

# SOUMIER

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 Mk.  
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 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 zurückgeschickt.  
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 35.

Berlin, den 27. August 1911.

15. Jahrg.

## Eine gründliche Abfuhr der Scharfmacherei!

Als wir kürzlich in diesem Blatte die „Erfolge“ des Südwestdeutschen Arbeitgeberverbandes eingehend beleuchteten und nachwiesen, daß diese „Erfolge“ nur eine lückenlose Kette von Mißerfolgen der Scharfmacher im Transportgewerbe sind. Zu widerlegen gab es da nichts und so verfiel die schlaue „Südwestdeutsche Arbeitgeberzeitung“ auf den lustigen Einfall, zu entgegnen, daß wir nicht als „ebenbürtige“ Gegner betrachtet werden könnten. Der Schreiber dieses Satzes hat zweifellos Recht. Es würde für den Deutschen Transportarbeiter-Verband wirklich ein Jammer sein, müßte er seine Stokkraft mit der des Südwestdeutschen Arbeitgeberverbandes in Parallele ziehen. Das wäre ein komplettes Armutzeugnis für unsere Organisation. Mit derselben Logik hätte ja die „Südwestdeutsche“ auch behaupten können, daß der Berliner Kreuzberg dem Mont Blanc nicht ebenbürtig sei. Man muß sich eben mit Redensarten, oder wie man in Süddeutschland sagt, Sprüchen zu behelfen wissen. Aber diese Sprüche der Scharfmacher sind in letzter Zeit so geistig armseelig ausgefallen, daß die Unternehmer schon selber über deren leeren Inhalt stolpern und das Spiel der Heidelberger zu durchschauen beginnen.

Im angesehensten, ältesten und größten Organ der Transportunternehmer, im „Fuhrhalter“ ergreift einer der Herren Arbeitgeber selber die Feder, um den „Südwestdeutschen“ eine Abfuhr zu teil werden zu lassen, wie sie schärfer und treffender nicht gut denkbar ist. Hagelbicht sausen da die Keulenschläge auf das Denkerhaupt des Generalsekretärs Wolf und seine Hintermänner nieder, jeder Hieb trifft ins Schwarze und hinterläßt unheilbare Wunden. Diese Abfuhr der Scharfmacherei ist zu interessant, als daß wir sie unseren Lesern vorenthalten dürften.

„Die Lohnbewegung im deutschen Möbeltransport.“

Zu den schwierigsten Problemen der Gegenwart gehört noch immer die Arbeiterfrage. Männer der Wissenschaft, Nationalökonomien und dergleichen haben zur Lösung derselben ihr ganzes Können eingesetzt, das Reich hat in musterwürdiger Fürsorge die soziale Gesetzgebung erlassen und arbeitet mit ungeschwächtem Eifer an deren weiteren Ausgestaltung, und was sich hier gewissermaßen im Großen vollzieht, das findet im Handel und Gewerbe eine Wiederholung im Kleinen, denn jeder, den die Arbeiterfrage auch nur im geringsten berührt, ist Sozialpolitiker, und als solcher natürlich bestrebt, mit Rat und Tat an der Lösung der sozialen Frage mitzuarbeiten, damit in unserem lieben Vaterlande Sicherheit, Ordnung, Eintracht und Zufriedenheit wieder Einteil hält und sich dauernd etabliert. Wir haben uns wiederholt unter oben erwähneter Rubrik mit einigen Ausführungen der Sache angeschlossen und im Gegensatz zu anderen Anschauungen eine völlig abweichende Meinung vertreten, die unserer innersten Überzeugung entspricht, nicht aus Ueberhebung, sondern zu dem Zweck, daß in den hierfür maßgebenden Kreisen unseres Berufs auch der Blick auf andere Wege gelenkt wird, die vielleicht gangbarer sind als die bisher benutzten und wodurch das Tempo der Verständigung eine Beschleunigung findet. Wir haben umsomehr Anlaß hierzu, weil wir ebenfalls unabhängig nach allen Richtungen hin unser Ziel verfolgen können und andererseits seit einem Vierteljahrhundert die Interessen des deutschen Möbeltransportes zu fördern bestrebt sind, und was die Hauptsache ist, mit unseren Ausführungen nicht aus einer Quelle schöpfen, die einseitig verböhrt ist, sondern universale Ansichten vertreten und wiedergeben, die mit reichen Erfahrungen verknüpft, schon von selbst

die Berechtigung ergeben, mitreden zu dürfen im Reiche der Götter, oder solche, die es sein wollen. — Dies Bewußtsein wird durch die Anspornung, die der Generalsekretär des Südwestdeutschen Arbeitgeberverbandes sich in Eisenach glaubte gegen uns leisten zu dürfen, in nichts beeinträchtigt, zumal aus dessen Ausführungen ein solches Uebermaß von Besserwissen und Selbstbewußtsein hervorquoll, daß man unwillkürlich auf den Gedanken kam, der Herr hat die soziale Wissenschaft allein in Erbpacht genommen und bebauern wollte, ihn nicht an anderer Stelle stehen zu sehen, wenn die Möglichkeit seiner weiter vorgetragenen Ziele nicht so schnell erlichtert haben würden und der Ruf nach Geld und nochmals Geld und weiterer Opferwilligkeit zu deutlich bewies, wie faul es im Staate Dänemark aussteht. Befagter Generalsekretär unterließ uns ja weniger, denn sein Beruf verpflichtet ihn, nach vorgeschriebenen Noten die Klöße in verlockenden Tönen zu blasen, und wir würden schon aus angeborener Noblesse dessen Ausführungen ignorieren, wenn er als Sprachrohr des vorgenannten Arbeitgeberverbandes nicht Ansichten vertrat, die die Rückständigkeit dieser Verbindung, die aus der wirtschaftlichen Praxis nichts zugeleert hat, nur zu deutlich bezeugen und zugleich die Ueberzeugung verbreiteten, daß mit diesen Tendenzen der Friede in unserem Beruf nie zu erreichen ist. — Seit vier Jahren besteht dieser Verband und es ist wohl recht und billig annehmen zu dürfen, daß durch seine Tätigkeit die Arbeitsverhältnisse resp. die Streiks aufhören, zum mindesten aber nachlassen. — Nun ist aber das strikte Gegenteil eingetreten. Niemals, so lange der deutsche Möbeltransport besteht, hat er so unter der Arbeiterbewegung zu leiden gehabt, wie jetzt in den letzten vier Jahren und speziell Süddeutschland, dieses Eldorado des Arbeitgeberverbandes, ist am meisten davon betroffen worden. In Stuttgart, München, Mannheim, Karlsruhe i. W., Freiburg i. Br., Frankfurt a. M., Mühlhausen i. G., Kassel, Chemnitz, Blauen, Verdun, Gera, Barmen, Bielefeld, Minden, Sonneberg i. Th., Düsseldorf, Reichenbach und Darmstadt haben Arbeitsverhältnisse stattgefunden, und abgesehen davon, ob die Arbeitgeber oder Arbeitnehmer dabei einen Sieg errangen, muß es doch auffallen, daß trotz der Arbeitgeberverbände sich die Streiks vermehren, denn 19 Streiks vom Herbst 1910 bis zum Frühjahr 1911, also rund in 6 Monaten und im Bezirk dieses Arbeitgeberverbandes, geben doch zu denken, sie fordern doch geradezu eine Erklärung heraus, und wenn dann in Eisenach siegesberauscht berichtet und gepriesen wurde, daß seit Gründung des Arbeitgeberverbandes im Südwestdeutschen Bezirk es kaum noch zu den früher so beliebten partiellen Streiks gekommen ist, dann bewundern wir die Kühnheit, mit diesem Resultat Propaganda machen zu wollen. daß täglich vorkommt und eine vorübergehende Erscheinung ist, aber noch mehr bewundern wir, daß die 19 Streiks gar nicht oder nur so nebensächlich angeführt worden sind, mit Ausnahme von Darmstadt, daß dem Verbands — ein Zeugnis einbrachte, vielleicht das Erste — und deshalb ist die Freude verständlich. Ist das die Frucht für die großen Opfer, die gebracht worden sind, daß 19 Streiks, wir heben das immer wieder hervor, in 6 Monaten und in einem Bezirk vorkommen konnten, dann hat sich die gegenwärtige Arbeitgebervereinigung ein Zeugnis ihrer Zwecklosigkeit ausgestellt und unsere deutschen Unternehmer, deren Betriebe den ewigen Geschüttelungen ausgesetzt sind, werden rufen: Gott schütze mich vor meinen Feinden — vor meinen Feinden kann ich mich selber schützen — und sie werden gut tun, wenn sie in anderer Weise zur Selbsthilfe schreiten, den kostspieligen Apparat nicht länger aufrecht erhalten, über die Ursache solcher Vorgänge gründlichen Aufschluß fordern. — Druck erzeugt Gegenruck, und wenn die Lohnbewegung speziell im Süddeutschen Revier diesen Alford aufstellte, dann muß unseres Erachtens

mit Hochdruck auf die Arbeiter gewirkt worden sein, denn das Letztere aus purem Uebermut soviel Lohnkämpfe mit mehr als fraglichem Ausgange willkürlich provozieren werden, ist kaum anzunehmen, und liegen berechtigte Gründe dazu vor, hat dann die Arbeitgeberorganisation ihre Aufgabe erfüllt? Nein, sie hat völlig versagt, denn zur Unterdrückung des Rechts, zur Nichterfüllung berechtigter Forderungen, braucht unser deutscher biederer Möbeltransport keine Vereinigung, die um ihrer Existenz willen den Kampf führt. Wenn allerdings in Eisenach über unsere Arbeiter, die im Schweiß des Angesichts ihr Brod verdienen, die Beurteilung eines zusammengekauften Volkes gefallen ist, dann ist diese Auslassung symptomatisch für die ganze Bewegung im südwestdeutschen Revier und auch für die Tendenzen, die dort verfolgt werden. — Aus Unhänglichkeit an den Beruf und aus Friedensliebe bekämpfen wir diese, und wenn ferner in Eisenach gesagt worden ist, die organisierten Arbeiter sind unsere Gegner, dann zeugt dies von einem mangelnden Verständnis für die wirkliche Aufgabe einer berechtigten Vereinigung. Eine Arbeiterschaft, die wie jeder Streikfame, ob er hoch oder niedrig steht, im eigenen Interesse und im Interesse ihrer Nachkommenschaft nach besseren Lebens- und Existenzbedingungen trachtet, kann nie unser Gegner sein, sie ist vielmehr unser Mitarbeiter, denn auch wir, jeder einzelne Unternehmer des Möbeltransportes, strebt nach dem gleichen Ziele, und wenn hierzu die eigene Kraft nicht ausreicht, schließt er sich dem Ganzen an, um einen besseren Erlös seiner Arbeit zu finden, und um die Arbeiter etwas schlimmeres, wenn sie sich einer Organisation angeschlossen, um durch diese eben das zu erzielen, was die Kraft des Einzelnen nicht vermag? — Deshalb unsere Leute als Gegner zu bezeichnen, ist, wie gesagt, eine so grundfalsche Auffassung der sozialen Verhältnisse, daß wir uns nicht genug darüber wundern können, wenn in dem Vortrage eine solche Auffassung zum Ausdruck gelangt, aber — auch darin liegt System! Man will mit Gewalt die gesamte Arbeiterschaft als Feinde gekennzeichnet wissen, seit Jahren wird danach gestrebt, sie uns zu entfremden. Jede Bewegung des Selbstbewußtseins wird als ein feindlicher Akt betrachtet und ausgebeutet, und bei dieser Stimmung, die anderswo vielleicht Berechtigung haben mag, die aber im Möbeltransport keinen Anhang finden dürfte, wundert man sich, wenn die Arbeiterschaft mit der Zeit die Konsequenzen zieht und Gleiches mit Gleichem vergilt. Unsere Arbeiter sind nicht besser aber auch nicht schlechter als die in anderen Berufen stehenden, sie sind von dem, der „Etwas“ für sie übrig hat und dies betätigt, leicht zu leiten, das läßt sich durch zahlreiche Beispiele beweisen, das wissen wir aus eigener Praxis und die Jubiläen langjähriger Dienste beweisen, daß allerorts, wo ohne Gefühlsduselei nach Pflicht und Recht gehandelt wird, mit diesen Gegnern sich ganz gut leben und vorwärts zu kommen ist. — Auch der Hinweis auf die Arbeiter im Buchdruckergerwebe hinkt als Vergleich. Unsere Branche kann keine gebildete Kräfte brauchen, hier ist die physische Kraft in Verbindung mit Unsticht Erumpf und umgekehrt, was sollte das Buchdruckergerwebe mit unseren Athleten? Würden die Buchdrucker mit allem Anhang ihres Gewerbes Möbelträger sein, dann hätte dem Arbeitgeberverbandes mit diesen Tendenzen schon bei der Geburt die Todesstunde geschlagen, denn sie haben in jahrzehntelangen Kämpfen durch ihre Organisation und nur durch diese, eine Einigung errungen, die sich die Arbeitgebervereinigung stets vor Augen halten soll, sie haben durch Festlegung von Tarifen und so vielen anderen Vorteilen, sich für alle Zukunft Lebensbedingungen gesichert, bei denen unser biederer Möbeltransport zugrunde gehen müßte, wenn solche von ihm gefordert würden, und hat ab vor den Arbeitgebern im Buchdruckergerwebe, sie haben nicht den Hochmut und solchen

Stolz besessen wie bei uns, sie haben nicht die Verhandlungen mit den organisierten Gehilfen resp. den Vertrauensmännern blindlings abgelehnt und auch nicht die Abneigung gescheut, sondern die höhere Intelligenz derselben und das Ziel: „Leben und Leben lassen“, führte zur Verständigung und zum dauernden Frieden — und das, was dort erreicht worden ist — soll uns verflucht sein? Wir wollen Vorsehung spielen und einen vermeintlichen Gegner niederringen? Haben wir uns schon mal die Frage vorgelegt, ob wir nicht einen großen Teil der Schuld an den heutigen Verhältnissen tragen? Bis vor 20 Jahren kannten wir keine Lohnbewegung im Möbeltransport, und als unseres Erinnerns die Berliner Möbelträger und Kacker 1889 in Feuerstein's Restaurant zum erstenmal tagten um höhere Löhne gemeinsam zu fordern, da waren auch wir im besonderen Auftrage zugegen und aufrichtig gesagt, über die Ansprüche empört. Wir wiesen dieselben als unberechtigt zurück und vertieften mit einer Stopfwunde, die uns unabsehlich zugesägt wurde, die unglücklichen Hallen. Damals betrug die tägliche Löhnung 3 Mk. und im Durchschnitt kamen 4 Arbeitstage auf die Woche, so daß der Wochenverdienst des Einzelnen 12 Mk. gewesen. Das war nicht ausreichend, denn die Leute die jahraus jahrein vom Sonnenaufgang oder noch viel früher bis Mitternacht und darüber auf der Straße lagen — verbrauchten das Trinkgeld zum eigenen Unterhalt, und wenn der alte Taler auch einen ungefähren Kaufwert von 4 Mk. besaß, so reichte das Gesamteinkommen nicht hin zur Erhaltung der Familie. — Ein mit Nahrungsorgen kämpfender Arbeiter ist genau so verdrießlich wie sein Chef, wenn bei diesem der Verdienst nicht ausreicht und beiden ist der Wille gemein, andere Zustände zu schaffen. — Nach dem Beschluß der Arbeiterversammlung wurde eine einheitliche Entlohnung von 3,50 Mk. pro Tag bewilligt, um aber die Mehrausgabe auf andere Weise auszugleichen, wurden die Kolonnen zur Erfüllung desselben Beschlusses um 1 Arbeiter vermindert, wodurch die Arbeitszeit bis ins Unendliche sich ausdehnte. Dieser Umstand des Verfahrens, den erhöhten Lohnsatz unter mehr oder minder nichtigen Gründen zu beschränken, steigerte die Unzufriedenheit der Arbeiter, und da sie hiergegen machtlos waren und blieben, so schlossen sie sich dem Transportarbeiterverbande an, um durch dessen Mithilfe ihren Anspruch durchzusetzen. — Würden in dieser Periode, d. h. bis zum Aufgehen der Vereinigung in den Transportarbeiterverband, die Unternehmer eine mehr nachgiebigere Stellung eingenommen haben, wäre damals nicht die Wrause von den verführten Leuten aufgestellt und durch kurzfristige Maßnahmen verfolgt worden sein, die hier gewiß an allerwenigsten Berechtigung hatte, wer weiß, welche Wendung die ganze anfänglich harmlose Bewegung gewonnen hätte, die nach dem Ausschluß natürlich zur Offensive überging. Höhere Arbeitslöhne und Arbeitsentlohnungen markierten abwechselnd die Tätigkeit des Arbeiterverbandes, der nun sich über das Reich ausdehnt, überall mit den gleichen Forderungen auftrat und gestehen wir offen, zu weilen Verhältnisse antraf, die, wenn wir uns in Sachlichkeit und Würde nichts vergeben wollen, in Bezug auf die Benutzung übertriebener Schlagwörter, trostlos waren! — In dem Bestreben, eine mehr einheitliche Entlohnung, die natürlich den örtlichen Verhältnissen entsprach, durchzuführen, mußten Spaltungen gemacht werden, die tief in denbeutel griffen, und wenn gegen den Arbeiterverband deswegen ein gewisser Haß entstand, so ist das wohl zu verstehen, aber im großen und ganzen nicht zu billigen, denn die damals auf lokalem Wege gestellten Forderungen hatten ihre Berechtigung, sie verminderten nicht die Rentabilität und wurden nur vom Unternehmer gezahlt, aber vom Publikum getragen,

wofür die steten Preissteigerungen als Beweis dienen. Erst später, als die stampfstarke in Kraft treten mußten, veränderte sich das Bild, worauf wir später zu sprechen kommen, — und mit keinem Worte hatte man der Vorteile gedacht, die uns die Arbeiter-Vereinigung brachte. Früher, und speziell in den Großstädten, war das unsaubere Element im Möbeltransport reichlich vertreten. — Zuhälter und Verbrecher fanden darin Unterstich, und Diebstähle, Kaufereien und Trinkgelderunter-schlagungen oder Erpressungen standen auf der Tagesordnung, die den soliden Arbeiter fern hielten. Durch den Transportarbeiterverband ist dies Element verdrängt worden, er übte eine erzieherische Wirkung aus und die organisierten Leute lehnen das Zusammenarbeiten mit denen ab, sie sind sich durch die Organisation ihrer Aufgabe und ihres Standes bewußt geworden, und der Beruf ist dabei der Gewinner. Nun gibt es, wie überall, auch in einer derartigen Vereinigung Heißsporne und Hezer, die nicht genug kriegen können. Werden sie in dem einen oder anderen Betriebe mit Recht gemahnt, weil sie grundlos Unzufriedenheiten hervorbringen, dann sind sie es, die in Versammlungen das große Wort führen, sich als Märtyrer der heutigen Ordnung aufspielen und die Menge mit sich fortzureißen suchen. — Daraus ist so manches Unrecht entstanden und so mancher Lohnkampf hätte einen anderen Ausgang genommen, wenn das Wesen dieser Leute hätte gezipfelt werden können, wenn sie entlarvt worden wären und dahin geschoben worden sein, wohin sie gehören. Falsch ist die Vereinigung resp. deren Leitung dafür verantwortlich zu machen, denn diese ist nur die ausführende Instanz aller Beschlüsse der Mehrheit, der sie sich untergeordnet hat, und aus eigener Erfahrung wissen wir, daß der Einspruch der Führer gegen unberechtigte Forderungen wirkungslos verhallte. — und wenn dadurch die Arbeitgeber einen Sieg errangen, so verdanken sie diesem nicht dem Arbeiterverbande oder ihrem eigenen der Not gehorchendem Zusammenstehen, sondern dem sichtbaren Unrecht, das in der Forderung lag, das niemals dauernd herrschen kann noch wird.

In Beachtung und Würdigung aller dieser Momente waren wir unläufig so frei, den Gedanken auszusprechen, daß die Unternehmer langfristige Tarifverträge von circa 10 Jahren mit dem Arbeiterverbande abschließen sollten und dieser Vorschlag hat uns das liebliche Zeugnis: „eine blasse Ahnung zu haben“ eingebracht. Es ist erstaunlich, bis zu welchen Leistungen sich ein besoldeter Generalsekretär heraufschwingt, um Applaus zu ernten. Wir wissen ja, daß bei solcher dialektischen Werbearbeit Neuperfungen fallen, die wie der Berliner sagt, nicht gehalten noch gestochen sind und meinen, wer mit solchen Mitteln operiert und winkeln muß, der hat zu viel eigene Schwäche zu verdecken. Zunächst entspricht es dem allgemeinen Brauch, in Streitfällen zu verhandeln und erst dann zum Kampfe überzugehen, wenn die Verhandlungen aussichtslos bleiben. Diese Usance lehnt der Arbeitgeberverband ab zu befolgen. Er spielt sich auf als der Retter unseres Berufs, er beglückt uns mit der unchristlichen Lehre, den Armen und Bedrängten überall zu bekämpfen, wo er zur Verbesserung seiner Lebenslage sich bemerkbar macht und läßt überall zum Samenblasen, damit durch große Opfergaben nicht die Vernichtung des vermeintlichen Gegners, denn das ist heute unmöglich, erzielt, sondern nur die künstliche Erregung auf den Stedepunkt gebracht wird, damit allerdings abschüssig zahlreiche Betriebe dem Unter-

ganze verfallen. — Wir sind niemals Gegner einer Arbeitgebervereinigung, die nach Frieden trachtet und diesen zu erhalten sucht, im Gegenteil, wir fördern eine solche mit allen zu Gebote stehenden Kräften und zeigen dies, wenn wir vermittelnd mit Vorschlägen eingreifen, um das Meistbeste zu erreichen, wenn wir aber sehen müssen, daß dem Frieden nicht nachgetrebt wird, dann bekämpfen wir derartige Institutionen schon deshalb, weil der deutsche Möbeltransport kein Tummelplatz für solche Treibeereien sein darf und rufen allen zu: Vorsicht zu üben. Wenn das vom Redner gelobte Buchdruckergerwerbe mit seiner Arbeiterorganisation in Verhandlung treten konnte, um einen dauernden Frieden zu schließen, dann können wir es auch, und wenn wir es unterlassen, dann zeigen wir eben, daß wir keinen Frieden wollen und die 19 Streiks bilden hierauf die Antwort! Die deutschen Unternehmer können darauf verzichten, Mitglieder eines solchen Verbandes zu sein, denn was dabei zu holen ist, ist nur Verlust, Kummer und Heimtückung, denn worin besteht im günstigsten Falle das Äquivalent? Sie zahlen Beiträge, erhalten im Streikfalle ungeschulte Leute als Ersatz und wenn der Schaden die Höchstziffer erreichte, wenn eine Rundschau nach der anderen abspringt und sie den Ruin vor Augen sehen und nun im Drude der Verzweiflung die Forderung bewilligen, dann verfallen sie der konventionellen Strafe und werden von den Verbänden ausgeschlossen, und darin liegt der Segen des Arbeitgeberverbandes, daß jeder Einzelne nach völliger Ueberlassung noch hochkottiert wird! Alle diese Ausflüchte blühen dem Beruf, damit macht der Verband Propaganda und verweist sich, blindlings alles mit sich reichend, auf den Eigenwillen, nur keine Tarifverträge, — und doch sind diese unerläßlich. Sie werden gemacht werden müssen, ob heute oder morgen, oder in Jahresfrist, und je länger damit gewartet wird, je mehr Opfer wird die Saumseligkeit fordern und sich der Anspruch steigern. Tritt die Arbeitgebervereinigung hingegen freimütig hervor und sagt: Zeigt uns, was Ihr wollt, wir wollen ohne Voreingenommenheit eure Forderungen prüfen, sie erwägen, unsere Gegenforderungen stellen und dann gemeinsam beraten“, damit dient sie in erster Linie unserem Beruf, denn aus diesen Verhandlungen wird sich ergeben, ob unsere Arbeiterkraft nur aus Lust zum Kampfe, nur aus Haß gegen Besitz und Kapital die Lohnbewegung dauernd in Atem hält, oder ob sie aus Not und um der Gerechtigkeit willen den Kampf führen muß, und die bedauerliche Einsicht wird nicht allein die Friedenspräliminarien diktiert, sondern auch die Gesetze für die fernere Entwicklung. Erst mit diesem Augenblicke erfüllt der Arbeitgeberverband sein Mandat, dann ist er Wächter der Gesetze und die Streber, Heißsporne und Märtyrer, die sich bisher erfolgreich aufspielten, hier und dort, sie werden die Standare spüren und sich betzelen davon machen oder parkieren. Und, wenn alles in Erwägung ziehend, der Transportarbeiterverband Forderungen stellt, die nicht bewilligt werden können, und der Versuch zur Verständigung scheitert, haben wir dadurch verloren? Sind wir dann dem Schicksal preisgegeben? Mit voller Ueberzeugung sagen wir nein, denn wir haben durch die Berufsbereinigungen, Zentralstelle, Zweck-, Lokal-, Land- und Provinzial-Verbände eine so gediegene Bilanz, daß wir auf friedlichen Wege auch dann noch zur Selbsthilfe schreiten können. Von Ort zu Ort werden angemessene Tarife ausgearbeitet und festgestellt, die jeder Arbeitgeber bedingungslos einzuhalten hat. Sie werden publiziert und jedem deutschen Arbeiter wird eine Frist gestellt, in welcher er sich zu erklären hat, ob er dieselben akzeptiert oder ablehnt, womit der Verbleib oder Abgang verknüpft ist. Dieser Tarif, in welchem alle örtlichen Verhältnisse auf wirtschaftlichem Gebiet in warmer Fürsorge Berücksichtigung finden, wird den

**Die Kraftquellen des Automobils.**

III.

Wir werden nun dazu übergehen, das Wesen der einzelnen Automobil-Kraftquellen etwas näher zu beschreiben und ihre Vorteile und Nachteile durch gegenfälligen Vergleich kritisch beleuchten.

Von den in Betracht kommenden Kraftquellen — Dampf, Elektrizität und Benzin — war es der Dampfkraft zuerst vorbehalten, dem Automobilismus nutzbar sein zu können. Es dürfte nicht allgemein bekannt sein, daß die Geschichte des Dampf-Wegzuges weiter zurück datiert, wie jene der Eisenbahn bezw. der Lokomotive. Der erste Dampfwagen stammt bereits aus dem Jahre 1769 und wurde von dem Franzosen Cugnot gebaut, während die erste Stephenson'sche Lokomotive erst im Jahre 1824 fertig wurde. Es kann nun nicht Aufgabe dieser Ausführungen sein, auf die Geschichte des Dampf-Automobils genauer einzugehen. Entgegen der in breiten Schichten herrschenden Meinung, daß das Automobil ein Erzeugnis der Technik neueren Datums sei, sei nur noch die Tatsache erwähnt, daß bereits im Jahre 1833 in London nicht weniger als 20 Dampfwagen im Betrieb waren.

Trotz mancher Vorzüge, die der Dampfmaschine als Kraftquelle tatsächlich anhaften und die wir weiter unten auch näher zu erläutern haben werden, konnte diese Energieform den Kampf mit der Elektrizität und noch weniger erfolgreich mit dem Benzinmotor aufnehmen. In der Zeit, als noch die Dynamomaschine und der Verbrennungsmotor in den Kinderschuhen steckten und manche schwere Kinderkrankheit übersehen mußten, waren die Chancen für den Dampfbetrieb günstiger. Aber während in der Entwicklung des Dampf-Bezugs bald eine gewisse Stagnation eingetreten ist, hat sich der Elektromotor und

vor allen Dingen der Benzinmotor in ungeahnter Weise verbessert. In England und Amerika hat sich der Dampfwagen besser eingeführt als bei uns in Deutschland, wo er eigentlich nie zur rechten Geltung kam, obwohl manche Systeme wie der Mannsche und der Stolz'sche Wagen ganz brauchbare Dienste leisteten.

Schon die Tatsache, daß zur Erzeugung von Dampf immer zwei Einrichtungen, nämlich der Dampferzeuger (Dampfessel) und die Dampfmaschine notwendig sind, lassen diese Antriebskraft für das Automobil ungeeignet erscheinen. Durch Kompensationen wird nämlich zweifellos die Betriebssicherheit jeder technischen Anlage ungünstig beeinflusst. Außerdem muß man große Gewichte mit in Kauf nehmen, die man ständig als „tote Last“ mitzuschleppen muß, und die wieder eine schwerere Konstruktionsweise des Wagens notwendig macht. Hierzu kommt noch das Mitschleppen von Brennmaterial und Wasser. Wenn man nun noch weiter in Betracht zieht, daß bei einer älteren Dampfmaschine frühestens nach einer halben Stunde der Kessel die notwendige Betriebsspannung hatte, so kann man sich bei einem Vergleich mit der großen Betriebsbereitschaft unserer modernen Automobile eines ironischen Lächelns über den älteren Dampfwagen kaum enthalten. Die eben angeführten Mängel der Dampfmaschinenanlage mußten, wenn dieselbe für das Automobil brauchbar gemacht werden sollte, verschwinden, oder doch auf ein Minimum beschränkt werden. Der Franzose Serpollet, dessen Denkmals übrigens vor kurzem in Paris enthüllt wurde, hat auf diesem Gebiete bahnbrechend gewirkt. Da die Serpollet'sche Konstruktion mit dem Besse auf dem Gebiete des Dampf-Automobilwesens darstellt, beschränken wir uns darauf, nur auf dieses System etwas näher einzugehen. Der Dampferzeuger ist kein Dampfessel, sondern ein System von 3 Röhrenarten, die

direkt über den Brennern liegen. Als Heizmaterial dient Petroleum. In den untersten Röhren wird das Wasser angewärmt, in den mittleren verdampft, in den obersten Röhren überhitzt und von da nach der Dampfmaschine zur eigentlichen Arbeitsleistung geleitet. Die Regulierung der Dampfentwicklung geschieht automatisch, d. h. selbsttätig, durch 2 Pumpen, welche, je nach dem Dampfbedarf, mehr oder weniger Wasser und Brennstoff den Röhren und dem Heizraum zuführen. In den Röhren steht also kein Wasser, sondern durch die Verdampfung derselben den heißen Röhren findet sofort eine Dampfentwicklung statt. Es wird also den Brennern nicht mehr Brennstoff und den Röhren nicht mehr Wasser zugeführt, als zur Entwicklung der augenblicklich verwendbaren Dampfmenge notwendig ist. Während des vorübergehenden Stillstandes des Wagens müssen die Brenner in Brand gehalten werden, um den Wagen sofort fahrfertig zu haben. Dabei dürfen die Röhren keine übermäßig hohe Temperatur annehmen, was durch automatische Verringerung der Zufuhrmenge des Brennstoffes und des Wagens erreicht wird. Die Betriebspannung beträgt bei derartigen Dampf-erzeugerkonstruktionen bis zu 50 Atmosphären, d. h. in der Kolbenmaschine wird jeder Quadrat-Zentimeter Kolben-Fläche mit 50 kg gedrückt. Diese Betriebspannung ist eine außerordentlich hohe, wenn man bedenkt, daß man bei einer modernen Schnellzuglokomotive über 14 kg Kesseldruck wohl noch nicht hinausgegangen ist. Die Abdichtigkeit, die Betriebspannung in so weiten Grenzen zu variieren, hat den großen Vorteil, die Zugkraft eines Dampfautomobils ohne mechanische Hilfsmittel zu vergrößern. Wir erkennen also gegenüber dem Benzinmotor schon einen wesentlichen Vorteil: Das mechanische Mittel zur Erhöhung der Zugkraft, nämlich das Getriebe, fällt bei der Dampfmaschine weg. Mit diesem zweifellos

Wohnsitz fixieren, die Arbeitszeit regeln, und für Nichtbefolgung der gegebenen Bestimmungen hohe Strafen aussetzen und der Arbeitgeberverband des deutschen Möbeltransports als Wächter und Hüter beider Interessenten, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wird ohne Ansehung der Person sein Richteramt ausüben bei allen Differenzen, und wird fernerhin aus den Beiträgen humane Veranstaltungen für die Arbeiterchaft unseres Berufs ins Leben rufen und als Devise die Worte, die einst an allerhöchster Stelle gesprochen worden sind: „Ich will Frieden haben mit meinem Volke“ dahin abändern: „Wir wollen Frieden haben mit unseren Mitarbeitern“. Doch bevor wir auf diese Worte zur Selbsthilfe schreiben, wollen wir schon des moralischen Effekts willen, dem Transportarbeiterverband Gelegenheit geben, auch seine Friedensliebe zu betonen und lieber einen schmalen Vergleich machen, als einen Kampf fortführen, bei dem jeder Sieg doch einer Niederlage gleich. Können unsere Möbeltransporteure zur eigenen Sicherheit, zum eigenen Fortschritt mit ihrer Friedensmahnung keinen Umschlag erzielen, dann sollen sie sich den Vordrängen fern halten, denn die Vernunft wird und muß über kurz oder lang doch siegen und die bisher geübte Zurückhaltung der Unternehmer ist ein schlagender Beweis, daß im deutschen Möbeltransport erst gewagt und dann erst gewagt wird.“

So der „Fuhrhalter“. Es freut uns aufrichtig, daß sich endlich, endlich auch im Unternehmerlager eine gewichtige Stimme findet, die der Vernunft das Wort redet. Ob sie Gehör finden wird? Vielleicht, vielleicht auch nicht. Uns deutet, daß vorläufig noch die Scharmacher und Phrasendrescher oben auf sind. Sie und ihre gedankenlosen Nachbeter werden noch viel bittere Erfahrungen machen müssen, ehe sie zum Friedensschluß bereit sind. Und so manche unter ihnen werden sich im Kampfe noch weisbluten. Es wäre also grundverteufelt, wollten unsere Kollegen auf diese vernünftige und ehrliche Stimme aus der Wüste im „Fuhrhalter“ hin, ihr Müßzeug an den Nagel hängen. Im Gegenteil. Je stärker unsere Macht sich in der Zukunft entfaltet, desto mehr wird die Wartezeit auf eine ehrliche gegenseitige Verständigung abgekürzt. Unser Streben nach Bervollkommnung der Organisation soll uns aber nicht abhalten, zum tausendsten Male zu erklären, daß wir stets und in allen Stadien des Kampfes bereit sind, die Hand zur Verständigung zu bieten. Und dies, trotzdem mit jedem Tage die Aussicht in den verschiedenen Kämpfen zu siegen, dank der ständigen Erstärkung unserer Organisation, eine bessere, glänzendere wird. Daß unser Verband nicht kämpft um des Kampfes willen, das hat er längst bewiesen durch Abschluß von Hunderten von Tausen, unter anderen mit Arbeitgebervereinigungen von Berlin, Hamburg, Leipzig, Dresden, mit den Arbeitgeberverbänden von Bayern und Württemberg. Auch unser Ziel ist der Reichstaxi, die einheitliche Gestaltung der Arbeitsverhältnisse in ganz Deutschland. Schon existiert ein Reichstaxi mit den Genossenschaften, der sich trotz der Mängel, die ihm infolge seiner Jugend noch anhaften, ziemlich zufriedenstellend für beide Teile bewährt. Und was hier geschaffen ist, könnte auch für das Möbeltransportgewerbe geschaffen werden, wenn die Herren Arbeitgeber dies ehrlich wollen. Sie sind es, die es allein in der Hand haben, über Krieg und Frieden in der Zukunft zu

entscheiden, mögen sie in ihrem eigenen Interesse handeln. Um den Frieden etwa zu betteln und zu bitten, das hat unsere Organisation nicht nötig, aber sie stimmt dem Frieden gerne zu, wenn er von der Gegenseite gewünscht wird. Es ist aber nicht unsere Sache, die verschiedenen Arbeitgebervereine und Verbände im Transportgewerbe unter einen Hut zu bringen und damit für die Grundlagen eines Reichstaxi verhandlungsfähig zu machen, diese Arbeit müssen die Herren schon selbst besorgen. Unsere Aufgabe ist es, durch Ausbau und größtmögliche Stärkung des Deutschen Transportarbeiter-Ver-

**An den Maschinen.**

**Wir steh'n an den Maschinen,  
Um unsern Herr'n zu dienen.  
Das Schwungrad schwingt, die Pfeife schrillt,  
Die Ader an der Stirne schwillt.  
Greift zu mit festen Armen!  
Der Abend hat Erbarmen.**

**Wir steh'n an den Maschinen  
Mit bleichen Sorgenmienen.  
Für uns ist nicht die Frühlingsluft,  
Nicht Sonnenglanz, nicht Blütenduft,  
Das Herz darf uns nur klopfen  
Der Herren Sack zu stopfen.**

**Wir steh'n an den Maschinen,  
Uns dünkt, wir gleichen ihnen:  
Sie schuffen auch jahraus, jahrein,  
So fern dem Glück, dem Sonnenschein.  
Es werden unsre Herzen  
Gleich ihnen kalt und erzen.**

bandes unsere Kollegenschaft gegen Unternehmertwillkür und wirtschaftliche Ausbeutung zu schützen, sie zu einem kampfeseebnbürtigen Kontrahenten zu machen.

**Die neue Reichsversicherungs-Ordnung.**

**II.**

**Die Unfallversicherung**

hat ihre Regelung im dritten Buche gefunden. Die Versicherungspflicht auf alle Lohnarbeiter und Betriebe, also auch auf das Kleingewerbe auszudehnen, dazu hat man sich nicht ausschwingen können. Entschädigt werden in Zukunft wie bisher nur Betriebsunfälle, nicht aber Unfälle auf Wegen, Unfälle des täglichen

Lebens, ebenso werden die Gewerbekrankheiten nicht als Unfälle angesehen. Letzteres kann nur auf Beschluß des Bundesrats geschehen. Die Versicherungspflicht ist wieder etwas erweitert worden und erstreckt sich in Zukunft mit auf die Apotheken, Gerberei-, Dekorateur- sowie Steingrößereibetriebe, die Binnenfischerei, Fischzucht, Leichwirtschaft und Eisgewinnung, wenn sie gewerbsmäßig betrieben oder von Reich, einem Bundesstaat, einer Gemeinde, einem Gemeindeverband oder einer anderen öffentlichen Körperschaft verwaltet werden, sowie das Halten von anderen Fahrzeugen als Wasserfahrzeugen, wenn sie durch elementare oder tierische Kraft bewegt werden, und auf das Halten von Reittieren, endlich noch auf den gesamten Expeditionsbetrieb. Verbotsmäßiges Handeln schließt die Ausnahme eines Betriebsunfalles nicht aus. Die Verletzung verapothekerlicher Vorschriften gilt nicht als ein freiwilliges Zuziehen eines Unfalles.

Die Rente wird nicht nach dem vollen Lohne, sondern nach zwei Drittel des Jahresarbeitsverdienstes gewährt, wobei der 1800 Mk. (früher 1500 Mk.) übersteigende Betrag nur zu einem Drittel in Anrechnung kommt. Eine Erhöhung der Hinterbliebenenrenten hat nicht stattgefunden, nur ist in Zukunft auch für ein uneheliches Kind Rente zu zahlen, wenn der Verstorbene ihm nach gesetzlicher Pflicht Unterhalt gewährt hat. Beträgt die Rente 20 pCt. und weniger (bisher 15 pCt.), so kann die Berufsgenossenschaft mit Zustimmung des Verletzten eine Abfindung eintreten lassen. Neu ist, daß die Berufsgenossenschaften Einrichtungen zur Beschaffung von Arbeitsgelegenheit für Unfallverletzte treffen können. Mit Hilfe der Ärzte und dieser neuen Einrichtung wird die Kürzung oder Entziehung der Rente in Zukunft dann noch schneller wie heute erfolgen. Gefährlich festgelegt ist auch, daß die Genossenschaft durch die Satzung allgemein, sonst bei Bedürftigkeit, dem Verletzten, der in einer Heilanstalt untergebracht ist, und seinen Angehörigen eine besondere Unterstützung gewähren kann. Dies ist namentlich dort sehr angebracht, wo der Verletzte in Heilanstalten seine eigenen Kleidungsstücke tragen muß und diese dabei erheblich abnutzt.

Zur Beratung und Beschlußfassung über Unfallverhütungsvorschriften werden Vertreter der Versicherten gewählt. Diese nehmen alljährlich zu den Berichten der technischen Aufsichtsbeamten Stellung und können Maßnahmen mit anregen, die zur Verbesserung der Unfallverhütungsvorschriften geboten erscheinen. Die Vertreter werden von den Mitgliedern der Oberversicherungsämter gewählt. Trotzdem die Überwachung der Betriebe noch ungenügend ist und die Unfallverhütungsvorschriften, namentlich in den landwirtschaftlichen Betrieben, mehr wie alles zu wünschen übrig lassen, darf das Reichsversicherungsamt auf Beschluß des schwarz-blauen Blocks die landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften nicht einmal zum Erlaß von Unfallverhütungsvorschriften anhalten. So hat man überall auf die Unternehmer die „gebührende“ Rücksicht genommen.

**Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung**

Die das vierte Buch umfassende Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung entspricht ganz und gar nicht den gehegten Erwartungen. Weder eine Erhöhung, noch eine Erleichterung zum Bezuge der Invaliden- und Altersrenten hat die Reichsversicherungsordnung gebracht, dafür aber eine ganz und gar ungenügende Hinterbliebenenversicherung. Nur wenn dem Empfänger der Invalidenrente Kinder unter 15 Jahren hat, so erhöht sich die Invalidenrente für jedes Kind um ein Zehntel bis zum höchstens anderthalbfachen Betrage. Diese Bestimmung gilt aber nur für diejenigen Empfänger von Invalidenrenten, deren dauernde Invalidität nach dem 31. Dezember 1911 eingetreten ist, oder deren Rente nach diesem Tage beginnt. Die Beträge, die bisher 14, 20, 24, 30

nennenswerten Vorteil ist jedoch der Nachteil im Kauf zu nehmen, daß derartig hohe Betriebsspannungen vom Standpunkte der Betriebssicherheit zu verwerfen sind, da es kaum möglich ist, Stopfbüchsen zu bauen, die dauernd einem derartig hohen Druck, speziell unter dem beim Fahren entstehenden Erschütterungen, auszuhalten im Stande sind. Jedenfalls bedarf ein derartiger Wagen einer sorgfältigen Wartung. Besser als bei dem Benzinmotorbetrieb gestaltet sich beim Dampfswagen auch das Rückwärtsfahren. Bei letzterem ist es möglich, mit jeder Geschwindigkeit auch rückwärts zu fahren, da es mit Hilfe einer einfachen Reversiervorrichtung bei der Dampfmaschine möglich ist, ihren Drehstimm umzulehren. Infolge der andern Arbeitsweise der Verbrennungsmaschine ist eine einfache Umkehrvorrichtung nicht möglich. Man hat deshalb die Vorrichtung zum Rückwärtsfahren in das Getriebe gelegt und den Nachteil dafür in Kauf genommen, nur mit einer Geschwindigkeit rückwärts fahren zu können, was ja auch praktisch für ein Automobil, das leicht gewendet werden kann, vollständig ausreicht. Zu Gunsten der Dampfmaschine darf man bei dieser Betrachtung nicht vergessen, daß durch die Möglichkeit, den Drehstimm der Kraftquelle durch einen kurzen Handgriff umzulehren, das Mittel in die Hand gegeben ist, in Momenten der Gefahr davon Gebrauch zu machen und somit die Reversierrichtung auch als vorzügliche Gefahrenbremse benutzt werden kann. Geradezu ideal ist das Anlassen und die Bedienung der Dampfmaschine (nicht etwa auch des Dampfkeßels). Ein einfaches Drehen an einem Griff genügt, um dem Dampf den Zutritt in den Arbeitszylinder zu geben und in jeder Stellung anlaufen zu lassen, vorausgesetzt, daß die Maschine mehr als einen Zylinder hat, was wohl bei Dampfautomobilmotoren immer der Fall sein dürfte. Wer dagegen einmal Gelegenheit gehabt hat, einen Benzinmotor,

der eine Nacht über in der Kälte gestanden hat, morgens anzubringen, wird gerade diesen Vorprung des Dampfmotors gegenüber dem Benzinmotor nicht wenig Wert belegen. Jeder erfahrene Chauffeur wird wissen, mit wieviel Mittel und Mühen man arbeiten muß, um unter solchen Umständen so einen widerpenstigen Benzinmotor in Gang zu bringen. — Auch der Wegfall von Zündvorrichtung und Vergaser sind als Vorzüge der Dampfmaschine gegenüber dem Verbrennungsmotor anzuführen. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß gerade diese beiden wichtigsten Organe des Benzinmotors die Hauptquelle von die Pannen sind und dem Chauffeur am meisten Verdruß bereiten. Immerhin muß festgestellt werden, daß die moderne Automobiltechnik auf die sachgemäße und vollkommene Ausführung dieser Organe hinarbeitet, so daß Betriebsstörungen an Zündung und Vergaser im Laufe der Zeit immer mehr zu den Seltenheiten gehören werden. Ueberhaupt ist die Dampfmaschine gegenüber dem Verbrennungsmotor eine viel robustere Maschine; sie arbeitet auch dann noch, wenn von ihr mehr verlangt wird, als sie normaler Weise leisten kann. Der moderne Benzinmotor verlangt hingegen eine verständnisvolle Behandlung und will von Mehrleistung nichts wissen. Man sieht, daß von unseren kulturellen Fortschritten auch die Kraftmaschinen nicht unberührt geblieben ist. Auf einen Vorzug, der in der Arbeitsweise der Kolbendampfmaschine begründet ist, möchten wir nur kurz hinweisen, da wir später, bei der Erklärung der Wirkungsweise des Benzinmotors, nochmals auf diesen Punkt zurückkommen werden: auf den besseren Gleichförmigkeitsgrad. Ein guter Gleichförmigkeitsgrad der Kraftmaschine ist für den ruhigen Lauf eines Automobils von wesentlicher Bedeutung. Je mehr Arbeitszylinder man nun anordnet, desto besser ist der Gleichförmigkeitsgrad. Es besteht nun die Tatsache, daß eine ein Zylinder Dampfmaschine ebenso gleichmäßig ar-

beitet, wie ein im sogenannten Zweitakt arbeitender vier Zylinder Benzinmotor.

Daß die Dampfbohrmaschine an sich hervorragend geeignet wäre, die dominierte Stellung als Treibkraft für das Automobil einzunehmen, dürfte aus den Ausführungen deutlich hervorgegangen sein. Diese großen Vorteile werden aber leider mehr als aufgehoben durch den zur Dampfmaschine gehörigen Dampfzylinder. Man denke an die außerordentlich saubere und einfache Wartung und Bedienung des Benzinmotors, an seine einfache Leistungsanwendung durch Verstellen einer Drosselklappe, an die Möglichkeit, mit geringen Betriebsmitteln große Leistungen zu vollbringen und an die Tatsache, daß ein Benzinmotor wirtschaftlich besser arbeitet als wie jede Dampfmaschine, und vergleiche damit die unständliche Wartung eines Dampfzylinders. Die Wasserhöhen müssen von dem sich ansammelnden Kesselstein gereinigt, ebenso müssen die Brenner stets sauber gehalten werden. Die Veränderung der Leistung der Kraftquelle durch Pumpen kann durchaus nicht als Ideal betrachtet werden, da diese wieder zu Betriebsstörungen Anlaß geben. Durch Vornahme von Petroleum und Wasser wird der Ballast bedeutend erhöht und durch den schlechten Wirkungsgrad der Dampfmaschinenanlage der Aktionsradius wesentlich verringert.

Jedenfalls ist nicht zu erwarten, daß der Dampfswagen den in seiner technischen Bervollkommnung großen Vorprung des Benzinwagens je wieder einholen wird. Ob überhaupt die Dampfmaschinen-technik in früheren Jahren den richtigen Weisblick und das nötige Interesse für den Automobilismus gezeigt hat, bleibe dahingestellt. Tatsache aber ist es, daß nicht zuletzt der zähen Ausdauer und der trotz vieler anfänglicher Mißerfolge großen Schaffensfreudigkeit der Benzinmotorentwickler dieser schöne Erfolg zu verdanken ist. (Fortsetzung folgt.)

und 36 Pf. pro Woche betragen, werden dafür und für die Hinterbliebenenversicherung auf 16, 24, 32, 40 und 48 Pf. erhöht. Eine freiwillige Zusatzversicherung ist eingeführt. Wenn die Rente also zu niedrig erscheint, kann durch Leistung von Zusatzmarken eine Erhöhung erzielt werden, d. h., wenn er jemals im Genuss einer Rente kommt. Mit der Zusatzversicherung gedeckt man auch den kleinen Gewerbetreibenden, die berechtigt sind, unter gewissen Umständen freiwillig in die Versicherung einzutreten, ebenso den Betriebsbeamten, Angestellten usw. entgegenzukommen. Bei der Invalidenversicherung sind Angestellte in „ähnlich gehobener Stellung“ nur versicherungspflichtig, wenn sie ein Einkommen von nicht mehr wie 2000 Mk. haben. Die Versicherungspflicht beginnt erst mit dem vollendeten 16. Lebensjahre und im Gegensatz zur Krankenversicherung sind die Leistungen vom 16. Jahre auch nur dann versicherungspflichtig, wenn sie gegen Lohn oder Gehalt beschäftigt werden.

Die Invalidenrente wird nach wie vor erst gewährt, wenn der Antragsteller zu zwei Drittel arbeitsunfähig ist. Die Krankrente erst nach sechs- und zwanzigwöchentlicher Krankheit. Die Altersrente vom 65. Jahre ab einzuführen, lehnte der Reichstag ab. Es bleibt also beim 70. Jahre. Die Witwenrente wird nicht beim Tode des Mannes gezahlt, sondern auch erst, nachdem die Frau zu zwei Drittel arbeitsunfähig geworden ist. Hiernach kommen nur die wenigsten Witwen in den Genuss der Rente.

Auf Krankrente hat die Witwe nach 26wöchentlicher Krankheit ebenfalls Anspruch. Waisenrente erhalten beim Tode des versicherten Vaters seine Ehefrauen, unter 15 Jahre alten Kinder und nach dem Tode einer Versicherten ihre waisenlosen Kinder unter 15 Jahren. Als waisenlos gelten auch uneheliche Kinder. Nach dem Tode der versicherten Ehefrau eines erwerbsunfähigen Ehemannes, die den Lebensunterhalt ihrer Familie ganz oder überwiegend aus ihrem Arbeitsverdienste bestritten hat, steht den ehelichen Kindern unter 15 Jahren Waisenrente und dem Mann eine Witwenrente zu, solange sie bedürftig sind. Für die Waisenrente gilt dies auch, wenn zur Zeit des Todes der Versicherten die Ehe nicht mehr bestand. Nach dem Tode einer versicherten Ehefrau, deren Ehemann sich ohne gesetzlichen Grund von der häuslichen Gemeinschaft ferngehalten und seiner väterlichen Unterhaltspflicht entzogen hat, steht den unehelichen Kindern unter 15 Jahren Waisenrente zu, solange sie bedürftig sind. Hinterläßt der Versicherte elternlose Enkel unter 15 Jahren, deren Unterhalt er ganz oder überwiegend bestritten hat, so steht ihnen Waisenrente zu, solange sie bedürftig sind. Die Renten der Hinterbliebenen beginnen mit dem Tode des Ernährers, die der Witwe jedoch, wie schon bemerkt, erst mit dem Eintritt ihrer Invalidität. Eine Erstattung der Beiträge findet nach dem 1. Januar 1912 nicht mehr statt. Betrifft die Erstattung jedoch eine weibliche Person, die eine Ehe eingeht, so werden die Beiträge nur noch erstattet, wenn der Antrag vor Verkündigung der Reichsversicherungsordnung gestellt worden ist. Die Verkündigung wird bald erfolgen. Die Erstattung hört für die Verheirateten dann auf; würde aber der Mann vor dem 1. Januar 1912 sterben, so erhielten die Hinterbliebenen des Mannes seinen Pfennig an Renten usw.

Falls nun die Ehefrau auch Beiträge zur Invalidenversicherung geleistet und die Anwartschaft aufrecht erhalten hat, so steht ihr beim Tode des Mannes ein Witwengeld zu. Dasselbe wird gezahlt, auch wenn die Frau noch nicht als Invalide gilt. Die Kinder einer solchen Witwe erhalten bei Vollendung des 15. Lebensjahres eine Waisenaussteuer. Die Hinterbliebenenbezüge sind, wie schon mehrfach in der Presse hervorgehoben, sehr gering. Die Renten der Hinterbliebenen dürfen zusammen nicht mehr betragen, als das anderthalbfache der Invalidenrente, die der Verstorbene zur Zeit seines Todes bezog oder bei der Invalidität bezogen hätte. Die durchschnittliche Invalidenrente betrug im Jahre 1909 bei allen Versicherungsträgern 174,80 Mk. Hiernach kann man leicht berechnen, wie die höchsten Renten der Hinterbliebenen evtl. ausfallen. Waisenrenten allein dürfen zusammen nicht mehr betragen, als die Invalidenrente. Ergeben die Renten einen höheren Betrag, so werden sie im Verhältnis ihrer Höhe gekürzt. Enkel haben nur insoweit einen Anspruch, als nicht der zulässige Höchstbetrag den Kindern zusteht.

Das Selbstverfahren kann in Zukunft außer von den Versicherten auch von den Witwen beantragt werden. Die Ausgaben für das Selbstverfahren sollen jedoch eingeschränkt werden.

Nach dem Einführungsgesetz zur Reichsversicherungsordnung treten die Vorschriften des vierten Buches und die zu ihrer Durchführung erforderlichen anderen Vorschriften der Reichsversicherungsordnung mit dem 1. Januar 1912 in Kraft. Bis zum 31. Dezember 1910 werden auf die Wartezeit für den Anspruch auf Hinterbliebenenbezüge auch die nach dem Invalidenversicherungsgesetz entrichteten Beiträge angerechnet. Nach diesem Zeitpunkt kommen auf die Wartezeit (200 bis 500 Beitragswochen) nur die für die Zeit nach dem 1. Januar 1912 entrichteten Beiträge in Anrechnung. Die Renten setzen sich nach dem jetzigen Gesetz zusammen aus einem Reichszuschuß, Grundbetrag und Steigerungssatz. Für die Bemessung der Hinterbliebenenbezüge wird zur Berechnung des Grundbetrages der Invalidenrente die für die Zeit nach dem 1. Januar 1912 an 500 Beitragswochen fehlende Zahl aus den höchsten, nach dem Invalidenversicherungsgesetz entrichteten Beiträgen ergänzt. Reicht die Zahl dieser Beiträge hierzu nicht aus, so gilt für die fehlenden die Lohnklasse 1. Damit die Bezüge immer noch magerer ausfallen, sind für die Steigerungssätze nur die Beiträge anzuzurechnen, die für die Zeit nach dem 1. Januar 1912 geleistet worden sind. Keinen Anspruch auf Fürsorge haben die Hinter-

bliebenen solcher Versicherten, welche am 1. Januar 1912 bereits verstorben waren. Das Gleiche gilt für die Hinterbliebenen solcher Versicherten, welche an dem genannten Tage bereits dauernd erwerbsunfähig sind, ohne inzwischen die Erwerbsfähigkeit wieder erlangt zu haben.

Die Versicherungsanstalten haben einen Vorstand und Ausschuß. Für beide kommen Vertreter der Unternehmer und Versicherten in Betracht. Die Vertreter zum Vorstand werden von den Ausschußmitgliedern, diese jedoch von den Mitgliedern beim Versicherungsamt gewählt. Also überall ein kompliziertes, indirektes Wahlverfahren.

Das fünfte Buch behandelt die Beziehungen der Versicherungsträger zu einander und zu anderen Verpflichteten.

Hier haben die Bestimmungen über die Unterstützung der Unfallverletzten nach Ablauf der 13. Woche durch die Krankenkassen (falls die Berufsgenossenschaft bis dahin nicht eingetreten ist) ihre Regelung gefunden, ebenso, falls die Gemeinden oder Armenverbände Unterstützungen für Personen geleistet haben, deren Ansprüche an Krankenkassen, die Unfall- oder Invalidenversicherung noch zusetzen, sind neu geregelt worden, natürlich alles so, daß ja niemand etwa einmal doppelte Unterstützung erweisen könnte.

Zum Schluß regelt das sechste Buch dann noch das Spruchverfahren.

Zu begrüßen ist, daß in Zukunft alle Streitigkeiten auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung durch einheitliche Instanzen ihre Regelung finden. Es kommen da in Betracht, das Versicherungsamt, das Oberversicherungsamt, das Reichs- resp. Landesversicherungsamt. In Sachen der Kranken-, Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung ist in letzter Instanz die Revision, in Sachen der Unfallversicherung jedoch der Rekurs zulässig. Beim Rekursverfahren kann man noch mit neuem Beweismaterial antreten, während das Revisionsverfahren sich nur auf Gesetzesverletzungen resp. Formfehler stützen kann. Zu beklagen ist nun aber recht sehr, daß die Revision wie auch der Rekurs ausgeschlossen ist, wenn es sich handelt bei der

- a) Krankenversicherung:
  1. um die Höhe des Kranken-, Haus- oder Sterbegeldes,
  2. Unterstützungsfälle, in denen der Kranke nicht oder weniger als 8 Wochen arbeitsunfähig war,
  3. Wochenhilfe,
  4. Familienhilfe,
  5. Abfindung,
  6. Kosten des Verfahrens.

- b) bei der Unfallversicherung:
  1. um Krankenbehandlung oder Hauspflege,
  2. Renten für eine Erwerbsunfähigkeit, die zur Zeit der Entscheidung des Rekursgerichts unstrittig oder nach rechtskräftiger Feststellung vorübergegangen ist,
  3. Rentenanteile, die bei dauernder Erwerbsunfähigkeit für begrenzte und bereits abgelaufene Zeiträume zu gewähren sind,
  4. Heilanstaltspflege,
  5. Angehörigenrente,
  6. Sterbegeld,
  7. vorläufige Renten,
  8. Reueinstellung von Dauerrenten wegen Minderung der Verhältnisse,
  9. Kapitalabfindung,
  10. Kosten des Verfahrens.

c) Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung:
 

1. um Höhe, Beginn und Ende der Rente,
2. Kapitalabfindung,
3. Witwengeld,
4. Waisenhaussteuer,
5. Kosten des Verfahrens.

So sieht die „vielgepriesene Sozialreform“ aus, von der man seit vielen Jahren so viel Aufhebens gemacht hat. Eine Vorlage wie die Reichsversicherungsordnung, die neben ganz geringfügigen Verbesserungen so einschneidende Verschlechterungen enthält, hat die sozialdemokratische Partei somit mit Recht abgelehnt.

Die Reichsversicherungsordnung tritt, soweit es sich um Maßnahmen zu ihrer Durchführung handelt, sofort in Kraft. Die Teile, die den übrigen, außer den bereits unter dem Kapitel Invalidenversicherung erwähnten, Vorschriften in Kraft treten, werden durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt.

### Liebesgaben an die Landwirtschaft in der Arbeiterversicherung.

Nach dem Inkrafttreten der Invalidenversicherung zeigte sich bald eine ganz verschiedene Entwicklung der finanziellen Lage der einzelnen Versicherungsanstalten. Während einige Anstalten große Ueberschüsse erzielen, gerieten andere immer mehr in Schulden. Zur Beseitigung dieser Verschiedenheiten wurde in § 33 des Invalidenversicherungsgesetzes eine Bestimmung aufgenommen, nach welcher ein gewisser Teil aller Renten von sämtlichen Versicherungsträgern als „gemeinsame Last“ getragen werden sollte. Es sind dies drei Viertel sämtlicher Altersrenten, die Grundbeträge der Invalidenrenten usw. Zur Deckung dieser „Gemeinlast“ werden seit 1. Januar 1900 bei jeder Versicherungsanstalt vier Zehntel der Beiträge buchmäßig ausgeschleudert, die das Gemeinvermögen bilden.

Aus der soeben vom Reichsversicherungsamt veröffentlichten Abrechnung auf das Jahr 1910 ist ersichtlich, daß bei sämtlichen 31 Landesversicherungsanstalten und den zugelassenen 9 besonderen Kassen-einrichtungen die Rentenzahlungen überhaupt 163 987 252 Mk. betragen. Hiervon entfallen auf das Reich 52 1/2 Millionen Mark, das Gemeinvermögen 76 1/2 Millionen Mark und die Sondervermögen 35 Mill. Mark. Durch das Verteilungsverfahren wurde ein Teil der Versicherungsanstalten vor zusammen rund 10 Millionen Mark entlastet und der andere Teil damit belastet. Beispielsweise sind von der Versicherungsanstalt Ostpreußen 3,2 Millionen Mark zur Zahlung aus der Gemeinlast angewiesen worden. In Wirklichkeit hat sie nur 1 1/2 Millionen Mark zur Ge-

meinlast beigetragen, so daß sie um über 1,6 Mill. Mark entlastet worden ist. Derartige Entlastungen weisen noch auf Westpreußen mit 879 600 Mk., Posen mit 632 000 Mk., Niederbayern mit 480 000 Mk. und so weiter. Umgekehrt sind nur z. B. von den Rentenanweisungen der Versicherungsanstalt Berlin rund 2,7 Millionen Mark als Gemeinlast von der Gesundheit zu tragen, während sie 4,1 Millionen Mark zu dem Gemeinvermögen beizutragen, also 1,4 Mill. Mark mehr zu zahlen hatte, als sie ohne Verteilungsverfahren verpflichtet wäre. Derartige Mehrbelastungen haben noch zu tragen Rheinprovinz 1,4 Mill. Mark, Königreich Sachsen 1,2 Millionen Mark, Hansestädte 1,0 Millionen Mark, Westfalen 1,0 Millionen Mark usw.

Der erste Blick zeigt, daß die entlasteten Anstalten nur solche mit vorwiegend landwirtschaftlicher und die belasteten nur solche mit vorwiegend industrieller Bevölkerung sind. Die Landwirtschaft erhielt also im Jahre 1910 circa 10 Millionen Mark von der Industrie als Liebesgabe! Die ungünstigere Vermögenslage der Versicherungsanstalten mit landwirtschaftlicher Bevölkerung hat ihre mannigfachen Gründe. Zunächst hat keine dieser Anstalten das Einzugsverfahren, so daß bei ihnen die Unternehmer selbst die Beitragsmarken in die Quittungskarten einzulegen haben. Hierdurch gehen viele Beiträge verloren. Das Einheben der Beiträge durch die Krankenkassen, wie es in Sachsen, Thüringen, der Rheinprovinz usw. eingeführt ist, ist viel rationeller. Sodann sind die Versicherten in den landwirtschaftlichen Gegenden in den niedrigsten Klassen. Demgegenüber haben die Anstalten mit landwirtschaftlicher Bevölkerung höhere Ausgaben durch zahlreichere Altersrenten und so weiter. Die Reichsversicherungsordnung läßt alles beim alten

### Zur Entwicklung der Invalidenversicherung.

Das Reichsversicherungsamt hat soeben das genaue Ergebnis der Abrechnung der Invalidenversicherungsgeschäfte im Jahre 1910 veröffentlicht. Danach sind in dem Jahre auf Grund des Invalidenversicherungsgesetzes gezahlt worden:

Invalidentrenten	145 702 993,12 Mk.
Krankrenten	3 390 372,01 "
Altersrenten	15 022 650,20 "
Beitragserrstattungen	9 483 071,89 "
<b>zusammen</b>	<b>173 599 027,89 Mk.</b>

Diese Aufwendungen sind aber nicht sämtlich aus Mitteln der Invalidenversicherung gemacht worden, sondern es ist der Reichszuschuß (zu jeder Rente bekanntlich 50 Mk. jährlich) im Gesamtbetrage von 52 538 034 Mk. eingerechnet.

Die Zunahme der Entschädigungen aus der Invalidenversicherung ist in den letzten Jahren nur eine anßige gewesen. Es wurden aufgewendet in Millionen Mk.:

Jahr	Invalidentrenten	Krankrenten	Altersrenten	Beitragserrstattungen	zusammen
1900	53,6	0,6	26,2	6,6	87,1
1903	92,8	2,2	22,1	7,6	124,8
1905	114,3	3,1	19,4	8,2	145,2
1907	126,7	3,5	17,3	8,9	156,5
1909	139,3	3,4	15,5	9,4	167,8

Man sieht, daß eine Steigerung nur die Invalidenrentenzahlungen gefunden haben. Sie hat aber in den letzten Jahren mit der Vermehrung der Bevölkerung nicht gleichen Schritt gehalten. Die Zahlungen an Altersrenten sind erheblich zurückgegangen.

Wie sich die Aufwendungen für die einzelnen Unterstützungsarten im Laufe der Jahre verschoben haben, zeigt folgende Zusammenstellung. Es entfielen von 10 000 Mk. rüchsgesetzlichen Zahlungen auf:

Jahr	Invalidentrenten	Krankrenten	Altersrenten	Beitragserrstattungen
1900	6152	75	3012	761
1902	7075	163	2117	645
1904	7703	193	1526	578
1906	7988	240	1212	560
1908	8207	210	1010	573
1910	8393	195	866	546

Der Beitrag des Reiches zu den einzelnen Rentenzahlungen ist im Laufe der Jahre immer geringer geworden. Von 1000 Mk. Rentenzahlungen entfielen auf das Reich im Jahre 1900 durchschnittlich 381 Mk., im Jahre 1910 aber nur 320 Mk. Noch deutlicher tritt der Rückgang in die Erscheinung, wenn man die Kapitalwerte der Renten betrachtet. Von einem Kapitalwert von 1000 Mk. entfallen auf das Reich im Jahre 1900 durchschnittlich 350 Mk., im Jahre 1910 aber nur noch 284 Mk. Das hat seinen Grund in folgendem Umstand: Die Renten werden u. a. berechnet aus der Zahl der geleisteten Wochenbeiträge. Je länger das Gesetz in Kraft ist, um so größer ist die Zahl der Renten, welche die einzelnen Rentenbewerber nachweisen können und umso mehr steigt der Durchschnittsbetrag der Rente. Der Reichszuschuß bleibt aber immer (50 Mk. für jede Rente), so daß er einen immer geringer werdenden Teil der Rente bildet.

Die Beitragseinnahme belief sich im Jahre 1910 bei allen Trägern der Invalidenversicherung auf 197 325 508 Mk., das sind 8 859 665 Mk. mehr als im Jahre 1909. Diese erhebliche Steigerung der Einnahme ist auf die Belebung der wirtschaftlichen Konjunktur zurückzuführen, die eine größere Zahl Versicherer brachte.

Das Vermögen der Versicherungsträger hat sich stetig entwickelt. Während dasselbe im Jahre 1900 zusammen 845 Millionen Mk. betrug, bezifferte es sich am Ende des Jahres 1910 auf 1650 Millionen Mk. Die Reichsversicherungsordnung bringt eine gründliche Umgestaltung der Invalidenversicherungsgeschäfte.

### Erfolgreiche Lohnbewegungen im ersten Halbjahr 1911 in Magdeburg.

Schon im Jahre 1910 war es uns dank der Müdigkeit und Geschlossenheit der Kollegen möglich, in 72 Betrieben für 737 Berufskollegen, dem Unternehmertum von seinem Profit 59246 Mk. pro Jahr, in Form von Lohnerhöhungen abzurufen. Außerdem noch für 221 Berufskollegen eine Verkürzung der Arbeitszeit von 31176 Stunden pro Jahr. Ferner für 181 Mitglieder Sommerferien von 3-14 Tagen, eine höhere Bezahlung von Überstunden für 108 Mitglieder, sowie noch für eine Anzahl der Mitglieder Verbesserung der Betriebs-einrichtungen, Bezahlung der Sonntagsarbeit etc.

Nach in der ersten Hälfte dieses Jahres haben wir wieder eine ganze Anzahl Lohnbewegungen erfolgreich für unsere Berufskollegen durchführen können, über welche wir nachstehend einen kleinen Ueberblick geben wollen.

#### Strassenbahnangestellte.

Jahrelang hatten die Angestellten unter schändlicher Behandlung, sowie unter schlechten Gehalts- und Arbeitsbedingungen zu leiden. Durch intensive Agitation gelang es uns, die Angestellten dem Verbands zuzuführen. Anfang Januar wurde die Verbandsleitung beauftragt, der Strassenbahndirektion in Form eines Tarif-Vertrages die Forderungen der Angestellten zu unterbreiten. Nicht weniger als 63 Sitzungen und Versammlungen wurden innerhalb der dreiwöchigen Lohnbewegung abgehalten, welche alle einen imposanten Verlauf nahmen. Noch ist uns keine Strassenbahn-gesellschaft bekannt geworden, die während einer Lohnbewegung so viel papierne Flugprodukte in die Welt gesetzt hat als die Magdeburger. Am Abend überfüllte Versammlungen, Mittags oder Abends "Bekanntmachungen" der Direktion an die Angestellten, eine Bekanntmachung sogar in hand-tuchartiger Größe. Alle diese papiernen Geistes-produkte und die Wespelungen der Versammlungsbesucher durch die Kontrollleure vermochten es nicht, die Angestellten vom richtigen Wege abzubringen. Schließlich mußte sich die Direktion auch den Druck der Angestellten beugen und eine durchgreifende Gehaltserhöhung sämtlicher Angestellten vornehmen.

Die Schaffner erhalten eine monatliche Gehaltszulage von 10-15 Mark, die Fahrer eine solche von 20 Mark. Die Reserve-Schaffner erhalten anstatt wie bisher 3,- Mk. pro Tag jetzt 3,25 Mk. für den geleisteten Arbeitstag, wenn sie als Führer beschäftigt werden pro Tag 50 Pf. mehr. Die etatsmäßig angestellten Handwerker werden in den Gehaltsstufen den Führern gleichgestellt. Die Löhne des übrigen Personals werden entsprechend aufgebessert. Überstunden, welche bisher mit 40 Pf. bezahlt wurden, werden mit 50 Pf. bezahlt. Die Bildung eines Arbeits-ausschusses wird anerkannt. Da ca. 615 Ange-stellte an dieser Lohnbewegung beteiligt waren, beträgt die gesamte Mehrausgabe ca. 95000 Mark pro Jahr.

#### Speditionsgeschäfte.

Die Firma Braune u. Steglitz erhöhte den Wochenlohn der Arbeiter von 24 auf 27 Mk. Alle Arbeiter werden der zuständigen Ortskrankenkasse angemeldet, was bisher nicht der Fall war.

Die Firma H. Schulze u. Co. (Fischerufer) erhöhte gleichfalls den Wochenlohn ihrer Arbeiter von 24 auf 27 Mk. Die Überstundenlöhne wurden von 25 Prozent auf 50 Prozent erhöht. Die Lohnzahlung soll stets freitags erfolgen.

Bei der Glöbgerhaus Akt.-Ges. erreichten unsere 91 Kollegen nach einem zweitägigen Streik die Erhöhung fast sämtlicher Akkordpositionen, was eine Lohnerhöhung für den einzelnen von 3 bis 6 Mk. pro Woche beträgt. Die Stundenlöhne, welche zum Teil noch 35, 37½ und 40 Pf. betragen, wurden auf 40 und 42½ Pf. hinauf gesetzt. Die Wochenlöhner erhalten anstatt wie bisher 25 Mk. jetzt 27 Mk. Überstunden nach 6 Uhr abends werden mit 10 Pf. Kusschlag bezahlt, für die Wochenlöhner pro Stunde mit 50 Pf. An den Vor-abenden der hohen Feiertage soll mög-lichst unter Fortbezahlung des Lohnes um 4 Uhr nachmittags Feierabend gemacht werden. Der Arbeiteraus-schuss wird anerkannt. Die gesamten Löhne und Arbeitsbedingungen wurden schriftlich zwischen dem Arbeiteraus-schuss auf zwei Jahre festgelegt. Vor allen Dingen wurde der Grundlohn für alle Arbeiter von 21,- auf 24,- Mk. pro Woche festgelegt. Maßregelungen wegen der Lohn-bewegung dürfen nicht vorgenommen werden.

Die Firma Fr. Andrae erhöhte den Wochen-lohn der Arbeiter von 22,- auf 24,- Mk. Eine Verkürzung der Arbeitszeit wird folgen.

Die Vereinigte Elbeschiffahrt-Gesellschaft verkürzte die Arbeitszeit der Arbeiter von 11 auf 10 Stunden unter der gleichen Bezahlung.

#### Lafuhrwerksbetriebe

Die Firma S. Sprenger erhöhte den Wochen-lohn der Kutscher um 1,50 Mk. Sonstige Be-trieb-sverbesserungen wurden noch ein-geführt.

Die Firma A. Zieble erhöhte den Wochen-lohn der Kutscher von 25,- auf 27,- Mk., ohne Abzug. Eine Bezahlung der Überstunden nach 7 Uhr abends soll ebenfalls stattfinden.

Die Firma D. Langertisch erhöhte den Wochenlohn der Kutscher von 24,- auf 25,- Mk. Für das Sonntagsfüttern, wofür bisher nichts bezahlt wurde, erhalten die Kutscher jetzt 1,- Mark.

Die Firma Franz Domella erhöhte den Wochenlohn ihrer sämtlichen Kutscher um 1,- Mk. Die Stunde von 4 bis 5 Uhr morgens wird in Zukunft mit 50 Pfennig bezahlt, früher nichts. Sprengwagenfahren früher 3,-, jetzt 4,- Mk.

Die Firma Carl Fiering erhöhte den Wochenlohn der Kutscher um 1,- Mk. Sonntags dürfen die Kutscher nur von 7 bis 9 Uhr vormittags beschäftigt werden. Jeder vierte Sonntags wird dem Kutscher freigegeben. Für Pferdes-füttern an den Sonntagsabenden erhalten die Kutscher 1,- Mk. Entschädigung. Bei Ueber-laudtoren wurden Speise festgesetzt, welche 2,- bis 3,- Mk. pro Tag betragen. Ueber-stunden sollen in Zukunft alle Kutscher bezahlt erhalten.

Bei den Firmen H. Schmiedede, A. Kraushaar und F. Höpner wurden ver-schiedene Betriebsverbesserungen, als Regelung der Sonntagsarbeit, Bezahlung von Überstunden, Sen-fahren, Omnibus-fahrten, Stallwachen usw., vorgenommen.

#### Kutscher in den Landwirtschaftlichen Betrieben der Alten und Neuen Neustadt.

In 18 Betrieben obiger Stadtteile wurden die Löhne der Kutscher wöchentlich um 2,- bis 3,- Mk. erhöht. Die geforderte Lohnerhöhung wurde vom Verein der Aderbürger als berechtigt anerkannt. Das Schlafen im Stall, Überstunden usw. soll später eine Regelung erfahren.

Die Firma Rob. Brandt (Wilhelmstadt) erhöhte den Wochenlohn der Kutscher von 23,50 auf 25,- Mk., den Wochenlohn der Arbeiter von 21,- auf 23,- Mk.; sämtliche Löhne sollen auch bei kürzerer Arbeitszeit in den Winter-monaten gezahlt werden. Überstunden werden in Zukunft mit 45 Pf. bezahlt. Stall-wachen am Sonntag (bisher nichts bezahlt), jetzt 3,- Mk. Besondere Arbeiten für die es bisher 50 Pf. gab, sollen mit 75 Pf. bezahlt werden. Geschirrschmieren an den Sonntagen kommt in Zukunft. Eine bessere Regelung der Arbeitszeit hat Platz gegriffen.

#### Lagereibetrieb.

Mit dem Verein. Glöbbsbaggerer-, Kalk- und Mörtelwerken (M.-G.) wurde der am 1. Mai abgelaufene Tarif-Vertrag mit ganz wesentlichen Verbesserungen auf weitere drei Jahre neu abgeschlossen. Es erhielten dadurch ca. 70 Arbeiter eine Lohnzulage von 3,- Mk. pro Woche, im 2. Jahre 1,20 Mk. pro Woche und im 3. Jahre ebenfalls 1,20 Mk. pro Woche. Die Löhne der Kutscher wurden um 1,- Mk. pro Woche erhöht und betragen zur Zeit 27,- Mk. pro Woche. Außerdem ist für die Kutscher ein Futter-meister eingestellt. Die Kutscher erzielen dadurch (jeder einzelne) eine Arbeitszeitver-längerung von 6 Stunden pro Woche. Außerdem erhielten noch Lohnzulagen die Schiffer, Baggermeister, Kranführer und die Heizer. Die Lohnzahlung soll in Zukunft freitags erfolgen. Mehrere hygienische Betriebs-einrichtungen sollen noch ein-geführt werden. Ein Arbeiteraus-schuss wird anerkannt.

#### Glasreinigungsinstitute.

In fünf Instituten erzielten die Kollegen Fenster-puher eine durchschnittliche Lohnzulage von 1,- bis 2,- Mk. pro Woche, nebst einer Ver-kürzung der Arbeitszeit. Mit zwei Firmen wurden die bestehenden Tarifverträge auf weitere zwei Jahre mit entsprechenden Lohnerhöhungen verlängert, mit zwei Firmen wurden neue Verträge abgeschlossen, welche den Kollegen außer der Lohnerhöhung noch Ferien, höhere Be-zahlung der Überstunden und noch sonstige Verbesserungen brachte.

#### Eisenhandlungen.

Die Mitteldeutsche Eisenhandlung erhöhte den Wochenlohn ihrer sämtlichen Kutscher und Arbeiter um 2,- Mk. pro Woche.

Mit der Firma L. Haas wurde der am 30. April abgelaufene Tarif-Vertrag auf weitere zwei Jahre mit ganz wesentlichen Lohnerhöhungen verlängert. Die Arbeiter erhielten eine durch-schnittliche Lohnzulage von 1,50 bis 2,50 Mk. pro Woche. Eine Erhöhung der Überstunden-löhne wurde vorgenommen. Die Lohnzahlung erfolgt freitags. Ein Arbeiteraus-schuss wurde anerkannt.

#### Gierhandlungen.

Die Kutscher bei den Firmen Fr. Brandt und E. Böhm erzielten eine Erhöhung des Wochen-lohnes von 28,- auf 30,- Mk. In den Winter-monaten soll ein Wochenlohn von 24,- Mk. gezahlt werden, bisher 22,- Mk. Die Lohnzahlung erfolgt freitags. Mit der Firma E. Böhm erzielten die Löhne- und Arbeitsbedingungen wieder auf zwei Jahre tariflich festgelegt.

#### Holzhandlungen.

Bei der Firma C. W. Neumann, wo unsere Kollegen im vorigen Jahre durch einen stündigen Streik ganz wesentliche Lohnzulagen erhielten, erzielten die Kollegen auch in diesem Jahre durch eine Eingabe seitens des Verbandes, daß wieder eine Erhöhung fast sämtlicher Akkordpositionen vorgenommen wurde, was einer Lohnerhöhung von 1,50 Mark pro Woche gleichkommt. Verschiedene Be-trieb-sverbesserungen hygienischer Natur wurden außer-dem noch eingeführt.

Die Firma Albert Schädel erhöhte den An-fangs-Stundenlohn der Arbeiter

auf 43 Pf., nach einjähriger Beschäftigung auf 50 Pf. Die Kutscher erhalten einen Wochen-lohn von 26,- Mk. 7 Monate besteht eine 9½-stündige, 5 Monate eine 8-stündige Arbeitszeit. Die Ueberstunden werden mit 50 Pf. Zuschlag bezahlt. Ferien bleiben wie bisher bestehen.

Die Firma Tuchmann u. Sohn erhöhte den Stundenlohn im ersten Jahre von 40 auf 43 Pf., im zweiten Jahre auf 45 Pf. Ferien sollen neu eingeführt werden.

Die Firma Jul. Herrmann erhöhte den Stundenlohn der Arbeiter von 40 auf 43 und 45 Pf., die Löhne der Kutscher von 24,- auf 26,- Mark.

Die Firma Fritz Köhler erhöhte den Stun-denlohn der Arbeiter von 40 auf 45 Pf.

Die Firma Niemann u. Lattey erhöhte den Stundenlohn der Arbeiter von 35 auf 38, 40 und 47 Pf. Sonnabends 5½ Uhr Feierabend. Lohnzahlung freitags.

Die Firma Th. Siberich erhöhte gleichfalls den Stundenlohn der Arbeiter von 40 auf 42 Pf. Kohlenhandlungen.

Die Firma Schw. Gebel erhöhte den Wochen-lohn für die Einspänner von 25,- auf 26,- Mark, für die Zweispänner von 25,- auf 27,- Mk., ohne Abzug, den Tagelohn der Plagarbeiter von 4,- auf 4,25 Mk. Für die Kohlen-träger per Zentner für die kleinen Fuhrten von 4 auf 4½ Pf., für größere Fuhrten von 4 auf 4½ Pf.

Die Firma Gebr. Klepp erhöhte den Wochen-lohn der Kutscher um 1,- Mk. Für Schlafen im Stall, was leider nicht zu beseitigen war, soll in Zukunft 3,- Mk. pro Woche bezahlt werden.

Die Firma F. G. Dümling erhöhte den Lohn für die Trägerinnen von 4 auf 5 Pf. per Zentner. Für Schipper von 2 auf 3 Pf.

Die Firma Schwarzkopff u. Co. erhöhte den Wochenlohn der Kutscher und Arbeiter von 24,- auf 25,- Mk., nach einjähriger Be-schäftigung erhält jeder Kutscher und Arbeiter 30 Zentner Kohlen gratis. Die Kohlen-träger erhielten ebenfalls per Zentner eine Zu-lage, welche einer Lohnerhöhung von 1,50 bis 2,- Mk. pro Woche gleichkommt.

Die Firma Carl Franke erhöhte den Wochen-lohn eines Kranführers von 24,- auf 25,50 Mark.

Die Firma W. Engel erhöhte den Wochenlohn ihrer Arbeiter und Kutscher um 1,- Mk.

Die Firma Behrens u. Bönisch erhöhte den Wochenlohn der Einspänner von 24,- auf 25,30 Mk., den Wochenlohn für die Zwei-spänner von 24,- auf 26,30 Mk. Außerdem bekommen die Kollegen freies Heizungs-material.

Die Firma Kornisch u. Co. erhöhte den Wochenlohn der Kutscher von 23,50 auf 25,- Mark, ohne Abzug. Außerdem erhalten die Kutscher 30 Zentner Kohlen gratis.

Die Firma Sorge u. Ulrich erhöhte den Wochenlohn der Kutscher von 24,- auf 26,- Mk.

Die Firma W. Ulrich erhöhte den Wochen-lohn der Kutscher von 24,- auf 25,- Mk.

#### Destillationen.

Die Firma F. A. Köhler u. Co. erhöhte den Wochenlohn der Arbeiter um 1,- Mk., den Stun-denlohn von 40 auf 50 Pf., Ferien wurden zu-gesichert.

Bei den Firmen Freitag u. Söhne und A. Wittig ist die Lohnbewegung noch nicht beendet.

#### Bierniederlagen.

Mit der Berbster Bierniederlage wurde auf drei Jahre ein Tarif-Vertrag abgeschlossen, der den Bierfahrern eine Erhöhung des Lohnes, eine Verkürzung der Arbeitszeit, Be-zahlung der Überstunden- und Sonntags-arbeit brachte. Ferien und § 616 des BGB. wurden ebenfalls anerkannt.

Die Vergschloß-Akt.-Brauerei New-haldensleben erhöhte den Wochenlohn der Faß- und Flaschenbierfahrer um 2,- Mark. Im zweiten und dritten Jahre erfolgt ebenfalls eine Lohnzulage von 1,- Mk. pro Woche für Faß- und Flaschenbierfahrer.

#### Papierhandlungen.

Die Firma F. W. Abel erhöhte den Wochen-lohn der Arbeiter um 2,- Mk. pro Woche.

Die Firma C. Schuchardt erhöhte den Wochen-lohn der Arbeiter um 1,- bis 3,- Mk. pro Woche.

Bei der Firma Brandt u. Wulfert ist die Bewegung noch nicht beendet.

#### Kaffeerösterei.

Die Firma Blumenthal u. Co. erhöhte den Wochenlohn:

eines Arbeiters	von 15,-	auf 18,-	Mk.,
"	"	18,-	" 24,- "
"	"	25,-	" 27,- "
"	"	28,-	" 30,- "
zweiter Arbeiter	"	16,-	" 20,- "

Die Wochenlöhne der Arbeiterinnen von 9,- auf 10,50 Mk. pro Woche.

Erstenüberbrände werden mit 1,- bis 1,20 Mk. bezahlt, Malzüberbrände mit 1,80 Mark. Die Arbeitszeit beginnt im Sommer morgens 6 Uhr und endet nachmittags um 4 Uhr. Im Winter morgens 7 Uhr und endet abends um 5 Uhr, einschließlich der sonst üblichen Frühstücks-, Mittags- und Vesperpausen. Ferien werden neu eingeführt.

Drogenhandlungen.

Die Firma Dr. Otto Krause erhöhte den Wochenlohn der Arbeiter um 1.— Mtl. Wie aus vorstehendem Bericht ersichtlich, war es uns möglich, für unsere Berufskollegen und Kolleginnen bei der Straßenbahn, in den Spektions- und Fuhrgeschäften, im Waggereibetrieb, für die Kutsher in landwirtschaftlichen Betrieben, in Glasreinigungsinstituten, Kaffeeröstereien, sowie in den Bierniederlagen, Destillationen, Drogenhandlungen, Eisenhandlungen, Eishandlungen, Holzhandlungen, Kohlenhandlungen und Papierhandlungen, Lohnbewegungen erfolgreich durchzuführen. Betrachten wir das Resultat in der ersten Hälfte dieses Jahres, so ergibt sich hieraus, daß für 1253 Berufskollegen und Kolleginnen dem Unternehmertum am Orte ein Mehrlohn von 147542.— Mark pro Jahr abgerungen, abgelempft wurde. Dabei ist noch so mancher Wunsch unserer Kollegen unberücksichtigt und unerfüllt geblieben.

Als wir im Jahre 1905 Hunderten von Handelsfirmen Lohnforderungen unterbreiteten, meinten diese Herren: „Nicht durch Zwang von außen wollen wir unsern Arbeitern Lohnzulagen gewähren, sondern nur freiwillig!“ Was ist in diesen 6 Jahren geschehen? In den vorstehend aufgeführten Branchen gab es auch nicht einen einzigen Arbeitgeber, welcher freiwillig Lohnzulagen gewährte. Meistens als seitens der Verbandsleitung den Arbeitgebern die Forderungen unterbreitet wurden, ließ es: „Ja, das hätten sie doch nur sagen sollen, daß sie mit dem Lohn nicht mehr auskommen können, dann hätten wir sofort etwas Lohn zugelegt!“ Zeigt diese Ausrede nicht gerade von einer großen Fürsorglichkeit für die Arbeiter? Erst die Arbeiter 6 Jahre schmachten lassen und dann auf einmal das liebe, wohlwollende Herz für ihre Familien. Hätte unsern fordernden Kollegen nicht eine starke, leistungsfähige Organisation zur Seite gestanden, nichts, aber auch nichts hätten sie bekommen. Mit den Worten: „Wenn's Ihnen bei mir nicht mehr paßt, gehen Sie hin, wo Sie mehr verdienen“, hätte man die Kollegen vor die Tür gesetzt. — Die Erfolge der Organisation sollten aber auch dem letzten indifferenten Kollegen die Augen öffnen, um einzusehen, daß sein Platz in seiner Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, ist. Können wir auch mit Befriedigung auf die Erfolge zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen zurückblicken, so wissen wir sehr genau, daß noch Hunderte unserer Berufskollegen am Orte vorhanden sind, die noch eine un menschlich lange Arbeitszeit, niedrige Löhne und schlechte Behandlung usw. haben. Hier einzugreifen, wird unsere nächste Aufgabe für die Zukunft sein. Wir werden nicht eher ruhen und rasten, bis geordnete, mit den wirtschaftlichen Verhältnissen im Einklang stehende Lohn- und Arbeitsbedingungen geschaffen sind. Dazu bedarf es aber der Mitarbeit aller unserer Mitglieder, und diesen rufen wir zu: „Vorwärts!“

Die Steigerung der Lebensmittelpreise.

Die amtlichen Preisberichte des kgl. Statistischen Landesamts zeigen, daß schon im Juli ds. Js., bevor noch die schädlichen Wirkungen der Hitze und Trockenheit sich besonders bemerkbar machten, die Preise fast aller wichtigen Lebens- und Verpflegungsmittel eine Steigerung erfahren haben. Sie liegen nicht nur über denen des Juni dieses Jahres, sondern zum größten Teil auch über denen des Juli vorigen Jahres. Mit Bangen sieht man der weiteren Entwicklung entgegen, die unter dem Einflusse der jetzigen Wetterlage voraussichtlich eine für die Volksernährung höchst ungünstige Gestaltung annehmen wird. Vom Getreide hat nur der Roggen eine kleine Preisabschwächung erfahren, die an den meisten Orten erst in der zweiten Hälfte des Monats eingeleitet hat und wohl auf die in diesem Jahre besonders frühe Ernte zurückzuführen ist. Der Durchschnittspreis des Roggens ist für die 50 Hauptmarktorde Preisens von 168,5 auf 165,7 Mtl. für 1000 Kg. zurückgegangen, wobei die Preisermäßigungen an den einzelnen Orten bis zu 7 Mtl. in Münster und 9 Mtl. in Köln gingen, während auch Preisrückgänge bis zu 5 Mtl. (Stade) vorkamen. Bei weitem am teuersten war der Roggen mit 205 Mtl. in Wilhelmshaven, demnächst mit 177 Mtl. in Altona, am billigsten mit 144 Mtl. in Memel. Das Roggenmehl hat im Großhandel seinen Durchschnittspreis von 23,7 auf 23,5 Mtl. für 100 Kg., im Kleinhandel von 29,2 auf 29,1 Pf. für das Kilogramm herabgesetzt, wogegen Roggen-Grainbrot seinen vormonatlichen Durchschnittspreis von 30,2 Kp. für das Kilogramm behauptet hat. Der Weizen ist im Durchschnitt aller Marktorde von 202,1 auf 204,0 Mtl. gestiegen, wobei die Erhöhungen an den einzelnen Orten bis zu 12 Mtl. (Stettin), die Herabsetzungen bis zu 7 Mtl. (Danzig) gingen. Den höchsten Preis hatte auch der Weizen in Wilhelmshaven mit 225 Mtl., demnächst in Königsbrunn mit 218 Mtl., den niedrigsten in Danzig mit 190 Mtl. In Berlin kostete er 208 Mtl. gegen 206 im Vormonat. Das Weizenmehl ist im Großhandel von 28,7 auf 28,9 Mtl., im Kleinhandel von 37,6 auf 38,0 Pf. gestiegen; auch das Weißbrot (Semmel) hat seinen Durchschnittspreis von 52,9 auf 53,0 Pf. erhöht. Die Braugerste, die nur an 24 Orten notiert ist, hat ihren Durchschnittspreis von 189,9 auf 190,8 Mtl. erhöht. In Münster ist sie um 8 Mtl. teurer, in Memel um 12 Mtl. bil-

liger geworden. Die Preisextreme bilden Essen mit 226 und Köslin mit 157 Mtl. Warum in Berlin die Braugerste fortgesetzt keine Notierung hat, ist uns unerfindlich. Der Durchschnittspreis der Futtergerste ist erheblich, von 156,7 auf 160,2 Mtl., gestiegen. Die Preisrückgänge gingen bis zu 13 Mtl. in Kottbus und Münster; andererseits kamen auch wesentliche Preisrücksetzungen vor, bis zu 12 Mtl. in Memel und 15 Mtl. in Kassel. Den höchsten Preis hatte Altona mit 180, den niedrigsten Breslau mit 142 Mtl. Der Hafer ist im Durchschnitt der 50 Hauptmarktorde von 177,7 auf 180,2 Mtl. gestiegen, wobei Preisrücksetzungen bis zu 10 Mtl. (Potsdam) und 20 Mtl. (Sigmaringen), andererseits auch einzelne Preisrücksetzungen bis zu 5 Mtl. (Trier) vorkamen. In Berlin ist der Haferpreis von 185 auf 188 Mtl. gestiegen. Den höchsten Preis hatte Sigmaringen mit 210, den niedrigsten Memel mit 147 Mtl.

Ganz erheblich gestiegen ist der Kartoffelpreis, wobei es sich allerdings im Juni um alte, im Juli um neue Frucht handelte. Der Durchschnittspreis beträgt 104,3 Mtl. für 1000 Kp. gegen 72,8 im Juni und im Kleinhandel 13,6 Pf. für das Kilogramm gegen 9,4. Zum Vergleich sei bemerkt, daß im Vorjahr unter denselben Modifikationen nur eine Preisrücksetzung von 70,3 auf 72,8 Mtl. und von 8,8 auf 9,4 Pf. stattgefunden hatte. Man sieht also, daß im laufenden Jahre die trübten Aussichten auf die neue Ernte den Preis unverhältnismäßig mehr in die Höhe getrieben haben als im Vorjahr. Den höchsten Kartoffelpreis hatte Erfurt mit 136, den niedrigsten Danzig mit 58 Mtl. In Berlin ist der Großhandelspreis von 64 auf 116 Mtl., der Kleinhandelspreis von 8 auf 15 Pf. gestiegen. Die Hülsenfrüchte zeigten sowohl im Großhandel wie im Kleinhandel eine zunächst noch nicht sehr bedeutende Preisrücksetzung. In Berlin sind bisher nur die Speisebohnen im Großhandel gestiegen. Das Heu zeigt keine Preisrücksetzung; altes Heu ist im Durchschnitt aller Marktorde von 63,9 auf 67,8, neues von 61,9 auf 64,6 Mtl. gestiegen. Das Stroh zeigt vor der Hand nur eine geringe Preisrücksetzung; Nichtstroh hat seinen Durchschnittspreis von 52,7 auf 53,2 Mtl. erhöht. Krumm- und Preßstroh ist von 43,7 auf 43,6 Mtl. zurückgegangen.

Die Eibutter hat ihren Durchschnittspreis von 258,1 auf 259,5 Pf. für das Kilogramm erhöht, hauptsächlich weil sie an einzelnen westlichen Marktorde teurer geworden ist, während die östlichen eher eine Preisrücksetzung zeigen. Berlin hat seinen Butterpreis von 260 Pf. nicht geändert. Das Schweinefleisch hat seine rückläufige Preisbewegung noch fortgesetzt; es ist von 166,5 auf 165,1 Pf. gesunken. Die Eier sind der Jahreszeit entsprechend teurer geworden; ihr Durchschnittspreis hat sich von 387,4 auf 405,0 Pf. für das Schock erhöht. Die Milch ist an 6 Orten um 1—2 Pf. für das Liter teurer geworden und hat ihren Durchschnittspreis von 19,9 auf 20,0 Pf. erhöht.

Die Kleinhandelspreise für Fleisch sind im Juni, vom Kalbfleisch abgesehen, gestiegen. Der Durchschnittspreis des Rindfleischs hat sich von 167,9, der des Hammelfleisches von 182,1 auf 183,5 und der des Schweinefleischs von 144,5 auf 145,8 Pf. erhöht, während der Kalbfleischpreis von 187,4 auf 185,9 Pf. zurückgegangen ist. Vielleicht zeigt sich hierin schon die erste Wirkung des bevorstehenden Futtermangels, der von der Aufzucht abhält. Schinken hat seinen Preis beim Verkauf im ganzen von 248,5 auf 249,8 Pf. erhöht, beim Verkauf im Durchschnitt ist er von 341,5 auf 341,4 Pf. gesunken. Der Preis des Specks hat sich von 171,5 auf 170,6 Pf. erniedrigt.

Vergleicht man die Preise mit denen des Juli 1910, so ist gegenüber dem Vorjahr teurer der Roggen um 13,8 pCt., das Roggenmehl im Großhandel um 10,0, im Kleinhandel nur um 1,4 pCt., das Roggen-Grainbrot um 1,0 pCt. Man sieht, daß die Kleinhandelspreise der Erhöhung der Großhandelspreise bisher noch nicht gefolgt sind. Der Weizen ist um 1,8 pCt. teurer, das Weizenmehl im Großhandel noch um 1,4 pCt. billiger, im Kleinhandel um 1,4 pCt. teurer, ebenso die Semmel um 1,0 pCt. Von den Hülsenfrüchten hatten im Großhandel Erbsen und Bohnen eine Preisrücksetzung um 0,4 und 1,5 pCt., während die Kleinhandelspreise noch um 3,5 und 2,2 pCt. unter den vorjährigen liegen. Die Binsen sind im Großhandel um 0,6, im Kleinhandel um 5,9 pCt. billiger. Im übrigen zeigen gegenüber dem Vorjahre Preisrücksetzungen Eier um 0,1 pCt., Milch um 0,5, Hafersgrütze um 0,5, Eibutter um 1,0, Hirse um 1,9, Kalbfleisch um 3,2, Buchweizengrütze um 3,5, Rindfleisch um 4,9, Nichtstroh um 5,4, Krummstroh um 5,8, Hammelfleisch um 5,8, neues Heu um 8,8, Braugerste um 9,8, Hafer um 14,1, Futtergerste um 17,4, Kartoffeln im Kleinhandel um 22,2 und im Großhandel um 25,4 pCt. Billiger als im Vorjahr sind Schinken um 1,6, Speck um 8,6, Schweinefleisch um 8,9, Schmalz um 10,4 und altes Heu um 12,7 pCt.

Leider zieht die amtliche Statistik viele wichtige Nahrungsmittel, wie Gemüse, Fische und Geflügel nicht in den Kreis ihrer Betrachtung. Es wäre sehr wünschenswert, daß die Preisrücksetzungen nach dieser Richtung hin erweitert würden.

Also Teuerung überall. Das ist das Finale zu den nächsten Reichstagswahlen. Der kommende Reichstag hat darüber zu entscheiden, ob der Ausnahmszustand weiter beibehalten werden soll oder nicht. Die Agrarier und die rheinisch-westfälischen Großindustriellen verlangen mit großem Geschrei eine weitere Erhöhung der Zölle, sie wollen also auf Kosten des arbeitenden Volkes neue, höhere Prosporte einheimsen. Das deutsche Volk hat es in der Hand, sein Schicksal bei der kommenden Reichstagswahl zu entscheiden. Wählt es Vertreter des schwarzen Blocks, dann hat es sich die weitere Vertierung der Lebensmittel selbst zuzuschreiben, wählt es

Sozialdemokraten, dann werden diese dafür sorgen, daß die Bäume der professionellen Volksausbeuter nicht in den Himmel wachsen. Von unseren Kollegen dürfen wir wohl erwarten, daß sie keine Selbstmordtat begehen.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Fahrscheinentziehung. Dem Kollegen B. wurde am 24. Februar d. J. der Fahrschein zur Führung eines Kraftfahrzeuges aberkannt, da er auf einem Auge nicht die genügende Sehkraft besitzt. B., welcher 16 Jahre als Droschkentreiber sowohl als Kraftwagenführer beschäftigt war, wünschte bisher gar nicht, daß er auf einem Auge eine geringere Sehkraft hat. Die Beschwerde beim Oberpräsidenten gegen die Verfügung des Polizeipräsidenten blieb erfolglos und somit beschritt B. den Klageweg. Nachdem B. seit Februar seines Berufes sowie seines Verdienstes entzogen war, sprach ihm das Oberverwaltungsgericht die Fahrerlaubnis zu. Da das Urteil den Fall eingehend behandelt, lassen wir dasselbe hiermit folgen.

Der Bescheid des beklagten Königl. Oberpräsidenten vom 25. März 1911 und die dadurch aufrecht erhaltene Verfügung des Königl. Polizeipräsidenten zu Berlin vom 24. Februar 1911 werden aufgehoben. Die Kosten des Verfahrens werden — unter Festsetzung des Wertes des Streitgegenstandes auf 500 Mtl. — dem Beklagten zur Last gelegt. Das Hausquantum bleibt außer Anschlag. Von Rechts wegen.

Gründe:

Der am 2. Dezember 1867 geborene, zuletzt als Führer einer Kraftwagenbrotsche bei der Firma Automobil-Fuhrwesen Kandelhardt, Aktiengesellschaft, zu Berlin beschäftigt gewesene Friedrich Kraebel, suchte im September 1910 bei dem kgl. Polizeipräsidenten zu Berlin gemäß §§ 40 und 14 der Verordnung des Bundesrats über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 die Erteilung eines neuen Führerzeugnisses nach. Es wurde zunächst festgestellt, daß gegen den Antragsteller, der über 15 Jahre eine Droschte, seit dem November 1909 eine Kraftwagenbrotsche führte, — von einer Bestrafung mit 10 Mtl. wegen Uebertretung einer polizeilichen Vorschrift abgesehen — keinerlei Strafe ergangen ist und daß gegen ihn auch im übrigen keinerlei Anstände obwalten. Nur hat der Königl. Kreisarzt zu Nitzdorf in seinem amtsärztlichen Gutachten vom 5. September 1910 bemerkt, daß Kr. auf dem rechten Auge normales Sehvermögen, auf dem linken dagegen ohne Glas  $\frac{2}{30}$  Sehschärfe, mit  $\frac{1}{12}$  Rundgläsern  $\frac{1}{10}$  Sehschärfe besitze und daß ihm deshalb die Bedingung aufzulegen sei, im Dienst niemals ohne eine dementsprechende Brille zu fahren.

Der Polizeipräsident verweigerte durch Verfügung vom 21. Februar 1911 das nachgesuchte Führerzeugnis, weil der Antragsteller auf dem linken Auge nur  $\frac{2}{30}$  Sehschärfe besitze. Auf die von Kraebel eingelegte Beschwerde erforderte der Königl. Oberpräsident von Berlin eine gutachtliche Äußerung des Regierungs- und Medizinrats Noth zu Potsdam, der sich, unter Zustimmung zu der Auffassung des Polizeipräsidenten, dahin äußerte, daß auch im Regierungsbezirk Potsdam der Regel nach eine Sehschärfe von  $\frac{1}{3}$  gefordert und nur ausnahmsweise eine solche von  $\frac{1}{4}$  für zulässig erachtet werde. Im vorliegenden Falle bleibe die Sehschärfe auf dem schlechteren Auge noch unter  $\frac{1}{4}$  (mit Glas).

Der Oberpräsident wies die Beschwerde durch Bescheid vom 25. März 1911 als unbegründet ab, weil das Sehvermögen des Beschwerdeführers auf dem linken Auge so gering sei, daß er im öffentlichen Interesse als Kraftwagenführer nicht zugelassen werden könne.

Hiergegen hat Kraebel mit dem Antrag auf Aufhebung von Bescheid und Verfügung geklagt und zur Begründung geltend gemacht, nach einem ihm von dem bekannten Augenarzte Professor Dr. Siler zu Berlin ausgestellten Zeugnisse habe er vollständig gesunde Augen. Nur auf dem linken Auge sei das Sehvermögen etwas vermindert, durch Tragen eines passenden Glases könne indes auch hier eine Sehschärfe von  $\frac{1}{2}$  erreicht werden. Uebrigens genüge auch nach dem Gutachten des Regierungs- und Medizinrats Noth ausnahmsweise schon eine Sehschärfe von  $\frac{1}{4}$ , die er, Kläger, reichlich besitze. Vor allem müsse aber der Tatsache ein entscheidendes Gewicht beigelegt werden, daß er 15 Jahre lang als Kutsher eine Pferdebrotsche und im letzten Jahre einen Kraftwagen gefahren habe, ohne — außer in dem einen Falle der ganz unbedeutenden Bestrafung mit 10 Mtl. — jemals Anlaß zu behördlichem Einschreiten geboten zu haben. Die Klage ist begründet.

Zu den Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen, daß jemand im Sinne des § 2 des Reichsgesetzes vom 3. Mai 1909 zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, sind in erster Reihe körperliche Mängel zu rechnen, welche dem damit Behafteten die ordnungsmäßige Erfüllung seiner Führerpflcht nicht gestatten. Hierzu gehören ganz besonders wesentliche Mängel der Sehkraft (vergl. Eger, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftwagen, Seite 22). Die Verordnung des Bundesrats über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 spricht im § 14 Abs. 1, ebenso wie das Reichsgesetz selbst, nur allgemein von den „Tatsachen, die usw.“, bestimmt aber im Abs. 4:

„Für die vorzunehmenden Prüfungen gelten die Vorschriften unter Ziffer 1—6 der als Anlage B beigefügten „Anweisung über die Prüfung der Führer von Kraftwagen.“

Ziffer 1 dieser „Anweisung“ schreibt vor, daß dem Antrag auf Erteilung der Erlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges u. a. beizufügen ist:

„3. ein Zeugnis eines beamteten Arztes darüber, daß der Antragsteller keine körperlichen Mängel hat, die seine Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen, beeinträchtigen können, insbesondere Mängel des Seh- und Hörvermögens.“

In Ziffer 7 heißt es hinsichtlich derjenigen Personen, die gemäß § 40 der Verordnung vom 3. Februar 1910 den Antrag auf Erteilung eines neuen Führerscheins stellen:

„wenn sich . . . aus dem ärztlichen Zeugnis Tatsachen ergeben, die den Antragsteller als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges erscheinen lassen, so ist ihm . . . die Ausstellung des Führerscheines zu versagen.“

Hochgradige Kurzsichtigkeit ist zweifellos eine Tatsache, die zur Verfassung oder Entziehung des Führerscheines Anlaß bieten kann. Bei der Prüfung der Frage, ob dies im Einzelfalle zutrifft oder nicht, hat die zur Erlaubniserteilung gesetzlich berufene Behörde ebenso freie Hand, wie der ihre Entscheidung nachprüfende Verwaltungsrichter. Insbesondere ist der beamtete Arzt, welcher das in Ziffer 1, 3 der Anlage B geforderte Zeugnis ausstellt, nur als Sachverständiger tätig und tritt nicht etwa insoweit, als es sich um die Begutachtung der körperlichen Tüchtigkeit des Nachsuchenden handelt, an die Stelle der Genehmigungsbehörde. Er ist demnach auch berechtigt und verpflichtet, sich hierbei auch darüber zu äußern, ob und eventuell wie die vorhandenen körperlichen Mängel in ihrer Einwirkung auf die Führung eines Kraftfahrzeuges beeinträchtigt oder gemindert werden können.

Weiter ist davon auszugehen, daß das Gesetz vom 3. Mai 1909, wie der Gerichtshof bereits mehrfach ausgesprochen hat, bei der Beurteilung der Frage, ob eine Person gemäß § 2 Absatz 1. a. a. O. zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, keinen Unterschied zwischen solchen Personen macht, die eigene oder fremde Kraftwagen führen oder als sogenannte Verwahrer oder Herrschaftsfahrer tätig sind.

Der Gerichtshof geht im allgemeinen davon aus, daß nicht derjenige allein als geeignet zur Führung von Kraftwagen zu betrachten ist, welcher normaler Sehvermögen auf beiden Augen besitzt. Es ist vielmehr grundsätzlich nicht ausgeschlossen, daß vorhandene geringere Mängel der Sehfähigkeit durch geeignete Vorkehrungen, insbesondere das Tragen passender Augengläser, so ausgeglichen und abgeschwächt werden, daß ihr Vorhandensein die Erteilung der Führerlaubnis nicht ausschließt. Ob dies der Fall ist, muß in jedem Einzelfalle besonders geprüft werden. Dagegen kann die bloße Vermutung, ein gewerblicher Fahrer werde die Brille möglichst wenig tragen, um in den Augen des Publikums nicht minderwertig zu erscheinen, als Tatsache im Sinne des § 2 Abs. 1 a. a. O. nicht angesehen werden, ganz abgesehen davon, daß auch hierbei zu Unrecht mit der durch das Gesetz nicht zugelassenen Unterscheidung zwischen gewerblichen und sonstigen Kraftwagenführern gerechnet wird.

Im allgemeinen wird die Sehfähigkeit als genügend erachtet werden können, wenn ein Auge normal ist, das zweite kurzsichtige aber bei Zuhilfenahme einer Brille eine nicht zu geringe Sehschärfe besitzt. Das Vorhandensein des einen normalen Auges bietet in diesem Falle ausreichende Gewähr dafür, daß der betreffende Kraftwagenführer auch dann, wenn ihm der Gebrauch einer Brille aus irgend einem Grunde (Beschädigung oder Verlust der Brille, Einwirkung von Regen, Schnee und dergl.) während der Fahrt unmöglich wird, mit Hilfe des normalen Auges derartig auskommen kann, daß durch seine Führung keine Gefährdung für Personen und Sachen entsteht (vergl. auch Urteil des Braunschweiger Verwaltungsgerichtshofs vom 29. Juni 1910 in der Zeitschrift für Rechtspflege im Herzogtum Braunschweig, Band 57, S. 17 und bei Soergel: Jahrbuch der Rechtsprechung zum Verwaltungsrecht, 3. Jahrgang 1910, Seite 42). Diese Annahme findet ihre beste Bestätigung darin, daß der Kläger in seiner Eigenschaft als Führer einer Pferdewagen und demnach eines Kraftwagens während einer Dauer von 16 Jahren keinen Unfall irgendwelcher Art veranlaßt hat, obwohl er sich bei seinen Fahrten einer Brille bisher überhaupt nicht bedient hat. Der angefochtene Bescheid und die dadurch ausdrücklich erhaltene Befähigung unterliegen hiernach der Aufhebung.

Die Auslegung des neuen Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Juristenriffe und Bürokratismus sind bei unseren preussischen Gerichten die Hauptfaktoren und so kommt es oft, daß Urteile gefällt werden, die sich nur an den toten Buchstaben klammern, alle Vernunftgründe unberücksichtigt lassen. Wir lassen hiermit ein Urteil folgen, was bei jedem denkenden Menschen Kopfschütteln erregen muß. Der Kraftwagenführer blüfchte fuhr mit einem Kraftwagen nach Regal. Unterwegs explodierte ihm eine Laterne, so daß er nur noch eine erleuchtete Laterne hatte. Auf der Chaussee wurde er von einem Polizeifergeanten aufgegriffen und bekam eine Strafverfügung in Höhe von 20 Mk. Gegen diese Verfügung erhob B. Widerspruch. Derselbe machte geltend, daß ihm die eine Laterne unterwegs explodiert sei und er der Meinung war, daß die andere Laterne in der kurzen Zeit, bis er zum Ziel kam, genügen würde, zumal er einen Ersatz nicht herbeischaffen konnte. Weiter machte B. geltend, daß ihn der Beamte nicht darauf aufmerksam gemacht hat, daß er ihn zur Anzeige bringen will, was bei dem ganz mäßigen Tempo, das er fuhr, gut möglich war. Auch hätte er dann den Beamten auf die zerflorte Lampe aufmerksam gemacht.

Das Gericht kam dann auch zur Freisprechung. Gegen dieses Urteil legte der Staatsanwalt Berufung ein und kam das Landgericht zur Beurteilung zu einer Geldstrafe von 3 Mk. Hier die Gründe des Urteils:

„Durch das angefochtene Urteil ist der Angeklagte freigesprochen worden.“

Die Berufung der Staatsanwaltschaft ist begründet. Auf Grund der erneuten Hauptverhandlung ist folgender Sachverhalt erwiesen:

Der Angeklagte ist Führer eines Vierkraftwagens der Schultheißbrauerei und hat mit diesem jeden Morgen früh zwischen 5—6 Uhr zu den Borsigwerken nach Regal zu fahren, um dort Bier abzuliefern. Der Angeklagte ist mit diesem Kraftwagen früh kurz nach 6 Uhr, als es noch dunkel war, in Kleinendorf durch die Schornweberstraße nach Regal gefahren, ohne daß vorn die zweite Laterne brannte. Der Zeuge Polizeifergeant Klatz, an dem er dicht vorbeifuhr, hat festgestellt, daß nur die eine der beiden vorderen Laternen gebrannt hat. Der Angeklagte entschuldigt sich damit, daß ihm die andere Carbid-Laterne nach der Abfahrt von der Brauerei unterwegs explodiert und dabei beschädigt worden sei.

Diese Angabe erscheint wenig glaubwürdig, weil Klatz nichts davon bemerkt hat, daß das Glas der Laterne zertrümmert gewesen wäre und weil der Angeklagte auf seinen Murruf nicht gehalten hat, obwohl letzteres doch nahelag, wenn ihm die Laterne durch einen Zufall ohne sein Verschulden ausgegangen wäre.

Es kann dies indessen dahingestellt bleiben. Der Angeklagte durfte nach der Explosion der Laterne die Fahrt nicht fortsetzen.

§ 4, Ziff. 5 der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 schreibt vor, daß jedes Kraftfahrzeug nach eingetretener Dunkelheit auf der Fahrt mindestens 2 in gleicher Höhe angebrachte, die seitliche Begrenzung anzeigenden, hellbrennende Laternen versehen sein muß. Gemäß § 16 daselbst ist der Angeklagte hierfür verantwortlich. Die Vorschrift ist im Interesse der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs erlassen und zwingender Natur. Rückfichten auf ordnungsgemäße Abwicklung der Geschäfte des Kraftwagenführers treten dagegen zurück. Sie können den Angeklagten nicht entschuldigen, sondern seine Schuld nur mildern. Der Angeklagte war daher verpflichtet, nach Explosion der Laterne so lange zu warten, bis er sich eine zweite brennende Laterne beschafft hätte. Hierzu war er durch telephonischen Murruf bei seiner Brauerei durchaus in der Lage.

Er hat deshalb fahrlässig gehandelt und war wegen Übertretung des § 21 des Automobilgesetzes in Verbindung mit den Vorschriften der §§ 4, Ziff. 5, 16 der Bundesratsverordnung zu bestrafen.

Eine Geldstrafe von 3 Mk., im Unvermögensfalle eine Haftstrafe von 1 Tage erschien ausreichend. Die Kostenentscheidung regelt § 497 Strafprozeßordnung.“

Merkt es Euch also Kollegen Kraftwagenführer. Wenn Ihr nach außerhalb fährt, nehmt Euch ein halbes Duzend Reserverlaternen mit. Wenn Ihr die nicht mithabt und es explodiert Euch unterwegs eine Laterne, so laßt den Wagen auf der Chaussee stehen, geht nach dem nächsten Ort und telephoniert nach einer Ersatzlaterne und wenn Ihr stundenlang laufen müßt; ganz gleich, ob Ihr verderbliche Ware transportiert und Laufende von Markt zum Feisel gehen. Ja, wenn Ihr einen Schwerverkranken oder Verunglückten transportiert, dürft Ihr auch nicht mit einer Laterne fahren, gleichviel ob der Kranke stirbt; Ihr müßt zwei Laternen brennen haben — der tote Buchstabe besagt es.

Dressden. Mit welchen hervorragenden Kräften die Dresdener Automobilroschen- und Luxuswagen-Gesellschaft während des Streiks gearbeitet hat, ist in einer ganzen Reihe von Gerichtsverhandlungen einwandfrei festgestellt worden. Es steht nun auch fest, daß die Aufforderung der Verbandsleitung an das Publikum die größte Vorsicht walten zu lassen, voll berechtigt war. Eine in den letzten Tagen stattgewesene Gerichtsverhandlung beweist das schlagend. Es wird darüber berichtet:

Unter den Arbeitswilligen, die während des Ausstandes der Autodroschenführer die Straßen Dresdens unsicher machten, befand sich auch der Chauffeur Karl Willi Wittig. W. hatte von den örtlichen Verhältnissen Dresdens keine Ahnung, doch die Automobilgesellschaft fragte nicht viel danach. Er bekam als sogenannter Beifahrer einen Feuerwehrmann a. D. mit und wurde nun auf die Dresdener Bevölkerung losgelassen. Am 25. Mai nahm W. im Schweizer Viertel einen Privatdozenten mit dessen Schwiegervater auf, die er nach der Lüttichaustraße fahren sollte. Mit 30 Kilometer Geschwindigkeit sauste der junge Mann durch die Liebigstraße. Kurz vor der Kreuzung der Bergstraße warnte ihn der Beifahrer, die Geschwindigkeit beizubehalten, da die Stelle für den Verkehr gefährlich sei. W. stellte nur das Gas ab und mit unvernünftiger Geschwindigkeit, ohne Abgabe eines Signals raste er über die Straßeneinengung von Berg- und Liebigstraße. Im gleichen Augenblick kam ein Motorwagen (Straßenbahnwagen) gefahren; der hatte keine Fahrgäste, brauchte nicht anzuhalten und „bummelte“ deshalb, um die Fahrzeit einzuhalten. Die Straßen sind dort ziemlich schmal. Der Motorwagenführer konnte das fast geräuschlos heraneilende Automobil nicht bemerken. W. wollte noch vor der Straßeneinengung vorbeifahren, blieb aber mit dem linken Hinterrad am vorderen Buffer des Motorwagens hängen. Von der unverantwortlichen Hasterei, mit der W. angefahren kam, kann man sich ungefähr einen Begriff machen, wenn man bedenkt, daß der 180 Zentner schwere Motorwagen aus dem Gleis bis an die Bordsteine geworfen wurde. Die Fenster der Autodrosche flogen durcheinander. Der Privatdozent erlitt dabei einen Rippenbruch und erhebliche Verletzungen an den Ober- und Unterschenkeln. Der Schwiegervater

kam billiger weg. Ihm plakten nur, als er an die Decke des Autos gequetscht wurde, der Kragen und die Kravatte. Die Fahrzeuge waren arg demoliert. Der Chauffeur und der Motorwagenführer Meiters hatten sich wegen fahrlässiger Körperverletzung und Gefährdung eines Eisenbahnverkehrs zu verantworten. Die Beweisaufnahme ergab, daß den Arbeitswilligen allein die Schuld an dem Zusammenstoß trifft. Der Motorwagenführer wurde deshalb freigesprochen, während W. mit Rücksicht auf seine große Jugend (und seine Streikbrecherqualität?) mit einer Geldstrafe von 50 Mk. davonkam. (Und die Gesellschaft, die eigentlich Schuldige?)

Ein anderer dieser mitleidigen Elemente ist ebenfalls auf längere Zeit unschädlich gemacht worden. Die Dresdener Zeitungen schreiben darüber: Während des hiesigen Chausseestreiks fungierte der schon mehrfach vorbestrafte Schlosser und Kraftwagenführer Friedrich Wilhelm Max Bauer aus Berlin als Arbeitswilliger. Da er sich immer in Geldklemme befand, bewog er den ihm als Führer mitgegebenen Invaliden S., ihm ein Darlehen von 5 Mk. zu geben. S. lehnte dies ab. Da ging Bauer heimlich zu S.s Frau in die Wohnung und lockte ihr 5 Mk. unter falschen Vorpiegelungen ab. Als er schon wieder entlassen war, ging er zu einem Fahrradhändler, stellte sich als Kraftwagenführer vor und entnahm ein paar Gasmaschen für 8 Mk., die er den nächsten Sonntagabend bezahlen wollte, sobald er sein Geld erhalten hätte. Der Händler hatte auch ein gebrauchtes Auto da stehen, das er gern verkaufen wollte. W. machte sich anheischig dazu beizutragen und kam den anderen Tag wieder mit der Mitteilung, er hätte einen Käufer, er brauche aber notwendig etwas Geld und verjuchte nun, 30 Mk. auf die verabredete Verkäuferprovision herauszuschlagen. Der Händler rückte aber nichts heraus. Bei der Beweisaufnahme wurde festgestellt, daß W. gar keinen Käufer auf der Seite hatte. Weiter wurden ihm auch ein paar selbstgeschriebene Zeugnisse abgenommen, deren er sich zwecks besseren Fortkommens bedient hatte. Das Urteil lautete auf 1 Jahr Gefängnis, 2 Wochen Haft und 3 Jahre Ehrenrechtsverlust.

Der § 18 der Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen schreibt bekanntlich vor, daß die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten ist, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden. In München wurde ein Chauffeur vor Gericht geschleppt, weil er diesen Paragrafen verstoßen habe. Vor Gericht wurde festgestellt, daß der Angeklagte sein Auto rechtzeitig stoppen konnte, so daß kein Unfall stattfand. Die Verkehrsstörung war nicht größer, als sie täglich an verschiedenen verkehrsreichen Stellen der Stadt vorhanden ist, auch ohne Auto. — Was zu als die Unfallage?

Gerichtsentscheidungen. Sehevermögen der Kraftfahrzeugführer. Die Führung von Kraftfahrzeugen ist auch Personen zu gestatten, die der vollen Sehschärfe entbehren und diesen körperlichen Fehler durch Tragen einer Brille korrigieren. Der Fehler muß sich innerhalb solcher Grenzen halten, daß der Führer imstande ist, in den zu berücksichtigenden Fällen, in denen ihm der Gebrauch der Brille wegen Witterungseinflüssen oder aus sonstigen Gründen unmöglich wird, auch mit seiner natürlichen Sehschärfe auszukommen, ohne daß dadurch Gefahren für die öffentliche Sicherheit heraufbeschworen werden. Bei Übertretung dieser Grenzen liegt kein körperlicher Fehler vor, der die Fähigkeit zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeuges beeinträchtigt.

Nachhalten beim Scheuen von Tieren. Merkt ein Automobilfahrer, daß ein Pferd vor dem Automobil unruhig wird, so muß er unbedingt halten, bis das Pferd vorbei ist.

Schadenersatzanspruch des Eigentümers gegen den Fahrer. Nach Beendigung einer Nachtfahrt stellte der Besitzer eines Automobils fest, daß Decke und Schlauch total unbrauchbar geworden waren. Die Merkmale wiesen darauf hin, daß der Fahrer den Reifen längere Zeit ohne Luft gefahren hatte. Die darauf gegen den Fahrer erhobene Entschädigungsfrage wurde nach Erstattung eines Gutachtens durch einen gerichtlichen Sachverständigen unter folgender Begründung abgeurteilt:

„Daß der Beklagte das Entweichen der Luft bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte wahrnehmen müssen, kann nicht ohne weiteres zugegeben werden. In hundert Fällen wird man neuzuginal das Entweichen der Luft so rechtzeitig bemerken, um eine solche Entwertung des Reifens zu verhindern. In zehn Fällen jedoch wird man trotz aller angewandter Sorgfalt das Plaken eines Hinterradreifens nicht bemerken, zumal dann, wenn das Differentialgetriebe und die Steuerung so eingerichtet sind, daß der geplakte Reifen auf das Steuern keinen Einfluß ausübt, wenn ferner die Straße sich in einem verhältnismäßig guten Zustande befindet und ein Tempo von 40—50 Kilometer pro Stunde nicht überschritten wird. Es kann daher nicht unbedingt behauptet werden, daß der Fahrer, also hier der Beklagte, die nötige Sorgfalt außer Acht gelassen und hierdurch den Schaden verursacht hat.“

Fortbildungskurse für Chauffeure in München. Wie uns gemeldet wird, wird der Polytechnische Verein in München wie im Frühjahr auch im Herbst dieses Jahres einen Kursus zur Fortbildung von Automobilführern abhalten. Die Vielgestaltigkeit der Anforderungen, die heute schon an den Chauffeur gestellt werden, machen diese Fortbildungskurse für die im öffentlichen Verkehr tätigen Kollegen besonders wertvoll. Denn mit dem, was bei der ersten Ausbildung gelernt worden ist, ist in der Regel wenig Staat zu machen. Die Kurse umfassen folgende Gebiete:

A. Technik.

Störungen im Automobilbetrieb und deren Behebung.

I. Störungen in der Motoranlage:

1. Motor, 2. Vergaser, 3. Zündungsarten, 4. Kühlung und Auspuff.

II. Störungen am Wagengestell:

1. Rahmen, 2. Getriebe, 3. Laufwerk und Bremse 4. Steuerungen.

III. Das Fahren, auch unter schwierigen Verhältnissen:

1. Vereisung, 2. schlüpfrige Straßen, 3. Schnee und Eis, 4. Kurvenfahren, 5. Bergfahren, 6. Schnellfahren, 7. Tourenfahren.

B. Verkehr.

I. Kartenlesen:

1. Einführung, 2. Allgemeine Karten, 3. Spezialarten.

II. Vorbereitung einer Tour:

1. Wahl der einzuschlagenden Route, 2. Einteilung der Route in Tagesstrecken, 3. Die Tagesstrecken im einzelnen.

III. Ausföhrung der Tour an praktischen Beispielen:

1. Eintägige Tour, 2. Mehrtägige Tour, 3. Große Tour.

C. Gesetze und Vorschriften.

I. Verkehrsregeln:

1. Stadt, 2. Landstraße und kleine Ortschaften, 3. Ausland.

II. Grenzverkehr.

III. Haftpflichtgesetz und Versicherung:

1. Versicherung gegen persönliche Haftpflicht, 2. Versicherung gegen persönliche Unfälle, 3. Verhalten bei Unfällen.

Die Kurse werden von berufenen Fachmännern geleitet. Der Königl. Bayerische Automobilklub und der Deutsche Touring Club stellen Kartenmaterial zur Verfügung, während die Automobilindustrie Anschauungsmaterial liefert. Die Stadt München stellt für den zweimal von 8 Uhr bis 10 Uhr stattfindenden Unterricht die nötigen Räume unentgeltlich zur Verfügung. Hoffentlich rechtfertigt der Erfolg diese Bemühungen.

Fensterputzer.

Wiesbaden. Schlechte Lohn- und Arbeitsverhältnisse bestehen in fast sämtlichen hiesigen Glas- und Gebäudereinigungsanstalten. Wochenlöhne von 18 bis 22 Mk. sind hier gang und gäbe, in bezug auf sonstige Behandlung bleibt noch manches zu wünschen übrig, während in anderen Städten Löhne von 26 bis 30 Mk. tariflich festgelegt sind. Wie ein Fa- milienvater mit einem derartigen Lohn in einer Stadt wie Wiesbaden, wo nach statistischer Erhebung mit die teuerste Lebensweise besteht, auskommen kann, ist uns ein Rätsel. Die Ausbeutung geht so weit, daß die nötigsten Schutzbestimmungen meistens nicht angewendet werden. Vorige Woche sollte dies ein Kol- lege, beschäftigt bei der Firma Zindel, am eigenen Leibe verspüren. Mit einer 8 Meterleiter mußte be- treffender Kollege am Hauptbahnhof Fenster reinigen, die Leiter rutschte, da sie natürlich niemand festhielt, auf dem glatten Parkettboden aus, der Kollege stürzte ab und brach das Handgelenk. An derartigen Zu- ständen tragen natürlich die Kollegen Fensterputzer auch ein gut Teil Schuld, da sie sich um ihre Berufsorga- nisation überhaupt nicht kümmern. Kollegen! solche Zustände müssen ein Ende nehmen, und wir können euch nur zurufen: Trete Mann für Mann dem Deut- schen Transportarbeiterverbande bei, dann wird auch hier in der Weltkurstadt Wiesbaden die Zeit kommen, wo wir menschenwürdige Lohn- und Arbeitsbedin- gungen für euch schaffen können.

Hafenarbeiter.

Sympathieerklärung der Hamburger Hafenarbeiter. In einer Versammlung der Hamburger Schauerleute, die am 17. d. Mts. tagte, gab der Branchenleiter einen kurzen Überblick über die Bewe- gung der englischen Hafenarbeiter und Seelente. In der Diskussion wurde hauptsächlich die Frage des Wohlfahrts über die englischen Schiffe erörtert und von allen Rednern wurde hervorgehoben, daß die deutschen Hafenarbeiter den englischen Kollegen dadurch ihre Solidarität beweisen müßten, daß sie die englischen Schiffe boykottieren, das heißt, die Ar- beit auf den Wochenbojen verwei- gern, die von englischen Streit- brechern bearbeitet seien. Selbst wenn der Hafenbetriebsverein mit Missperrungen drohe, sei man auch hiergegen gewappnet. Sobald ein Aufruf von Seiten der Verbandsleitung erfolgt, soll die Arbeit auf den englischen Schiffen eingestellt werden. Mit diesen Ausführungen erklärte sich die Versammlung einverstanden.

Hamburg I. Die Usance im Gewer- fährgewerbe geht den Maßnahmen einzelner größerer Firmen vor. Ein Gewerführertagelöhner und ein Kohlenarbeiter, die gegen Tagelohn bei der Kohlenimportfirma Sauber Gebr. in Arbeit standen, wurden am Morgen des nächsten Tages nicht zur Arbeit zugelassen und klagten deshalb gegen die Firma auf einen Tagelohn von 4,80 Mk. und 6 Mk. Nach ihrer Meinung hätten sie am Abend vorher abbestellt werden müssen, es sei ihnen aber nichts gesagt worden. Die beklagte Firma legte dem Gericht ihre Arbeitsordnung vor, wonach „bei allen Arbeitern, die nicht in festem Wochenlohn standen, keine Kündigung stattfindet“. Infolgedessen halte sie sich für berechtigt, jederzeit Feierabend zu geben, ins- besondere des Morgens. Usancemäßig gelten die Ar- beiter auch immer nur für die betreffende Tagesarbeit angenommen, so daß es sich am folgenden Tage um erneute Annahme handele. Das Gewerbegericht ver- nahm den Inspektor der Firma Gichmann sowie zwei Gewerführertagelöhner als Sachverständige und berur- teilte die Firma, dem einen Kläger 4,80 Mk. und dem

andern Kläger 6 Mk. zu zahlen. Die Gründe dieser Entscheidung wurden vom Vorsitzenden etwa wie folgt ausgeführt: Es steht fest, daß die Kläger mündlich auf unbestimmte Zeit angenommen sind und daß das Arbeitsverhältnis infolgedessen, um als beendet zu gelten, gelöst werden mußte. Eine Lösung hat aber am Abend vorher, beim Schluß der Arbeit, nicht statt- gefunden. Aus dem Waffus der Arbeitsordnung der beklagten Firma kann nun nicht entnommen werden, daß eine solche Lösung nicht ausgesprochen zu werden brauchte. Dies könnte man nur annehmen, wenn man sich an den nackten Wortlaut klammern wollte. Be- kanntlich wird aber im Gewerbe der Begriff: „Kün- digung findet nicht statt usw.“ so angewendet, daß die Einhaltung von Kündigungsfristen nicht erforderlich sein soll, der Akt der Auflösung des Arbeitsverhält- nisses indessen nicht für entbehrlich erklärt werden soll. So arbeiten denn viele Arbeiter unter obiger Ab- machung ununterbrochen bei einem Arbeitgeber jahre- lang. Wenn somit anzunehmen ist, daß die Arbeits- ordnung der Beklagten nur die Einhaltung von Kün- digungsfristen hat ausschließen wollen, so muß ander- seits die Behauptung der Usance, daß die Arbeiter als nur für einen Tag angenommen gelten, in Be- tracht gezogen werden. Eine solche Usance hat sich aber nicht feststellen lassen. Die in den Gewerführerein beschäftigten Gewerführer müssen zweifellos am Abend auf den nächsten Morgen entlassen werden. Der In- spektor der Firma Gichmann als Sachverständiger be- hauptete zwar, daß die behauptete Gepflogenheit bei Sauber Gebr. und bei Gichmann bestände. Der Sach- verständige Schloß betonte aber demgegenüber, daß es sich offenbar nicht um ein Recht der Arbeitgeber handele, sondern um einen Mißbrauch, den sich an- scheinend die Arbeiter gefallen ließen, den sie sich auch früher vielfach im Gewerführergewerbe hätten gefallen lassen. Der Sachverständige Rathjen hat sich in unbestimmter Weise so ausgedrückt, daß die Arbei- ter bei den beiden Firmen es sich tatsächlich stets ge- fallen ließen, des Morgens nach Hause geschickt zu werden. Das Gericht muß hierzu ausdrücklich bemer- ken, daß eine Usance nicht dadurch entsteht, daß zwei noch so große Firmen irgend welche Maßnahmen an- zuwenden oder zu unterlassen pflegen. Solches Ge- schäftsgebaren müssen vielleicht solche Arbeiter, die mit ihnen vertraut sind, gegen sich gelten lassen, nicht aber solche, welche zum ersten Male oder vereinzelt bei ihnen arbeiten. Eine Usance kann sich nur auf brei- terer Grundlage bilden. Sollte die Beklagte nun nicht in der Lage sein, abends allen Leuten Bescheld zu sagen, oder den Bedarf an Arbeitskräften für den nächsten Tag zu übersehen, so wird sie praktischweise in ihrer Arbeitsordnung zum Ausdruck bringen müssen, daß Arbeiter der hier erwähnten Kategorie stets als nur auf einen Tag angenommen gelten sollen. Die bisherige Fassung der Arbeitsordnung konnte eine Ver- urteilung der Firma nicht abwenden.

Zur Nachahmung empfohlen. Auf dem im Hamburger Hafen liegenden Dampfer „Neuenfels“ der Bremer Hanfa-Linie war die Nacht schicht im Raum 2 mit Uebernehmern von Eisen beschäftigt. Die Schauer- leute sahen ein, daß für sie die Arbeit gefährlich wer- den könne und verlangten von dem Vizeen Hermann Sacher, daß im Zwischendeck die Seitenherrstöcker ein- gelegt werden sollten. Dieses Verlangen zu erfüllen, weigerte sich der Vize, worauf die Arbeiter diese ohne weiteres einlegten. Ob der Vize den Schauerleuten nicht die paar Minuten Zeit zum Einlegen der Scher- stöcke hat geben wollen, oder ob es nur Schläne von ihm war, steht dahin. Die Schauerleute aber haben rechtzeitig erkannt, daß sie sich selbst helfen müssen, da ihr Leben und Gesundheit auf dem Spiel steht; denn von gewissenlosen Vizeen oder Stauern können sie nachträglich nichts holen und ihre gesunden Knochen können sie ihnen auch nicht ersetzen. Die Schauerleute führen auf diesem Schiffe auch darüber Klage, daß die Lukendeckel auf diesem Schiffe sehr defekt sind und durch neue ersetzt, resp. gründlich überholt werden müssen. Das trifft aber nicht allein auf diesem Dampfer zu, sondern auch die anderen Dampfer der Hanfa-Linie, speziell die Ostindienfahrer im allgemeinen. Es ist notwendig, daß sich der Hafeninspektor diesen Betrieb einmal ansieht; es wäre doch recht vieles, was ab- gestellt werden müßte.

Die Angst vor der Offenlichkeit. Die Hamburg- Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft versucht, wenn nur irgend möglich, die auf ihren Dampfern vorkommenden Unglücksfälle zu vertuschen. Warum so verfahren wird, dürfte leicht erklärlich sein: Das Blut der Krüppel und Toten spricht eine zu berede Sprache. Trotz der Geheimnisträumerei kommt doch hin und wie- der ein Fall zur Kenntnis der Offenlichkeit. So ist am 10. August auf dem Dampfer „Santa Cruz“ der Schauermann D. S. von der Laufbrücke in den Un- terraum abgestürzt. Der Unfall ist dadurch entstanden, daß große Ähre, welche zum Löschen benutzt werden sollten, über die Laufbrücke hinweggehiebt wurden. S. ist nun von einem Korb erfaßt und in den Unter- raum geschleudert worden. Am andern Morgen fragte der Stauer W. den Vizeen J., wie der Unfall passieren konnte. Auf die Antwort des Vizeen, das könne er nicht sagen, äußerte sich der Stauer: Dann ist der Verunglückte wohl nicht ganz richtig gewesen, oder ihm hat sonst was gefehlt. Vermutlich gehört der Stauer zu den Menschen, die gern von sich auf andere schließen.

Und wieder der Schichtwechsel im Hamburger Hafen. Auf dem Dampfer „Gustav Wolff“, der an die Reederei Delaner verchartert ist, ließ der Stauer Hirs drei Gänge Schauerleute bis abends um 10 Uhr und ein Gang die Nacht durch und den folgenden Tag bis abends 6 Uhr arbeiten. Hier von haben zwei Mann den Tag, die Nacht, den folgenden Tag und dann abends bis 10 Uhr in einer Tour gearbeitet. Das macht zusammen 40 Stunden, die diese beiden Leute in einer Tour gearbeitet haben. Ist das noch als menschlich zu bezeichnen und kann der Stauer das

verantworten, daß er bei dieser Tropenhitze Arbeiter so lange schutzen läßt? Was sagt hierzu der Hafen- betriebsverein, der doch den Schichtwechsel so warm empfohlen und eingeföhrt hat? Aber was scheuen sich die Stauer um den Hafenbetriebsverein, der existiert nur dann für sie, wenn sie ihn im Notfall zur Maß- regelung eines Arbeiters oder sonstwie gebrauchen müssen; im übrigen ist er für sie nur ein Neffame- schild, hinter das sie sich schon verstecken können. Aber auch die Schauerleute, die sich solcher unmenschlichen Arbeitszeit unterwerfen, können nicht genug geladelt werden, denn nicht allein, daß sie ihre Gesundheit ruinieren, sie schädigen auch ihre Kollegen im höchsten Grade, und gerade jetzt, wo doch genug Arbeitskol- legen auf der Straße liegen, die gerne zur Nachtschicht hinausgehen. Die Arbeiter sollten jedes gegen die tarifliche Bestimmung verstoßende Anerbieten der Stauer zurückweisen und sie auf die arbeitslosen Kollegen hin- weisen.

Hamburg. Mitgliederversammlung der Flussdampf- und Motorschiffer am 5. August. Unter Branchenleiter- bericht teilt Kollege F. mit, daß 10 Neuaufnahmen im letzten Monat zu verzeichnen sind. Die Streitig- keiten bei der S. D. U. G. mit ihren Ablosungs- gemeinschaften sind zugunsten der Kollegen geregelt. — Große Entrüstung und eine lebhafteste Diskussion ent- fachte die Bekanngabe eines Vertrages, den die Ver- einigte Elbeschiffahrt = A.-G. die bei der Gesellschaft neu in Dienst tretenden Kollegen unterschreiben läßt. Beschlossen wurde, denselben zu veröffentlichen.

„Zwischen der V. E. G. als Arbeitgeber und dem „provisorischen“ Kapitän, als Arbeitnehmer, ist heute folgender Vertrag geschlossen worden:

Herr . . . tritt als provisorischer Kapitän in den Dienst der V. E. G. und erhält 150 Mk. pro Monat.

Kommt tageweise Berechnung in Frage, wird der Tag mit 5 Mk. berechnet.

Der Kapitän . . . ist verpflichtet, an jeder Stelle und auf jedem Fahrzeug der V. E. G. ohne jede Extravergütung zu arbeiten, wie derselbe auch gehal- ten ist, Ueberstunden, Sonn- und Festtags- und Nacht- arbeiten ohne jede Extravergütung zu verrichten.

Der Vertrag erlischt innerhalb des Vertragsver- hältnisses:

a) Wenn der Kapitän verhindert ist, durch Krank- heit seinen Dienst zu verrichten.

b) Wenn er beurlaubt wird für die Dauer seines Urlaubs.

c) Bei Einberufung zum Militärdienst oder Uebungen.

Kapitän . . . ist damit einverstanden, daß er während des ersten Monats jeden Abend entlassen werden kann.

Nach Ablauf des ersten Monats ist die gegenseitige Kündigung eine monatliche.

Vorliegendes wurde von dem Vertragschließenden aufmerksam durchgesehen und durch Unterschrift aus- drücklich anerkannt.“

Die Besprechung der Lohnbewegungen bei den Firmen: Peterfen = Wpser, Tiedemann, Bausch-Blöhm, die ebenso resultatlos verlaufen sind wie die Bewe- gungen, die von den Lokalorganisierten Maschinisten mit dem Hafenbetriebsverein und Gewerführerbaasen gemacht wurden, war sehr reger. In der Diskussion wurde sehr richtig zum Ausdruck gebracht, daß die Lokalvereine der Schiffer und Maschinisten für Lohn- bewegungen nicht mehr maßgebend seien. Genauso wenig hat es Zweck, wenn die Leute einzelner Firmen mit einem Wittgesuch an ihren Arbeitgeber herantreten, wie es z. B. die Schiffer und Maschinisten der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt = A.-G. gemacht haben. Um den Kollegen zu zeigen, daß diese Taktik, die ja der Schifferverein von 1888 als den richtigen Weg empfiehlt, heute nicht mehr zieht, wurde beschlossen, auch dies alleruntertänigste Wittgesuch zu veröffentlichen, besonders, weil nicht einmal eine Antwort darauf er- folgt ist, sondern den Leuten gesagt wurde: „Wem's nicht paßt, der kann gehen.“

„Die ergebendsten Unterzeichneten erlauben sich, an- gesichts der erhöhten Lebensmittel, Miete usw. . . . der verehrten Direktion ergebenst um Lohnaufbesserung zu bitten und nachfolgende Aufbesserungsvorschläge zur wohlwollenden Prüfung zu unterbreiten.“

Der Lohn sollte bestehen bleiben, nur für Bar- lassen um 2 Mk. pro Woche erhöht werden. Arbeits- zeit im Sommer 5½ bis 7 Uhr abends, im Winter 6 bis 6 Uhr abends; Ueberstunden, die jetzt nicht bezahlt werden, 70 Pf. Sonntagsarbeit, die lediglich für Geschäftszwecke geleistet wird, sollte nicht bezahlt werden. Nur bei Bergungsausfahrten sollte die Gesellschaft, wenn das Trinkgeld die Höhe des Tage- lohnes nicht erreicht, den Rest bezahlen. Jeder Schiffer und Maschinist erhält einmal im Jahre 7 Tage Ur- laub. Die Bestimmung der Zeit liegt im Ermessen der Direktion.

Für diese Witten, zu denen, wie ein Redner sagte, unter 100 Arbeitgebern 99 sich freuen würden, hatte die Gesellschaft nur die Antwort: „Auf solche uner- hörte Forderungen gibt's überhaupt nicht.“

Die Hafenarbeiter in Neudamm haben eine erfolgreiche Lohnbewegung zu verzeichnen. Nach wochenlangen und schwierigen Verhandlungen haben die Hafenarbeiter unter Aufsicht des Vorstandes der Bauverwaltung durchschnittlich eine 6 bis 7prozentige Lohnerhöhung durchgesetzt. Bei der Entlohnung der Kohlen ist außerdem die Arbeitszeit insoweit geändert, daß statt um 6½ Uhr abends, jetzt um 6 Uhr abends die Arbeitszeit beendet ist. Der Ueberstundenlohn be- trägt bei Dampfern neben dem Akkord 50 Pf. die Stunde. Die gewünschten Nebenpositionen, wie freie Beförderung des Geschirrs, Stellung eines Luten- mannes, wenn der Heber die Luke nicht übersehen

tann, Entschädigung beim Stillliegen, bei Abmattung Stellung eines Mannes extra, den der Arbeitgeber zu bezahlen hat usw., sind den Hafenarbeitern zugesprochen. Bei der Lagerarbeit sind Aufschläge von 2½ resp. 5 Pfennig bei Starren der Wöhlen in Schiffe oder Leichter erzielt. Am Obergewerke ist außerdem die Beladung von Kohlen auf Waggons von 5.— Mt. auf 5,50 Mt. pro Waggon erhöht worden. Bei den Baumaterialien ist ein Aufschlag von 10 Pf. per 1000 Steine auf die alten Positionen erfolgt. Die Arbeitgeber haben ferner die Verpflichtung übernommen, für genügend Gespanne zu sorgen. Bei Außerachtlassung seitens der Fuhrherren gegen dieselben evtl. klagbar vorzugehen. Beim Getreidetarif sind bei den meisten Positionen keine Mehrforderungen erhoben. Wo Mehrforderungen gestellt, haben die Arbeitgeber Entgegenkommen gezeigt. Die Entlohnung von Holz aus Dampf- oder Leichtern hatte bis dato im Stundenlohn stattgefunden. Diese Arbeit soll jetzt im Akkord vollführt werden und tariflich analog dem Kleier resp. Flensburger Tarif festgesetzt werden. Der Zeitlohn beträgt 50 Pf. pro Stunde. Ueberstunden werden mit 50 pSt. (75 Pf.) Aufschlag vergütet. Jede im Kanal und in der Elbe nach außerhalb zu verrichtende Lös- und Ladearbeiten in Haberfällen müssen mit 10 pSt. Aufschlag bezahlt werden. Nach 12 Stunden muß freie Kost und Logis gewährt werden. Bei Arbeiten aus dem Wasser erfolgt ein weiterer Aufschlag von 15 pSt. Ferner ist eine Schlichtungskommission, bestehend aus 2 Arbeitgeber und 2 Arbeitnehmern, bestimmt, die eintretende Mißstände und Differenzen zu regeln hat. Der Tarif ist auf 2 Jahre festgesetzt.

Im Gegensatz zu den früheren Gepflogenheiten, wo die Arbeitgeber direkt mit den Arbeitnehmern verhandelten, ist dieser Tarif zwischen der Arbeitgeberorganisation und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband vereinbart. Lebenswerte Anerkennung verdient die Haltung der Hafenarbeiter, die trotz der langwierigen Verhandlungen, die Situation zu würdigen wußten und solange Entgegenkommen zeigten, wie sie es mit ihrer Ehre als Gewerkschaftler vereinbaren konnten, dann aber zum Schluß auf ihr letztes Angebot bestanden, welches sie dann auch zur Anerkennung brachten.

Den Hafenarbeitern in Sonderburg ist es doch noch gelungen, mit den Arbeitgebern einen Tarif zu vereinbaren, der die von den Arbeitgebern gewünschten Verschlechterungen ausmerzt. Die einzigste für die Arbeitnehmer sich ungünstiger gestaltende Position ist der Zeitlohn. Im Hafen von Sonderburg ist aber die Zeitlohnarbeit minimal. Die überwiegende Arbeit wird im Akkord vollführt. Der frühere Zeitlohn betrug pro Stunde 48 Pf. Nach der Vereinbarung beträgt der Zeitlohn für den ersten Tag 50 Pf. und für die nächsten Tage 46 Pf. pro Stunde. Da die Hafenarbeit nun Gelegenheitsarbeit ist, so steht es jedem Hafenarbeiter frei, ob er für 46 Pf. pro Stunde arbeiten will, da er jeden Abend ausscheiden kann. Bei der Akkordarbeit haben die Hafenarbeiter bei den Kohlen, Getreide, Steinen usw. noch Vorteile erreichen könn. die Verschlechterungen abwehren können. Eine wichtige Position ist die, daß bei der Entlohnung von Steinen den Hafenarbeitern jetzt Tagelohn gesichert werden muß. Früher haben die Hafenarbeiter des öfteren tagelang manchmal auf Spannwerk warten müssen, ohne für die Wartezeit entschädigt zu werden. Die Dauer des Tarifs ist im Gegensatz zu dem Wunsch der Arbeitgeber, welche den Tarif auf 3 Jahre festsetzen wollten, auf 2 Jahre festgelegt. Der Tarif ist vereinbart zwischen dem Arbeitgeberverein Sonderburg und dem Deutschen Transportarbeiterverband, Gau 11.

Der 13½ wöchentliche Kampf hat auch den Arbeitgebern, wie sie in der Schlußverhandlung selbst zugestanden, bedeutende Nachteile gebracht. Durch die Einmütigkeit der Hafenarbeiter ist es denn doch gelungen, die von den Arbeitgebern im Anfang bei so ziemlich allen Positionen geplanten Verschlechterungen zurückweisen zu können. Wenn den Hafenarbeitern auch die Durchsetzung ihrer Forderungen nicht gelungen ist, so liegt dieses viel in den eigenartigen Verhältnissen, die speziell am Hafen dort herrschen, begründet. Die Arbeitgeber sind leicht in der Lage, die Fahrzeuge anderweitig zu dirigieren und auf Umwegen ihre Auftraggeber resp. Abnehmer bestrieden zu können. Eine Nachkontrolle hält äußerst schwer. Bei der Entlohnung der Kohlendampfer hatte man, wo kaum mit gerechnet war, das Gefindel von Auguste Müller aus Wandsbek ganz nach der Insel Alsen geholt. Nur die Einigkeit und Ausdauer der Hafenarbeiter selbst konnte einen solchen Abschluß der Lohnbewegung noch zeitigen.

**Handelsarbeiter.**

**Clausthal im Harz.** Zur Lage der Hausdiener im Oberharz. Alljährlich wandern hunderte der oberen Reichtum aus den Großstädten nach unserem schönen Oberharz, um auf Kosten anderer ein recht angenehmes Leben zu fristen. Daß sich die Herrschaften in Punkt Bequemlichkeit keinesfalls einzuschränken brauchen, dafür ist gesorgt, indem ihnen das gesamte Hauspersonal, wie Zimmermädchen, Hausdiener und Kutscher alle möglichen Dienste erweisen müssen. Wir wollen nun einmal kurz die Lage des in einem Kurhaus angestellten Personals schildern. Wie in den meisten Saisonorten, ist auch auf unserem Oberharz den Angestellten ein recht trauriges Los beschieden. In der Kurhäuser herrscht z. B. die Ansicht, daß für das Zimmermädchen die Trinkgelber eingeschrieben und erst nach Schluß der Saison auszubezahlt werden. Hiergegen wäre vielleicht nichts einzuwenden, wenn hinterher der volle Betrag auszubezahlt würde. Aber von diesem Gelde muß zunächst das zerbrochene Geschirr bezahlt werden. Hierbei fällt jedoch auf, daß das Geschirr

ziemlich teuer bezahlt werden muß. Der Hausdiener erhält nur für den Monat Juni 15.— Mt., in der übrigen Zeit ist er auf die spärlichen Trinkgelber der Fremden angewiesen. Die Arbeitszeit beträgt in der Regel achtzehn Stunden. In den Hotels herrschen ähnliche Verhältnisse. In einem z. B. erhält der Hausdiener pro Monat 15.— Mt. Lohn. Die Arbeitszeit aber beträgt für das gesamte Personal 17 bis 19 Stunden. Jedem Angestellten, ob Zimmermädchen oder Hausdiener, wird beim Beginn der Saison ein Kontrakt mit vielen Paragraphen zur Unterschrift vorgelegt, der nur Pflichten, aber nichts von Rechten enthält. Das Essen spottet oft jeder Beschreibung; es ist oft ungenießbar. — Ein Hausdiener machte uns vor kurzem die fast ungläubliche Mitteilung, daß er in seinem Essen Magen gefunden, daß er einmal für ein „lebendiges“ zurückgebrachtes Käsebrot ein Weizenbrot erhalten habe. Manchmal will der Hausdiener gesehen haben, wie die Kochlehrlinge ihr schweres Tagewerk mit Tränen in den Augen beschleßen. Ein Lehrling wurde offenbar infolge Ueberanstrengung bei mangelhafter Ernährung krank. Wirklich ein nettes Bild: Das Mädchen kommt gesund in diesen „Kurort“ und verläßt ihn krank. Die göttliche Weltordnung will es ja so, weil es nur einer kleinen Gruppe gegeben, in den Bädern Erholung zu finden. Würden wir die überaus lange Arbeitszeit des sämtlichen Personals feststellen, so stellte sich heraus, daß niemand von diesen die durch Bundesratsverordnung vorgesehene Ruhezeit erhält. In dieser Hinsicht wäre auch ein kleines Arbeitsfeld für unsere Polizeiverwaltung vorhanden. In zwei Hotels erhalten die Hausdiener nur für Mai und Juni monatlich 15.— Mt. Lohn, in der übrigen Zeit nichts außer Trinkgelber. In den Hotels verkehren zum größten Teil auch Arbeiter, da kleinere Lokale nicht vorhanden sind. Die Wirte scheuen sich nicht, von den Arbeitern die Groschen zu nehmen. Man müßte daher auch erwarten, daß den Arbeitern die Säle zur Verfügung ständen, damit sie ihre Interessen vertreten können. Die Säle werden ihnen aber vorenthalten. Es ist bedauerlich, daß die Arbeiter ihre fauer verdienten Groschen zu solchen arbeiterfeindlichen Elementen tragen. Wie lange noch sollen sich die Herren Wirte über die Gleichgültigkeit der Arbeiter ins Häutchen lachen? Den Hausdienern aber rufen wir zu: „Wollt Ihr aus Eurer Lage befreit sein und ein menschenwürdiges Dasein führen, so schließt Euch Eurer Berufsorganisation an, denn vereinzelt seid Ihr nichts, vereint eine große Macht, die auch im Stande sein wird, mit den Herren Unternehmern ein Wort zu reden!“

**Aus den Jugend-Abteilungen.**

Berlin. Im Laufe der letzten Monate beschäftigten sich die verschiedenen Branchen, besonders die der Sektion 2, mit der notwendig gewordenen Beitragsregelung in Berlin. Auch in den Kreisen der jugendlichen Kollegen erörterte man diese Frage, doch mußte aus bestimmten Gründen eine Stellungnahme der Jugendsektion vorläufig unterbleiben. Wie aber die jungen Kollegen über diese Angelegenheit urteilen, zeigt ihre Stellungnahme zu den Beschlüssen der einzelnen Branchen, in denen sie tätig sind. Nachdem vom April ab in den maßgebenden Branchen des Transportgewerbes und auch einzelner Branchen der Sektion 1 der 60 Pf.-Beitrag erhoben wurde, zahlten die Jugendlichen, soweit an sie nur immer die Aufforderung erging, ohne jedes Zögern den 30 Pf.-Beitrag. Hierbei ist zu bemerken, daß in den Diskussionen über die Beitragserhöhung von einzelnen Erwachsenen gefordert wurde, die Beiträge der Jugendlichen nicht zu erhöhen. Diese Ansicht wurde besonders von erwachsenen Kollegen der Sektion 1 mit dem Hinweis auf die Lohnverhältnisse der Jugendlichen des Handelsgewerbes und einer evtl. Konkurrenz der Niedervollstraße begründet. Der Ausschuß des 2. Quartals verzeichnete die Tatsache, daß von den insgesamt eingegangenen 17 795 Beiträgen nicht weniger als 1641 Beiträge a 30 Pf. waren; das bedeutet, mehrere hundert jugendliche Mitglieder zahlen 30 Pf. Beitrag. Um diesem bei der Agitation hinderlichen Zustand ein Ende zu bereiten, trat die Sektionsleitung an die Abteilungsleitungen mit dem Antrag heran, den Beitrag der Jugendlichen auf 30 Pf. festzusetzen. Diesem Antrag stimmten die Abteilungsleiter zu; sie beschloßen ferner, in den Abteilungsversammlungen den Antrag zur Abstimmung zu bringen und seine Annahme zu empfehlen. Die Stellungnahme der jugendlichen Kollegen ist aus den folgenden Berichten ersichtlich.

Am Sonnabend, den 12. August, fand die Versammlung der Abteilung Schönbauer Vorstadt 2 statt. Ein Kollege hielt einen Vortrag über „Entstehung und Entwicklung der Luftschiffahrt“. Dann legte ein Mitglied der Sektionsleitung den Anwesenden die Gründe für eine Beitragserhöhung dar. In der Diskussion beschwerten sich einige Kollegen aus dem Expeditionsgewerbe über ihre erwachsenen Vertrauensleute, die ihnen nicht mitgeteilt hatten, daß die Jugendlichen aus dieser Branche schon seit April 30 Pf. zahlen. Sonst bewegte sich die Diskussion nur in zustimmendem Sinne, der Antrag auf Erhöhung der Beiträge wurde einstimmig angenommen.

Die Abteilung Lichtenberg tagte am selben Tage. Der Sektionsleiter entrollte den zahlreich erschienenen Jugendlichen ein Bild der Entwicklung der Berliner Arbeiterbewegung. Er schloß seinen Vortrag mit Mahnung an die Jugendlichen, nicht zu ruhen und zu rasten, um auch den letzten jugendlichen Berufsangehörigen der Jugendsektion zuzuführen. Die Beitragsfrage erläuterte ein Kollege der Sektionsleitung, nach kurzer zustimmender Debatte wurde der Antrag einstimmig angenommen. Die

nächste Versammlung wurde zum 2. September festgesetzt.

Die Abteilung Osten tagte am 16. August. Der Vortrag behandelte „Die Nahrungsmittel, ihren Nährwert und ihre Verfälschung“. In seinem lehrreichen Vortrag besprach der Redner auch die Konsumvereine, die es dem Arbeiter ermöglichen, preiswerte und unverfälschte Nahrungsmittel zu erhalten. Ein stollege der Sektionsleitung unterbreitete dann der gut besuchten Versammlung den Antrag auf Beitragserhöhung. Nach reger Diskussion, die sich nur im zustimmenden Sinne bewegte, wurde der Antrag mit allen gegen eine Stimme angenommen. Unter „Verschiedenes“ erfolgte Neuwahl der Abteilungsleitung und der Bezirksführer; außerdem wurde die nächste Partie besprochen und festgesetzt.

Ebenfalls am 16. August tagte die Abteilung Gesundbrunnen 2. Der Sektionsleiter sprach über die ersten Anfänge der Berliner Arbeiterbewegung. Zur Beitragserhöhung äußerten die Kollegen, so wertvoll für die Organisation die 5 Pf. pro Mitglied sind, doch dieser Sechser nicht der Rede wert sei, und einstimmig wurde der Antrag der Sektionsleitung angenommen. Nachdem noch die Abteilungsleitung und verschiedene Bezirksführer neu gewählt, und die nächste Versammlung auf den 2. September anberaumt war, erfolgte Schluß der gut verlaufenen Versammlung.

Eine Nachpartie nach den Gofener Bergen, genannt „Berliner Schweiz“, unternahm am 22. Juli die Abteilungen Schönhauser Vorstadt 1 und 2, Nixdorf und Schöneberg. Den Teilnehmern war nicht bekannt, daß die Führer ein nächtliches Zusammenreffen verabredet hatten. Die Kollegen aus der Schönhauser Vorstadt marschierten frühzeitig von ihren Treffpunkten ab, und erreichten nach einstufiger Bahnfahrt die Station Grünau. Unter dem Gesang der bekannten Wanderlieder ging es in geschlossenem Zuge durch den Wald, es dauerte gar nicht lange, und ein passender Platz für das Nachlager war gefunden. Nach Verzehren des mitgebrachten Abendbrotes bereitete sich jeder sein Lager, nur die Nachwächter saßen beisammen und verkürzten sich durch die Unterhaltung die Wachtzeit. Beim Morgengrauen wurde das Lager abgebrochen, selbstverständlich wurde darauf geachtet, daß durch Papierabfälle der Wald nicht verschandelt wurde. Mit Sang und Klang zog man dann am Langen See entlang, marschierte durch das noch schlafende Schmöckwitz und erreichte das am Fuße der Gofener Berge liegende Restaurant „Zum Seddin-See“. Trotzdem es mittlerweile 5 Uhr geworden, bedurfte es den vereinten Kräfte aller 40 Kollegen, um den Wirt aufzuwecken. Unterdessen wurde durch ausgesandte Späher das Lager der Abteilungen Nixdorf und Schöneberg, die am Sonnabend bis Eichwalde gefahren waren und die Nacht in einer verstaubten Sandkühle zugebracht hatten, entdeckt und die dort lagernden Schläfer mit einem mächtigen Stimmenaufwand aus ihrer beschaulichen Ruhe aufgeschreckt. Doch die gemeinsame Kaffeetafel überbrückte die partikularen Gegensätze und diverse Tassen Kaffee besiegelten den Freundschaftsbund. In den folgenden Stunden entwickelte sich am Seddin-See ein regelrechtes Strandleben, auf ein angenehmes Wasserbad folgte ein Sonnenbad, zwischen durch gaben die verschiedenen Sektoren Gelegenheit zur Entfaltung körperlicher Kraft und Gewandtheit. Im Laufe des Nachmittags traten die einzelnen Abteilungen den Heimweg an und die Freude über die gelungene Partie fand ihren Ausdruck in den gemeinsam gesungenen Wanderliedern.

**Transportarbeiter.**

Berlin. Bei der Kammer 7 des Gewerbegerichts hatten 4 Arbeiter gegen die Firma Baumgart Nachf. die Klage auf je 10 Mt. als Schadenersatz für entgangenen Arbeitsverdienst eingereicht. Der Sachverhalt war folgender: Die Firma Baumgart Nachf. betreibt ein Expeditionsgeschäft und hat für große Mineralwasserfirmen die Aufsicht der eingegangenen Lieferungen von der Eisenbahn zu besorgen. Zum Verladen des Wassers aus den Waggons auf den Rollwagen, sowie des Abtragens vom Rollwagen nach den Geschäftsräumen der Firma wurden Ausschiffkräfte angenommen, welche die Arbeit im Akkord auszuführen haben. Der Lohn betrug für das Verladen auf der Bahn pro Mann 1 Mt. und für das Abtragen bei der Firma 1,50 Mt. pro Wagen.

Da nun nicht immer genügend Gelegenheitsarbeiter auf den Bahnhöfen vorhanden waren, verschaffte sich die Firma solche auf höchst eigenartigem Wege. Sie gab in den Tagesblättern wie „Morgenpost“, „Vollanzeiger“ Annoncen auf, laut welchen Arbeiter gesucht wurden, die sich unter Chiffre melden sollten. Die 4 Arbeiter, welche sich wie vorgeschrieben gemeldet hatten, erhielten dann von der Firma eine Karte, aus der ersichtlich war, daß es sich um feste Arbeit nicht handle. In einem Montage meldeten sie sich im Kontor der Firma. Ein Angestellter legte ihnen das Verhältnis klar und machte darauf aufmerksam, daß sie sich auf dem Anhalter Bahnhof aufhalten sollten, dort haben sie sich an den Kutscher der Firma zu wenden, welcher ihnen dann mitteilt, ob und wann er einen oder mehrere Arbeiter beschäftigen kann. Da nun am Montag Arbeit nicht vorhanden war, fragten die Betroffenen, wie es am Dienstag wäre. Es wurde ihnen gesagt, daß am Dienstag Sendungen kämen, und sie sich früh auf dem Anhalter Güterbahnhof einfinden möchten. Die Arbeiter waren pünktlich zur Stelle. Sie suchten nun den Kutscher, den sie jedoch nicht finden konnten. Es wurde telefonisch bei der Firma angefragt, wo ihnen die Antwort gegeben wurde, daß der Kutscher bestimmt käme. Schließlich ist dann auch der Kutscher nach 10 Uhr vormittags gefunden worden. Als nun die 4 Arbeiter ihre Arbeit beginnen wollten, wurde ihnen von dem Kut-

schon bedeutet, daß er bereits ältere Arbeiter, die mit dem Verladen Bescheid wissen, angenommen hätte, so daß er nur noch 2 von ihnen gebrauchen könne. Auf Grund dieses Bescheides bemühten sich der 4 Arbeiter, welche auf diese Weise nun beinahe 1/2 Tag vertrieben hatten, eine begründete Erregung. Sie verließen den Bahnhof mit dem Bemerkten, daß sie sich ihr Recht anderweitig suchen würden.

Sie forderten nun vor dem Gewerbegericht 10 Mk. pro Mann. Leider konnte (2. Neb.) das Gewerbegericht der Klageforderung nicht zustimmen, da die Betroffenen keinen bestimmten, festen Arbeitsvertrag, sondern ein Gelegenheitsarbeiterverhältnis verabredet hatten. In Rücksicht darauf, daß den vier am Montag gefaßt wurde, daß sie am Dienstag bestimmt arbeiten können, nahm das Gewerbegericht wenigstens für diesen Tag eine bestimmte Abmachung an und verurteilte die Firma, an jeden 3 Stunden à 50 Pf., zusammen 1,50 Mk. für die Zeit von 1/8 bis 1/11 Uhr vormittags zu zahlen. Darüber hinaus konnte nicht gegangen werden, weil die Betroffenen um 1/2 11 Uhr nach Hause gegangen sind.

Wir bringen diesen Vorgang aus dem Grunde zur Kenntnis unserer Mitglieder, damit sich ein jeder vor sich und auf ein solches Arbeitsverhältnis keineswegs einläßt, da er bei so schiefen Abmachungen sich dem Unternehmen rechtlos ausliefert.

Die hochtrabende Art, wie die Firma in diesem Fall sich durch „Chiffre-Annonce“ Gelegenheitsarbeiter verschafft, grenzt gelinde gesagt an Bauernfängerei. Abgesehen davon, daß man bewundern muß, wie die hier in Betracht kommenden Arbeiter die nebenbei bemerkt, vor Gericht einen durchaus intelligenten Eindruck machten, sich auf ein solches Arbeitsverhältnis einlassen konnten, wollen wir ausdrücklich betonen, daß dies hier gekennzeichnete System bisher vereinzelt da steht. Es kommt in diesem Fall eine bestimmte Gewissenhaftigkeit des Unternehmers in Betracht, die Arbeiter konnten die Manipulationen nicht durchschauen, sie rechneten auf Erlangung fester Arbeit. Wir hoffen, daß dieser hier vorgeführte Fall genügt, um unsere Kollegen und Kolleginnen von dem Eingehen derartiger Arbeitsverhältnisse abzuhalten.

**Breslau.** Recht eigenartige Arbeitsverhältnisse herrschen im Betriebe des Herrn Stadtvordn. u. n. G. u. d. o. Simon in Nothkreisch am. Die Arbeitszeit der Kutscher beginnt um 4 Uhr morgens und endet in der Zeit von 7-10 Uhr abends bei einem Wochenlohn von 19 Mk. Die Sonntagsarbeitszeit dauert 6 Stunden und zwar von 6-12 Uhr vormittags; diejenigen, welche am Sonntag nicht in den Stall kommen, um Wagen und Geschirr zu schmieren, Siede zu schneiden und anderes wird für das Nichterschneiden am Sonntag 1,50 Mk. abgezogen. Weis Herr Stadtvordn. Simon nicht, daß Siedeschneiden, Wagen schmieren am Sonntag gesetzlich unzulässig ist? Weis Herr Simon nicht, daß während der Kirchzeit überhaupt nicht gearbeitet werden darf?? Im weiteren unternimmt es Herr Simon so oft, Kutschern, welche aus irgend welchen Gründen ohne ihr Verschulden einen Tag von der Arbeit wegbleiben 1,50 Mark vom Wochenlohn in Abzug zu bringen, eine Maßnahme, die auch jeder rechtlichen Grundlage entbehrt. Alles dies weiß ein Kommunalvertreter nicht, oder will er es nicht wissen, sollte letzteres der Fall sein, so wird die Organisation dafür sorgen, daß derartige Zustände im 20. Jahrhundert verschwinden.

**Dresden.** Der im Jahre 1908 erneuerte Tarif war auf Beschluß der Kollegen nicht gekündigt worden. Es sollte eine Revision des Tarifes erstrebt werden. Eine Anzahl Bestimmungen wurden einer Prüfung unterzogen und Abänderungsvorschläge den Unternehmern unterbreitet. Die Unternehmer bewiesen aber wenig Entgegenkommen und verließ im vorigen Jahre die ganze Bewegung im Sande. Dieses Jahr ist nun auf Beschluß der Branchenversammlung vom 14. Mai der Tarif rechtzeitig gekündigt worden. Ein neuer, wesentlich verbesserter Tarifentwurf wurde aufgestellt und an die Unternehmer eingesandt. Die Arbeitgeber erklärten sich zu Verhandlungen bereit und fanden dieselben auch am 3. 8. und 10. 8. statt. Leider war ein zufriedenstellendes Resultat bis jetzt nicht zu erzielen. Die Unternehmer wollen auf keinen Fall eine höhere als 10prozentige Zulage auf die Akkordfäße bewilligen. Erst vom nächsten Jahre an sollen 10 pSt. und vom 1. September 1912 an 15 pSt. gewährt werden. Dieses Angebot wurde nach längerer Debatte von der Kommission der Arbeitnehmer abgelehnt, was den vorläufigen Abbruch der Verhandlungen zur Folge hatte. Die Kommission beschloß sofort in einer Versammlung zu dieser Situation Stellung zu nehmen, um Klarheit zu schaffen. Die Versammlung fand am 16. August statt und war gut besucht. Der Bevollmächtigte gab einen eingehenden Bericht über den Gang der bisherigen Verhandlungen und trübte daran die Erwartung, daß die Versammlung Mittel und Wege finden werde, damit die Interessen der Kollegen gewahrt werden könnten. Alle Redner stellten sich auf den Standpunkt, daß bei der gerade jetzt wieder einsetzenden Teuerung eine sofortige 10prozentige Erhöhung der Akkordfäße nicht als übertrieben bezeichnet werden könne. Es wurde eine Resolution angenommen, die der Kommission das Vertrauen ausdrückt und dieselbe beauftragt, erneut in Verhandlungen einzutreten. An der sofortigen Erhöhung der Akkordfäße soll festgehalten werden. Nach einer kräftigen Aufforderung des Vorsitzenden, die Sitzung scharf im Auge zu behalten, wird die Versammlung geschlossen.

**Glauchau.** Einen schönen Erfolg haben die Kollegen in der Runkmühle Niederschindmaas zu verzeichnen. In Gemeinschaft mit den in Mühlenarbeiterverbände organisierten Müllern haben sie erstmalig Forderungen in Form eines Tarifes gestellt. Herrn Engelmann war daß allerdings außer allem Spaß,

da ihm so etwas in seinem beschaulichen Landfrieden da draußen noch nicht passiert war. Mit aller ihm zu Gebote stehenden Schroffheit wies er denn, die beiden Verbandsleiter der Mühlenarbeiter und Transportarbeiter ab, da er mit „feinen“ Leuten selbst verhandle. Eine vom Personal gewählte Kommission der Arbeiter kam dann auch zu einem befriedigenden Abschluß. Die bisherigen Stundenlöhne der Mühlenarbeiter werden in Wochenlöhne von 22,50 bis 26 Mk. umgewandelt und den Mehlfahrern eine wöchentliche Zulage von 2 bis 4 Mk. gewährt; außerdem werden die Ueberstunden mit 50 Pf. an Sonntagen und mit 40 Pf. in der Woche bezahlt. Die ganze Verbesserung bedeutet für 8 Mühlenarbeiter eine wöchentliche Zulage von 26 Mk., außerdem den Ausfall an früher in Abzug gebrachter Feiertage bei Stundenlohn, der aber zum Teil durch die Abschaffung der Weihnachts„geschenke“ aufgerechnet werden muß. Die 6 beschäftigten Geschirrführer inkl. Chauffeur erhalten eine wöchentliche Zulage von 15 Mk. Die Arbeitszeit ist täglich um eine Stunde verkürzt worden.

Gewiß ein schöner Erfolg für das erste Mal, der aber nur durch das Zusammenhalten aller Beschäftigten möglich war. Ungeachtet der Solidarität aller hatte Herr Engelmann nur den einen Wunsch: „Schickt mir ja die Leute nicht wieder auf den Hals.“ Nun, Herr Engelmann wird sich auch daran gewöhnen. Für die Kollegen aber gilt es, das Errungene zu erhalten. Hoch der Verband!

**Hannover.** Unhaltbare Zustände. Mit Aufhebung des Bahnhofs Linden-Küchengarten als öffentliche Ladestelle sind auch fast sämtliche Lagerplätze, die dort bis dahin gewesen waren, verlegt worden und zwar nach dem Bahnhof Fischerhof. Dieser Bahnhof ist ja bekanntlich in den letzten Jahren zu einem Güterbahnhof von großer Ausdehnung ausgebaut. Wohl an die hundert Gleise laufen hier parallel. Die riesige Ausdehnung des Bahnhofs lernt man am besten kennen, wenn man einmal die Hamelner Straße in Linden entlang geht, denn bei der Gelegenheit überschreitet man die Gleise auf einer riesigen von 3 großen eisernen Bögen getragenen Hängebücke. Rechts von der Brücke, nach Hornum zu, findet man dann die vom Bahnhof Küchengarten verlegten und hier wieder neu errichteten Lagerstuppen. Holz-, Eisen-, Getreide-, Petroleum- und Expeditions-lager wechseln dort in bunter Reihenfolge von einander ab. Ganz nette Baulichkeiten sind darunter, die teils außer dem Lager auch noch Stallung für Pferde mit enthalten. Man sollte nun erwarten, daß hier alles den heutigen Verhältnissen entsprechend eingerichtet sei, doch weit gefehlt, nicht einmal das Notwendigste, noch nicht einmal Trinkwasser ist hier, wo täglich 40-50 Menschen arbeiten und für etwa ein Duzend Pferde Stallung ist, zu haben. In Tonnen, Eimern, Flaschen wird das Wasser entweder von dem etwa 1/4 Stunde entfernten Bahnhofsgebäude oder aus der auf der anderen Seite der Bahn liegenden Wirtschaft geholt. Und das in einer Großstadt. Die reine Ironie ist aber, denn blickt man zur Seite, so sieht man in kaum 1000 Meter Entfernung auf dem Gipfel des Lindener Berges die Bassins der Wasserwerke, und hier kann man verbürsten. — Wir fragen die zuständigen Behörden: „Was gedenkt man zu tun, wenn hier, wo nicht einmal Trinkwasser vorhanden, einmal Feuer ausbricht? — Aber auch sonst ist mit den Wasserverhältnissen in Hannover-Linden nicht immer so wie es sein müßte. Auf einen Nebelstand sei heute noch hingewiesen. Wir meinen die Pferdeböden, die auf den Straßen und Plätzen stehen; die Sauberkeit derselben läßt sehr zu wünschen übrig. Nicht nur, daß häufig Kotreste, Fett, Papier und sonst alles Mögliche in den Bassins schwimmt, nein auch die Bassins selbst sind grün bewachsen, ähnlich so, wie man es ab und zu bei Springbrunnen (Flußwasserfontäne pp.) beobachten kann. Während letztere aber dann schnellstens hiervon befreit werden, geschieht dies bei den Tränken nicht. Bei dem bekannten Keilichkeitsinn der Pferde ist die Folge davon, daß, wie wir häufig zu beobachten Gelegenheit hatten, die Pferde lieber dursten, ehe sie aus diesen unreinen Becken Wasser zu sich nehmen. Was die Tiere bei der Hitze dann für Qualen auszuhalten hatten, brauchen wir nicht auszumalen.

Zur Regelung des Verkehrs auf der Notbrücke an der Thierbrückstraße sind Bestimmungen erlassen, daß Fußgänger rechts gehen, Radfahrer absteigen, Fuhrwerke Schritt fahren müssen usw. Wenn man diese bei der engen Passage notwendigen Bestimmungen erläßt, dann soll man aber auch dafür sorgen, daß sie auch von allen Leuten innegehalten werden. Dann ist es nämlich auch unzulässig, daß die Wagen der Straßenreinigung mitten auf der Brücke umkehren und dadurch der Verkehr aufs höchste gefährden.

Die Hannoverische Straßenbahn hat für ihre Wagen im Vergleich zu den übrigen Fahrzeugen, die die Straßen beleben, eine ganze Anzahl Privilegien. Die Berechtigung dieser wollen wir nicht untersuchen; wir meinen jedoch, daß es zu weit geht, der Straßenbahn zu gestatten, daß sie an allen möglichen Punkten der Stadt ihre Anhängerwagen in toten Gleisen stehen hat. Will man dies aber dennoch gestatten, dann ist unbedingt zu fordern, daß die Wagen so aufgestellt werden, daß dadurch der Verkehr nicht gehindert oder unterbunden wird. So kann man z. B. täglich beobachten, daß in der Minister Stübestr. Anhänger stehen, die Wagen werden aber meistens nicht weit genug in die Straße hinein geschoben, sondern bleiben in der Kurve stehen. Kommt dann beispielsweise ein schweres Fuhrwerk die Minister Stübestr. entlang und will nach der Notbrücke zu, so ist es unmöglich, um den Wagen herum nach der Notbrücke zu durchzukommen. Eine baldige Aenderung all dieser gerügten Zustände ist unbedingt erforderlich. Wann wird dies geschehen?

**Leipzig i. S.** Die bei der hiesigen Transportfirma Adolf Richter beschäftigten Geschirrführer

und Bacter haben zwar die Vorteile, die ihnen die Organisation errungen, ruhig in die Taschen gesteckt, dafür aber jetzt dem Verbands den Rücken gekehrt. Dies mit der famosen Begründung, sie hätten es nicht mehr nötig, dem Verbands anzugehören. Einer der ganz Schläuen erklärte sogar, er brauche nur eine Karte nach Leipzig zu schreiben und die dortigen organisierten Kollegen schieben seine Wagen dorthin, wo er sie haben wollte. Es wird deshalb recht gut sein, wenn besonders die Leipziger Transportarbeiter in Zukunft auf die Wagen der Firma Adolf Richter aus Leipzig strenge Acht geben und stets den Organisations-tendenzen gemäß handeln. Dadurch können sie nur den Leipziger Uebersehlenen, die wohl die Lohnerhöhung einheimen, das Bezahlen der Beiträge aber anderen überlassen möchten, den Standpunkt gründlich klarmachen.

**Reichenbach.** Mißglückte Staatsaktionen und kein Ende. Daß ein Streikbrecher ein schöner Kerl ist, will die Reichenbacher Polizei durchaus nicht glauben und sucht in ihrem Unglauben die Unterstützung des Schöffengerichts. In einem wahren Rattenkönig von Anklagen ließ sie nach dem Streit unserer Kollegen Sturm gegen die vermeintlichen Streiksünder.

Ein Kollege wurde vor dem Schöffengericht angeklagt und zu sage und schreibe vier Tagen Gefängnis verurteilt, weil er zu einem nützlichen Element gesagt hatte: „Was, du arbeitest, während wir streiken? da bist du auch ein schöner Kerl.“ Das Landgericht aber folgte den Ausführungen des vom Verbands gestellten Verteidigers, Rechtsanwalt Dr. Metz-Plauen, der den Ausdruck zwar als keine Schmeichelei, aber auch nicht als ausdrückliches Schimpfwort, sondern nur als im Sinne eines Vorhalts gebraucht bezeichnete, zu dem der Angeklagte berechtigt sei und sprach den Angeklagten kostenlos frei. Die Kosten für beide Instanzen werden der Staatskasse auferlegt.

Im zweiten Falle war ein Kollege angeklagt, einen Arbeitswilligen, der auf dem Wagen sitzend das Geschirr leitete, „heruntergerissen zu haben, so daß das Geschirr zum Stehen kam“.

Tatsächlich hatte der Kollege den Betroffenen, der auf den Deichselarmen stand, aufgefordert, von seinem Platze herunter zu gehen, da das polizeilich verboten sei, was der Arbeitswillige auch tat. Im Verhandlungstermin nahm der angeblich Beschäftigte alle seine in der Voruntersuchung gemachten Behauptungen zurück, trotzdem stellte der Staatsanwalt fest, daß der ersten Aussage des Zeugen voller Glauben beizumessen sei. Das Gericht sprach aber den Angeklagten frei, da dem Zeugen schon von seinem früheren Arbeitgeber Verlogenheit nachgerühmt wurde, der Zeuge in der Voruntersuchung bewußt die Unwahrheit gesagt und auch im Termin sich in Widersprüche verwickelt habe und ihm nicht der mindeste Glauben geschenkt werden könne.

Im dritten Falle war ein anderer Kollege angeklagt:

1. Einen andern mittels eines listigen Ueberfalls an der Gesundheit geschädigt zu haben insofern, als er ihn eine steil abfallende Straße hinunterstieß, so daß dieser erhebliche Verletzungen im Gesicht und an den Händen davontrug;

2. einen Arbeitswilligen neben anderen Schimpfworten mit dem Worte „Streikbrecher, Lump“ belegt zu haben.

Im ersten Falle trat eine frühere Geliebte des Beschlagten als Zeugin auf, der der Angeklagte erzählt haben sollte, daß er einen verhämmert habe. Dieser angebliche Fall war aber mit dem unter Anklage stehenden nicht in Verbindung zu bringen, und da auch der Verletzte nicht sagen konnte, wer ihn gestoßen hat, der Angeklagte aber nachwies, daß er es nicht gewesen sein konnte, ließ der Staatsanwalt in diesem Punkte die Anklage fallen und es blieb nur noch der zweite Fall.

Hier konnte der Arbeitswillige sich nicht mehr bestimmen, daß er Lump und Streikbrecher genannt worden sei, da der Wagen heftig rasselte. Der Angeklagte sei an ihn herangetreten und habe gefragt, bei wem er fahre, da habe er sofort nach dem Drücktgegriffen und gesagt: „Wenn du nicht gleich weggehst, schlage ich dir den „Mischel“ (Schädel) ein.“ Darauf sei der Angeklagte davongegangen und habe geschimpft. Von allem habe er aber nur den Ausdruck „schöner Kerl“ deutlich verstanden.

Also wieder ein schöner Kerl. Der Verteidiger legte auch hier in eindrucksvoller Weise unter Hinweis auf das Urteil der Berufungsinstanz im ersten Falle den Ausdruck klar. Das Gericht wollte es auch nicht erst auf eine Berufung ankommen lassen und sprach den Angeklagten frei. Also drei Freisprüche, und auch in einem vierten Falle wäre sicher ein Freispruch erfolgt, wenn der Kollege seine Anklage dem Verbands gemeldet hätte. Das Urteil war inzwischen rechtskräftig.

Angesichts dieser Tatsachen muß man sich wirklich fragen, ob es nicht besser wäre, eine Polizei, die eine solche Menge haltloser Anklagen zu konstruieren versteht, als höchst überflüssig abzuschaffen.

Doch es gibt noch jemand, der sie braucht. Die Expediture von Reichenbach. Es wäre nicht ausgeschlossen, daß der Leipzig Transportarbeiterverband wieder aufstehen könnte, den man mauferot geschlagen hat, indem man jedem einzelnen an Eidesstatt die Versicherung abnahm, nie wieder Mitglied des Verbandes zu werden.

Obet, haß, seh' ich euch wieder, schwankende Gestalten? Weinade könnte man an Gespensker glauben, oder ist es Wirklichkeit? Sollten etwa sämtliche früheren Mitglieder des Verbandes einen Meitels geschworen und trotzdem im Verband geblieben sein? Fast schien es dem Herrn Expeditur Bächner so, als er am Sonntag, den 6. August, am Grabe unseres

leider so früh im Beruf ums Leben gekommenen Kollegen Blätterlein sich plötzlich vom ganzen Transportarbeiterverbande, Zahlstelle Reichenbach umringt sah. Polizei! Polizei! Ja, die kommt so leicht nicht wieder. Was nicht es denn, wenn alle die Sünder, wenn man zuvor einen Saufen Arbeit mit ihnen hat, doch freigesprochen werden.

Auch von dem Toten, von dem Herr Blücher sicher wußte, daß er dem Verbannde nicht angehört, scheint er genarrt worden zu sein. Folgendes:

**Achruf:**

Die organisierten Transportarbeiter rufen ihrem treuen Kollegen, dem

Geschirrführer Karl Blätterlein, der sein junges Leben auf so tragische Weise im Berufe lassen mußte, ein "Ruhe sanft!" in die kühle Gruft nach.

**Deutscher Transportarbeiterverband**

Mitgliedschaft Reichenbach. Ist im "Sächsischen Volksblatt" zu lesen. Die Treue zum Transportarbeiterverband reicht eben über das Grab hinaus und weiter als Polizeiarbeit, und die Unternehmern im Transportgewerbe erweisen sich immer als ein Teil von jener Kraft, die stets das Böse will und doch das Gute schafft.

**Öffentliche**

**und Mitglieder-Versammlungen.**

Berlin.

**Kassenbericht pro 2. Quartal 1911.**

**Einnahme:**

Kassenbestand am 1. 4. 1911	73 295,89 Mkt.
5 916 Beitrittsgebühren a 1 Mkt.	5 916,—
337 " (igbl.) a 50 Pf.	168,50
170 " (wbl.) a 50 Pf.	85,—
90 206 Wochenbeiträge a 60 Pf.	54 123,60
325 448 " a 50 Pf.	162 724,—
1 641 " (igbl.) a 30 Pf.	492,30
16 152 " (wbl.) a 25 Pf.	4 038,—
9 866 " (wbl.) a 30 Pf.	2 959,80
8 255 " a 25 Pf.	2 071,25
230 " (Sub.) a 30 Pf.	69,—
2 168 " a 25 Pf.	542,—
981 Streifondsmarken a 30 Pf.	294,30
6 244 Baufondsmarken a 50 Pf.	3 122,—
752 " a 25 Pf.	188,—
18 Duplikate a 20 Pf.	3,60
1 067 Nachzahlungen a 10 Pf.	106,70
40 " a 5 Pf.	2,—
Agitations-Zellerksammlungen	193,45
Protokolle	30,50
Zinsen	40,—
Fakultat. Unterstützung 7½ pCt.	209,50
Fest-Ueberschuß	668,70
<b>Summa:</b>	<b>311 344,09 Mkt.</b>

**Ausgabe:**

Örtliche Beerdigungsbeihilfe	1 442,05 Mkt.
" Ortsgeschenke	255,55
" Streikunterstützung	338,85
" Gemahregelunterstützung	1 184,15
B. B. F. Fondsunterstützungen	653,—
Gehälter der Büroangestellten	16 998,—
Versicherungsbeiträge der Angestellten	489,81
Lohn für Ausschreibungen der Registratur	1 198,78
Gehälter der Beitragsentfasser	20 497,35
Versicherungsbeiträge der Entfasser	628,99
Fahrtgeld, Porto der Entfasser	214,52
Manlogebld der Entfasser	743,85
Diverse Beitragseinkassierung	166,70
"Courier"-Expedition	518,81
Fernsprechgebühren	153,55
Büro-Miete, Reinigung, Heizung, Beleuchtung	2 396,27
Versamml. = Annoncen, Zeitschriften-Abonnements	99,98
Agitation und Versammlungen	3 443,55
Verwaltungsstützungen und Revisionen	576,10
Expedition und kleine Ausgaben	106,55
Porto	276,89
Drucksachen	1 611,45
Arbeitsnachweis und Bibliothek	8 534,65
Fest = Defizit	145,80
Gefangverein	66,—
An die Hauptkasse abgeführt	172 037,55
<b>Summa:</b>	<b>235 341,60 Mkt.</b>

Kassenbestand am 1. 7. 1911	76 002,49
<b>Summa:</b>	<b>311 344,09 Mkt.</b>

**Bilanz:**

Einnahme	311 344,09 Mkt.
Ausgabe	235 341,60
Kassenbestand am 1. 7. 1911	76 002,49 Mkt.
Kassenbestand am 1. 4. 1911	73 295,89
<b>Ueberschuß im 2. Quartal 1911</b>	<b>2 706,60 Mkt.</b>

**Abrechnung mit der Hauptkasse:**

**Einnahme:**

50 pCt. der Beitrittsgebühren a 1 Mkt.	2 958,— Mkt.
100 pCt. " a 50 Pf.	253,50
75 pCt. " Wochenbeiträge a 50 Pf.	155 870,25
75 pCt. " a 25 Pf.	7 189,15
Beitrag zu den Gauunkosten	2 260,45
Ablieferung zum Baufonds	3 310,—
Beiträge zum Streifonds	196,20
Bei der Hauptkasse 1. Quartal Rest gebübet	34 000,—
<b>Summa:</b>	<b>206 037,55 Mkt.</b>

**Ausgabe:**

Die Hauptkasse erhält in bar	21 988,38 Mkt.
Arbeitslofenunterstützung	32 517,80
Krankenunterstützung	51 270,45

Streikunterstützung	68 223,57 Mkt.
Gemahregelunterstützung	25 077,40
Extrainterrückung	1 150,—
Beerdigungsbeihilfe	5 545,—
Rechtsschutz	264,95
<b>Summa:</b>	<b>206 037,55 Mkt.</b>

Mitgliederbestand am 1. 4. 1911: Gesamt: 41 593. männlich: 38 121, jugendlich: 1730, weiblich: 1742. Mitgliederbestand am 1. 7. 1911: Gesamt: 45 209. männlich: 41 648, jugendlich: 1776, weiblich: 1785.

**Verein Berliner Hausdiener-Fonds.**

**Einnahme:**

Kassenbestand am 1. 4. 1911	31 974,80 Mkt.
<b>Ausgabe:</b>	
Beerdigungszuschuß: 6 Erwachsene	230,— Mkt.
3 Kollegen, 3 Frauen	423,—
14 Kinder	—
<b>Summa:</b>	<b>653,— Mkt.</b>

**Bilanz:**

Kassenbestand am 1. 4. 1911	31 974,80 Mkt.
<b>Ausgabe</b>	<b>653,—</b>
Kassenbestand am 1. 7. 1911	31 321,80 Mkt.

Berlin, 21. Juli 1911.

Paul Steinicke, Kassierer.

**Die Revisoren:**

W. Brall, D. Mesche, F. Zimmermann, H. Noelle.

Berlin. Die Hausdiener, Packer aus obiger Branche waren am 20. Juli versammelt, um zu der Wahl der Delegierten zur örtlichen Generalversammlung Stellung zu nehmen. Der Branchenleiter wies auf die Notwendigkeit dieser Wahl hin und ging in seinen Ausführungen auf die Ursachen ein, die mit dazu beigetragen haben, die Generalversammlungen durch Delegierte zu beschicken. Darauf wurden 32 Delegierte gewählt. Durch Ausscheiden zweier Kollegen aus der Branchenleitung machte sich eine Neuwahl notwendig und wurden die Kollegen Venz und Scholze in Vorschlag gebracht und gewählt. Die Branchenleitung setzt sich nunmehr aus nachstehenden Kollegen zusammen: 1. Branchenleiter Kollege G. Wolter, 2. Branchenleiter Kollege B. Müller; Schriftführer Kollege H. Schulze; Beisitzer: Kollegen G. Kaiser, Stibanc, H. Buchholz, B. Venz, Scholze. Der Branchenleiter wies noch auf die Pflicht jedes Einzelnen hin, unabhängig für die Ausbreitung der Organisation und Aufnahme der uns noch fernstehenden Berufskollegen Sorge zu tragen, ebenso für regen Versammlungsbesuch zu agitieren. Zum Schluß wurde noch auf unseren nächsten geselligen Abend am Sonntag, den 22. Oktober im Hofenthafer Hof, Hofenthaferstr. 11/12 verwiesen und ein recht zahlreiches Erscheinen der Kollegen mit ihren Familien erwartet.

Fürstenwalde (Spree). Am 4. August hielten wir unsere Mitgliederversammlung ab. Kollege Werner gab den Kassenbericht. Bestand vom ersten Quartal 1911 272,82 Mkt.; Einnahme 485,35 Mkt.; Ausgabe 471,57 Mkt. Es bleibt sonach ein Kassenbestand für das dritte Quartal 1911 von 286,60 Mkt. Der Mitgliederbestand am Schlusse des zweiten Quartals ist folgender: 95 männliche, 5 weibliche und 2 jugendliche. Es muß leider konstatiert werden, daß uns 5 männliche und 1 weibliches Mitglied verloren gegangen sind. Der Kassierer teilte die Namen der ausgewählten Kollegen mit. Dann erhielt der Kassierer das Wort zu seinem 1½ stündigen, lehrreichen und interessanten Vortrag über die Hygiene-Ausstellung. Zu bedauern ist, daß so wenig Kollegen erschienen waren, so daß nur ein Teil der Mitglieder Verständnis und Interesse an dem Vortrage bekundeten. Dann wurde mitgeteilt, daß Kollege Böhle, aufgefordert sich zu rechtfertigen, diesem nicht nachgekommen ist. Das Ausschlußverfahren erübrigt sich, weil Böhle lange rückständig ist. In nächster Zeit soll wieder eine Agitationsversammlung abgehalten werden. Die Kollegen werden ersucht, schon jetzt dafür Propaganda zu machen. Der Vortrage ernahmt die Kollegen, sich auch der politischen Bewegung anzuschließen. Kollege Scheffler kritisiert, daß die Mehrzahl der Kollegen bei Volksversammlungen, bei Vorträgen, bei Darbietungen der hiesigen Arbeitervereine durch Abwesenheit glänzen. Es sind immer nur wenige Kollegen, die in dieser Hinsicht ihre Schuldigkeit tun. Er bittet, für die Zukunft alle diese Veranstaltungen besser zu besuchen. Außerdem sollen auch den Mitgliedern Statuten über die fakultative Unterstützungseinrichtung des Verbandes ausgehändigt werden. Nachdem sich noch über unsere Unterstützungseinrichtung und die vom Gewerkschafts-Kongress geplante Volksfürsorge-Versicherung eine lebhafte Diskussion entsponnen hatte erfolgte Schluß der Versammlung.

Halberstadt. Daß unsere hiesigen Berufskollegen keine leichte Arbeit haben und keinen hohen Lohn, und nicht auf Rosen gebettet sind, das weiß jeder Kollege. Wenn man die Löhne (15,— bis 18,— Mkt. die Woche) betrachtet, bei einer Arbeitszeit von 15 bis 16 Stunden, so muß man sich wundern, wie die Rutscher und Packer ihre Familien bei dieser teuren Zeit ernähren können. Spricht man einmal einen Kollegen an, und fragt ihn, wie das möglich ist, mit so einem Lohn auszukommen, so bekommt man keine Antwort und weist man darauf hin, wie sie ihre Löhne verbessern und die lange Arbeitszeit verkürzen können, so bekommt man die Antwort: "Sie haben kein Geld für die Organisation."

Kollegen in Halberstadt! Sehen wir unsere Berufskollegen in andern Städten an, so werdet Ihr sehen, daß höhere Löhne und die kürzere Arbeitszeit nur durch die Organisation erkämpft worden sind. Darum Kollegen Rutscher und Packer in Halberstadt! Schließt Euch dem Deutschen Transportarbeiter-Verband an, denn dieser ist der einzige, der

für einen höheren Lohn und für eine kürzere Arbeitszeit eintritt, in unserm Beruf!

Hamburg I. Branche Möbeltransporteure und Packer. Versammlung am 10. August. St. berichtete über die zuletzt mit den Arbeitgebern gepflogene Verhandlung. Es entspann sich eine lebhafte Diskussion über den von den Unternehmern eingenommenen Standpunkt. Die Ortsverwaltung wurde beauftragt, nochmals um Verhandlungen mit dem Arbeitgeberverband nachzusuchen. Nach Erledigung einiger Interna erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Hamburg I. Sektion Jugendliche. Mitglieder-Versammlung am 12. August. Ueber das Unfallversicherungsgesetz referierte Meemann. Referent führte den Anwesenden in klarer, leicht verständlicher Weise die wirtschaftliche Bedeutung des Gesetzes vor Augen, weiter unterzog er die Machinationen der Berufsgenossenschaften, welche danach hinstreben, die Ansprüche der in Betracht kommenden Arbeiter zu beschränken, einer Kritik. Redner forderte die Kollegen auf, sich mit dieser Materie näher zu beschäftigen, da dies ein wichtiger Faktor für die arbeitende Klasse sei. Weiter besprach die Sektion die Delegierten-Systeme zur örtlichen Generalversammlung sprachen Reich und Köppen. Beide Redner wandten sich in scharfen Worten gegen die Einführung eines derartigen Systems. Nach Verlesung einer eingelaufenen Resolution wünscht Maß von der Verwaltung 3, daß die Jugendlichen seiner Verwaltung sich der Abstimmung enthalten, da jene nicht für das System in Frage kämen. Eine Feststellung seitens der Leitung ergab, daß nur drei Kollegen von der Verwaltung 3 antworten sind, welche sich alsdann der Abstimmung enthielten. Folgende Resolution wurde von den Kollegen der Verwaltung I einstimmig angenommen: "Die heutige Mitglieder-Versammlung der Sektion Jugendliche spricht sich gegen das Delegierten-System aus. Sie erachtet das System als eine Entrechtung der Kollegen, da ihnen jedes Recht, ihren Willen kund zu tun, genommen wird." Ueber unsere Agitation berichtete Köppen. Feststellen wollte er, daß die Agitation unter den Jugendlichen sehr erfolgreich gewesen sei, leider müsse man konstatieren, daß einige ältere Kollegen uns in der Agitation hinderlich seien. Hiergegen müsse energisch Front gemacht werden. Redner führte einige Beispiele an, wo das Gesagte zutreffend sei. Die Agitation im Hafen zeigt ebenfalls gute Fortschritte. Am 19. August wird eine gemeinsame Betriebsversammlung der jugendlichen Gewerkschaften und Lehrlinge bei Schotte, Schöpenfleht, stattfinden. Ebenfalls sei die Agitationskommission zu der Ueberzeugung gekommen, demnächst Bezirksversammlungen einzuberufen. Reich spricht seine Genugtuung darüber aus, daß es uns gelungen ist, unter den Gilboten und Messinger-Boys Fuß zu fassen. Redner führte dann einige drastische Vorlesungen an, welche er bei der Agitation unter den Gilboten erlebt hatte. Die Maßnahmen der Inhaber des Hamburger Gilboten-Instituts zwingen erfreulicherweise die Kollegen in die Organisation. Krollenbohm fordert die Kollegen auf, in der Agitation nicht zu erlahmen. Ueberall, wo man mit jugendlichen Transportarbeitern zusammenkomme, müsse man für Verbreitung der Organisation Sorge tragen. Strobel gibt namens der Lokalkommission bekannt, daß am Sonnabend, 19., und Sonntag, 20. August, eine Nacht- und Tagtour in die Lüneburger Heide veranstaltet wird. Die Teilnehmer der Nachttour versammeln sich am Sonnabendabend präzise 9 Uhr auf dem Hofe des Gewerkschaftshauses. Abfahrt 9 Uhr 30 Minuten vom Hauptbahnhof. Nachzügler ist Gelegenheit gegeben, sich um 11 Uhr auf dem Hofe des Gewerkschaftshauses einzufinden. Abfahrt ab Hauptbahnhof um 11 Uhr 40 Minuten. Die Teilnehmer der Tagtour versammeln sich Sonntagmorgen 6 Uhr auf dem Hofe des Gewerkschaftshauses und fahren 6 Uhr 25 Minuten ab Hauptbahnhof. Die Gesamtkosten der Nachttour inkl. Fahrtgeld, Nachtquartier, Kasse und Gebäck betragen 2,25 Mkt. Die Kosten der Tagtour (Fahrtgeld) 1,20 Mkt. Nachdem Thiemann die Kollegen ersucht, sich rege an der Tour zu beteiligen, ferner die nächste Mitglieder-Versammlung der Sektion Transportarbeiter nicht zu versäumen, wurde die von circa 70 jugendlichen besuchte Versammlung geschlossen.

Hamburg I. Deckleute. Mitglieder-Versammlung am 9. August. An Stelle eines nicht erschienenen Referenten sprach Weiger über das Delegierten-System, dessen Einführung sich auf Grund der oft kaum den 60. Teil der Mitglieder lassenden Generalversammlungen notwendig mache. Der Entwurf der Ortsverwaltung sei jedoch unannehmbar. Köppert sprach als Korreferent in scharfer Weise gegen die Einführung des Delegierten-Systems. In der Diskussion traten Thiemann und Weh der Auffassung Köppens bei. Nach den Schlussworten der Referenten fand folgende Resolution gegen eine Stimme Annahme: "Die am 9. August stattfindende Versammlung der Deckleute spricht sich prinzipiell gegen das Delegierten-System aus. Sie erachtet das System als eine Entrechtung der Kollegen, da ihnen jedes Recht, ihren Willen zu bekunden, genommen wird."

Hamburg I. Branche Frucht- und Gierarbeiter. Mitglieder-Versammlung am 9. August. Zunächst gab Siebenburg den "Entwurf zu einem Reglement für die Zusammensetzung der örtlichen Generalversammlung der Verwaltung Hamburg I", Delegierten-System, bekannt. Thälmann beleuchtete eingehend das in Frage stehende System, und unterzog dasselbe einer schärferen Kritik, indem er die Ansicht vertrat, daß durch jenes System die Organisation keineswegs gefördert werde, sondern im Gegenteil dadurch Anlaß zu Zersplitterungen zu befürchten seien, denn die Mitgliedschaft würde es als eine Entrechtung empfinden, wenn ihr das direkte Mitbestimmungsrecht genommen werde. Weiter werde es dazu führen, daß hierdurch mehr Mißtrauen unter

den Mitgliedern gegen die leitenden Körperschaften innerhalb der Organisation geweckt werde, denn die Erfahrung hätte uns schon gelehrt, daß dieses bei den Verbänden der Fabrikarbeiter, sowie der Zimmerer, wo bereits das Delegierten-system bestünde, schon recht sehr in Erscheinung getreten sei. Auch lägen absolut keine stichhaltigen Gründe vor, welche die Einführung jenes Systems als gerechtfertigt erscheinen lassen. Nachdem noch mehrere Kollegen sich im Sinne Thälmanns ausgesprochen hatten, fand folgende Resolution einstimmige Annahme:

„Die am Mittwoch, 9. August, tagende Versammlung der Frucht- und Eierarbeiter verurteilt einstimmig das von der Ortsverwaltung Hamburg 1. deutschen Transportarbeiter-Verbandes für die örtlichen Generalversammlungen in Aussicht genommene Delegierten-system, da durch die Einführung eines solchen Systems den kleineren Branchen das Mitbestimmungsrecht in allen wichtigen Angelegenheiten geraubt wird.“

Weiter wurden Klagen geführt darüber, daß es unter den im festen Arbeitsverhältnis stehenden Kollegen Leute gibt, welche von ihren Arbeitgebern dazu beauftragt sind, Leute in Arbeit anzunehmen, unseren Arbeitsnachweis nicht in Anspruch nehmen, sondern sich Unorganisierte von der Straße holen. Es wurde beschlossen, die Kollegen, welche gegen die Bestimmungen unseres Arbeitsnachweisreglements verstoßen, vor die Arbeitsnachweis-Kommission laden zu lassen. Sodann wurde hervorgehoben, daß es bezüglich der einzelnen Kollegen sehr an Uebersicht mangle beitr. Zugehörigkeit zur Organisation. Es fand daher folgender Antrag an die Ortsverwaltung einstimmige Annahme:

„Die Ortsverwaltung wird ersucht, den einzelnen Branchen in jedem Quartal Listen über Neuaufnahmen, sowie über gestrichene Mitglieder zugehen zu lassen, damit dieselben in den Versammlungen veröffentlicht werden können.“

Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten erfolgte Schluß der Versammlung.

**Hamburg I.** Außerordentliche Generalversammlung am 11. August. Zum Entwurf eines Arbeitsnachweisreglements führte Gaad aus: Der Entwurf eines Arbeitsnachweisreglements fülle eine bisherige Lücke aus und empfehle er die Annahme desselben. Nach Beratung der einzelnen Positionen wird der Entwurf einstimmig angenommen. Zu dem Referat: „Welche Gefahren drohen dem Koalitions- und Streikrecht“ führte ein Verbandssekretär etwa folgendes aus: Für die Arbeiterbewegung ist die völlige Sicherheit des Koalitionsrechts selbst eine unbedingte Notwendigkeit; alle Bestrebungen sogenannter Philanthropen können keine Verbesserung der Lage herbeiführen. Ziel ist die Frage umstritten, ob der gewerkschaftliche Kampf ein Kulturkampf sei; diese Frage sei unter allen Umständen zu bejahen, denn die Gewerkschaften erstreben für ihre Mitglieder einen größeren Anteil an den geistigen und materiellen Gaben der Nation. Die oberen Schichten sind geborene Feinde der Kulturbestrebungen aus egoistischen Gründen heraus. Die herrschende Klasse verneint die Bedeutung der Arbeiterklasse als werthschaffenden Faktoren. Der Oberscharfmacher Dr. Tille verneint die werthschaffende Bedeutung der Arbeiter und führt aus, die Schaffung der Werte sei das Werk der geistigen Intelligenz der herrschenden Klassen. Im Hamburger Hafen und unter den Seeleuten fördern die Scharfmacher alle Organisationszersplitterungen. Ferner werden andere weniger brutal aussehende Mittel angewandt, Zwangsparaden, Entnahme der Legitimationen, schwarze Listen usw. Neben der Polizei gibt man den Leuten Schläfen etwas Zuckerbrot — glaubend, daß es ihnen gelingen wird, die Arbeitermassen zu zersplittern. Verleumdungen, Entstellungen in der Mediapresse sollen ein übriges besorgen, doch größtenteils war alle Mühe umsonst. Daß alle Bestrebungen der Scharfmacher zum größten Teile erfolglos sind, bewies die Abschiedsrede des Oberscharfmachers Dr. Bueck, der anerkennen mußte, daß nicht nur der moralische, sondern auch der materielle Erfolg auf Seiten der Arbeiter sei; ihre einzige Hoffnung zur Unterdrückung der Arbeiter seien sie auf die Staatsgewalt. Das Koalitionsrecht der Arbeiter sei den Arbeitern gewährt, allerdings mit dem Galgen daneben. Alle Bestrebungen der Scharfmacher laufen darauf hinaus, den Arbeitern ihre Rechte unwirksam zu machen. Geschichtliche Erfahrungen beweisen, daß zu allen Zeiten und in allen Ländern die Mittel der Scharfmacher die gleichen waren. Selbst Lujjo Brentano erkennt an, die Arbeiter hätten doch das Streikrecht, doch wenn sie es anwendeten, werden sie bestraft. Die Anwendung des verächtlichen § 153 der Gewerbeordnung macht alle im § 152 gewährten Rechte illusorisch. Die berühmte Vera Lessendorf sei noch im Gedächtnis der Arbeiterschaft. Die Attentate Süßels und Nobilings mußten dazu dienen, das Sozialistengesetz herbeizuführen und alle parteipolitischen und gewerkschaftlichen Bestrebungen wurden unterdrückt. Der berühmte Streikerlass Buttikammer hat den Arbeitern schwere Opfer auferlegt; allerdings der nicht unterzukriegenen Idealismus der Arbeiter machte alle Pläne zu schanden. Der Gewerbeordnungsnovellentwurf Werleisch wurde abgelehnt, heute macht der Herr in Sozialreform und sucht alle gelben, blauen und christlichen Brüder zu vereinen und gegen die Gewerkschaften und die Sozialdemokratie zu führen. Der Medner läßt alle Ereignisse Revue passieren, den Hafenarbeiterstreik 1896, die Rede Wilhelm II. in Dönhafen, die Einbringung der Zuchthausvorlage usw. Alle demagogischen Streiche der Unternehmer und ihrer Presse blieben wirkungslos, trotz aller Urteile wie z. B. Essen, Löttau, Bremen, Köln usw. Was bisher nicht erreicht wurde, soll durch eine Revision der Strafprozessordnung herbeigeführt werden. Der Entwurf steht im § 241 folgendes vor: „Wer durch gefährliche Drohungen einen anderen in seinem Frieden

stört, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 1000 Mk. bestraft.“

Eine derartige Fassung öffnet aller Willkür, aller Auslegungsräume Tür und Thor. In die Spruchpraxis eines hiesigen Landgerichts in Sachen der Holzarbeiter, die einigen Funktionären einige Wochen Gefängnis einbrachte, weil sie versuchten, einen Tarif Anmerkungen zu verschaffen, der durch einige Mitglieder gebrochen war. Es eröffnen sich „herrliche Perspektiven“. Die Haft- und Rekrutpflichtigkeit der Gewerkschaften bei Streiks und Ausperrungen, können, wenn dieses Gesetz wird, die Gewerkschaften in ihrer Aktionsfähigkeit hemmen. Die noch diesem Reichstag zugehende Der Wagner sieht bei Verleumdungen durch die Presse Geldstrafen bis zu 20 000 Mk. und Gefängnisstrafen bis zu einem Jahr vor. Sollte dieses Gesetz werden, müssen wir bei den nächsten Reichstagswahlen den herrschenden Klassen die Quittung geben. Wenn wir uns die Novelle näher ansehen, so gibt's nur Strafen für die Arbeiter, nicht für die Arbeitgeber. Die Abmachungen zwischen dem Reichsmarineamt und dem Meedertum, bei Streiks der Seeleute die Reservemannschaften der Marine einzuberufen, müsse jedem das Wort einbläuen: „Deutschland, Deutschland über alles.“ Deshalb sei es Pflicht eines jeden, für lückenloses Zusammenhalten aller Arbeiter alle Kraft und Energie einzusetzen. Draufender Beifall lobte den Medner für seinen vorzüglichen gut durchdachten Vortrag. — Die Rede bespricht noch einige Einzelheiten, u. a. die geplante Vergewaltigung der Konsumvereine. Sarnau spricht seine Befriedigung über die Ausführungen des Referenten aus, nur müsse man mehr als bisher die Gegner beachten und nicht unterschätzen; ferner unterzieht der Medner die Reichsversicherungsordnung einer scharfen Kritik. Dem Vorstand zum Ausschluß empfohlen werden wegen Streikbruch Ludwig Woff, Th. Frommann; wegen grober Unregelmäßigkeiten A. Klafmann. Die Rede fragt an, ob es nicht möglich sei, auf eine bestimmte Zeit auszuschließen. Brüggemann stellt den Antrag, Frommann nicht auszuschließen. Graa redet zum Ausschluß Klafmann und bedauert, wenn es zum Ausschluß kommen soll. Gaad gibt einige Aufklärungen. Nach Erledigung einiger Interna wird von Thielmann darauf hingewiesen, daß unserer jüngsten Gruppe, den Kinnausgestellten, das Interesse zuzuwenden sei, um dort zu organisieren. Groß erucht, darauf zu achten, daß die Hausdiener vor der Tür organisiert sind. Stöcker erucht, der Sperre über die Brotfabriken mehr Beachtung zu schenken. Suhr stellt den Antrag, das Reglement des Arbeitsnachweises nicht jedem auszuhändigen. Gaad erklärt, Suhr habe selber mit beschlossen, allen Arbeitslosen ein Reglement auszuhändigen. Der Antrag Suhr wird abgelehnt. Dann Schluß der Versammlung.

**Hannover.** Am Donnerstag, den 27. Juli, fand unsere Generalversammlung statt. Der Kassenbericht lag den Mitgliedern gedruckt vor. Wir entnehmen ihm das Folgende: Einnahmen und Ausgaben schlossen mit 6924,49 Mk. ab. Der Kassenbestand der Lokalkasse ging von 1025,89 Mk. auf 711,13 Mk. zurück. Der Rückgang ist jedoch nur ein scheinbarer, da aus der Lokalkasse 400,— Mk. zum Gewerkschaftshause abgeführt sind, die durch die Beiträge nachträglich wieder einkommen. Im Unterfütungen sind verausgabt: für Reiseunterstützung 57,50 Mk., für Arbeitslosenunterstützung 499,65 Mk., für Krankenunterstützung 1066,41 Mk., für Streikunterstützung 122,85 Mk., für Gemäßregelunterstützung 58,— Mk., für Extraintersützung 43,— Mk., für Verdigungsbeihilfe 95,— Mk., für Rechtschutz 105,— Mk. Insgesamt wurden 2047,41 Mk. für Unterfütungen verausgabt. Die Hauptkasse erhielt 1659,24 Mk. in bar. Die Mitgliederzahl beträgt jetzt 872. Sodann gab der Bevollmächtigte Kollege Topp einen kurzen Geschäftsbericht über das abgelaufene Quartal, welches reich an Sitzungen und Versammlungen gewesen ist, so daß die Funktionäre des Verbandes mit allen ihnen zu Gebote stehenden Kräften arbeiten mußten. Lohnbewegungen hatten wir eine (Hannoversches Eishaus). Für die Mitfahrer des Betriebes wurde eine Lohnerhöhung von 1,50 Mk. pro Woche erzielt. Außerdem ist eine allgemeine Regelung in der Bezahlung der Ueberstunden eingetreten. Mit der Geschäfts- und Kassenführung im ersten Halbjahr könnte man zufrieden sein. Leider sei die Fluktuation eine äußerst große, und müsse vor allem versucht werden, hieran etwas zu bessern. Unter Verbandsangelegenheiten wurde von einigen Kollegen auf einige unhaltbare Zustände im Verlehrsreisen Hannovers hingewiesen. Wir werden demnächst darauf zurückkommen. Zum Schluß wurde auf den Streik der Huf- und Wagenschmiede hingewiesen und die Kollegen Kutscher und Fuhrleute um Unterstützung der Streikenden ersucht.

**Alt-Nahstedt.** Mitgliederversammlung der Zahlstelle am 5. August. Als Redatoren wurden gewählt L. Benzel und H. Krüger. In „Verschiedenes“ wurde beschlossen, die Versammlungen im Veranlassungsanzeiger des „Echo“, sowie die Versammlungsberichte im „Echo“ bekannt zu geben. Von dem Kassierer Welfner wurde noch mitgeteilt, daß die Zahl der Mitglieder auf 18 gestiegen sei. Er bemerkte, daß es Pflicht sei, jeden Kollegen zu veranlassen, daß er sich in den Transportarbeiter-Verband aufnehmen läßt. Damit war die Tagesordnung erschöpft.

**Wetzlar.** Am 5. August fand unsere ordentliche Mitgliederversammlung statt. Bevor in die Tagesordnung eingetreten wurde, hielt Kollege Both aus Nauborn einen kurzen Vortrag über Fragen gewerkschaftlicher Taktik mit Berücksichtigung der Verhältnisse im Transportgewerbe. Die Ausführungen fanden allgemeinen Beifall. Eine Diskussion über den Vortrag fand nicht statt. Zum Kassenbericht gab in Vertretung des Kassierers ein Stellvertreter den Bericht. Er führte an, daß wir einen Schritt nach vorwärts gekommen sind in bezug auf Mitgliederzahl

und Kassenverhältnisse. Das Kleben der Ortsfondsmarken, sowie der Mainmarken läßt noch viel zu wünschen übrig. Daran müssen sich die Kollegen besser beteiligen. Aus dem Kassenbericht geht hervor, daß die Hälfte der Mitglieder die Marken für das 2. Vierteljahr jetzt erst geklebt hat. Zum Ausfluß wurde beschlossen, denselben am 3. September zu machen. Die Mitglieder versammelten sich mittags 12 1/2 Uhr beim Gastwirt Reihnhard; auch noch nicht organisierte Kollegen sind willkommen. Dann wurden noch einige kleine Sachen besprochen, welche durch den Vorstand geregelt werden sollen.

**Briefkasten.**

**Meuselwitz.** Den eingekommen Bericht haben wir der Sr. Rundschau übermitteln, da er sich für unser Organ nicht eignet. Wir raten Euch aber dringend, gegen den Angestellten des Bergarbeiterverbandes — Trautvetter — und sein arbeitsfeindliches Gebaren bei unserem Verbandsvorstande Beschwerde zu erheben, damit dieser sich mit dem Vorstände des Bergarbeiterverbandes diesbezüglich ins Benehmen setzt. D. R.

**Mitteilungen des Vorstandes.**

Neue Verwaltungsstellen wurden gegründet am 13. August 1911 in Volkenhain i. Schl. Bevollmächtigter: Heinrich Böhm, Ring 19; Kassierer: Edmund Feder, Ring 2. Am 13. August 1911 in Oßbernhau i. Erzgeb.; Bevollmächtigter: Emil Kreller, Freiengraben 18, Kassierer: Heinrich Schwarten, Mungststr. 6.

Verloren gegangen sind die Mitgliedsbücher nachstehend genannter Kollegen: In Berlin: Wilhelm Gndler, Spt.-Nr. 9693, eingetr. 13. 4. 07; Hermann Sarra, Spt.-Nr. 67 817, eingetr. 2. 1. 11; Paul Schlesinger, Spt.-Nr. 32 730, eingetr. 2. 1. 10. In Deutsch-Lissa: Gustav Schirple, Spt.-Nr. 339 728.

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

Das Mitglied Georg Schenerer, Spt.-Nr. 222 073, eingetr. in Wolda, ist von dort abgereist, ohne seinen Verpflichtungen der Organisation gegenüber nachzukommen. Sollte sich Schenerer irgendwo melden, ist ihm das Mitgliedsbuch abzunehmen und nebst Mitteilung der gegenwärtigen Adresse des Ech. an uns zu senden.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b nachstehend genannte Mitglieder: In Dresden: Paul Gerlach, Spt.-Nr. 151 468, Alfred Kießling, Spt.-Nr. 150 641, Reinhold Schmidt, Spt.-Nr. 154 116; in Elberfeld: Friedrich Vories, Spt.-Nr. 195 283, Karl v. Eicken, Spt.-Nr. 196 332, Heinrich Hoffmann, Spt.-Nr. 196 736, Richard Knopp, Spt.-Nr. 196 695, Otto Kurzhals, Spt.-Nr. 195 242, Olschewski, Spt.-Nr. 196 659, Angelo Primon, Spt.-Nr. 195 143, Albert Werth, Spt.-Nr. 196 659; in Erfurt: Hermann Gorsbott, Spt.-Nr. 240 019; in Frankfurt a. M.: Karl Gaul, Spt.-Nr. 170 226, Peter Heil, Spt.-Nr. 171 199, Wilhelm Sufer, Spt.-Nr. 170 846, Wilhelm Münster, Spt.-Nr. 170 607; in Halle: Albert Geiersbach, Spt.-Nr. 200 001, Paul Bach, Spt.-Nr. 200 062; in Hamburg: Th. Frommann, Spt.-Nr. 124 463, Klafmann, Spt.-Nr. 102 240, Ludwig Woff, Spt.-Nr. 102 477; in Lübeck: Mich. Sulpinski, Spt.-Nr. 373 963; in Straßburg i. E.: Peter Lauck, Spt.-Nr. 311 031; in Weimar: Albert Rüdiger, Spt.-Nr. 339 512, Karl Schöne-mann, Spt.-Nr. 339 509.

**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 Kasper, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr. einzusenden.

**Bekanntmachung.**

Für unsere Bremer Verwaltung suchen wir einen Beitragskassierer. Bewerber muß seit mindestens drei Jahren gewerkschaftlich organisiert und auch zur Agitation befähigt sein.

Handschriftliche Offerten sind unter Angabe der bisherigen Tätigkeit bis 15. September d. J. an den unterzeichneten Verbandsvorstand zu richten.

Der Verbandsvorstand.  
S. A.: D. Schumann.

**Bekanntmachung.**

Den Bewerbern um die in Nr. 24 des „Courier“ vom 11. Juni d. J. ausgeschriebene Stelle eines Ortsbeamten für unsere Verwaltung in Nürnberg zur Kenntnis, daß der Posten besetzt ist.

**Der Vorstand.**

Verantwortl. Redakteur: Karl Mühlhahn, Lichtenberg. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 87.