgend welchen Rechten keine Spur. 1000 M. Ration, 95 M. Lohn, 600 M. Konventionalstrafe. Welch ein Kontrast. Wahrsch, zu benennen sind diese Kollegen nicht, welche bei der „Germania“ frönen müssen. Es fehlt nur noch, daß denselben bei jeder Gelegenheit 25 Schafe mit der Kette verabschiedet würden, bis dieselben aus ihrem Schlafe aufwachen.

Schauten wir nun einmal ein wenig hinter die Kulissen dieses Musterbetriebes.

Es werden 5 Kassenboten beschäftigt, der älteste ist 29 Jahre dort tätig, bekommt 125 M. pro Monat und muß nun, da er krank geworden, die gärtlichen Räume der „Germania“ verlassen, der Moor hat seine Schuldigkeiten getan, er kann gehen. Der zweite Kollege ist 21 Jahre im Dienste der Gesellschaft und beliebt nebenbei die Stelle des Kastellans, er erhält auch 125 M. pro Monat und freie Wohnung, außerdem muß er für 25 M. pro Monat die gesamte Winternreinigung erleben. Der dritte Kollege ist 9 Jahre im Hause und erhält 120 M. monatlich. Der vierte Kollege, welcher 4 Jahre dort arbeitet wird mit 115 M. entlohnt und der fünfte und klügste Kollege, welcher erst kurze Zeit bei der Firma tätig ist, bekommt 100 M.

Der Anfangslohn beträgt laut Vertrag 95 M. Von diesen fürstlichen Gehältern müssen die Kollegen noch das „Fahrgeld für den ganzen Monat“ auslegen, ca. 15 M.

Zu bemerken ist noch, daß die Kollegen 1000 M. Ration stellen müssen, die Tätigkeit besteht aber in den ersten Jahren größtenteils aus nebenberuflichen Arbeiten, wie Zirkulare falzen, Registratur helfen, Mittagessen holen usw.

Die Arbeitszeit ist offiziell von 9—4 Uhr, für die Kassenboten gibt es aber keinen bestimmten Feierabend. Dieselben müssen, wenn die Arbeit drängt, ohne eine Entschädigung zu erhalten, länger arbeiten.

Die Behandlung der Kassenboten ist unter aller Würde, dieselben werden als Menschen zweiter Klasse behandelt, einzelne von den Herren Vorgesetzten seien in den Kassenboten nur minderwertige Subjekte. Nebensorten wie: „Hauen Sie den Karl in die Schnauze, Schweiñehund, Schwimmlos, Sauler, dem werden wir es noch besorgen“ sind nichts neues.

Selbst einer von den „Auch-Kollegen“, der Kassenbote Hungersbühler, welcher nebenbei bemerkt gern Kastellan werden will, ist der Schrecken der übrigen Kollegen. Neben dem Herrenton, welchen dieser Kollege“ anzuschlagen beliebt, führt derselbe die Klosettliste und notiert auf das genaueste, wie lange dieser oder jener Angestellte an seinem stillen Ort verweilt. Auch als Beobachtungsposten wird derselbe den einzelnen Kollegen nachgesandt und kontrolliert gewissenhaft, ob der eine oder andere Kollege 1 oder 2 Glas Bier getrunken. Der alte Kollege, welcher 21 Jahre dort tätig ist und dessen Frau sieben diesem Menschen in vor kommenden Fällen zitternd zu Diensten, um ihre Stellung nicht zu verlieren.

Um einen unbehaglichen Mitarbeiter loszuwerden, wird folgendes Mittel angewandt:

Ein alleinstehender Kollege (Witwer) erträgt, nachdem er wieder gesund, werden Entschädigungen

beim Hausherrn eingezogen, ob Weiber bei ihm verkehren. Auf Grund der angeblichen schlechten Auskunft wurde dem Kollegen die Stellung gekündigt. Als derselbe sich nun erkundigte, warum er denn eigentlich gekündigt sei, beklagte er auf Umwegen die Antwort, "dass man bei einer gelegentlichen Nachforschung im Hause von Seiten der Nachbarn sowohl als auch von der Polizei eine wenig vertrauenerweckende Nachricht erhalten hätte." Sonderbar, höchst sonderbar. Der Kollege wohnt seit Oktober 1910 in dem Hause, da er keinen Anhang hat, spricht er mit niemanden im Hause, ist polizeilich nicht bestraft und soll, nachdem er 4 Jahre zur vollsten Zufriedenheit der Gesellschaft gearbeitet, ein schlechter Werk sein. Eine derartige Handlungsweise richtet sich selbst. Unter Hinweis auf § 5 des Vertrages wurde die Kündigung ausgesprochen.

Man muss sich ohne weiteres die Frage vorlegen: Ist es überhaupt möglich, dass sich noch Menschen finden, die unter solchen miserablen Verhältnissen arbeiten?

Wollen die dort tätigen Kollegen aber, dass in Zukunft eine Besserung in ihren Dienstverhältnissen eintreten soll, dann müssen sie sich zunächst ihrer Organisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verein anschließen.

Des weiteren nehmen wir an, dass der Direktion in Stettin diese Zustände nicht bekannt sind und dass diese Zeiten dazu beitragen werden, dass das Los der Kassenboten ein besseres wird.

Born a. Rh. Ein Bäcker und Bürodienner klage beim hiesigen Gewerbeamt gegen den Konkursverwalter über das Vermögen seines früheren Dienstherrn auf Zahlung von rücksichtslosem Lohn. Der Konkursverwalter beantragte Abweitung der Klage. Der frühere Dienstherr sagte aus, der Kläger sei bis nach Schluss der Kündigungsfrist bei ihm gewesen. Er habe ihm eine andere Stellung besorgt gehabt, der Kläger habe sie jedoch nicht annehmen wollen. Er sei vielmehr immer noch zu ihm gekommen. Freilich sei er von ihm nicht beschäftigt worden. Der Kläger entgegnete, dass er aber Hausarbeiten und zur Besorgung der Heizung und des Gartens angehalten worden sei. Das Gericht vernimmt mehrere Zeugen über die Art der Beschäftigung des Klägers nach Ablauf der Kündigungsfrist. Alsdann wurde dem Kläger ein Anspruch von 15,80 Mark an der Konkursmasse zu gesprochen.

Der Verband deutscher Gewerbe- und Kaufhäuser e. V. hat kürzlich in Leipzig seine Generalversammlung abgehalten. Dabei haben die Herren sich ob ihrer getroffenen "sozialpolitischen" Einrichtungen selbst über den grünen Seele gelebt. So hat unter anderen der Vorsitzende Herr Oskar Tieck-Berlin gesagt:

"In Sonderheit beschäftigte unser Verband sich ferner mit der Frage der Arbeitszeit in Puh- und Konfektionswerkstätten. Denn die Neuregelung der Arbeit, wie sie durch die am 1. Januar 1910 in Kraft getretene Gewerbeordnungs-Novelle erfolgt ist, schädigt die Detailsystem enorm. (Sehr richtig!) Unser Verband hat seine Stellungnahme unter anderem durch eine Resolution zu erkennen gegeben, in der die Erwartung ausgesprochen wird, dass entweder auf dem Wege der Verordnung durch den Bundesrat oder der Gesetzgebung dieser ruinöse Zustand der Arbeitsverhältnisse in der Puh- und Konfektionsbranche beseitigt werde. Wir sind auch in dieser Frage gemeinschaftlich mit dem Zentralkomitee der vereinigten Puh-detaillistenverbände Deutschlands in einer Eingabe an den Reichskanzler herangetreten. Unser Verband nahm ferner Stellung zur Frage der Sonntagsruhe, zum Verbot des Offenhaltes der Schauspieler an Sonn- und Feiertagen, zum Achtuhr-Badenschluss, zur Frage der Konkurrenzklauß, zum Fortbildungsschulwesen und zu dem die Geschäftswelt außerordentlich schädigenden Entwurf einer neuen Fernsprechgebührenordnung. Von sozialpolitischen Gesetzen des vergangenen Jahres, mit denen sich gleichfalls unser Verband — je nach ihrer Wichtigkeit für uns — mehr oder weniger eingehend beschäftigt hat, nenne ich den Entwurf der Reichsversicherungsordnung sowie den Entwurf des Versicherungsgesetzes für Angestellte, bezüglich dessen wir in Gemeinschaft mit anderen kaufmännischen Organisationen den organischen Ausbau der bestehenden Invalidenversicherung an Stelle eines neuen Versicherungsgesetzes forderten, da die Hoffnungen, die auf diesen Entwurf gesetzt worden sind, nur in sehr bescheidener Weise erfüllt werden, und weder Arbeitgeber noch Arbeitnehmer mit ihm zufrieden sind. Was den Entwurf eines Arbeitszammergesetzes angeht, so durfte aus verschiedenen Gründen, besonders, da Regierung und Parlament in wichtigen Punkten keine Einigung herbeiführen können, die Vorlage endgültig scheitern. Auch mit dem Entwurf eines Hausarbeitergesetzes konnten wir uns, besonders was die geplanten Lohnämter angeht, nicht ganz einverstanden erklären."

Dagegen erachtet es unser Verband als eine vornehme und schöne Aufgabe, an geeigneter Stelle selbst Sozialpolitik zu treiben; so z. B. ließen sich die Mitglieder unseres Verbandes auch im vergangenen Jahre den weiteren Ausbau der Ferienheime auf das eifrigste angelegen sein, und ferner sind die Waren- und Kaufhäuser in der Frage der Angestellenausschüsse, bezüglich der ich besonders die Broschüre unseres Freundes Willy Cohn nennen möchte, bahnbrechend gewesen. Wir freuen uns, dass wir auch in diesen Fragen in der ersten Reihe marschieren, und ich glaube, ich kann meine Ausführungen nicht besser schließen, als indem ich der Hoffnung und dem Wunsche Ausdruck gebe, dass wir uns auch in Zukunft gerade der sozialen, unsere Angestellten betreffenden Lebensfragen auf das eifrigste angelegen sein lassen, da wir der festen Überzeugung sind, dass unsere Geschäfte nur

dann gedeihen können, wenn wir unsere Angestellten zu freudigen und am Geschäft interessierten Mitarbeitern machen."

Ferieneintheime und Angestellte Nutzschäume, das sind also die ganzen sozialpolitischen Herrlichkeiten, die die Warenhausbesitzer ihren Angestellten entgegenbringen. Brosamen, die von der Herrschaften Tische fallen ihnen nichts kosten, aber obendrein wie die Ferienheime sich gut versorgen. In allen anderen Fragen sind die Herren Gegner aller Sozialpolitik, besonders soweit sich diese zu Arbeiterschutzgesetzen verdichtet. Die Herren haben also wirklich alle Ursache, sich selbst zu beweihräuchern, weil dies sonst jemand zu tun keine Bereitschaft findet. Arbeiten die Herren doch auch mit schwarzen Listen und verfolgen diejenigen Angestellten, die es wagen sich einer modernen Gewerkschaft anzuschließen. Die Kapitalisten sind eben alle gleich zu bewerten. Sie gewähren das, was ihnen von der Arbeiterorganisation abgetrotzt wird. Sonst nichts!

## Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Altenburg. Am Sonnabend, den 11. März, fand eine öffentliche Transportarbeiter-Versammlung statt. Die Transportarbeiter Altburgs sind endlich ebenfalls zu der Überzeugung gelommen, dass nur durch eine straffe und geschulte Organisation ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden können. Nachdem unser Gauleiter nochmals einen kurzen Überblick über die getroffenen Vorarbeiten unserer Lohnbewegung gegeben hatte, beschloss die Versammlung einstimmig, die Forderungen sofort einzureichen. Die Lohnkommission erhielt weiter Vollmacht, gleichzeitig mit dem Tarif die Kündigung sämtlicher in Frage kommenden Kollegen einzureichen. Ein nachstehend verzeichneten Betrieben wurde am 13. März der Tarifvertrag nebst Kündigung sämtlicher Kollegen eingereicht: Hermann Wagner Nachfl., Hoffspediteur, F. G. Schenzig Nachfl., Speditions-Geschäft, Richard Bentzsch Nachfl., Speditionsgeschäft, Thilo Kratzsch, Abfuhrinstitut, Bruno Brauer, Abfuhrinstitut, Theodor Salzbrenner, Fuhrgeschäft, Richard Wagner, Fuhrgeschäft, Frau verw. Heilmann, Fuhrgeschäft, Kurt Elling, Fuhrgeschäft, Julius Krause, Fuhrgeschäft, August Höhler, Fuhrgeschäft, Otto Kocher u. Co., Ziegelei-Betrieb, Emil Herold, Ziegelei-Betrieb, Frau verw. Töpel, Ziegelei-Betrieb und Paul Werner, Baumaterialienhandlung.

Nachdem am 18. März, bis dahin hatten wir in unserem Belegschaftsbrief um Antwort gebeten, von den Unternehmern die Nachricht zugegangen, dass sie bereit seien, mit uns in Verhandlungen einzutreten, wurden wir nach mehrmaligem Briefwechsel seitens unseres Vorsitzenden mit den Arbeitgebern, von der Lohnkommission derselben am 2. März zur Verhandlung geladen. Nach langer, zum Teil sehr erregter Aussprache wurde folgendes angenommen, aus dem wir das Wesentlichste wiedergeben:

### 1. Arbeitszeit.

Als reguläre Arbeitszeit kommt die Zeit von morgens  $\frac{1}{2}$  bis abends  $\frac{1}{2}$  Uhr, stellvertretig für Geschäftsführer, und von 6 bis 7 Uhr für die übrigen Arbeiter in Betracht. In Pausen sind zu gewähren je eine halbstündige Frühstück- und Besprechungszeit, sowie mindestens eine eineinhalbstündige Mittagspause.

### 2. Lohn.

Der Wochenlohn beträgt ab 1. April 1911: für Geschäftsführer 24,50 M., für Rollsführer 23,— M., für übrige Arbeiter 22,— M. und ist Freitags zahlbar.

### 3. Nebenstunden.

Alle nicht unter die in 1. festgesetzte Arbeitszeit fallende Beschäftigung muss als Nebenstundenarbeit mit 50 Pf. pro Stunde bezahlt werden. Desgleichen ist jede Arbeit an Sonntagen, mit Ausnahme des Fütterns und Puhens der Pferde und des Geschirrreinigens, als Nebenstundenarbeit zu bezahlen. In Betrieben, wo mehrere Geschäftsführer beschäftigt sind, ist das Füttern der Pferde an Sonntagen mittags und abends abwechselnd vorzunehmen, so dass immer nur ein Kutscher sogen. du jour hat, dabei wird auf 6 Pferde ein Fourhabender gerechnet. Ein Gutachten an Sonntagen hat abwechselnd statizustellen.

### 4. Auslobung.

Ist ein Arbeiter verhindert, in der Zeit zwischen 11 bis  $\frac{1}{2}$  Uhr am gewohnten Ort (Behausung, Rutscherslaube usw.) sein Mittagsbrot einzunehmen zu können, so hat er dafür 1,— M. Auslösung zu erhalten. Die Auslösung erhöht sich bei Touren nach auswärts auf 1,50 M. bei länger als 6 Stunden und auf 2,— M. bei länger als 10 Stunden. Für Übernachtung wird 1,50 M. Buschlag bezahlt. Stall-, Futter- und Brückengelder sind extra zu vergüten.

Am 25. März fand wiederum eine öffentliche Transportarbeiter-Versammlung statt, in welcher die Lohnkommission Bericht erstattete. Die Kollegen erkannten bis auf einige Ausnahmen an, dass die Kommission ihre volle Pflicht und Schuldigkeit getan und fand der Tarifvertrag dann seine einstimmige Annahme. Außer Arbeitszeitkürzung von 3 Stunden pro Woche wurde in den Speditionsbetrieben eine Zulage von 2,— M. in den andern eine solche von 3,— bis 4,— M. pro Woche erzielt. Bis auf die Ziegelei-Betriebe, welche vorläufig aus verschiedenen Gründen zurückgestellt werden mussten und ein paar kleine Betriebe, wo die Kollegen in letzter Stunde versagten, können wir mit diesem Resultat zufrieden sein, sind es doch 80 p.C. von allen in Frage kommenden Kollegen, welchen das Erungene zugute kommt.

Es ist aber nun mehr auch jedes Kollegen Pflicht, dafür zu sorgen, dass auch alles im Tarif angeführte Strafe eingehalten wird. Sind wir auch diesmal ohne Arbeitseinstellung wieder zu Erfolgen gelommen, so nur deshalb, weil die Unternehmer ganz genau wissen, dass wir organisiert sind und muss dies ein Ansporn für alle Kollegen sein, mit dahin zu arbeiten, dass die noch fernstehenden Kollegen herangeholt werden, damit auch dort andere Lohn- und Arbeitsverhältnisse platzgreifen.

Mainz. Am Sonntag, den 26. März, fand eine gut besuchte öffentliche Versammlung statt, in welcher eine Kollegin aus Frankfurt a. M. über "Die Arbeiterchaft und der Kampf ums tägliche Brot" referierte. Wie sehr die Kollegin den Anwesenden aus dem Herzen gesprochen hatte, bewies der reiche Beitrag, der ihr gezollt wurde. Es entspann sich eine rege Diskussion an den Vortrag, unter anderem wies ein Redner auf die Vorgänge in Moabit bei der Wohlfahrtsfirma Kupfer u. Co. hin, und wie notwendig und wichtig eine gute Organisation sei. Ein Kollege wies auf die privaten Versicherungen hin, wie hier die Kollegen betrogen würden, ihm selber habe man viel weniger ausbezahlt, als er einbezahlt habe. Deshalb ersuchte er die Kollegen und Kolleginnen, sich von diesen Versicherungen fernzuhalten und sich den facultativen Unterstützungsseinrichtungen des Verbundes anzuschließen. Nachdem die Anwesenden zum Beitritt in die Organisation, soweit sie noch nicht organisiert sind, aufgefordert, wurde noch auf die Pariser Presse und zum Eintritt in den Konsumenten hingewiesen. Alsdann Schluss der gut verlaufenen Versammlung.

Mainz. Am Montag, den 27. März, fand in Monbach eine Betriebsversammlung der bei der Firma Dülken-Kaufhold u. Cie. beschäftigten Blas- und Schiffarbeiter statt, welche sehr gut besucht war. Ein Kollege aus Mainz referierte über: "Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Hobelwerken". Redner führte folgendes aus: Da die Lage der Kollegen eine traurige ist, muss jeder merken, sobald er erfährt, zu welchen Bedingungen bei der Firma Dülken-Kaufhold u. Cie. gearbeitet wird. So erhalten Blasarbeiter einen Stundenlohn von 33 Pf., das ergibt bei einer 9½ stündigen Arbeitszeit einen Wochenlohn von 18,84 M., so dass nach Abzug der Versicherungsbeiträge noch ein Wochenlohn von 17,98 M. verbleibt. Daß mit diesem Verdienst eine Familie nicht leben kann, ist selbstverständlich. Die Frauen sind gezwungen mitzuarbeiten, ihre Kinder sind sich selbst überlassen. Auch beschäftigt die Firma viele jugendliche Arbeiter zu einem Stundenlohn von 15 Pf., doch diese wollen sich mit dem horrenden Lohn nicht zufrieden geben und traten in eine Lohnbewegung ein, als die Firma keine Lohnerhöhung vornahm, verließen sämtliche jugendlichen Arbeiter, 20 an der Zahl, das Hobelwerk. Wollen die Kollegen, dass andere Verhältnisse platzgreifen sollen, so müssen sie sich der Organisation anschließen, denn dadurch ist es möglich, Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern. Daß die Kollegen mit den Ausführungen des Redners zufrieden waren, beweist, dass sich 26 Männer sofort aufnehmen ließen. Nach langerer Diskussion erfolgte Schluss der Versammlung.

## Literarisches.

Der Agitation sollen zwei Broschüren dienen, die soeben vom Verlag der Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68, im Rahmen der Sammlung "Sozialdemokratische Flugschriften" herausgegeben sind: "Amtenschaft und Sozialdemokratie" (Ein Mahnwort an alle Beamten), sowie "Die indirekte Steuern und Zölle" (Wer sie zahlt und wen sie nützen). Beide Broschüren sind populär geschrieben. Der Preis beträgt 10 Pf. pro Heft. Den Organisationen stellt der Verlag eine Ausgabe ohne Umschlag zum Massenvertrieb zu besonders billigen Preisen zur Verfügung.

Die geplante Steuererhöhung für Groß-Berlin hat in allen Kreisen lebhafte Diskussionen hervorgerufen. Da konnte es nicht ausbleiben, dass auch die "Kommunale Praxis" das Für und Wider der Steuererhöhungen beschreibt. In der soeben zur Ausgabe gelangten Nr. 12 beschäftigen sich zwei Artikel, die beide von anderen Gesichtspunkten ausgehen, mit der Frage.

Jeder Kommunalpolitiker sollte sich der Lektüre dieser Abhandlungen unterziehen, wie wir überhaupt nur immer wieder den Stadtverordneten, Gemeindevertretern usw. empfehlen können, die "Kommunale Praxis" zu abonnieren. Der Termin ist jetzt wegen des Quartalswechsels ein besonders günstiger. Die "Kommunale Praxis" erscheint wöchentlich und kostet vierteljährlich 3.— M. Bestellungen nehmen alle Postanstalten, Buchhandlungen und Speditionen entgegen. Probenummern liefert der Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68, kostenlos.

Geschichte der Revolution. Von Dr. A. Conrad. Die Hefte 18 und 19 sind zur Ausgabe gelangt. Jede Woche erscheint ein Heft und kann mit dem Abonnement jederzeit begonnen werden. Bestellungen von 20 Pf. pro Heft nehmen alle Buchhandlungen, Speditionen und Postorte entgegen. Broschüre und Prospekte versendet kostenlos der Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68.

In Freien Stunden. Eine Wochenschrift. Romane und Erzählungen für das arbeitende Volk. Preis pro Heft 10 Pf. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68. Die Hefte 10 und 11 sind erschienen. Abonnements nehmen alle Wartelbuchhandlungen, Speditionen und Postanstalten entgegen.

Berantwort. Redakteur: Richard Nürnberg, Berlin. Verlagsanstalt "Courier", G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dörmicke, Berlin, Adalbertstr. 27.

# Berliner Mitteilungen.

16. April 1911.

## Verbandsfunktionäre!

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

Am Montag, den 24. April 1911, abends 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, in den „Musiksaalen“, Kaiser Wilhelmstr. 18m:

## Allgemeine Funktionär-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Mitteilungen. 2. Stellungnahme zum 1. Mai. 3. In Erledigung eines Beschlusses der letzten Funktionär-Versammlung Vorlegung eines Reglements zur Schaffung des Delegiertenstems zu den Generalversammlungen. 4. Anträge.

N.B. Die neue grüne Kontrollkarte ist als Legitimation mitzubringen und zwecks Abstempelung am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen.

Gleichzeitig ist das Mitgliedsbuch vorzulegen.

\* \* \*

Voranzeige! Am Montag, den 1. Mai 1911, mittags 12 Uhr, im Lokal „Deutscher Hof“, Luckauerstr. 15:

Große öffentliche Versammlung für alle im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Personen.

Tages-Ordnung: „Die Bedeutung des 1. Mai als Weltfeiertag der Arbeiter.“

In Rücksicht auf die augenblickliche politische Situation wird Massenbesuch erwartet, um machtvoll zu demonstrieren.

\* \* \*

## Mitglieder der Fakultativen Unterstützungsseinrichtungen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Am Mittwoch, den 19. April 1911, abends 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, im Arbeitsnachweisraum, **General-Versammlung.**  
Engel-Ufer 14/15, Hof I. 3 Trp.:

Tages-Ordnung: 1. Jahresbericht pro 1910 und Bericht pro 1. Quartal 1911. 2. Diskussion. 3. Wahl eines Rektors und Geschäftliches.

Bei der äußerst wichtigen Tages-Ordnung ist das Erscheinen eines jeden Mitgliedes Ehrensache. Die Mitgliedskarte dient als Legitimation und ist am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen.

\* \* \*

## Bibliotheksleser.

Um den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, mehr wie bisher die Verbandsbibliothek in Anspruch zu nehmen, machen wir hiermit bekannt, daß die Bibliothek vom 24. April ab zweimal die Woche und zwar jeden Montag bis 9 Uhr und des Freitags bis 10 Uhr abends geöffnet ist.

Der Bibliothekskatalog für das Jahr 1911 ist erschienen und wird an die Leser gegen Vorzeigung des Mitgliedsbuches gratis abgegeben.

\* \* \*

**Der Jahresbericht der Bezirksverwaltung für 1910** ist soeben erschienen und wird an die Mitglieder, welche mindestens 26 Wochen Beiträge entrichtet haben, gegen Vorzeigung des Mitgliedsbuches in den verschiedenen Büros und Arbeitsnachweisen des Verbandes gratis abgegeben. Der Jahresbericht ist ein unentbehrliches Nachschlagewerk und muß von jedem, der ein Interesse an seiner Organisation hat, gelesen werden.

\* \* \*

**Reistratur.** Hierdurch ersuchen wir die Mitglieder sämtlicher Sektionen, bei Wohnungsveränderungen, welche den Einkassierern, oder schriftlich dem Büro mitgeteilt werden, die alte sowie neue Wohnung möglichst mit genauer Angabe vorn, Hof, Quergeb., Stil, Trp., rechts, links, zu machen. Auch ist dringend erforderlich, die Mitglieds-Nummer (Haupt-Nr.) sowie das Eintrittsdatum anzugeben, damit das Meldewesen in der Registratur schnell und ordnungsgemäß seine Erledigung finden kann.

## Voranzeige!

Am Sonntag, den 4. Juni 1911, (1. Pfingstfeiertag), findet wie alljährlich in der Brauerei Friedrichshain (Königstor), Um Friedrichshain 16/28, ein unter Mitwirkung des Gesangvereins „Männerchor der Transportarbeiter“ (Mitgl. des A.-S.-V.) statt, wozu die Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten hiermit freundlich eingeladen sind. — Bei ungünstiger Witterung wird das Konzert und der Gesang im großen Saale abgehalten werden.

## Großes Früh-Konzert

**Krankenabfertigung.** Hiermit machen wir darauf aufmerksam, daß die Krankmeldung von Mitgliedern sowie Auszahlung der Unterstützungen von jetzt ab täglich in der Zeit von 10—2 Uhr im Zimmer 98 Hof links Stil. 2 Trp. stattfindet.

## Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A.: August Werner, Engeluer 14-15, Zimmer 84. — Telefon: Amt 4, 2882 und 4747.

## Sektion I.

### Handelsarbeiter.

Marktheller, Boten aus den Buchhandlungen und Journal-Lesezirkeln, Hausdiener, Packer, Kutscher aus den Papier- und Pappen-Engros-Firmen, Buchdruckereien, Buchbindereien und der Papierverarbeitungs-Industrie.

Am Montag, den 15. Mai, findet die nächste

### Monats-Versammlung

statt. Alles Nähere durch „Courier“ und Handzettel.

Um ein eingehendes Material über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Hausdiener usw. aus den Buchdruckereien zusammen zu bekommen, ersuchen wir die Kollegen aus den Buchdruckereien die nächste Versammlung bestimmt zu besuchen. Adressen von Kollegen, die in Buchdruckereien beschäftigt sind, sind dem Büro an den Kollegen Haerling einzufügen.

Wir ersuchen die näheren Bekanntmachungen für die große allgemeine Versammlung am 1. Mai zu beachten.

Bezüglich der Mafond-Marken ersuchen wir die Kollegen, dem Beschluß der Berliner Gewerkschafts-Kommission nachzukommen.

Die Branchenleitung.

**Hausdiener und Kutscher aus den Wäsche-Verleih-Geschäften Berlins.**

Die Abstempelung der Kontroll-Karten für den Monat Mai findet am Montag, den 1. Mai, vormittags 9—11 Uhr, im Hotel Schule, Grüner Weg 11, statt. Spätere Abstempelungen finden nicht statt. Mitgliedshalter müssen vorlegen. Gute Beschrift der Branche ist auch in diesem Jahre jeder Kollege verpflichtet, ein Wahlvereinsbuch sowie die Vorwärts-Ausgabe für

den Monat April 1911 mitzubringen. Bezüglich der Mafond-Marken ist dem Beschluß der Berliner Gewerkschaftskommission nachzukommen. Nach der Abstempelung begeben sich die Kollegen nach der Großen Allgemeinen Mai-Versammlung im „Deutschen Hof“, Luckauerstraße.

Die Branchenleitung.

### Aufruf an die Kollegenschaft Gross-Berlins!

Wir geben hierdurch bekannt, daß von den verschiedensten Firmen der Abzahlsungs-, Nähmaschinen- und Versteigerungsbranche eine außerordentliche Reklame zwecks Gewinnung neuer Kundenschaft gemacht wird.

Wir eruchen höflich, derartige Geschäfte nur mit „organisierten“ Einkassierern bezv. Agenten abzuschließen und machen gleichzeitig darauf aufmerksam, daß von unserer Organisation für das Jahr 1911 eine

rosa Legitimationskarte zwecks Kontrolle der Mitgliedschaft herausgegeben ist, welche monatlich gestempelt sein muß. Alle anderen Karten haben keine Gültigkeit mehr.

Beim Kauf von Möbeln oder Nähmaschinen, sowie beim Abschluß von Feuer-, Diebstahl-, Lebens- oder Volksversicherungen verlange man stets die „rosa“ Legitimationskarte.

Diesbezügliche Auskunft erteilt gern

Die Branchenleitung der Einkassierer u. Kassenboten.

J. A.: Friedr. Luckow, Fehrbellinerstr. 8.

### Sonntagsruhe.

Am 1. Osterfeiertag übernimmt die Überwachungskommission eine Kontrolle. Die Kollegen werden darauf aufmerksam gemacht, daß unser Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstr. 1, bis 10 Uhr vormittags geöffnet ist.

Fernsprecher: Amt 1, 2632 und 9330.

### Holzindustrie.

Hausdiener, Packer, Kutscher usw. a. d. Tischlereien, Vergolderien, Möbelgeschäften usw.

Am Donnerstag, den 7. April, abends 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, im Arbeitsnachweisraum, Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Seitenflügel III.

**Große Versammlung** im Arbeitsnachweisraum, Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Seitenflügel III.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Röhl, Max Schulze über „Die Bedeutung des 1. Mai“, 2. Diskussion.

3. Branchenangelegenheiten.

Kollegen! Der wichtigen Tages-Ordnung wegen, erwarten wir einen zahlreichen Besuch! Kein Kollege darf fehlen! Die Mitgliedsbücher müssen am Eingang vorzeiget werden! Auch soll von dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß Baumarken bezahlt werden müssen.

Die Branchenleitung. J. A.: Robert Romels.

### Lederbranche!

Hausdiener und Pader aus obiger Branche werden ersucht, in der am Donnerstag, den 20. April, abends 8 Uhr, im Lokal von Richter, Klosterstr. 62, stattfindenden

### Branchen-Versammlung

bestimmt und pünktlich zu erscheinen.

Tages-Ordnung:

1. Vortrag, 2. Diskussion, 3. Geschäftliches.

Einen wirklich zahlreichen Besuch erwarten

Die Branchenleitung.

Kollegen aus der Herren-, Damen- und Uniformbranche sowie alle in Ladengeschäften tätigen

Hausdiener, Packer, Radlahrer usw.

Unsere

**Branchen-Versammlung** findet im Monat April infolge der Osterfeiertage am Mittwoch, den 26. April, im Arbeitsnachweisraum, Alte Leipzigerstr. 1, statt.

Die Branchenleitung.

## Sektion II.

### Transportarbeiter.

#### Verbandsmitglieder aller Branchen!

Seit Montag, den 27. März, befinden sich unsere Kollegen bei der Holzplaster- und Zärtelius-Fabrik von Heinrich Freese in Nieder-Schönhause in einem Abwehrstreit, weil dieser angebliche konstitutionelle Unternehmer seinen Arbeitern die Zugehörigkeit zu den freien Gewerkschaften nicht gestalten will.

Der Hirsch-Dunckersche Gewerksverein sowie die christlichen Verbände liefern diesem selbstherrlichen Unternehmer Arbeitswillige.

Da dieser Streit von höchster prinzipieller Bedeutung für alle frei organisierten Arbeiter ist, so richten wir an alle unsere Verbandsmitglieder das dringende Ersuchen, daß sie sorgen zu wollen, daß die zur Zeit bei Freese in Arbeit getretenen Denie über den wahren Sachverhalt des Streits aufgeklärt werden.

Zur näheren Orientierung über die Ursachen des Streits verweisen wir auf den Bericht im "Courier" vom 9. April, Seite 167.

Der Betrieb Freese gilt für alle organisierten Arbeiter solange als gesperrt zu betrachten, bis der Unternehmer das freie Koalitionsrecht seiner Arbeiter respektiert. Hoch die Solidarität!

Die Sektionsleitung. J. A.: M. Uthe.

#### Geschäftskutscher, Wäschekutscher, Lagerarbeiter und Arbeiterinnen!

Am Sonntag, den 28. April 1911, abends 6½ Uhr, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c, unterer Saal:

#### Branchen-Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Protest gegen die Abstimmung in der Branchenversammlung vom 26. Februar 1911 im „Englischen Garten“. 2. Die Erhebung eines Ortsbeitrages von 10 resp. 5 Pf. für den Bezirk Groß-Berlin. 3. Diskussion und Abschlußfassung. 4. Verschiedenes.

Wir richten an die Kolleginnen und Kollegen das dringende Ersuchen, recht zahlreich zu dieser Versammlung zu erscheinen. Ohne Mitgliedsbuch kein Zutritt, desgleichen Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen über 10 Wochen im Rückstande sind.

Die Branchenleitung.

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

Hiermit diene den Kollegen zur Nachricht, daß unsere Monatsversammlung für April ausfällt.

Am Sonntag, den 28. April 1911, nachm. 6 Uhr,

**Große allgemeine Branchen-Versammlung**  
sämtlicher Arbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher der alkoholfreien Getränkeindustrie in den Ritterrälen, Ritterstraße 75.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag 2. Welche Lohnbewegungen stehen in diesem Jahre bevor. 3. Geschäftliches, Aufnahme neuer Mitglieder, Abstempelung der Kontrollkarten.

Kollegen! Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tages-Ordnung ist die Anwesenheit sämtlicher Kollegen unserer Branche unbedingt erforderlich. Darum erscheint in Massen!

Die Branchenleitung. J. A.: Friedrich Voigt.

#### Kollegen Fenster- und Messingputzer!

Ab 1. April 1911 befindet sich unser /  
**Zentralarbeitsnachweis für Fenster- und Messingputzer**  
Engelser 16, Hof 1, 3 Tr. :: Tel.: Amt 4, 1996 u. 5348.

Jeder organisierte Fensterreiniger oder Messingputzer ist verpflichtet, Arbeit nur durch den oben benannten Arbeitsnachweis anzunehmen.

Das Umfragen nach Arbeit ist nicht gestattet.

Unser Arbeitsnachweis ist geöffnet von morgens 6 Uhr bis abends 7 Uhr.

Neue Stellen sind sofort dem Arbeitsnachweis zu melden.

Die Branchenleitung. J. A.: F. Lamprecht.

Die Mitgliederversammlung findet am 4. Mittwoch statt,

#### Fraise-, Hobel-, und Schneidemühlenkutscher sowie Hilfsarbeiter Berlins und Umgegend.

Am Mittwoch, den 26. April, abends 8½ Uhr, im „Gewerkschaftshaus“, Engelser 15, Saal b:

#### Große Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Die Bedeutung des 1. Mai. Referent: Kollege Otto Franke. 2. Diskussion. 3. Branchen-Abgelegenheiten

Bahlreichen Besuch erwartet

Die Branchenleitung. J. A.: Rich. Szymanski.

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

Am Sonntag, den 28. April findet im „Königstädtischen Casino“, Holzmarktstr. 72, unsere

#### Mitglieder-Versammlung

statt. Tages-Ordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben. — Eintritt nur gegen Vorzeigung der Mitgliedsbücher oder ausgestellter Aufnahmescheine gestattet. Wer länger als 8 Wochen mit seinem Beitrag im Rückstand ist, hat keinen Zutritt! Beiträge können bezahlt werden.

#### Achtung!

Am Montag, den 1. Mai, vormittags 10 Uhr,

**Gr. Mai-Versammlung**  
im „Königstädtischen Casino“, Holzmarktstr. 72.

Die Branchenleitung.

## Boranzeige!

### Weissensee.

#### Mitglieder aller Branchen!

Unsere Versammlung findet laut Beschluss der letzten Mitglieder-Versammlung von jetzt ab jeden letzten Sonnabend eines jeden Monats bei Peukert, Berliner Allee, Ecke Streustr., statt.

Die Distriktsagitationskommission.

J. A.: H. Wehlau.

#### Bau-, Arbeits- und Geschäftskutscher.

Sonntag, den 28. April, vormittags 11 Uhr,

#### Große Versammlung

bei G. Schwarz, Tegelerstr. 55/56, an der Fennbrücke.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Koll. Otto Franke über „Die Arbeiterbewegung als Förderin der Kultur“. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten.

Kollegen! Wer mit seiner wirtschaftlichen Lage nicht zufrieden ist und wer seine schlechte Lage verbessern will, der erscheine in dieser Versammlung. Ein jeder muß dafür sorgen, daß die Kollegen der Fuhrwerksbetriebe in dieser Versammlung vollständig vertreten sind.

Die Distriktsagitationskommission.

J. A.: G. Hoffmann.

## Jugend - Abteilung.

### Versammlungen.

Abteilung Prenzlauer Vorstadt am Sonnabend den 22. April, abends 8½ Uhr, bei Brandt, Prenzlauer Allee 48.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Niedorf am Sonntag, den 23. April, vormittags 10 Uhr, bei Tabbert, Steinmeistr. 114.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Schöneberg am Mittwoch, den 26. April, abends 8½ Uhr, bei Laube, Sedanstr. 71.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Schönhäuser Vorstadt I am Sonnabend, den 29. April, abends 8½ Uhr, bei Eichhorn, Danzigerstr. 94.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Zahlreiche Beteiligung der jugendlichen Kollegen an obigen Versammlungen erwartet Die Sektionsleitung.

## Sektion IV.

### Branche der Geschäfts- und Privat-Kraftwagenführer.

Am Sonntag, den 23. April, abends 6 Uhr,

#### Große Versammlung mit Frauen

  
im großen Saale des „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag unseres Verbandssekretärs Kollegen Paul Müller über: „Wer fördert den Rückmarsch und wer hemmt den Fortschritt?“

2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Nachdem: Gemütliches Beisammensein.

Gesangsvorträge vom Männerchor des „Deutschen Transportarbeiter-Verbandes“. . . Recitationen. Humoristische Vorträge und Tanz.

Herren, die am Tanz teilnehmen, zahlen 30 Pf.

Wir erwarten, daß sich alle Kollegen mit ihren Familienangehörigen an dieser Veranstaltung beteiligen und unorganisierte Kollegen mitbringen.

Die Branchenleitung.

#### Kraftdroschkenführer.

Am Freitag, den 21. April, abends 8½ Uhr, findet in den „Musterrälen“, Kaiser Wilhelmstraße 18 w, eine

#### Mitglieder-Versammlung

statt. — Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Geschäftsbericht für das 1. Quartal 1911. 3. Berufssfragen.

Da in dieser Versammlung weitgehende Beschlüsse gefaßt werden sollen, ist es Pflicht der Kollegen, pünktlich und zahlreich zu erscheinen.

Mitgliedsbuch oder Kontrollkarte ist als Legitimation mitzubringen.

Die Branchenleitung.

Bezirk Niedorf. Am Dienstag, den 25. April, abends 8 Uhr, findet im Lokale von Schönemann, Weichsel. Ecke Donaustraße, eine

#### Bezirks-Versammlung

statt. — Um regen Besuch bittet

Der Bezirksführer.

#### Berliner Lokales.

Hohe Belohnung. Verloren ein Brillant-Ohring. Am 24. März vom Hotel Bristol im Auto-  
mobil zur Sächsischen Straße, Wilmersdorf, von dort zu Fuß bis zur Mommsenstraße, Charlottenburg, und

alsdann im Automobil zurück ins Hotel Bristol. Gegen hohe Belohnung beim Portier des Hotels Bristol abzugeben.

Auto-Chauffeur, welcher am 29. Januar d. J. abends ½ 9 Uhr, einen Herrn und drei Damen vom Ausstellungstheater am Zoo nach Wilhelmplatz in Charlottenburg fuhr und eine heftige Debatte zwischen den Insassen mit anhörte, wird gegen Entstiftung der Unkosten gebeten, sich bei Bernstein, Michaelisstr. 28, zu melden.

Am Mittwoch, den 29. März, nachts gegen ½ 2 Uhr, bestieg am Schiffbauerdamm, Ecke Weidendammerbrücke, ein Herr in Begleitung einer Dame eine weiße Kraftdroschke, womit sie nach Baumgartenweg und von da mit dem Herrn weiter nach Halensee, Kaiserdamm, gefahren. Der betreffende Chauffeur wird gebeten, sich in der „Redaktion“ „Courier“, Michaelisplatz 1, zu melden.

Der Kollege Kraftdrosteuführer, welcher zwei Herren von Grünstraße zum Schlus nach der Biegelstraße gefahren und sein Fahrgeld nicht bekommen hat, wird ersucht, sich im Verbandsbureau, Engelser 15, Zimmer 43/44, zu melden.

Desgleichen der Kollege, welcher am 29. 2. 08 von der Neanderstraße nach dem Ahhalter Bahnhof eine Dame gefahren und den Fahrpreis von 1,30 Mk. nicht erhalten hat. Die Dame weilt zur Zeit in Berlin und hat den Beitrag hinterlegt.

In der Nacht vom 2. zum 3. April ist eine wertvolle Peitsche an einer Automobildroschke hängen geblieben. Der Eigentümer derselben kann sich ebenfalls im Verbandsbureau melden.

#### Mitglieder sämtlicher Branchen des Distrikts 4. Stralau-Rummelsburg, Lichtenberg-Friedrichsfelde.

Am Sonntag, den 30. April, abends 5½ Uhr,

#### Große Versammlung

bei Blum, (früher Tempel), Alt-Wedhagen 56, Ecke Neue Bahnhofstraße.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Otto Franke; „Die Lebenshaltung der arbeitenden Klasse.“ 2. Diskussion. 3. Agitationsbericht. 4. Nominierung eines Kandidaten zum Gewerbegeiger Rummelsburg.

Nachdem: Geheiges Beisammensein.

Bei der äußerst wichtigen Tages-Ordnung ist es Pflicht der in dieser Gegend wohnenden Mitglieder, besonders zahlreich zu erscheinen. Bringt auch Eure Frauen mit! Kollegen und Kolleginnen, welche noch nicht Mitglied des Verbandes sind, sind als Gäste willkommen.

Die Distriktskommission. J. A.: Fr. Fischer.

#### Mitglieder des Distrikts 9!

Charlottenburg I Halensee I Schmargendorf I Wilmersdorf I

Am Montag, den 21. April, abends 8½ Uhr:

#### Große Mitglieder-Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Stellungnahme zum 1. Mai 1911. 2. Bericht für das 1. Quartal 1911. 3. Verschiedenes.

Im Auftrage der Distriktsleitung:

Dax Bernhardt.

Voranzeige! Am Sonntag, den 4. Juni 1911, (1. Pfingstfeiertag): Großes Früh-Konzert in Wilmersdorf, Gesellschaftshaus Wilhelmsaue.

#### Cöpenick und Umgegend.

Bezirk Friedrichshagen. Am Sonnabend, den 22. April 1911, abends 8½ Uhr, bei Karl Mantel, Lindenallee Ecke Wickerstraße:

#### Bezirks-Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung: 1. Mitteilungen. 2. Das Adlershof-Stiftungsfest. 3. Verschiedenes.

Bezirk Grünau. Am Sonntag, den 23. April 1911, nachmittags 3 Uhr, bei Braun, Köpenickerstraße:

#### Bezirks-Versammlung mit Frauen.

Die Tages-Ordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben.

Achtung! Achtung!

#### Unsere allgemeine Versammlung

für das 1. Quartal 1911

findet am