

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. franco geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Platz 21.
Telephon: 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 Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 25.

Berlin, den 18. Juni 1911.

15. Jahrg.

Der Siegeszug des Automobils.

II.

Die Schattenseite.

Als auf der Distanzfahrt Paris—Berlin vor etwa zehn Jahren die Franzosen einige Kühner überfuhren, spöttelten einige deutsche Zeitungen: „Endlich nahmen die Franzosen Rache für Sedan“. Leider blieb es aber nicht bei dem Federwisch, auch einige schwere Unfälle ereigneten sich dabei. Die tolle Distanzfahrt Paris—Madrid wurde abgebrochen, lange vor der Vollenbung, als sie vierzehn Opfer gefordert hatte. Dieser „Sport“ hat es verschuldet, daß heute auch das harmloseste Automobil von der großen Masse als eine Mordmaschine angesehen wird. Wir unterschätzen keineswegs die Vorteile, die solche Welt- und Distanzfahrten unter Umständen für die Automobilindustrie haben können, aber Sport ist das nicht. Der Sport ist nicht Selbstzweck, sondern Mittel zu dem Zweck, den Körper des Menschen zu stärken, ihn widerstandsfähiger zu machen gegen die Unbilden des Lebens. Das Kilometerrennen ist kein Sport, sondern nur ein Mittel, um die erschlafenen Nerven der oberen Zehntausend durch eine Sensation zu kitzeln. Wenn die Herrschaften glauben, ohne diesen Kitzel nicht auskommen zu können, gut — dann aber mögen sie in die Sahara fahren und ihre eigenen Knochen zu Marke tragen, — Gott hab' sie selig. — Den Berufsführer sollen sie nicht diskreditieren. Durch solche Unglücksfälle ist leider auf den ganzen Beruf ein Schatten gefallen. Zu Unrecht, denn die meisten, die in das Verdammungsurteil mit einstimmen, wissen nicht, daß der Automobilführer sehr häufig auf das sogenannte Prozentfahren angewiesen ist. Er muß also schnell fahren, nötige Vorsichtsmaßnahmen manchmal außer Acht lassen, weil ein knurrender Magen fast immer eine größere Gewalt über den Menschen besitzt als der Verstand. Und vor allem muß er lange lange fahren, worunter natürlich die geistige Elastizität des Führers leidet. Die wirklich Schuldigen sind aber die Eigentümer der Wagen, die diese Verhältnisse nicht abändern wollen.

Ihr laßt den Armen schuldig werden,
Dann überlaßt ihr in der Pein.

Auch die sprunghafte Entwicklung des Automobilwesens darf nicht vergessen werden. Der Bedarf nach neuen Führern hat zweifellos die Besitzer manchmal vergessen lassen, die sittliche Qualifikation des Bewerber zu prüfen. Es wäre töricht zu leugnen, daß es unter den Chauffeuren noch Elemente gibt, die das sittliche Niveau des ganzen Berufs drücken. Der Deutsche Transportarbeiterverband ist bemüht, auch hier Wandel zu schaffen, seine Arbeitsnachweise vermitteln nur zuverlässige, erstklassige Führer. Leute, von denen wir wissen, daß sie auch in den gefährlichsten Lagen ihre Ruhe, die Kraft schneller Entschlie-ßung bewahren.

Nun werden aber zweifellos die Unfälle auch stark aufgebauscht. Jedes neue Verkehrsmittel hat unter dem Vorwurf zu leiden, daß es unerhörte Menschenopfer fordere. Wer sich der Einführung der elektrischen Straßenbahnen erinnert, wird wissen, daß jeder Unfall Stadtespektakel wurde. Das neue Verkehrsmittel wurde verdächtig, weil ihm Men-

schenleben zum Opfer fielen — wie das alte auch. Aber das wird meistens vergessen. In Chicago wurden z. B. 1894 — also vor der Mittezeit des Automobils — durch Verkehrsmittel aller Art 760 Menschen getötet oder verwundet. Als die Eisenbahn ihren Triumphzug begann, da fanden sich auch Leute, die von den gewaltigen Menschenopfern sprachen, die das neue Verkehrsmittel fordere. War das Reisen auf der Landstraße etwa sicherer? Waren die Kabbritche nicht an der Tagesordnung? Einem Prinzen, der am Ende des 18. Jahrhunderts durch Kurpfaffen reiste, zerbrachen dabei 25 Wagenräder. Als vorsichtiger Mann führte er gleich einen ganzen Wagen voll Ersatzräder mit. „In Frankreich kam in der Zeit von 1840 bis 1886 bei Reisen mit der Post durchschnittlich auf je 355 000 Reisende ein Getöteter und auf je 30 000 Reisende ein Verletzter, wogegen auf den Eisenbahnen durchschnittlich erst auf sieben Millionen Reisende ein Getöteter und auf 1/4 Millionen ein Verletzter kam, wonach das Reisen auf den Eisenbahnen zwanzigmal sicherer ist, als auf der Landstraße“ (Launhardt „Am tausenden Wehstuhl der Zeit“). Und ähnlich liegt die Sache auch bei dem Automobilverkehr. Man darf auch die Zahl der Unfälle nicht absolut betrachten. Man müßte sie im Verhältnis setzen zur Zahl der vorhandenen Wagen, zur Zahl der beförderten Personen, oder der Menge der beförderten Güter, oder aber sie im Verhältnis zur durchlaufenen Strecke berechnen. Das alles ist aber fast unmöglich; und was Launhardt von der Eisenbahn sagt: „Die Berechnung der größten Sicherheit der Eisenbahnen liefert ein recht schlagendes Beispiel für die Unsicherheit der Zahlen-ergebnisse der vergleichenden Statistik“, — diese Worte gelten auch für das Automobil und die für die Unfälle aufgenommene Statistik. Besonders das Verhältnis zwischen Zahl der Unfälle und den durchlaufenen Wegstrecken, diese wieder geschieden in belebte und unbelebte, gäbe ein wertvolles Material. Wer in der Wüste spazieren fährt, darf sich eventl. ein Nickerchen dabei erlauben, aber am Potsdamer Platz in Berlin, oder am 27. Januar Unter den Linden, kann namenloses Unglück eintreten, wenn dem Führer nur für einen kurzen Augenblick die geistige Elastizität verläßt, wenn er die anstrengende scharfe Aufmerksamkeit auch nur für den Bruchteil einer Minute außer Acht läßt. Was die Unfallhäufigkeit beim Automobilwesen noch ungünstig beeinflusst, ist, daß das Automobil der Zwangsläufigkeit entbehrt, d. h. es ist nicht wie Eisenbahn und Straßenbahn an Schienen gefesselt. Das Auto kann fast überall hin, wo Menschen hinkommen, das ist sein Vorteil; aber überall, wo es hinkommt, kommen auch Menschen, und das ist eine Ursache vermehrter Unfälle. Und da haben wir einen Punkt erreicht, der von großem Einfluß auf die Urteilbildung der Menschen ist, wenn sie vom Automobil sprechen. Vor den Schienen nimmt der vernünftige Mensch sich in Acht, aber das Auto ist nicht an die Schiene gebunden und es fährt fast geräuschlos, Vorteile, die ihm in den Augen der meisten Menschen zum Nachteil gereichen. Und wie benimmt sich in solchen Fällen der Durchschnittspassant? Meistenteils völlig kopflos! — Ueber einige Flüche, die ihm kein Mensch übel nimmt,

und ratloses Hin- und Herlaufen kommt er selten. Und der Chauffeur ist das schuldige Stornidel. Freilich, wir leben im Zeitalter der Nervosität; kalte Entschlossenheit und schnelle Ueberlegung sind heute keine alltägliche Tugenden mehr. Während in der Berichtszeit vom 1. Oktober 1907 bis zum 30. September 1908: 315 Unfälle oder 6,2 pCt. der Gesamtzahl, auf eigene Schuld der Verletzten oder anderer Personen zurückzuführen waren, stiegen diese Zahlen 1908/1909 auf 380 oder 6,3 pCt. und 1909/1910 gar auf 694 oder 10,3 pCt. Diese Leute schüren natürlich die Unzufriedenheit gegen das Automobilwesen.

Im vorjährigen Bericht (vergl. „Courier“ Nr. 19 vom 8. Mai 1910) mußten wir leider berichten, daß die Zahl der Unfälle konform mit der der Kraftfahrzeuge gestiegen sei. Das letzte Berichtsjahr zeigt eine Verbesserung. Die Zahl der Unfälle stieg wie folgt:

Berichtszeit	Zahl der Unfälle	Die Steigerung	Die Steigerung
1907/1908	5069	—	—
1908/1909	6063	994	19,6
1909/1910	6774	711	11,7

Die Zahl der Kraftfahrzeuge stieg im vorigen Jahre um 19,7 pCt., die Zahl der Unfälle um 19,6 pCt.; im letzten Jahre stieg die Zahl der Kraftfahrzeuge um 15,7 pCt., während die Zahl der Unfälle um 11,7 pCt. zunahm*) (Tabelle 1). An den Unfällen waren 7158 Kraftfahrzeuge beteiligt. Das sind 12,4 pCt. der Gesamtzahl. Der Anteil der Kraftfahrzeuge an den Unfällen stieg von 406 (6,7 pCt.) auf 579 (8,5 pCt.), während die Zahl der Personenkraftfahrzeuge von 5606 (92,5 pCt.) auf 6141 (90,7) stieg. 6879 (96,1 pCt.) Fahrzeuge hatten ihren „Standort“ in Deutschland, 77 (1,1 pCt.) im Ausland; für 202 (2,8 pCt.) fehlte die Angabe. Die Unfälle waren begleitet von Sachschäden in 3395 (3327) Fällen, von Personenschäden in 1935 (1585) Fällen, und von beiden in 1444 (1151) Fällen. Verletzt wurden 245 Führer, 641 Insassen und 2765 andere Personen, insgesamt 3651 Personen gegen 2945 Personen in der vorhergehenden Berichtszeit. Die Zahl der verletzten Personen stieg also um 706. Todesfälle ereigneten sich 278 gegen 194 im vorhergehenden Berichtsjahr. Die Zahl der verletzten und getöteten Personen betrug zusammen 3929, im Vorjahre 3139. Die Art der Verletzungen ist sehr verschieden. 40 Unfallverletzte erlitten Schädelbruch, 147 Gehirnerschütterung, 94 Personen erlitten andere schwere Kopfverletzungen. Der Verlust eines Auges und die Verminderung der Sehkraft war in je einem Falle die Folge des Unfalls. Der Verlust des Gehörs war in zwei Fällen zu beklagen. 419 Personen erlitten Knochenbrüche der verschiedensten Art, 4 beklagten den Verlust eines Gliedes. Innere schwere Verletzungen erlitten 101 Personen. Damit haben wir die schweren Verletzungen aufgezählt. Es sind insgesamt 809 schwer verletzte Personen. Die übrigen 2846 Verletzungen waren leichter Art. Es kommen hier hauptsächlich in Betracht Quetschungen, Verstauchungen, Hautabschürfungen, Schreckwirkungen etc., Unfälle, die tagtäglich bei dem Straßenverkehr auch bei

*) Leider beschränkt sich diese günstige Entwicklung auf den Sachschaden. Die Zahl der Todesfälle und Verletzungen hat ganz erheblich zugenommen.

Tabelle 1. Schädigende Ereignisse beim Betriebe mit Kraftfahrzeugen in der Zeit vom 1. Oktober 1909 bis zum 30. September 1910.

Table with 14 columns: States, types of accidents (e.g., collisions, pedestrians), and counts. Includes summary rows for the German Empire and percentage shares.

Tabelle 2. Feststellung der Besitzer und Führer der an den schädigenden Ereignissen beteiligten Kraftfahrzeuge, sowie Zahl der Personen, gegen welche Polizeikraften festgesetzt bzw. gerichtliche Strafverfahren eingeleitet wurden.

Table with 16 columns: States, categories of violations (e.g., speeding, wrong signals), and counts. Includes summary rows for the German Empire and percentage shares.

anderen Verkehrsmitteln zu beobachten sind. Leider wird davon kein Aufhebens gemacht, leider! Denn unsere Aufgabe ist es nicht, die Unfälle im Verkehr als etwas unabwendbares hinzunehmen.

dem öffentlichen Verkehr dienen. Das ist nicht zu verwundern. Bei den Kraftdroschken hat der Tag bekanntlich 24 Stunden. Außerdem sind diese Wagen hauptsächlich in den Großstädten zu finden, und in den Großstädten wieder da, wo der stärkste Straßenverkehr herrscht.

Sie betrug 593 oder 9,2 pCt. gegen 966 oder 16,3 pCt. im Vorjahre. Zählen wir die beteiligten Wagen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, zusammen, so bekommen wir folgendes Resultat: An den Unfällen waren beteiligt im letzten Jahre 3413 Wagen oder 52,8 pCt., im vorhergehenden dagegen 3398 oder 57,4 pCt.

Die Größe des Sachschadens betrug schätzungsweise 1 220 950 Mt. Davon fiel auf das Konto der Wagenbesitzer für zertrümmerte oder beschädigte Wagen 1 009 041 Mt., während sie an anderen Gegenständen einen Schaden von 803 Mt. erlitten.

Die Ursachen der Unfälle ist aus der Tabelle 2 zu ersehen.

An erster Stelle steht wieder „ungeschicktes, unvorsichtiges oder vorschriftswidriges Fahren“ mit 1776 Fällen oder 26,2 pCt. der Gesamtfälle. Diese Zahlen steigen sowohl relativ wie absolut. An zweiter Stelle stehen die 694 Unfälle, die durch die Schuld des Verletzten oder anderer Personen hervorgerufen wurden.

trauen entgegenbringen können. Ein Beamter hat die Pflicht, die Unverletzlichkeit der Gesetze zu hüten. Wenn er durch sein Erscheinen eine Uebertretung der Gesetze verhindern kann, so ist es seine Pflicht, die Uebertretung zu verhindern. Wer aber erst die Tat geschehen läßt, und sie dann zur Anzeige bringt, der macht sich mitschuldig der Tat. Es zeugt nicht gerade von einer hohen Auffassung des Beamtenberufs.

Die Rubrik 14 der Tabelle 1 ist ganz besonders interessant. Hier sind 3178 Unfälle verzeichnet, die aus „nicht angegebenen oder — anderen Gründen“ entstanden sind. Das ist uns rätselhaft; die amtliche Statistik ist sonst von peinlicher Genauigkeit und ebenso peinlichem Umfang (es sind 25 allmächtige Tabellen), aber hier versagt sie. Bei allen Unfällen, wo auch nur der geringste Schein dafür spricht, daß die Schuld den Führern aufgeschuldet werden kann, ist der Grund gefunden, hier nicht. Wenn es sich etwa um 10 oder 20 Unfälle handelte, wollten wir nichts sagen, aber es sind 47 pCt., die nicht aufgeklärt werden. Nachdem die Statistik den Führern, dem Zufall und „dritten“ Personen die Schuld für 53 pCt. der Unfälle zugeschrieben hat, ist das schamvolle Verschweigen der Ursache für 47 pCt. der Unfälle recht auffallend. Aber jedenfalls dachte die amtliche Statistik, wo zu sich das eigene Angestricheltes an den. Die genaue Spezialisierung der Ursachen ist aber das wichtigste an der ganzen Statistik. Denn nur wenn wir die Ursachen kennen, ist zu hoffen, daß die Unfälle weniger werden. Hier wäre etwas mehr wirklich mehr gewesen.

Eine zweite Schamhaftigkeit beweist die Statistik bei der Feststellung der Summen der rechtskräftig gewordenen Geldstrafen (Tabelle 2, Rubrik 12). Die Summe, die dort mitgeteilt wird, ist nur ein Bruchteil der wirklich verhängten Geldstrafen. Es gibt ja keinen Beruf, der mehr schikaniert wird, wie der der Kraftwagenführer. Die Zahl der gerichtlichen Strafverfahren gegen Automobilführer ist in munterer Aufwärtsbewegung begriffen. Sie nahm um 416 — 27,8 pCt. zu. Die Zahl der Personen, die sich ihrer Feststellung entzogen und die es versuchten, hat auch zugenommen. Alles nähere finden die Kollegen in den wiedergegebenen Tabellen.

Wir möchten bitten, die Klagen über die Automobilunfälle an diesen Zahlen zu prüfen und allen Uebertreibungen und falschen Voraussetzungen entgegen zu treten. So lange der Unwille der großen Masse sich gegen die Automobilführer, statt gegen die wirklich Schuldigen richtet, wird eine größere Sicherheit nicht zu erreichen sein. Es liegt nicht in unserer Absicht, die Unfälle zu beschönigen, aber wer aufmerksam die Zahlen prüft, wird finden, daß die Zahl der Automobilunfälle wohl kaum über die Durchschnittszahl der Verkehrsunfälle hinausragt. Das ist nur ein schwacher Trost — gewiß, aber daß es besser werde, dazu müssen wir alle helfen. In fromme Entrüstung ausbrechen oder in tiefgründiger Philosophie angeben, daß es anders hätte gemacht werden müssen, das kann jede alte Taube und ist äußerst billig. Das erinnert an ein Beispiel aus Bismarcks „Gedanken“ etc. Bismarck wurde einst von den beiden Brüdern Gerlach aufgefordert, an einem Beispiel die Verschiedenheit ihrer Charaktere darzulegen. Er nahm als Beispiel einen Straßenunfall und meinte, der eine Gerlach würde fromme Betrachtungen anstellen über die Gebrechlichkeit der Dinge und die Mangelhaftigkeit der weltlichen Ordnung, der andere würde von oben ganz genau angeben, was zu tun sei, um zu helfen und ähnliche Unfälle zu verhindern, im übrigen würde er schön im Zimmer bleiben, er (Bismarck) allein würde hinunter eilen, um anzuordnen, was zu tun sei. Nun Kollegen, jeder prüfe sich, ob in ihm nicht noch recht viel von jenen Gerlach-Naturen vorhanden ist. Durch solche Salbadereien werden die Sachen aber nicht besser, sondern schlimmer, wird die Phrase vom „männermordenden Automobil“ nicht wahrer.

Der Beruf der Automobilführer ist äußerst anstrengend; wenn nun durch eine überlange Arbeitszeit, durch ein verwerfliches Prozent- und Prämienystem die körperliche, geistige und sittliche Spannkraft des Führers untergraben wird, dann ist es unbillig, ihm die Schuld an den Unfällen aufzubürden. So lange das Gesetz für die Chauffeure nur Pflichten kennt, wird es nicht besser werden; besser wird es erst, wenn die im Deutschen Transportarbeiter-Verband organisierten Automobilführer stark genug sind, sich auch Rechte zu erwerben.

Die Parole der Automobilführer lautet:

Verkürzung der Arbeitszeit, Regelung der Lohnverhältnisse!

Das Mittel dazu heißt:

Deutscher Transportarbeiter-Verband!

Und die Wirkung:

Abnahme der Unfälle!

Modernes Sklaventum unter den Kölner Fuhrleuten.

Zu denjenigen Arbeitern, welche auf dem Gebiete der modernen Lohnsklaverei den Rekord schlagen, dürften unstreitig ein Teil der Kölner Fuhrleute gehören. Wenn man vielfach die Zustände betrachtet, unter welchen mancher Fuhrmann lebt, dann müßte man versucht sein, sich in die Zeit der Leibeigenschaft hineinzudenken. Der Unterschied besteht nur darin, daß die Leibeigenen des Mittelalters das Frohnjoch abzuschütteln versuchten, während ein Teil der Kölner Fuhrleute stolz auf ihre elenden Verhältnisse zu sein scheinen.

Zur Illustrierung der besagten Zustände wollen wir einige Kulturbilder vorführen, welche verdienen, in späteren Zeiten dem Geschichtsschreiber als Unterlage zu dienen.

Greifen wir den Fuhrbetrieb der Firma **Lois Seidenfaden**, **Ungst**, heraus. Vom Pferdebestall führt eine schmale, von Schmutz strokzende Treppe zu dem „Schlafzimmer“ (???) der Fuhrleute. Der Raum liegt über dem Pferdebestall und hat mit Rücksicht auf seine Lage ein „flechtiges Krona“. Der Raum ist etwa 7—8 Meter lang und vielleicht 5 Meter breit. Eine 1 Quadratmeter große Lücke stellt das „Fenster“ dar. Man befindet sich hier fortwährend im Halbdunkel. In dem Raum befinden sich zirka 8—10 „Betten“, die allerdings einen Vergleich mit den Betten unserer Gefängnisse nicht aushalten. Die Einlage be-

Der Sozialismus

ist nicht nur eine politische Bewegung zur Einführung einer neuen Produktionsweise. Er kann die Welt nicht in ihren tiefsten Grundlagen umwälzen, ohne zugleich auch den Geist der Menschen völlig umzuwälzen. Er greift daher in alle Wissensgebiete ein, er tritt mit allen Wissenschaften in Berührung. Er führt zu einer, allem früheren entgegengesetzten Auffassung der Welt, er nimmt zu allen wichtigen Lebensfragen, die bisher das Objekt der Religion und Philosophie bildeten, in neuer Weise Stellung. Daher bildet er eine ganze neue Weltanschauung.

steht aus etwas altem Stroh, bedeckt mit einem alten Ballensack, Kopfstuhl und Pferdebede. Auf diesem elenden Lager, welches nicht einmal ein Leintuch aufweist, klappt ein Teil der Fuhrleute am Tage wie bei Nacht, da die Firma nachts Rangierarbeiten am Kölner Güterbahnhof Gereon hat. Die Firma beschäftigt mindestens noch einmal so viel Fuhrleute, als Betten vorhanden sind. Infolgedessen sind die „Betten“ in ständiger Benutzung. Der Boden als auch die „Betten“ selbst sind in einer derart schmutzigen Beschaffenheit, daß sich jeder, der noch etwas menschliche Empfindungen hat, mit Ekel davon abwendet. Wie tief müssen die beschäftigten Fuhrleute gesunken sein, daß sich ihr Interesse nicht gegen solche Zustände wendet und sie die Benutzung eines solchen „Schlafraums“ nicht mit Entrüstung zurückweisen. Die Dresdener Hygiene-Aussstellung hätte hier um ein wertvolles Bild bereichert werden können, aber das nackte Elend in schlimmster Form wollen ja unsere bürgerlichen Salon-Sozialpolitiker nicht sehen. Im Lohn erhalten die dortigen Fuhrleute pro Woche 9 Mk. nebst „Kost und Logis“. Da nun auch der Fuhrwerksbesitzer gleichzeitig Restaurateur ist, so haben die Leute auch genügend Gelegenheit, ihren Lohn los zu werden. Und in der Tat ist der geringe Lohn schon zum größten Teil in Alkohol umgewandelt, ehe er zur Auszahlung gelangt.

Ein anderes Bild. Bei einer Reihe von Fuhrunternehmern ist es Sitte, zu ihrem Namenstag Freibier zu geben. An solchen Tagen hängt bei den Fuhrleuten der Himmel voller Selgen. Das ganze Jahr wird der Fuhrmann mit schlechtem Lohn bei langer Arbeitszeit abgepeist. Aber das Freibier hat die Eigenschaft, das Elend des ganzen Jahres vergessen zu machen. Ach ja, denkt mancher, unser Arbeitgeber, der nebenbei bemerkt von den Fuhrleuten nur als „der Herr“ bezeichnet wird, ist doch ein guter Mensch. Aus diesem Grunde, aber wohl hauptsächlich um zu dem erbärmlichen Freitrum zu gelangen, geben sich dann Fuhrleute dazu her, eine Selbstkastrierung vorzunehmen. Wie weit diese getrieben wird, zeigen einige Glückwünsche, wie solche zum Namenstag des Unternehmers in der bürgerlichen Presse losgelassen werden. Wir gestatten uns, zwei der herrlichen Blüten der Selbstentmannung folgen zu lassen:

1. Wie wird an diesem Tage Die Brust uns warm und weit Das Herz mit vollem Schläge

Denk Dein in Dankbarkeit Und bringst in schlichten Weisen, In schlichtem Liebertrauz Den Herrn Prinzipal hoch zu preisen Des Herzens besten Dank. O, mög' auf allen Wegen Die Liebe Dich erfreu'n, Und ihren reichen Segen Auf Deine Wade streu'n. Das ist's, was wir erbitten, Das ist's, was wir ersch'n, Das Glück mög' unbestritten In Deiner Seite steh'n.

Gewidmet von den dankbaren Fuhrleuten.

2. Wer wolle hüt' sich sage, Dat mer dun kräftig fahre, Mer fahre fröhlich wie noch nie. Mer fahre, dat et Pflaster frach, Dum morgens fröh bis en de Naach, Mer wolle Sorge für dā Här, Dat dā Sad doch ens wehr schwer, Denn unsen Här dā soll jo lebbe, Hā wehd' och jet zom Beste gebbe, Denn hā steht sich jo nit lümpe, Mer bruche nirgens jet zo pumpe. Dröm fresch, ehr Junge, dran gegange, Et hät noch immer got gegange.

Gewidmet von seinen dankbaren Fuhrleuten. O Schiefalstroniel Arbeiter, welche das ganze Jahr mit ihrer Familie im größten Elend leben, bei schlechtem Lohn und 13—15stündiger Arbeitszeit sich kümmerlich durchs Leben schlagen müssen, wünschen ihrem Arbeitgeber viel Geld, Gesundheit, Glück, Zufriedenheit und was sonst dergleichen mehr. Man sollte es nicht für möglich halten, daß im 20. Jahrhundert, im Zeitalter der Humanität derartige Zustände möglich wären. Wenn wir an diesen unterjochten Lohnsklaven den Maßstab zur Beurteilung des Kulturgrades der Deutschen anlegen wollten, dann dürften dieselben nicht als das Volk der Dichter und Denker, sondern als das Volk der Schlafmützen bezeichnet werden.

Wir gestatten uns nunmehr, auch ein Bild über systematische Arbeiterentwertung, wie solche bei dem bahnamtlichen Güterbesteller Lorenz Wilh. Weber geübt wird, zu entwerfen. Mit Rücksicht auf die kommende Bewegung der Fuhrleute greift außer verschiedenen Firmen auch die Firma Weber zu Mitteln, um der Organisation, die in diesem wie in den meisten Fällen als der treibende Faktor bezeichnet werden darf, zu Ballastmitteln, um das Zeitalter in seinem Lauf zu hemmen. Um den Fuhrleuten „entgegen“ zu kommen, wurde dort kürzlich eine „Unterstützungskasse“ (??) gegründet, um den Arbeitern zu zeigen, daß das Herz des Herrn Weber nur für die Arbeiter und nicht, wie böse Zungen behaupten, für den Geldbeutel des Unternehmers schlägt. Wir gestatten uns die „Statuten“ der Unterstützungskasse wiedergeben, aber auch gleichzeitig an das alte Kölner Sprichwort zu erinnern: „Wie der Herr, so et Gescheh“. Wir wollen nicht untersuchen, ob Herr Weber selbst der Vater der „Statuten“ ist, aber auf alle Fälle darf man ihn wohl in etwa dafür verantwortlich machen. Wir lassen das „geistige Erzeugnis“ nachstehend folgen:

Statuten der Unterstützungskasse der Arbeiter der Firma Lorenz Wilh. Weber, Köln für das Mitglied

Namen der Kasse.

§ 1. Die Kasse führt den Namen: Unterstützungskasse der Arbeiter der Firma Lorenz Wilhelm Weber. Zweck der Kasse.

§ 2. Die Kasse bezweckt gegenseitige Verbesserung auf sozialem Gebiete.

Unterstützung.

§ 3. Unterstützung wird gewährt bei Krankheiten und bei Unglücksfällen.

a) Unterstützung erhält jeder, welcher 3 Monate Mitglied der Kasse ist.

b) Erkrankt ein Mitglied, welches über 18 Jahre alt ist, so erhält es eine Unterstützung von 1 Mk. für jeden Arbeitstag. Das jüngere Mitglied unter 18 Jahre erhält pro Tag 50 Pf.

c) Bei Unglücksfällen usw. entscheidet jedoch der Arbeits-Ausschuß über die Höhe der Unterstützung.

§ 4. Die Kasse bezweckt, gegenseitige Streitigkeiten und Mißverständnisse zu verhüten.

Mitgliedschaft.

§ 5. Mitglied muß jeder im Betriebe der Firma Lorenz Wilhelm Weber beschäftigte Arbeiter sein.

§ 6. Beim Ausscheiden aus den Diensten der Firma verliert das Mitglied jedes Recht auf die Kasse.

Beiträge.

§ 7. Jedes über 18 Jahre alte Mitglied hat einen Beitrag von 20 Pf. pro Woche zu zahlen; das unter 18 Jahre alte Mitglied einen solchen von 10 Pf.

§ 8. Die Beiträge werden bei Auszahlung der Löhne seitens der Firma sofort in Abzug gebracht.

§ 9. Die Firma zahlt unserem Kassierer jeden Monat die Beiträge aus, welche derselbe sofort der Städtischen Sparkasse in Köln zu überbringen hat.

§ 10. Das Sparkassenbuch bleibt in Händen des 1. Vorsitzenden, welcher auch nur die Rechte hat, für Zwecke aus § 3 Gelder von der Kasse zu entnehmen.

Strafgebet.

§ 11. Strafgebet, welche durch Pflichtverletzung oder durch Verschämnisse entstehen, fallen der Klasse zu. Versammlungen.

§ 12. Die Klasse hält in jedem Vierteljahr eine Generalversammlung ab.

§ 13. Jede Generalversammlung ist beschlußfähig.

§ 14. Für jede ohne Entschuldigung versäumte Generalversammlung sind 25 Pf. Strafgebet zu entrichten.

§ 15. Sämtliche Beschwerden sind dem Arbeiter-Ausschuß schriftlich vorzubringen.

Vorstand.

§ 16. Der Vorstand besteht aus dem 1. und 2. Vorsitzenden, dem 1. und 2. Kassierer und 2 Revisoren.

§ 17. Der Vorstand ist geheim durch Stimmzettel zu wählen. Vorstandsmitglieder können zugleich auch Ausschußmitglieder sein.

§ 18. Sämtliche Ämter sind Ehrenämter und bleiben unbefristet.

§ 19. Scheidet ein Vorstandsmitglied aus, so ist bei der nächsten Generalversammlung das Mitglied neu zu wählen.

§ 20. Jedem Arbeiter der Firma werden vorstehende Statuten gedruckt eingehändigt.

§ 21. Vor Inkrafttreten der Klasse hat sich jedes Mitglied durch eigenhändige Unterschrift mit vorstehenden Statuten einverstanden zu erklären.

§ 22. Die Auflösung der Klasse kann nur erfolgen durch Generalversammlungsbeschluß und zwar wenn wenigstens zwei Drittel der Anwesenden dafür sind.

Den Zweck dieser Einrichtung braucht man nicht zu erraten, den kann ein Blinder mit dem Stock fühlen. Der Paragraph 4 besagt genug, um zu wissen, daß es sich hier nicht um eine „Unterstützungskasse“, sondern um ein prophylaktisches Mittel gegen die Organisation handelt. Daß die Beiträge sofort vom Lohne in Abzug gebracht werden, ist eine Rücksichtlosigkeit, die vom moralischen Standpunkt betrachtet gegen die guten Sitten verstößt; aber die Arbeiter wagen nicht, dagegen zu murren, da sie sonst aufs Wasser gesetzt werden. Der Paragraph 5 besagt ja ausdrücklich, daß jeder im Betriebe beschäftigte Mitglied sein muß. Da nach Paragraph 6 das Mitglied jedes Recht auf die Klasse verliert, so kann die Firma im Krankheitsfalle die nach Paragraph 3 zu gewährende Krankenunterstützung ausschalten, weil sie die Möglichkeit hat, den Arbeiter im Krankheitsfalle nach § 123, Absatz 8 der Reichs-Gewerbe-Ordnung ohne Aufkündigung zu entlassen, wenn er zur Arbeit unfähig wird. Damit die Arbeiter das nötige Verständnis für das „Entgegenkommen“ und die „Menschenliebe“ der Firma erlangen, ist jedes Quartal eine Generalversammlung vorgesehen.

Das Vorstehende sind drei Stichproben der Zustände in Kölner Fuhrwerksbetrieben. Wie ersichtlich, ist hier noch ein gewaltiges Stück Kulturarbeit zu leisten. Das vielgepriesene „patriarchalische“ Arbeitsverhältnis hat viele Führer zu weit gebracht, daß ihnen das Denken vollständig abhanden gekommen ist. Es wird deshalb unsere Aufgabe sein müssen, in die gelstige Dunkelkammer mit der Fackel des Geistes einzudringen. Trotz aller passiven Widerstände muß schon aus physischen Gründen alles aufgegeben werden, um auch diese Enten zu aufrechten, selbstbewußten Menschen zu erziehen. Kein Zauberwort wird unsere Kölner Führer aus ihrem Elend bringen. Als einziger Rettungsanker erscheint hier nur die Organisation. Wie der Entrentende sich nicht an einen Strohhalm klammern kann, so kann auch der Arbeiter im kapitalistischen Gegenwartsstaate vom Unternehmertum keine Besserung seiner Lage erwarten. Wie sich die störrischen Wölfe zusammenscharen, um mit vereinten Kräften gegen den Gegner anzukämpfen, so müssen auch die Kölner Führer sich ausnahmslos zu einer mächtigen Phalanx verbinden. Als einzelne stehen sie hilflos dem Unternehmer gegenüber und bilden einen Spielball in seiner Hand. Mögen deshalb auch die Kölner Führer, soweit sie heute noch nicht der Organisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, angehören, sich endlich aufrufen. Mögen sie endlich einmal den Emanzipationsgedanken erfassen und den angeschlossenen Kollegen die Bruderhand zum gemeinsamen Kampf gegen ihre Bedrücker und Ausbeuter reichen. Dann erst wird statt des ewigen Winters der Frühling in die Herzen und die Lebenslust in den Gedankenzirkel unserer Führer einziehen.

Es ist kein leerer, schmeichelnder Wahn, Erzeugt im Geiste des Loren, Im Herzen kündigt es laut sich an: Zu was Besseren sind wir geboren. Und was die innere Stimme spricht, Das täuscht die hoffende Seele nicht!

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Chauffeurschulen. Die Ausbildung von Kraftwagenführern war seit Einführung des Automobils ein steter Punkt eifrigster Besprechung. Auf keinem Gebiete haben sich größere Mißstände bemerkbar gemacht, als wie in der Chauffeurschulfrage. Die

zweifelhaftesten Elemente haben sich eingefunden, um die Ausbildung vorzunehmen? — Natürlich nur pro Forma, denn an der Ausbildung war einzelnen Lumpen am wenigsten gelegen, ihr Bestreben war vielmehr, die sich meldenden Opfer auszuplündern. Die Folge davon war, daß von einem dem Verkehr der Großstadt Berlin genügenden Führerpersonal gar nicht geredet werden konnte, vielmehr eine ganze Schar sogenannter Chauffeurs als Schrecken des Verkehrs bezeichnet werden mußten. Es wurde wiederholt darauf hingewiesen, daß einzelne Chauffeurschulen die Ausbildung in zwei bis drei Tagen vornehmen, andere wieder haben die praktische Ausbildung herabgesetzt vorgenommen, daß der Lernende drei Tage lang, jeden Tag zwei Minuten, das Steuer in die Hand bekommen hat. Fortwährende Veröffentlichung dieser Schwindelinstitute, Anzeigen bei der Staatsanwaltschaft, Einberufung von Konferenzen, Eingaben, Petitionen und wiederholte Forderung um Errichtung wirklich behördlicher Fahrschulen, hat nichts genützt. Es wurde in Bezug auf Ausbildung das Unerhörteste geleistet und alles unter den Augen der Behörden. Die Statistik hat bewiesen, daß ein großer Teil der stätig gefundenen Unfälle auf mangelhafte Ausbildung der Chauffeurs zurückzuführen ist, aber alles dies genierte nicht. Anstatt die Bünde von den Augen zu reißen und endlich für Beseitigung dieser unheilbaren Zustände Sorge zu tragen, sah man getrost dem Treiben zu.

Da endlich, im Dezember 1909, beschäftigte sich die Staatsregierung mit der Frage der Ausbildung von Kraftwagenführern. Aber im Juni 1910, aufhörtlich der Besprechung über das neue Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, konnte man hören, daß dies nur Schall und Rauch bedeutete, denn als der Abgeordnete v. Wappenheim diese Frage berührte, und auf die Unfallsstatistik zurückkam, brachte der Geheimrat Regierungsrat Dr. Fall in seiner Rede folgende Entschuldigung vor:

„Dann darf der Grund aber ferner darin gefunden werden, daß das Material der Chauffeurs sich fortgesetzt verbessert. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß dieses Material ursprünglich recht schlecht war. Jetzt sind im Anschluß an die Bundesratsverordnung strenge Bestimmungen über die Prüfung der Chauffeurs erlassen, die in demselben Wortlaut in Preußen schon seit einem Jahre in Kraft stehen und eine gewisse Besserung bereits herbeigeführt haben. Es muß natürlich noch weit besser werden. Dazu ist vor allem eine bessere Ausbildung der Chauffeurs erforderlich. Ihre Ausbildung liegt noch sehr im Argen. Es gibt jetzt nur Privatschulen für Chauffeurs, die zum Teil recht minderwertig sind. Das Beste wäre, wenn staatliche Schulen eingerichtet werden könnten; ein Versuch, der nach dieser Richtung gemacht wurde, ist aber in den Vorverhandlungen schon gescheitert, da es namentlich bei der gegenwärtigen Finanzlage des Staates heftig ist, den Staat mit neuen Aufgaben zu belasten. Es ist deshalb in Aussicht genommen worden, kommunale Chauffeurschulen unter staatlicher Aufsicht zu errichten. Gegenwärtig schweben Verhandlungen mit der Stadt Berlin nach dieser Richtung. Wenn auf dem angeedeuteten Wege eine bessere Ausbildung der Chauffeurs herbeigeführt ist, wird sich dadurch in Verbindung mit der schärferen Prüfung, wie man annehmen darf, das Chauffeurmateriale weiter erheblich verbessern, und es wird damit noch ein weiterer Wandel zum Besseren im Verkehr der Kraftfahrzeuge herbeigeführt werden.“

Also die bedenkliche Finanzlage des Staates läßt es nicht zu, eine so notwendige Einrichtung zu schaffen, folgebessern muß man den Unfug weiter mit aufsehn. Wie sieht es aber nun mit den strengen Bestimmungen der Bundesratsverordnung aus?

Einem Teil der Passanten hat man das Handwerk gelegt und die Konzession zum Ausbilden versagt, auf der anderen Seite aber bestehen viele Muster-schulen heute noch und segeln unter der Flagge des ehemaligen behördlichen Sachverständigen. Unter dieser Firma bildet ein Herr Ostler Sanle, Große Frankfurterstraße, aus, ebenso Herr Melchior, Waldemarstraße 55, der auf dem Gebiet der Fahrschulen das Unbedenklichste geleistet hat. Herr Bechlin denkt, oder vielmehr übernimmt die Verantwortung für die genannten Ausbildungsinstitute. Es ist also derselbe Schwindel, wie früher. Daß sich Herr Bechlin mit Leuten einläßt, wie Herr Melchior, ist verwerflich. Melchior, der auf alle Arten versucht hat, Geld zu verdienen, der den Eltern nach außerhalb schrieb, sie möchten ihren Sohn in der Ober-Chauffeurschule weiter bilden lassen, aber noch 100.— Mtl. ein-jenden usw. Wie nun die Chauffeurschule der Herren Melchior alias Filiale des Herrn Bechlin aussieht, soll folgendes beweisen.

Ein Arbeiter aus der Markt meldete sich in der Melchior'schen Fahrschule zur Ausbildung. Demselben wurde sofort eine Quittung über 75.— Mtl. ausgestellt, den Rest sollte er kurz vor Schluß der Ausbildung zahlen. Unterstempelt war diese Quittung mit: „Filiale des Auto-Technikum, Berlin“. Weiter wurde ihm folgendes Formular ausgestellt und ausgehändigt:

„Erste Chauffeur-Schule. Größte Lehranstalt Berlins. Garantie für gewissenhafte Ausbildung. Behördlich konzessioniert. Telefon IV, Nr. 5791. Berlin SO., den 28. März 1911. Waldemarstraße 55.“

Hiermit bestätige ich Herrn A. . . ., daß er die erste hier eintreffende Stelle als Privat- oder Berufschaffeur kostenlos erhält.

Erste Chauffeurschule Filiale des Auto-Technikum, Berlin.“

Nachdem N. eine kurze Zeit zur Ausbildung herangezogen war, erklärte der Fahrmeister eines Tages, daß ihm der Fahrschein entzogen sei und er nicht mehr weiter ausbilden dürfe. N. ging hierauf ins Kontor und verlangte sein Geld zurück. Dort wurde ihm aber erklärt, er müge zu Herrn Bechlin nach dem Auto-Technikum gehen, wo die Weiterausbildung vorgenommen werden soll. N. ging nun zu Herrn Bechlin, wo er den Bescheid bekam, daß das Auto-Technikum nichts mit Melchior zu tun hat, da das Verhältnis bereits seit dem 28. Februar gelöst ist. Als N. nun zu Melchior zurückging, und sein Geld zurückverlangte, wurde ihm geantwortet: „Geld zurück? Das können Sie wohl von einem Berliner nicht verlangen.“

So sehen die heutigen, durch die strengen Bestimmungen der Bundesratsverordnung geschaffenen Fahrschulen aus.

Es ist höchste Zeit, daß endlich Remedeur geschaffen wird, damit derartig geschilberte Machinationen unmöglich werden. Am 4. Mai d. J. ging eine Notiz durch die Tagespresse, die uns die Hoffnung gibt, daß die Frage der behördlichen Fahrschulen noch nicht ganz schlafen gegangen ist. Wir lassen diese hiermit folgen:

„Ausbildung von Kraftwagenführern.“

Aus dem Rathause wird berichtet: „Die große Zahl der durch Kraftfahrzeuge verursachten Unfälle, die vielfach auf mangelhafte Schulung der Führer zurückzuführen sind, hat schon seit längerer Zeit das Augenmerk der Staatsregierung auf die Notwendigkeit einer besseren Ausbildung und Prüfung der Führer gelenkt. Die Regierung hat deshalb die Einrichtung kommunaler Fahrschulen für Kraftfahrzeugführer angeregt. Seitens der beteiligten Ressorts ist Dezember 1909 an den Magistrat die Aufforderung zu einer Besprechung der Frage ergangen. Der Magistrat hat alsbald seine Bereitwilligkeit hierzu erklärt und nicht, wie jüngst in verschiedenen Zeitungen behauptet wurde, darauf bisher überhaupt nicht geantwortet. Bei der gemeinsamen Beratung der Angelegenheit im Verkehrsministerium hat der Vertreter der Stadt erklärt, er glaube, daß bei den städtischen Körperchaften Neigung vorhanden sei, eine städtische Anstalt der gedachten Art ins Leben zu rufen; hat aber gleichzeitig darauf hingewiesen, daß ebenso wie Berlin auch dessen Vororte ein Interesse an dem Unternehmen hätten und daß diese mit Berlin zusammen arbeiten müßten. Die Vorarbeiten sind daraufhin von einer Kommission der Deputation für die städtischen Fach- und Fortbildungsschulen in Angriff genommen und ebenso ist eine Anfrage an verschiedene größere Vororte gerichtet worden; ob sie geneigt seien, sich an gemeinschaftlichen Beratungen über die Gründung einer Fahrschule für Kraftfahrzeugführer zu beteiligen. Die Antworten sind jetzt eingegangen. Sämtliche angefragten Vororte, mit Ausnahme von Wilmersdorf, haben ihre Bereitwilligkeit erklärt. Eine gemeinschaftliche Sitzung wird demnächst stattfinden.“

Wenn Wilmersdorf, wo sich verhältnismäßig die meisten Kraftwagen befinden, die Zustimmung nicht gegeben hat, so ist das zu bedauern, jedoch wird die gute Sache daran nicht scheitern. Hoffen wir, daß der letzte Hinweis, wonach demnächst eine gemeinschaftliche Sitzung sich mit dieser Frage beschäftigen soll, bald verwirklicht wird.

Droschkenführer.

Berlin. Am 23. Mai fand eine gut besuchte Versammlung der Pferde-droschkenführer statt. Der Sektionsleiter hielt einen Vortrag über Kapital und Arbeit. Er schilderte die Kampfstellung, zu welcher die Arbeiterschaft durch den immer mehr unisichgreifenden und ausdehnenden Kapitalismus gedrängt wird. Redner schilderte die schweren Zeiten die die Arbeiter durchmachen mußten, um zu ihrer heutigen Größe und Macht zu gelangen. Unternehmertum und Regierung haben unentbehrliches geleistet in den Versuchen, die Arbeiter rechtlos zu machen. Auf der anderen Seite hat man es gestattet und teilweise gefördert, daß das Unternehmertum rücksichtslos ausbeutet, Kapital und Regierung gehen bereit gegen die Arbeiterschaft vor. Redner kam zu dem Schluß, daß es Aufgabe eines jeden denkenden Arbeiters sein muß, den letzten Arbeitsgenossen zur Organisation heranzuziehen, um gemeinsam gegen den ausbeutenden Kapitalismus zu Felde zu ziehen und für bessere Zustände Sorge zu tragen. Reicher Beifall lohnte den Referenten für seinen Vortrag. Unter Berufspragen wurde darüber Klage geführt, daß an unzähligen Stellen der Asphalt herabgeritten ausgefahren ist, daß die Straßenbahnspalten derartig hoch liegen, daß ein Passieren dieser Stellen die größte Gefahr bietet. Es wäre Zeit, daß die Behörden darauf ein wachsameres Auge richten. Weiter wurde hervorgehoben, daß die Polizeibeamten jetzt vielfach darauf achten, daß das Rechts-fahren in den Promenadenstraßen befolgt wird. So werden namentlich am Kaufhaus des Westens alle diejenigen Kollegen zur Anzeige gebracht, die von links aus dort anfahren. Da durch die Einführung des Automobils bei den Pferde-droschkenführern bezüglich Organisation und Agitation in der letzten Zeit viel zu wünschen übrig blieb, war es als erfreulich zu bezeichnen, daß der Besuch ein solch reger war. Hoffentlich werden die Kollegen Pferde-fahrer endlich einsehen, daß sich die Technik nicht anhalten läßt, die Organisation aber vor allen Dingen nicht verantwort-lich gemacht werden kann, wenn durch Neuerungen in irgend einem Beruf Umwälzungen eintreten.

Fahrstuhlführer und Portiers.

Berlin. Des öfteren sehen wir uns schon veranlaßt, die Spalten des „Courier“ in Anspruch zu

nehmen, um uns mit dem Deutschen Portier-Verband auseinanderzusetzen. Wir sehen uns jetzt durch einen Bericht über eine gemeinsame Sitzung, die unsere Sektion mit dem Vorstand des D. P.-V. hatte und über welche die „Deutsche Portier-Zeitung“ in ihrer Nr. 10 vom 15. Mai d. J. referierte, wieder dazu genötigt. Dieser Bericht, der von lauter Unwahrheiten strotzt, würde uns vollständig kalt lassen, weil wir ja wissen, was Geistes Kind ihn geschrieben hat. Es gibt Leute, die die Wahrheit nicht vertragen können und denen ebenso schwer fällt, diese zu sagen. Im besagten Bericht wird uns zum Vorwurf gemacht, daß wir etwas behaupten, was wir nicht aufrecht erhalten können. Wir wollen doch einmal nachprüfen, wer die Wahrheit sagt. Wir haben uns in früheren Artikeln veranlaßt, zu berichten, daß der Deutsche Portier-Verband — der Name dient nur als Deklamation — eine Fahrstuhlführerschule gegründet hat, um Mitglieder zu fangen. Im Besitze verschiedener tatsächlicher Beweise zweifelten wir an dem Vorhandensein der so viel gebriesenen erstklassigen Lehrmeister. Darüber fühlten die Herren sich beleidigt und verlangten in einer von ihnen einberufenen Sitzung, daß wir diese Behauptung zurücknehmen sollten. Wir haben uns aber dazu nicht veranlaßt, und gab der Kollege Schmal im Namen der Branchenleitung die Erklärung ab, daß wir gar nicht gewillt sind, in dieser Sache mit dem Vorstand des D. P.-V. weiter zu verhandeln, wir aber gerne bereit seien, in einer öffentlichen Versammlung, die nur von unseren Berufsangehörigen besucht wird, Rede und Antwort zu stehen. Da die Herren aber jedenfalls vor der Wahrheit sich fürchten und auch vielleicht Angst hatten, daß sie in ihrer Mitgliederzahl dadurch geschwächt werden, gingen sie auf unseren Vorstoß nicht ein. Trotzdem die Herren sehr gut wissen, daß sich der Deutsche Transportarbeiter-Verband früher mit der Reichsversicherungsordnung beschäftigte und die Ausdehnung der Versicherung auf alle Arbeiterkategorien verlangt hat, besitzen diese Herren die Stirn, zu behaupten, wir hätten kein Interesse daran, daß die Portiers aus den Privathäusern in die Krankenversicherung mit einbezogen werden sollen. Dazu noch ein Wort zu verlieren, halten wir nicht für nötig. Zu dem vorher Gesagten sehen wir uns aber veranlaßt, unseren Kollegen vor Augen zu führen, was unser Branchenleiter in einer Vertikung, die er der „Deutschen Portier-Zeitung“ zugehen ließ, ausführte. Es wird vom D. P.-V. behauptet, daß wir in unserer Organisation nichts zu sagen haben. Das haben wir den Herren widerlegt und damit begründet, daß unsere Branche eine in sich geschlossene ist, auch in Berufsfragen selbstständig entscheidet. Die Beweise haben wir schon geliefert, indem wir bereits zwei Lohnbewegungen zu Gunsten unserer Kollegen geführt haben. Wir behaupteten aber, daß der D. P.-V. noch keine Lohnbewegung geführt hat, wohl aber eine solche verhindert. Zum Beweis dafür haben wir „Erdmannshof“, Potlauer Ufer, angeführt. Nach glaubwürdigen Angaben, die uns von ganz unbeteiligter Seite zugegangen sind, wollten die Kollegen dort, die Mitglieder des Deutschen Portier-Verbandes sind, in einen berechtigten Streik eintreten und hatten vorher ihre Organisationsleitung davon in Kenntnis gesetzt. Dieselbe hat aber den Streik unter Androhung von Nichtzahlung der Streikunterstützung zu nichte gemacht und der Arbeitsvermittler Herr Hampel hat Mitglieder des D. P.-V. in genügender Zahl wohl als Streikbrecher dorthin geschickt. Doch sind diese nicht eingestellt worden, weil die Kollegen, nachdem sie gesehen hatten, daß ihnen von ihrer Organisation kein Schutz gewährt wurde, die Arbeit nicht niederlegten. Der Häufelührer mußte jedoch sein Bündel schnüren und seiner Wege gehn, und ist an seine Stelle der Chauffeur der Firma als Fahrstuhlführer eingestellt worden. Weiter wurde von uns behauptet, daß eine weitere Lohnbewegung durch die Unfähigkeit eines Vorstandsmitgliedes des D. P.-V. als gescheitert zu betrachten ist und haben als Beweis die Bewegung in „Alte Hof“, Mitterstr. 71, angeführt. Wiederum betrifft es hier den Herrn Hampel, der mit seinem Arbeitsnachweis bei den Hausbesitzern oder deren Stellvertretern hausieren geht und bei dieser Gelegenheit mit dem Verwalter dieses Betriebes konferierte, ohne auch nur mit den Kollegen, die dort ebenfalls in der Mehrzahl Mitglieder des D. P.-V. sind, vorher Rücksprache genommen zu haben. Der Verwalter soll bei dieser Gelegenheit von den Kollegen nur als von besoffenen Kerls gesprochen haben, die eine Lohnverbesserung nicht verdienen. Der Herr Hampel hat es nicht für nötig gehalten, diesem Herrn Verwalter die richtige Antwort zu geben. Jedenfalls bekräftigte er, einen 20 Mt.-Kunden für seinen Arbeitsnachweis zu verlieren. Also die in der Nr. 9 vom 1. Mai d. J. in der „Deutschen Portier-Zeitung“ aufgestellte Behauptung, daß der D. P.-V. die Rechte und Interessen seiner Mitglieder in jeder Art und Weise vertritt, ist schon dadurch vollständig widerlegt. Dieser Verband vertritt nicht nur nicht die Interessen und Rechte seiner Mitglieder, sondern tritt dieselben womöglich noch mit Füßen. Wir erklären hier nur, daß der Deutsche Portier-Verband kein Verband im Sinne der modernen Arbeiterorganisationen, sondern eine blaue gelbe Vereinigung ist. Unsere Mitglieder aber erfragen wir, für den Deutschen Transportarbeiter-Verband mit all ihren Kräften zu agitieren, damit wir in die Lage kommen, in jedem Betrieb, wo niedrige Löhne gezahlt werden und die Behandlung eine schlechte ist, endlich Remedur zu schaffen.

Hafenarbeiter.

Hamburg I. Mitgliederversammlung der Sektion Hafenarbeiter. Dem Bericht der Sektionsleitung ist folgendes zu entnehmen: Im ersten Quartal sind für die Kohlenarbeiter bei folgenden Firmen Tarife ab-

geschlossen: A. D. Müller, Chr. Fisch, Mr. Weber, Aug. Wühl, Westfälisches Kohlenkontor und Kohlenheber-Gesellschaft. Bei Rauch u. Cie. ist die Einführung des tariflichen Tagelohnes und Abschaffung des Kamerusch-Altors erreicht. Differenzen waren zu erledigen bei den Firmen J. Böhn, J. Gath, A. D. Müller. Nicht erledigt sind die Differenzen betreffs des Wiegegeldes mit dem Verein der am stehlenhandel beteiligten Firmen. Die Branche Waggener kündigte ihren Tarif. Die Arbeitgeber verweigerten jegliche Verhandlung, und bleibt der alte Tarif bestehen, da die Waggener zurzeit darauf verzichteten, in einen Streik einzutreten. Für die Deckschiffe wurde eine Eingabe an den Verein der Gewerkschaften zwecks Lieferung von Kohlen gemacht. Diese Lieferung soll mit dem nächsten Tarifabschluß geregelt werden. Desgleichen eine Eingabe bei der Hafeninspektion um Vergrößerung der Logisräume bei den neuerbauten Schuten der Firma Lütgens u. Reimers wurde von der genannten Behörde angeordnet. Jedoch eine Eingabe an die Polizeibehörde, betreffs der Beleuchtung der Brückeneinfahrten im neuen Zollhafen „Reute“ wurde unbeachtet gelassen. Eine andere Eingabe an die Baudeputation, betreffs Klammung von Pfählen bei der neuen Meßbrücke, ist berücksichtigt worden. In einigen Fällen konnte Entziehung von Arbeitskarten von Schauerleuten wieder rückgängig gemacht werden. Von der Hamburg-Amerika-Linie ist den dort beschäftigten Schiffsreinigern ein Arbeitskontrakt zur Anerkennung respektive Unterschritt vorgelegt worden; bis jetzt ist noch nicht bekannt, wieviel Arbeiter auf die kontraktliche Verbindung eingegangen sind. Die Tarifbewegung der Kesselreiniger ist soweit gediehen, daß die Base die Regelung der Angelegenheit dem Hafenbetriebsverein übergeben haben. Es hat eine unverbindliche Besprechung unserer Leitung mit dieser Instanz stattgefunden. Es fanden 64 Sitzungen und Versammlungen statt. Gewerkschaftsfragen wurden 27 mit 121 Beteiligten erledigt. Davon wurden 24 von Verbandsfunktionären und 3 von den Klägern selbst vertreten. Im Schlusse des Jahres 1910 war die Sektion 8469 Mitglieder stark, zurzeit sind es circa 10 000. In der folgenden Diskussion betonte M. Stürze, daß es sich empfehle, bei einer solchen unverbindlichen Besprechung, wie bei der Angelegenheit der Kesselreiniger, dieselbe nur in Zeugengegenwart stattfinden zu lassen. Zum zweiten Punkt der Tagesordnung führte der Referent über „Die Machtverhältnisse im Hamburger Hafen“ ungefähr folgendes aus: „Wenn man von Machtverhältnissen im Hamburger Hafen sprechen will, so kommen hier zwei Faktoren in Betracht, nämlich die Organisation der Arbeitgeber und die der Arbeitnehmer. Es kommt nun darauf an, wer die Oberhand gewinnt. Während die Arbeiter für die Aufbesserung ihrer Lebenslage kämpfen und das Verlangen haben, an den Kulturerrungenschaften auch ihren Anteil zu haben, und zu diesem Zweck eine Organisation suchen, besteht auf Seiten der Arbeitgeber das Bestreben, ihre Macht dahin zu erweitern, daß sie über die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse ganz allein zu bestimmen haben und den Arbeiter nur als Ausbeutungsobjekt betrachten. „Es ist unaufrichtig, selbst im Ueberflusse zu leben, wenn andere darben“, hat einst ein Philanthrop geschrieben. Auf der einen Seite Luxus und arbeitsloses Genußleben, auf der andern Seite Elend, Mangel an dem wenigsten, was nötig ist, um glücklich sein zu können in der Freude an Kultur und Natur. Aber die Gewohnheit hat auch die besseren Elemente gegen diesen schändlichen Klassenhaß, der ein Hohn auf alle Kultur ist, abgestumpft, und sogar nicht wenige in den unteren Schichten nehmen ihn stumpsinnig hin, wie etwas, das nicht anders sein könnte, sonst könnten sie unmöglich adreits von der Arbeiterbewegung stehen. Während es in Preußen 2 1/2 Millionen Steuerpflichtige gibt, die unter 900 Mt. Jahreseinkommen haben, haben 8 Bestehende ein Vermögen von 20 bis 177 Millionen Mt. So hat vor einiger Zeit ein Professor in Hannover in einem Artikel folgendes ausgeführt: „Trotzdem die Löhne nicht niedrig sind, sind die Schauerleute sehr zum Streik geneigt. Es würde einen wirtschaftlichen Fortschritt bedeuten, wenn es gelänge, Kräne zu bauen, die mit irgend welchen elektrisch betriebenen Zangen oder Greifern in den Schiffsraum fassen und mit geringer Beihilfe die Lasten erheben könnten.“ Der „Menschenfreund“ will die Arbeit der Menschenhände so ziemlich ganz ausgeschaltet wissen. Die Einrichtungen sind, wo dieselben anzubringen sind, schon angebracht, und werden da nun voll im Interesse des Kapitals ausgenutzt, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, wo die frei gewordenen Arbeitskräfte bleiben. Bei der Kohlenentladung am Gasboot sind die Kosten für den Handbetrieb pro Tonn 56 Pf., Kranbetrieb pro Tonn 30 Pf., das macht einen Unterschied von 26 Pf., und wird nach Ausbau des Gaswerks eine Ersparnis von 144 000 Mt. ausmachen. Desgleichen wird auf den Werken in Harmbach und Billwärder an Arbeitslöhnen gespart. Die Getreideheber haben eine ganze Kategorie von Arbeitern, die Korn-Altordschauerleute, überflüssig gemacht. So werden die Hafenarbeiter fortwährend zu Uebermaßregeln gedrängt. Und dieses befolgen sie durch die Forderungen, die sie als Grundpfeiler ihrer Organisation kennen: 1. höhere Löhne, 2. Verkürzung der Arbeitszeit, 3. Mitbestimmung über Lohn- und Arbeitsverhältnisse, 4. mögliche Beschränkung der Nacht- und Sonntagsarbeit, 5. mehr Schutz für Leben und Gesundheit der Hafenarbeiter, 6. Paritätischer Arbeitsnachweis. Nun sind wir überzeugt, freiwillig werden sie nichts geben, wir müssen deshalb unsere Machtposition verbessern. Durch den Zusammenschluß der drei Verbände zum Transportarbeiterverband sind wir um Schritte vorgeückt. Bei der hierauf im letzten Jahre erfolgten Agitation hatten wir gute Ergebnisse zu verzeichnen, war doch der Mitgliederbestand unserer Hamburger Verwaltungsstelle von 24 909 Personen auf 28 290 emporgeschwollen, das ist eine Zunahme von 3382 Mitgliedern. Von diesen

haben die Hafenarbeiter das größte Kontingent gestellt. Den Einnahmen im ersten Quartal 1911 von 315 240,39 Mt. stand eine Gesamtausgabe von 167 429,82 Mt. gegenüber, so daß ein Ueberschuß von 147 816,57 Mt. erzielt wurde. An Unterstützung wurde ausgezahlt an Arbeitslose 16 653,45 Mt., an Kranke 33 822,95 Mt., an Gemahregelle 1190,25 Mt., Streikunterstützung 1673,25 Mt., Beerdigungsbeihilfe 3412,50 Mt., und schließlich an Rechtschutz 903,97 Mt. Diese Zahlen sprechen doch dafür, daß von einer Gewerkschaft geleistet werden kann. Trotzdem ist es noch ein weiter Weg, bis wir alle Hafenarbeiter organisiert haben. Sehen wir uns nun die Machtposition unserer Gegner an, so müssen wir sagen, daß auch auf jener Seite der Erfolg ein großer war und ist, da ihm Wehörden und Kapital stets zur Verfügung stehen, ein durchaus ebenbürtiger Gegner. Desgleichen sind die Mittel, die sich derselbe zur Bekämpfung unserer Organisation bedient — wohl beachtenswert. Da ist 1. der Arbeitsnachweis, 2. die Abschreckungstheorie mit Entziehung der Arbeitskarte, 3. das System der Kontraktarbeiter, 4. die Ueberschwemmung des Arbeitsmarktes durch Heranziehung von Arbeitskräften, 5. Verdächtigungen gegen unsere Organisation durch ihr Organ, den „Hafenboten“. Wir wollen heute aber mal unsere Gegner ganz kennen lernen. So schreibt er in seinem Jahresbericht, die Erhöhung der Löhne war in den letzten Jahren so, daß der Hafenarbeiter ganz gut die Verteuerung der Lebensmittel und Wohnungsmieten ertragen könne, zumal der Durchschnitts-Tagessold 6,62 Mt. betrage. Dabei betrachten wir uns mal die Löhne der Arbeiter: 3,60 Mt. und 3,80 Mt. sind Löhne, die an Gelegenheitsarbeiter gezahlt werden, die nicht am Altord partizipieren oder zu Ueberstundenarbeit herangezogen werden; desgleichen die Kesselreiniger mit Löhnen von 3 Mt. und 3,20 Mt. Schauerleute 4,80. Da dies alles Gelegenheitsarbeiter sind, so ist nicht zu ersehen, wo hier der erwähnte Verdienst von 6,62 Mt. erzielt wurde. An eine Verkürzung der Arbeitszeit wird aber nur da gedacht, wo der Arbeiter eventuell einen kleinen Mehrverdienst erringen könnte, an eine Verkürzung der Tagesarbeitszeit denken unsere Gegner nicht. Jedoch ist bei den Machtmitteln unserer Gegner die Grenze zu erreichen, und sind die Plagen über die Interefflosigkeit ihrer Mitglieder recht lebhaft. Wird doch in einem Unternehmerorgan geschrieben: „Es ist betäubend anzusehen, wenn man, wie unser Verband, sich viele Jahre Mühe gibt, die Unternehmer in Wort und Schrift zu belehren, solche Gleichgültigkeit und solches Unverständnis für soziale Frage der Gegenwart zu finden.“ Schlecht abgeschnitten hat der Hafenbetriebsverein mit den Kontraktverhältnissen. Am Schlusse 1909 waren es 1165 Arbeiter, um diesen Bestand zu erhalten, mußten bereit 460 Neueinstellungen vorgenommen werden. Am Schlusse des Jahres 1910 waren es 1463 Kontraktarbeiter bei 491 Neueinstellungen. Zur Zeit der Solbatenentlassungen erhöht sich zwar der Andrang, aber die Fluktuation beweist, daß die betreffenden das Colorado nicht finden, was ihnen versprochen wurde. So sind in den dem Hafenbetriebsverein angeschlossenen Betrieben, nur deren 26, im Jahre 1909 im Durchschnitt 1078, im Jahre 1910 1166 Kontraktarbeiter beschäftigt worden. Die Sparkasse dieser Arbeiter zeigte für 1910 folgendes Bild: Ersparte Summe 288 400 Mt., ausgezahlte Unterstützungen 23 847, Verwaltungsumkosten 6402,90 Mt., davon Gehalt 3645,30 Mt. Das sind die Machtmittel unseres Gegners, des Hafenbetriebsvereins. Es ist nun wohl vorauszufragen, daß diese beiden Mächte mal aufeinander plagen und müssen wir versuchen, unsere Position so zu stärken, daß wir unserm Gegner gemachsen sind. Wir müssen deshalb unsere Truppen sammeln, jeder Hafenarbeiter muß Mitglied unserer Organisation sein. Die Agitation von Mund zu Mund ist hierbei ein vorzügliches Mittel. Wir können uns vorher auf eine bestimmte Taktik nicht festlegen, wir müssen uns dann, wenn der Kampf einmal eintritt, nach den gegebenen Verhältnissen richten. Dazu gehört aber eine Disziplinierung der Mitglieder, Vertrauen zu der Leitung, sowie freudige Mitarbeit aller Mitglieder am Organisationsleben, der ständige Versammlungsbesuch ist hierzu Vorbedingung. Nutzen wir uns nochmals unsere Forderungen ins Gedächtnis, die für alle Branchen der Sektion Hafenarbeiter sich notwendig erweisen: höhere Löhne, Verkürzung der Arbeitszeit, Mitbestimmungsrecht über Lohn- und Arbeitsverhältnisse, mögliche Beschränkung der Nacht- und Sonntagsarbeit, mehr Schutz für Leben und Gesundheit der Hafenarbeiter, paritätischer Arbeitsnachweis, so mögen wir nicht verkennen, daß wir dieses nur durch Einsetzung aller Kraft erringen können. Redner schloß mit dem Appell an die Versammlung seiner Vortrag. Nach kurzer Diskussion trat Schluß der imposanten Versammlung ein.

Hamburg. Eine Mitgliederversammlung der Arbeiter fand am 28. Mai statt. Binkel gab die für den Transportarbeiterverband in Aussicht stehenden Streiks bekannt. Unnötig wäre es wohl, die Kollegen aufzufordern, sich nicht als Streikbrecher benutzen zu lassen. Sodann forderte der Redner die Kollegen der Staatskassenarbeiter auf, jetzt, nachdem die Verwaltung den Ausschuss auf zwei Schuppen zusammengezogen habe und somit diesen es unmöglich gemacht, sich mit den Kollegen in Verbindung zu setzen, Material zu sammeln und dasselbe dem Ausschuss einzusenden, damit das Bestreben der Verwaltung zunichte werde. Kollege A. schloß sich im allgemeinen diesen Ausführungen an. Er meinte aber, daß es doch mehr Pflicht der Obmänner sei, für Material zu sorgen; auch wünscht er, daß an den Strecken, wo noch kein Obmann gewählt sei, dieses so schnell wie möglich geschehe. Den Kartellbericht gab Kollege K. Er führte aus: Das Kartell verlange von allen Mitgliedern, daß sie Mitglieder der „Produktion“ würden und ihre Waren von derselben, sowie ihre Backwaren von der „Vorwärts“-Bäckerei, zum wenigsten aber aus geregelt

ten Betrieben bezogen. Ferner gab Medner einen kurzen Bericht über die Wahl der Kartellkommission. Hierauf ging man zur Wahl eines Schriftführers über; gewählt wurde Kollege W. Eine Abrechnung vom Wintervergütigen gab Kollege N. Es ist ein Ueber- schuß von 105,68 Mk. zu verzeichnen. Pingel machte bekannt, daß in Zukunft wieder Betriebsversammlungen stattfinden werden und forderte die Anwesenden auf, rege für diese zu agitieren. Hierauf erfolgte Schluß der Versammlung.

Ersparnis an menschlicher Arbeitskraft, aber keine Rücksicht auf die Bedürfnisse der Arbeiter! Die Hamburger Getreidehebergesellschaft hat bekanntlich es um geringfügiger For- derungen ihrer Arbeiter willen zum Kampf kommen lassen und versucht, mit Hinfühnen ihren Betrieb aufrechtzuerhalten. Es „fiel ihr gar nicht ein“, sich auf eine Einigung mit ihren Arbeitern einzulassen. Das ist um so bemerkenswerter, als durch diesen Betrieb ohnehin viele Menschenhände überflüssig ge- worden sind, eine vernünftige Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der noch verbleibenden Arbeiter der Getreidebranche also dringend geboten wäre! Das „Fremdenblatt“ brachte dieser Tage eine interessante Schilderung der Wirkungen der Getreideheber auf die Nachfrage nach Arbeitern. Die Gesellschaft besitzt gegenwärtig ein Dutzend der Heber, die mit circa 450 Pferdeträften arbeiten und je vier Saugrohre besitzen. Es heißt dort u. a.:

„Die Leistungsfähigkeit eines Hebers richtet sich auch nach der Art des Getreides. Je feintörniger das Getreide ist, desto dichter liegt es aufeinander, und je weniger können die Rohre aufnehmen. Am besten eignet sich Mais, der grobtörnig ist und nicht so fest aufeinanderliegt, so daß die Luft Zutritt hat und die Sauger ihre volle Kraft entwickeln können. Sehr schwer zu fischen ist im Raum nah gewordenen Ge- treide, da es eine feste Masse bildet und leicht die Rohre verklopft. Durchschnittlich werden 160 bis 180 Tons pro Stunde gelöst, in günstigen Fällen, wenn also genügend trockenes Korn vorhanden ist, bis 200 Tons, und unser Schiffer erzählte, daß sein Heber einmal von 7 Uhr morgens bis 9¼ Uhr abends 1884 Tons Ge- treide gelöst habe. Das sind bei nahe 206 Tons pro Stunde, eine ganz gewaltige Leistung, wenn man bedenkt, daß ein Gang Schauerleute zum Beispiel eine gute Tagesarbeit verrichtet, wenn er 100 Tons Getreide in Säcken löst.“

Hätte jede sinnreiche Neuerung der modernen Technik die unvermeidliche Wirkung, Menschen über- flüssig zu machen, ohne daß in anderer Weise ein Ausgleich geschaffen würde — wie das im vorliegen- den Falle zutrifft — dann würde bald übergroßes Elend zu einer furchtbaren Katastrophe führen. Die im Verlaufe der kapitalistischen Entwicklung gesammel- ten Erfahrungen fordern gebieterisch, daß mit der Ein- führung solcher kraftsparender Wandlungen in der Be- wertung der menschlichen Arbeitskraft Hand in Hand gehen, die geeignet sind, die Wunden des Uebergangs zu lindern. Die Hamburger Kapitalisten haben, wie Figura zeigt, wenig Verständnis für solche soziale Notwendigkeiten!

Zum Abwehrkampf der Hafenarbeiter in Son- derburg. Auf Anregung der Arbeitgeber hat eine Sitzung der beiden Lohnkommissionen (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) wiederum verhandelt. Bereits beim ersten Punkt, der den Stundenlohn von 46 Pf. festlegen sollte, scheiterten die Verhandlungen. Die Unternehmer behaupteten, daß ein Stundenlohn von 46 Pf. viel zu hoch für Sonderburger Verhältnisse sei, da dort nichts teurer sei, als anderswo, eine Mehrforderung sei ein „unverschämtes Verlangen“ der Arbeiter. Da die Arbeiter aber die Ansicht durchaus nicht teilen konnten, und dies auch begründeten, gab der Vorsitzende, Herr Christianen (Geschäftsführer der Firma Holm u. Wolzen), kurz und bündig folgende Erklärung ab: „Wenn die Arbeiter für 46 Pf. nicht arbeiten wollen, wird unser Betrieb elektrisch einge- richtet. Der Plan ist bereits in der Ausarbeitung be- griffen. Die Arbeiter sind dann überflüssig.“ Nach diesem Machtwort wird wohl jeder denkende Mensch verstehen, wem die Schuld an dem Scheitern der Ver- handlungen beizumessen ist. Die Unternehmerwillkür der Firma Holm u. Wolzen ist bekannt. Also, weil die Arbeiter nicht mehr für einen Minimallohn arbeiten wollen, soll der Betrieb der Meuzzeit entsprechend ein- gerichtet werden. Aber der Profit erscheint diesem Unternehmen doch größer, wenn es gelingt, den Stun- denlohn zu kürzen. Wenn also die Hafenarbeiter Sonderburgs den Hungertoten noch enger schnallen, kann die betreffende Firma die gewiß nicht unbedeu- tenden Ausgaben für die Kraftanlage sparen. Die Arbeiter Sonderburgs sind freilich vorläufig noch nicht gewillt, dieser Firma gegenüber eine solche Einsicht zu üben. Es sollte auch Wunder nehmen, wenn der Machtkel des Vertreters der Firma Holm u. Wolzen nicht vergänglich wäre. Der Terrorismus wird von dem Arbeitgeberverband aufs schärfste betrieben. Ein Kollege hatte Gelegenheit bei einem Bau, der von einer Meier Firma errichtet wird, in Arbeit treten zu können. Auf Drängen des Arbeitgeberverbandes mußte die Firma den Kollegen entlassen. Außerdem zirkulierten gedruckte schwarze Listen, auf denselben stehen die Namen der streikenden Hafenarbeiter. Diese Listen werden an sämtliche Arbeitgeber mit dem Bemerkten gefandt, von den auf der Liste verzeichneten Arbeitern keinen in Arbeit zu nehmen. Troßdem erklärten die Sonderburger Arbeitgeber vor kurzer Zeit in einer Verhandlung, Terrorismus werde nur von den Ar- beitnehmern ausgeübt.

Die Arbeiterschaft wird gebeten, durch Fernbleiben von Sonderburg und Schaffung von Aufklärung Nicht- orientierter die Hafenarbeiter in ihrem Abwehrkampf zu unterstützen.

Handelsarbeiter.

Bremen. Mit der Kaffee- Handels- Aktiengesell- schaft wurde ein neuer Tarif-Vertrag abgeschlossen. Dieser Vertrag brachte allen Beschäftigten eine Lohn- erhöhung von 3 Pf. pro Stunde, gleich 1,80 Mk. pro Woche, außerdem für Ueberstunden einen Auf- schlag von 15 Pf. pro Stunde, auch einige andere Verbesserungen wurden erzielt.

In diesem Betriebe haben nun die Hirsch-Dunder- schen seit einiger Zeit auch ein Mitglied. Dieses wurde vor einiger Zeit mit einigen anderen entlassen, wegen Mangel an Arbeit. Nach 14 Tagen wurden nun diese wieder eingestellt, aber der betreffende Meister schickte die Arbeiter zum Hirsch-Dunderschen Gewerk- verein, um sich dort aufnehmen zu lassen; auf diese Weise erhielten die Hirsche dort 7 Mitglieder. Als wir dort unsere neuen Forderungen eingereicht hatten, kamen die Hirsche, wie diese es immer machen, bei- dort ebenfalls Forderungen einzureichen, die erheblich geringer waren, wie andere. Wir forderten 50 Pf. pro Stunde, diese nur 45 Pf. Die Folge war, wie vorauszusehen, daß die Direktion sich darauf stützte, und ebenfalls mit den Hirschen in Verhandlungen trat. Dies konnte nur dazu führen, daß erheblich weniger erreicht werden konnte, wie es sonst wohl gewesen wäre. Die Hirsche erwarteten, wir würden die Arbeit dort einstellen, damit sie den Betrieb dort besetzen konnten.

Herr Meuthen hat sich aber in diesem Fall ver- spekuliert und seine Bemühungen waren ohne Erfolg, auch die wenigen, die nicht dem eigenen Triebe, son- dern dem Druck gefolgt sind, werden einsehen, daß der Hirsch-Dundersche Gewerkverein nicht ihr Vorteil, sondern nur ihr Schaden ist. Wenn notwendig, wer- den wir uns mit jenen Leuten, besonders mit dem berücksichtigten Meuthen, noch öfters beschäftigen. Für heute sei nur dies bekannt gegeben.

Berford. Ein Musterbetrieb im wahren Sinne des Wortes ist die J. Glöck u. Co., A.-G., Fabrik für Wäsche und Konfektion. Die in diesem Betriebe beschäftigten Hausdiener, Lagerarbeiter usw. arbeiten unter Verhältnissen, die noch an unserer Väter Zeiten erinnern. Namentlich ist der Lohn ein sehr würdiger. Bei einer 10stündigen Arbeitszeit wird ein Lohn be- zahlt, der zwischen 12,50 bis 20.— Mk. die Woche schwankt. Arbeiter von 16 bis 18 Jahren bekommen 12,50 Mk. bis höchstens 14.— Mk. Ein Neuzehnj- jähriger bekommt 16.— Mk. Wieder andere über 20 Jahre alte 17.— bis 19,50 Mk. Selbst verheirateten Arbeitern bietet man einen Lohn von 17.— Mk. und auch weniger an. Ueberstunden werden mit 30 Pf. pro Stunde bezahlt. Diesen Satz bekommen auch, deren Lohn mehr denn 30 Pf. pro Stunde beträgt. Eine eigenartige Einrichtung; während man in anderen Betrieben die Ueberstunden mit einem Aufschlag bezahlt, macht man hier direkt Abzüge. Man sollte es kaum für möglich halten, daß es eine Firma, die 10 pSt. Dividende ihren Aktionären zahlt, es wagt, ihren Arbeitern solche Löhne zu zahlen. Wie überall, so hat man auch hier einige „hebe Kinder“, denen natür- lich ein höherer Lohn bezahlt wird. Dann läßt aber auch die Behandlung zu wünschen übrig. So wird besonders über das Verhalten der Direktrice, einer Frau Wolf, geklagt. Wer es mit dieser Dame ver- dorben hat, hat Aussicht, möglichst bald an die frische Luft befördert zu werden.

Anlässlich des Konfektionsarbeiterstreiks, soll diese Dame vor dem „Gewerkschaftshaus“ persönlich Posten gestanden haben, um festzustellen, wer alles die Bes- sammungen besuchte. Auch der Direktor Spollet ist ein Feind der Organisation, diese ist ihm ein Dorn im Auge. Das hat sich besonders beim genannten Streit gezeigt. Er hat hierbei nichts unversucht ge- lassen, um zu erfahren, wer im Betrieb organisiert ist. Man sollte nun meinen, daß bei solchen Verhält- nissen die Kollegen von selbst zu der Erkenntnis kommen müßten, daß hier nur eine starke Organi- sation Änderungen schaffen kann. Aber weit gefehlt. Wohl hat ein Teil sich der Organisation angeschlossen. Die Zahl ist aber vorläufig noch zu gering, eine Besserung durchzuführen. Die Betriebsleitung weiß genau, daß, wenn die Organisation erst einmal richtig Fuß gefaßt hat, andere Verhältnisse geschaffen werden müssen. Daher auch das Bestreben, die Arbeiter in ihrer Dummheit hinzuhalten. Daß die Firma aber auch nobel sein kann, hat sie dadurch bewiesen, daß sie eine Lohnerhöhung von 50 Pf., nicht etwa pro Tag, sondern für die ganze Woche, hat eintreten lassen.

Es wird allgemein behauptet, daß einige gute Freunde bei dieser Bewegung wesentlich besser abge- schritten haben. Selbstverständlich ist diese Lohner- höhung, wenn man von einer solchen reden kann, „freiwillig“ gegeben, irgend welche äußere Einflüsse haben dabei nicht mitgewirkt. Namentlich ist es nicht etwa die Furcht vor der Organisation, das mögen sich die Herren Verbandsleiter nur merken. Wir sind nun nicht naiv genug, so etwas zu glauben. Lediglich die Angst vor der Organisation ist es gewesen, die die Firma zu diesem Schritt veranlaßt hat. Hoffentlich ziehen aber auch die Kollegen die nötige Nutzenver- dung aus diesen Vorgängen. Wie man mit solchen Löhnen unter den heutigen Verhältnissen noch aus- kommen kann, ist ein Rätsel. Hier kann nur eine starke Organisation helfen.

Wir können deshalb den Kollegen nur dringend ans Herz legen, sich der Organisation anzuschließen. Dann werden auch für sie andere Verhältnisse ge- schaffen. Mögen sich die Kollegen ein Beispiel an den Speditionsarbeitern nehmen. Auch dort war es die Organisation, die die Verbesserungen durchführte. Darum, Kollegen! Hinein in den Verband!

Mineralwasserarbeiter.

Berlin. Die in den Mineralwasserbetrieben be- schäftigten Abzieher, Flaschenpflücker und Kutscher, welche zum Teil einen alten Stamm von Mitgliedern des

Verbandes bilden, haben im vorigen Jahr mit Unter- stützung ihrer Organisation ihre Lohn- und Arbeits- verhältnisse wesentlich verbessert. Auch in diesem Jahr haben in einigen Fabriken die in Frage kommenden Beschäftigten das durchaus berechtigte Verlangen ge- stellt, das Arbeitsverhältnis tariflich festgelegt zu sehen. Der mit der Firma Reusch u. Pluge noch von früher bestehende Vertrag wurde rechtzeitig gelündigt und ein neuer Entwurf den Arbeitgebern eingereicht, dies war um so mehr notwendig, als durch die neueren Tarife die Verhältnisse bedeutend überholt waren. Der Lohn der Kutscher wurde zwar freiwillig wie in den anderen Betrieben auf 30 Mk. pro Woche festgelegt und somit um 3 Mk. erhöht, jedoch war dies nur dem Umstande zuzuschreiben, weil der Tarif gelündigt wurde. Hier konnte man sehr leicht zu der Vermutung ge- langen, daß durch diese Zulage nunmehr auch die inneren Betriebsarbeiter befriedigt seien, resp. die eine Gruppe der anderen gegenüber nicht die evtl. erfor- derliche Solidarität bei einem Kampfe zeigen würde. Die von allen Kollegen besuchten Betriebsbesprechungen ließen jedoch keinen Zweifel darüber bestehen, daß, wenn die Firma nicht auf friedlichem Wege eine Ver- ständigung herbeigeführt hätte, von einer einmütigen Arbeitniederlegung nicht zurückgeschreckt wären. Nach zweimaliger Verhandlung gelang es dann, einen Tarif- vertrag zustande zu bringen, der die Arbeitszeit von 10 Stunden im Sommer auf 9½ Stunden und im Winter auf 9 Stunden vorzieht. Zu einer 9stündigen durchgängigen Arbeitszeit, wie in den meisten Betrieben bereits eingeführt, wollte die Firma sich nicht ver- stehen, dagegen ist der Lohn für Abzieher auf 31,50 Mark und der für die Flaschenpflücker auf 25 Mk. pro Woche festgelegt. Als wesentlich ist zu bezeichnen, daß auch die Ueberarbeit, die in diesen Betrieben eine er- hebliche Rolle spielt, eine zufriedenstellende Regelung erfahren hat und auch dementsprechend bezahlt wird. Die Anerkennung und gerechte Auslegung des § 616 d. B. G. B. ist ebenfalls als ein weiterer Fortschritt zu bezeichnen. Von Belang ist ferner, daß bei Ein- stellungen von Arbeitskräften der Verbands-Arbeits- nachweis zu benutzen ist. Die Dauer des Vertrages ist auf 2 Jahre vorgesehen. Die Firma Deutsche St.-St.-Werke, deren Absatz von alkoholfreien Getränken ein ganz bedeutender ist und die in mehreren Städten Filialen unterhält, hielt es für angebracht, der Or- ganisation gegenüber den Wunsch auszusprechen, eben- falls die Lohn- und Arbeitsbedingungen tariflich fest- zulegen. Der Versuch, schon im vorigen Jahr die diesbezüglichen Verhältnisse zu regeln, scheiterte daran, daß die in diesem Betrieb Beschäftigten dem Rufe des Verbandes nicht Folge leisteten. Auch jetzt mußten wir die Tatsache konstatieren, daß die Kollegen Kutscher es mit der Organisationspflicht nicht so genau nahmen, nur der Hinweis, daß die Firma wünsche, daß ein Vertrag abgeschlossen werde, veranlaßte die Betroffen- den, nach dieser Hinsicht das Verfaumte nachzuholen. Nachdem nunmehr die Voraussetzungen für eine Be- wegung gegeben, wurden der obengenannten Firma die Wünsche ihrer Angehörigen unterbreitet. In diesem Fall können wir mit Recht behaupten, daß der Leiter dieser Filiale soziales Verständnis seinen Arbeitern entgegenbrachte und die Forderungen, welche bezüglich des Lohnes und der Arbeitszeit gestellt und in den in Betracht kommenden anderen Betrieben bereits ein- geführt sind, anerkannte. Der Lohn für Abzieher be- trägt 31,50 Mk., während für die Flaschenpflücker 26 Mk. und für die Kutscher 30 Mk. und die übliche Provision vereinbart worden sind. Auch die Arbeits- zeit für die inneren Betriebsarbeiter ist eine durch- gängig 9stündige. Die Ueberstunden haben mit dem sonst üblichen Aufschlag eine Regelung erfahren, ferner sind die sonstigen Bestimmungen des Vertrages aner- kannt worden und die Tarifdauer ist ebenfalls auf 2 Jahre festgelegt. Durch den Abschluß dieser Ver- träge haben die Berufsangehörigen nennenswerte Vor- teile erreicht. Nicht bloß, daß die Arbeitszeitverkürzung eine Rolle spielt, sind auch die Löhne um 1—4 Mk. pro Woche gestiegen. Pflicht der Kollegen wird es nun sein, das Erungene festzuhalten und für den weiteren Ausbau der Organisation mit Sorge tragen zu helfen. Ein sehr großer Teil unserer Berufsange- hörigen ist noch in Betrieben beschäftigt, wo die hygie- nischen Zustände sehr zu wünschen übrig lassen. Hier muß es Aufgabe der Verbandsmitglieder mit sein, das Erforderliche zu veranlassen. Bei dieser Gelegenheit wollen wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß die Kutscher in den Lager-, Maß-, Weiß- und Jung- bierbrauereien usw. sich ebenfalls im Besitz einer Legi- timationsskarte befinden müssen. Jeder organisierte Ar- beiter, besonders jedoch die Verbandsmitglieder sollten mehr wie bisher darauf achten, daß die in Frage kommenden Kollegen auch ihre Organisationspflicht er- füllen. Ein Verzeichnis derjenigen Mineralwasser- fabriken, die mit unserem Verbands in einem Vertrags- verhältnis stehen, wird den beteiligten Kreisen der Konsumenten, Saal- und Lokalbesitzer sowie Kantinen und Konsumvereinen auf Verlangen kostenlos zuge- stellt; hiervon sollte reichlich Gebrauch gemacht werden, damit endlich die Lohn- und Arbeitsbedingungen dieser Kollegen ebenfalls auf der ganzen Linie men- schenwürdiger werden. In den Kleinbetrieben, die in dieser Branche noch vorherrschend sind, ist das nicht der Fall.

Schaufellergeliffen.

Breslau. In der am 22. Mai d. J. stattge- fundenen Mitgliederversammlung der Sektion der Kinto-Angestellten gab der Sektionsleiter bekannt, daß die Zahl der Mitglieder, seitdem der Anschluß an den Transportarbeiter-Verband erfolgt ist, in erfreu- licherweise von Woche zu Woche eine grö- ßere wird, und hoffte, daß auch die übrigen Kollegen und Kolleginnen (das letzte Drittel, was noch fehlt), der Organisation sich anschließen werden. Nachfolgend erstattete der Kassierer den Kassenbericht. Da die Revisoren die Richtigkeit der Kasse, sowie der

Rassenführung bestätigten, wurde dem Kassierer Decharge erteilt. Der Arbeitsnachweis wird, wie die letzte Sitzung beschlossen hatte, von jetzt ab vom Verband aus durch den Kollegen Bierwald besorgt und werden die Mitglieder ersucht, bei Arbeitslosigkeit sich an diesen zu wenden. Die Umänderung bezüglich des Arbeitsnachweises wird in den Fachzeitungen bekannt gegeben.

Transportarbeiter.

Dortmund. Unsere Unternehmer an der Arbeit. Der Streit unserer Kollegen in Barmen-Eberfeld und der durchschlagende Erfolg desselben ist den Unternehmern schwer auf die Nerven gefallen. Nachdem sie sich von dem ersten Schreck erholt haben, sind sie nun eifrig an der Arbeit, ihre Organisation auszubauen und auch den letzten Unternehmer in ihre Reihen hinein zu bekommen. Die Mittel, die dabei angewandt werden, sind nicht immer die saubersten: Boykott, Terrorismus, untorbieten im Preis, sind an der Tagesordnung. Alles Dinge, die man uns so gerne zum Vorwurf machen möchte, die jetzt aber von den Unternehmern sehr eifrig geliebt werden. Der Zweck heiligt die Mittel. Andererseits versucht man den Ausschern und Fuhrleuten mit allen Mitteln klar zu machen, daß der ??? Transportarbeiter-Verband für sie gar keinen Wert hat, der Fuhrmann gehöre in den Fuhrmannsverein, dort sei es viel schöner. Wir glauben den Unternehmern schon, daß ihnen der Transportarbeiter-Verband schwer im Magen liegt; immer mehr Kämpfer stellen sich unter sein Banner, um gegen das Ausbeutertum im Transportgewerbe Front zu machen. Hier im Industriegebiet wählten sich ja unsere Unternehmer so sicher, hier waren noch Profite aus den Knochen ihrer "Stecher" herauszuholen, hier kannte die Ausbeutung der Proletarier im Transportgewerbe fast keine Grenzen und das zum großen Teil dank den Fuhrmannsvereinen; diese Unternehmerrgeln, die nur als Staffage und zu Reklamezwecken benützt wurden. Diese Fuhrmannsvereine, von denen der Dortmunder einer der ältesten, im vorigen Jahre sein 25jähriges Jubiläum feierte, sind mit schuld daran, daß so viele unserer Kollegen heute noch unter so kessraurigen Verhältnissen ihr Stüchchen Brot verdienen müssen. Doch auch hier im Westen haben sich die Zeiten geändert, als unsere Organisation eingriff, schonungslos die Mißstände an die Öffentlichkeit zog und die Transportarbeiter zum Kampfe gegen das Unternehmertum sammelte und organisierte. Die Arbeit war eine schwere und nur langsam konnte die Organisation an Boden gewinnen; aber sie marschierte, und wenn es auch lange gedauert hatte, bis unsere Kollegen aufwachten, um so erfreulicher ist es, daß endlich der Baum gebrochen ist. Den Ausbeutungsgeistlichen der Unternehmer ist ein Halt geboten. Alle Wut der Unternehmer gegen unseren Verband, alles Liebeswerben des Fuhrmannsvereins läßt heute unsere Kollegen kalt; sie haben externen gelernt, wo ihr Platz ist, und der erfolgreiche Streit in Barmen-Eberfeld hat erhebliche dazu beigetragen, um den Kollegen die Augen zu öffnen. Hoffen wir, daß die Zeit nicht mehr fern ist, wo auch in Dortmund unsere Kollegen sich ebenso gute Arbeitsbedingungen erkämpfen werden. Wie traurig hier die Verhältnisse noch sind, beweist eine Statistik, die wir vor einiger Zeit in den Fabriken aufgenommen haben und die folgendes Ergebnis zeitigte: In den gewerblichen Fuhrbetrieben, von denen 32 hier am Platze sind, werden 215 Personen beschäftigt. Die Löhne schwanken zwischen 21 und 28 Mk. pro Woche, und zwar ist es nur ein Betrieb, der den Lohn von 28 Mk. zahlt, die weitaus größte Mehrzahl bezahlt 24 und 25 Mk. pro Woche; der Durchschnittslohn beträgt 24 Mk. Die Durchschnittsarbeitszeit beträgt 13 Stunden pro Tag, oder pro Woche inkl. Sonntagsarbeit, für die nichts vergütet wird, 80 Stunden. Rechnet man den Wochenlohn von 24 Mk. auf die Stunden um, so ergibt sich, daß unsere Kollegen in den Transportbetrieben für einen Stundenlohn von 30 Pf. arbeiten müssen. In den Baumaterialien-geschäften werden 82 Personen beschäftigt. Der Durchschnittslohn ist hier 25 Mk., die Durchschnittsarbeitszeit 11 Stunden oder 70 Stunden pro Woche. Das entspricht einem Stundenlohn von 35 Pf. In den Kohlenhandlungen werden 64 Personen beschäftigt. Der Durchschnittslohn beträgt 24,50 Mk., die Durchschnittsarbeitszeit 12 Stunden, oder pro Woche 75 Stunden. Das entspricht einem Stundenlohn von 32 Pf. In den Kartoffel- und Fouragehandlungen werden 50 Personen beschäftigt. Der Durchschnittslohn beträgt 25 Mk., die Durchschnittsarbeitszeit 14 Stunden, oder pro Woche 80 Stunden. Das entspricht einem Stundenlohn von nur 20 Pf. Aus dieser Statistik ist zu ersehen, daß unsere Kollegen noch unter Verhältnissen stehen, die eines Arbeiters unwürdig sind. Unsere Unternehmer haben wirklich gar keine Ursache, sich künstlich aufzuregen darüber, daß ihre Arbeiter sich dem Verbands anschließen, um sich bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erkämpfen, sie selbst gehen ihnen ja mit gutem Beispiel voran; was die Unternehmer für sich in Anspruch nehmen, werden sich auch unsere Kollegen nicht nehmen lassen. Deshalb Kollegen, gibt es nur eine Parole für uns: "An die Arbeit!" Nicht gerührt und gestastet, bis der letzte Transportarbeiter von Dortmund organisiert ist im Deutschen Transportarbeiter-Verband. Den Kollegen zum Schluß, den Unternehmern zum Trutz!

Dortmund. "Ideale" Arbeitsverhältnisse. 24. — Mk. Wochenlohn, 14 Stunden Arbeitszeit täglich und eine Tracht Prügel sind die neuesten Errungenschaften bei der Firma Hensoth. Der Herr, der dies einführt, ist der Prokurist Schott. Als der Fuhrmann Sch. in der vorigen Woche sich über ungerechtfertigte Abzüge beschwerte, erhielt er

von dem Herrn Schott die Antwort: „Haken Sie Ihre freche Schnauze!“ und als der Fuhrmann sich dieses verbat, griff Herr Schott zum Knüttel und verprügelte den Fuhrmann, um „schlagende Beweise“ seiner Tyrannei zu erbringen. Die Sache ist angezeigt. Da der Vorfall sich auf dem Hofe der Firma Hensoth, Krimsstraße 2, abspielte, und viele Passanten Zeugen dieser Affäre waren, so werden alle, die den Vorfall mit angesehen haben, gebeten, ihren Namen und Adresse im Bureau des Verbandes, Leibnizstraße 20, 2. Stg., oder per Telephon Nr. 3331 und 3553 anzugeben, um an Gerichtsstelle als Zeugen vernommen zu werden.

Hamburg. Zum Kampf auf den Holzplätzen. Die Situation sieht für die Streitenden noch immer sehr günstig aus. Aus den Reihen der Ausständigen ist noch keiner zum Verräter geworden und so sind die Holzhändler einzig und allein auf Hingebücker angewiesen. Arbeit wird trotz der nicht geringen Anzahl dieser Elemente fast nicht erledigt. Erklären doch diese „Arbeiter“, daß sie gar nicht die Absicht haben; sie wollen nur ein paar Tage gut essen und trinken und recht viel Geld verdienen. Man muß gesehen, die Herren Holzhändler lassen es sich schon etwas kosten. So erhält der Streikbrechermeister E. Knoth, wohnhaft in Hamburg, Koppel, für jeden Hingebücker 15.— Mk. Vermittlungsgebühr. Nun scheint der Herr Knoth ein recht geübter Geschäftsmann zu sein, was aus folgendem hervorgeht: Am 1. Juni sollte Knoth nach dem Blage Neumann, Wilhelmstraße, 23 Arbeitswillige liefern. Da die Nachfrage nach Hingebückern zurzeit aber recht groß ist, konnte er nicht die nötige Anzahl abliefern, und so wurden fünf seiner Agenten mit nach Wilhelmstraße geschickt, erhielten aber die Anweisung, spätestens am Sonnabend mit der gesamten Garde aufzuzukommen und sich wieder im Bureau an der Koppel zu melden, da sie am Dienstag nach Leipzig fahren müßten, sonst erhalte Knoth dort nicht die Vermittlungsgebühr. Hieraus können die Arbeitgeber ersehen, daß das Geschäft eines Streikbrecheragenten doch noch etwas einbringt und sie wohl schwerer zahlen müssen, aber mit diesen Leuten niemals ihre Arbeiten bewältigen können. Die Wägen auf den Holzplätzen, wo die Hingebücker eingezogen ist, sind sich ihres Lebens nicht sicher und haben zum Teil schon ihre Kündigung eingereicht, sogar den Geschäftsführern und dem Kontorpersonal wird der Gehorsam verweigert. Herren auf den Holzplätzen sind die Revolver- und Messerhelden. Der Zimmerpolier und ein Zimmergeselle des Meisters Koch, Wandtsbeck, halten es nicht für nötig, Solidarität zu üben. Trotzdem die Organisationsleitung der Zimmerer die Leute aufforderte, keine Streikarbeit zu verrichten, arbeiteten diese ruhig weiter. Als der Ewerführer durch den Streikposten auf die Situation aufmerksam gemacht wurde, stellte derselbe sofort die Arbeit ein; darauf stieg der organisierte Zimmergeselle des Meisters Koch in die Schiene und schlug die Haken an. Nachdem die Streikleitung ihm sagte, daß die Arbeit gesperrt sei, antwortete er, das sei ihm bekannt, er müsse doch die Arbeit machen. Der Postler erklärte, er sei im Postlerbund und künmere sich nicht um die Beschlüsse der organisierten Arbeiterschaft. Die Organisationsleitung der Zimmerer will Stellung zu dieser Angelegenheit nehmen und verlangt von ihren Mitgliedern volle Solidarität. Ebenso liegt die Sache bei den Ewerführern. Der Beschluß der Sektionsversammlung geht dahin, daß alle Holztransporte zu Wasser für die Firmen Alfred Neumann, F. A. Sobst, J. C. Müller Söhne, F. Wüll, Th. Schmidt, G. Grumbt, Guhl u. Co., den Export für D. Hamann, J. H. C. Holzmann u. Sohn, D. Hoffmeister, Alndrath u. Martens, Th. Mohr, Sorenson u. Grote, Motz u. Maas, J. W. A. Peters u. Sohn, F. Duast, Meßlich u. Herr, Ernst Wischen und H. Willens gesperrt sind. Das Das Anschlag des Holzes an den Köschplätzen ist für sämtliche Firmen der Holzbranche in Hamburg-Altona und Wilhelmstraße gesperrt. Ueber sämtliche Köscharbeiten an allen Köschplätzen, sowie über das Be- und Entladen von Eisenbahnwaggons ist die Sperre verhängt, ebenfalls über sämtliche Holzplätze. Wer dort arbeitet, ist als Arbeitswilliger zu betrachten. Nur bei einzelnen kleinen Firmen besteht ein Kündigungsverhältnis und haben die Arbeiter laut Beschluß der letzten öffentlichen Versammlung sofort ihre Kündigung einzureichen. Vor allem weisen wir darauf hin, die Bekanntmachungen im „Hamburger Echo“ zu verfolgen, damit sich kein anständiger Arbeiter zu Streikarbeit heranziehen läßt. Bis jetzt beharren die Herren Arbeitgeber hartnäckig auf ihrem Standpunkt und sind zu keiner Verhandlung bereit. Einzelne kleine Firmen wollen gern den Lohn zahlen, aber unterschreiben dürfen sie nichts, denn die Herren Scharfmacher gestatten dieses nicht. Es wäre wohl an der Zeit, daß die kleinen Firmen ein erstes Wort mit diesen großen Herren reden, den Standpunkt der „Herren im Hause“ können doch nur brutale und rückständige, von keinem sozialen Empfinden angekränkelte, Naturen aufrechterhalten. Es liegt doch im gegenseitigen Interesse, daß die Lohn- und Arbeitsbedingungen eine tarifliche Regelung erfahren, die für beide Kontrahenten bindend sind. Den alten Leuten über 60 Jahre und den Jünglingen ist das Weiterarbeiten gestattet, da sie für den Kampf wenig in Frage kommen. Außer diesen arbeiten von der alten Mannschaft weiter: Max Müller Söhne, Steinwälder; Joachim Jänkel, Ecke Lamm- und Gustavstraße, Altona; der Kranführer Carl Starl, Grabenstraße 7, 3. Stg., Hamburg; Max Mr. Neumann, Wilhelmstraße; Ernst Wischer, Hamburger Chaussee 207, 3. Stg., und Josef Wischer, Bettingstraße 157, Wilhelmstraße. Inwieweit die Arbeit auf den zuletzt gesperrten Betrieben eingestellt ist, läßt sich aus den vorliegenden Meldungen noch nicht ersehen. Die Lohnkommission erwartet, daß auch diese Kollegen Solidarität und Disziplin üben, so daß am Dienstag sämtliche alten

Leute die Arbeit ruhen lassen und sich in den Streikbureaus zur Kontrolle melden, dann wird der Sieg unser sein. Hoch die Solidarität!

München. Die Speditionsarbeiter der Beldert Firmen Thomas Schneider und Haber Schulz im Freiladehof München Ostbahnhof traten vor kurzem in eine Lohnbewegung ein. Schon längst hatten sie das Bedürfnis, eine Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse herbeizuführen. Bisher war überhaupt keine geregelte Arbeitszeit vorhanden. Die Mittagspause betrug eine Stunde, und wenn der Ladehof abends um 7 Uhr nicht amtlich gesperrt würde, so wäre ein Ende der Arbeitszeit gar nicht abzusehen. Der Stundenlohn betrug für Arbeiter 45 Pf., für Arbeiterinnen 27 Pf. Nachdem auch in anderen Betrieben eine Erhöhung der Löhne durchgeführt war, man sich darüber einig, daß auch in diesen Betrieben durch Abschluß eines Tarifvertrages Verbesserungen geschaffen werden müssen. Die Forderungen waren Festsetzung der Arbeitszeit auf 9 1/2 Stunden, Pausen 2 1/2 Stunden, Lohn von 5 Mk. pro Tag für Arbeiter und 3,20 Mk. für Arbeiterinnen und für Ueberstunden 70 Pf. Am 27. Mai wurden diese Forderungen eingereicht und am 29. Mai bereits darüber verhandelt. Die Zugeständnisse wurden in einer darauf stattgefundenen Versammlung angenommen, so daß die Vereinbarung am 31. Mai in Kraft treten konnte. Die wesentlichsten Punkte dieser lauten:

„Die reguläre Arbeitszeit beginnt früh 6 Uhr und endet abends 6 Uhr. Unterbrochen wird dieselbe durch eine 1 1/2 stündige Mittagspause, eine 1/2 stündige Frühstückspause und eine Vesperpause von 20 Minuten. Der Stundenlohn für sämtliche Arbeiter beträgt 50 Pf. Für Arbeiterinnen wird ein Stundenlohn von 32 Pf. bezahlt.

Ueberstunden sind möglichst zu vermeiden; gegebenenfalls wird die Stunde mit 60 Pf. bezahlt. Kündigung findet gegenseitig nicht statt. Das Arbeitsverhältnis kann nur am Schlusse des Arbeitstages gelöst werden.“

Dieser Tarifabschluß brachte den Kollegen und Kolleginnen eine Arbeitszeitverkürzung von 5 Stunden und eine Lohnerrhöhung von 3 Mk. pro Woche. Auch die Ueberstunden werden nunmehr mit 60 Pf. entschädigt. Dieser Erfolg ist lediglich dem Zusammentreffen der Organisationskräfte zu danken. Mögen die Kollegen und Kolleginnen diesen Tarifvertrag in allen seinen Teilen hochhalten und danach trachten, daß jeder Indifferente der Organisation zugeführt wird. Weitere Fortschritte werden dann nicht ausbleiben.

München. Mißstände bei der Sabor-tinnung. Wiederholt mußten wir uns mit dem Verhalten einiger Lademeister den Arbeitern gegenüber öffentlich beschäftigen, ohne daß eine Aenderung eingetreten wäre. Insbesondere mehren sich die Klagen über die Herren Pfister und Schröder in der Hauptstraße. Nicht umsonst sagen die betreffenden Arbeiter, wer Vater und Mutter nicht ehrt, kommt in die Hauptstraße. Kein Wunder auch, daß sich die Leute sträuben, mit dem Sabormeister Pfister zu arbeiten. Ausdrücke: Gschertter Kerl, Hund verreckter, Hanswurst, Müllsch und so weiter, sind bei ihm an der Tagesordnung. Ein Kutscher mußte einmal lachen, gleich schrie ihn Herr Pfister an: „Du Herrgottskrament, dieß verbitte ich mir, daß du lachst, sonst reiß ich dich hinter dem Bock; du wirst nicht der erbe.“ Wir fragen an: Ist der Herr auf dem richtigen Posten? Borgelesen, die so leichtfertig den Arbeitern die Entlassung hinwerfen, bilden eine beständige Gefahr für den Betrieb. Oder glauben die Herren, daß sich die Angeestellten dies auf die Dauer gefallen lassen? Ein weiterer Mißstand ist, daß sich die Angestellten beständig wegen Nichterhaltung des Tarifvertrages beschuldigen müssen, selbst dann, wenn die Bestimmungen des Tarifes gar keinen Zweifel aufkommen lassen. Man geht sogar so weit, und animiert andere Firmen, den Tarifvertrag ebenfalls nicht anzunehmen. Nach dem letzten Tarifabschluß wandten sich die Herren Arbeitgeber an die Münchener Kaufmannschaft um Erhöhung der Kollgebühren, die reichlich zugestanden wurde, insbesondere auch der Saborinnung durch die Bahnverwaltung. Aber 20 Meister haben einen großen Magen, und deshalb greift man zu dem schönsten Mittel des Tarifbruchs. Die Angestellten haben es aber satt, sich mit den Herren Meistern um ihr gutes Recht herumzuraufen. Sollte eine Aenderung nicht bald eintreten, so werden die Angestellten gezwungen sein, ihre Maßnahmen zu treffen.

Mühs. Ein erfolgreicher Streit. Am 27. Mai reichte die Gauleitung im Auftrage der bet der Firma Fricke beschäftigten Fuhrleute und Lagerarbeiter eine Tarifvorlage ein. Fricke antwortete sofort ablehnend und teilte zum Ueberrausch noch mit, daß er sich nach anderen Leuten umsehen wolle. Von 15 bei der Firma beschäftigten Kollegen legten darauf 13 sofort die Arbeit nieder. Fricke machte alle möglichen Anstrengungen, um die Streitenden durch Arbeitswillige zu ersetzen. Gelang es ihm mal, einen zu erwischen, dann dauerte es in der Regel nur einige Stunden und die Streitenden hatten ihn wieder brauchen. Am Tage vor Pfingsten, als Herr Fricke einsah, daß er Arbeitswillige nicht bekommen würde, brachte er seine 5 Pferde zur Weide. Die Streitenden freuten sich darüber, daß auch die armen Viehchen mal Ferkel erhielten. Am Donnerstag, den 8. Juni, nach 14 tägigem Streit, war Fricke bereit, mit der Verhandlung zu verhandeln. Arbeitswillige bekam er nicht und wollte er seinen Betrieb nicht eingehen lassen, mußte er sich zu Verhandlungen bequemen. Die Verhandlungen führten zum Abschluß eines Tarifvertrages, der den streitenden Kollegen erhebliche Vorteile gebracht hat. Bisher war die Arbeitszeit für Fuhrleute unbeschränkt. Für sie ist eine Arbeitszeit inkl. Fuhr- und Füttern der Pferde von 12 Stunden festgelegt, Samstags von 11 Stunden. Der Wochen-

Lohn für die Fuhrleute beträgt 30,— M. Neueintretende erhalten einen Anfangslohn von 27,— M., steigend halbjährlich um 1,— M. bis zu einem Wochenlohn von 30,— M. Außerdem erhalten die Fuhrleute pro Woche 3,— M. Speise und bei Tages-touren noch 1,— M. extra. Die Ueberstunden werden mit 60 P. entschädigt und die Sonntagsbujour mit 1,— M. Der Anfangslohn für Arbeiter beträgt 27,— M. für die Woche und steigt halbjährlich um 1,50 M. bis zu einem Wochenlohn von 32,— M. Die Beschäftigungsdauer wird angerechnet. Gesetzliche Feiertage, die auf einen Wochentag fallen, werden mitbezahlt. Die Organisation ist anerkannt und sämtliche Streikende sind wieder eingestellt worden.

Diese Bewegung hat unseren Kollegen im Durchschnitt eine Lohnzulage von 2,50 M. pro Woche gebracht, dazu kommen die halbjährlichen Lohnsteigerungen. Ihr Arbeitsverhältnis ist durch Abschluß des Tarifvertrages geregelt worden. Wo früher die Willkür herrschte, wo der Unternehmer die Löhne und die Arbeitszeit willkürlich festsetzen konnte, ist jetzt ein fester Vertrag getreten, der die Rechte der Kollegen wahrt.

Diesen schönen Erfolg verdanken die Kollegen bei der Firma Friede nur dem energischen Eintreten des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes. Wählten sich doch die Kollegen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet an denen bei der Firma Friede ein Vorbild nehmen und sich eine geschlossene Organisation schaffen, dann werden sie auch die Macht haben, günstig auf ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse einzuwirken. Nur der mutige und stets kampfbereite Kollege wird seine Lebenshaltung, seine Lohn- und Arbeitsverhältnisse verbessern können.

Pasing. Einen weiteren Erfolg haben wir hier am Drie zu verzeichnen. Die Papierfabrik Stiebel u. Manzinger hat sich bis jetzt immer geweigert, einen Tarif mit der Organisation abzuschließen. Wohl wurden hier und da kleine Zugeständnisse gemacht, aber prinzipiell war die Firma dagegen, irgend etwas schriftliches mit dem Verband zu machen. Diesmal ging unser und der Fabrikarbeiter-Verband geschlossen vor. Auch ein Vertreter des christlichen Transportarbeiter-Verbandes nahmen an den ersten Verhandlungen teil. Seine Mitglieder ließen ihn aber hübsch im Stich. In den gemeinschaftlichen Versammlungen ließ sich kein christliches Mitglied blicken, trotzdem sie eigens eingeladen waren. Während die übrigen Arbeiter und Arbeiterinnen ihre Pausen einhielten, arbeiteten diese Leute während der Pausen meistens durch, so daß es fast den Anschein hatte, als wollten sie sich im Falle eines Kampfes beim Arbeitgeber in empfehlende Erinnerung bringen. Aus diesem Grunde beschloßen die Arbeiter und Arbeiterinnen, daß die beiden Organisationen, Transportarbeiter- und Fabrikarbeiter-Verband, die Sache allein zu führen haben. Nach langwierigen Verhandlungen kam ein Tarif zustande, der den Kollegen eine Arbeitszeitverkürzung von zwei Stunden wöchentlich, sowie Lohnerhöhungen von 1,— bis 3,— M. pro Woche brachte. Auch an den Vorabenden von Ostern, Pfingsten, Weihnachten und Neujahr wird um 2 Uhr Schluß gemacht. Sind auch jetzt die Löhne noch recht verbesserungsbedürftig, so muß andererseits bedacht werden, daß die Kollegen immerhin in den letzten 1½ Jahren um durchschnittlich 3,60 M. pro Woche aufgehebert worden sind. Es ist aber endlich einmal eine Grundlage geschaffen, auf der weitergebaut werden kann. An den Kollegen liegt es nun, durch intensive Agitation die Kollegen aus den übrigen Betrieben für die Organisation zu gewinnen, damit auch hier einmal die zum Teil recht traurigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse gebessert werden können. Gelingt dies, dann können sich die Arbeitgeber bei dem nächsten Tarifabschluß nicht immer wieder darauf berufen, daß in den anderen Betrieben noch bedeutend weniger bezahlt wird.

Darum mit frischen Kräften an die Arbeit für den Verband, im eigenen Interesse und im Interesse der gesamten Berufscollegen.

Schönebeck. Wiederholt haben wir schon das Treiben des hiesigen Arbeitgeberverbandes für Schönebeck und Umgegend gebührend gekennzeichnet. Aber welche Machtaktionen gegenüber den Arbeitern und Kutschern in den hiesigen Fuhrwertsbetrieben gehandelt werden, beweist folgendes Schriftstück, welches bei den Mitgliedern des Arbeitgeberverbandes zirkulierte und uns durch einen günstigen Wind übermittelt wurde. Der Wortlaut ist folgender:

„Schönebeck a. S., den 22. 5. 11.
H. B.

Herr Willh. Olmes, hier, schreibt uns wie folgt: „Der Arbeiter Gustav N. hier war bei mir als Kutscher beschäftigt und hat als solcher, indem er seinen Mitarbeitern gegenüber äußerte, er höre am nächsten Tage auf, ihm anvertraute Güter böswillig demoliert. Ich habe durch diese verachtungswürdige Handlungsweise ärgerliche Reklamationen und Anstoßen gehabt, und setzte mich N. dadurch, daß er seine Arbeit plötzlich im Stich ließ, in ernste Verlegenheit. Ich bitte daher über den Genannten eine Sperre von 14 Tagen verhängen zu wollen.“

Wir gehen dies den werten Mitgliedern hierdurch weiter und zeichnen
Hochachtungsvoll
Arbeitgeberverband für Schönebeck und Umgegend.
Hermann.“

Zu dieser Angelegenheit haben wir folgendes zu bemerken: Die Firma W. Olmes hat es stets darauf abgesehen, sobald tüchtige Kollegen diesen Betrieb wegen allzu geringer Entlohnung den Rücken kehren, sie auf diese Art und Weise in ihrem weiteren Fortkommen zu schädigen. Der betreffende Kollege war ganz kurze Zeit darauf bei der hiesigen Zementfabrik

eingestellt worden, gleich am andern Tage wurde er vom Betriebsleiter gekündigt, so ungern es dieser Herr tat. Als Grund wurde angegeben, weil er Herrn Olmes geschädigt habe. Also man sieht, daß dieses Zirkular seine Wirkung nicht verfehlt hat. Worin besteht nun eigentlich der große Schaden, welchen Herr Olmes durch die verachtungswürdige Handlungsweise des Kollegen N. erlitten hat? Diesen Schaden können wir gleich schildern. Drei Gespanne waren mit Abfahren von Bordsteinen beschäftigt; damit der Herr Olmes nicht zu kurz dabei kommt, d. h. der Verdienst geschmälert wird, so wurde bei dieser Arbeit zur Seite angetrieben. Hier sind beim Abladen der Bordsteine einige zerbrochen worden. Herr Olmes äußerte den Kutschern gegenüber: „er werde den Schaden vom Lohn abziehen.“ Da der Kollege N. die horrenden Summe von 18 M. Wochenlohn bezieht und laut Vereinbarung zu jeder Zeit das Arbeitsverhältnis lösen kann, so wollte er sein schwer verdientes Geld von Herrn Olmes nicht kürzen lassen und löste sein Arbeitsverhältnis auf. Herr Olmes zahlte dem Kollegen sein Geld und die Angelegenheit war erledigt. Inzwischen hatte Herr Olmes durch einen Sachverständigen den Schaden feststellen lassen, welcher sich auf 7,55 M. belief. Diese Summe sollten die drei Kutscher zahlen. Zween, die noch beschäftigt waren, wurde diese Summe vom Lohn abgezogen, während es bei dem Kollegen N. nicht mehr möglich war, dafür wurde über ihn die Hungerpeitsche geschwungen. Die im Fuhrwesen beschäftigten Kollegen Kutscher und Arbeiter mögen aus diesem Fall lernen, wie notwendig es ist, sich mehr und mehr zusammenzuschließen, damit diese Entlohnung, die bei den jetzigen Zeiten als wahrer Hungerlohn bezeichnet werden muß, beseitigt wird. Das Unternehmertum sucht Euch immer mehr herabzudrücken, um Euch als ganz willenloses Werkzeug auszunutzen. Es ist eine alte Tatsache, wenn es gilt, den Arbeiter zu bekämpfen, dann war das Arbeitgeberum sich stets einig. Dann versucht man es, auf jede Art und Weise Zersplitterungen in unsere Reihen hineinzubringen. Diejenigen, welche hierauf hineinfallen, werden, nachdem ihnen die Augen geöffnet sind, wissen, was sie zu tun haben. Die oben angeführte Handlungsweise dürfte auch den allerbeschränktesten Berufscollegen bewiesen haben, mit welchen Mitteln unsere Gegner kämpfen. Durch diese geschlossene kompakte Masse können wir den Machtgefühlen dieser Herren entgegenreten; darum agitiere ein jeder für unsere Organisation, den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Stuttgart. In der Meinung, der Fuhrwertsbefitzer M. Ostertag sei Mitglied des Arbeitgeberverbandes für das Fuhr- und Transportgewerbe, haben wir diesen erfuht, er möge dafür sorgen, daß D. die Bestimmungen des Vertrages in seinem Betrieb zur Einführung bringe. Diese unsere Meinung war nicht zutreffend, trotzdem setzte sich der Vorsitzende des Arbeitgeberverbandes mit D. in Verbindung. D. erklärte sich dann bereit, die Lohnzahlung nicht mehr Sonntags, sondern Samstags vorzunehmen. Dieses Versprechen auch einzulösen, hielt er nicht für notwendig, wohl aber glaubte er allem Anschein nach, die Bewegung sei dadurch erledigt, daß er zwei seiner Fuhrleute, die nahezu 7 Jahre bei ihm beschäftigt sind, in nicht gerade schöner Weise bei dem Arbeitgeberbund verächtigte. Daraufhin ließen wir D. die Forderungen direkt zugehen; er hielt es aber nicht für notwendig, auf unser Anschreiben zu antworten. Wohl zahlte er einem seiner Fuhrleute 1 M. pro Woche mehr mit dem Bemerkten, daß er ohne den Verband noch mehr bekommen hätte. Wie es mit der hohen Aufbesserung ohne den Verband ausfallen würde, beehrte sich D. sehr schnell zu beweisen. Als wir der weiteren Entwicklung der Bewegung in aller Ruhe zusahen, verdaß D. schon wieder am nächsten Sonntag die acht Tage vorher gewährte Aufbesserung zur Auszahlung zu bringen, wohl in der Meinung, über die Bewegung sei nunmehr Gras gewachsen. Da D. auf unser Anschreiben keine Antwort gab, seinen Leuten aber sehr deutlich zu verstehen gegeben hatte, daß er den Vertrag nicht anerkenne und unsere Organisation ihm gleichgültig sei, legten sämtliche Kollegen am Montag, den 22. Mai die Arbeit nieder. Noch morgens in aller Frühe versuchten wir, D. zur Anerkennung des Vertrages zu veranlassen; aber da kamen wir schon an. D. gestiel sich in der Rolle des Scharfmachers und wies jede Verständigung mit dem Bemerkten ab: „Von denen kommt mir keiner mehr in meinen Stall hinein.“ Wir haben dies nicht gerade übel aufgenommen, denn solches haben schon viele vor ihm gesagt, es ist aber immer wieder anders gekommen. Auch D. hat sich bald eines besseren besonnen. Schon nach zweifündiger Dauer des Streiks suchte er um Verhandlungen nach und morgens um 9 Uhr war der Vertrag unterschrieben und alle wieder im Stall. Spaß hat uns bei dieser Bewegung nicht wenig die Tatsache gemacht, als D. sich bitter darüber beschwerte, daß wir ihm nicht mitteilten, daß wir am Montag in den Streik treten. Diese Bewegung war sehr lehrreich insofern, als sie zeigte, daß auch in kleineren Betrieben ein Streik mit Erfolg geführt werden kann. Notwendige und unerlässliche Voraussetzung ist allerdings, daß das Organisationsverhältnis im allgemeinen ein gutes ist. Dies trifft hier zu und an den Kollegen liegt es, dafür zu sorgen, daß es noch besser wird.

Leuchern. In den Betrieben der Fuhrunternehmer von Leuchern und Runtthal herrschen Mißstände, die jeder Beschreibung spotten. Früh 4 Uhr müssen die Kutscher antreten und ihre Tagesarbeit beginnen. Da wird angepannt und dann geht es los. Frühstück- oder Mittagspause kennt man nicht. Wenn der Arbeiter sein Mittagbrot reinwirft, denn ruhig essen kann er nicht, dann muß seine Frau entweder auf den Wagen steigen und abladen, oder neben dem Wagen herlaufen und auf das Gespann Obacht geben, während der Mann im Gehen ist. Und dann dauert die Arbeitszeit weiter bis 6, ja

8 Uhr abends. Dann kommen noch die vielen Nebenarbeiten, die wir hier gar nicht alle aufzählen können. Müde und zerschlagen geht es dann ins Bett zu kurzem Schlummer, und pünktlich um 4 Uhr geht es wieder los zu neuer Fron, damit nur ja nicht der heilige Profit geschmälert wird!

Bei der Firma Landmann in Runtthal ist es außerdem noch Sitte, daß es Sonnabends Abschlag gibt und Sonntags mittag den anderen Lohn. Aber erst, wenn die Leute die von Landmann vorgeschriebene Sonntagsarbeit verrichtet haben: von früh 6 Uhr bis mittags 1 Uhr, dann sind sie oft noch nicht fertig. Außerdem hat sich Landmann noch das Recht vorbehalten, von jedem neu eintretenden Kutscher 5,— M. einzubehalten. Wenn der Arbeiter die Arbeit ohne Kündigung verläßt, bekommt er diese nicht zurück. Auch hat Landmann oft die Leute für entstandenen Schaden haftbar gemacht; aber leider sehen es trotz der gedrückten Lage manche Kollegen nicht ein, daß hier nur eine gute Organisation helfen kann. Es gibt noch viele Schmarozker, die von einer Organisation nichts wissen wollen. Sie denken nicht daran, daß sie bei einer solchen Arbeitsmethode ihren gefunden Körper ruinieren, bezeiten alt und schwach werden und obendrein ihre Familie verkommen lassen. Wie lange wird es noch dauern, bis der letzte dieser Arbeiter vom Organisationsgedanken erfasst wird. Dem Ambos hat es einer gesagt, daß er aus demselben Stoffe wie der Hammer, und sich, er will nun nicht länger mehr Ambos sein.“ Das sollten auch die Kutscher und Transportarbeiter von Leuchern und Umgegend endlich begreifen und danach handeln.

Briefkasten.

S., Leipzig. Es lohnt sich wirklich nicht, auf die einem schwarzen Jesuiten alle Ehre machenden Erwiderungen der „L. B.-Z.“ einzugehen. Veruft sich doch der Schreiber dieser darauf, daß auch andere Parteiblätter schon die gleiche Geselci begangen haben, ihm also auch dieses Recht zusiehe. Der Mann hat Lust, seine verfahrenen Karren auf das persönliche Gebiet zu schieben und darin folgen wir ihm nicht. Darum, weil er beim Schreiben der von uns kritisierten Masereinotiz selber nicht einmal gemerkt hat, daß er mit der famosen Behauptung: „Die Bestimmungen über die Fahr-geschwindigkeit werden von den (also allen) Fahrern so gut wie überhaupt nicht beachtet“ die Polizei direkt auffordert, gegen die Fahrer schärfer vorzugehen, bewilligen wir ihm mildernde Umschläge. Wenn man eben gerade in der Maserei drin ist, kann solcher Lapsus schon ganz ohne Absicht passieren.

G., Hamburg. Mit dem „Hafenboten“ werden wir in nächster Nummer abrechnen.

H., Karlsruhe. Erbitten umgehend Bericht über den Verlauf der Straßburger S.-A.-Bewegung. Die Red.

Mitteilungen des Vorstandes.

Die Mitglieder G. Siemens, Spt.-Nr. 136 141, eingetreten 2. 4. 1910 in Bremen und Herm. Sprathoff, Spt.-Nr. 440 179, eingetreten 15. 10. 1910 in Bremen, sind von dort abgeweißt, ohne ihren Verpflichtungen gegenüber dem Verbands nachzukommen. Sollten sich dieselben irgendwo melden, sind ihnen die Mitgliedsbücher abzunehmen und mit Angabe der jeweiligen Adresse des Betroffenen an den Unterzeichneten zu senden.

Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder: In Berlin: Georg Gaenrich, Spt.-Nr. 34 163, eingetreten 21. 2. 10; Friedrich Krahn, Spt.-Nr. 16 689, eingetreten 8. 11. 06; Andreas Worschenke, Spt.-Nr. 47 516, eingetreten 19. 9. 10; Otto Schmidt, Spt.-Nr. 429 877, eingetreten 4. 10. 09. Binnen Schiffer der Elbe etc.: Richard Kaebelmann, Spt.-Nr. 175 970, eingetreten 27. 12. 10. In Bremen: Alex Hermann, Spt.-Nr. 175 830, eingetreten 18. 10. 10 in Hannover. In Kiel: Wilhelm Ritter, Spt.-Nr. 228 374, eingetreten 9. 7. 03.

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

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

S. 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 Kähler, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., einzusenden.

Verbandskollegen!

Die unterzeichnete Verwaltung ersucht um Angabe der jetzigen Adresse des Kollegen Alfred DeLoß, Spt.-Nr. 289 300, eingetreten am 28. 8. 1910 in Oldenburg.

Ortsverwaltung Oldenburg.

S. A.: J. Bester, Bürgerwehstr. 24.

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

Der christliche Sozialismus

Johnes von Nazareth wies ihm den Weg zu den Mühseligen und Beladenen. Aber seine Anhänger gehörten den besitzenden Klassen an. Die Glaubenslehre stand im Gegensatz zu ihrem Klasseninteresse. Und so geschah, was geschehen mußte. Der Geldsack regiert das Gehirn, das Klasseninteresse ist stärker als alle frommen Wünsche. Da die christliche Liebe den Abgrund nicht zu überbrücken vermag, der Besizende und Besitzlose scheidet, schlägt sich der christliche Sozialismus auf die Seite des Besitzes. Und so stimmten im Deutschen Reichstage bei der Beschlußfassung über die Reichsversicherungsordnung die christlichen Arbeiterführer gegen alle Verbesserungsanträge der Sozialdemokraten. Meckelt es Euch Ihr alle, die Ihr mühselig und beladen seid.

Wandern.

Wir befinden uns augenblicklich in den Tagen, da es den Menschen in den Zeiten kribbelt, als müßte ihm etwas ganz absonderlich gutes passieren, da eine gewisse Unruhe den ganzen Körper plagt, kurzum da das Wandersüßer, die uralte Krankheit der mit Sprache begabten Lebewesen, grassiert. Der Nomadentrieb, der seit Methusalems Tagen in uns steckt, regt sich. Hören wir am Sonntag die Arbeiter, die nach der sauren Arbeit der Woche zu „Mutter Grün“ eilen, dann löst es uns überall entgegen von der Luft des Wanderns, die nicht nur den Müllern eigen ist. Tausende singen von dieser größten Günst, die dem Menschen erwiesen werden könne, tausende, die nie in ihrem Leben wirklich gewandert sind und voraussichtlich nie wirklich wandern werden. Aber sie singen aus vollen Herzen und aus voller Ueberzeugung.

Kommt man in die Kreise der Zukunft größten, dann vernimmt man oft bewegliche Klagen, daß die Jugend von heute so gar nicht in die Fremde zu jagen sei. Früher habe es ohne weiteres zum „recht-schaffen“ Handwerker gehört, daß er sich ein paar Jahre außerhalb der Heimat umgesehen haben mußte. Das trifft bis zu einem gewissen Grade zu. Als noch das Handwerk vorherrschte, als noch die Fabrik-schornsteine eine seltene Erscheinung waren, da war das Reisen der jungen Leute gebräuchlicher, vielleicht auch notwendiger als heute. Schon das Bedürfnis, an andern Orten hinzuzulernen, um nicht in Einseitigkeit zu verfallen und ins Hintertreffen zu geraten, führte dazu. Hatte der Junge seine Lehrzeit hinter sich, dann mußte er hinaus in die Ferne. „Weißt du auch, wann gut wandern ist?“ so fragte man ihn, wenn er zum Gesellen gemacht wurde. Und man erzählte es ihm: „Im Sommer, wenn es fein warm ist und die Wärme sein Schatten geben, da kauft du dich eine gute Weile unter einen Baum legen und schlafen, und wenn du eine Weile gerastet hast, kauft du wieder fortlaufen. Die Vögelin werden singen, jung und alt, der Wind wird wehen, sauer und süß, die Wärme werden gehen wie die Waun, blinke de Blant.“ Man sieht: die Geschichte hatte einen ganz bestimmten Anstrich, das Reisen war das freiwillige Wandern eines Mannes, der eine Fortsetzung seiner Lehrzeit braucht und diese in der Fremde sucht, das Angenehme mit dem Nützlichen verbindend. Er rechnete mit Bestimmtheit darauf, daß auf das Reisen das Kaffen, auf die Gesellenzeit und die Jahre in der Fremde die behaglich-behäßige Meisterschaft im Heimatorte folgen werde.

Den Charakter weiterer Ausbildungzeit mußten die Gesellenwanderschaften verlieren, als

die moderne Entwicklung das Handwerk kassierte. Da ward es mehr und mehr ein erzwingendes Reisen, das „der Not gehorchend, nicht dem eignen Trieb“ der Proletarier wagen mußte, um Arbeit und Verdienst zu finden. Und es waren dann weniger mit Mitteln versehene und im Noisfall auf Zuzuhilfenahme der „Muttern“ rechnende angehende Handwerkermeister, die auf den Landstraßen einherwagten, sondern vielmehr mittellose Arbeitslose, die im ganzen Leben nicht auf Selbstständigkeit rechnen dürfen, sondern froh sein müssen, wenn sie ihre Arbeitskraft einem Ausbeuter zu möglichst günstigen Bedingungen verkaufen können.

Damit war auch die soziale Wertschätzung des Wanderers eine andere geworden. Der Besizende sah in ihm bald den Habenichtse und Krieg-nichts und gab ihm seine Mißachtung offen zu verstehen. Man braucht nur einmal vernommen zu haben, wie ein „fetter“ Bauer über den reisenden Handwerksburschen urteilt, um die ganze Geringschätzung zu spüren, die unsere in der Elternwahl vorsichtiger gewordenen Mitmenschen gegen die „Kitter der Landstraße“ erfüllt. Der Arbeiter ist ihnen ohne weiteres ein Arbeitsloser, der zwangsweise zur Arbeit — natürlich zu recht schlecht bezahlter — angehalten werden mußte. Und Vater Staat geht verständnisvoll auf die Regungen des Kapitalistengeistes ein. Noch ehe wir die Gewerbe-freiheit, das sichtbare Zeichen der Wandlung unseres Wirtschaftslebens, erhielten, ging man schon scharf gegen die Wanderer vor, die statt goldner Früchte nur schmierige Kupfer ihr eigen nannten. Denn Gold kann zwar gestohlen sein, Kupfer weckt aber immer den Verdacht, daß es „abebettelt“, daß es ohne Arbeitsgegenleistung von Leuten geschenkt wurde, die nach den Grundsätzen des Zimmermanns Johnes von Nazareth das Wohlthun und Mitleiden auch praktisch üben. Und das muß im „christlichen“ Staate bestraft werden!

Schon vor etwa achtzig Jahren erließ man strenge Vorschriften, die das Wandern der Handwerksge-sellen zu einer unangenehmen Sache machten. Es wurde mittels des rigoros-bureaokratisch durchgeführten Paß-systems über die Reisenden eine Kontrolle geführt, gegen die unser heutiges Meldewesen unbedeutend erscheint. Das Reisen war an die Erfüllung einer ganzen Anzahl harter Bedingungen geknüpft, unter denen besonders die zu erwähnen ist, daß beim Reise-antritt in Preußen z. B. nicht nur der Westy der „erforderlichen“ Kleidungsstücke nebst Wäsche, sondern auch der eines haren Reisegeldes von mindestens fünf Talern nachgewiesen werden mußte. Von der polizeilich vorgeschriebenen Reiseroute durfte nicht abgewichen werden, die Reise mußte in einer bestimm-

ten Zeit beendet sein; erhielt der Reisende irgendwo Arbeit, so mußte bei Beendigung derselben nicht nur die Dauer, der Name des Meisters, sondern auch ein Zeugnis über das „Betragen“ in das Wanderbuch eingetragen werden. Verstieß ein Wanderer gegen die Bestimmungen, dann konnte er ohne viel Federlesens per Schub über die Grenze gebracht werden, ja, vielfach wurden sogar graumächtige Strafen verhängt; in Mecklenburg im Falle des Bettelns Land-arbeitshaus, beim Abweichen von der Route in den ersten Fällen ein bis zwei Tage Gefängnis, im dritten bis zu 20 Arbeitstagen, im vierten Arbeitshaus; Ausländer hatten sogar außer „angemessener“ Züchtigung mehrmonatliche Zuchthausstrafe zu gewärtigen.“ Es gehörte also schon damals das Wandern für Arbeiter nicht zu den größten Unnehmlichkeiten des Daseins.

Die ungeheuerliche Grausamkeit gegen die mittel-losen, hungerigen Reisenden hat man im Strafgesetzbuch beibehalten, das die „Wettler, Landstreicher und Obdachlosen“ nicht nur mit Haftstrafe belegt, sondern obendrein noch gestattet, sie der Landespolizeibehörde zur Unterbringung in Zwangsarbeitshäusern — bis zu zwei Jahren im Einzelfalle — zu überweisen, eine Bestimmung, die schon manchen Arbeitslosen, der in der Verzweiflung des Hungers an die Nächstenliebe appellierte, unerhört hart betroffen hat, weil die Organe unserer Rechtsprechung, die ja fast ausschließlich der gutgenährten Klasse angehören, sich nicht hineinzuwenden vermögen in die Lage eines Menschen, der außerstande ist, währende Beschäftigung zu finden.

Im übrigen aber hat das Wandern der Arbeiter heute wesentlich andere Formen angenommen, als früher. Das liegt zunächst an den veränderten Verkehrs-verhältnissen, die es ermöglichen, rasch und relativ billig von einem Ort zum andern zu kommen. Dazu kommt die riesige Ausdehnung unseres Zeitungs-wesens, die eine ganz andere Ueber-sicht über den Arbeitsmarkt ermöglicht. Sieht heute der Arbeiter, daß in einer andern Gegend in seinem Beruf die Konkurrenz eine bessere ist, als daheim, dann setzt er sich eben auf die Bahn und ist in höchstens vierundzwanzig Stunden dort. Es wäre ja unbillig Vergewandung von Zeit und Geld, wollte er es noch so machen, wie vor 70 Jahren ein Maurer, dessen Wanderbuch mir vorliegt, der, um beim Bau der Feste Wogen an der russischen Grenze Beschäftigung zu erlangen, den Weg von Frankfurt a. O. bis Böhmen zu Fuß zurücklegen mußte und dazu genau drei Wochen gebraucht! Heute spielt sich denn auch der größte Teil des Wanderlebens

Der Dieb.

Im dürftigen Mittel, doch trotzig und frank, tritt ein Knirps, kaum zwölf Jahr' alt, zur Anklagebank. Der Richter stößt ihn zum hölzernen Sitz; Der Richter dreht strenge den Kimbart sich spitz Und murmelt vernehmbar, fast grimmig-erfreut: „Na warte, mein Jungel Dir zeigen wir's heut'!“

Der hört's, und er duckt sich und schielt in den Saal Und streift mit dem Blick das Gerichtspersonal. Schroff hebt er die Stirn, wie in Eisen geprägt, Ob heimlich auch schlüchtern sein Knabenherz schlägt. Und der Richter pugt sorglich die Brille und fragt: „Wie heißt du?“ — „Karl Hovel“ schallt's heiser-verzagt. „Wie alt?“ — „Im Oktober, da wurd' ich zwölf Jahr'.“ — „Zwölf Jahr' erst? Du bist dich ja früh schon, fürwahr! Sonst stehlen die Großen, und du bist noch klein; Wo bleibt der Respekt da vor Mein und vor Dein?“ — Er runzelt die Brauen. Der Knabe blinzt schon. „Und gar auf dem Kirchhof! Der Schauplatz ist neu. Ja, hältst du beim Wäcker vom Kuchen gesacht! Nach Obst auf verbotenen Bäumen gehacht! Doch Gräber zu plündern: ein seltsamer Trieb. Wui, schäme dich, Hovel! So jung und schon Dieb.“ — Der Richter sagt's strafend; sein Brillenglas blinkt. „Und was tut dein Vater?“ — „Mein Vater, der trinkt.“ — „Neh' Anstand! Ich meine: was ist sein Beruf?“ — „Ich glaube, daß Gott ihn zum Müßiggang schuf — So sprach oft mein Muttmchen, und die hat's gewußt: Zum Arbeiten hatte der Vater nicht Luft; Er sah in der Kneipe bis tief in die Nacht, Wenn Muttmchen noch fleißig am Nähtisch gewacht; Spät kam er nach Haus und schlug mich und sie. Dann weinte sie viel, doch geschimpft hat sie nie; O, Muttmchen war gut, und der Vater ist schlecht; Jetzt kommt er ins Zuchthaus, und das ist ihm recht!“ — Schril ruft er's und wippt mit dem Kermel sich flint Von der Wimper die Träne, die zitternd dort hing.

Der Richter schnappt Luft und wird blaß und wird rot: „Was macht denn nun Mutter?“ — „Mein Muttmchen ist tot!“ — Er spricht's, und den Augen entflürzt es wie Blut, Die schwer hinterm Deich, der schon wankte, gerührt.

Der Richter ist ratlos. Er tröstet: „Nu, nul Wir sterben mal alle, auch ich und auch du; Da hilft uns kein Klagen; doch laß dir nur Zeit. Also tot ist Frau Hovel? Das tut mir sehr leid.“ — Er schmettert ein Prieschen und niest mit Geschnaut Und nimmt fünf Minuten Verspätung in Kauf.

Karls Auge glänzt feucht und blickt fier und wird groß; „Ja, Vater, der schlug mit dem Weil auf sie los! Schlimm war er betrunken und konnte knapp stehn — Und das Weil lag im Weg — und so ist es geschehn! Hier, grab' auf den Scheitel: da traf sie der Stieb; Drum kommt er ins Zuchthaus, und das ist mir dieb!“ — Er schreit's und sein Auge sprüht tödtlichen Haß; Doch gleich quillt die Träne, die Wimper wird naß.

Der Richter bemerkt's, und gedämpft klingt sein Ton: „Wie aber denn war's mit dem Diebstahl, mein Sohn? Du stehst hier verklagt vor dem Stuhl des Gerichts, Wir haben die Zeugen; da hilft dir nun nichts. Rede offen die Wahrheit; vielleicht, daß alsdann Ein mildernder Umstand dir Luft schaffen kann.“

Er hört nicht den Rat, den der Richter ihm gab: „Ja, so ist's gewesen: ich ging an ihr Grab.“ — Er spricht's wie im Traume; und rauh fährt er fort: „Sie lag auf dem Kirchhof am schlechtesten Ort; Ganz hinten, wo Hügel an die Hügel sich drängt, Da war ihre Gruft an die Mauer gezwängt; Grau lag und Loder von Erde ein Hauf; Kein Kreuz und kein Stein, keine Blume darauf; Es kassie die Scholle, verwahrloßt und schmal, Weil niemand sie trankte, in dürftiger Qual. Rasch lief ich zur Sonne, voll Wasser zum Rand, Und schöpfte mit Scherben, gefunden im Sand; Ich lief unermüdet, lief her und lief hin, Und schöpfte und schöpfte; trüb war mir zu Sinn. Und wie ich so tief und die Gräber all' sah, Stand das eine im düftigsten Rosenschmuck da; Die Rosen, die glühten wie Feuer mir zu — Das brannte und lockte und ließ mir nicht Ruh'; Wie hatte da Stebe sich eifrig gemüht! Wie sanft lag der Tote, von Rosen umblüht! Was gab' ich, wenn Muttmchen so schlief im Duft, Wie träumte sie süß in der ärmlichen Gruft! —

So spann ich Gedanken; und kaum war's gedacht, Da hatt' ich's getan und da war's vollbracht; Ich nahm mir vom Grabe den erstbesten Topf — Und da packte von hinten mich einer beim Schopf: „Du Bummel, du Lump, du erbärmlicher Wicht, Wohin mit dem Topf? Der gehört dir ja nicht! Du bringst ihn zu Markt und das Geld wird verpraßt; Lang' hat man gesucht und dich endlich gefast; Du bist's, von dem neulich im Blatte man schrieb; Marsch, vorwärts zur Wache, du Räuber und Dieb!“ — Umsonst war mein Bitten, umsonst steht' ich an, Mir Glauben zu schenken, den wütenden Mann; Er schleppete mich weg wie den schändlichsten Tropf; Und ich wollte doch bloß für mein Muttmchen den Topf!“

Schlicht hat er's erzählt, und die Menge sieht stumm, Und der Richter steht prüfend im Saale sich um: Rings weiche Gesichter; die Damen gerührt, Die Herren gefast, wie's dem Manne gebrührt; Ein Mütterchen weint in ihr baumwollnes Tuch, Ein Maler, der kriecht Karls Bild in sein Buch. Nur der Held der Verhandlung läßt hängen das Ohr Und starrt, wie verloren, zum Richter empor.

Der lächelt und richtet die Blicke im Kreis: „Für diesmal, ich meine, genügt ein Verweis! Geh', Hovel, nach Haus und bedenke fleißig sein: Was mein, ist nicht dein, und was dein, ist nicht mein! Vor Gott zwar im Himmel sind alle wir gleich, Da gilt keine Schranke, nicht arm und nicht reich; Doch hier auf der Erde, da herrscht das Gesetz, Damit fängt man den Dieb wie den Karpen im Netz; Ob er zappelnd sich kränkt: es bändigt ihn doch! Wer den andern bestiehlt, wandert schimpflich ins Loch. Ob Geld oder Rose: im Grund ist's egal; Der Best' sei dir heilig! So will's die Moral. — Dal' Kauf' deiner Mutter ein Sträußchen, mein Kind!“ — Er reicht ihm ein Markstück und schnäuzt sich geschwind.

Rings Stimmengewirr, draus ein „Bravo!“ man hört; Der kleine Beklagte steht froh und verfürort. Im Kopf schwirrt's ihm dunkel von „Mein“ und von „Dein“. Die Logik, so scheint's, leuchtet wenig ihm ein; Doch neigt er sich stolpernd und stottert: „Schön! Dank!“ Und verläßt, leise schluchzend, die Anklagebank.

der Proletarier im Eisenbahnwagen a. b. In den Dunstfästen vierter Güte, dieser Holz und Eisen gewordenen Mischung des Arbeiterkörpers, da ist heute die Landstraße der reisenden Handwerksburschen, die noch einige Mittel ihr eigen nennen und nicht gerade kurze Touren vor sich haben. Dort treffen wir auch die Saisonarbeiter, die alljährlich mit Sad und Pack, und oft mit Kind und Kegel, aufbrechen, um einige Monate lang sich in Fabriken — und anderen Kavernen einpferchen zu lassen und für Schundlohn allerseits und ungesundeste Arbeit zu verrichten, die den Aktionären die Millionen liefert. Von den paar jungen Kerlen, die es sich in den besseren Jahreszeiten erlauben, eine besonders schöne Strecke zu marschieren, abzugeben, finden wir auf der Landstraße heute meist nur die bemittelten Wanderer und die ganz mittellosen, die das Unglück so tief herabdrückt, daß sie den Nutzen des modernen Verkehrs sich nicht mehr zu eigen machen können oder die schon die Kraft verloren haben, sich wieder emporzuraffen aus dem Glend der Walze und der Penne, die armen Opfer unserer schönen „Ordnung“ über die satte Tugend und zahlungsfähige Moral sich scheinheilig entrüsten.

Für eine große Zahl Arbeiter ist aber auch nach wie vor das Wandern um des Erwerbs willen kaum ratsam und vorteilhaft. Das gilt besonders von vielen ungelerten Arbeitern, deren Chancen immer am günstigsten sind, wenn sie dort sich zu halten suchen, wo sie Arbeitsgelegenheit, Arbeitsmethoden und Arbeitgeber genau kennen lernen. Arbeiter der kaufmännischen Betriebe besonders der Hafensäfte werden selten Vorteil haben von einer Domizilverlegung, denn aus ganz bestimmten, nicht von der Hand zu weisenden Gründen wird der Arbeitgeber stets ortskundige angesehene Leute bevorzugen. Für solche Verufe hat das Wandern keinen Sinn, geschieht es auch nur in der äußersten Not.

Die herrschende Klasse hat sich der armen Wanderer bisher nur im negativen Sinne angenommen, sie hat in ihnen nicht Produkte der ganzen wirtschaftlichen Entwicklung erblickt, sondern lästige Erscheinungen, die man möglichst zu beseitigen suchen muß, damit sie das Wohlbefinden der bemittelten Wanderer nicht stören, ihnen nicht ästhetisches Unbehagen bereiten. Bestrafen, einsperren, Berg und Walle zupfen lassen — das war ihrer Erbweisheit ganzer Schluß. Und noch weit mehr ehrliche, aber vom Unglück verfolgte Arbeiter wären in die Klauen dieser „Gerechtigkeit“ gefallen, wenn nicht inzwischen die Arbeiterschaft sich aufgerafft und vorbeugende Maßnahmen getroffen hätte. Die Unterstützungssätze in den Gewerkschaften sind das Mittel geworden, das den Polizeigriff von ihren wandernden Mitgliedern fernhält. Der organisierte Arbeiter, dessen „Wäsche rein“ ist, um einmal diesen Ausdruck zu gebrauchen, hat nicht nötig, bei bestprohigen Scheinbüchsen anzuklopfen um eine „milde Gabe“, er geht zum Verbandskassierer und hebt seine Unterstützung ab, die ihm Speise und Obdach sichert. Der arbeitslos gewordene Arbeiter der Hafenstadt braucht nicht an die Armenverwaltung zu gehen und für ein bitteres Almosen seine politischen Rechte zu verkaufen, er braucht auch nicht ins Ungeheure hinauszugehen, um in der Fremde nach Arbeit zu suchen, er kann sich mit der Erwerbslosenunterstützung so lange über Wasser halten, bis ihm zugewandte Arbeit am Wohnort sich findet. Die Organisation hat sie alle frei gemacht von den Bevormundungs- und Bestrafungsgelüsten einer Gesellschaft, die unfähig ist, die schlimmsten Mißstände ihres vielgepriesenen Betriebes zu beseitigen. Ja, sie hat sich darüber hinaus das Ziel gesetzt, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Arbeiter so zu verbessern, daß diese einmal daran denken können, in bescheidenem Maße das durchzuführen, woran sie heute nur in sehnsüchtigen Liedern denken dürfen: Sorglos ein Stück der schönen Erde zu durchwandern und von Herzen vergnügt zu sein!

Und deshalb: In diesen schönen Sommertagen nicht die Organisation vergessen, sondern ihr neue Kämpfer zuführen! Je rascher sich die Reihen schließen, je eher wird der Weg zum schönen Ziele durchwandert sein!

Betrachtungen zu der Bewegung der Transportarbeiter in der Allgemeinen Elektr.-Ges. Brunnenstr. und Voltastr.

Den Streik, den die Sektion 5; Industriearbeiter des Bezirks Groß-Berlin mit anderen in der Allg. Elektrizitätsgesellschaft tätigen Bader, Lager-, Hilfs-, Hof- und Transportarbeitern führte, hat bekanntlich am 18. April d. J. nach 14tägiger Dauer sein Ende erreicht und zwar, ohne daß ein nennenswerter Erfolg erzielt worden wäre.

Zu welchen Bedingungen die Wiederaufnahme der Arbeit vor sich ging, ist bereits in Nr. 19 des „Couriers“ in ausführlicher Weise geschildert. Das Wert Brunnenstraße und Voltastraße, in dem die Bewegung sich abspielte, stellt den Hauptproduktionszweig der A. E. G. dar. In diesem Betriebe werden hauptsächlich Maschinen von dem kleinsten Typ bis zur größten Dimension angefertigt und hergestellt. Neben einer großen Zahl von Produktionsarbeitern und Arbeiterinnen sind in dem Werke auch 1800 bis 2000 Bader, Lager- und Transportarbeiter tätig.

Unsere Organisation, der Deutsche Transportarbeiterverband, ist in diesem Betriebe keine neue Erscheinung, sondern das Wert A. E. G. Brunnenstr. und Voltastraße ist für uns ein alter Bekannter. Bereits im Jahre 1902 hielten wir hier unseren Einzug. Damals waren die Kollegen noch völlig unorganisiert,

so daß sie sich mit dem neuen Gedanken erst vertraut machen mußten. Die wirtschaftlichen Zustände, die unsere Organisation bei ihrem Einzuge in der A. E. G. vorfand, waren keineswegs rosig, sondern wie in solchen Betrieben üblich, sehr schlechte. Neben einer langen und ausgedehnten Arbeitszeit bestanden äußerst schlechte und niedrige Löhne. Es galt daher, diesem Uebel zu Leibe zu gehen und die Verhältnisse erträglicher zu gestalten.

Bereits im Jahre 1903 wurde der erste Anlauf nach dieser Richtung unternommen. Erreicht wurde, daß der Einstellungslohn, der bis dahin 27½ Pf. pro Stunde betragen hatte, beseitigt wurde an an dessen Stelle ein solcher von 30 Pf. trat. Auch gelang es, den Höchstlohn um 2½ Pf. hinaufzusetzen.

Die dann kommenden Jahre brachten fast ständig neue Bewegungen. Neben kleineren Geklänken, die hier unerwähnt bleiben sollen, ist in der Zeit von 1903 bis 1911 sechsmal der Versuch unternommen worden, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse den zeitgemäßen Anforderungen zu gestalten. Bei allen diesen Versuchen ist stets ein kleiner Vorteil herausgesprungen.

Die Einstellungslohne, die, wie schon erwähnt, im Jahre 1902-03 noch 27½ Pf. pro Stunde betragen, haben durch die ständigen Bewegungen gegenwärtig die Höhe von 42 Pf. erreicht. Auch in der Arbeitszeitverkürzung ist manches geschaffen worden. Die Arbeitszeit, die früher 12 und mehr Stunden täglich betrug, beträgt heute regulär 10 Stunden. — Durch die diesjährige in Angriff genommene Bewegung sollte ein weiterer Fortschritt in bezug der Löhne sowie der Arbeitszeit erreicht werden.

In den der Diktation zugestimmten Forderungen wurde ein Einstellungslohn von 50 Pf. pro Stunde verlangt, der bei den späteren Verhandlungen auf 48 Pf. ermäßigt wurde. Im ferneren wurde verlangt: daß der Lohn im ersten Beschäftigungsjahr vierteljährlich um 2 Pf. und im zweiten Tätigkeitsjahr halbjährlich um 2 Pf. pro Stunde sich erhöhen sollte. Und außerdem wurde für diejenigen Kollegen, die besonders schwere und verantwortliche Arbeit zu verrichten haben, ein Zuschlag von 5 Pf. zu den regulären Löhnen verlangt.

Die täglich zu verrichtende Arbeitszeit sollte um eine Stunde ermäßigt werden und anstatt 10, in Zukunft 9 Stunden betragen.

Der Anfangslohn sollte nach den eingereichten Forderungen eine Erhöhung von 8 Pf. pro Stunde erfahren. Im ersten Moment mag dies etwas hoch erscheinen, aber bei einem Vergleich zwischen den früher bestaunenden Löhnen von 40 Pf. und den geforderten von 48 Pf. verschwindet der Unterschied und es bleibt nur eine ganz mäßige Aufbesserung bestehen. Das Verhältnis in Zahlen ausgedrückt, sieht folgendermaßen aus:

Verdienst bei 40 Pf. Stundenlohn und 10stündiger Arbeitszeit:	Verdienst bei 48 Pf. Stundenlohn und 9stündiger Arbeitszeit:	ein Mehr von Mk.
Tagesverdienst 4,00	Tagesverdienst 4,32	0,32
Wochenverdienst 24,00	Wochenverdienst 25,92	1,92
Monatsverb. 104,00	Monatsverb. 112,32	8,32

Also wie aus den vorstehenden Zahlen hervorgeht, ist am Monatsende, den Monat mit 26 Arbeitstagen berechnet, eine Besserstellung der Löhne nach den geforderten Sätzen von nur 8,32 Mk. zu verzeichnen. Eine Mehrbelastung, die die A. E. G. in der Lage war, mit Leichtigkeit tragen zu können.

Auch bei den weiteren Lohnsteigerungen, die in der Forderung vorgesehen waren, verbleibt das Verhältnis ein gleiches, wie es bei dem Vergleich bei den Anfangslöhnen ist. Ja, man kann sogar feststellen, daß sich der Kostenpunkt zugunsten der Diktation der A. E. G. neigt. Der bisher bestandene Höchstlohn betrug 56 Pf. × 10 Std. = 5,60 Mk. × 6 Tage = 33,60 Mk. × 26 Tage = 145,60 Mk. pro Monat. Gefordert wurde ein Höchstlohn, welcher nach zweijähriger Tätigkeit 60 Pf. pro Stunde erreichen sollte; und so wäre das Verhältnis hier folgendes gewesen: 60 Pf. × 9 Std. = 5,40 Mk. den Tag × 6 Tage = 32,40 Mk. pro Woche und × 26 Tage = 140,80 Mk. pro Monat. Das Schlussergebnis ist auch hier, daß die Höchstlöhne sich um 4,80 Mk. günstiger für die Diktation gestalten.

Die Antwort, die die Diktation gab, lautete: sie läßt sich auf das, was in der Forderung verlangt wird, nicht ein, sondern erklärt sich nur damit bereit, den Einstellungslohn von 40 Pf. auf 42 Pf. zu erhöhen und damit basta. Eine bestimmte Zusage, wie die Lohnzulagen zukünftig erfolgen sollen, lehnte sie ab und erklärte: es bleibt beim alten. Wie die letzte Nebenbedingung aufzufassen ist, wissen die Kollegen bei der A. E. G. zu genau. Sie wissen, daß es mit dem Zulagengehen so seine Bewandnis hat und daß die Diktation es ist, die auf die Werkmeister ständig einwirkt, hinsichtlich der Lohnzulagen äußerst sparsam zu sein. Zudem kommt noch hinzu, daß die Werkmeister die Zulagen nur empfehlen können, gegeben werden solche von der Diktation. Und um nun nicht allzu oft mit den Zulagengesuchen belästigt zu werden, hat die Diktation folgenden Modus eingeführt: Anträge auf Gewährung von Lohnzulagen sind von den Werkmeistern in der ersten Woche des Monats zu stellen. Und zwar hat jeder Meister ein sogenanntes Zulagenbuch, in das diejenigen Arbeiter eingetragen werden, für die eine Lohnzulage angebracht erscheint. Hinter jedem Namen befindet sich eine Rubrik „Bemerkungen“. In diese Rubrik hat der Meister und nach ihm der Abteilungschef zu bemerken, wie sie sich zu der Empfehlung der Zulage stellen. Es kommt nun sehr häufig vor, daß, wenn der Meister nichts bemerkt, solche Bemerkungen aber in sehr vielen Fällen von den Abteilungschefs gemacht werden. Die Bemerkungen dehnen sich nicht nur auf Fletsch und Reklungen

aus, sondern sie umfassen auch das Gebiet der gewerkschaftlichen und politischen Organisation, sowie die hierin zum Ausdruck gebrachte Betätigung. Daß derjenige Teil der Kollegen, die auf Menschenwürde und Wohlansständigkeit etwas halten, nicht immer am besten bei solchen Empfehlungen fortkommen, bedarf nicht erst besonders hervorgehoben zu werden. So wie die Agrarier auf dem Lande den dümmsten Arbeiter als den billigsten betrachten, so ist für die modernen Industriemagnaten der rüchgratloseste und unterwürfigste Arbeiter der beste. Im ferneren ist oftmals festgestellt worden, daß, wenn das Streichen von den Abteilungschefs nicht schon genügend besorgt wurde, dies von der Diktation „engros“ zur Ausführung gelangte.

Daß solche Maßnahmen verbitternd auf die Kollegen einwirkten mußten, ist sehr begreiflich. Und aus diesen Gründen heraus ist es leicht zu verstehen, daß das Entgegenkommen der Diktation als zu minimal betrachtet wurde und das Bestreben zum Ausdruck kam, die Diktation zu veranlassen, weitere nennenswerte Zugeständnisse zu machen und zwar solche, die für die Zukunft eine gewisse Garantie bieten. Und da die Diktation sich hierin ernstlich weigerte, war ein erster Kampf unvermeidlich geworden. Die Stimmung der letzten beiden Versammlungen brachte dies denn auch recht deutlich zum Ausdruck. Gefördert wurde diese Stimmung auch zum Teil noch von der Diktation selbst, indem sie versuchte zu provozieren und wiederholt erklärte: Wer mit dem Gebotenen nicht zufrieden sei, solle streiken. Und da die Verhandlungen, die nahezu 14 Tage währten, als erledigt zu betrachten waren, mußte zu einer Abstimmung geschritten werden, deren Resultat war, daß in den Streik getreten wurde.

Die Frage, die vor dem Streikbeschlusse zu erwägen war, drehte sich darum, ob ein Streik für die in Frage kommenden von Erfolg sein könnte. Die Frage mußte nach Lage der Verhältnisse mit Ja beantwortet werden. Diese Hoffnung konnte man umsomehr hegen, da Arbeitsniederlegungen dieser Gruppe, die vor Jahren erfolgten, von Erfolg gekrönt waren. Und auch dieser Kampf hätte zweifelsohne einen erfolgreichen Ausgang haben müssen, wenn er von einem ersten Willen von allen in Frage kommenden durchgeführt worden wäre.

Es ist nicht abzuleugnen, daß die annähernd 2000 Berufskollegen eine ganz respektable Macht in sich bilden. Aber „leider“ — es sollte nicht sein. Die Kollegen in der A. E. G. Brunnenstraße wurden um ihre Hoffnungen betrogen, es kam anders, sie sollten sich ihres Sieges nicht erfreuen. Der Streik der Kollegen in der A. E. G. Brunnenstraße ist nicht durch die „Hinzugarde“, auch nicht durch die Kaczmarek'sgarde“ zu Fall gebracht worden, sondern die eigenen „Verbandskollegen“ haben diese würdige „Arbeit“ selbst besorgt! Eine Schande ist es, dies eingestehen zu müssen! — Sechshundert! — längere Zeit dem Verbände angehörige Mitglieder haben dem Streikbeschlusse keine Gefolgschaft geleistet.

Wie war dies möglich? — wird der Fernstehende sich fragen, ist diesen Leuten nicht Gelegenheit gegeben gewesen, sich zu der fraglichen Sache auszusprechen zu können? Ja, alles ist gegeben! Sie haben sich alle reichlich aussprechen können, sie haben auch mit abgestimmt, sie haben auch fast durchweg für den Streik gestimmt und sind doch trotzdem den anderen Tag zum Streikbrecher geworden. Es ist dies ein Vorgang, der in der Gewerkschaftsbewegung zum Glück als Seltenheit betrachtet werden muß. Und hinzu kommt, daß es sich nicht um junge erst kürzlich zur Organisation gekommene Mitglieder handelt, sondern der größte Teil dieser Abtrünnigen gehören seit 4, 5, 6 und 8 Jahren der Organisation als Mitglieder an.

Wo ist nun bei dieser unliebamen Sache der Schlüssel zu des Rätsels Lösung zu suchen? Die Antwort auf diese Frage ist kurz folgende: Der größte Teil derjenigen, die hier den Streikbruch „engros“ betrieblig haben, wissen sehr genau, wie schwer es der Organisation gefallen ist, die erbärmlichen Lohn- und Arbeitsverhältnisse auf eine gewisse Höhe zu bringen. Sie haben zum Teil selber früher unter den niedrigen Löhnen und der langen Arbeitszeit schwer zu leiden gehabt.

Durch die gewerkschaftlichen Erfolge der letzten Jahre sind sie in eine etwas günstigere Lohnsphäre gelangt und nun fanden diese Memmen nicht mehr den Mut, um auf 24 resp. 48 Stunden die Arbeitsstelle zu verlassen. Sie bangten, nachdem sie selbst den Streik hatten mitbeschließen helfen, hinterher um ihre Existenz und waren, Betrunknen gleich, die im Augenblick nicht wissen, was sie tun. Nachdem sie sich später über ihr Treiben klar geworden sind, haben sie nicht die Traute gehabt, sich dies gegenseitig einzugestehen. Aber der Unternehmer hatte durch diesen Vorgang zunächst selbst verblüfft gewonnenes Spiel, für ihn war der Streik dadurch zu seinen Gunsten entschieden.

Die Situation, wie sie durch die große Zahl von Arbeitswilligen für die Kollegen der A. E. G. — Brunnenstraße — geschaffen, ist zur Zeit keine gute. Der Zustand ist nun so, wie der Unternehmer ihn sich nach seinem Herzenrezept wünscht. Der dezimierende Keil ist in die Einheit und Geschlossenheit der Kollegen hineingetrieben. Es ist nun abzuwarten, wer der Stärkere bleibt; der Unternehmer mit der nun vermeintlichen Hilfsgarde, oder ob es die Einheit und die Kraft der Kollegenschaft es fertig bringt, unter den veränderten Verhältnissen sich von neuem durchzurufen.

Das Letztere liegt sehr nahe und alle Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß die erlittene Schlappheit in absehbarer Zeit ausgeweht sein wird. Und vor dieser Stelle aus ist den Kollegen dringend zu raten, mit allen Kräften dafür einzutreten, damit die frühere Position wieder zurückerobert wird. Ein schon wiederholt angewandter Satz heißt: Das Rad der Welt geht weiter und läßt sich in seinem Gang nicht führen und

wer sich in seine Speichen wirft, um es aufzuhalten, der wird zermalmt.

An diese Worte mögen später einmal jene denken, die bei diesem Kampf dem Unternehmer Gelerbten leisten, um ihre Klagen gegen niederzubehalten, wenn sie aus Dank das Straßenpflaster zieren müssen. Es ist noch nicht aller Tage Abend!

Kollegen, bauet auf, die Zukunft muß trotz alledem unser sein!

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Hamburg I. Versammlung aller Kutscher, Chauffeure und Droschkenführer am 31. Mai. Auf der Tagesordnung stand: „Die Straßenordnung und ihre Bedeutung für den Verkehr“. Als Referent für diesen Punkt war Rechtsanwält Dr. Herz-Altona gewonnen, der etwa folgendes ausführte: Anfangs habe er seine Bedenken gehabt, als ihm von der Verbandsleitung der Auftrag geworden sei, über diesen Punkt zu referieren, denn die Sache sei derartig vielseitig, daß man sie in einer Versammlung nicht erledigen könnte. Im Straßengericht lägen die Dinge äußerst mannigfaltig und könne er nur allgemein die Sache behandeln, denn es komme in Betracht zum Beispiel das Recht zum Streifenposten usw. Der Chauffeur hat andere Interessen als der Kutscher und der Droschkenführer. Das eine muß man sich vor Augen führen, daß ja in jeder Stadt andere Straßenordnungen bestehen; ist doch diese Materie nicht durch Reichsgesetz geregelt. Da ist es denn kein Wunder, daß zum Teil sich die Verordnungen entgegenstellen. Die Anwesenden seien zum Teil Chauffeure, für diese besteht ein besonderes Gesetz, nach dem nur diejenigen zugelassen werden, die den gesetzlichen Bestimmungen genügen. Als Grund zur Ablehnung können nur körperliche Fehler in Betracht kommen, nicht aber das, wie es bereits versucht worden ist, wegen Vergehen, die bereits längere Zeit zurückliegen, zum Beispiel Körperverletzung, der Fahrschein verweigert werden. Die Kutschschauffeure stehen zum Teil unter der Gefährdung; in Lauenburg datiert diese aus dem Jahre 1732. Die Straßenbahner fallen auch nicht unter die Gewerbeordnung, jedenfalls gehen darüber noch die Ansichten auseinander. Da nun die Straßenordnung nicht Reichs- oder Landesgesetz ist, so herrscht fast die reine Willkür; die Polizei ist in Deutschland souverän. Betrachten wir uns einmal die Droschkenordnung: § 1 besagt, daß dieselbe für die Stadt Hamburg in Betracht kommt, also eigentlich für die außerhalb gelegenen Teile Hamburgs usw. nicht. Bergegenwärtigen wir uns aber einmal, daß hier in dem Vier-Städtekomplex vier Straßenordnungen bestehen, daß also überall, wo der Kutscher sich befindet, die Straßenordnung der Stadt in Betracht kommt, in der er sich befindet. § 12 handelt vom Freizeichnen und verpflichtet den Kutscher, wenn leer, das Freizeichnen zu führen. § 14 besagt, daß der Kutscher alle Fuhrer anzunehmen hat, auch innerhalb der alten Stadt Altona. Der Kutscher, der nun von Hamburg nach Altona fährt und die Freifahrer in Altona zeigt, wozu er nach der Hamburger Vorschrift verpflichtet ist, und in Altona Passagiere aufnimmt, wird in Altona bestraft, da der Hamburger Betrieb in Altona nicht konzessioniert ist. Weigert der Kutscher sich, wird er nach der Hamburger Droschkenordnung verurteilt. Früher haben die Altonaer und Hamburger Behörden sich verständigt und erfolgte dieserhalb keine Bestrafung. Das ist jetzt anders geworden; allerdings sind in Altona alle vor dem 1. Januar erlassenen Strafmandate durch Gerichtsbeschlüsse außer Kraft gesetzt worden, da eine Erklärung des Polizeihauptmanns Klüber Abrecht gegenüber vorlag und man annahm, die Kutscher hätten in gutem Glauben gehandelt. § 9 bestimmt, daß kranke und abgetriebene Tiere nicht gefahren werden dürfen. Dieser Paragraph wird in letzter Zeit, infolge des größeren Einflusses der Tiereschutzvereine, scharfer angewandt, allerdings an Menschenenschuß denkt niemand. Es ist Aussicht vorhanden, daß die Reform des Strafgesetzbuches scharfere Strafen als bisher — Geldstrafe bis 150 Mk. oder Haft bis 6 Wochen — vorsieht. § 21, Beaufsichtigung von Fuhrwerken usw., macht es jedem Kutscher zur Pflicht, sein Fuhrwerk zu beaufsichtigen resp. durch geeignete Personen beaufsichtigen zu lassen. Als unzulässig ist vom Gericht die Beaufsichtigung vom Fenster einer Wirtschaft usw. aus angesehen worden, auch darf der Kutscher resp. der Vertreter nur ein Fuhrwerk beaufsichtigen. Bei Karantänen von Fuhrwerken wird der Kutscher meistens nur strafgesetzlich haftbar gemacht; allerdings kann auch der Kutscher zivilrechtlich belangt werden. Nur wenn dem Fuhrmann nachgewiesen werden kann, daß er nicht genügende Sorgfalt bei der Auswahl des Kutschers hat obwalten lassen, kann der Fuhrmann verantwortlich gemacht werden. Bei den Chauffeuren ist letztes Endes stets der Besitzer des Autos haftbar. Von Interesse ist eine reichsgerichtliche Entscheidung; wenn z. B. ein Eisenbahnbeamter sich eines Vergehens schuldig gemacht hat und derselbe kann den Nachweis erbringen, daß diese oder jene Verordnung, weil sie nicht innezuhalten war, bereits längere Zeit nicht beachtet wurde, so kann dem Beamten daraus keine Schuld beigemessen werden. Bei der Straßenordnung herrscht diese Handhabung nicht; wird eine alte Verfügung wieder ausgegraben, so besteht sie trotzdem zu Recht. Ein Umstand ist meistens bei Klagen vor Gericht zu beachten. Wenn Karantänen ausgesetzt werden, eine der beiden Parteien — die manchmal beide schuld sind — ist Zeuge, die andere Angeklagte. Ausschlaggebend ist die Aussage des Sachmanns, der nach Auffassung des Gerichts unparteiisch ist. — In der Diskussion nimmt als erster Redner Kollege Wrocht das Wort, der ausführt, ein großer Teil der Strafmandate rühre daher, daß die

Schuldente eben vom Kommiß herkommen und von dem Verkehr in der Großstadt kein Verständnis haben; teils sind die Schuldente aber indirekt gezwungen, Meldungen zu erstatten. Der größte Uebelstand ist der, daß Chauffeure und Droschkenführer zum Teil erst recht lange nachdem die Verletzung begangen sein soll, ein Strafmandat erhalten, so daß die Feststellung durch Zeugen nicht mehr möglich ist, denn nach der Droschkenordnung darf eine besetzte Droschke nicht angehalten werden. Eine alte Forderung ist daher, die Strafmandate innerhalb 24 oder 48 Stunden zuzustellen, damit die Sachen frisch in der Erinnerung und eventuelle Zeugen nach handhaft zu machen sind. Einen Teil der Schuld trägt unser liebes Hamburger Publikum, die wohl Großstädter sein wollen, aber sich dem Verkehr nicht anpassen können. Stehen doch an den Haltestellen der Straßenbahn, selbst in lebhaften Verkehrsgegenden, die Leute lange bevor es soweit ist, und warten und hemmen den Verkehr. Ein besser ausgebildetes Fahrpersonal ist manchmal auch notwendig, deshalb erheben wir unsere alte Forderung, die bereits seit 1908 beim Senat schummert, Einrichtung von Fach- und Fahrschulen, von neuem. Kollegen, wenn wir uns wehren wollen, müssen wir einig sein und Material haben, schießt alle Strafmandate ins Bild, damit wir gegebenenfalls antreten können. Die nicht mehr zeitgemäße Straßenordnung muß geändert werden. Nachstehende Resolution gelangte einstimmig zur Annahme: „Die am 31. Mai 1911 im Gewerkschaftshaus verammelten Kutscher und Chauffeure erklären: Die Straßenordnung in ihrer jetzigen Fassung entspricht in keiner Weise mehr den heutigen Verkehrsverhältnissen. Die Versammelten fordern einen hohen Senat und die Bürgerschaft auf, unter Hinzuziehung von Interessenten aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmerkreisen eine zeitgemäße Änderung zu schaffen. Die versammelten Kutscher und Chauffeure halten es im Interesse größtmöglicher Verkehrssicherheit für unbedingt notwendig, daß eine Fahr- und Fahrschule aus allgemeinen Staatsmitteln zur Heranbildung eines geschulten, zuverlässigen Fahrpersonals errichtet wird. Die Schule müßte unter eine sachmännliche, paritätische Kontrollkommission gestellt werden, welche sich aus Vertretern der Behörde, sowie aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern des Berufes zu gleichen Teilen zusammensetzt. Das Lehrpersonal ist aus den Reihen der praktisch tätigen Angehörigen des Berufes, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, zu entnehmen. Nur in Fahrschulen ausgebildete und von der Prüfungskommission dieser mit einem Ausweis über ihre Befähigung zum Fahrdienst versehenen Personen dürfen zur Leitung von Fahrzeugen zugelassen werden. Derselben Personen, welche bei Inkrafttreten der Fach- und Fahrschule bereits ein Jahr praktisch im Berufe tätig waren, sind von der Prüfung durch die Fahrschule entbunden. Die verkehrspolizeilichen Organe haben darüber zu wachen, daß alle Leiter von Fahrzeugen sich im Besitze des vorbezeichneten Ausweises befinden.“ — Thulmann ergänzt den Bericht, und führt einige markante Fälle an, wie es nur gelungen sei, durch präzise Angaben und Zeugen Bestrafung zu verhindern. Er ermahnt die Kollegen, wenn sie schuldlos seien, sich sofort Zeugen zu notieren. Dichtmann stellt einige Anfragen, wie es komme, daß Straßenordnung und Unfallverhütungsvorschriften häufig nicht zusammenstimmen? In seinem Schlusswort führte der Referent aus, vor Gericht bestimmte und präzise Angaben machen, sich einwandfreie Zeugen zu beschaffen und nicht zwolet reden, sei erste Hauptbedingung. Dann nicht die Zeugen den Schuldteuren aufgeben, denn es passiere sehr häufig, daß die protokollierten Aussagen und die vor Gericht nicht zusammen stimmen, und die Aussage des Zeugen ist erschüttert. Betreffs der Anfrage W. sei zu bemerken, daß die Straßenpolizei sich nicht um die Unfallverhütungsvorschriften kümmert, denn das ist Sache der Gewerbeaufsicht. Sodann wird noch auf den Streit der Holzlagearbeiter aufmerksam gemacht und die Kollegen werden ersucht, keine Streitarbeit zu verrichten. Es erfolgt dann die Bekanntgabe einiger Interna, betreffend Streit der Harburger Kutscher, die für einen Lohn von 27 Mk. streiten. Zum Schluß wurde noch die Wahl von 15 Festkomiteemitgliedern vorgenommen.

Hamburg. Sektion Transportarbeiter. Mitgliederversammlung am 23. Mai. Zum ersten Punkt der Tagesordnung, Bericht in der Angelegenheit Dörnchen, verliest Stender den Bericht des Zentralvorstandes. Der Zentralvorstand hat sich veranlaßt gesehen, eine erneute Untersuchung zu veranlassen. Nachdem, was er festgestellt haben will, soll, wenn auch zugegeben wird, daß D. einen Teil Schuld trägt, die ganze Art der Arbeitsvermittlung in Hamburg die Hauptursache der unliebsamen Affäre bilden. Auf Grund der Untersuchung kann der Zentralvorstand sich nicht entschließen, weitere Maßnahmen gegen D. zu ergreifen. In dem Bericht wird der von der Sektionsversammlung gewählten Kommission vorgeworfen, in mangelhafter, klüßlicher Weise die Untersuchung geführt zu haben. Nach Verlesung des Berichtes wird beantragt, über denselben zur Tagesordnung überzugehen. Von verschiedenen Rednern wird dem widersprochen, indem dadurch dem Zentralvorstand ein Mißtrauensvotum ausgestellt werde; denn ein Bericht, über den man zur Tagesordnung übergehe, sei gerichtet. Wolter erklärt, ihm könne es eigentlich auch recht sein, wenn man die Debatte gar nicht eröffne; denn die Arbeitsvermittlung und der Sektionsleiterposten, um die es sich gehandelt, seien erledigt, somit könne man mit der Sache Schluss machen. Eine dementsprechende Resolution überreicht er dem Bureau. Zunächst wird über den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung über den Bericht des Zentralvorstandes abgestimmt; die Abstimmung ergibt die Annahme des Antrages gegen eine erhebliche Minderheit. Nun soll über die Resolution Wolter abgestimmt werden; hiergegen erhebt sich Widerspruch, indem behauptet wird, mit der Annahme des Antrages auf Uebergang zur

Tagesordnung sei auch die Resolution gefallen. Dem wird entgegengehalten, daß wohl über den Bericht des Zentralvorstandes zur Tagesordnung übergegangen sei, aber nicht über die Angelegenheit Dörnchen. Die Resolution wird schließlich gegen einige Stimmen angenommen. Sie hat folgenden Wortlaut:

„Der Bericht des Hauptvorstandes in Sachen Dörnchen befriedigt die Versammlung durchaus nicht, da die Frage der Befähigung zum Sektionsleiter gar nicht in Betracht gezogen ist. Die Versammlung erklärt jedoch, im Interesse der Organisation, auf weitere Schritte verzichten zu wollen. Ferner hegt die Versammlung den Wunsch, daß bei Vorankommen innerhalb des Verbandes, die Maßnahme zur Kritik geben, sich stets Kollegen finden, welche dieselbe ohne Rücksicht auf eigene Interessen üben. Die Versammelten sind überzeugt, daß die Kollegen, die im vorliegenden Falle, sei es als Zeugen oder als Mitglieder der Kommission tätig waren, nur im Interesse des Verbandes gehandelt haben. Sie sprechen denselben ihren Dank und volles Vertrauen aus.“

Nach Annahme der Resolution beauftragt Klose, den letzten Passus, worin den Zeugen und Kommissionsmitgliedern der Dank der Versammlung ausgesprochen wird, zu streichen, denn diejenigen, die gegen die Resolution gestimmt, wären nach Streichung des Dankes wohl ohne Ausnahme für die Resolution. Die Kollegen, Zeugen und Kommissionsmitglieder hätten nur ihre Pflicht getan. Klose wird darüber belehrt, daß nach Annahme der Resolution es nichts mehr zu streichen gebe. Zu einer Erklärung erhält hierauf noch Neumann, der Vorsitzende der Kommission, das Wort. Er weist entschieden die Angriffe des Zentralvorstandes gegen die Kommission zurück, übrigens würden die Vorwürfe nicht allein der Kommission gelten, sondern auch der damaligen Ortsverwaltung. Thälmann, Berichterstatter der Kommission, wendet sich ebenfalls gegen die Vorwürfe des Zentralvorstandes. In einer weiteren Erklärung wendet sich Köppen gegen die Behauptungen im Bericht und stellt fest, daß er auch zugebe, daß Dörnchen nicht allein die Schuld trage, sondern das ganze damalige System in Hamburg; ferner tragen diejenigen Kollegen die Schuld mit, denen die Sachen bekannt gewesen sind und die nichts dagegen unternommen haben. Klose will die Ortsverwaltung davon ausgenommen wissen. Köppen weist ihm aber nach, daß laut Protokoll in einer Ortsverwaltungssitzung, an der auch Klose teilgenommen habe, beschlossen sei, Dörnchen zur nächsten Sitzung zu laden, um über die Anklagen, die K. gegen ihn erhoben, sich zu verantworten. Dieser Beschluß sei niemals ausgeführt worden, somit sei die Ortsverwaltung nicht ganz schuldlos bei der Affäre. Ueber die verflochtenen Lohnbewegungen berichtet Stender. Durch den Tarifabschluß mit den Brauereien ist eine generelle Lohnzulage von 2.— Mk. und ab 1914 eine halbe Stunde Arbeitszeitverkürzung erreicht, sodann soll, wenn während der Tarifdauer eine Erhöhung der Lebensmittelpreise durch Fälle oder Steuern eintrete, eine weitere Zulage von 1.— Mk. pro Mann und Woche gewährt werden. Jugendliche Kellerarbeiter erhalten 12.— Mk., und die Anzahl mindestens 1 Jahr beschäftigten 1.— Mk. Lohnerhöhung; ferner erhalten die Fabrikarbeiter auf die bestehenden Löhne 2.— Mark Zulage, im übrigen sind die Löhne dieselben, wie für die Stalleute. Die Löhne werden von den Brauereien gezahlt, wo Verträge mit den Bierführern abgeschlossen sind, garantiert die Brauerei die richtige Auszahlung der Löhne. Was nicht zu unerwähnen ist, die Bedeutung ist es, wenn die Brauereien jetzt ihren sämtlichen Angestellten Ferien bewilligen. In der Bäckerei Klamm hat ein Kutscher 1.— Mk. Zulage erreicht. Die Hansabrotfabrik, die bisher mit unserem Verband nichts zu tun haben wollte, ist veranlaßt durch einen sogenannten wilden Streik, an den Verband heranzutreten; hier ist auch 1.— Mk. pro Woche erreicht worden. Im Bierverlag Klammeler ist der Garantelohn um 2.— Mk. erhöht, außerdem haben die Kellerarbeiter 1.— Mk. Lohnzulage bekommen. In der Hamburger Eisenhandlung ist eine sofortige Lohnerhöhung von 1.— Mk. und ab 1. Mai 1912 weitere 1.— Mk. erreicht worden. Die bei der Firma Wright beschäftigten Kollegen erhielten 2.— Mk., ein jüngerer Kollege 3.— Mk. Lohnerhöhung pro Woche. Bei der Firma Machunsky wurden 2,25 Mk. pro Woche herausgeschlagen. Der Lohn der Pianotransporteur ist um 3.— Mk. pro Woche erhöht. Bei der Firma A. S. Mohr, Wahrenfeld, gelang es, eine halbe Stunde Arbeitszeitverkürzung und ab 1. April 1912 5 pCt. Lohnerhöhung zugebilligt zu erhalten. Außerdem werden den Kutschern und Chauffeuren Regenröcke geliefert. Die Firma Gerb. J. Martens bewilligte eine Erhöhung der Wochenlöhne um 1,50 Mark; auf Verlangen werden Ferien gewährt. Mit den drei Kühlhäusern ist ein Tarif abgeschlossen, der erhebliche Verbesserungen bringt. Zum ersten Male ist es in diesem Jahre geglückt, mit 14 Firmen der Detailbranche, darunter die Warenhäuser Heilbuth, Lieb und Masberg, einen Tarif abzuschließen. Durch denselben sind allerdings wohl nicht alle Wünsche der beteiligten Kollegen erfüllt worden, wenigstens auch für die jüngeren ganz annehmbare Verbesserungen erreicht worden sind, so doch leider nicht in demselben Maße für die älteren Kollegen. Schuld hieran trägt vor allen Dingen das schlechte Organisationsverhältnis, denn dadurch, daß noch ein großer Teil der Handelskassensarbeiter unferneht oder in gemäßigten Vereinen Mitglied ist, ist auch der Ausgang eines ersten Kampfes noch sehr ungewiß. Stets ist mit dem Tarif in den Warenhäusern nicht zufrieden; 23.— Mk. Lohn sei zu wenig, auch sei die Tarifdauer zu lang. Thälmann freut sich, daß die Sektion gute Fortschritte gemacht, die Lohnbewegungen bewirken, daß die Sektionsleitung zu arbeiten verfolge. Vornehmlich sei er darüber befreut, wenn fast bei

allen Lohnbewegungen auch für unsere jugendlichen Kollegen Erfolge errungen worden seien; um diese habe sich früher niemand gekümmert. Man müsse die Arbeit der Sektionsleitung der Jugendsektion anerkennen, die in kurzer Zeit ganz erhebliches in der Agitation geleistet habe. Wundern müsse er sich, wenn es leider immer noch ältere Kollegen gebe, die den Wert der Organisierung der jugendlichen Berufskollegen noch nicht eingesehen hätten. Köppen ist mit dem Tarif im Handelsgewerbe auch nicht zufrieden, wenn man aber in Betracht zieht, daß früher immer gesagt worden sei, im Handelsgewerbe wäre nichts zu machen, so sei diese Behauptung durch den Tarifabschluß widerlegt worden. Wir müssen versuchen, auf Grund dieses Tarifs weiter zu arbeiten, wenn die Organisationsverhältnisse besser werden, wird 1914 der neue Tarif auch besser werden. Baus schildert, daß bei der Verhandlung nicht möglich war, mehr herauszuschlagen, was getan werden konnte, sei getan. Schuld trägt allein das schlechte Organisationsverhältnis. Martins weist darauf hin, daß auch die meistens noch übliche geringe Bezahlung der Hausdiener, wie auch das Trümpelgewerbe verantwortlich seien. Nachdem Stender einige Nichtigstellungen gemacht, ist der Punkt Lohnbewegungen erledigt.

Unter Anträge und Anfragen beantragt Benete, auf die Tagesordnung der nächsten Versammlung zu setzen: „Unsere Jugendorganisation“. Schon mehrmals hätte der Punkt auf der Tagesordnung gestanden, sei aber niemals erledigt worden. Thälmann fordert die Anwesenden auf, die gesperrten Brotfabriken und deren Fabrikkate zu beachten. Bei dieser Gelegenheit wird bittere Klage darüber geführt, daß der Bäckerverband sich um die Lage der Hausdiener in den Bäckereien nicht kümmere. Obwohl er Hausdiener als Mitglieder habe, ist deren Arbeitszeit doch vielfach noch 18 bis 20 Stunden lang, und sind neben meistens miserabler Kost und Logis Löhne von 6, bis 7, — M. pro Woche, von 7 Arbeitstagen keine Seltenheit. Die Betriebe hätten nicht eher als geregelt bekanntgegeben werden sollen, bis auch die Verhältnisse der Hausdiener geregelt gewesen wären. Pflicht der Bäckergesellen sei es, uns bei der Organisierung der Hausdiener zu unterstützen. Sters beantragt, in Zukunft den Kartellbericht in der Sektionsversammlung zu geben. Da unsere Sektionsversammlungen aber nur alle Vierteljahr stattfinden, soll dies in den einzelnen Branchenversammlungen geschehen. Namens der Sektionsleitung der Jugendlichen weist Köppen den Vorwurf Sarnaus, in der Generalversammlung die Jugendlichen gegen D. aufgehetzt zu haben, als vollständig jeder Begründung entbehrend zurück. Nach Erledigung einiger interner Sachen und nach Bekanntgabe, daß die Kutscher in Harburg streikten, trat Schluß der Versammlung ein.

NB.: Eine Sektionsversammlung hat statutarisch kein Recht, über eine Entscheidung des Verhandlungs Vorstandes zur Tagesordnung überzugehen. Sie kann diese Entscheidung lediglich zur Kenntnis nehmen und sich dann beschwerend über den Verhandlungs-Vorstand, resp. den Verhandlungsstag wenden. Solange diese Instanzen nicht anderweitig beschlossenen haben, besteht die Entscheidung des Verhandlungs-Vorstandes zu Recht und gilt als unumstößliches Gesetz.

Sücht a. M. In unserer Quartalsversammlung wurde der Kassenbericht gegeben. Die Einnahmen betragen 239 M. Nach Abrechnung der Ausgaben verbleibt ein Kassenbestand von 20 M. am Orte. Dem Kassierer wurde Decharge erteilt. Als Revisoren wurden die Kollegen Köhler und Weis gewählt. Dann wurde nach Regelung einiger Internas noch über die Zustände bei den „Bereinigten Fuhrleuten“ diskutiert und soll das gewonnene Material gelegentlich der Öffentlichkeit unterbreitet werden.

Riegitz. Mitgliederversammlung am 17. Mai. Kollege Lips gab bekannt, wie die freisinnige Kommunalverwaltung unserer Stadt in der letzten Zeit bestrebt ist, den städtischen Arbeitern das Koalitionsrecht zu rauben. Man verlangt von ihnen einen Revers, daß sie keiner Gewerkschaftsorganisation angehören, und droht ihnen mit sofortiger Entlassung, wenn sie im Gewerkschaftshause verkehren. — Der Strohhaber des Wustentempels hat vor kurzem der Arbeitersektion seine Sozialisten zu gewerkschaftlichen sowie politischen Versammlungen zur Verfügung gestellt, dabei aber die Rechnung ohne den zuständigen Amtsvorsteher Herrn Juroc in Mainz gemacht. Dieser hat sonntägliche Tanzveranstaltungen auf 5 Stunden herabgesetzt, und dem betreffenden Gastwirt für den kommenden Sonntag überhaupt keine Erlaubnis gegeben — angeblich wegen der in einem Nachbardorfe herrschenden Maul- und Pockenepidemie. Die dagegen erhobenen Einwände entkräftigt der Herr Amtsvorsteher mit den Worten: „Ich habe das Recht in den Händen!“ — Gegen den Amtsvorsteher will der hiesige Gastwirtverein den Klageweg beschreiten. Die gewerkschaftlich organisierte Arbeitersektion wird ersucht, bei ihren Sonntagsausflügen den Wustentempel besonders zu berücksichtigen. Und ganz mit Recht. Ferner wurde Stellung genommen betreffs Errichtung einer Nachtsonnenscheinstelle und auch zugestimmt. Die Gewerkschaften sollen in ihren nächsten Versammlungen dazu Stellung nehmen, gleichzeitig aber auch zu der damit in Verbindung stehenden Erhöhung des Kartellbeitrages von 20 auf 40 Pf. pro Jahr und Kopf. — Die Abrechnung für das 1. Quartal schloß bei einem Ausgabe von 260,53 M. mit einem Bestande von 996,41 M. ab. Nachdem der Kartellbericht gegeben, ergriff in der Diskussion der Gauleiter betreffs Errichtung einer Nachmittagskassierstelle das Wort und erläuterte in verschiedenen Beispielen, wie notwendig es für Riegitz wäre, eine solche einzurichten. Die Ausführungen fanden Anklang; die Majorität stimmte für 20 Pf. mehr

Kartellbeitrag pro Jahr und Kopf. — Dann referierte der Gauleiter über die Genossenschaftsfrage; auch diese Ausführungen wurden mit Beifall aufgenommen. Leider mußte Redner hervorheben, daß gerade in dieser Versammlung, die eigentlich auch jede Frau mitbesuchen müßte, deren so wenig erschienen waren. Einige Kollegen ließen sich dann auch in den Konsumverein aufnehmen.

Mies i. S. In unserer Mitgliederversammlung am 20. Mai wurden 22 neue Mitglieder aufgenommen. Ein Kollege hielt einen Vortrag über fakultative Unterstützungseinrichtungen. Eingangs sprach er über die Arbeitslosen- und Krankenunterstützung. Hierbei erwähnte Redner, daß sich die Arbeitgeber von der Krankenfürsorge drücken, und was das Reich regeln will, hat sich die Arbeiterschaft schon geschaffen. Der Referent ging dann näher auf die Unterstützungseinrichtungen ein. Von der Haftpflicht werden meistens die Chauffeure betroffen. 20 pCt. haben schon diesen Beruf an den Nagel gehängt. Dann streifte er die Privatversicherungsgesellschaften und deren riesigen Gewinn, die nur durch Dummheit der Arbeiter, die ihre Groschen beitragen, erbracht werden. Dann behandelte Redner die Unfallversicherung. Hier zeigt es sich, daß man damit etwas gutes geschaffen hat, denn die im Transportgewerbe beschäftigten Personen werden davon am schwersten betroffen; auf 1000 Personen kommen 24 bis 26 Unfälle pro Jahr. Weiter sprach Redner von der Witwen- und Waisenunterstützung. Kollegen, die dazu beisteuern, erhalten höheres Sterbegehalt. Redner forderte die Kollegen auf, sich an den segensreichen Einrichtungen zu beteiligen. Den Kartellbericht gab Kollege Eichler. Es sollen sechs Vorträge vom Genossen Mühle gehalten werden. Das Gewerkschaftsfest wird am 23. Juli im Schützenhause abgehalten. Am 11. Juni sollen Petitionskisten ausgegeben werden zwecks Errichtung eines Gewerbegerichts. Mögen die Kollegen sich an dieser Arbeit zahlreich beteiligen. Daß auch in Mies ein Gewerbegericht notwendig ist, beweisen die zunehmenden Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Hierauf Schluß der gut besuchten Versammlung.

Weißwasser. Am 25. Mai fand unsere Monatsversammlung statt. Als Vorsitzender wurde Kollege Max Moritz, als Kartelldelegierter Kollege Wartsch gewählt. Ueber örtliche Angelegenheiten fand eine rege Diskussion statt. Dann Schluß.

Algemeines.

Reuthe n. S. Während man im Reichstage die Reichsversicherungsordnung beriet und das Zentrum nicht genug auf die von den Sozialdemokraten geleiteten Krankentassen schimpfen kann, sind in der hiesigen, in Händen des Zentrums befindlichen Ortskrankenkasse B. Mißstände aufgedeckt worden, die aller Beschreibung spotten. Der Dezernent dieser Kasse ist Stadtrat Dvorzak, ein echter Zentrumsmann, der im Auftrage des Magistrats als Aufsichtsbehörde fungiert.

Zunächst wurde der pensionierte Magistratsbeamte Saida, der 2190 Mark an Pension bezieht, als Rentant mit einem Monatsgehalt von 540, — M. gewählt. Man bewilligte außerdem 25, — Mark Monatslohn pro Monat, setzte diese Summe aber, als sich Unstimmigkeiten zwischen den Vorstandsmitgliedern einstellten, auf 10, — M. pro Monat herab, um sie dann, als der Friede wieder hergestellt war, auf 25, — M. zu erhöhen. Ja, für die letzten 18 Monate wurden diese fehlenden 15, — M. noch nachgezahlt. Wechnachten erhielt der Rentant ein Monatsgehalt (540 M.) als Remuneration. Das Jahreseinkommen dieses Rentanten stellte sich auf jährlich mehr als 10000 Mark. Und dieser teure Beamte hatte nebenbei noch Zeit, mehrere Innungskassen zu verwalten, was wiederum die Anstellung von Hilfskräften in der Kasse B. erforderte. Dem Vorsitzenden der Vorstandsmitglied Proba, der von seinem Heimatort Wierawa nach Oderberg zum Arzt fuhr, bewilligte der Vorstand nachträglich hin und retour bis Reuthe das Reisegeld. Die Eltern Probas haben aus Kassengeldern 3000 M. als Hypothek erhalten. Proba und Wirschil erhielten zum Krankentassenkongress in Berlin je 250, — M., die Kasse W. zahlte nur 100, — M. und die Ortskrankenkasse Kattowitz 78, — Mark für den Delegierten.

Daß eine solche Wirtschaft viel Geld kostet, geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Die Ortskrankenkasse Kattowitz (hier sitzen Sozialdemokraten im Vorstand) hatte im Jahre 1910 eine Einnahme von 183 851,19 M. Der Ausgabeposten für Verwaltung und Sonstiges betrug 10 149,97 M. Die Ortskrankenkasse Königshütte (hier sitzen 2 Gewerkschaftler im Vorstand) hatte eine Einnahme von 174 935,33 M. und verausgabte für Verwaltung und Sonstiges 13 305,98 M. Die Ortskrankenkasse W. aber, die unter klerikaler Leitung steht, hatte eine Einnahme von 135 469,54 M. und verausgabte für Verwaltung und Sonstiges 24 381,85 M. Die von Sozialdemokraten geleitete Ortskrankenkasse in Kattowitz hatte also bei einem Viehwirtschaft von 50 000 M. nicht die Hälfte der Verwaltungskosten, gegenüber der vom Zentrum geleiteten Kasse W. in Reuthe.

Nun waren im Dezember 1910 die Vertreterwahlen, in welcher die Liste der freien Gewerkschaften mit 164 gegen 107, die auf die Zentrumsliste fielen, siegte. Aber die Zentrumschriften wußten sich Rat, sie beanstandeten einfach die Wahl und diese wurde dann auch für ungültig erklärt. Endlich wurde die Neuwahl für den 23. Mai festgesetzt. Die Schwarzen arbeiteten mit Hochdruck, sie schleppten alle ihre Leute heran an den Wahltag. Aber die freien Gewerkschaftler waren auf dem Posten, sie kamen in Scharen an. Auch die Kollegen Transportarbeiter fanden sich recht zahlreich ein, um uns den Sieg sichern zu helfen. Das Resultat war denn auch überrassend. Die Liste des Gewerkschaftskartells siegte mit 269 Stimmen gegen nur 132 der Zentrumsler. Die neugewählten Vertreter werden nun dafür sorgen, daß in der Kasse W. endlich geordnete Verhältnisse Platzgreifen zum Nutzen und Wohle der gesamten Kassenmitglieder.

Kattowitz. Ein Neufall der Polizei. Im Juni 1910 fand in Kattowitz eine Transportarbeiterversammlung statt, in welcher ein Vortrag über die wirtschaftliche Lage der Berufskollegen gehalten wurde. Zu Beginn der Versammlung erschien ein Polizeibeamter und erklärte, er sei zur Bewachung beauftragt. Der Bezirksleiter erklärte hierauf, die Versammlung sei eine rein gewerkschaftliche, in der politische Fragen nicht behandelt werden, die Behörde habe kein Recht, dieselbe überwachen zu lassen. Nun sagte der Beamte, würde er nicht zugelassen, müsse er die Versammlung auflösen. Um diesem vorzubeugen, führte der Bezirksleiter bei Eröffnung der Versammlung an, daß er, um die Versammlung nicht der Auflösung verfallen zu lassen, der Gewalt weiche, aber sofort den Beschwerdeweg beschreiten werde. Nach Beendigung des Vortrages ergriff Kollege S., der erst während des Vortrages erschienen war, das Wort, indem er darauf hinwies, daß der Polizeibeamte unbedingt — unbekümmert um die etwaige Auflösung — hätte aus dem Lokal verwiesen werden müssen. Aus den Worten des Kollegen S. fand die vorgesehene Polizeibehörde eine Beleidigung heraus und stellte sogleich Strafantrag. Das Schöffengericht in Kattowitz sprach den Angeklagten frei mit folgender Begründung:

„Im Hinblick auf § 13 des R. V. G. befand sich allerdings Angeklagter im Irrtum, insofern nach Belegenheit des Falles nach dieser Vorschrift die Polizeibehörde einen Überwachungsbeamten entsenden durfte. Indes der Angeklagte hat in gutem Glauben lediglich die Maßnahmen der Polizei im allgemeinen abfällig kritisiert, ohne irgendwie persönlich zu werden, was der Polizeibeamte selbst betont. Der Angeklagte hat die Grenzen einer sachlichen Kritik, zu der er von seinem Standpunkt aus berechtigt war, nicht überschritten. Ihm stand schützend § 193 St. G. B. zur Seite.“

Die Kattowitzer Polizeibehörde war mit diesem Freispruch nicht einverstanden und legte Berufung ein. Aber auch die Deutshener Strafkammer hatte kein Einsehen. Sie schloß sich vielmehr im wesentlichen der Begründung des freisprechenden Urteils des Kattowitzer Schöffengerichts an und erkannte ebenfalls auf Freisprechung.

Die Zerstörer der Familie. Den Sozialdemokraten wird vorgeworfen, sie seien die Zerstörer der Familie. Daß die Familienfeinde ganz wo anders und zwar gerade unter den Antipoden der Sozialdemokraten sitzen, geht aus den Berichten über die Kindererziehung der amerikanischen Milliardäre hervor. Die armen Eltern können sich der Erziehung der Kinder nicht genügend widmen, weil sie fort müssen, um Brot zu verdienen, und die reichen Eltern verlehren nicht mit ihren Kindern, weil sie die Erfüllung unjünglicher gesellschaftlicher Verpflichtungen für wichtiger halten, als die Erfüllung der natürlichsten, der Elternpflicht. In Amerika, wo die Konzentration des Kapitals am größten ist, ist auch die Scheidung zwischen Eltern und Kindern am weitesten gebieher. Besonders die Töchter führen vom zartesten Kindesalter an ein vom elterlichen völlig getrenntes Dasein, ja, die Eltern sind stolz darauf, daß sie ihren Kindern eine eigene Wohnung anweisen, mit eigenem Eingang, eigener Dienerschaft und eigenem Haushalt. Die Kinder erhalten ihre eigenen Salons, Schlafzimmer, Bader- und Toilettenräume und Turnsäle, die nicht etwa mit den Nömmlichkeiten der Eltern zusammenhängen, sondern möglichst abgetrennt sind, so daß die meisten Millionärskinder ihre Eltern in der Woche nur ein- oder zweimal und auch dann nur auf kurze Zeit sehen. In Whetley, dem Landstye Edward D. Morgans, haben die Kinder auch ihre eigene Stallung, Reitpferde und Pferde, der „Künderfügel“ des Schlosses hat auch seinen eigenen Ballsaal und in einer eigenen Kapelle halten die Kleinen ihre Sonntagsandacht ab. Die kleine Ava Billingstor verfügt über einen Etat von 160 000 Mark, und die 12 Jahre alte Ethel Parriman fährt sogar allein ins Bad, hat in einem bekannten Kurort ihre eigene kleine Villa und ihre eigene Bedienung. In der Familie Gould haben die Kinder ihre eigenen Ärzte und unter der Aufsicht eines bestellten Erziehers einen völlig selbständigen eigenen Haushalt.

So wird mit zunehmendem Reichtum die ganze Erziehung der Kinder mehr und mehr fremden Menschen überlassen, das Säugungsgeschäft haben die reichen Mütter ja schon längst aufgegeben, nur die Zeugung besorgen die Millionäre noch selbst. — Daß nur herzlose Proben aus so lieblos erzogenen Kindern werden können, liegt auf der Hand. Der Kapitalismus schadet oben und unten. Seine Beseitigung ist die erste Bedingung, um bessere Menschen zu bekommen, und nur mit besseren Menschen läßt sich eine bessere Gesellschaftsordnung durchführen und erhalten.

Literarisches.

Geschichte der Revolutionen. Von Dr. A. Cornady, Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68. Wöchentlich ein Heft zum Preise von 20 Pf. Der erste Band, enthaltend Heft 1 bis 25, liegt jetzt komplett vor und kostet in Leinen gebunden 7 M., in Halbfranz 8 M. Dessen ungeachtet nehmen nach wie vor alle Buchhandlungen, Expediteure und Kolporteur Bestellungen auf die Heftausgabe entgegen. Dergleichen liefern alle Expeditionen sowie auch der oben angegebene Verlag Probehefte und Prospekte gratis und franko.

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