

Courier

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Allee 21.
 ———— Telefon: Amt IV, 950 und 11864. ————
 Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 24.

Berlin, den 11. Juni 1911.

15. Jahrg.

Der Siegeszug des Automobils.

I.
 In seiner Monographie über den „Weltverkehr“ sagt Abrecht Wirth über das Automobil: „Ein gefährlicher, aber auch ein faszinierender Gefelle, der Selbstfahrer. Ein Taugenschütz... aber auch ein Schwerenöter, der die Herzen im Sturm bezwingt.“ Und im Anschluß daran teilt er ein allerdings nicht besonders geistreiches Schnadaußpfl mit:

Ein Automobil —
 Da kann ma sag'n, was ma wui —
 Denn ein Automobil
 Ist ein Automobil.

Und Hand aufs Herz, selbst, wenn man als arbeitsloser Fußgänger dem staubaufwirbelnden Motorwagen ein Duzend ferniger Flüche, wie Flutschelische, Grabenwutscher, Stinkfint usw. nachgeschickt hat, wer wäre imstande, auch nur schüchtern zu wünschen, daß dieß modernste Verkehrsmittel wieder verschwände? Es ist uns allen schon ein so lieber Bekannter geworden, daß ein Großstädter sich ein Straßenbild ohne Automobile gar nicht denken kann. Ja der Selbstfahrer ist uns allen ein so guter Bekannter geworden, daß sich bei vielen wohl ein leichter Protest regt, wenn wir das Automobil das modernste Verkehrsmittel nennen. Das Auto hat sich schon vollständig akklimatisiert, es gehört zu unseren täglichen Begegnungen; es zwingt sich uns in edler Rücksichtslosigkeit auf. Es fragt nicht nach Liebe, nicht nach unserm Haß. Als echter Selbstherrscher schiebt es Fußgänger, Gespanne, Reiter, Fahrräder beiseite und erobert sich sogar Gebiete auf Kosten des befreundeten Motorrades. Wohin keine Eisenbahn gelangt, das Automobil bahnt sich trotzdem seinen Weg. Es rollt in den Wäldern Kanadas wie in Turkestan, und die Berge der Wandschüre sind ihm nicht fremder wie die der Alpen.
 „Wo vom kühnsten Wager die Bahn
 Du nicht vorgezeichnet Dir siehst,
 Mache Dir selber Bahn!“

Es ist, als ob Goethe dies Wort für das Automobil geschrieben hätte, denn von Tag zu Tag erobert es neue Gebiete. Und Deutschland steht keineswegs zurück. Das erste Vierteljahrshesheft zur Statistik des Deutschen Reiches bringt dafür einen umfangreichen, zahlenmäßigen Beweis. Wir haben uns der Mühe unterzogen, die Zahlen so zusammen zu stellen, daß sie für eine recht eifrige Agitation unter den Chauffeuren das beste Material liefern. Aus unserer Tabelle 1 geht hervor, wo der Automobilverkehr einen besonders großen Umfang einnimmt. Und wo viele Kraftwagen, da gibt es viele Kraftwagenführer, und wo es viele Kraftwagenführer gibt, da sind auch noch recht viele zu organisieren. Das soll aber nicht heißen, daß die Kollegen in den Bezirken, wo es nicht so viele Kraftwagenführer gibt, nun die Hände in den Schoß legen dürfen. Im Gegenteil, die Kollegen, die in diesen Bezirken agittieren, sind ja vom Herzen zu bedauern, daß sich ihrer Agitationslust nur ein kleineres Feld bietet; dafür aber haben sie die Pflicht, dies Feld so zu bestellen, daß es herrliche Früchte trägt. Was ihnen an der Masse abgeht, müssen sie durch die Güte zu ersetzen streben. Die Zahlen unserer Tabellen reden Bände, möchte sie jeder Kollege verstehen. Der Beruf der Chauffeure hat eine solche Zukunft, daß es ein Verbrechen wäre, wollten wir nicht dafür sorgen, daß

die Kollegen möglichst vollzählig in unsere Reihen geführt werden. Im Interesse der Organisation nicht minder, als im Interesse der Kollegen Kraftwagenführer, deren Lohn- und Arbeitsbedingungen noch so ziemlich alles zu wünschen übrig lassen.

Wie aus der Tabelle 1 ersichtlich ist, betrug die Zahl der Motorfahrzeuge am 1. Januar 1911 bereits 57 805 gegen 49 941 am gleichen Tage des Jahres 1910 und 41 727 am 1. Januar 1909. Die Steigerung von 1909 auf das Jahr 1910 betrug 8214 oder 19,7 pCt.; vom Jahre 1910 bis zur letzten Zählung betrug die Zunahme 7864 oder 15,7 pCt. Die Zunahme des letzten Jahres steht gegen die Zunahme vom vorhergehenden Jahre also etwas zurück. Doch übertrifft sie bedeutend die Steigerung vom Jahre 1908, die nur 5711 betrug. Seit dem 1. Januar 1907 bis zum letzten Zähltag betrug die Zunahme des Wagen- und Radparkes 30 779 oder rund 114 pCt.. Wir glauben mit diesen Zahlen bewiesen zu haben, daß der Aufschwung des deutschen Automobils eine für uns sehr wichtige Erscheinung ist. In diesen Zahlen spiegelt sich auch die Wichtigkeit des Chauffeurberufes und zugleich die Notwendigkeit einer rastlosen Organisation unter dieser Branche. Die Entwicklung des Motorverkehrs ist in den einzelnen Landesteilen (Gauen) recht verschiedenartig. Während die Zunahme im Reiche 15,7 pCt. betrug, stieg der Prozentsatz der Zunahme in der Provinz Brandenburg auf 73,0 (1613 Fahrzeuge), dagegen in Bayern nur um 3,5. Wir sagten schon, daß der Motorwagen sich auch auf Kosten des

verwandten Motorrades Gebiet erobert habe. Bereits bei der Zählung vom 1. Januar 1910 konnten wir konstatieren, daß der prozentuelle Anteil der Motorräder zurückgegangen, wenn auch die absolute Zahl noch in der Aufwärtsbewegung begriffen war. (Vergl. „Courier“ Nr. 17 vom 24. April 1910.) Die letzte Zählung hat nun den Beweis geliefert, daß die Zahl der Motorräder auch absolut zurückgegangen ist. Und zwar ist die Zahl der Motorräder, die vorzugsweise zur Lastenbeförderung dienen, von 196 auf 121 herabgegangen, während im Jahre 1909 noch 248 gezählt wurden. Die Zahl der Motorräder, die hauptsächlich der Personenbeförderung dienen, betrug im Jahre 1909 noch 20 028, stieg im nächsten Jahr auf 22 283 und sank jetzt auf 20 584. Die Abnahme betrug: bei den Lastmotorrädern 75 — 38,3 pCt., bei den Personenmotorrädern 1099 — 7,6 pCt. Der Anteil der Motorräder überhaupt, an der Gesamtsumme der Kraftfahrzeuge betrug 1909 — 50,7 pCt., 1910 — 45,0 pCt. und 1911 — 35,8 pCt. Der Rückgang scheint demnach ein ständiger zu werden. Das ist wohl in der Hauptsache auf zwei Ursachen zurückzuführen, auf den Luxus der Reichen, für die die Leistungsfähigkeit der teureren Automobils das nötige Relief ihres Reichtums ist, und auf die Beobachtung der Geschäftsinhaber, daß, wenn die Größe ihres Betriebes ihnen die Anschaffung eines Kraftwagens erlaubt, dieser im Verhältnis rentabler und natürlich auch leistungsfähiger ist, als ein Rad. Der Rückgang der Zahl der Motorräder läßt natürlich auf eine gün-

Tabelle 1. Zahl der Motorfahrzeuge im Deutschen Reich am 1. Januar 1911.

Staaten und Landesteile	Gesamtzahl der vorzugsweise zur Personenbeförderung dienenden Motorfahrzeuge	davon		Gesamtzahl der vorzugsweise zur Lastenbeförderung dienenden Motorfahrzeuge	davon		Gesamtzahl am 1. Jan. 1911	Dagegen vom 1. Jan. 1910	Zunahme	
		a) Motorräder	b) Motorwagen		a) Motorräder	b) Motorwagen			absol.	von Hund.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gau 1, Prov. Ost- u. Westpreuß.	1180	418	712	46	—	46	1176	1185	41	3,6
" 2, " Schlesien	2787	1226	1561	109	10	99	2896	2215	681	30,7
" 3, " Posen	696	328	368	21	2	19	717	676	41	6,1
" 4, " Brandenburg	3572	1171	2401	251	5	246	3823	2210	1613	73,0
Landespolizeibezirk Berlin*)	5312	717	4595	1085	—	1085	6397	5302	1095	20,7
Gau 4, Prov. Hannover	650	303	347	40	—	40	690	654	36	5,5
" 5, Königr. Sachsen und S.-Mecklenburg	5814	2529	3285	357	17	340	6171	5328	843	15,8
" 6 und 7, Bayern	5605	2687	2918	625	20	605	6280	6017	213	3,5
" 8, Thüringische Staaten	1088	338	748	39	1	38	1125	960	165	17,2
" 9, Prov. Sachsen-Anhalt und Braunschweig	2822	1171	1651	125	3	122	2947	2695	252	9,3
" 10, " Hannover, Lippe u. Schaumburg-Lippe	2535	1230	1305	67	—	67	2602	2396	206	8,6
" 11, " Schleswig-Holstein, Lübeck und beide Mecklenburg	1972	948	1024	68	1	67	2040	1815	225	12,4
" 12, Bremen u. Oldenburg	1027	231	796	185	20	165	1212	980	232	23,7
" 13, Prov. Westfalen	644	278	366	47	—	47	691	616	75	12,2
" 14, " Rheinland	2347	1039	1308	135	5	130	2482	2098	384	18,3
" 15, " Preußen u. Nassau	4931	1833	3098	418	28	390	5349	4825	524	10,9
" 16, " Pfalz u. Baden	2817	1002	1815	207	1	206	3024	2664	360	13,5
" 17, " Elsaß-Lothringen	2236	952	1284	142	1	141	2378	2142	236	11,0
" 18, " Elsaß-Lothringen	3103	1057	2046	129	3	126	3232	2861	371	13,0
" 19, Württemberg u. Hohenzollern	2392	1126	1266	281	4	277	2673	2352	321	13,6
Deutsches Reich	58478	20584	37894	4327	121	4206	57805	49941	7864	15,7
Dagegen am 1. Januar 1910	46922	22283	24639	3019	196	2823	49941			
Dagegen am 1. Januar 1909	39475	20938	18547	2252	248	2004	41727			

*) Der Landespolizeibezirk umfaßt Berlin, Charlottenburg, Schöneberg mit Deutsch-Wilmersdorf, Nitzdorf, Nichtenberg mit Vorpommern-Rummelsburg und Stralau. In den früheren Statistiken gelten die Zahlen für Berlin nur für die Stadt, während die Zahlen für die übrigen Städte sonst der Provinz Brandenburg zugezählt wurden.

Tabelle 2.

Verwendungszweck der Kraftfahrzeuge, die vorzugsweise dienen:

a) der Personenbeförderung

b) der Lastenbeförderung.

Main data table with columns for states (e.g., Ost- und Westpreußen, Schlesien, Brandenburg), vehicle types (Kraftwagen, Kraftfahrzeuge), and usage categories (öffentlicher Verkehr, landwirtschaftliche Betriebe, etc.).

*) Landespolizeibezirk Berlin, f. Ann. zur Tabelle 1. Die Zahlen für Berlin und Provinz Brandenburg sind demnach mit den Ergebnissen früherer Zählungen nicht vergleichbar.

flige Entwicklung der Zahl der Kraftwagen schließen. Die Zahl der Motorwagen, die hauptsächlich*) der Personenbeförderung dienen, bewegt sich in den letzten drei Jahren wie folgt:

Table showing the increase in motor vehicles from 1909 to 1911, with columns for year and number of vehicles.

Von diesen 32 894 Personenkraftwagen fielen auf Kraftwagen am bis zu von 8 bis von 16 bis über 1. Januar 8 PS zu 16 PS zu 40 PS 40 PS

Während die Zahl der kleinen Wagen bis zu 8 PS, seit dem Vorjahre um 1163 - 9,2 pCt. zugenommen hat, lauten die Zahlen für die drei Gruppen der größeren Wagen der Reihe nach: 3170 - 43,2 pCt., 3572 - 77,6 pCt., 350 - 357,1 pCt.

Die Steigerung betrug in Jahresfrist: 270 oder 18,9 pCt., 387 oder 63,2 pCt., 627 oder 82,8 pCt. und 99 oder 341,4 pCt.

Die Zahl der Lastenmotorwagen bewegte sich in den letzten drei Jahren wie folgt:

Table showing the increase in cargo motor vehicles from 1909 to 1911, with columns for year and number of vehicles.

Die prozentuelle Steigerung ist also bei den Lastautomobilen in den Vergleichsjahren bedeutend größer gewesen, als bei den Personenkraftwagen.

*) 16 Kraftwagen dienen gleichzeitig zur Lastenbeförderung, das nämliche gilt von 6 Kraftwägen.

**) Hierbei sind 4 Kraftwagen, die gleichzeitig der Personenbeförderung dienen.

***) Für die in den Handels- und sonstigen gewerblichen Betrieben gezählten Kraftwagen bringen wir weiter unten eine Spezialrechnung.

Die Zahl der Personenkraftwagen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, wie Omnibusse, Droschken etc. ist sowohl absolut als auch im Verhältnis gestiegen (vergl. Tabelle 2). Sie stieg von 2340 am 1. Januar 1909 auf 3285 im Jahre 1910, und bei der letzten Aufnahme wurden 4210 gezählt.

Für die Zwecke des Handels- und der sonstigen Gewerbe dienen 19 391 Kraftfahrzeuge (1910: 19 149, 1909: 16 110). Davon sind 10 320 Kraftträder und 9071 Kraftwagen (1910: 11 997 und 7152, 1909: 10 954 und 5156).

Wenn auch bei den zu Sport- und Vergnügungszwecken dienenden Personenkraftwägen noch keine absolute Abnahme zu verzeichnen ist, wie bei den Kraftwägen, die dem Personenverkehr im Handels- und in den sonstigen Gewerbebetrieben dienen, so wird doch auch hier ihr Anteil an der Gesamtsumme immer geringer.

Am den 4327 Kraftfahrzeugen, die zur Lastenbeförderung verwendet werden, teilnahmen die gewerblichen Betriebe mit 113 Käufern und 3736 Wagen, zusammen mit 3849 Fahrzeugen.

Der Prozentanteil der leichten Wagen ist demnach im Rückgang begriffen, während die Zahl der schwereren Wagen steigt. Diese Entwicklung ist bei allen Gruppen zu beobachten, einerlei, ob Personen- oder Lastkraftwagen.

Besonders auffällig ist diese Entwicklung bei den Kraftwagen im öffentlichen Verkehr (Droschken, Omnibusse etc.). Während die Zahl der Wagen bis zu 8 PS nur von 824 auf 857 stieg und die Zahl der Wagen von 8 bis zu 16 PS gar von 2004 auf 1820 zurückging, stieg die Zahl der Wagen von 16 bis zu 40 PS von 457 auf 1515 - also um 1058 Wagen.

Im übrigen sind die schweren Wagen hauptsächlich bei den Touristen und „Sport“Leuten beliebt, die zu ihren großen Touren diese Wagen nötig gebrauchen. Auch Deutschland wird immer mehr von ausländischen Automobilisten aufgesucht.

*) Landespolizeibezirk.

Der Prozentanteil der leichten Wagen ist demnach im Rückgang begriffen, während die Zahl der schwereren Wagen steigt. Diese Entwicklung ist bei allen Gruppen zu beobachten, einerlei, ob Personen- oder Lastkraftwagen.

Table showing the percentage share of light and heavy vehicles in 1909, 1910, and 1911.

Hier ist sowohl ein absoluter als auch ein verhältnismäßiger Rückgang in der Zahl der Motorwägen zu konstatieren. Die Zahl der Lastkraftfahrzeuge stieg:

Table showing the increase in cargo motor vehicles from 1909 to 1911, with columns for year and number of vehicles.

Die Zahl der Lastkraftwagen, die in den Handels- und sonstigen Gewerbebetrieben benutzt werden, ist stärker gestiegen, als die der Lastkraftfahrzeuge überhaupt. Beachtenswert ist auch das Anschwellen der Zahl der schweren Wagen. Es wurden in den Handels- und sonstigen gewerblichen Betrieben Lastkraftwagen gezählt:

Table showing the number of cargo motor vehicles in trade and other industrial enterprises from 1909 to 1911.

Der Prozentanteil der leichten Wagen ist demnach im Rückgang begriffen, während die Zahl der schwereren Wagen steigt. Diese Entwicklung ist bei allen Gruppen zu beobachten, einerlei, ob Personen- oder Lastkraftwagen.

Besonders auffällig ist diese Entwicklung bei den Kraftwagen im öffentlichen Verkehr (Droschken, Omnibusse etc.). Während die Zahl der Wagen bis zu 8 PS nur von 824 auf 857 stieg und die Zahl der Wagen von 8 bis zu 16 PS gar von 2004 auf 1820 zurückging, stieg die Zahl der Wagen von 16 bis zu 40 PS von 457 auf 1515 - also um 1058 Wagen.

Im übrigen sind die schweren Wagen hauptsächlich bei den Touristen und „Sport“Leuten beliebt, die zu ihren großen Touren diese Wagen nötig gebrauchen. Auch Deutschland wird immer mehr von ausländischen Automobilisten aufgesucht.

In der Zeit vom 1. Oktober 1909 bis zum 30. September 1910 kamen 15 309 Kraftfahrzeuge nach Deutschland. In der gleichen Zeit 1908/1909 waren es 12 934 und 1907/1908 erst 7913. Davon waren Kraftwagen 14 287 (1909: 11 910) und Kraftträder 1022 (1909: 1024). Nach Elsaß-

Bohringen kamen 5422 (darunter 300 Räder), nach Köln 2978 (138 Räder), nach Bayern 2400 (100 Räder), nach Baden 1925 (225 Räder) und nach Sachsen 1010 (104 Räder). Nehmen wir noch Breslau mit 565 (81 Räder), so haben wir die hauptsächlichsten „Direktbezirke“ genannt, wo die Anmeldung der Gäste erfolgte. Lastenautomobile kamen 56, gegen 24 im Vorjahr, in Deutschland an. Im folgenden zählen wir die Länder auf, in denen die Kraftfahrzeuge beheimatet waren: Frankreich (5154), Oesterreich-Ungarn (2780), Schweiz (2063), Belgien (1816), Niederlande (1096), Vereinigte Staaten von Nordamerika (810), Großbritannien (624), Rußland (252), Italien (251), Luxemburg (232), Dänemark (117), Schweden (29), Spanien (17). Aus folgenden Ländern kamen weniger als 10 Kraftfahrzeuge nach Deutschland: Monaco, Rumänien, Serbien, Türkei, Griechenland, Portugal, Norwegen, China, Sibirien, Britisch-Indien, Niederländisch-Indien, Persien, Algerien, Tunis, Ägypten, Britisch-Ost-, Süd- und Westafrika, Kanarische Inseln, Kanada, Mexiko, Kuba, Venezuela, Brasilien, Argentinien, Chile, Neu-Südwesten — kurz aus aller Herren und Völker Länder kam das moderne Verkehrsmittel zu uns. Das Automobil ist ein Mittel des Weltverkehrs geworden. — Auf die einzelnen Monate verteilt sich der ausländische Besuch folgendermaßen:

Oktober 1909	956	April 1910	807
November 1909	480	Mai 1910	1685
Dezember 1909	315	Juni 1910	1815
Januar 1910	205	Juli 1910	2804
Februar 1910	215	August 1910	3437
März 1910	652	September 1910	1938

Dem internationalen Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909, abgeschlossen in Paris, sind beigetreten die Staaten: Rußland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Spanien, Monaco, Frankreich, Belgien, Niederlande, Großbritannien, Bulgarien und Deutschland. — Die Bundesratsverordnung über den internationalen Verkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb des Reichsgebietes, vom 21. April 1910, hat am 1. Mai 1910 Gesetzeskraft erlangt.

Es ließen sich noch mehr Zahlen und Statistiken bringen. Wir glauben aber, uns mit den gegebenen bescheiden zu dürfen. Wer jetzt noch nicht von der Wichtigkeit der Chauffeurfrage überzeugt ist, dem ist nicht zu helfen. Wir hoffen aber, daß unsere agitatorisch tätigen Kollegen aus den gebotenen Nachweisungen den entsprechenden Nutzen ziehen werden. Wir können heute in Deutschland mit 45—50 000 Chauffeuren rechnen. Der Deutsche Transportarbeiterverband ist die einzige Organisation, die für die Kollegen Kraftwagenführer in Frage kommen kann. Alle anderen „Organisationen“, Kartelle, Lokalvereine etc. und wie sie sich sonst noch nennen mögen, sie sind eben Klimbimbereine. Sie bilden einen Weichselzopf der schwächsten Privatinteressen auf Kosten der Chauffeure. — Kaum einen Beruf gibt es, der durch die Gesetzgebung mehr Schikanen zu ertragen hat, als der der Chauffeure. Systematisch werden die reichen Besitzer geschont, die Verantwortung wird den Chauffeuren aufgehäuft. Alle „Organisationen“, mit Ausnahme des Deutschen Transportarbeiterverbandes, sind aber abhängig von den Besitzern und deshalb werden sie nicht darauf dringen, daß auch Gesetze zum Schutz der Kraftwagenführer erlassen werden. Auch hier sind die Chauffeure einzig und allein auf den Deutschen Transportarbeiterverband angewiesen, der nicht gehindert durch Privatinteressen die Rechte der Kraftwagenführer rücksichtslos und energisch vertritt. Deshalb Chauffeure:

Einem in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Zur Lohnbewegung der Hausdiener, Vater, Boten in den kaufmännischen Detail-Geschäften in Hamburg.

Nachdem erst im Vorjahre in Hamburg mit der Ortsgruppe des Verbandes deutscher Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben ein Korporativ-Vertrag für das Transportgewerbe abgeschlossen wurde, gelang es in diesem Frühjahr, einen weiteren Vertrag für die in den kaufmännischen Geschäften tätigen Kollegen zum Abschluß zu bringen. Veranlassung zu dieser Lohnbewegung gaben zunächst die in den Hamburger Warenhäusern angestellten Kollegen, welche bereits im November des Vorjahres teilweise direkt, zum Teil durch die Organisation an die verschiedenen Arbeitgeber herantraten und eine Verbesserung ihrer Lage anstrebten. Zunächst waren es die bei der Firma Hermann Tietz Beschäftigten, welche Lohnforderung stellten. Es haben dann auch anschließend einige Verhandlungen

mit der Firma selbst stattgefunden. Das Entgegenkommen genannter Firma war jedoch äußerst mäßig, daß selbst die Organisationsvertreter den Beschäftigten nicht die Ausnahme empfehlen konnten. Eine ganze Mark wollte z. B. die wohlbestaltete Welfirma Hermann Tietz alle zwei Jahre gnädigst zum Lohn zulegen. Der ominöse Paragraph mit der 101 Mk.-Kantion war gleichfalls in jenem Vertrag mit vorzusehen. Nachdem dann noch einige Änderungen im Verträge selbst zugestanden, teilte die Firma der Verwaltung unserer Mitgliedschaft am 25. Nov. 1910 mit, daß sie (die Firma Tietz) auf Grund der Mitgliedschaft im Arbeitgeberverband nunmehr den Vertrag unter den Schutz desselben stelle und der Ortsgruppe den Vertrag selbst zur Vollziehung übergeben habe.

Inzwischen hatten nunmehr die Kollegen bei den Firmen Gebr. Heilbuth und Gebr. Alsborg gleichfalls Forderungen gestellt und am 25. November 1910 teilten genannte Firmen ziemlich gleichlautend mit, daß sie ebenfalls Mitglied des Arbeitgeberverbandes geworden seien und diesen beauftragt hätten, entsprechende Verhandlungen zu pflegen.

Von diesem Termin an bekam eigentlich die Lohnbewegung selbst ein anderes Gesicht. Nachdem also von den drei zunächst für die Bewegung in Betracht kommenden Firmen feststand, daß sie im Arbeitgeberverband organisiert, blieb uns nichts anderes übrig, als mit diesem zwecks Verhandlungen in Verbindung zu treten. Der Vertrag Tietz konnte nunmehr nicht mehr zur Ausführung kommen, da möglichst eine einheitliche Vertragsbasis gefunden werden sollte. Das ist nun natürlich gleichfalls noch mit in Frage, daß falls wirklich der Vertrag Tietz anerkannt werde, es gänzlich ausgeschlossen war, für die übrigen Firmen günstigere Bedingungen zu erreichen.

In einem Schreiben vom 30. 11. v. J. wandten wir uns alsdann an den Arbeitgeberverband, denselben ersuchend, uns mitzuteilen, ob er gewillt sei, in Verhandlungen zu einem Verträge zu treten. — Prompt am 1. 12. erfolgte Rückantwort, welche besagte, daß erwähnte drei Firmen auf ihren Antrag Mitglied des Arbeitgeberverbandes geworden seien und die Organisation der Arbeitgeber zu Verhandlungen bereit sei. Für wünschenswert wurde es gehalten, eine möglichst gleichmäßige Vertragsbasis zu finden, allerdings unter Berücksichtigung etwa bestehender, günstigerer Bedingungen. Die drei Firmen sollten alsdann zunächst zu einer Vorbesprechung geladen werden.

Inzwischen hatten wir Veranlassung genommen, die interessierten Kollegen zusammenzuberufen, um einen neuen Entwurf für die Gruppe der in den Warenhäusern beschäftigten Handelsarbeiter auszuarbeiten. Am 3. 12. wurde derselbe überfandt und es entstand nunmehr ein Stillstand von reichlich einem Monat. Angesichts des Weihnachtsgeschäfts, so erklärten die Arbeitgeber, sei es für sie vollkommen ausgeschlossen, sich an den Verhandlungen zu beteiligen. Den Kollegen wurde hiervon Mitteilung gemacht und dem Vorschlag, nach dem Fest die Verhandlungen zu pflegen, zugestimmt. Auf eines sollte aber alsdann gedrungen werden und zwar, daß die eventl. vereinbarten Lohnerhöhungen rückwirkende Kraft haben. — Anfang dieses Jahres, am 7. Januar, überfandte alsdann der Arbeitgeberverband uns gleichfalls einen Vertrag mit einem Begleit Schreiben, in welchem hervorgehoben wurde, daß es sich in diesem Entwurf um seinen Spezialvertrag, sondern um einen Normalvertrag für Waren-, Kaufhäuser und gleichartige Geschäfte dieser Branche handelte. Das Gebotene sei das Maximum, was die Herren Arbeitgeber zu bewilligen gedachten, infolgedessen erlöbte sich Kommissionsberatung. Gegen die Zeichnung des Textes des Vertrages, wurde in diesem Schreiben gleichfalls erwähnt, sei seitens der Organisation der Arbeitgeber nichts einzutenden. (Wie nett! D. Red.)

Gleich anschließend wurde unsererseits am 9. Januar eine Kommissionsberatung nachgefragt, da verschiedene Punkte vollkommen unklar; und was eigentlich voranzusehen war, man hatte verschiedene Punkte aus dem Vertrag Tietz mit hineingebracht, auf die einzugehen unsere Kollegen einfach abgelehnt hätten.

Am 13. Januar erhielten wir nunmehr eine Einladung zu einer Kommissionsbesprechung am 14. Januar. Diese fand in der Geschäftsstelle des Arbeitgeberverbandes statt. Die Herren Warenhausinhaber waren hierzu jedoch nicht anwesend, sondern lediglich der engere Vorstand des Arbeitgeberverbandes, welcher von uns hören wollte, welche Auslegungen wir denn nunmehr zu dem überfandten Entwurf hätten. Der Vorhande sah jedoch gar zu bald ein, daß zur Besprechung der Angelegenheit selbst es unbedingt notwendig sei, daß auch die Herren Arbeitgeber der betreffenden Gruppe anwesend seien, da die anwesenden Herren sehr wohl in ihrem Beruf für das Führerwerk, nicht aber gleichfalls in dem Maße im kaufmännischen Gewerbe unterrichtet waren. Man war sich darüber klar geworden, und es sollten zur weiteren Besprechung die Arbeitgeber der Warenhäuser mit eingeladen werden, welche allem Anschein nach bisher recht wenig Lust zur Verhandlung zu haben schienen. Diese erste Besprechung verlief vollkommen resultatlos. Zu den nunmehr einsetzenden Verhandlungen, wovon die erste am 1. 2. 1911 und die letzte am 22. 4. stattfand, war auch eine Kommission der Warenhausbesitzer zugegen. Die Verhandlungen selbst fanden im Geschäftsraum der Hamburger Detailisten-Kammer statt, wovon die letzten vier Sitzungen im Besitze des Vorsitzenden der Kammer, Herr Dr. Grunow ihre Erledigung fanden.

Ausgedehnte und ziemlich lange Sitzungen waren es, angesichts der Verschiedenartigkeit der einzelnen Geschäfte, welche zunächst die Grundlage für die Beratungen brachten. Interessant war ein Zwischenfall gleich in der ersten Sitzung. In der Kommission der

Arbeitgeber war Herr Klein von der Firma Hermann Tietz vertreten. Wir erwähnten bereits eingangs, daß die Firma ihren Vertrag zur eventl. Zeichnung unter den Schutz des Arbeitgeberverbandes gestellt hatte. In dieser Sitzung verlangte man von uns die klipp und klare Antwort, ob unsere Organisation besagten Tarif anerkenne. Aus dem ebenfalls bereits angeführten Grunde konnten wir uns darauf jedoch nicht einlassen, ein weiteres kam jedoch nunmehr hinzu, daß ein Vertrag für die gesamten kaufmännischen Detailgeschäfte Hamburgs geschaffen werden sollte, wie aus der Ueberschrift des uns überfandten Entwurfs der Arbeitgeber hervorging.

Die Firma Tietz hatte jedoch den erwähnten Vertrag in ihrem Betrieb bereits im November eingeführt, so z. B. die Lohnzulagen gewährt und stellte das Ansuchen an die Verhandlungskommission unsererseits, den Beschäftigten der Firma zu unterbreiten, daß sie diese bereits erhaltenen Mehrlohn zunächst an die Firma retour zahle, oder aber, es sollte eine sogenannte Uebergangszeit geschaffen werden, in der es der Firma Tietz erlaubt sein sollte, noch den alten, also vor November 1910 bestandenem Lohn zu zahlen und zwar solange, bis sie alsdann mit den übrigen Firmen Alsborg und Heilbuth nach dem eventl. neuen Tarif mit den Lohnzulagen auf einer Stufe sei.

Auf beide Punkte konnte unsere Verhandlungskommission nicht eingehen, da diese eine abermalige Verschlechterung für die Beschäftigten der Firma Tietz bedeuten würde. Wir erklärten sogar rund heraus, die gemachten Vorschläge den in Frage kommenden Kollegen nicht empfehlen zu können, was auch der Ortsgruppe vollkommen einfiel. Besagter Herr Klein konnte oder wollte es jedoch nicht einsehen und verließ bereits in dieser ersten Sitzung und zwar gleich zu Anfang den Verhandlungsraum. An den weiteren Verhandlungen hat auch benannte Firma nicht mehr teilgenommen und wohl in der Sitzung selbst noch mit eventl. Klage gedroht. Es war dies eigentlich ein ziemlich „würdiger“ Anfang, der allzu große Hoffnungen auf ein Zustandekommen eines Vertrages nicht auskommen ließ.

In einer weiteren Sitzung stiegen alsdann einige Herren Bedenken ob ihrer Kompetenz auf. Es war Herr Henry Heilbuth, der Firma Gebr. Heilbuth, Steinstr., welcher in dieser Sitzung mit einem Male erklärte, er stehe doch nur für seine Firma dort zur Beratung, was jedoch nach Mitteilung des Arbeitgeberverbandes gar nicht sein konnte, da ständig von einer Verhandlungskommission der Arbeitgeber gesprochen war. Eine separate Beratung der Arbeitgeber schaffte auch hier Klärung und Herr Heilbuth jungierte alsdann weiter als Kommissionsmitglied.

Den Vorstandsmitgliedern des Arbeitgeberverbandes war dieser Berufsweg, der der kaufmännischen Geschäfte, so ziemlich neu, weil jene Herren recht wenig praktische Erfahrung hierin hatten. Dieses ging mit aller Deutlichkeit aus den Verhandlungen selbst hervor. Unsere Kommission hatte infolgedessen einen äußerst schweren Stand, weil eigentlich wir nur direkt mit den Inhabern der größeren Hamburger Warenhäuser zu tun hatten, welche die ganze Geschichte wiederum von ihrem Wirkungsgebiet aus betrachteten.

Nach den ersten zwei Verhandlungssitzungen am 1. und 3. Februar teilte man uns alsdann mit, daß eine Anzahl Detailgeschäfte sich der Ortsgruppe angeschlossen hätten und man sich nunmehr erneut mit dem eventl. zu beschäftigen habe. Es erfolgte hierauf Uebersendung eines weiteren Entwurfs seitens der Arbeitgeber und die ganzen Verhandlungen begannen nunmehr aufs neue von vorn am 28. März 1911, unter Mitwirkung des Herrn Dr. Grunow, Vorsitzender der Hamburger Detailisten-Kammer. Man hatte im neuen Tarif einige Positionen zurückgewidert, weil angeblich die Herren Arbeitgeber nicht in der Lage seien, die beratenen Bedingungen zu akzeptieren, wie man sich auch weiter in Punkte Entgegenkommen äußerst zugestimmt verhielt.

In insgesamt fünf Sitzungen war es dann nunmehr gelungen, das Gerippe des Normaltarifs zu stipulieren und unseren Kollegen, welche eigentlich infolge der langen Wartezeit ziemlich hart auf die Probe gestellt, konnte das Resultat der nahezu 1/2-jährlichen Verhandlungen unterbreitet werden. Dieses geschah in einer Versammlung am 11. April. Die Versammelten waren von dem Gebotenen durchaus nicht befriedigt und es wurde, wie vorauszu sehen und gar nicht anders denkbar, an einer ganzen Reihe von Punkten Entwendungen gemacht. In einem längeren Schriftsatz vom 13. 4. wurden dem Arbeitgeberverband die einzelnen Monitis unterbreitet und gleichfalls eingehend begründet und es fand eine weitere Verhandlungssitzung statt. In dieser Sitzung wurden noch einzelne Punkte klar gestellt, gleichfalls noch einige Zugeständnisse gemacht, wenn auch minimaler Natur. Dieses Schlussergebnis wurde abermals einer Versammlung unsererseits unterbreitet und hier nach eingehender Würdigung der Gesamtsituation und Sachlage der Annahme des Tarifs mit allen gegen 2 Stimmen zugestimmt. Die Hauptpositionen sind folgende:

Normaltarif

für die in kaufmännischen Detailgeschäften angestellten Kutscher, Hausdiener, Boten, Vater usw. (Mit rückwirkender Kraft auf den 1. Januar 1911, gilt jedoch nur für die Firmen Gebr. Heilbuth, Gebr. Alsborg und Hermann Tietz).

Jugendliche Angestellte bis zum vollendeten 16. Jahre erhalten einen Anfangslohn von 13 Mk., steigend alle Jahre um je 1 Mk., bis 15 Mk. pro Woche. Angestellte im Alter von 16 bis 18 Jahren erhalten einen Anfangslohn von 16 Mk., steigend alle Jahre um je 1 Mk. Angestellte von 18 bis 21 Jahren erhalten einen Anfangslohn von 18 Mk., steigend alle Jahre um je 1 Mk., bis 21 Mk. pro Woche.

Angestellte über 21 Jahre erhalten einen Anfangslohn von 23 M., steigend alle Jahre um je 1 M., bis zu 32 M. pro Woche.

Der Mindestlohn für fahr- und stadtkundige Kutscher, das heißt solche, die mindestens sechs Monate in der Branche in Hamburg und Umgegend gefahren haben, beträgt:

- a) für Einspänner-Kutscher 27 M., steigend alle Jahre um je 1 M., bis zu 30 M. pro Woche,
- b) für Zweispänner-Kutscher 29 M., steigend alle Jahre um je 1 M., bis 32 M. pro Woche;

nicht fahr- und stadtkundige Kutscher erhalten einen Mindestlohn von 2 M. pro Woche, ebenso Fahrer, die sich nicht mit Pferdepflege befassen.

Der Mindestlohn für Chauffeure beträgt pro Woche 30 M., steigend alle Jahre um je 1 M., bis zu 33 M. pro Woche.

Angestellte welche seit dem 1. Januar 1910 beschäftigt sind und seitdem keine Zulage erhalten haben, bekommen beim Abschluß dieses Vertrages sofort 1 M. Zulage, sofern nicht schon die Höchststufe der betreffenden Gruppe erreicht ist.

Die regelmäßige Arbeitszeit für Hausdiener, Bader, Boten usw. dauert mit Ausnahme der Sonnabende, an welchen das Gesetz eine längere Arbeitszeit gestattet, von morgens 8 Uhr bis abends 8 Uhr, einschließlich einer Frühstück- und Vesperpause von je 15 Minuten und einer mindestens 1 1/2 stündigen Mittagspause. In denjenigen Geschäften, welche eine längere Mittagspause gewähren, bleibt diese unverändert bestehen.

Die regelmäßige Arbeitszeit für Kutscher und Chauffeure beginnt je nach Eigenart der Betriebe morgens zwischen 5 und 7 Uhr und endigt abends zwischen 7 und 9 Uhr.

Die Angestellten sind jederzeit, soweit nicht gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, zur Leistung von Ueberstunden verpflichtet. In allen Betrieben wird der regelmäßigen Arbeitszeit eine neutrale halbe Stunde hinzugerechnet, deren Verteilung dem Ermessen des Arbeitgebers überlassen bleibt. Für jede weitere halbe Stunde wird alsdann ein Ueberstundenlohn von 25 Pf., für Kutscher und Chauffeure von 30 Pf. pro halbe Stunde bezahlt. Muß während der Mittagspause auf ausdrückliches Verlangen des Geschäftsherrn oder dessen Beauftragten durchgearbeitet werden, so wird zur Entschädigung des Mittagessens eine halbstündige Pause gewährt und 80 Pf. Zuschlag vergütet. Wird ein höheres Maß bereits vergütet, so ist dieses auch in Zukunft zu zahlen.

An Sonn- und Festtagen, an den Abenden der gesetzlich festgelegten Ausnahmetagen vor Ostern, Pfingsten und Weihnachten sowie an den Abenden der gleichfalls behördlich festgesetzten Saison- und Inventarausverkäufe sind die Angestellten zu allen gesetzlich zulässigen Arbeiten, die Kutscher auch zu der erforderlichen Pferdepflege ohne besondere Vergütung verpflichtet.

Für die Reinigung des Hauses, sofern dieselbe innerhalb der normalen halben Stunde erfolgt, erhalten die dazu bestimmten Angestellten keine Ueberstundenvergütung.

Die An- und Ablieferung der Waren hat während der Geschäftsstunden zu geschehen. Die über diese Zeit hinaus sich unterwegens befindenden Hausdiener, Bader, Kutscher, Fahrer, Chauffeure, Boten haben keinen Anspruch auf Bezahlung etwaiger Ueberstunden, jedoch bezieht sich dies nur auf das im regelmäßigen An- und Ablieferungsdienst beschäftigte Personal. Das übrige in diesem Tarife geregelte Personal, das nicht im regelmäßigen An- und Ablieferungsdienst beschäftigt ist, hat dagegen Anspruch auf Ueberstundenvergütung von 8 1/2 Uhr abends ab.

Das Arbeitsverhältnis kann grundsätzlich, sofern nicht eine andere Vereinbarung getroffen ist, beiderseits ohne jegliche Kündigung jederzeit aufgelöst werden. Jedoch soll nach einjähriger Beschäftigung eine wöchentliche Kündigungsfrist auf das Ende der Woche stattfinden.

Die Lohnzahlungen finden in der Regel an den Sonnabenden, wo angängig, bereits mittags statt.

In den einzelnen Betrieben bestehende bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen, soweit über dieselben im vorstehenden besondere Festsetzungen getroffen sind, bleiben auch nach Abschluß dieser Vereinbarung in Geltung.

Ein bereits früher regelmäßig gewährter Urlaub ist jedoch auch in Zukunft zu gewähren.

Für die Dauer dieses Vertrages sind alle einseitigen Arbeitsveränderungen, Streiks und Aussperrungen ausgeschlossen, vielmehr werden alle aus dem Vertrage entstehenden Streitigkeiten einer paritätischen Schlichtungskommission, zusammengesetzt aus gleichen Teilen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern, unter Hinzuziehung eines unparteiischen Vorsitzenden zur Erledigung überwiesen. Die Schlichtungskommission soll in der Regel innerhalb acht Tagen nach Anrufung, spätestens jedoch innerhalb 14 Tagen zusammenzutreten. Andernfalls kann das Gewerbegericht von der Partei direkt angerufen werden. Dem Schiedsspruch haben sich die Beteiligten zu fügen, andernfalls ist das Gewerbegericht Hamburg Revisionsinstanz.

Zur Entscheidung von Streitigkeiten mehr neben-sächlichster Art wird ein paritätisch besetztes Einigungsamt eingesetzt.

Nach Abschluß dieses Vertrages sind etwaige Sonderverträge mit anderen Vereinen und Firmen der kaufmännischen Branche in Hamburg usw. nur nach eingeholter Zustimmung der Ortsgruppe des Arbeitgeberverbandes abzuschließen.

Diese Vereinbarungen sind zwischen der Ortsgruppe des Arbeitgeberverbandes und der Ortsverwaltung des Transportarbeiterverbandes abgeschlossen.

Diese Vereinbarungen gelten bis 30. Juni 1914.

Findet drei Monate vor Ablauf eine Kündigung von keiner Seite statt, so bleiben die Vereinbarungen immer auf ein weiteres Jahr in Kraft.

Gelesen und genehmigt:

Hamburg, den 7. Mai 1911.

Zentralverband Deutscher Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben, Ortsgruppe Hamburg-Altona:

Für den Vorstand: L. A. Hoyer.

Für die Verhandlungskommission:

Gebr. Heilbutz, H. Cornelien, Emil Homann.

Emil Reim, Gebr. Masberg.

Deutscher Transportarbeiterverband, Ortsverwaltung Hamburg:

Wilh. Gaad, H. Stender, G. Bauh, D. Kollau.

Es kann und soll gerne zugestanden werden, daß die hier geschaffene Vertragsbasis eine minimale ist. Hierbei ist allerdings in allererster Linie zu berücksichtigen, daß das Gros unserer Hamburger Detailgeschäfte bisher und auch noch heute weit unter den im Verträge festgesetzten Bedingungen zahlte. Feststehende Tatsache ist es, daß es der Organisation infolge der Zerplitterung der Arbeitnehmer außerordentlich schwer fiel, mit den Arbeitgebern der kaufmännischen Geschäfte in Verbindung zu kommen, um auch hier endlich andere, bessere Verhältnisse zu schaffen. Wohl hier und da wurde einmal im Laufe der Jahre inoffiziell im Auftrage der Beschäftigten an diese oder jene Firma herangetreten, aber noch nie gelang es bisher offiziell Lohn- und Arbeitsbedingungen in diesem Berufe festzulegen. Man wollte eben die Arbeitnehmerorganisationen nicht kennen.

Wir sehen aber, die Zeiten haben sich geändert. Das einheitliche Vorgehen unserer Kollegen der größten Geschäfte hat im Vorjahre den Arbeitgebern der kaufmännischen Geschäfte den Impuls zur Organisation derselben gegeben. Wie z. B. in einzelnen Firmen die Verhältnisse lagen, wollen wir an folgendem kurz beweisen. Einstellungslohne gab es ja schon bisher auch in den verschiedenen Betrieben, aber fragt nur nicht welche. So wurde z. B. in einzelnen Betrieben ein Unterschied zwischen Entlohnung von verheirateten und ledigen Kollegen gemacht, trotzdem doch beide an und für sich dieselbe Arbeit verrichten mußten. Dieses wäre allerdings noch nicht das schlimmste. Es sind Leute im Alter von 28 Jahren zu 20. M. pro Woche eingestellt worden und haben dann in sage und schreibe fünf Jahren, ja ein weiterer noch über diese Zeit hinaus, keine Zulage erhalten. Nebenbei erwähnt verheiratete Leute, und dann wundert man sich schließlich noch, daß die Leute bei der „fürstlichen Entlohnung“ auf die schlechte Ebene gelangten.

Dieses System ist zunächst durch unsere Normaltarif aus der Welt geschafft. In demselben sind freilich einzelne Positionen enthalten, die uns selbst nicht gefallen, jedoch hatten wir, nachdem unsere Kollegen mit übergrößer Mehrheit dem Verträge zustimmten, keine Ursache, diesem Widerstand zu bereiten. Wir alle wissen, daß speziell beim erstmaligen Abschluß man auch gegebenenfalls mit einem mageren Vergleich vorlieb nimmt. Ist doch hier zunächst eine Grundlage geschaffen, auf der für die Zukunft einmal weiter gebaut werden kann. An den Kollegen wird es alsdann mit liegen, in der Zwischenzeit, genau so wie es ihre Herren Arbeitgeber machen, für die Ausbreitung der Organisation zu sorgen, damit bei einem eventl. späteren Abschluß an eine weitere Verbesserung und Vervollkommnung gedacht werden kann.

Also an die Arbeit, Kollegen Handelshilfsarbeiter!

Die Lohnbewegung der Chauffeure der Dresdner Automobil-Droschken- und Luxuswagen-Gesellschaft.

Ein Schulbeispiel, wie die Herren Unternehmer ihre Macht und ihren gesellschaftlichen Einfluß ausnützen, um die Arbeiter niederzuhalten, liefert der nun beendete Streik der Droschkenchauffeure.

Wir haben es hier mit denselben Unternehmern zu tun, wie beim Droschkenführerstreik. Daß da dieselben Methoden angewandt werden, die damals zum Ziele führten, d. h. zur Spaltung der Arbeiter, darf nicht wunder nehmen.

Wir wollen ganz kurz die Vorgänge während des Streiks skizzieren lassen.

Die Chauffeure hatten der seit 1908 beliebtesten Einhaltungsstatist der Unternehmer müde, die Kündigung eingereicht. Nun, da es ernst wurde, machte die Firma ganz geringe Zugeständnisse, weiterte sich aber, dieselben tariflich festzulegen und wollte nicht mit den Verbandsvertretern verhandeln. Die Kollegen lehnten diese Zumutungen rundweg ab, besonders deshalb, weil die Firma aus sehr durchsichtigen Gründen den Streik der Monteure durch Tarifabschluß beendet hatte. Wenn die Direktion mit dem Metallarbeiterverband verhandelt kann, kann sie es auch mit unserem Vertreter, erklärten die Kollegen. Die Firma beharrte auf ihrem Standpunkt, worauf am 12. Mai sämtliche Chauffeure in den Ausstand traten. Angebahnte Verhandlungen scheiterten daran, daß der Direktor erklärte, „ich habe keine Kompetenz, ich darf nicht verhandeln“. Bereits vor Ausbruch des Streiks erschienen dann in sämtlichen Tageszeitungen die bekannten Annoncen, daß Chauffeure für einen Monatslohn von 140 M. gesucht werden, dieselben dürfen aber nicht dem Transportarbeiterverband angehören. Gleichzeitig wurden Lehrlinge zur Ausbildung gesucht und zum Ueberfluß Pensionäre und Invaliden zur Begleitung nichtstadtkundiger Chauffeure. Dank der Unterstützung einer großen Zahl von Kollegen in den

verschiedensten Städten gelang es, den Zuzug fernzuhalten. Die Arbeitswilligen wurden in der Hauptsache von den Chauffeurschulen gestellt. Besonders hervorgerufen haben sich Herr Ingenieur Hebe Dresden und Bauer Halle. Unorganisierte Chauffeure fanden sich in ziemlichlicher Anzahl aus allen Himmelsrichtungen ein. Nicht nur aus Leipzig und Görlitz, sondern aus Mainz, Mannheim, Straßburg, Hannover, sogar aus Böhmen kam Zuzug. Aber nur Wenige blieben zur Verfügung, die meisten bedankten sich für die Ehre, Streikbrecher zu spielen und reisten wieder ab. Auch das Abholen per Auto vom Bahnhof direkt glückte der Firma selten. Herr Franz Plüke, Aktionär, und die Geschäftsführer mußten selbst fleißig fahren, um den Schein zu wahren. Noch niemals sind bei einem Streik die Behörden gröblicher getäuscht worden als anfänglich dieser Lohnbewegung. Jeden Tag wurde aufs neue behauptet, daß der Betrieb in nächster Zeit voll aufgenommen würde. Trotz Nachweis, daß im besten Falle nur 18 Mann fahren, wurde dem Herrn Oberbürgermeister gegenüber dreifach behauptet, daß 50 Chauffeure zur Verfügung stünden. Auf Anregung des Herrn Polizeipräsidenten wandte sich die Verbandsleitung an den Herrn Oberbürgermeister um Vermittlung. In der ersten für Sonnabend den 20. Mai anberaumten Sitzung erschien aber nur die Kommission und der Verbandsvertreter, die Unternehmer hatten sich entschuldigt, in Wahrheit wollten sie nicht verhandeln, weil sie glaubten, die Ausständigen würden freiwillig die Arbeit wieder aufnehmen. Tatsächlich hatte einer derselben, der Chauffeur Alfred Kiehling, die Arbeit wieder aufgenommen und dem Direktor erklärt, daß noch mehr nachkämen. Das trat aber nicht ein und so mußten die Herren doch verhandeln. Der verhasste Verbandsvertreter wurde aber nicht zugelassen. Die Kommission hatte keinen leichten Stand, konnte aber doch ganz annehmbare Zugeständnisse erreichen, die von den Streitenden mit 66 gegen 3 Stimmen angenommen wurden. Mittwoch, den 24. Mai fanden die Schlussverhandlungen statt, wo, nachdem vorher eine lange Sitzung der Unternehmer vorausgegangen war, viel geringere Vorschläge, verbunden mit allerlei Klauseln gemacht wurden. Die Kommission, mit den Vätern und Kniffen der Unternehmer nicht vertraut, unterzeichnete leider die Vereinbarungen und band sich damit selbst die Hände.

50 Mann sollten bis spätestens Sonnabend, der erst später eingestellt werden. Bis 8 Uhr abends war aber nicht zu erfahren, wer eingestellt werden sollte, am Donnerstag früh wurden dann 12 Mann eingestellt. Die alten Chauffeure wurden gezwungen, die von den Streikbrechern am Tage gefahrenen Wagen des Nachts zu fahren oder Garage zu machen. Gelesen und genehmigt: Die Direktion der Lebensgefährlichen Fahrer die „nützlichen Elemente“ fahren. Die Empörung über dieses Verhalten der Direktion führte zur abermaligen Arbeitsniederlegung am Freitag früh. Der Herr Direktor Wähler erklärte, nur das beste gerecht zu haben, er wollte Ruhe haben, er wäre gereicht, könne aber nicht dulden, daß Arbeitswillige befristet würden und war überzeugt, daß doch wieder Friede werden würde.

Am anderen Tage erfolgte die Wiederaufnahme der Arbeit und am folgenden Tage die Entlassung eines seit 1906 beschäftigten Kollegen wegen angeblicher Beleidigung von Arbeitswilligen. Die 40 Kollegen wurden nun zwar eingestellt, aber den übrigen, die nachfragen kamen, wurde erst vom Buchhalter Herr Schmölzer, dann aber auch vom Chef selbst erklärt, wer mitgestreikt und Streikposten gestanden hat, kann in nächster Zeit auf Einstellung nicht rechnen. In den ersten Tagen dieser Woche, am 30. Mai wurden uns nun eine Anzahl Mitteilungsblätter mit der Austrittserklärung überhandt. Es ist also der Direktion anscheinend gelungen, einen Teil der noch Ausstehenden abzurufen zu machen. Das beleuchtet das ganze Verhältnis Herrn Wählers contra Verband ganz eigentümlich. Wir sehen, wie ernst Herr Wähler seinen Beruf auffaßt und wie gerecht er gegen andere Organisationen handelt. Wir sehen ein, wie unrecht wir diesem Herrn getan haben, wenn wir ihn für die Sünden der Scharfmacher im Dresdener Fuhrgewerbe mit verantwortlich machten. Es bietet sich hoffentlich Gelegenheit, dieses Unrecht gut zu machen. Unseren Kollegen aber rufen wir zu: Erkennt an diesem Beispiel, wie schwer sich Vertrauensfestigkeit rächt und zieht für später daraus eure Konsequenzen.

Aus unserem Beruf.

Fensterputzer.

Elberfeld-Warmen. Aufgehobener Streik. Bei Herrn Emil Rönenberg-Warmen, Fensterputzmeister, reichte die Organisation Ende April im Auftrage der Kollegen Lohnforderungen ein. Darauf erhielten wir von Herrn Rönenberg folgenden Brief:

Warmen den 29. April 1911.

Antwortlich, Ihres Schreibens, welches ich gestern Nachmittag erhalten: Theile Ihnen mit. Nach dem Vorgehen, der hiesigen Leitung, des Deutschen Transportarbeiter Verbandes, in den letzten Jahren, gegen meine Person: Kann ich, es mit, meiner Ehre, nicht vereinbaren, mit der jetzigen Leitung, betreffs meiner Gehältern, zu verhandeln.

Werde heute Abend, mit meinen Gehältern Rücksprache nehmen.

Hochachtungsvoll

Emil Rönenberg.

Der Brief ist wortgetreu wiedergegeben. Da die Kollegen die in dem Briefe angegebenen Gründe, bereitwegent Herr Rönenberg nicht mit der Orga-

nifikation verhandeln wollte, nicht als stichhaltig anerkannt und zwar umso mehr nicht, weil es sich darum dreht, daß die hiesige Leitung mehreremal Herrn Könenberg wegen ungebührlichen Verhaltens den Kollegen gegenüber kräftig unter die Lupe nehmen mußte, wurde beschlossen, am 1. Mai die Arbeit einzustellen. Die Arbeitseinstellung geschah denn auch einmütig. Während des Streiks versuchte K. nun öfters, die Streikenden wieder an sich heranzuziehen, als ihm dies nicht glückte, verbreitete er das Gerücht, der Streik sei vom Verbaude beendet worden. Leider ließen sich ein Teil der jüngeren Kollegen dazu herbei, die nötige Aufmerksamkeit bei dem Streikposten stehen außer Acht zu lassen und so war es möglich, daß Arbeitswillige in den Betrieb hineinkamen. Ein Teil der Kollegen reiste außerdem ab, ohne sich bei der Verbandsleitung abzumelden. Ja, der Kollege Wilhelm Kellen, der auch mit abgereist war, sandte von Essen sogar Arbeitswillige nach Barmen. Bei diesen Arbeitswilligen befand sich auch ein gewisser Josef Hamacher aus Neuß, der nach seinen Angaben Verbandsmitglied ist, aber es trotzdem fertig brachte, weiter zu arbeiten, obwohl er über den Streik aufgeklärt worden war und dabei versprochen hatte, die Arbeit einzustellen. Unter allen diesen Umständen sah sich die Verbandsleitung genötigt, den Streik aufzuheben. Die am Streik zuletzt beteiligten Kollegen sind bis auf einen anderweitig in Arbeit getreten. Der Streik hat infolgedessen einen Erfolg gehabt, daß K. heute die Löhne zahlt, die gefordert worden sind. Wenn nun die Arbeitswilligen diese Vorteile einheimsten, so tragen die Kollegen die Schuld, die sich bei dem Streiks notwendigen Disziplin nicht unterworfen haben. Den größten Schaden aber hat K. selbst, denn soweit feststeht, sind eine ganze Anzahl Kunden abgesprungen. Wie bei allen Streiks, so haben sich auch bei diesem die Herren Meister als Streikbrecher hervorgetan. Besonders Herr Spang aus Elberfeld. Dieser Mann, der sonst über die unfähigen Putzer schimpft wie ein Fischweib, besitzt eine solche Fähigkeit in seinem Fach, daß er gleich am zweiten Streiktag im Germania-Automat eine Glascheibe zertrümmerte, für die K. 22,50 Mk. zahlen mußte. Nach dieser Leistung jagte ihn der Wächter unter dem Hallo der anwesenden Gäste zur Tür hinaus. Ja, ja, Herr Spang, wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen.

Um nun seinen Mut in etwas an den Streikenden zu fühlen, ist Herr Könenberg dazu übergegangen, die Namen sämtlicher Streikenden mit Geburtsort und Datum in der Nr. 10 des Weltblattes des Herrn Ketterborn zu veröffentlichen. Hierbei bemerkt er, daß diese Kollegen sich ganz besonders bei dem Streik hervorgetan hätten. Damit will er bezwecken, daß die Kollegen keine Arbeit bei irgend einem Unternehmer erhalten. Wir müssen gestehen, daß dieses System der schwarzen Listen ehrlicher ist, als wie es von den großen Schanzmacherverbänden gehandhabt wird. Aber hier spielt die Ehrlichkeit weniger eine Rolle. Denn Briefe schreiben ist, wie Figaro zeigt, nicht jedermanns Sache. Im übrigen aber scheint Herr K. selbst nicht an den Erfolg seiner Veröffentlichung zu glauben, denn in derselben Nr. des Ketterbornschen Weltblattes macht er einem Unternehmer den Vorwurf, daß dieser trotz des bei ihm bestehenden Streiks Putzer von Barmen weggeholt habe. Weiter jammert K. seine Kollegen an, doch zukünftig mehr Solidität zu üben und nicht eher die Leute wegzuholen, bevor man nicht bei ihm Erkundigungen eingezogen hätte. Das Gemüther des Herrn K. wird ihm nicht allzuviel helfen, denn wenn die Unternehmer Putzer nötig haben, werden sie sich nicht viel um K. kümmern, sondern die Putzer dort herholen, wo sie welche holen können, da sie sonst ja doch ihre Arbeit selbst machen müßten. Herrn Könenberg können wir noch mitteilen, daß wir in Zukunft eine Liste von denjenigen Unternehmern veröffentlichen werden, deren Verhalten dem Verbaude gegenüber so ist, daß der Verband es schon aus Meinlichkeitsgründen ablehnen muß, mit ihnen zu verhandeln. Bei dieser Veröffentlichung wird er auf alle Fälle die erste Stelle einnehmen.

Hafenarbeiter.

Duisburg. Daß die sogenannte „unparteiische“ Presse immer auf Seite der Unternehmer steht, dafür wurde hier am Orie in der letzten Nr. wieder ein Beweis gebracht. Der hiesige „Generalanzeiger“ schrieb kürzlich zum Streik der Hafenarbeiter:

„Ein Arbeiterheim auf dem Rhein. Wir haben bereits mitgeteilt, daß die 25 Arbeiter, die von der Holzfirma Schweitzer an der Essenberger Straße als Ersatz für Streikende engagiert worden sind, nach Beendigung der Arbeitszeit regelmäßig abends zur Vermeidung von Zusammenstößen mit den Streikenden auf einem Kahn auf dem Rhein in der Nähe der Hafeneinfahrt untergebracht werden. Die Leute, die übrigens einen täglichen Arbeitslohn von 8.— Mk. nebst freier Station erhalten, sind auf dem Schiff, soweit es dessen Verhältnisse zulassen, ganz komfortabel eingerichtet. Jeder Mann hat sein eigenes Bett, seine Waschgefäße, sein Geschirr usw., so daß die Leute den Aufenthalt auf dem Lande nicht vermissen.“

Besser kann doch auch ein bezahlter Streikbrecher-Agent nicht für die Verhältnisse in dem „Arbeiterheim“ Reklame machen. Solche Helfershelfer wird sich Herr Schweitzer doch auch nicht entgehen lassen und sie für ihre Arbeit belohnen. Aber sehen wir einmal zu, wie es in dem „Arbeiterheim“ der Firma Schweitzer aussieht! — Es besteht aus einem kleinen Frachtahn holländischen Stils. Darin liegen die Streikbrecher wie Heringe aufeinander und frieren nach, daß ihnen die Zähne klappern. Die ganze Einrichtung besteht für jeden in einem Stro-

fact, zwei Decken und einem Kissen. Die Waschgelegenheit besteht in einem Eimer, der abwechselnd von den 25 Mann benutzt wird. Der Lohn beträgt 4.— Mk. bei freier Station pro Tag. Der General hat hier natürlich 4.— Mk. hinzugeschwindelt, wohl um die Aktien für Herrn Schweitzer zu heben und die sich lichternden Reihen der Streikbrecher durch eine neue Anfeuerung zu ergänzen. Wie schwer es hält, die Leute auf dem „komfortabel“ eingerichteten Schiffe zu halten, das hat uns kürzlich ein Arbeitswilliger erzählt, der davon gelaufen ist. Um die Stimmung unter den Leuten ausrecht zu erhalten, hat Herr Schweitzer eine „Ziehharmonika“ zu 10,50 Mk. gekauft, wahrscheinlich, damit den flüchtig gewordenen Arbeitswilligen täglich abends die Harmonie zwischen Kapital und Arbeit in Musik gesetzt wird. Herr Schweitzer selbst ist ein schlechter Musikant, sonst müßte er wissen, daß es bei dieser „Musik“ auf die Dauer auch der heruntergekommenste Geselle und der verflabteste Arbeiter nicht aushalten wird. Auf der anderen Seite tut aber auch der Streikbrecher-Agent Wapke ein übriges zu der Unterhaltung. Er knöpft nämlich seinen Opfern beim Mauseßen das Geld ab. So an einem Abend einem Arbeiter 9.— Mk., dem andern 11.— Mk. Dieser Bursche scheint sich aber auch unter den Arbeitswilligen nicht ganz sicher zu fühlen, denn er trägt fortgesetzt eine geladene Browningpistole bei sich. Wieder andere schleppen sonstige Wapkeinstrumente mit sich herum. Das alles ist wohl danach angetan, um sich auf dem „komfortabel“ eingerichteten Schiff recht heimlich zu fühlen. Und über diesem Jöhl schwebt, um das Glück voll zu machen, die heilige Genmandad mit dem Sabul. Täglich ist sie in Dutzenden vertreten am Hafen zu sehen, und abends begleitet sie die Streikbrecher, diese „teure“ Ware des Herrn Schweitzer, durch den Hafen zum Rhein. Wir haben noch keinen gewöhnlichen Sterblichen gesehen, der sich eines solchen „Schuges“ erfreute, wie die die Kunst des Herrn Schweitzer. Hunderte stehen täglich am Hafen und fragen sich, wozu das alles, und wer bezahlt den Schug? Duisburger Steuerzahler aller Parteien sind es, die mit ihren Groschen die Polizei bezahlen helfen, damit es keinem Arbeiter möglich ist, an einen Streikbrecher heranzukommen und ihn über das schimpfliche Handeln aufzuklären. Die Sache wächst sich allgemach zum Standal aus. Herr Schweitzer will nicht mit der Organisation verhandeln, er will sich nicht mit ihr einigen, deshalb dieser Apparat. Die Behörde stützt ihn in seinem Starrsinn gewissermaßen noch durch das vollständig überflüssige Polizeiaufgebot, das eher provozierend als beruhigend wirkt. Die streikenden Arbeiter haben sich bisher in jeder Beziehung musterhaft verhalten, trotz des Polizeieifers, und sie werden sich auch zu keiner Unbesonnenheit hinreißen lassen, sie haben andere, bessere Mittel, ihre Sache durchzukämpfen. Wie sehr dem bewaffneten Streikbrechertum bereits der Stamm schon geschwollen und wie gefährlich schon die Situation auch für jeden Unbeteiligten geworden ist, das zeigt das Verhalten des Vorarbeiters Joh. Goosen. Dieser brutale Mensch schleppt ebenfalls einen Revolver mit sich herum. Keines guten Gewissens und in der Meinung, er würde von Arbeitern verfolgt, schoß er am Sonntagabend in eine Gruppe völlig unbeteiligter Arbeiter hinein und verletzte einen holländischen Ziegeleiarbeiter durch zwei Schüsse schwer. Einer davon brang dem Unglücklichen in die Leber, ein anderer in den Arm. Goosen wurde zwar verhaftet, aber am andern Morgen wieder auf freien Fuß gesetzt. Herr Schweitzer kann natürlich solche nützliche Elemente, wie Goosen, nicht entbehren. So weit ist es schon gekommen, daß die Streikbrechergarde Schweitzers mit Revolvern die Straßen unsicher macht und die Polizei darüber das. Das sind die Folgen des Verhaltens der Behörde Herrn Schweitzer gegenüber. Die Verantwortung solcher Taten fällt auf sie und Herrn Schw. Die streikenden Arbeiter werden sich nicht klein kriegen lassen. Was sie verlangen, ist nichts Unbilliges. Sie verlangen Anerkennung der Organisation, einen auskömmlichen Lohn und eine menschenwürdige Behandlung. Im Kampfe um diese Forderungen sind die Hafenarbeiter der Sympathien der organisierten Arbeiter und jedes rechtlich denkenden Menschen sicher, trotz General, Streikbrechergarde und Polizei.

Und dann Vergeltung dem „Generalanzeiger“. Alle anständigen Arbeiter werfen ihn aus ihrer Wohnung hinaus.

Magdeburg. Das Ende eines Proletariats. So lange der städtische Hafen existiert, war dort bis vor kurzer Zeit der Arbeiter Gustav Kettner beschäftigt. Vor einigen Monaten wurde er mit noch mehreren älteren Arbeitern für die schwere Arbeit nicht mehr tauglich befunden und bei der städtischen Straßenreinigung als Straßenfeger weiter beschäftigt, eine Arbeit, die von allen am städtischen Hafen beschäftigten Arbeitern gewissermaßen als eine Degradation empfunden wird. So empfand es auch der Arbeiter Kettner; trotzdem berichtete er die Arbeit. Nach einiger Zeit erkrankte er an Rheumatismus und war einige Wochen erwerbsunfähig. Er ging dann wieder an seine Arbeit, erkrankte abermals und wurde nun zur Beobachtung dem Krankenhaus überwiesen. Am nächsten Tage bekam die Ehefrau Kettners vom Magistrat die Kündigung ins Haus geschickt, welche sie gleich am anderen Tage ihrem im Krankenhaus befindlichen Ehemann übermittelte. Jahrzehntelang hatte er sich im Schweize seines Angefichts an städtischen Hafen abgerackert — und nun gekündigt?! Hätten diejenigen, welche die Kündigung dieses Arbeiters ausgesprochen haben, die seelischen Qualen des Mannes ausgesprochen, sie hätten ihm nicht die Kündigung ins Haus geschickt.

Kettner wurde aus dem Krankenhaus entlassen. Seine alte Arbeitsstelle durfte er nicht wieder betreten. Tagelang, wochenlang irrte er in der Stadt umher, nirgend aber war für ihn passende Arbeit

zu finden. Zu dieser Seelenqual gesellte sich unglücklicherweise noch eine Krankheit hinzu. Das Handgelenk war durch irgendeinen Umstand angeschwollen, er gebraucht ärztliche Hilfe. Auf dem Bureau des Transportarbeiter-Verbandes, wo er sich Rat holt, wird ihm gesagt, daß er noch 21 Tage nach seiner Entlassung aus städtischen Diensten Anspruch auf die gesetzlichen Mindestleistungen an die städtische Krankenkasse habe. Er geht daraufhin zur städtischen Krankenkasse, einen Schein zum Arzt erbittend, nur einen Schein zum Arzte, denn Krankengeld will er gar nicht haben, nur gesund will er werden. Auf der Krankenkasse erhält er aber einen Schein zum Vertrauensarzt Dr. Kieferstein. Das trifft den alten ehrlichen Arbeiter wie ein Stich ins Herz. Der Simulation verdächtig? Nein! sagt er sich, ich gehe nicht zum Vertrauensarzt. Er geht nach Hause und erzählt seiner Frau den Hergang auf der Krankenkasse: „Dem Herrn Neubaut Kühne habe ich gesagt, wenn etwas passiert, Sie haben mich auf dem Gewissen!“ Die Frau, sowie der hinzukommende Sohn trösten den Vater, daß er ja doch erst kurze Zeit arbeitslos sei, und der Sohn verspricht ihm, zu versuchen, ihm auf einem Neubau Beschäftigung zu verschaffen. Das gelingt auch. Der Vater versucht zu arbeiten, trotz seiner geschwollenen Hand; er will nicht, wie er sich bitter ausdrückt, daß ihn seine früheren Arbeitskollegen schief ansehen. Aber nur einen halben Tag geht das; die Schmerzen an der Hand nehmen zu, er kann die Arbeit nicht verrichten, er muß wieder aufhören. Also auch der letzte Versuch, als ehrlicher Arbeiter durch die Welt zu kommen, schlug fehl. Er kommt nach Hause, setzt dies seiner Frau auseinander und meint: „Es ist aus mit mir, es ist aus mit mir!“ Nächste lang hat er fast gar nicht geschlafen. Er legt sich auf das Sofa, um ein wenig zu ruhen. Sorgsam deckt ihn seine Frau zu und entfernt sich auf einige Zeit. Auf dem Sofa liegt aber nicht etwa ein Schlafender, sondern ein Proletarier, der mit sich zu Rade geht, und sich sagt, daß er verbraucht ist, daß er überflüssig ist in der Gesellschaft, die bei aller möglichen Gelegenheiten in die Welt hinausposaunt, daß für den deutschen Arbeiter bis an sein Lebensende gesorgt sei. Er ringt, er kämpft, er denkt auch an seine Frau und seine Kinder, aber dann — verschafft er sich Ruhe, die ewige Ruhe. Die zurückbleibende Frau findet ihn hinter der Tür — erhängt. So endet das Leben eines Proletariats; so sind geendet und werden noch Tausende Proletarier enden in unsrer so viel gerühmten göttlichen Weltordnung.

Die im Straßburger-Rheinhafen beschäftigten Arbeiter ließen durch den Deutschen Transportarbeiterverband den sämtlichen in Betracht kommenden Expeditons- und Schiffsahrtbetrieben Forderungen in Bezug auf Neuregelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zugehen. Es wird ein Tagelohn von 4,50 Mark bis 4,80 Mk. und Verkürzung der Arbeitszeit auf täglich 9 Stunden, außerdem Bezahung der Ueberstunden und einige kleinere Verbesserungen verlangt. Die geforderten Lohnsätze bewegen sich noch unter denen, wie sie für die Bauhilfsarbeiter schon seit längerer Zeit bestehen und doch scheint es, als wenn die Hafenherren es auch hier zum äußersten kommen lassen wollen. Trotzdem der Termin zur Rückzahlung bereits am 26. Mai abgelaufen war und Verhandlungen durch die Gauleitung, sowie das Bürgermeisterrat angebahnt wurden, war es bisher nicht möglich, von den Arbeitgebern eine entscheidende Neuordnung zu bekommen. In einer in Neudorf stattgefundenen und von über 170 Hafenarbeitern besuchten Versammlung nahmen diese den Bericht des Gauleiters über den Stand der Bewegung entgegen, und auf eindringliche Vorstellungen desselben wurde vorläufig von einer Arbeitseinstellung Abstand genommen. Eine von der Verbandsleitung vorgelegte Resolution, laut welcher sich die Arbeiter mit den bisher unternommenen Schritten der Lohnkommission einverstanden erklären, weiterhin aber auch energisches weiteres Vorgehen verlangen und wo der Lohnkommission mit der Verbandsleitung die Vollmacht gegeben wird, die Arbeitsniederlegung zu jeder passenden und notwendigen Zeit zu veranlassen, fand einstimmige Annahme. Die Arbeiterschaft von Straßburg und Umgebung wird ersucht, bis zur Erledigung der Differenzen den Rheinhafen möglichst zu meiden.

Die Schiffskesselreiniger in Antwerpen streiken seit einigen Wochen. In dieser Branche gibt es zehn Dafen mit ungefähr 200 Arbeitern. Von diesen streiken 150 Mann, so daß die Arbeit ziemlich ruht, da es den Dafen bis jetzt nur in vereinzelten Fällen gelungen ist, einige Streikbrecher zu finden. Die Streikenden fordern eine Erhöhung des Tagelohnes von 5 auf 6 Francs. Die Dafen haben bereits einige Zugeständnisse gemacht, aber sie genügen den Streikenden noch nicht, da sie nicht gewillt sind, den Dafen länger die riesigen Profite in ihre Taschen einfassen zu helfen. Ein Arbeitgeber verbietet an einem Dampfer in 4 Tagen bare 210 Francs, das ist 100 Prozent des Arbeitslohnes. Ein seines Geschäft!

Handelsarbeiter.

Berlin. Einlassierer und Rassenboten. Die Branchenleitung veranstaltete am 18. Mai eine Agitationsversammlung für die Abzahlungsklassierer, mit dem Thema: „Heraus mit der Sonntagsruhe in unserem Beruf“. Dieselbe war verhältnismäßig gut besucht und fanden die Ausführungen des Branchenleiters reichen Beifall. Derselbe schilderte zunächst die geschichtliche Entstehung der Sonntagsruhe oder der Sonntagsruhe in eingehender Weise, indem er den Veranlassungen die Art der Sonntagsruhe vom Jahre 421 nach Christi ab, bis in die neuere Zeit von Augen führte. Im zweiten Teil seines Vortrages behandelte Kettner den Kampf um die gesetzliche Festlegung und die Erweiterung der Sonntagsruhe. In padenden Worten gab er einen

Müßigkeit auf die von den in Frage kommenden Organisationen geleisteten Arbeit. Auch die rücksichtliche Haltung des freisinnigen Berliner Stadtparlaments kennzeichnet er gebührend und wies nach, daß nur die sozialdemokratische Fraktion stets mutwillig für die Interessen der Handelsarbeiter eingetreten sei. In seinen weiteren Ausführungen schilderte der Referent die Schäden der Sonntagsarbeit im Eintassiererberuf, welche durch das immer weitere Umsichgreifen der „Sonntagskassierer“ entstanden sind. Festgestellt ist, daß von den circa 100 Abzahlungsgeheimen Berlins nur 25 bis 30 Firmen feste Kassierer beschäftigen, alle anderen dagegen nur ein großes Heer von Sonntagskassierern, einzelne Firmen 50 bis 80 Stück. Circa 80, 100, auch 120 Kunden müssen besucht werden in den „gefächelt freigegebenen 5 Stunden“. Dieses ist aber unendlich. Sonntags früh gegen 7 Uhr geht der Eintassierer auf die Tour, nachmittags gegen 4 Uhr kehrt er in Schweiß gebadet, zurück, dazu kommt noch eine Stunde für die schriftliche Abrechnung. Auch die Frauen und Kinder der Eintassierer werden nicht geschont, sie müssen mit treppauf und treppab klettern, damit Vater die Tour schafft und Montags früh eine möglichst hohe Klasse abliefern, sonst gibt es von der Firma einen Anschauzer. 250 bis 300 Mk. sollen abgeliefert werden; die Profitlust kennt keine Grenzen. Dieses alles geschieht unter den wachenden Augen des Gesetzes. Wohl in keinem anderen Geschäftszweige werden die Gesetze derartig bewußt übertreten, wie in der Abzahlungsbranche. Durchweg 8 bis 9 Stunden müssen die Eintassierer jeden Sonntag arbeiten. In der Nähmaschinenbranche ist die Sonntagsarbeit nicht so ausgedehnt. Hier ist es namentlich die Firma Louis Litzauer, Höchststr. 39, welche Sonntags von ihren Angestellten auch ein ganz anständiges Arbeitspensum verlangt. Am schlimmsten aber ist die Ausbeutung aber in den Automatenbetrieben. Hier müssen die Kassierer und Füller bis in die finstere Nacht, auch an den Sonntagen, arbeiten. Angestellte, welche 10 Jahre im Dienst sind, haben in diesen 10 Jahren noch nicht einen einzigen freien Sonntag gehabt. Einige Firmen gewähren den Eintassierern zwar einen freien Tag in der Woche, aber mit der Innehaltung desselben sieht es in den meisten Fällen sehr traurig aus.

Um diesen Zuständen ein Ende zu bereiten, müssen wir zunächst die gesetzgebenden Körperschaften auf die Schäden in unserem Berufe aufmerksam machen und schnelle Abhilfe verlangen. In das Polizei-Präsidium, das Ministerium des Innern und auch an den Reichstag müssen die Versammelten appellieren und verlangen, daß bei Beratungen von diesbezüglichen Gesetzesvorlagen (Abzahlungsgesetz, Sonntagsruhe) auch die Stimmen der in dem Berufe tätigen Kollegen gehört werden. Um unsere Forderungen mit Nachdruck vertreten zu können, ist es weiter notwendig, daß wir die Organisation stärken, alle Eintassierer Berlins müssen in dieser wichtigen Frage einig zusammenstehen. Nur durch die Organisation können unsere berechtigten Wünsche verwirklicht werden. Darum Eintassierer Berlins, hinein in den „Deutschen Transportarbeiter-Verband“ und dann kräftig eingestimmt in den Ruf: „Heraus mit der vollständigen Sonntagsruhe in unserem Berufe!“ In der Diskussion ergänzten einige Kollegen die Ausführungen des Referenten, namentlich gab der Branchenleiter der Schneiderhausdiener einige wertvolle Fingerzeige. Der Vertreter der Versicherungseinknehmer machte auf die ausgedehnte Sonntagsarbeit im Versicherungsgewerbe aufmerksam und verlangte auch hier dringende Abhilfe. Folgende Resolution wurde gegen eine Stimme angenommen:

Resolution.

Die am 18. Mai 1911 im Saale von A. Haberland, Linienstraße 73, tagende Versammlung der Eintassierer aus den Abzahlungs-, Nähmaschinen- und Automaten-Geschäften protestiert auf das entschiedenste gegen die seit 19 Jahren geübte Ausbeutung und Ausbeutung der Eintassierer an den Sonn- und Feiertagen.

Die Versammlung stellt fest, daß in keinem anderen Berufe die von der Reichsregierung erlassenen Gesetze derartig mißachtet und übertreten werden, wie in der Abzahlungs-, Nähmaschinen- und Automatenbranche.

Des weiteren protestieren die Versammelten gegen die von den Inhabern der Kreditgeschäfte immer mehr geübte Praxis, die Katenzahlungen nur durch sogenannte „Sonntagskassierer“, resp. Kassiererinnen einholen zu lassen, ein Verfahren, welches die Existenz der festangestellten Eintassierer auf das äußerste gefährdet, resp. den ganzen Beruf der Eintassierer vernichtet.

Von der Polizeibehörde erwartet die Versammlung, daß sie an den Sonn- und Feiertagen ihr Augenmerk ganz besonders auf die Eintassierer richtet und jeden Unternehmer genannter Branchen unmaßsächlich zur Verantwortung zieht, der die Bestimmungen des Paragrafen 105 b, Absatz 11, der Reichsgewerbeordnung nicht innehat. Des weiteren erwarten die Versammelten von der Polizeibehörde, daß dieselbe ihren Organen dahingehend Instruktion erteilt, daß, wenn diesbezügliche Feststellungen gemacht werden sollen, die betreffenden Beamten den eingeführten Kontrollkommissionen keine Schwierigkeiten bereiten.

Die Versammelten erkennen an, daß die diesbezüglichen Forderungen nur erreicht werden können, wenn eine festgelegte, starke Organisation hinter den Berufsangehörigen steht, die Versammelten verpflichten sich, Mann für Mann ihrer Berufsorganisation, dem „Deutschen Transportarbeiter-Verband“, Branche der Eintassierer und Kassenboten, anzuschließen und beauftragen die Leitung der heutigen Versammlung, durch eine Eingabe an das Polizeipräsidium, den Reichstag und das Ministerium des Innern, auf die bestehenden Zustände aufmerksam zu machen und dringende Abhilfe zu verlangen.

An das auf Kredit laufende Publikum, besonders aber an die organisierte Arbeiterschaft, richten die Versammelten das dringende Ersuchen, ihre Zahlungen nur an Wochentagen zu leisten.

Die organisierten Eintassierer, Einknehmer und Kassenboten sind im Besitze einer „rosa Legitimationskarte“ und bitten wir, nur diese bei neuen Geschäften zu unterstücken.

Nachdem noch einige geschäftliche Angelegenheiten bekannt gegeben, wurde die Versammlung unter Hinweis auf die in nächster Zeit stattfindenden Verbandssitzlichkeiten geschlossen.

Erfolgreicher Streit.

Der Firma A. Kirberg, Eisengroßhandlung, Eberfeld, wurden im Auftrage der Kollegen durch unseren Verband Lohnforderungen gestellt. Die Firma hielt es nicht für nötig, auf die eingereichten Forderungen zu antworten. Auch ein zweites Schreiben blieb ohne Antwort. Am 23. Mai, morgens, wurden die Kollegen selbst vorstellig und erklärten, nicht eher weiterzuarbeiten, bis sich die Firma zu den eingereichten Forderungen geäußert habe. Die Firma gab nunmehr die Erklärung ab, daß sie bereit sei, den älteren Kollegen 1,— Mk. und den jüngeren Kollegen 50 Pf. in der Woche zuzulegen, aber mit dem Verband wolle sie nichts zu tun haben. Die Kollegen lehnten dieses ungenügende Angebot einstimmig ab und stellten die Arbeit ein. Hatte die Firma noch um 7 Uhr morgens erklärt, mit dem Verbannde nicht zu verhandeln, so wurde sie durch die einmütige Arbeitsniederlegung eines besseren belehrt, denn bereits einige Stunden später teilte sie der Ortsverwaltung mit, daß sie zu den Verhandlungen bereit sei. Durch die Verhandlungen wurde der Streit nach eintägiger Dauer beigelegt, nachdem die Firma Lohnzulagen von 1,— Mk., 1,50 Mk. und 2,— Mk. pro Woche gewährt hatte. Die durchschnittliche Lohnzulage beträgt pro Woche und Kollege 1,65 Mk. Die Versicherungsbeiträge werden von der Firma in voller Höhe getragen. Wenn durch den Streit die Kollegen auch nicht alles erreicht haben, was sie erhofft hatten, so ist durch das Erzielte jedoch ein guter Schritt nach vorwärts getan. In den Kollegen liegt es nun, durch Stärkung der Organisation dazu beizutragen, daß in absehbarer Zeit ihre Wünsche realisiert werden können.

Der 7 Uhr-Schalterschluss in Leipzig.

Im „Sanzsouci“ tagte kürzlich eine gut besuchte Versammlung der Handelsangestellten, die sich mit dem zeitigen Post- und Bahnschalterschluss beschäftigte. Das Referat in dieser Versammlung, die vom Zentralverband der Handlungsgehilfen und -Geheimen und dem Transportarbeiter-Verband einberufen war, hatte Genosse Wittig übernommen, der ausführte, daß die unregelmäßige Arbeitszeit im Handelsgewerbe vielfach von der Schalterschlussstunde der Post und der Bahn abhängt, sei diese früher festgesetzt, dann könne auch die Arbeitszeit für die Kontorarbeiter und das Hilfspersonal eingeschränkt werden. Darum sei es notwendig, auf einen früheren Schalterschluss hinzuwirken, der freilich nicht mit einem Mal zu erreichen sei. Als Beispiel wies der Referent eingehend nach, welche Schwierigkeiten dem zeitigeren Ladenschluss entgegenstanden haben; heute wird der Laden vielfach noch vor der gesetzlichen Schlussstunde geschlossen. Post und Eisenbahn hätten bei bestimmten Gelegenheiten auch gezeigt, daß es möglich sei, die Schalterschlussstunden einzuschränken. Die von den Handelskammern in den Jahren 1901, 1902 und 1903 veranstalteten Erhebungen über die Verkürzung der Arbeitszeit im Handelsgewerbe hätten gezeigt, daß die Handelskammern einmütig gegen die Verkürzung sind, aber ebenso einmütig sind die Angestellten dafür. In Hamburg würden die Kontore um 4 Uhr geschlossen, auch in anderen Städten sei die sogenannte englische Arbeitszeit eingeführt. Ebenso sei auf die kurze Arbeitszeit in England hinzuweisen. Man habe häufig die Beobachtung machen müssen, daß gerade von den Betrieben, wo die Organisation der Angestellten am schlechtesten ist, der Ruf ausging, die Verkürzung der Arbeitszeit gefährde den Handel. Der Referent wies noch auf die kulturelle Bedeutung der Verkürzung der Arbeitszeit hin. Die Handelsangestellten müßten sich ein Beispiel nehmen an den kämpfenden gewerblichen Arbeitern und sich um die Organisation scharen. Schließlich empfahl er die Annahme einer Resolution, in der die Schließung der Schalter um 7 Uhr gefordert wird, betonte aber zugleich, daß im Prinzip am 6 Uhr Schluss festgehalten werden möge. Einige Diskussionsredner sprachen im Sinne des Referenten.

Folgende Resolution wurde gegen eine Stimme angenommen:

Die am 17. Mai im Saale des „Sanzsouci“ zu Leipzig tagende Versammlung aller im Handelsgewerbe beschäftigten Personen erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten einverstanden und hält die Einführung eines früheren Postschalterschlusses in Leipzig für dringend geboten. Die Versammlung betrachtet den bisherigen Achtuhr-Ladenschluss in Leipzig nicht nur als einen großen Uebelstand, sondern erblickt darin eine schwere wirtschaftliche Schädigung aller im Handelsgewerbe beschäftigten Angestellten und Arbeiter. Die Versammelten beauftragen deshalb das Bureau der heutigen Versammlung, eine Eingabe an die Oberpostdirektion in Leipzig zu richten, damit für die Zukunft der Postschalterschluss an sämtlichen Leipziger Postanstalten auf 7 Uhr abends festgesetzt wird. Weiter beauftragen die Versammelten das Bureau der heutigen Versammlung, eine weitere Versammlung einzuberufen, in der über die eingegangene Antwort der Oberpostdirektion in Leipzig auf die gemachte Eingabe Bericht zu erstatten ist.

Leipzig. Eine Zuchtordnung für kaufmännische Angestellte. Unter dieser Ueberschrift bringt die „Leipziger Volkszeitung“ eine „Geschäftsordnung“ für die Angestellten bei der

Firma Gustav Leichmann, Guthandlung, Leipzig, Katharinenstr. 4, zum Abdruck, welche sie den deutsch-nationalen Blättern, Organ der Ortsgruppe Leipzig des Deutsch-nationalen Handlungsgehilfen-Verbandes, entnommen hat. Da diese „Geschäftsordnung“ auch für unsere dort beschäftigten Berufskollegen mit in Betracht kommt, so wollen wir unserer Kollegenschaft im Handelsgewerbe dieses Paragraphenungeheuer hiermit wörtlich zur Kenntnis bringen:

- § 1. Geschäftszeit wird jeweilig durch Anschlag bekannt gegeben. Wer nicht pünktlich früh und mittags erscheint, hat für jede angefangenen zuspätkommenen fünf Minuten zehn Pfennige Strafe zu zahlen. § 2. Wer von den Schlusshabenden zu spät kommt, zahlt 25 Pfennige für jede angefangenen fünf Minuten. § 3. Wer von den Schlusshabenden die Türe nicht zurücklegt, bezahlt 10 Pfennige. § 4. Wer die Gasflammen nicht ausdreht, bezahlt 10 Pfennige. § 5. Wer die Kasse auf dem Lager nicht herunterläßt, zahlt 10 Pfennige. § 6. Wer von den Schlusshabenden die Fenster mittags und abends nicht schließt, resp. festmacht, zahlt 10 Pfennige. § 7. Alle Angestellten haben zu gleicher Zeit zu gehen, damit der Schluss habende Herr Kontrolle ausüben kann. Ausgenommen ist derjenige, der durch Arbeiten noch länger aufgehalten ist. Wer hiergegen verstoßt, zahlt 10 Pfennige. § 8. Wer ein Paket in das Geschäft mitbringt, hat dies dem Schlusshabenden mitzuteilen. Derselbe ist verpflichtet, über jedes mittags und abends mitgenommene Paket Rechenschaft zu verlangen und darf Pakete nur gegen Passierschein durchlassen. Verstöße hiergegen werden mit 50 Pfennige bestraft. § 9. Jedes Biertrinken im Geschäft ist vor 8 Uhr abends verboten. Strafe 25 Pfennige. § 10. Jedes Rauchen während der Geschäftszeit kostet 25 Pfennige Strafe. § 11. Der mit der Erledigung der Wäsche beauftragte Herr hat dafür zu sorgen, daß dieselben spätestens bis 6 Uhr abends an jedem Sonnabend soweit fertiggestellt sind, daß sie fortgeschafft werden können. Strafe 1,— Mk. § 12. Wer einen Waschkübel annimmt, ohne dafür zu sorgen, daß derselbe mit einem Zettel versehen ist, zahlt 1,— Mk. Strafe. § 13. Wer einen Waschkübel nicht in die Waschküche tut, bezahlt 1,— Mk. Strafe. § 14. Der mit der Lageraufsicht betraute Herr hat dafür zu sorgen, daß das Lager bis spätestens 8 Uhr aufgeräumt ist, bei 1,— Mk. Strafe. § 15. Er hat die einzelnen Abteilungen des Lagers unter die Lageristen zu verteilen und ist jeder Lageristin für den ihr zugeordneten Teil verantwortlich. Sonst 1) 25 Pfennige Strafe. § 16. Der für die Expedition verantwortliche Herr hat für die Instandhaltung 1) der Expedition zu sorgen und jeden Markthelfer seine Arbeit zuzuweisen. Strafe 1,— Mk., für den Markthelfer 25 Pfennige extra. § 17. Der Buchhalter ist verpflichtet, für Ordnung im Kontor zu sorgen, insbesonderheit darauf zu sehen, daß abends alles aufgeräumt ist. Strafe 1,— Mk. § 18. Der Buchhalter hat die 1) Kontorangestellten ihre Abteilung zwecks Aufräumens anzuweisen und ist für diese extra verantwortlich. Strafe 25 Pfennige. § 19. Wer irgendwelche Gebrauchsgegenstände liegen läßt, resp. nicht wider 1) an den dafür bestimmten Ort stellt, zahlt 10 Pfennige Strafe. § 20. Wer Schreibutensilien unnütz vergeudet, zahlt 10 Pfennige. § 21. Wer Linte umwirft, zahlt 50 Pfennige Strafe. § 22. Der mit der Retournahme beauftragte Herr ist verpflichtet, dieselben 1) sofort nach Eintreffen aufzunehmen und Retourscheine aufzustellen, resp. im Durchschreibebuch abzuschreiben. Retourscheine, resp. feste Rechnungen müssen spätestens 8 Tage nach Eintreffen fertig sein. Strafe 25 Pfennige per Retoure. Außerdem hat er dafür Sorge zu tragen, daß für Auswahlen, deren Rücksendungsfrist abgelaufen ist, pünktlich Rechnung erstellt wird. Strafe 10 Pfennige für jeden Fall. Wer Retouren zurücknimmt, ohne dafür zu sorgen, daß sie zurückgeschriebenen werden, zahlt 1,— Mk. Strafe § 23. Der Retourenexpedient hat die ihm übergebenen Retouren sofort zurückzuschreiben und wird mit 1,— Mk. bestraft, falls dies nicht geschieht. § 24. Wer eingegangene Bestellungen nicht am selben Tage erledigt, resp. für das Bestellen der etwa fehlenden Sachen Sorge trägt, zahlt 50 Pfennige Strafe. § 25. Der mit den Bestellungen beauftragte Herr hat dafür Sorge zu tragen, daß abends alles bestellt wird und zahlt für den Fall, daß er eine Bestellung vergißt, 1,— Mk. für jeden Fall. § 26. Falls jemand etwas zu bestellen hat, ist dies in das dazu bestimmte Buch einzuschreiben. Strafe 25 Pfennige. § 27. Wer Bestellungen der Kunden in die Tasche steckt, bezahlt 3,— Mk. für jeden Fall. § 28. Wer einen verlaufenen Posten ohne Zettel läßt, zahlt 1,— Mk. Strafe. § 29. Wer Kundenbestellungen herumliegen läßt, zahlt 1,— Mk. Strafe. § 30. Das Herumliegen der Detailblocks wird mit 1,— Mk. bestraft § 31. Wer ohne Erlaubnis das Privatkontor betritt, zahlt 1,— Mk. Strafe. § 32. Wer das Kontor unbefugt betritt, zahlt 10 Pfennige. Materialien gibt der Lehrling raus. § 33. Wer sich im Kontor oder Lager abdrückt, zahlt 25 Pfennige Strafe. § 34. Wer irgendeinen Schlüssel oder Zylinder zerlegt, muß denselben ersetzen. Ist der Täter nicht festzustellen, zahlt die Kasse. Beschädigungen am Hause zahlt der Täter, falls nicht festzustellen, die Kasse. § 35. Die Plänen sind, falls dieselben naß geworden sind, abends zum Trocknen aufzuhängen, oder im trockenen Zustande glatt zusammenzulegen. Strafe 25 Pfennige. § 36. Die Wagen sind ordnungsgemäß im Hof aufzustellen. 25 Pfennige Strafe. § 37. Wer Speisereste herumliegen läßt, zahlt 25 Pfennige Strafe. § 38. Wer Reiseberichte nicht jeden Tag einsendet, verliert die Spesen für den betreffenden Tag und zahlt extra 3,— Mk. § 39. Das Einholen wird folgendermaßen geregelt. Morgens um 9 Uhr und nachmittags 4 Uhr hat ein Bursche jeden zu fragen, ob er ihm etwas besorgen soll, ausgeschlossen vom Spesen sind jeder Alkohol, Lose Fleischwaren.

Strafen bezahlen Auftraggeber und Einholer je 25 Pfennige. § 42. Es ist verboten wie die Handlanger zu essen. (11). § 43. Dem männlichen Personal ist die Benutzung der Damentoilette nicht gestattet. Strafe 3.— Ml. § 44. Wer ein Vergehen entdeckt und nicht meldet, wird mit 5.— Ml. bestraft. (1). § 45. Für jedes private Telephonieren sind 10 Pfennige in die Kasse zu zahlen, ganz unabhängig, ob anrufen wird, oder der betr. selbst anruft. § 46. Wer für sich einen Waschhut oder einen Menderhut hat, darf denselben nicht direkt an R. geben, sondern muß ihn den die Waschkühe besorgenden Herrn abgeben, der ihn wie einen Kundenhut behandeln und für ordnungsgemäßes berechnen Sorge zu tragen hat. Wer dagegen handelt, zahlt 1.— Ml. Strafe. § 47. Schluss habende Herr muß dafür sorgen, daß der Briefkasten jeden Tag abgegriffen ist. Ferner muß er mittags 12 Uhr und nachmittags 6 Uhr nachsehen, ob noch was in den Briefkasten geworfen worden ist. Der mit dem Abtwischen Beauftragte ist voll verantwortlich. Strafe 25 Pfennige. Die Expedienten haben dafür zu sorgen, daß alle Hülle sauber abgegriffen weggehen. Der Beauftragte ist voll verantwortlich. Für jeden unabgegriffenen Hut bezahlt der Schuldige 25 Pfennige. § 48. Wer vom Geschäft fernbleibt, hat sich bis spätestens 9 Uhr schriftlich oder telephonisch zu entschuldigen, andernfalls hat er eine Strafe von 1.— Ml. zu zahlen. § 49. Wer vom Geschäft ohne ärztliche Bestätigung fern bleibt, hat für diese Zeit den entsprechenden Teil seines Gehaltes der Kasse zu überweisen.

Ein Kommentar zu dieser fänschen „Geschäftsordnung“ ist eigentlich überflüssig, denn dieses Produkt spricht für sich selbst. Wir haben uns der kleiner Mühe unterzogen und ausgerechnet, daß jeder Angestellte nicht weniger als 35,50 Ml. pro Woche zu zahlen hat, wenn er nur einmal gegen jede derartige Bestimmung in der Woche verstößt, und daß dieses vorkommen kann, wird selbst der geistige Urheber dieser „Geschäftsordnung“ nicht bestreiten können. Bei den heutigen Löhnen im Handelsgewerbe unserer Berufscollegen — wovon auch dieselben bei obiger Firma keine Ausnahme machen werden — dürfte es dann vorkommen, daß sie gezwungen sind, am Schlusse der Woche noch einen hübschen Teil Geld mitzubringen, statt etwas Lohn zu erhalten. Hoffentlich trägt dieses Produkt dazu bei, daß die Angestellten im Handelsgewerbe ihre Klassenlage erkennen und sich ihrer zuständigen Berufsorganisation anschließen.

Magdeburg. Wegen eines Messers. Der Arbeiter L. war bei dem Kaufmann Proke hier gegen 13.— Ml. wöchentlich nebst freier Kost beschäftigt. Eines Tages war das Taschenmesser des Lageristen abhanden gekommen und L. vom Lageristen indirekt verdächtigt worden, es entwendet zu haben. Hierbei geriet L. in große Erregung und er sagte zum Lageristen: „Sie sind verrückt.“ Auch soll er ihn mit einer leeren Pistole bedroht haben. Als dann L. von Proke zur Rede gestellt wurde, wiederholte er die „bedenkliche“ Aeußerung und darauf wurde er sofort entlassen. Nunmehr klagte er wegen Kündigungskloster. Entlassung auf Zahlung einer 14tägigen Lohnentschädigung und Entschädigung für Kost, insgesamt auf 25.— Ml. Das Gericht stand auf dem Standpunkt, daß das ungebührliche Benehmen des Klägers seinem Blödsinn zuzuschreiben wäre, daß das aber kein Grund zu sofortiger Entlassung wäre. Demgemäß wurde der Beklagte zur Zahlung der geforderten Summe kostenpflichtig verurteilt.

München. Die Wächter der Wach- und Schließgesellschaft traten vor kurzer Zeit in eine Lohnbewegung ein, die mit einem teilweisen Erfolg endete. Wie in anderen Städten, sind auch hier die Lohnverhältnisse der Wächter die denkbar schlechtesten. Dazu kommt noch, daß gerade in den letzten Jahren eine kolossale Steigerung der Lebensmittelpreise, sowie der Mieten eingetreten ist. Dies war der Grund, warum sich die Wächter mehr als sonst um ihre Organisation kümmerten. Bislang betrug der Anfangslohn der Wächter pro Monat 85.— Ml., steigend bis 110.— Ml. Nach fünf Jahren erhielten die Wächter den Titel Oberwächter, was mit einer Funktionszulage von monatlich 5.— Ml. verbunden war. Außerdem erhielten die Wächter eine freie Nacht im Monat und einen Jahresurlaub bis zu 4 Tagen. Bleibt man den schwierigen und aufreibenden Dienst in Betracht, so braucht man sich nicht zu wundern, wenn die Wächter mit diesen Verhältnissen nicht mehr zufrieden waren. Trotzdem gab es auch noch Kollegen, die sich nicht dazu ausschwingen konnten, mit den übrigen gemeinsame Sache zu machen, um eine Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse herbeizuführen. Von den 80 bei dieser Bewegung in Frage kommenden Wächtern hatten 73 durch Unterschrift sich bereiterklärt, ihre Kündigung einzureichen, um so den Forderungen mehr Nachdruck zu verleihen. Die Forderungen waren: Anfangslohn 100.— Ml., steigend jährlich um 5.— Ml. pro Monat, bis zum Höchstlohn von 130.— Ml. Verkürzung der Dienstzeit um 1/2 Stunde pro Nacht, Einführung einer halbstündigen Pause, sowie drei freie Nächte im Monat und Gewährung eines Sommerurlaubs nach der Beschäftigungsdauer von zwei bis sechs Tagen. Für Ueberstunden sind bisher 30 Pf. pro Stunde vergütet worden, verlangt wurden nunmehr 60 Pf. Gewiß ganz bescheidene Forderungen, die mit einigen guten Willen seitens der Direktion hätten gewährt werden können. Aber weit gefehlt. Die Direktion vertief sich in der ersten Verhandlung auf die Unrentabilität des ganzen Unternehmens, was hauptsächlich auf das ausgebeutete Terrain der Stadt München zurückzuführen sei. Außerdem sei durch die jährlichen Lohnsteigerungen der Durchschnittslohn auf 101.— Ml. pro Wächter gestiegen. Es fällt der Direktion nicht ein, deshalb die älteren Wächter zu entlassen, aber höhere Löhne könnte sie nicht mehr geben. Dies und anderes wurde ins Feld geführt, um uns von der Forderung abzuwenden. Eine Abendversammlung nahm den Bericht entgegen und beschloß

einstimmig, noch einen Versuch zu einer gütlichen Vereinbarung zu machen. Der Vertreter des Verbandes, sowie die Kommission, wurden abends um 1/2 9 Uhr nochmals vortrefflich. In dieser Verhandlung machte der Herr Direktor, als er sah, daß nunmehr Ernst gemacht wird, und wir uns bereits zurückzogen, den Vorschlag, das Einigungsamt des Gewerbegerichts anzurufen, und diesem die Entscheidung zu überlassen. Die Versammlung war damit einverstanden und die Wächter traten wieder, wenn auch verspätet, ihren Dienst an. Zwei Tage später fand dann die Verhandlung auf dem Gewerbegericht statt, in der ein Tarifvertrag zustande kam. Die Direktion weigerte sich nach wie vor, mit der Organisation den Vertrag abzuschließen, hatte aber nichts dagegen, daß die Vertreter an den Verhandlungen teilnahmen. Der Vertrag wurde von den Wächtern angenommen und vom Arbeitervorstand unterschrieben. Er brachte den Kollegen ganz minimale Verbesserungen. Der Anfangslohn wurde auf 90.— Ml. erhöht, sowie der Höchstlohn auf 117.— Ml. Die Arbeitszeit wurde um eine Viertelstunde pro Nacht verkürzt. Der Urlaub wurde auf 5 Tage erhöht. Die Ueberstunden, die bisher mit 30 Pf. entschädigt wurden, werden nunmehr mit 50 Pf. vergütet. Die Wächter haben bei dieser Bewegung gesehen, wie notwendig der Zusammenschluß ist. Die Direktion wachte schon vor Monaten, daß eine Bewegung im Gange ist, und konnte dementsprechend ihre Dispositionen treffen. Mehr als 30 Streikbrecher hatten sich bereits gemeldet. Daß unter solchen Umständen uns ein Kampf sehr erschwert worden wäre, ist leicht erklärlich. An den Wächtern liegt es jetzt, in der Organisation auszuhalten, um zu einer geeigneten Zeit das nachzuholen, was diesmal nicht gelang. Sorgt für den Ausbau der Organisation, dann wird die Zeit nicht mehr fern sein, wo auch die Anerkennung der Organisation erkämpft werden kann.

Leitungsarbeiter.

Essen a. d. R. Die hiesigen Kollegen beschloßen in einer Versammlung am 6. Mai den Unternehmern einige Forderungen zu unterbreiten. Die Unternehmer lehnten Alles ab, und so blieb den Arbeitern kein anderer Weg, als die Arbeit einzustellen. Nach wenigen Stunden hatten sich die Arbeitgeber bereits besonnen. Sie unterbreiteten aber bei den Verhandlungen den Beauftragten der Kollegen einen Tarif, der für letztere ganz unannehmbar war. Der Arbeitgeberverband nahm nun die Sache in die Hand und tamem jetzt Verhandlungen zu Stande, die folgendes Ergebnis zeitigten:

Die Arbeitszeit der Kutscher wurde auf 12 1/2 Stunden beschränkt. Es wird ein Stundenlohn von 48 Pf. bezahlt. Nach 8 Uhr abends werden Ueberstunden und zwar mit einem Aufschlag von 50 pSt. bezahlt. Es ist also ein Mehrlohn von circa 10.— pro Woche und Person erzielt worden.

Nachtarbeiter verdienen bisher 45 bis 50 Pf. die Stunde, jetzt 55 Pf. pro Stunde; es ist dies eine Erhöhung um 3.— bis 6.— Ml. die Woche, bei zehntägiger Arbeitszeit. Nacharbeit von 8 1/2 Uhr abends bis 7 Uhr morgens wird mit 50 pSt. Aufschlag zum Stundenlohn bezahlt, bisher bekamen die Kollegen nicht 5 Pf. dafür. Vorarbeiter erhielten bis jetzt 50, 52, 53 Pf. die Stunde. Nach Tarif heute 60 Pf. pro Stunde, also ein Mehr von 4,50 bis 9.— Ml. die Woche. Dazu kommen noch die weiteren Vergünstigungen: Mittagessen früher 50 Pf., heute eine Mark. Speise für Fuhrleute 1,50 Ml., früher nichts. So kann man ohne weiteres sagen, daß bedeutende Vorteile für die Kollegen herausgeholt worden sind. Hoffentlich ist das ein Ansporn für die Kollegen, jetzt auch kräftig mit Hand ans Werk zu legen, damit auch die uns jetzt noch fernstehenden Kollegen zu der Erkenntnis kommen, daß nur durch eine starke Organisation etwas geschaffen werden kann. Es ist hier der erste Tarif, der in dieser Branche abgeschlossen ist. Deshalb auf Gerüstarbeiter, an die Arbeit. Was in Essen möglich ist, muß auch in anderen Orten möglich sein. Durch Einigkeit zum Ziel!

Transportarbeiter.

Ausbach. Eine gut besuchte allgemeine Transportarbeiterversammlung fand am 21. Mai in unserer sonst so ruhigen Städtchen statt und hatte ein Kollege aus Nürnberg, der über „Unternehmerverbände und Arbeiterorganisationen“ referierte, aufmerktsame Zuhörer. In der sehr lebhaften Diskussion wurde das saure Verhalten der Berufscollegen unserer Organisation gegenüber erörtert und auf die im Betrieb des amtlichen Güterbestatters Herrn Wader vorgekommenen Fälle hingewiesen. Darnach ist es bei Herrn Wader, der im vorigen Jahre unserem Gauleiter gegenüber erklärte: nichts gegen die Organisation seiner Arbeiter einzusetzen zu haben, Mode, jeden Neueinstellenden auszufragen, ob er auch organisiert sei. Ist das der Fall, dann braucht er nicht darauf zu rechnen, im Geschäft des amtlichen Bahnspediteurs Arbeit zu finden, denn Organisierte will Wader nicht haben. Er sucht sich dagegen mit Vorliebe direkt vom Lande importierte, vollständig geschäftsun- und Sozialunkundige Leute heraus, denen er nicht viel zu zahlen braucht, die er aber dann, wie wir weiter unten sehen werden, nicht überall einstellen kann. Bei der Knuderschaft allerdings wird trotzdem auf die immer höher steigenden Löhne der Fuhrleute hingewiesen. Herr Wader betreibt, wie fast alle Speditoren, den Möbeltransport, beschäftigt aber während der Umzugszeiten Personen, die auf der Eisenbahn als Güterhallenarbeiter, Rangierer usw. angestellt sind. Diese Leute schufen in der Nacht im Bahndienst und bei Tage, wo sie ausruhen sollen, erlosen sie sich bei Herrn Wader mit dem Transportieren der schweren Möbel. Herr Wader trägt dabei zwei Fliegen auf einen Schlag. Erstens verdirbt er

es als Bahnspediteur mit den Eisenbahnern nicht, zweitens braucht er keine teuren, branchenfremden Kräfte als Arbeiter einzustellen und spart obendrein noch die Krankenversicherungs- und Invaliditätsbeiträge, weil dafür ja die Bahn — in diesem Falle die Allgemeinheit — aufzukommen hat. Hat denn der Herr Oberinspektor Wort zu dieser außerordentlichen Tätigkeit der Eisenbahner wirklich seine Zustimmung gegeben? Im vorigen Jahre schon konnten wir feststellen, daß die Eisenbahner Kauscher, Fenn, Schrömeier, Wfler, Hornbach, Häselin und Fischer bei Wader Umzugsdienste leisteten, während im heurigen Jahre die Herren Kauscher, Fischer und Wellhöfer tätig waren. Die wirklichen Transportarbeiter laufen herum und können keine passende Arbeit finden, nur weil Herrn Wader, dem amtlichen Bahnspediteur, der Transportarbeiter-Verband nicht in den Kram paßt. Solche Dinge sind nur in Ausbacht noch möglich, wo die meisten Transportarbeiter allem Anschein nach kein Interesse daran haben, ihre Rechte als Arbeiter zu wahren und ihre Pflichten zu erfüllen. An Aufklärung der Massen hat es wahrlich noch nicht gefehlt, doch, wer nicht hören will, muß eben fühlen, und es wäre kein Wunder, wenn die Ausbacht Fuhrwerksbesitzer in Zukunft noch rücksichtslos mit ihrem Personal verfahren würden, als dies heute schon der Fall ist. Darum Kollegen, werdet rechtzeitig Mitglieder des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes! Noch ist es nicht zu spät! Herrn Bahnspediteur Wader aber möchten wir raten, diese durch nichts begründeten Praktiken einzustellen, denn das Spiel mit dem Feuer kann schließlich gefährlich werden.

Darmstadt. Soweit das Transportgewerbe in Frage kommt, ist die hiesige Residenzstadt eine von denjenigen Städten, in welchen die Lohn- und Arbeitsbedingungen speziell der Fuhrleute und Speditionsarbeiter, für einen weiten Umkreis besonders schlechte sind. Diese Tatsache mag in den wirtschaftlichen Verhältnissen, in der Eigenart Darmstadts, als Pensionär- und Beamtenstadt, in welcher der Arbeiter als Lasttier wenig Beachtung findet, begründet sein. Auch mag die Eigenart des Unternehmertums ganz besonders zur Niederhaltung der Arbeiterschaft beitragen. Letzten Endes ist es aber die Arbeiterschaft im Transportgewerbe selbst, die sich, mögen die Dinge liegen, wie sie wollen, durch Habgier und Willkür des Unternehmertums auf ein Niveau herabdrücken ließ, auf welchem Zustände entstanden, die da verlangen, daß es bald anders werde.

Erfreulicherweise können wir konstatieren, daß unsere Berufscollegen nun endlich gemerkt haben, an welchem Ende sie durch Resignation und Indifferenzismus angelangt sind. In neuerer Zeit macht sich ein frischer Zug unter den Fuhrleuten bemerkbar, der alte Hoffnungen neu belebt und deutlich zeigt, daß die Kollegen die Absicht haben, ihr Joch etwas zu lüften und vor allem mit einer menschenwürdigen Behandlung, wie sie in manchen Betrieben besteht ist, aufzuräumen. Wohl wird mancher Widerstand zu überwinden sein. Jedoch wird das erwachte Selbstbewußtsein die Ausdauer bringen, die nötig ist, den rückständigsten Unternehmer, und sei es Herr W., klar zu machen, daß der Fuhrmann auch ein Mensch ist, der für schwere Pflicht und Arbeit eine menschliche Existenz zu verlangen hat. Stärken wir in diesem Sinne die Organisation, fördern wir den Zusammenschluß der Berufscollegen im Deutschen Transportarbeiterverband, indem selbst der schwächste seine Schuldigkeit tut, für seine Sache und damit für sich selbst, dann werden wir am Jahresabschluß schon einen Schritt weiter sein. Die traurige Lage der Berufscollegen, sowie die Tatsache, daß wir den Kollegen in den Nachbarstädten kein Hindernis in ihrem Fortwärtstreben geben dürfen, fordert energisches Handeln.

Betrachten wir die Dinge einmal zahlenmäßig, so finden wir, daß der Lohn in Darmstadt, im Vergleich zu den vier Nachbarstädten Worms, Mainz, Frankfurt a. M. und Mannheim, nicht mehr im Einklang zu bringen ist. Hier ist nur von Fuhrbetrieben die Rede. Die Standartziffer aus den Preisen für 15 der wichtigsten Lebensmittel, den wir die gezahlten Löhne gegenüberstellen, gibt uns folgendes Bild:

	Standart	Lohn
Darmstadt	25,02	23,00
Worms	25,44	24,00
Mainz	22,71	26,00
Frankfurt a. M.	24,75	28,00
Mannheim	24,84	30,00

Für Darmstadt und Worms sind die höchsten Löhne angezogen, wonach sich der Durchschnitt also noch niedriger ergibt. Für Mainz, Frankfurt a. M. und Mannheim sind tariflich festgelegte Mindestlöhne eingefstellt. Nehmen wir an, daß die Standartziffer so ungefähr das ausmacht, was eine Arbeiterfamilie wöchentlich zum Lebensunterhalt nötig hat, so sehen wir, daß in Darmstadt und Worms der Lohn nicht ausreicht zur Beschaffung der nötigsten Subsistenzmittel. Neben Frankfurt sind in Darmstadt auch noch die Wohnungsmieten ziemlich teuer. Das Ende vom Stede ist, daß die Kollegen Weib und Kind mit ins Joch spannen müssen, um sich nur einigermaßen über Wasser zu halten, vorausgesetzt, daß sie das ganze Jahr hindurch Arbeit haben.

Daß es obenein aber noch schlechtere Verhältnisse gibt, wie obige Zahlen darstellen, erfahren wir, wenn wir einmal den bahnamtlichen Speditorenbetrieb des Herrn W. betrachten. In diesem Betrieb existieren Zustände, die — man verkenne die heftige Polemik nicht — polizeiwidrig sind und geradezu gen Himmel schreien ob der Ausbeutung und Paschawirtschaft. Die Arbeitszeit beginnt morgens um 6 Uhr und endet um Mitternacht. Der Lohn beträgt mit Mittagbrot 18 Ml., bei voller Kost ohne Logis 10 Ml. Das Mittagbrot soll reichlich sein. Wer aber nicht kommt zur rechten Zeit, der kann sehen, was übrig bleibt. Da nun die Arbeit keiner vernünftigen Regelung unterliegt, preisen die meisten Kutscher laut oder ver-

richten ganz auf diese Diners, falls nicht von dem horrenden Lohn noch etwas übrig ist, aus der eigenen Tasche zu leben. Das Frühstücksbrot ist reichlich mit Margarine bestrichen. Wasch- oder Ankleideraum fehlt gänzlich. Abort für 10 Schritte im Umkreis unpassierbar. Anrede zwischen Herrn und Knecht nur die gewöhnlichsten Formen, wie: Lump, Stroch, Stromer usw. Zur Aufrechterhaltung dieses Regiments hat sich die Firma einen qualifizierten ehemaligen Gardereiter verschrieben. Dieser Herr soll besonders befähigt sein durch ungerechte Einteilung der Touren, die Fuhrleute in Feindschaft zu einander zu halten. Zeile und herrliche! Seine Hauptaufgabe besteht aber darin, aufzupassen, daß der Organisationsgedanke im Betriebe nicht aufkommt. Zweifellos gibt das Gewissen des Herrn Chefs sowie Geschäftsführers Ursache genug, die Organisation, welche mit obigen Zuständen bald aufräumen würde, fernzuhalten. Nur so weiter, ihr Herren, um so schneller kommt die Zeit, wo wir abrechnen können. Nicht genug mit der Unterdrückung gesetzlicher Rechte, wird der Arbeiter auch noch um seinen Lohn geprellt. Vor einiger Zeit wurde dem Kutscher Straub eine Kiste entwendet. Der Dieb wurde ermittelt und bestraft. Obwohl nun der Kutscher die Güter, wozu auch die Kiste gehörte, nicht einmal ordnungsgemäß überliefert bekommen hat, sind dem armen Teufel, einem Familienvater von 5 Kindern, 37 Mk. als Schadenersatz abgezogen worden. Dieser Abzug war natürlich widerrechtlich. Doch das schönste an der Sache ist noch, daß der Fuhrmann, nachdem ihm der letzte Pfennig abgezogen war, auch noch aufs Pfahlfeld geworfen wurde. Solche Maßlosigkeiten können allerdings nur dort vorkommen, wo die Kollegen ohne Organisation und schutzlos sind. Dort kann es auch nur passieren, daß die alten Kollegen, weil sie abends die Arbeit nicht bewältigen können, ihr armes Weib zum Abladen der Güter mitnehmen. Wer erbarmt sich über solche Frau, wenn sie bei dieser Gelegenheit einmal verunglückt sollte? Gegen solche Zustände werden wir die Öffentlichkeit aufrufen müssen. Das Publikum möge ebenfalls darauf achten, wer und wie ihm die Güter zugestellt werden. Auch die Bahnverwaltung wird gut tun, sich die Güterbeförderung etwas genauer anzusehen. Obwohl vorgeschrieben ist, daß jeder Kollwagen einen Begleiter haben muß, denkt Herr M. gar nicht daran, diese Bestimmung inne zu halten. Beim Abholen wird der Schein gewahrt und weiter mag der Fuhrmann sehen wie er einig wird.

Fahrelang haben die Darnstädter Kollegen unter obigen und ähnlichen Zuständen gelitten. Gesundheitlich sind große Opfer gefordert wurden. Wirtschaftlich sind die Kollegen im Vergleich zu anderen Städten erheblich zurückgeblieben. Das Maß der Leiden ist überfüllt. Darum hinein in die Organisation. Durch gemeinsames Handeln müssen alle Hindernisse genommen werden, die uns entgegengetreten auf der Bahn zur Menschlichkeit.

Differenzen in den Leipziger Schwerefuhrwerksbetrieben. Am 1. Mai d. J. traten die Geschäftsführer der Firma Gebr. Reiche, Fuhrgeschäft Leipzig-Plagwitz zur Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Streit. Die Verhandlungen zur Beilegung dieses Zustandes wurden zwischen dem Vorstande des Vereins Leipziger Fuhrherren, der Mitglied des Arbeitgeberverbandes des Leipziger Fuhr- und Verkehrsverbandes ist und den Vertretern unseres Verbandes geführt. Die Unternehmer klagten bei diesen Verhandlungen bitter darüber, daß die ArbeitsEinstellung erfolgt sei, ohne daß die Forderungen vorher eingereicht und um Unterhandlungen nachgesucht worden sei. Die Organisationsvertreter machten hiergegen geltend, daß diese Taktik in allen denjenigen Betrieben gehandhabt würde, die während der Zeit der wirtschaftlichen Krise, sich durch Maßregelungen und Schikanierungen der organisierten Arbeiter besonders hervorgetan und sich dadurch den Anspruch darauf, anständig behandelt zu werden, verschert hätten.

Durch ein schriftliches Abkommen wurde der Streit bei der Firma Gebr. Reiche beigelegt. Da die verhandelnden Unternehmer versprachen, dafür Sorge zu tragen, daß in allernächster Zeit ein Tarifvertrag für alle Schwerefuhrwerksbetriebe vereinbart werden sollte, nur mußte die Verbandsleitung die in anderen Betrieben dieser Branche eingeleiteten Lohnbewegungen zurückziehen und einen Tarifentwurf aufstellen und einreichen. Diesem Verlangen wurde Rechnung getragen. In dem eingereichten Vertragsmuster wurde die Regelung der Arbeitszeit sowie ein Wochenlohn von 29 Mk. und noch andere kleinere Verbesserungen als Grundlage zu den Tarifverhandlungen geboten. Nach wochenlangem Warten ging folgender Bescheid ein:

„An den Deutschen Transportarbeiterverband, Geschäftsstelle Leipzig.“

Der Verein Leipziger Fuhrherren hat uns den Entwurf eines Tarifvertrages, den Sie ihm unterbreitet haben, zur Erledigung übergeben, da eine große Anzahl seiner Mitglieder unserem Verbandsangehörig und es unseren Mitgliedern durch unser Verbandsstatut untersagt ist, mit einer Arbeiterorganisation ohne unsere Mitwirkung Tarifverträge abzuschließen.

Wir haben uns nicht dazu verstehen können, unseren Mitgliedern, die dem Verein Leipziger Fuhrherren angehören, den Abschluß eines Vertrages mit Ihrem Verbands zu gestatten. Das schließt nicht aus, daß in einzelnen Betrieben, in denen eine Lohnherhöhung angemessen erscheint, hierüber mit Vertretern der in diesen Betrieben beschäftigten Arbeiter verhandelt wird. Wenn uns Anregungen in dieser Hinsicht zugehen, sind wir bereit, darüber in Verhandlungen einzutreten.

Sollte dagegen die Ablehnung des Vertragsentwurfes die Veranlassung zu ArbeitsEinstellungen

geben, trotzdem Herr Sängler Herr Otto Höplich eine gegenseitige Zusage gegeben hat, so würden wir solcher einseitiger Handlungsweise mit den durch unser Statut an die Hand gegebenen Mitteln, nötigenfalls im Wege der Klage, entgegenzutreten wissen.

Hochachtungsvoll
der Arbeitgeberverband des Leipziger Fuhr- und Verkehrsverbandes
Oskar Büschel, Vorsitzender.“

Die Geschäftsführer und Arbeiter dieser Branche haben in einer Versammlung zu der gekennzeichneten Situation Stellung genommen und beschloffen, sich durch dieses Aufstufungsgeponst nicht hindern zu lassen, in den Betrieben wo die Möglichkeit besteht, durch Streik die bestehenden Mißstände zu beseitigen und ihre Lebenslage zu verbessern.

Meerane i. S. Die Arbeitsverhältnisse der Kutscher bei der städtischen Abfuhr sind gewiß sehr rüchstündige, noch schlechter sind aber die der Nachtwächter. Die Arbeitszeit dauert von abends 7 bis morgens 10 auch 11 Uhr bei einem Wochenlohn von 12 Mk. Dabei ist die Behandlung der Kollegen seitens des Inspektors eine ganz miserable zu nennen. Ein Kollege verklagte deshalb den Inspektor wegen Verleumdung und dieser wurde vom Gericht zu 20 Mk. Geldstrafe und Ertragung der Kosten verurteilt. Dabei sagte ihm der Oberamtsrichter: „Sie haben nicht gehandelt, wie es einem gebildeten Manne zuzumutet.“ In dem Betriebe müssen die Kutscher ihre Pferde selber pflegen, obwohl in gleich großen Privatbetrieben hierzu Stallleute angestellt sind. Dem Stadtrat müssen wir also dringend nahelegen, die Kutscher und Arbeiter besser zu bezahlen und eine vernünftige Arbeitszeit einzuführen, soll der Betrieb nicht in den Ruin kommen, daß er in bezug auf Arbeitsverhältnisse einer der schlechtesten am Orte ist.

Ulm. Endlich scheinen auch die Ulmer Transportarbeiter ihre Lage zu erkennen, nachdem ihnen das Wasser beinahe in den Mund läuft. Wie überall, wo die Arbeiter nicht selbst mit Hand anlegen, um ihre Verhältnisse zu bessern, so sieht es auch in Ulm aus. Die Taktik der Unternehmer geht auch hier dahin, nach Möglichkeit keine Einigkeit unter den Arbeitern aufkommen zu lassen, damit die Herren die Löhne und Arbeitszeit ganz nach ihrem Belieben drehen und dreheln können. Diesen Zweck erreichen die Unternehmer am leichtesten dadurch, daß sie möglichst viele Vorarbeiterposten einführen, für welche sie in der Regel kaum einen halbwegs anständigen gewöhnlichen Tagelohn bezahlen. Dieses und noch verschiedene andere Manöver hatten auch ihren Zweck erreicht, denn die Ulmer Transportarbeiter sind in allen möglichen Vereinen, nur nicht dort, wo sie ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse bessern könnten. Indessen hat auch die Forderung vor den Toren der alten Feste nicht Halt gemacht und die ohnehin kümmerlichen Löhne reichen nicht mehr im entferntesten aus, um auch nur notdürftig leben zu können. Diesen Tatsachen dürfte es zuzuschreiben sein, daß wenigstens ein kleiner Teil von den in Betracht kommenden Kollegen zu der am Sonntag, den 21. Mai stattgefundenen Versammlung erschien, wo ein Kollege aus Augsburg die Verhältnisse in Ulm einer eingehenden Kritik unterzog und den Anwesenden zeigte, wie die Kollegen in verschiedenen Städten mit Hilfe der Organisation ihre wirtschaftliche Lage verbesserten. In der folgenden Diskussion bestätigten die Kollegen selbst, daß die Löhne vollständig unzureichend seien, zumal noch ein erheblicher Teil erwachsener Arbeiter in der Vollkraft ihrer Jahre kaum 3 Mk. pro Tag verdienen. Ueberstunden oder Entschädigung für Sonntagsarbeit kennt das Unternehmertum im Ulmer Transportgewerbe nicht, da unsere Kollegen nur als willige Sklaven behandelt und betrachtet werden. Solche und ähnliche Zustände — betonte der Referent — treten überall dort zu Tage, wo die Organisation nicht helfend eingreifen konnte. Da die in Frage kommenden Kollegen entweder aus Unwissenheit oder aber auch aus Feigheit dem Zusammenschlusse aus dem Wege gingen. Er forderte die Anwesenden auf, sich an ihren Berufskollegen in anderen Städten ein Beispiel zu nehmen und für Erstarkung ihres Verbandes Sorge zu tragen, damit auch in Ulm an die Besserstellung der Transportarbeiter gegangen werden könne. Nachdem der Vorsitzende noch die Unterstützungseinrichtungen des Deutschen Transportarbeiterverbandes erläutert und die Kollegen zu reger Mitarbeit ermuntert hatte, wurde die Versammlung geschlossen.

Allgemeines.

Braunschweig. Das beste Mittel, die indifferenten Kollegen für die Organisation zu interessieren, ist es, wenn man mit Erfolgen aufwarten kann, welche sich in ihrer unmittelbaren Nähe abgespielt haben. Hier in Braunschweig scheinen jetzt die Transportarbeiter sich endlich auf ihre Menschenrechte zu besinnen. Zunächst hätten die Fensterputzer wieder einen Erfolg zu verzeichnen. Es wurde im Herbst des Jahres 1910 versucht, bei der Firma Martinus u. Co. für diese Kollegen einen Tarif abzuschließen. Die Geschäftsführer glaubten aber, daß, sobald sie einen Tarif mit uns abschließen, sie nicht mehr „Herr im Hause“ seien. — Nach mehreren Verhandlungen gewährte die Firma eine Zulage von 2 Mk.; hiermit wurde ein provisorischer Frieden geschlossen. In diesem Frühjahr versuchten die Fensterputzer die Organisationsleitung auf neue, wieder an die Firma heranzutreten, um unter allen Umständen die Lohn- und Arbeitsbedingungen tariflich festzulegen. Die Firma mußte zu ihrem Schaden einsehen, daß sie einen Fehler gemacht hatte, daß sie im vorigen Jahre keinen Tarif mit uns abgeschlossen hat. Die Verbandsleitung legte neue For-

derungen vor. Wohl versuchte die Firma, als seitens der Putzer die Kündigung eingereicht wurde, Streikbrecher heranzuziehen, aber niemand fand sich bereit, den um ihr Recht kämpfenden Arbeitern in den Rücken zu fallen. Am letzten Tage vor Ablauf der Kündigung erklärte sich die Firma bereit, mit dem Verbands zu verhandeln. Es kam ein Tarifvertrag zu stande, in welchem neben einer Lohnzulage von 2 Mk. und Gewährung von Erholungsurlaub noch andere Verbesserungen des Arbeitsverhältnisses festgelegt wurden. Die Fensterputzer der Firma Martinus u. Co. in Braunschweig haben also durch den Verband innerhalb eines halben Jahres zwei Lohnzulagen von je 2 Mk., zusammen also 4 Mk. erreicht.

Diese Erfolge verfehlen ihre Wirkung nicht auf die Kollegen anderer Berufsgruppen. Allem Anschein nach sind es zunächst die Fuhrleute, welche gewillt sind, sich den ihnen so lange schon vorenthaltenen Teil vom Tische der Kultur zu erkämpfen. In einer am 20. Mai stattgehabten Versammlung ließen sich eine ansehnliche Zahl von neuen Kollegen in den Verband aufnehmen. An die Kollegen ergeht nun die Mahnung: Sorgt dafür, daß die Versammlungen noch besser besucht werden, daß auch dem letzten Transportarbeiter der Verband in Fleisch und Blut übergeht und dann: Auf zum Kampf, auf zum Sieg!

Briefkasten.

St. in M. Nach § 15 der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910, hat der Chauffeur den Führerschein bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen bei sich zu führen und auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen, auch ohne daß er sich eines Vergehens schuldig gemacht hat. Gerichtliche Entscheidungen hierüber liegen noch nicht vor.

Sirschberg i. Schl. u. a. Da alle unsere Bitten und Mahnungen, Manuskripte nur auf einer Seite zu beschreiben, vorgeblich sind, wandert das nächste auf beiden Seiten beschriebene Manuskript in den Papierkorb. D. Red.

Mitteilungen des Vorstandes.

Die Verbandsfunktionäre, welche mit der Feststellung der Arbeitslosigkeit und der Berichterstattung über dieselbe betraut sind, machen wir darauf aufmerksam, daß als Stichtag für die Erhebungen über Arbeitslosigkeit stets der letzte Sonnabend des Berichtsmonats — sofern nicht auf ihn ein Feiertag fällt — in Frage kommt. Mit ihm sind für den Rest des laufenden Jahres als Stichtage anzusehen: 24. Juni, 29. Juli, 26. August, 30. September, 28. Oktober, 25. November und 30. Dezember. Fällt auf einen dieser Sonnabende ein Feiertag, an dem nach dem Ortsgebrauch in Bezirk der betreffenden Verwaltung nicht gearbeitet wird, so tritt an seine Stelle der vorhergehende Werktag.

Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet am 25. Mai 1911 in Gladstadt; Bevollmächtigter: M. v. Borstel, Fleet 1; Kassierer: F. Derjuch, Gr. Darnelnsstr. 6.

Verloren gegangen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Berliner Verwaltung angehörender Mitglieder: Otto Gläsepe, Hpt.-Nr. 5816, eingetreten 5. 5. 02; Otto Jestrin, Hpt.-Nr. 41 992, eingetreten 26. 10. 08; Paul Roschick, Hpt.-Nr. 52 309, eingetreten 16. 3. 09.

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

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand,

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

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

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Nürnberg-Fürth suchen wir einen tüchtigen Angestellten, der nicht nur in der Agitation firm, sondern auch mit der Erledigung der Büroarbeiten vertraut ist. Bewerber muß seit mindestens drei Jahren gewerkschaftlich organisiert sein und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

Handchriftliche Bewerbungen sind unter Schilderung der bisherigen Tätigkeit und Beifügung einer Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten bis 25. Juni d. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Vorstand
J. A.: O. Schumann.

Bekanntmachung.

Den Bewerbern um die in Nr. 11 des „Courier“ vom 12. März 1911 ausgeschriebenen Stelle eines Gauhilfsbeamten für das Saarrevier zur Kenntnis, daß dieser Posten besetzt ist.

Der Vorstand.

Verantwortl. Redakteur: Richard Altmann, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Abalbertstr. 37.

Die deutschen Gewerkschaftskartelle im Jahre 1910.

Ausbreitung und Umfang der Gewerkschaftskartelle.

Zehn Jahre sind nunmehr verflossen, seitdem die Generalkommission damit begonnen hat, alljährlich eine allgemeine Uebersicht über den Umfang und die Tätigkeit der Kartelle der freien Gewerkschaften zu geben. Ein Vergleich der ersten Statistik mit den Ziffern der des Jahres 1910 führt in recht wirksamer Weise die kraftvolle Entwicklung der Kartelle während des verflossenen Dezenniums vor Augen. Es vermehrten sich die Kartelle um 321, die Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften stieg um 4888 und die der Mitglieder von 418 718 auf 1 892 752. Die Tätigkeit der Kartelle hat von Jahr zu Jahr eine ständige Erweiterung erfahren. Auf dem Gebiet der Agitation und der Bildungsbestrebungen sowohl wie in Bezug auf die Erfüllung der sozialpolitischen Aufgaben ist eine immense, fruchtbare Arbeit geleistet worden. So haben sich die Kartelle durch ihre eifrige Pionierarbeit eine ehrenhafte Stellung innerhalb der allgemeinen Gewerkschaftsbewegung errungen und damit nach besten Kräften zu deren machtvollen Aufstieg beigetragen.

Am Schlusse des Jahres 1910 betrug die Zahl der Kartelle 684 (1909: 654), gegenüber dem Vorjahre ist eine Vermehrung von 30 Kartellen eingetreten. In der Verichterstattung beteiligten sich 656 Kartelle = 95,91 pCt. der Gesamtzahl. Die prozentuale Beteiligungsziffer ist etwas günstiger als im Jahre 1909, wo sie 94,65 pCt. ausmachte. Durch den Ausfall von 28 Kartellen aus der Statistik wird diese nicht erheblich beeinflusst, da es sich durchweg nur um kleinere Kartelle handelt. Zwei von ihnen wurden erst im Laufe des Vorjahres gegründet und die übrigen 26 zählten 1909 zusammen 14 746 Mitglieder.

Den 656 an der Statistik beteiligten Kartellen sind 8883 Gewerkschaften angeschlossen, die insgesamt 1 892 752 Mitglieder zählen. Darunter befinden sich 8852 Zweigvereine von den der Generalkommission angeschlossenen Zentralverbänden mit 1 884 774 Mitgliedern. Im Jahre 1909 wurden 8520 Zweigvereine mit zusammen 1 612 449 Mitgliedern gezählt. Es hat sich die Zahl der Zweigvereine um 32 und die der Mitglieder um 272 325 vermehrt. Die Kartellstatistik umfaßt selbstverständlich nicht alle Zweigvereine und Mitglieder der Zentralverbände. 309 Zweigvereine waren den Kartellen im Jahre 1910 nicht angeschlossen; auch befinden sich Mitglieder an solchen Orten, wo Kartelle noch nicht bestehen. Das Zahlenverhältnis der Kartellstatistik läßt jedoch bereits den sicheren Schluß zu, daß die Zentralverbände am Ende des Jahres 1910 einen Mitgliederbestand von zwei Millionen erreicht haben.

Außer den Zweigvereinen derjenigen Zentralverbände, welche der Generalkommission angeschlossen sind, gehören den Kartellen noch an: 27 Zweigvereine des Verbandes der süddeutschen Eisenbahner mit zusammen 7637 Mitgliedern; 3 Zweigvereine des Verbandes der technischen Bühnenarbeiter mit 297 Mitgliedern und ein dem Generalkartell angeschlossener Zweigverein des Verbandes der Zeichner mit 44 Mitgliedern. Es sind dann den Kartellen noch weiterhin angeschlossen: Der Verband der freien Gastwirte mit 20 Zweigvereinen und 443 Mitgliedern und der Verband der Hausangestellten und Diensthöten mit 20 Zweigvereinen und 4758 Mitgliedern. Letztere beiden Verbände verfolgen zwar wirtschaftliche Ziele, können jedoch nicht als Gewerkschaften bezeichnet werden. Der Verband der freien Gastwirte besteht aus selbstständigen Gewerbetreibenden. Er steht in freundschaftlichen Beziehungen zu den freien Gewerkschaften, woraus sich der Anschluß einer Anzahl seiner Zweigvereine an die Kartelle erklärt. Der Verband der Hausangestellten erstrebt die wirtschaftliche Besserstellung seiner Mitglieder, nimmt jedoch gegenüber den Gewerkschaften wegen des ihm leider durch die Gesetzgebung versagten Koalitionsrechtes eine Ausnahmestellung ein.

Die Vermehrung des Kartellbestandes ist durchweg auf das Hinzukommen kleinerer Orte zurückzuführen. Es stieg die Zahl der Kartelle, denen 2 bis 15 Gewerkschaften angeschlossen sind, von 429 auf 466. Die Kartelle mit 16—40 Gewerkschaften nahmen um 5 zu, während sich die Kartelle mit über 41 Gewerkschaften um die gleiche Zahl verringerten. Die Verchiebung in den Größenverhältnissen der mittleren und größeren Kartelle wurde hauptsächlich herbeigeführt durch den im Laufe des Berichtsjahres erfolgten Zusammenschluß des Verbandes der Mühlenarbeiter mit dem Brauereiarbeiterverband und der Verbände der Hafnarbeiter und der Seeleute mit dem Transportharbeiterverband. Diese Zusammenschlüsse führten eine teilweise Verringerung der den Kartellen angeschlossenen Zweigvereine herbei, ohne daß dadurch die Zahl der Mitglieder berührt wurde.

Man darf deshalb die Bedeutung der Kartelle nicht lediglich nach der Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften bewerten, sondern muß dabei auch deren Mitgliederbestand berücksichtigen. Die seit dem Jahre 1909 eingetretene Vermehrung der Kartelle nach der Zahl der angeschlossenen Mitglieder bezieht sich bei den Kartellen, welche bis 300 Mitglieder haben, auf 5, bei den Kartellen mit 301—2500 Mitgliedern auf 7 und bei den Kartellen mit mehr als 2500 Mitgliedern auf 25 Kartelle. Anscheinend entfällt auf die größeren Kartelle der hauptsächlichste Anteil an der insgesamt eingetretenen Steigerung des Mitgliederbestandes. Mehr wie 25 000 Mitglieder haben die Kartelle: Berlin (264 514), Bremen (28 395), Breslau (26 334), Chemnitz (31 628), Dresden (76 904), Frankfurt a. M. (37 575), Hamburg (113 973), Hannover (36 636), Leipzig (66 121), Magdeburg (25 810), München (61 443), Nürnberg (49 730), Stuttgart (35 366). Diese 13 Kartelle haben zusammen gegen 1909 um 128 423 Mitglieder zugenommen.

Die Tätigkeit der Gewerkschaftskartelle.

Die im Jahre 1910 stattgefundenen umfangreichen wirtschaftlichen Kämpfe werden zu der günstigen Entwicklung der freien Gewerkschaften wesentlich beigetragen haben. Doch wurde auch von den Zentralverbänden die eingetretene bessere wirtschaftliche Konjunktur zu einer regen Agitation ausgenutzt. Die Unterstützung einer solchen Agitation auf örtlichem Gebiet ist eine der ersten Aufgaben der Kartelle. Sie kommt namentlich dann in Frage, wenn es gilt für die Arbeiter eines Berufs, für die am Ort noch kein Zweigverein besteht, einen gewerkschaftlichen Zusammenschluß herbeizuführen, was selbstverständlich nur in Verbindung mit den maßgebenden Instanzen des zuständigen Zentralverbandes geschehen kann. Ist es dann zu der Neugründung eines Zweigvereins gekommen, so erwächst dem Kartell die weitere Aufgabe demselben so lange treulich zur Seite zu stehen, bis er in sich völlig gefestigt ist.

Die Erfüllung dieser Pflichten erfordert häufig die Veranstaltung besonderer Versammlungen für die einzelnen Berufe seitens der Kartelle; es belief sich deren Zahl im Jahre 1910 auf insgesamt 1248. Außerdem fanden noch 2500 allgemeine Versammlungen statt, die den gemeinsamen Aktionen aller Gewerkschaftsmitglieder am Orte dienen.

In 86 Orten wurden keine Versammlungen abgehalten, doch ist in vielen Fällen diese Unterlassung auf Lokalmangel zurückzuführen.

Daß man mit dem schößigen Mittel der „Saalabtreibererei“ noch immer versucht, der Arbeiterbewegung Abbruch zu tun, geht aus der Tatsache hervor, daß im Jahre 1910 57 Kartelle eigene Versammlungsräume unterhielten (1909: 48). Größer noch dürfte aber die Zahl der Orte sein, wo den Gewerkschaften überhaupt keine ausreichenden Lokalitäten zur Abhaltung von Versammlungen zur Verfügung stehen. In solchen Orten erwächst den Gewerkschaftsmitgliedern die Pflicht, diesen lokalitätsfeindlichen Bestrebungen in einem ausdauernden, planmäßigen Kampfe entgegenzuwirken.

Die Zahl der Arbeiterinnen-Agitationskommissionen ist von 29 auf 25 zurückgegangen, dagegen ist die Zahl der weiblichen Vertrauenspersonen bedeutend gestiegen, und zwar von 48 auf 80. Die Einsetzung weiblicher Vertrauenspersonen ist besonders angebracht, damit die Lohnarbeiterinnen Gelegenheit haben, ohne Scheu über anstößige Behandlung seitens der Arbeitgeber oder Vorgesetzter Beschwerde führen zu können.

Von 128 Kartellen wurden zusammen 133 statistische Erhebungen veranstaltet. In 9 Fällen erstreckten sich dieselben auf die Feststellung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse, in 42 Fällen wurde der Grad der Arbeitslosigkeit ermittelt und 82 Erhebungen dienten sonstigen Zwecken. 1909 fanden 171 statistische Erhebungen statt. Der Ausfall an Erhebungen wurde durch die geringere Zahl der Arbeitslozenzählungen verursacht.

Zur Uebersicherung der Arbeiterschutzbestimmungen bestanden 1910: in 139 Orten Beschwerdekommmissionen für Gewerbeinspektionsfragen, in 48 Orten Kommissionen zur Bekämpfung des Kost- und Logiswessens beim Arbeitgeber und in 228 Orten Bauarbeiterschuttkommissionen. Wesentliche Veränderungen in der Zahl dieser Institutionen sind seit 1909 nicht eingetreten.

In immer steigenderem Maße werden seitens der Kartelle die Bildungsbestrebungen der Arbeiterschaft gefördert. Das ist ein sehr erfreuliches Symptom und kann auf diesem Gebiet von den Kartellen noch viel dankbare Arbeit geleistet werden. Die Bildungsbestrebungen stehen mit der Förderung der Agitation in enger Beziehung, so mag ein erheblicher Teil der Versammlungen durchhalten wissenschaftlicher Vorträge auch den Bildungsbestrebungen zugute gekommen sein. 496 Kartelle unterhielten gemeinsame Bibliotheken (1909: 464) und 71 (1909: 64) haben Lesezimmer eingerichtet. Bildungsausschüsse bestehen in 292 Orten (1909: 272) und die Zahl der Jugendkommissionen beträgt 293 (1909: 284). Die beiden letzteren Einrichtungen werden jedoch von einer erheblichen Zahl Kartelle gemeinsam mit der Partei unterhalten.

Gewerkschaftshäuser sind in 53 Orten vorhanden. In 16 Fällen dienen gepachtete oder gemietete Räume solchen Einrichtungen und in 37 Orten sind Gewerkschaftshäuser auf eigenem Grundstück errichtet. Zur Errichtung und Führung von Gewerkschaftshäusern sind in der Regel besondere Genossenschaften gebildet.

Herbergen in eigener Regie werden von 28 Kartellen unterhalten, die in der Regel in Verbindung mit den Gewerkschaftshäusern stehen. Die Zahl der Herbergen bei Gastwirten, die bezüglich der Unterbringung von reisenden Gewerkschaftsmitgliedern feste Abmachungen mit den Kartellen getroffen haben, die einer ständigen Kontrolle unterliegen, beträgt 307.

Arbeitersekretariate, die von Kartellen unterhalten werden, bestehen an 96 Orten, außerdem sind noch von 203 Kartellen Rechtsauskunftsstellen eingerichtet. In verschiedenen Fällen sind an dem Unterhalt eines Sekretariats mehrere Kartelle beteiligt. Ueber die Tätigkeit der Sekretariate und Auskunftsstellen wird später besonders berichtet werden. 18 Kartelle besitzen zur Erleichterung der Verwaltungsgeschäfte eigene Büroräume. Von 89 Kartellen werden insgesamt 152 Angestellte beschäftigt, die hauptsächlich in den Sekretariaten tätig sind.

Die Finanzgebarung der Gewerkschaftskartelle.

Die Ausgaben der Kartelle werden hauptsächlich gedeckt durch feste Beiträge der Gewerkschaften, die in der Regel pro Mitglied berechnet werden. Von den an der Statistik beteiligten Kartellen erhoben 647 einen solchen Beitrag.

Darunter befinden sich 109, die getrennte Beitragsleistung für das Kartell und das Sekretariat bezu. die Auskunftsstelle haben. Die Zahl der Kartelle mit einem Jahresbeitragsatz bis höchstens 20 Pf. beträgt 70 = 10,7 pCt. Einen Beitrag von 21 bis 40 Pf.

erheben 218 Kartelle = 33,2 pCt. 252 Kartelle = 38,4 pCt. erheben einen Beitrag von 41—100 Pf. Bei 98 Kartellen = 14,9 pCt. bewegt sich der Beitrag zwischen 101—200 Pf. und bei 9 Kartellen = 1,4 pCt. geht die Beitragsleistung über 200 Pf. hinaus.

Zeit dem Jahre 1909 hat sich die Beitragsleistung wiederum, wenn auch nicht so erheblich als in den Vorjahren, nach aufwärts bewegt. Die Erhebung zu hoher Kartellbeiträge liegt nicht im Interesse der Gewerkschaften. Die Lokalkassen der Zweigvereine werden dadurch so stark belastet, daß für die Erfüllung anderer organisatorischer Aufgaben nicht genügend Mittel verbleiben. Legt man aber den Mitgliedern zu hohe Extrabeiträge auf, so wird dadurch der Ausdehnung der Gewerkschaften Abbruch getan. Man sollte es sich daher in den Kartellen reiflich überlegen, bevor man zur Schaffung von kostspieligen Einrichtungen übergeht, die eine starke finanzielle Belastung der Gewerkschaften mit sich bringen.

Angaben über Einnahmen und Ausgaben haben 648 Kartelle gemacht. Diese hatten insgesamt Einnahmen: an Beiträgen 733 614 M., an Streiksammlungen 660 217 M., und an sonstigen Einnahmen aus den Ueberschüssen von Veranstaltungen und Unternehmungen usw. 393 534 M. Die Gesamteinnahme betrug 1 787 365 M. Dieser Einnahme steht eine Ausgabe von 1 701 602 M. gegenüber, welche sich auf folgende Posten verteilt: Agitation 101 205 M., Arbeitervertreterwahlen 34 967 M., statistische Erhebungen 4427 M., Gewerkschaftshäuser und Versammlungssäle 98 950 M., Herbergen und Arbeitsnachweise 26 534 M., Sekretariate und Auskunftsstellen 222 519 M., Bibliotheken und Lesezimmer 74 708 M., Streiks 669 607 M. (davon aus den Streiksammlungen 23 447 M.), Verwaltungskosten, sachliche und persönliche, 181 737 M., sonstige Ausgaben 283 948 M. Unter den Ausgabe-posten für Verwaltung sind vielfach auch Kosten für Auskunfterteilung und Sekretariate verrechnet worden; in welcher Höhe läßt sich aus den Kassenberichten nicht feststellen.

Die Kassenbestände der 648 Kartelle betragen insgesamt am Schlusse des Jahres 1909 505 937 M., und am Schlusse des Jahres 1910 591 700 M. Es ist demnach eine Vermehrung der Kassenbestände von 85 763 M. eingetreten.

Stellt man Einnahme und Ausgabe für Streiks außer Berechnung, so ergibt sich für das Jahr 1910 gegenüber dem Jahre 1909 eine Vermehrung der Einnahmen von 150 519 M. und eine Erhöhung der Ausgaben von 86 582 M. Die Ausgaben haben sich unter anderem erhöht bei den Posten: Agitation um 12 490 M., Gewerkschaftshäuser und Versammlungssäle um 29 617 M., Bibliotheken und Lesezimmer um 16 715 M. und bei der Unterstüfung der Streiks aus den Kartellkassen um 1629 M.

Veranlaßt durch den Aufruf der Generalkommission fanden im Jahre 1910 umfangreiche Sammlungen statt zur Unterstüfung der Ausgeperrten im Daugeverbe. Von 380 Kartellen wurden insgesamt 660 217 M. durch Sammlungen aufgebracht, außerdem von 158 Kartellen 23 447 M. an Unterstüfung aus den Kartellkassen geleistet. Von der Streikunterstüfung wurden 42 319 M. am Orte verwandt und 627 288 M. der Generalkommission überwiesen. Ein Teil der Kartelle hat jedoch die Sammlungen nicht im Kassenbericht aufgenommen, da die Summen lediglich Durchgangsposten darstellen. Es ergibt sich das daraus, daß die Generalkommission über die Summe von 791 877 M. als von den Kartellen eingegangene quitierte. Die Kassenbewußte Arbeiterschaft hat durch diese Aufbringung von finanziellen Mitteln wiederum einen schönen Beweis ihrer Solidarität erbracht.

Die Jahresstatistiken der Generalkommission haben unzweifelhaft auf die Entwicklung der Kartelle einen äußerst günstigen Einfluß ausgeübt. Sie gaben uns nicht nur seit 10 Jahren eine fortlaufende, lehrreiche Uebersicht über einen wichtigen Zweig der gewerkschaftlichen Tätigkeit, sondern sie dienten auch den Kartellen als Richtschnur zur Erfassung und Erfüllung ihrer Aufgaben.

Mögen die Kartelle der Gewerkschaften auch weiterhin in dem gleichen Geiste ihre fruchtbringende Tätigkeit entfalten zum Wohle der Kassenbewußten deutschen Arbeiterschaft.

Oeffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Machen. Am Sonntag, den 21. Mai fand eine Mitgliederversammlung statt. Der Bevollmächtigte gab bei der Eröffnung seinem Bedauern Ausdruck, daß noch eine große Anzahl Kollegen es nicht für notwendig befunden haben, zu erscheinen. An Propaganda für die Versammlung habe es die Ortsverwaltung nicht fehlen lassen. Hierauf referierte ein Kollege über das Thema: „Warum müssen wir uns gewerkschaftlich organisieren?“ Redner schilderte die bestehenden wirtschaftlichen und sozialen Zustände in Deutschland. In fast allen Industriezweigen habe sich das Unternehmertum zu mächtigen Organisationen zusammengeschlossen. Es habe sehr baw erkannt, daß es durch geschlossene Einheit eher in der Lage sei, die Forderungen der Arbeiter abzuwehren, als dies dem einzelnen Unternehmer möglich ist. Die Unternehmer zwingen ihre wirtschaftlichen Interessen nicht in rechtliche, auch nicht in politische Formeln, hinzu komme noch, daß die Kapitalisten die Gesetzgebung, die brutale Polizeigewalt usw., stets auf ihrer Seite haben. Das Unternehmertum ist fortgesetzt am Werk, die Lage der Arbeiterschaft zu verschlechtern. Ueberall wohnt man blicke, sei zu sehen, daß die arbeitende Klasse schwer um ihre Existenz zu kämpfen hat. Leider gibt es noch eine zu große Zahl von Arbeitern und Arbeiterinnen, die allen sich abspielenden Kämpfen

und Errungenschaften mit einer Gleichgültigkeit zu sehen, als ob sie dieselben gar nichts angingen. Sie leben dumpf und stumpfsinnig dahin. Das was unter großer Vorkämpfer Ferdinand Lassalle schon vor 60 Jahren den deutschen Arbeitern zugerufen hat, nämlich: „Den englischen und französischen Arbeitern braucht man bloß den Weg zu zeigen, wie ihnen zu helfen ist, aber Euch deutschen Arbeitern muß man erst beweisen, daß es Euch überhaupt „leicht geht“ Das kommt von einer verdamnten Bedürfnislosigkeit!“ Das, trifft auch in der heutigen Zeit bei einer großen Zahl von Arbeitern noch zu. Millionen von Menschen werden durch die Bedürfnislosigkeit in Not und Elend zurückgehalten. Wohl gibt es schon eine stattliche Zahl von Proletariern, die zum Klassenbewußtsein erwacht, die gewillt sind, Gut und Blut einzusetzen für die Befreiung der Menschheit aus Knechtschaft und Unterdrückung. Aber was will das besagen, gegenüber der noch viel, viel größeren Zahl der uns noch fernstehenden. Unsere Aufgabe muß es daher sein, viele Massen über das Elende ihrer Lage, sowohl, als auch über das Erbärmliche ihres indifferenten Verhaltens aufzuklären. Wir müssen ihnen klarlegen, daß es ein Verbrechen an der Menschheit, ein Verbrechen an ihrer eigenen Familie ist, wenn sie fortgesetzt in dieser Situation verharren. Daß die Arbeitererschaft heute noch sehr oft unter übermäßig langer Arbeitszeit, wie dies ganz besonders im Transportgewerbe noch zutrifft, niedrige Entlohnung, schlechte Behandlung usw. zu leiden hat, ist einzig und allein das Verschulden der Arbeitererschaft selbst. Nicht an seinem Elend trägt das Proletariat die Schuld, wohl aber an der Fortdauer dieses Elends. Erst wenn die Arbeitererschaft ebenso wie das Unternehmertum, in ihrer Mehrheit sich ihrer Berufsorganisation anschließen wird, ist sie in der Lage, der willkürlichen Ausbeutung ein Ziel zu setzen. Schon manche Verbesserung ist durch die gegenwärtige Tätigkeit der gewerkschaftlichen Organisationen erreicht worden. Viel mehr kann erreicht werden, wenn alle Arbeiter einig sind. Keine Frage des Wirtschaftslebens gibt es, wo nicht die Notwendigkeit der Organisationen betont werden müsse. durch die gegenseitige Unterordnung unter ein leitendes Ziel, erlange der einzelne Arbeiter ein viel bessere Verwertung seiner Arbeitskraft. Die gewerkschaftlichen Organisationen sind der einzige Helfer in allen Stürmen des Wirtschaftslebens. Daraus ergibt sich für alle Arbeiter und Arbeiterinnen die dringende Notwendigkeit, sich zu organisieren. Durch die Organisation aber wird auch die Arbeitererschaft zum Selbstbewußtsein erzogen, auf eine höhere Kulturstufe gebracht. Auch die Arbeitererschaft habe ein Recht teilzunehmen an den Schätzen, Kunst und Wissenschaft. Deshalb müsse jeder mit Hand ans Werk legen, und mit dazu beitragen, daß auch endlich für die Arbeiterklasse das Morgenrot einer besseren Zukunft anbreche. Weder politische noch religiöse Momente dürfen uns im wirtschaftlichen Kampfe trennen. Für jeden organisierten Kollegen sei der Weg schon vorgezeichnet. Agitation, Aufklärung und Ausdauer seien eine dringende Notwendigkeit, besonders im schwarzen Schen. Tue aber jeder seine Pflicht, so werde auch hier das Licht der Erkenntnis die Finsternis durchdringen. Reicher Beifall lohnte den Redner für seine trefflichen Ausführungen. In Anbetracht der vorgerückten Zeit wurde sodann beschlossen, von einer Diskussion Abstand zu nehmen. Der Vorsitzende ermahnte sodann die Kollegen, im Sinne des Referenten zu arbeiten,

das Gesagte zu beherzigen und in die Kollegenkreise weiter zu tragen. Hierauf Schluß der Versammlung. Berlin. Am Sonntag, den 21. Mai, tagte die Branchen-Versammlung der Bretterträger und Plaharbeiter. Kollege Joseph Schimmelpenning wurde als Referent für die Wimmenschiffer einstimmig gewählt. Dann entspann sich eine längere Diskussion über die Erhebung eines Ortszuschlages von 10 Pf. pro Woche, in welcher Kollege Bernhardt daran erinnerte, daß bereits im Januar ein großer Teil der Kollegen für den Zuschlag war, die Sache aber auf den Sommer verschoben wurde. Er begründete dann, zu welchem Zwecke der Ortsfond gebildet werden sollte. Er meinte, früher vor dem Zusammenschluß der Verbände, zahlten die Berliner Kollegen 10 Pf. Ortszuschlag und war es der Ortsverwaltung Berlin möglich, Ueberschüsse zu erzielen, welche den Berliner Kollegen zugute gekommen seien, da der Verwaltung 20 Pf. pro Kopf zur Verfügung standen. Nach dem Zusammenschluß sei das aber nicht mehr möglich gewesen, sondern das Gegenteil sei eingetreten. Berlin hat die ganze Zeit nach dem Zusammenschluß Zuschüsse von der Zentralkasse beziehen müssen. Die Ursache sei, daß jetzt nur 12 1/2 Pf. pro Kopf der Einnahme am Orte bleiben. Er tritt dann der Auffassung einiger Kollegen entgegen, die meinen, daß die Bretterträger die ersten sein sollten, welche den 60 Pf.-Beitrag bezahlen, und nannte die Namen der Branchen und Orte, in welchen schon 60 Pf. gezahlt werden. Nachdem noch mehrere Redner für den Zuschlag gesprochen hatten, erklärte Kollege Werner, daß die Kollegen mehr Solidaritätsgefühl besitzen müßten, sie sollten die Augen öffnen und sehen, wie alles darauf drängt, unsere Organisation zu zerstören. Wir Berliner können nicht verlangen, daß die Zentralkasse ständig zulegen muß, besonders da Groß-Berlin in allen Sachen das große Wort führen möchte. Nachdem noch einzelne Kollegen für den Ortsfond gesprochen haben, wurde der Antrag auf Zahlung von 60 Pf. mit großer Majorität angenommen. Einzelnen Kollegen, besonders dem Kollegen Loh, war das Resultat etwas auf die Nerven gefallen. Nachdem noch einige Angelegenheiten erledigt waren, erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Flensburg. In der Versammlung aller Transportarbeiter am 22. Mai referierte der Ortsbeamte in ausführlicher und gediegener Weise über: Die Organisation im Kampfe gegen den Kapitalismus. Der treffliche Inhalt des Referats fand den Beifall der Versammelten. An den Vortrag schloß sich eine nur kurze Diskussion.

Halle a. S. Am Dienstag, den 16. Mai, tagte eine Hausdienerverversammlung, welche sich vom Arbeitersekretär Kleis einen Vortrag über die Sonntagsruhe, unter besonderer Berücksichtigung des Vorgehens des sogenannten Sozialen Ausschusses, halten ließ. Redner ließ die verschiedenen Versuche, die im Interesse einer völligen Sonntagsruhe seitens der verschiedensten Interessengruppen gemacht worden sind, Revue passieren, und kam zu dem Schluß, daß es notwendig sei, in dieser Beziehung nicht so Lendelahn vorzugehen, wie es in letzter Zeit der Soziale Ausschuss getan habe. Es sei ganze Arbeit erforderlich und diese werde nur erzielt werden in demanner mehr zur Tatsache werdenden Zusammenschluß aller Handelsangestellten in den freien Gewerkschaften und in dem Wirken, daß in alle Körperschaften Vertreter

der Arbeitererschaft gewählt werden, die gewillt sind, die Forderung auf gänzliche Sonntagsruhe im Handelsgewerbe ganz energisch zu unterstützen.

Folgende Resolution wurde nach kurzer Debatte angenommen:

„Die heute versammelten Hilfsarbeiter des Handelsgewerbes sind in bezug auf die Ausdehnung der Sonntagsruhe der Ansicht, daß eine Stillarbeit in dieser Beziehung nicht befriedigen kann, sondern daß eine vollständige, durch Gesetzkraft geregelte Sonntagsruhe für das Handelsproletariat einzig und allein maßgebend sein muß und kann. Aus rein menschlichen Gründen muß deshalb diese Forderung nach wie vor erhoben werden. In der Bewegung des sogenannten Sozialen Ausschusses zugunsten der Sonntagsruhe erblicken die Versammelten einen Versuch der Habheit, der keinerlei Anspruch hat, von allen im Handelsgewerbe beschäftigten Personen ernst genommen zu werden.“

Darauf wurde hervorgehoben, daß es den Hausdienern bei den Firmen S. Lewin und Leopold Ruffbaum mit Hilfe der Organisation gelungen sei, Lohnverbesserungen zu erzielen. Bei S. Lewin wurde auf eine Eingabe hin eine durchgängige Lohnhöhung von 1.— Mk. pro Woche und bei Ruffbaum eine teilweise Erhöhung in gleicher Form gewährt. Versprochen wurde bei letzterer Firma noch, daß im Herbst evtl. eine weitere allgemeine Lohnhöhung eintreten soll. Die Firma S. Weß hat sich einer Forderung gegenüber entgegenkommend ausgesprochen und der Ansicht Ausdruck gegeben, daß sie gewillt sei, einen schriftlichen Vertrag einzugehen. — Mit der Aufforderung, in der Agitation nicht zu erlahmen, damit den Handelshilfsarbeitern weitere Vorteile gesichert werden können, erfolgte Schluß der anregend verlaufenen Versammlung.

Samburg I. Sektion Verkehrsarbeiter. Mitgliederversammlung am Mittwoch, den 17. Mai. Albrecht gab bekannt, daß der Vorstand des Vereins der Rutscher vom öffentlichen Fuhrwesen ein Schreiben an die Ortsverwaltung gerichtet hatte, in dem derselbe ersuchte, Verhandlungen anzubahnen betreffs Wiedereintritt der Mitglieder in unseren Verband. Die Ortsverwaltung überwies dieses Ansuchen unserer Sektion. Es haben diesbezügliche gegenseitige Verhandlungen stattgefunden. Die Ortsverwaltung konnte sich aber mit den gemachten Vorschlägen nicht einverstanden erklären. Daraufhin wurde eine Sektionsleitung und Vertrauensmännerversammlung einberufen, welche sich eingehend mit der Sache beschäftigte und beschloß, mit der Verwaltung nochmals Rücksprache zu nehmen. Die Ortsverwaltung beschloß, den Mitgliedern des Vereins der Rutscher vom öffentlichen Fuhrwesen wird beim Uebertritt zum Deutschen Transportarbeiter-Verband die Mitgliedschaft des Vereins angerechnet. Die dort gezahlten Beiträge werden umgerechnet, und zwar sind bis 1. Juli 1910 10 Pf. und ab dort 20 Pf. pro Woche nachzuzahlen, eventuell kann für die nachzuzahlende Summe die entsprechende Anzahl Wochen an der Mitgliedschaft zurückgerechnet werden. Die Dauer der Mitgliedschaft in dem Verein der Rutscher vom öffentlichen Fuhrwesen gilt frühestens ab 1. April 1909. Nach eingehender Debatte wurde der Beschluß der Ortsverwaltung einstimmig in der Versammlung angenommen. Unser Sommervergügen findet am Dienstag, 27. Juni, in Schmalenbeck bei Ahrensburg statt. Abfahrt per Sonderzug vom Hauptbahnhof vormittags 11 Uhr 45 Min. Rückfahrt von

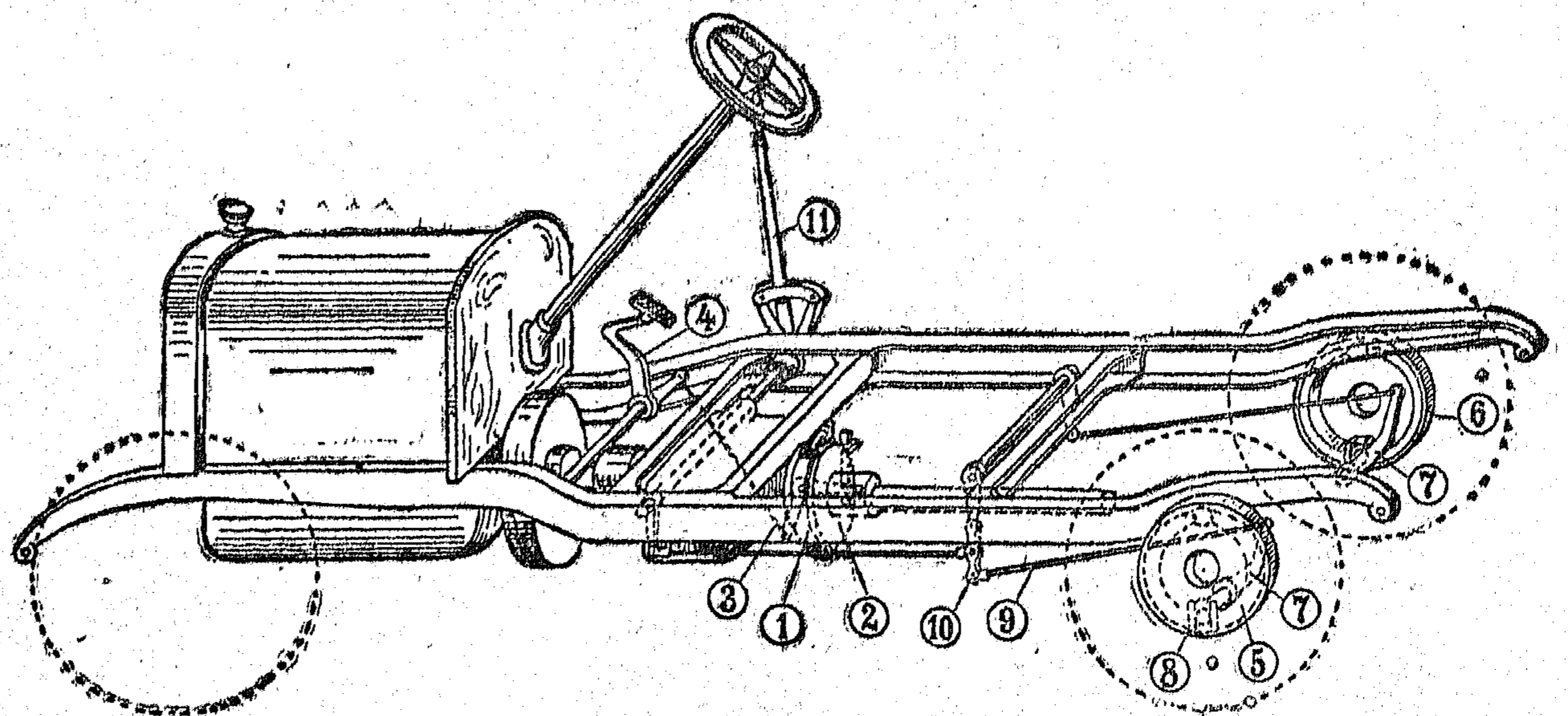
Automobilbremsen

und ihre sachgemäße Bedienung.

Je schneller ein Fahrzeug fährt, desto besser müssen die Einrichtungen beschaffen sein, die es ermöglichen, dasselbe auf eine Strecke von wenigen Metern sicher zum Stillstand zu bringen. Bei dem schnellfahrenden Automobil — der augenblickliche Weltgeschwindigkeitsrekord beträgt 228 Kilometer pro Stunde — war es daher von höchster Bedeutung, die Bremseneinrichtungen auf das sorgsamste auszubilden. Die konstruktiven Bedingungen, die man an Automobilbremsen stellen muß, nämlich leichteste Handhabung und sicherste Wirkung, sind gegenwärtig wohl an jedem modernen Automobil erfüllt. Es wäre nicht möglich, die vielen hunderte von Automobilen so sicher durch den lebhaft pulsierenden Straßenverkehr der Großstadt zu lenken, wenn nicht durch bestens ausgebildete Lenk- und Bremseneinrichtungen dem Fahrer Mittel in die Hand gegeben wären, sein Fahrzeug jederzeit in der Gewalt zu behalten, vorausgesetzt, daß er bei der Bedienung dieser Einrichtungen über die notwendige Umsicht und Sachkenntnis verfügt. Bei der außerordentlichen Wichtigkeit der richtigen Handhabung der Bremsen im Automobilfahrbetrieb dürfte es von Interesse sein, auf dieses Thema etwas näher einzugehen.

Zwecks besseren Verständnisses der später folgenden Ausführungen soll zuvorderst in aller Kürze an der Hand der beigegebenen Skizze eine Beschreibung der Bremsen gegeben werden, wie man dieselben wenigstens dem Prinzip nach an jedem modernen Tourenautomobil vorfindet.

Jedes Automobil muß gemäß polizeilicher Vorschrift mit 2 getrennt wirkenden Bremsen versehen sein. In der Regel sind dies: die Hand- oder Hinterradbremse und die Fuß- oder Vorderradbremse. Wie aus nebenstehender Figur zu ersehen ist, besteht die Fußbremse aus 2 Bremsbädern (1), die auf eine Bremscheibe (2) wirken; letztere ist zum Zwecke der Schonung der Getriebezugellager und Fahräder beim Bremsen in der Regel am hinteren Teil des Getriebes angeordnet. Vermittelt das Getriebe (3) und des Fußpedals (4) können die Bremsbäder kräftig gegen die Bremscheibe gedrückt werden. Die hierdurch entstehende



Bremskraft wird durch die Kardantwelle, die Querträger und das Differentialgetriebe bis an die Hinterräder geleitet, wo sie sich als Reibung zwischen Boden und Hinterräder äußert.

Die Handbremse ist insofern einfacher, als 2 Bremsbäder (5) direkt auf eine Bremsstrommel (6) wirken, die an die Hinterräder angebaut ist. Vermittelt der Bremshebel (7) und den daran angebrachten Exzenter (8) werden die Bremsbäder mit großer Gewalt gegen die Bremscheibe gedrückt. Die Zugseile oder Stangen (9) gehen von dem Hebel auf den sogenannten Bremsausgleich (10), welcher die Aufgabe erfüllt, die an dem Handhebel (11) ausgeübte Kraft gleichmäßig auf die beiden hinteren Bremsstrommeln zu verteilen.

Die beschriebenen Bremsen als Hinterrad- und Getriebebremsen zu unterscheiden ist insofern nicht richtig, als ja bei jedem der beiden Bremsvorgänge letzten Endes immer die Hinterräder gebremst werden. Die hierdurch zwischen Boden und Räder erzeugte Reibung äußert sich als eine der Fahrtrichtung entgegengesetzte gerichtete Kraft, die durch die Radnarbe

auf das Fahrgestell übertragen, und dieses in seiner Fortbewegung hemmt bzw. zum Stillstand bringt.

Die Stärke der Bremswirkung also von den Reibungsverhältnissen am Boden abhängig, d. h. praktisch von der Wegbeschaffenheit und kann eine bestimmte Größe nie überschreiten, ganz egal, mit welcher Kraft der Fahrer seine Bremsen bedient. Der Fahrer darf also nicht vergessen, die augenblicklich herrschende Wegbeschaffenheit bei Bedienen der Bremsen stets zu berücksichtigen, wenn er nicht die größten Enttäuschungen hinsichtlich ihrer Wirkung erleben will; er muß wissen, daß z. B. bei feuchtem Asphalt und großer Fahrgeschwindigkeit selbst bei Benützen beider Bremsen es schlechterdings unmöglich ist, den Wagen auf eine kurze Strecke zum Stehen zu bringen. Durch Anbringen eines Gleitschuhs wird diesen lästigen Reibungsverhältnissen zwischen Rad und Boden einigermaßen begegnet, sie jedoch nicht beseitigt.

Die Beantwortung der Frage, wann die Hinterradbremse und wann die Getriebebremse benutzt werden muß, hängt von den jeweiligen Umständen

Mhrensburg abends 11 Uhr 57 Min. Der Preis der Karten beträgt für Herren 1,50 Mk., für Damen 1,— Mk.; alles andere wird dem Festkomitee und der Sektionsleitung überlassen. Beantragt wurde, eine Zellerfassung vorzunehmen zugunsten der Familie des Kollegen M. Sievert. Es wurde so beschlossen, und ergab dieselbe eine Einnahme von 42,05 Mk. Ferner wurden zehn Sammellisten herausgegeben. Die Sammelliste Nr. 9 für die Kollegen Bruhn und Wolf ist verloren gegangen. Nach Erledigung einiger Interna erfolgte Schluß der gutbesuchten Versammlung.

Hamburg. Kolporture. Versammlung am Dienstag, den 16. Mai. Herr R. Gieseler referierte über den Begriff „Schmuckkonkurrenz im Buchhandel“ und zeigte die Ursachen, Schäden und deren Abstellung. Der Referent ist der Ansicht, daß nur die Organisation hier helfen und bessern und die Beteiligten auf eine höhere sittliche Stufe stellen könne. Der Referent zeigte dann, daß auch der Staat und die Gesellschaft keinen Nutzen von ausgehungerten und sittlich verkommnen Individuen haben könnte, weil diese zu allem unfähig seien. Ueber diese Klasse werde dormalerweise die bürgerliche Gesellschaft stolpern, wenn ihr nicht beizuhelfen die Augen aufgingen. Zu der Diskussion wurde die Bestellgeldfrage der Quartalsmoderatoren bei der Buchhandlung Muer u. Co. besprochen. Es wird von Muer u. Co. verlangt, den Preis, welcher jetzt auf der Vorderseite der Blätter steht, zu erhöhen. Unter anderem wurde von uns von den Damen der organisierten Arbeiter gewünscht, sich mehr mit der Kontrolle der Buchhandlungs- und Defektboten zu befassen; es sind verschiedene uns noch fernstehende Voten darunter, welche, trotzdem sie Arbeitergroßen einnehmen, uns mit Lohn und Spott beweren, wenn wir sie von dem Nutzen der Organisation überzeugen wollen. Nachdem noch ein Formfehler, welcher bei Ausübung der Agitation entstanden war, kritisiert und richtig gestellt worden war, wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

Hannau i. Schl. Um einmal die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Kollegen auf den hiesigen Holzplätzen zu besprechen, fand am Sonnabend, den 20. Mai eine Branchenversammlung statt. Der Gauleiter hatte dazu das Referat übernommen. Er schilderte in eingehender Weise die schwere Arbeit dieser Kollegen und wies auch zugleich auf die Gefährlichkeit dieser Arbeit hin. Hier müßte vor allen Dingen eine Arbeitszeitverkürzung eintreten, denn gerade bei einer Arbeitszeit von 11 Stunden würde den Unfällen sozusagen die Hand gerecht. Leider hätten noch nicht alle Kollegen den Weg zur Organisation gefunden. Dies müsse geschehen, um endlich einmal etwas für die Kollegen herauszuholen zu können. In einem Betriebe ist es ja den Kollegen gelungen, dem Arbeitgeber 2 Pf. mehr Lohn pro Stunde und auch eine Arbeitszeitverkürzung von 1 Stunde pro Tag abzuwickeln. Denn es ist doch eine bekannte Tatsache, daß bei einer kürzeren Arbeitszeit genau dasselbe und eher noch mehr geleistet wird, als bei einer längeren Arbeitszeit. An den Kollegen liegt es selber, wenn sie nicht bessere Arbeitsbedingungen haben, ein jeder muß in der jetzigen politisch bewegten Zeit Agitator sein, um endlich einmal mit den Indifferenten aufzuräumen.

Für die in den Speditionsbetrieben beschäftigten Kutsher, Schaffner und Arbeiter fand denselben Abend gleichfalls eine Branchenversammlung statt. Der Gauleiter schilderte die Verhältnisse der Kutsher in der

guten allen Zeit und wies darauf hin, daß früher die Kutsher sozusagen zur Familie des Arbeitgebers gehörten. Das sei jetzt aber anders geworden. Er wies ferner noch darauf hin, was für eine Macht die Kollegen hätten; sie könnten, wenn es darauf ankommt, das ganze Geschäftselben brach legen. Nebenher kam dann auf die hiesigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu sprechen. Die Löhne der hiesigen Kollegen betragen 16,— Mk. bis 17,50 Mk. bei einer 15 bis 16-stündigen Arbeitszeit; Ueberstunden und Sonntagsarbeit sind hier an der Tagesordnung; eine Bezahlung dafür gibt es nicht. Beherzelter für Ueberstunden gibt es wohl, aber ein Kollege holt es sich, der andere wieder nicht. Auf den Jahrmärkten müssen die Kollegen bis abends 10 Uhr noch tätig sein, ohne einen Pfennig dafür zu erhalten und sie sind nur auf die paar Pfennige Trinkgeld angewiesen. Nebenher kam dann auf die Lohnbewegungen in Posen, Waldenburg, Freiburg und Deutsch-Lissa zu sprechen und er zeigte den Kollegen, was durch Entgelt erzielt werden kann. Er ermahnte die Kollegen, den letzten Mann zu organisieren, damit endlich auch in Hannau etwas für die Kollegen herausgeholt werden kann. Eine Anzahl Neuaufnahmen war der Erfolg der beiden Branchenversammlungen.

Hannau i. Schl. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde der verstorbene Kollege Seidel in der üblichen Weise geehrt. Aus dem Kartellbericht war folgendes zu entnehmen. Die Gastwirte im Schützenhaus, im Stern und Petersdorf verweigern der Arbeiterchaft ihre Lokalitäten zu Versammlungen, aus diesem Grunde hat das Kartell den Boykott über diese Lokale verhängt. Pflicht der gesamten Kollegen ist es nun, diese Lokale zu meiden, denn Boykottbruch ist Streikbruch. Hierauf wurde die Abrechnung vom 1. Quartal 1911 bekannt gegeben. Die Einnahme und Ausgabe balanziert mit 1103,70 Mk. Der Kassenbestand beträgt 277,26 Mk. Die Abrechnung wurde geprüft und für richtig befunden. Die Versammlung erteilte dem Kassierer Dehange. Der Kassierer teilte noch mit, daß die Mitgliederzahl seit dem 1. Quartal von 165 auf 195 Mitglieder gestiegen ist. Beschlossen wurde noch, das 7. Stiftungsfest Ende Juli im „Feldschlöbchen“ abzuhalten. Eine Kommission, bestehend aus den Kollegen Haude, Wolf, Sander und Hübler, S., soll mit dem Vorstände das Weitere veranlassen. Zur Dedung der Kosten der letzten Stadtverordnetenwahl wurden 10,— Mk. bewilligt. Weiter wurden ebenfalls für einen verunglückten Kollegen 10,— Mk. bewilligt. Kollege Meyer machte den Kollegen Mitteilung von der Lohnbewegung bei der Firma Friedrich, Metallwarenfabrik. Die Löhne sind dort seit 15 Jahren noch nicht aufgebessert worden. So zahlt die Firma noch Stundenlöhne von 20 Pf. Packer und Kutsher, welche schon 15 und 25 Jahre dort beschäftigt sind, haben einen Lohn von sage und schreibe 14,— bis 15,— Mk. Daß man bei solch niedrigem Lohn seine Familie noch ansständig ernähren kann, das bezweifelt wohl jeder. Fahrelang haben sich die Kollegen dort nicht um die Organisation gekümmert, sondern haben gewartet, bis der Unternehmer etwas freiwillig geben würde. Jetzt haben sie es eingesehen, daß dies nicht geschieht, und sich jetzt organisiert. Vom Metallarbeiter-Verband sind nun die Forderungen in etlichen Betriebsversammlungen aufgestellt und der Firma überreicht worden. Wir werden nun sehen, wie sich die Firma dazu stellen wird. Von unserer Organisation kommen 8 Kollegen in Betracht.

daß er bei plötzlich auftretenden Hindernissen, die Situation schnell erfaßt und sich aller ihm zu Gebote stehenden Mitteln bedient, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

Wegen des direkten Angriffes der Bremskraft auf die Hinterräder kann beim Gebrauche der Handbremse selbst beim scharfen Bremsen diese äußerst unangenehme Nebenerscheinung nicht auftreten. Aus dem Gesagten geht hervor, daß, wenn Gefahr im Verzuge ist, der Gebrauch der Handbremse entschieden vorzuziehen ist. Der Einwand, daß der Handhebel nicht so schnell zu finden ist, hat wohl nur für den Anhänger seine Wichtigkeit. Der geklebte Fahrer muß im Stande sein, den Handhebel ohne einen Blick nach ihm zu werfen, rein automatisch zu betätigen. Jedenfalls ist jungen Fahrern bei ihren Fahrstudien zu empfehlen, sich frühzeitig mit der Bedienung der Handbremse vertraut zu machen, was vielfach wegen der Unbequemlichkeit verabsäumt wird. Auch mache man es sich zur Gewohnheit, gleich bei Beginn jeder Fahrt eine kurze Prüfung der Bremsen vorzunehmen. Jede der Bremsen ist mit Einrichtung zum Nachstellen versehen, was unbedingt rechtzeitig zu geschehen hat; ebenso wie der Ersatz durchgereibener Bremsfutten. Speziell vor Eintritt größerer Automobilreisen überzeuge man sich von dem Befunde der letzteren.

Die Ausführungen legen den Gedanken nahe, die Bremsbetätigung zu vertauschen, d. h. die Getriebebremse mit dem Handhebel und die Hinterradbremse mit dem Fußpedal zu bedienen. Die normale, wie in der Skizze dargestellte Ausführung, ist indessen durch die Tatsache motiviert, daß die hinteren Bremsbacken mit viel größerer Kraft angezogen werden müssen, wie die Getriebebremsbacken, wofür natürlich der lange Handhebel geeigneter erscheint. Jedenfalls dürfte aber die evtl. damit verknüpfte geringe konstruktive Unannehmlichkeit keinen triftigen Grund abgeben, diesem Gedanken nicht näher zu treten. Mindestens für den Automobilprospektentlicher, der oft auf schlüpfrigen Wege sein Gefährt schnell zum Stehen bringen muß, würde die vorgeschlagene Uenderung, welche die gefährliche Lücke des Differentials bei der Fußbremse ausschaltet, eine Erleichterung in der Ausübung des an sich verantwortungsvollen und gefährlichen Berufes bedeuten.

Sirschberg i. Schl. Die gut besuchte Mitglieder-Versammlung nahm Kenntnis von der vom Kartell beantragten Anstellung eines Gewerkschaftssekretärs. Es wurde u. a. den Mitgliedern betont, daß sie einen monatlichen Beitrag von 5 Pf. mehr, als bisher, dazu zu zahlen hätten, was zu einer langen Debatte führte. Erwähnt wurde, daß bei den hier noch niedrig gehaltenen Löhnen es reichlich überlegt sein müsse, die Beiträge um weiteres zu erhöhen. Wichtig ist ja, daß es Familienvätern mit mehreren Kindern schwer fallen mag, ein weiteres Scherflein dem Verband oder der Partei zu geben, wenn sie Sonnabends 16,— bis 17,— Mk. Lohn bei einer täglichen Arbeitszeit von 12 bis 13 Stunden erhalten. Die Parole muß trotzdem heißen: „Stehen in den Deutschen Transportarbeiter-Verband.“ Dann wird es auch möglich sein, die Entlohnung aufzubessern. Nachdem den Kollegen der Nutzen eines Sekretärs erklärt war, wurde die Stimmung eine etwas bessere. Einem in Not geratenen Kollegen wurde eine Notfallunterstützung von 15,— Mk. aus der Lokalkasse bewilligt. Den Kollegen wurde erklärt, daß es Pflicht jedes Kollegen ist, die vom Hauptvorstande herausgegebenen Kaufbonsmarks zu lieben. Nachdem noch kleinere Sachen erledigt, trat Schluß der Versammlung ein.

Kattowitz. In einer außerordentlichen Mitglieder-Versammlung am Sonnabend, den 20. Mai, beschäftigte sich die hiesige Zahlstelle mit den in zweiter Lesung des Reichstages angenommenen Kommissionsbeschlüssen der Reichsversicherungsordnung. Ein Kollege wies nach, daß gerade die schlecht bezahlten Transportarbeiter ein großes Interesse an der künftigen Gestaltung der Arbeiter-Vericherungsgesetzgebung haben. Leider lasse sich jetzt schon erkennen, daß die Mehrheitsparteien im Reichstage, allen voran das heuchlerische Zentrum, die Vertreter der christlichen Liebe und manches frommen unaufgeklärten Transportarbeiters, alles daran setzen, das rücksichtslos machwerk Gesetz werden zu lassen. Dem Referenten war es ein Leichtes, durch Gegenüberstellung des jetzigen Zustandes und der Kommissionsbeschlüsse, die bedeutende Verschlechterung nachzuweisen. Gemeinshaftlich haben Arbeitgeber und Arbeitnehmer gegen Bürokratisierung und Einschränkung der Selbstverwaltung in der Krankenversicherung protestiert. Christliche Arbeiter haben sich dem Protest angeschlossen, ohne irgendwelche Verlässlichkeit ihrer Wünsche beim Zentrum zu finden, in dem der agrarische rechte Flügel den Ton angibt. Die Transportarbeiter können daran am besten erkennen, daß nur Arbeiter ihre Interessen rücksichtslos vertreten, daß sie beitragen müssen zur Stärkung der Sozialdemokratie, wozu die nächsten Wahlen Gelegenheit bieten. Der Vortrag wurde beifällig aufgenommen. Die Versammlung bewilligte auf einen Antrag des Kollegen Scholz 20,— Mk. für den überschüssigen Pressefonds. Die Frau des verstorbenen Kollegen Kruppa bittet, da sie sich mit ihren Kindern in Not befindet, um eine Unterstützung. In Anbetracht des Umstandes, daß auch die Frau unseres früheren Kollegen zu jenen der 90 pCt. Witwen gehört, auf die sich die soziale Fürsorge der Zentrumsgruppen nicht erstreckt, weil sie noch nicht das zweifelhafte Glück haben zwei Drittel ihrer Erwerbsfähigkeit eingebüßt zu haben, also nicht im Sinne des Gesetzes invalide sind, wurden unter den Anwesenden 7,50 Mk. gesammelt. Im Laufe der Debatte schildert Kollege Trappe einen Vorfall, der beweist, daß der Reichskanzler Recht hat mit den gottgewollten Abhängigkeiten. Herr Bierkeleger Friedricher weist ein Lied davon zu singen. Dieser Vorfall liefert seine Ware auch in Arbeiter-Kasino. Dafür riskieren die Arbeiterangestellten ihre heile Haut, wenn sie es wagen, die Angestellten dieser Firma auf die Notwendigkeit der Koalition hinzuweisen. Erklärte doch dem Kollegen Trappe bei solcher Gelegenheit der erste Bierkeleger: „Er werde ihm eine Flasche an den Kopf werfen.“ was wiederum eine Profit-schmälerung für Herrn Friedricher bedeutet, denn der besseren Wirksamkeit wegen, darf man annehmen, daß dazu eine gefüllte Flasche verwendet werden soll.

Leipzig. Am 26. Mai fand unsere regelmäßige Mitgliederversammlung statt. Zum ersten Punkt der Tagesordnung hielt Parteisekretär Genosse Karl Nyssel einen mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag über das Thema: „Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben.“ Unter Gewerkschaftliches wurde beschlossen, die bisherigen Mitglieder Karl Faust, Karl Nieseberg, Friedrich Thiele und Karl Brück wegen Streikbruch bei dem Streik von Gebrüder Reiche dem Zentralvorstand zum Ausschluss zu empfehlen. Nachdem der Vorsitzende die Kollegen noch aufgefordert, recht regen für die Organisation tätig zu sein, sowie die Arbeiterpartei anzuschließen, erfolgte Schluß der sehr anregend verlaufenen und gut besuchten Versammlung.

Nordhausen. Versammlung am 14. Mai. Nach dem Kartellbericht wurde die Abrechnung gegeben; danach ist eine Einnahme von 883,82 Mk. erzielt worden, der eine Ausgabe von 632,22 Mk. gegenübersteht und somit ein Kassenbestand von 151,34 Mk. verbleibt. Dem Kassierer wurde auf Antrag der Revisoren Decharge erteilt. Ein Kollege hielt ein beifällig aufgenommenes Referat über die Entwicklung der Arbeiterklasse. Den Kollegen wurde aus Herz gelegt, sich zahlreich an den Stadtverordnetenwahlen zu beteiligen. Für den 18. Juni ist die Abhaltung unseres zehnjährigen Stiftungsfestes geplant. Nach Erledigung einiger Interna wurde dann die Versammlung geschlossen.

Münchberg-Gürth. Am 12. Mai fand eine allgemeine Transportarbeiterversammlung statt, in welcher ein Verbandssekretär über das Thema: „Die Lebensmittelverknüpfung und ihre Wirkung auf die wirtschaftliche Lage der Arbeiter“ referierte. In klarer und überzeugender Weise vertrat es der Redner, den Anwesenden vor Augen zu führen, in welcher tief trau-

ab, unter welchen der Wagen gebremst wird. Bei nicht zu großen Gefällen oder bei langsamem Gehen wird schon mit Rücksicht auf die Bequemlichkeit, selbst wenn die Wegeverhältnisse weniger günstig sind, die Fußbremse benutzt werden können. Bei langsamem Gefälle empfiehlt es sich, wegen der sonstigen zu starken Erwärmung beide Bremsen abwechselungsweise zu bedienen. Jedes unnötige scharfe Bremsen vermeide man; abgesehen davon, daß die teuren Gummi stets sehr mitgenommen werden, ist noch zu berücksichtigen, daß beim scharfen Anziehen der Getriebebremse sowohl die Regelräder, wie die Kugellager stark überanspruchert werden.

Als Gefahrbremse, d. h. wenn der Wagen möglichst schnell zum Stehen gebracht werden soll, ist die Getriebebremse zu verwenden, was im Folgenden seine Erklärung findet:

Wie bereits erwähnt, muß beim Gebrauch der Getriebebremse die Bremskraft, bevor sie an die Hinterräder kommt, das Differentialgetriebe passieren, welches ja bekanntlich die beiden Hinterachsen nicht starr mit dem Antrieb kuppelt, sondern — was hauptsächlich beim Durchfahren von Kurven eintritt — denselben jederzeit die Möglichkeit gibt, jede für sich frei zu drehen. Diese an sich notwendige Eigenschaft des Differentialgetriebes wird beim Gebrauch der Getriebebremse eine äußerst unangenehme und ist schon manchem Fahrzeug verhängnisvoll geworden. Wenn nämlich der schnellfahrende Wagen plötzlich stark gebremst wird, so treten durch die eben beschriebenen Eigenschaften des Differentialgetriebes Kräfte auf, die den hinteren Teil des Wagens aus seiner Bahn zu schleudern versuchen. Ja, es kann soweit kommen, — wie jedenfalls mancher Fahrer wissen wird, — daß ein Rad von dem anderen in direkt entgegengesetzter Richtung angetrieben wird. Dem geschickten Fahrer wird es in vielen Fällen möglich sein, durch entsprechendes Gegensteuern die Schleuderkraft aufzuheben, hauptsächlich dann, wenn er sofort bei Beginn des Schleuderns energisch von diesem Gegenmittel Gebrauch macht. Ist der Wagen schon zu weit aus der Bahn getragen, so genügen die Gegenkräfte nicht mehr, um die Schleuderkräfte zu kompensieren; schon mancher schwere Unfall ist durch geschickte kombinierte Anwendung von Bremse und Steuer vermieden. Darin liegt eben die Gefährlichkeit des Fahrers,

rigen Verhältnissen sich heute die ärmeren Klassen befinden. Wie sowohl in der Pflanzen- als auch in der Tierwelt zu konstatieren ist, daß nur der Stärkere sich erhalten kann, so kann jeder Kale beobachten, daß dies auch auf den Menschen zutrifft. Nur durch den Zusammenschluß der Massen, in einen starken Verband, kann heute der Arbeiter, dem Unternehmer gegenüber, seine Rechte wahren. Nedner schildert, welche Riesensummen in Deutschland aufgebracht werden müssen, um nur die Ausgaben zu decken, die für Militär- und Marinezwecke, jetzt jedenfalls auch für Luftfahrzeuge, Verwendung finden und wie diese Summen ausschließlich nur von der Arbeiterschaft herausgeholt werden. Welche kolossalen Gelder jährlich ausgegeben werden für die, meistens auf die Laune eines Einzelnen hin erfolgten Pensionierungen von Beamten und Offizieren etc., die sich noch in einem Alter und einer Minderleistung befinden, wo der Arbeiter noch lange seine Knochen zu Marke tragen muß. An einigen Beispielen erläuterte der Redner, wie es die Junker verstehen, alle Befehle so zu fassen und auszuführen, daß sie sich nicht nur von der Bezahlung drücken können, sondern durch ihren Einfluß auf die Regierung, durch Einfuhrverbote und Zölle auf die wichtigsten Lebensbedürfnisse des Volkes, sowie durch die Liebesgaben auf Branntwein, sich noch ungeheure Profite verschaffen.

Die indirekten Steuern, die heute der Bevölkerung Deutschlands auferlegt sind, treffen naturgemäß die Minderbemittelten und Arbeiter in erster Linie und am empfindlichsten. Die Schuldenlast, die seit 1872 in Deutschland in erschreckender Weise gewachsen ist, erforderte, nur zur Ausbringung der hierzu notwendigen Zinsen, pro Kopf der Bevölkerung, im Jahre 1877: 1,66 Mk., im Jahre 1909 aber schon 71 Mk. Daß die Regierung auf diese Art und Weise wirtschaften kann, ist nur der Zusammensetzung des Reichstags zu verdanken. Die letzte Finanzreform, die von dieser Sorte Volksvertretern fabriziert wurde, kann als Deumal der Schande für die besiegende Klasse gelten, und die heute noch zur Beratung stehende Reichsversicherungsordnung nimmt den Arbeitern noch die wenigen Rechte, die sie haben und liefert sie dem Unternehmertum aus. Die Hauptschuld an dieser Schandtat trifft das Zentrum, das sich speziell bei uns in Bayern als Volkspartei aufspielt und im Reichstag sich mit den Junkern verbindet, um alle Verbesserungen, die von der Arbeiterpartei, den Sozialdemokraten beantragt werden, niederzustimmen. Sowohl in der Kranken- als auch in der Invaliden- und Unfallversicherung werden durch die Schuld des Zentrums eine Menge Verschlechterungen eingeführt, ganz zu schweigen von dem Zerrbild, das man Witwen- und Waisenversicherung nennt. Hier wird diese Haltung damit begründet, daß keine Mittel zur Verfügung stehen; bei der Lohnbewegung des Königs von Preußen hörte man davon nichts, dort wurden zu den kumpeligen 16 1/2 Millionen Mk. Jahreseinkommen im Handumdrehen von allen bürgerlichen Parteien noch schnell weitere 3 1/2 Millionen Mk. bewilligt. Gerade unsere Berufskollegen müßten hieraus eine Lehre ziehen, weil von ihnen immer noch ein großer Teil bei den Wahlen abseits steht, oder gar von unseren Gegnern sich betören läßt und für seine Feinde den Stimmzettel abgibt. Es wird notwendig sein, bei der nächsten Wahl etwas vorsichtiger zu sein, um den Leuten zu beweisen, daß auch die Gehalts der Arbeiter einmal seine Grenzen hat. Nedner kommt dann auf die Vorteile unseres Verbandes zu sprechen und schildert, was im letzten Jahre an Lohnerhöhungen, Arbeitszeitverkürzungen und eine Menge anderer Verbesserungen für unsere Kollegen durch den Verband errungen wurde. Für nahezu 70 000 Mitglieder sind die Arbeitsverhältnisse durch Tarifabschlüsse auf längere Zeit geregelt und für Unterstützungszwecke wurden knapp 1 1/2 Millionen Mark an unsere Kollegen ausbezahlt.

Mit einem warmen Appell an die Anwesenden, in Zukunft noch mehr für den Verband tätig zu sein, als wie bisher, schloß Nedner unter lebhaftem Beifall seine Ausführungen. Nachdem keine Diskussion beabsichtigt wurde, gab der Vorsitzende einige Anregungen für lokale Verhältnisse und erklärte die sehr interessante Versammlung für geschlossen.

Die am 20. Mai in Fürth stattgefundene Versammlung, in der wieder ein Vorstandsmittglied aus Berlin über das gleiche Thema referierte, bewegte sich in denselben Grenzen und erübrigte sich hierüber ein näherer Bericht. Wir möchten nur wünschen, daß unsere Kollegen aus dem Gebirge die richtige Nutzenanwendung ziehen und mit dazu beitragen, daß wir unsere hiesige Mitgliedschaft in nächster Zeit verdoppeln können.

Obornik bei Posen. Am Sonntag, den 28. Mai fand hier eine allgemeine Versammlung statt, in welcher der Bezirksleiter über das Thema: „Die Erfolge unseres Verbandes“ referierte. Der Vortrag wurde mit Beifall aufgenommen und ließen sich nach der Versammlung 9 Kollegen in die Mitgliederliste eintragen. Der Grundstein zu einer Zahlstelle wäre somit gelegt. Jetzt müssen die Oborniker Kollegen durch festes Zusammenhalten und rege Agitation versuchen, daß recht bald eine größere Anzahl Mitglieder gewonnen wird, um dann an die Regelung der miserablen Lohn- und Arbeitsverhältnisse heranzugehen zu können. Die Löhne in der Expeditionbranche betragen jetzt 16,—, 17,— und 18,— Mk. per Woche bei einer Arbeitszeit von früh 4 1/2 Uhr bis abends 10 und 11 Uhr. In den Monaten März bis November zahlt eine Firma 17,65 und in den Monaten Dezember bis Februar 16,65 Mark, also im Winter, wo alles teurer ist, 1,— Mk. weniger. Die Hilfsarbeiter auf den Holzschneidmühlen erhalten 28 Pf. Stundenlohn, Arbeitszeit von 5 Uhr früh bis 10 Uhr abends, oft muß in den Betrieben auch noch Sonntags durchgearbeitet werden. Die anwesenden Kollegen waren dann auch der Meinung, daß hier dringend Abhilfe notwendig ist, und versprachen, dafür zu sorgen, daß in der nächsten Ver-

sammlung, die am Sonntag, den 11. Juni, nachmittags 4 Uhr, im Lokale des Herrn Lewin, Czarnilauerstraße, stattfindet, die säumigen Kollegen herangezogen werden sollen.

Unsere Berufskollegen müssen doch endlich einmal einsehen lernen, daß sie Menschen und nicht Maschinen sind; sie müssen sich eine begrenzte Arbeitszeit und vor allen Dingen bessere Löhne erkämpfen. Auch die Behandlung unserer Kollegen seitens der Arbeitgeber läßt viel zu wünschen übrig, da Kollegen von einzelnen Unternehmern sogar geohrfeigt werden. Dem würden wir begegnen können, wenn die Kollegen Mann für Mann organisiert sind.

Die Parole für Obornik und Umgegend muß also heißen: Alle Kollegen aus unserem Berufe müssen am Sonntag, den 11. Juni, nachmittags 4 Uhr, in unsere Versammlung kommen und eintreten in dem Deutschen Transportarbeiterverband. Eintigkeit macht stark!

Ruß (Nsprenken). Am Donnerstag, den 25. Mai 1911, tagte im Speisesaal der Firma Schaad eine Versammlung der auf den Holzplätzen beschäftigten Arbeiter. Es ist dies wohl eine Seltenheit, daß auf einem Arbeitsplatz eine Versammlung abgehalten werden muß, aber die Verhältnisse trugen hier dazu bei. Nachdem hier in Ruß die Mitgliederzahl das erste 100 überstiegen hatte, machte es sich zur Notwendigkeit, eine größere Versammlung abzuhalten. Umso mehr, weil sich die Geschichte zur Lohnbewegung zuspitzte. Nun aber konnte man kein Lokal, resp. Saal bekommen, wovon in Ruß sonst gerade genügend vorhanden sind. Auf wessen Betreiben wir kein Lokal erhielten, wollten wir nicht weiter untersuchen, aus sich selbst heraus verweigerten die Wirte ihre Lokale nicht. Nun versuchten wir, die Versammlung unter freiem Himmel, und zwar auf dem Bestium eines unserer Kollegen abzuhalten. Die Anmeldungen usw. waren besorgt. Aber die Behörde, welche in Ruß genau so objektiv ist, wie anderwärts, verweigerte uns die Erlaubnis und telegraphierte uns mehrmals in Telegrammen ab. Schließlich teilte sie uns dies noch schriftlich in einer ihrer Ansichten nach angemessenen Erklärung mit. Die Erklärungen sind ja über all dieselben. So war hier die Behörde ausgesprochen, daß die Versammlungsbefucher von anderen Elementen gestört werden könnten, und dadurch die öffentliche Sicherheit in Gefahr läme usw. usw. Unser Gauleiter und ein Kollege aus Lilsit ließen sich aber nicht beirren und gingen doch an dem Tage, wo die Versammlung veranstaltet war, am Freitag, den 19. Mai 1911 nach Ruß. Trotzdem die Gendarmen mit ihrem Verbot auf dem Platze waren, sprach der Gauleiter den Kollegen guten Mut zu und erklärte ihnen, daß, wenn wir heute die Versammlung nicht abhalten dürften, wir schon Mittel und Wege finden werden, um eine andere Versammlung zustande zu bringen. Nachdem sich der Gauleiter mit der Firma Schaad in Verbindung gesetzt hatte, bekam er von der Firma die Zustimmung, die Versammlung auf dem Arbeitsplatz dieser Firma abhalten zu können.

Inzwischen hatten sich aber auch andere Leute bemüht, die Kollegen unserer Organisation abspenstig zu machen. Ganz besonders hatte sich hierbei ein Lehrer in einer Versammlung, welche zu zu diesem Zwecke von ihm einberufen war, hervorgetan. Man wollte den Arbeitern die Religion stehlen, die Arbeiter sollen nur ihr Geld geben, daß die Agitatoren sich die Hände anstreifen können usw. Alles — in anderen Provinzen — schon alte Kalauer, welche aber hier in Ruß noch neu sind, die als kräftiges Zugmittel dienen. Es war nun selbstverständlich, daß unser Gauleiter in dieser Versammlung die Gründe, weswegen man gegen die Arbeiter mit dieser Mitteln arbeitet, zerflüchte. Im übrigen war die Versammlung auch von zwei Gendarmen und so ziemlich allen Geschäftsführern der in Ruß in Frage kommenden Betriebe besucht. Schittor führte an: „Daß, wenn der Herr Pastor uns nachsagt, wir wollen den Arbeitern die Religion rauben, er sich doch erst mit den Statuten unserer Organisation vertraut machen müsse. Büßen sei doch wahrlich kein christliches Bekenntnis. Aber soll denn die Religion nur einseitig den Arbeitern gepredigt werden? Er empfehle dem Herrn Pastor, einmal zu den Reichen zu gehen und ihnen nur einige Bibelsprüche vorzulegen, u. a: „Sammelt nicht Schätze, welche Motten und Rost verzehren“, oder „es ist zehnmal eher möglich, daß ein Kamel durch ein Nadelohr kreucht, als daß ein Reicher in den Himmel kommt“, oder „derjenige Arbeitgeber, der seinen Arbeitern den richtigen, zum Leben nötigen Lohn vorenthält, ist als ein Muthund zu bezeichnen“. Würden die Arbeitgeber nach diesen Lehren handeln, dann würde es anders aussehen. Daß sie dies aber nicht tun, beweist, daß die Pastoren eben so wenig unter die Besthenden gehen, und das lautere Wort Gottes diesen lehren. Doch auch die Geistlichen sind mit ihren Löhnen nicht zufrieden. Sie verlangten, als die Steuervorlage dem deutschen Volke aufgehält ward, von dem Staat eine Lohnerhöhung und die wurde ihnen auch gewährt. Nicht etwa ein paar Pfennige Stundenlohnerhöhung, wie es die Arbeiter wünschen, sondern ein paar tausend Mark im Jahr. Dieselben Leute, welche doch in den Fußtapfen jenes großen Nazareners wandeln sollen, der nicht so viel hatte, wo er sein Haupt hinlegen konnte, der nicht so viel hatte, um seine Blöße zu bedecken und seinen Wagen zu befriedigen. Unsere Verkünder der christlichen Religion sind eben aus anderem Holze geschnitten, und verlangen, um standesgemäß leben zu können, recht viel. Wenn aber die Arbeiter ein paar Pfennige mehr Lohn haben wollen, um mit ihren Familien leben zu können, — ja Bauer, dann ist es was anderes, wenn zwei dasselbe tun — und sich zu diesem Zwecke organisieren, dann wird in jenem Lager Zeter und Mordio geschrien. Aber unbelümmert darum wird die Arbeiterbewegung ihren von der Natur vorgeschriebenen Weg gehen und die Füßener-

kollegen werden sich eben so wenig aus dem Bereiche machen, so wenig wie sich der Mond etwas daraus macht, wenn ihn ein Mops anblafft. Auch das Getreide, daß wir den Arbeitern den Patriotismus rauben wollen, zerpfückte Schittor. Der Staat — so führte Nedner aus — müsse sich freuen, wenn wir jeden Staatsbürger, auch den geringsten Arbeiter, auf eine bessere Stufe stellen, damit er seine Steuern bezahlen kann, und das sei auch von der Kommune, von der Gemeinde gesagt. Patriot sein, heißt nun einmal, sein Vaterland lieben und derjenige wird sein Vaterland am meisten lieben, dem es wohl geht. Wir, die wir dafür sorgen wollen, daß es niemandem an Brod fehlt usw., wir sollen vaterlandslose Gesellen sein. Na, die Arbeiter in Ruß haben ebenso einen gesunden Menschenverstand, wie die anderen Arbeiter Deutschlands und werden danach zu handeln wissen. Wenn wir also richtige Patrioten sein wollen, dann müssen wir danach streben, daß es jedem, auch dem Geringsten unter uns an nichts fehlt. Wenn die Arbeiter nun einmal bei ihrer Geburt die Dummen waren, weil sie sich keinen Kommerziant oder einen anderen Goldbeutel zum Vater ausgesucht haben, so sollen sie aber nicht immer die Dummen bleiben. Sie werden sich aufrufen und werden zu handeln wissen.

Also daß wir den Arbeitern die Religion stehlen wollen, ist nun einmal brach gelogen. Denn nach unserer Auffassung soll jeder nach seiner Fäçon selig werden. So gut wie wir mit Andersgläubigen und auch mit Nichtgläubigen zusammen bei einem Unternehmer arbeiten müssen, so gut müssen wir zusammen in einer Organisation zusammenstehen. Im Arbeitsverhältnis gibt es in dieser Frage keine Unterschiede, ergo darf es auch keine in der Organisation geben. Dasselbe sei auch von dem Patriotismus gesagt. Wenn aber das Bestreben des Pfarrers dahin geht, eine Organisation am Orte zu gründen, damit das schöne Geld nicht nach Berlin geht, sondern am Orte bleibt, so wollen wir sagen, dies hätte der Herr schon früher mal probieren können. Was würde aber den Kollegen ein solches Vorgehen helfen? Gar nichts! Nedner ging auf unsere Unterstützungseinrichtung ein und erklärte, wenn das ein Vereinen am Orte leisten wolle, dann müsse ein solches Vereinen mindestens die Woche 5,— bis 6,— Mk. Beitrag erheben.

Zum geschäftlichen Teil übergehend, bemerkte Schittor, er halte es an der Zeit, daß aus den Einzelkämpfern des Gau's in Ruß jetzt eine selbständige Mitgliedschaft entstehen solle. Es sind jetzt weit über 200 Mitglieder hier am Orte und dann um wir auch dem Herrn Pfarrer einen Gefallen, wenn wir hier einen eigenen Verein entstehen lassen. Es wurden Vorschläge zur Leitung gemacht und folgende Personen in den Vorstand gewählt: Max Wilmann, Sektionsleiter, Vorsitzender, Johann Stagger, Schriftföhrer, Kaffierer, Adam Rilleit, Schriftföhrer, Michel Kautsch, Sektionsleiter und Martin Kreuzschas-Ruß als Beisitzer. Als Revisoren: David Born-Sektionsleiter, Heinrich Gudereit-Jodokrant und Michel Wey-Sektionsleiter. Weiter wurde beschlossen, daß von jedem der sechs Plätze und Firmen je eine fünfmaldrige Kommission eingesetzt werden, welche sich mit der Aufstellung der Tarife und Ausarbeitung derselben befassen soll. — Die Mitgliedschaft Ruß soll mit dem 1. Juli 1911 als selbständig erklärt werden. Der Gauleiter richtete noch zum Schluß einige beherzigende Worte an die Versammelten und legte ihnen ans Herz, jeder einzelne möge dafür einsehen, daß jetzt der letzte Mann in die Organisation hineinkommt.

Würzburg. In der letzten Mitgliederversammlung, die nur mäßig besucht war, hielt Genosse Freudenberger einen Vortrag über die kulturelle Seite der Organisation. Der Referent verstand in vollendeter Weise, den Anwesenden klar zu machen, welchen Wert die Organisation als Kulturfaktor hat. Der Kaffierer gab den Kassenbericht für das 1. Quartal, aus dem zu ersehen ist, welche Vorteile die Organisation ihren Mitgliedern bietet; so wurden vorausgabt: für Arbeitslosenunterstützung 486 Mk., für Krankenunterstützung 231,90 Mk., für Extraaufstützung 35 Mk. Die Kollegen mögen Indifferenten auf diese Zahlen aufmerksam machen, wenn ihnen gesagt wird, die Organisation hat keinen Wert. Hier aufgenommen wurden 37 Mitglieder, so daß am Schluß des Quartals ein Bestand von 215 Mitgliedern zu verzeichnen ist, darunter 23 weibliche. Trotzdem eine ständige Zunahme zu verzeichnen ist, gibt es innerhalb unserer Mitgliedschaft noch sehr viel zu tun und jeder einzelne Kollege muß sein Bestes daran setzen, um die uns noch fernstehenden Kollegen dem Verbande zuzuföhren. Zu beanstanden wäre noch der flauere Versammlungsbesuch, der wohl darin seinen Grund hat, daß einzelne Kollegen im Reden immer des Guten zu viel tun und dadurch manchem Kollegen den Versammlungsbesuch verleidet.

Literarisches.

Gratis-Kunstblatt. Der Verlag der Wochenschrift „In Freien Stunden“, die Buchhandlung Vorwärts, bittet uns infolge vieler an sie ergangener Anfragen mitzuteilen, daß die Ausgabe des neuen Kunstblattes mit Heft 26 der Zeitschrift erfolgt. Zur Verteilung gelangt diesmal Rudolfsaal, Bewegte See. Ansprache auf das Kunstblatt haben alle Halbjahresabonnenten. Von dem gegenwärtig erscheinenden Roman „Der Jude“ von Karl Spindler sind die bereits erschienenen Hefte noch zu haben. „In Freien Stunden“ erscheint wöchentl. und ist zum Preise von 10 Pf. pro Heft durch alle Buchhandlungen, Kolporteurs und Expeditionen zu beziehen.

Verantwortl. Redakteur: Richard Mühlberg, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmich, Berlin, Adalbertstr. 37.

Am Sonntag, den 18. Juni 1911:

Zwei große Volks-Sommer-Feste.

1. Neumanns Volksgarten früher Mente, Lichtenberg, Köderstraße, zweiter Eingang Landsberger Chaussee.

Großes Garten-Konzert, Spezialitäten ersten Ranges auf 2 Bühnen. Im Parquet-Saal: Großer Ball.
3 Kaffeetischen. Fackelpolonaie, Volksbelustigungen aller Art.

Größter Sommergarten, 25 000 Personen fassend. Bei ungünstiger Witterung bieten die Niesenschutzelte genügen Platz.

2. Insel-Restaurant, Blöhensee, Seestraße 97, Am Verbindungskanal unweit Bahnhof Deusselstraße.

Garten-Konzert, Spezialitäten, großartige Schaumannern, stark besetztes Orchester, Berliner Uk-Crio.

Im Saal und Champetre: **GROSSER BALL.**

Kaffeetischen in beiden Lokalen Liter 80 Pfg., 1/2 Liter 40 Pfg. Volksbelustigungen. Fackelpolonaie. Jedes Kind erhält am Eingang zum Garten Kopfbedeckung sowie Stocklaterne gratis.

Entree in beiden Lokalen 20 Pfg. Kasseneröffnung 1 Uhr. Anfang des Konzerts 4 Uhr. Billets an der Kasse 25 Pfg. Programm gratis. — Sehr günstige Fahrverbindungen sind nach beiden Lokalen vorhanden.

Billets sind bei den Einkassierern, Vertrauensleuten, Zahlstellen und in den Büros der Sektionen zu haben.

Da die herrlichsten Lokale gewählt sind, auch Unkosten in keiner Weise gescheut wurden, wird erwartet, daß die Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten sich zahlreich einfinden. — Massenbesuch erwartet

Das Komitee.

Bibliothekleser.

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.

Krankenabfertigung.

Hiermit machen wir nochmals darauf aufmerksam, daß die Krankmeldung von Mitgliedern sowie Auszahlung der Unterstüzungen von jetzt ab täglich in der Zeit von 10—2 Uhr im Zimmer 98 Hof links Stfl. 2 Exp. stattfindet.

Registatur.

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

Die im vorigen Jahr stattgefundene außerordentliche General-Versammlung der Bezirksverwaltung Groß-Berlin hat sich mit der Frage: „Beschaffung eines eigenen Heims“ (Verbandshaus) eingehend beschäftigt und dann mit großer Majorität beschlossen: „1. Dem Ankauf der in Frage kommenden Grundstücke zuzustimmen und 2. daß jedes Mitglied, d. h. erwachsene männliche Mitglieder, einen einmaligen Extrabeitrag von 2 Mk., weibliche und jugendliche Mitglieder einen solchen von 1 Mk. und zwar in 1/4 resp. 1/2 jährlichen Raten à 50 Pfg. zwecks Schaffung eines Baufonds beizutragen haben.“ Als Quittung werden vom Hauptvorstand besondere Marken à 50 Pfg. herausgegeben, welche durch die angestellten Einkassierer, Zahlstelleninhaber und Betriebsvertrauensleute zur Ausgabe gelangen.

Wir betrachten es als Ehrensache eines jeden Mitgliedes der Bezirksverwaltung Groß-Berlin, daß es den vorgeführten Beschluß beachtet und die Hausfondsmarken mindestens je eine pro Quartal entnimmt.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

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

Sektion I.

Handelsarbeiter.

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

Mittwoch, den 21. Juni 1911, abends 7 1/2 Uhr:

Versammlung

im Arbeitsnachweis-saal, Alte Leipziger Str. 1.

Unsere Nachpartie findet am Sonnabend, den 1. Juli, statt.

Zu beiden Veranstaltungen erwartet gute Beteiligung

Die Branchenleitung.

Kollegen Hausdiener, Packer und Packerinnen, Lagerarbeiter, Transportarbeiter, -Arbeiterinnen, Kutscher usw. aus den Glas-, Kurz-, Spielwaren-, Uhren-, Beleuchtungs-, Galanterie-, Lederwaren-, Sprechmaschinen-, Export-, Alabaster-, Emallie- usw. Betrieben.

Am Mittwoch, den 21. Juni, abends 7 1/2 Uhr, findet im Lokal „Mitter-Säle“, Ritterstr. 75, unsere

Branchenversammlung.

statt.

Tagesordnung: 1. Wahl des 1. Branchenleiters, des Schriftführers und 3. Beisitzer zur Branchenleitung. 2. Das Delegierten-system zur Generalversammlung von Groß-Berlin. 3. Erneute-Wahl der Delegierten. 4. Verschiedenes.

Kollegen und Kolleginnen! In Anbetracht der wirklich außerordentlich wichtigen Tagesordnung ist es Pflicht jedes Einzelnen zu erscheinen.

Die Branchenleitung. J. A.: Paul Rohlschmidt.

Holzindustrie.

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

Am Donnerstag, den 22. Juni 1911, abends 8 Uhr:

Große Versammlung

im Arbeitsnachweis-saal, Gewerkschaftshaus, Engel-ufer 15, Seitenflügel III.

Tagesordnung: 1. Vortrag des Koll. Hermann Schulze über: „Unternehmer-Organisation und Gewerkschaften“. 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten.

Kollegen! Der wichtigen Tages-Ordnung wegen, erwarten wir einen zahlreichen Besuch! Kein Kollege darf fehlen! Die Mitgliedsbücher müssen am Eingang vorgezeigt werden!

Die Branchenleitung. J. A.: Robert Romels.

Hausdiener, Chauffeure, Packer, Radfahrer und Jugendliche aus allen Ladengeschäften der Schuhbranche

werden hiermit zu der am **Donnerstag, den 15. Juni, abends 1/2 9 Uhr**, bei **Kugner, Schützenstr. 18/19** stattfindenden

Verammlung

eingeladen.

Tagesordnung: 1. Wie steht es mit der Sonntagsruhe und der gesetzlichen Ruhezeit in unserem Beruf.

Folgende Firmen sind hierzu eingeladen: Carl Stiller, Carl Stiller jr., Rombold, Barthmann, Ehe Wera, Mercedes, Ghajalla, Klenstein, Neustadt, Jacoby, Salamander, Veiser. **Die Branchenleitung.**

Sektion II. Transportarbeiter.

Verbandsmitglieder aller Branchen!

Der Betrieb von Heinrich Freese, Holzpfaster- und Jalousiefabrik in Nieder-Schönhausen ist nach wie vor als gesperrt zu betrachten.

Die Sektionsleitung.
J. U.: Albert Uthoff.

Fräse-, Hobel- und Schneidemühlenschnitzer, sowie Hilfsarbeiter Berlins und Umgegend.

Am **Montag, den 12. Juni, abends 8 1/2 Uhr:**

Branchen-Versammlung

im **Gewerkschaftshaus Engelufer 15, Arbeitsnachweis-saal Stfl. III.**

Tagesordnung 1. Vortrag des Kollegen **A. Werner**. 2. Diskussion. 3. Branchen-Angelegenheiten.

Zahlreichen Besuch erwartet

Die Branchenleitung.

Kollegen Fenster- und Messingputzer!

Am **1. April 1911** befindet sich unser

Zentralarbeitsnachweis für Fenster- u. Messingputzer Engel-Ufer 15, Hof links 3 Treppen
Telephon: Amt 4, 1996 und 3348.

Auf Beschluss der Branchenversammlung ist jeder organisierte Fensterreiniger oder Messingputzer verpflichtet, Arbeit nur durch den oben benannten Arbeitsnachweis anzunehmen.

Das Umfragen nach Arbeit ist nicht gestattet.

Unser Arbeitsnachweis ist geöffnet von morgens **6-8 Uhr** und abends **5-7 Uhr**.

Neue Stellen sind sofort dem Arbeitsnachweis zu melden.

Die Branchenleitung. J. U.: F. Lambrecht.

NB. Die Arbeitsnachweise bei Wolf und Köller sind laut Versammlungsbeschluss für organisierte Kollegen gesperrt. **D. D.**

Fenster- und Messingputzer Berlins u. Umg.

Am **Mittwoch, den 21. Juni 1911, abends 6 Uhr** bei **Kube** (Feuersteins Festale), Alte Jakobstr. 75:

Mitglieder-Versammlung

Tagesordnung: 1. Bericht über die erneut stattgefundenen Einheitsstärkverhandlungen. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

Zahlreiches Erscheinen erwartet

Die Branchenleitung.

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

Am **Mittwoch, den 21. Juni 1911, abends 8 1/2 Uhr**, im **Arbeitsnachweis-saal, Alte Leipzigerstr. 1:**

Große Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen **Schacht** über: „Die Sozialdemokratie und die bürgerlichen Parteien.“ 2. Diskussion. 3. Stellungnahme zur Beitragsfrage. 4. Geschäftliches, Aufnahme neuer Mitglieder und Abstempelung der Legitimationskarten

Kollegen! Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tages-Ordnung ist das Erscheinen Aller unbedingt er-

forderlich. Ein jeder Kollege hat zwecks Kontrolle sein Mitgliedsbuch mitzubringen, die der modernen Arbeiterbewegung noch fernstehenden Kollegen sind uns als Gäste willkommen. Erscheint in **S. a. n.**

Die Branchenleitung. J. U.: Friedrich Voigt.

Jugend - Abteilung.

Auf vielfachen Wunsch unternimmt die Abteilung Süd-Ost eine

Nachtpartie nach Tegel-Birkenwerder-Drantenburg.

Treffpunkt am **Sonnabend, den 17. Juni 1911, abends 9 1/2 Uhr**, am **Markannenplatz** (Feuerwehrendenmal) Wiederbücher sind mitzubringen. Fahrgehalt insgesamt **65 Pf.**

Zahlreiche Beteiligung der jugendlichen Kollegen erwartet

Die Abteilungsleitung.

* * *

Spielabende für die jugendlichen Kollegen

finden an nachstehenden Wochentagen und Spielplätzen statt:

Humboldthain: Montags und Donnerstags von **1/8-9 Uhr**.

Schillerpark: Mittwochs von **7-9 Uhr**.

Friedrichshain: Montags und Mittwochs von **7 bis 9 Uhr** (im Friedrichshain wird auf dem verbreiterten Fußweg nahe der Elbingerstraße gespielt).

Treptow (Spielplatz 4): Mittwochs von **7-9 Uhr**.

Exerzierplatz an der Schwedterstr. (einsame Wappel): Mittwochs von **7-9 Uhr**.

Rixdorf: Mahlowerstr. (Ecke Fontaneistr. (Sportplatz des S.-G. Rixdorf 1900) Montags und Freitags von **7-9 1/2 Uhr**.

Für Spielgelegenheit ist gesorgt. Wir ersuchen unsere jungen Kollegen um zahlreiche Beteiligung.

Sektion IV.

Kraftdroshkenführer.

Laut Beschluss machen wir hiermit diejenigen Betriebe bekannt, welche am **29. Mai 1911** in der stattgehabten Vertrauensmännerversammlung nicht vertreten waren:

- Anders, Steglitz, Bornstraße
- Beher, Rixdorf, Karlsgartenstraße
- Dunge, Rauterstraße
- Clemenz, Charlottenburg, Fritschestraße
- Erdmann, Schulstraße
- Friedrich, Weissensee, Heinersdorferstraße
- Friedrich, Rixdorf, Thomasstraße
- Förster, Rixdorf
- Gröhl, Schulstraße
- Göke, Waldstraße
- Gärtner, Kaiserplatz
- Günzel, Bohnenstraße
- Hartwig, Christburgerstraße
- Hoffmann, Schleißerstraße

- Saat, Westend
- Dr. Haagen, Nassauischestraße
- Reichardt, Bismarckstraße
- Karnapp, Friedenau, Büsingstraße
- M. Kluchert, Dönhofsstraße 59
- Kunze, Hochstraße 34 a
- Kaufhold, Nuzengrubenstraße 13
- Liesegang, Galensee
- Mahlow, Steglitz
- Müller, Bismarckstraße
- Oswald, Pantow
- Rudach, Nassauischestraße
- Rohde, Rixdorf
- Reif, Buchholzerstraße
- Rothschild, Nassauischestraße
- Sawestawski, Schulstraße
- Schunte, Alderstraße
- Schenk, Holsteinischestraße
- Ulrich, Rylestraße 4
- Ventrimmer, Babelsbergerstraße
- Wolff, Steglitz, Feldstraße
- Wast, Eberstraße
- Wollburg, Wilhelmstraße 27.

Berliner Lokales.

Zeugen gesucht! Kollegen, welche am **21. Februar** abends am Neuen Schauspielhaus, Ausfahrt Kollendorferstraße, einen Streit zwischen Automobilführer und Pferdetroshkenführer beobachtet haben und gesehen, wie ein Geschäftslutscher den Automobilfahrer mit einem eisernen Gegenstand bedrohte, werden gebeten, ihre Adresse im Verbandsbüro, Engel-Ufer Zimmer 43-44 abzugeben.

Desgleichen diejenigen, welche am **15. Mai** mittags **12 Uhr** mit angesehen haben, wie ein **Kadfahrer** in **Steglitz** von einem Privatauto angefahren und vor die Pferde eines Lastwagens geworfen wurde. Insbesondere wird der Kutscher des Lastwagens gebeten, seine Adresse bei uns im Büro abzugeben.

Cöpenick und Umgegend!

Zu nachstehenden

Bezirksversammlungen

ersuchen wir die Kollegen und Kolleginnen eine intensive Agitation zu entfalten.

Bezirk **Adlershof.** Am **Sonnabend, den 10. Juni, 8 1/2 Uhr**, bei **Piege**, Kronprinzenstraße.

Bezirk **Alt-Glienicke.** Am **Sonntag, den 11. Juni, früh 10 Uhr**, bei **Joch**, Köpenickerstraße.

Bezirk **Friedrichshagen.** Am **Sonnabend, den 17. Juni, 8 1/2 Uhr**, bei **Mantzel**, Lindenallee Ecke Wilhelmstraße.

Bezirk **Grünau.** Am **Sonnabend, den 17. Juni, 8 1/2 Uhr**, bei **Franz**, Köpenickerstr. 88.

Bezirk **Cöpenick.** Am **Sonnabend, den 17. Juni, 8 1/2 Uhr**, bei **Styppekohl**, Schönelerstraße 5.



An die Mitglieder des Bezirks **Rixdorf, Britz** und **Treptow**, sowie die in der Nähe des **SO.** usw. wohnenden Kollegen und Kolleginnen.

Am **Sonntag, den 18. Juni 1911**, im „**Karlsgarten**“, Rixdorf, Karlsgartenstraße 6-11:

Großes Volks-Sommer-Fest.

Konzert. . . . Spezialitäten-Vorstellung. . . . Großer Ball.

Fadelpolonaise, wozu jedes Kind eine Stocklaterne gratis erhält.

Volksbelustigungen aller Art. . . . Die Kaffeeküche ist von **3 Uhr** an geöffnet.

Die Billets können auch zu den am **Sonntag, den 18. Juni 1911**, stattfindenden Sommerfesten in den Lokalen **Neumanns Volksgarten**, (früher Mente), **Lichtenberg**, und **Inselgarten**, **Blüthensee**, unweit Bahnhof **Beusselstraße**, verwandt werden.

Kassenöffnung um 2 Uhr nachmittags.
Billets im Vorverkauf 20 Pf., an der Kasse 25 Pf., Kinder frei.

