



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

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

Redaktion und Expedition: Berlin 50.16, Engel-User 21.  
Telephon: Amt IV, 950 und 11 804.  
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 37.

Berlin, den 10. September 1911.

15. Jahrg.

## Kauft nicht am Sonntag!

seine Einkäufe des Sonntags erledigt. Tretet überall dafür ein, daß aus Euren Kreisen des Sonntags Niemand kauft. Derrigert dadurch den Umsatz der Geschäfte derartig, daß diese unserer Forderung nachgeben, und tausende von Familienvätern ihren freien Sonntag erhalten. — Also: Kauft nicht am Sonntag!

Bedenket daß unsere Kollegen in den Ladengeschäften gezwungen sind, alle Sonntage zu arbeiten, weil ein grosser Teil der Arbeiterschaft immer noch

### 25 Jahre Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft.

Die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft hat einen, äußerlich sehr schmackhaften Jubiläumsbericht herausgegeben. Für die Arbeiter ist der Inhalt sehr trübend. Blutige Zahlen sind auf einige Zeilen zusammengedrängt, die vor unsren Augen Ströme von vergossenem Blut fließen lassen, unzählige Verletzte sich in ihren ärgsten Schmerzen krümmen und winden sehen. Kümmerst dies das Unternehmertum? Nein. Stahltütig registriert man diese Zahlen unter den „Leistungen“ der Genossenschaft, wie folgt:

„In den Jahren 1886 bis 1910 sind insgesamt 116 224 Unfälle zur Anmeldung gelangt. Während im Jahre 1887 auf 1000 versicherte Personen nur 28,83 (27,42 \*) Unzeichen entfielen, stiegerte sich diese Zahl im Laufe der Jahre derart, daß sie im Jahre 1907 mit 84,66 (51,59) ihren Höchststand erreichte, um dann wieder zurückzugehen. Wenn auch zugegeben werden muß, daß in den ersten Jahren viele leichte Unfälle überhaupt nicht gemeldet wurden, und daß hierin erst der mit der neuen Fassung der entsprechenden statutarischen Bestimmungen verschärzte Meldezwang eine Abänderung herbeiführte, so darf doch nicht verkannt werden, daß der Eintritt der bedeutenden Steigerung der Unfallmeldungen bei weitem die gehegten Erwartungen übertroffen hat, weil er, selbst wenn man die vorerwähnten Nebenumstände berücksichtigt, in keinem Verhältnis zu der Zunahme der Zahl der beschäftigten Personen stand.“

Von den gemeldeten Unfällen wurden 33 121 entschädigungspflichtig. Diese Unfälle betrafen 32 678 erwachsene männliche und 198 erwachsene weibliche Personen, sowie 239 jugendliche männliche und 6 jugendliche weibliche Personen. Tödlich verunglückten insgesamt 4384 Personen, während bei 631 Personen eine dauernd völlige, bei 8809 Personen eine dauernd teilweise und bei 19 297 Personen eine vorübergehende Erwerbsunfähigkeit zurückblieb. Neben diesen 28 737 Personen, welche eine dauernde beziehungsweise vorübergehende Erwerbsunfähigkeit erlitten hatten, erhielten 2697 Witwen, 5089 Kinder und 86 Eheleute oder Verwandte aufsteigender Linie seitens der Berufsgenossenschaft Unfallschädigungen zugestellt.

Zu ungefähr dem gleichen Verhältnis wie die gemeldeten Unfälle haben im Laufe der Jahre auch die entschädigungspflichtigen Unfälle eine Zunahme erfahren. Gegenüber 8,03 (4,14) Unfällen auf 1000 versicherte Personen im Jahre 1887 waren im Jahre 1907 25,55 (8,36) zu verzeichnen, eine Zahl, die dann allmählich wieder zurückging. Erfreulicherweise trat dieser Rückgang auch bei den Todesfällen in die Erscheinung, da der Zahl der tödlich verlaufenen Unfälle, welche im Jahre 1907 insgesamt 284 betrug, im Jahre 1910 nur eine solche von 160 Todesfällen gegenüberstand.

Also 116 224 gemeldete Unfälle in 25 Jahren!!! Viele Tausende von Unfällen wurden aber gar nicht gemeldet, sodass sich die Zahl der Krüppel noch wesentlich erhöht. Buzugeben ist, daß in den ersten Jahren des Bestehens der Versicherung viel mehr Unfälle als heute, nicht ange meldet wurden. Daß aber die durchschnittliche Un-

fallziffer von 28,83 auf 84,66 pro 1000 Arbeiter gestiegen ist, beweist daß der Fuhrwerksbetrieb von Jahr zu Jahr auch grössere Opfer fordert. Unsere Kollegen werden deshalb auch einsehen, daß unsere klirrige Forderung auf grösseren Unfallschutz, Verkürzung der Arbeitszeit usw. nur zu berechtigt ist. Mehr als 33 000 Krüppel wurden entschädigt. Viele, viele Tausende haben vergeblich um ihre Rente gekämpft, da man die schöne Ausrede fand, daß sie keinen „Betriebsunfall“ erlitten haben. Die Zahl der Opfer ist also noch bedeutend höher als der Bericht angibt. Tödlich verunglückten 4384 Arbeiter. Also 4384 Fuhrleute wurden tot unter ihrem Fuhrwerk hervorgezogen oder sind dann bald ihren schrecklichen Verlehrungen im Krankenhaus usw. erlegen. Neben 2697 Witwen und 5088 unmündige Kinder trauerten an den schmucklosen Särgen armer Fuhrleute. Während die Durchschnittsziffern bei sämtlichen Berufsgenossenschaften auf 51,59 Unfälle pro 1000 Arbeiter sich stellt, beträgt diese bei den Fuhrleuten gar 84,66. Wer wird nun den Fuhrwerksbetrieb für „ungefährlich“ halten?

Der Bericht schürt uns die Geschichte und Entwicklung dieser Berufsgenossenschaft. Unter Titel „Unfallverhütung“ bemerkt man heuchlerisch:

„Dass die mit den Fuhrwerksbetrieben verbundenen Unfälle sehr hohe seien würde, war nicht von allen beteiligten Kreisen von vornherein angenommen worden, sondern wurde auch sehr bald durch die zahlreich eingehenden Unfallanzeigen bestätigt. Aus den von den Ortspolizeibehörden veranlassten Unfalluntersuchungsverhandlungen ergab sich aber auch, daß es bei dem Vorhandensein geeigneter einheitlicher Vorschriften, welche auf die Sicherheit für Leben und Gesundheit der in den Fuhrwerksbetrieben beschäftigten Arbeiter gerichtet wären, gelingen würde, zahlreiche Unfälle zu verhüten. Aus diesem Grunde beschäftigte sich der Vorstand bereits in einer seiner ersten Sitzungen mit der vornehmsten Aufgabe, welche ihm der Gesetzgeber zugewiesen hatte, indem er der Frage des Erlasses von Unfallverhütungsvorschriften nähertrat.“

Wenn die Fuhrleute Lohnforderungen stellen, oder die lange und so gefährliche Arbeitszeit verlängern wollen, dann ist der ganze Betrieb sehr ungefährlich“. Blutiger Hohn ist es, daß sich die Genossenschaft so darum beschämmt habe, Unfälle zu verhüten, denn nach 25 Jahren praktischer Tätigkeit sind immer noch keine wirklichen Schutzbemühungen vorhanden. Faule Ausreden sind es doch, wenn der Bericht weiter zu dieser Frage bemerkt:

„Der Vorstand musste sich jedoch sehr bald davon überzeugen, daß ohne eine wirksame Überwachung der Betriebe in bezug auf die Durchführung der von der Berufsgenossenschaft erlassenen Anordnungen diese vollständig ihren Zweck verfehlten würden. Deshalb versuchte er nunmehr jene weit schwierigere Aufgabe der Unfallverhütung zu lösen, obgleich er sich von vornherein nicht verholt, daß die Erfolge der Betriebsregulationen vielfach nur sehr zweifelhafter Natur sein würden, weil bei der Eigentart der Fuhrwerksunternehmungen stets ein großer, sich unterwegs befindender Teil der Betriebsmaterialien der Überwachungsfähigkeit entzogen werden würde, und daher diese sich in der Regel nur auf die Betriebsräume erstrecken könnte.“

Die See-Berufsgenossenschaft zeigt uns doch, daß auch Schiffe auf hoher See revidiert werden, warum sollten die Fuhrwerke nicht während des Betriebes besichtigt werden können? Gerade da wäre eine Besichtigung sehr lohnend und nicht, wenn diese „sauber gereinigt“ in der Halle stehen und auf die

„Revision“ gewartet wird, die ja in vielen Fällen vorher bekannt ist.

Natürlich hat der Bericht hierfür keine Worte! Man hat ja „patriotische“ Wünschen zu erfüllen. Serviler kann man wirklich keinen Jubiläumsbericht absassen, als der vorliegende ausgestellt ist. Keine Berufsgenossenschaft ruischt so auf den Knien vor den Würdenträgern des deutschen Reiches, als diese. Mit den „denkwürdigen“ Wortschatz des großen Kaisers geht es an und „poetisch“ hingt der weitere Satz, daß die Berufsgenossenschaft „wie ein Wanderer“, der nach gefahrvollem Aufstieg und beharrlicher Anstrengung, von hoher Warte auf die zurückgelegte Wegstrecke blickt usw. Man murmelt auch von „nationaler“, sogar „gewaltiger nationaler Kraft“ von großer „Opferwilligkeit“ der Genossenschaftsmitglieder in Beilen „eigner Nothlage und schwieriger Existenzämpfe“ usw. Man vergiftet aber, daß die Gesetzgebung eine Zwangsgebotung ist und die meisten Unternehmer ihre Umlagen mit Gross bezahlen und all die vielen Phrasen von „Opferwilligkeit“, „selbstloser Hingabe“, „zielbewußter und segenvoller Arbeit“ könnten ruhig gespart werden. Mann kennt doch die Fuhrunternehmer besser, die grob wie Bohnenstroh werden, wenn sich ihre Arbeiter als Menschen behandelt sehen wollen.

Freudestrahlend bringt der Bericht auch das „Dilettom“ in Dreifarbenindruck, d. h. die „Dankadresse“, die man im Jahre 1886 an den „eisernen Kanzler“ Bismarck geschickt hatte, und die von Siebedienerei strotzt. Die Schaffung der Genossenschaft sei das Werk dieses Mannes gewesen, der Deutschland geeinigt und dem Unternehmertum das „Gefühl der Zusammengehörigkeit“ gebracht habe. In der Tat ist es so. Viele Berufsgenossenschaften sind heute die Organisationen der Unternehmer geworden, die trotz Gesetz gegen die Arbeiter ausgenutzt wurden und die, wie es im Bericht so treuerhaft heißt: „mehr als je des Wohlwollens und der tatkraftigen Unterstützung der mächtigsten Regierungsstellen“ befrüchten.

Bismarck hatte damals auch den „patriotischen“ Fuhrwerksbesteuern „huldvoll“ gedankt und natürlich wird auch das Antwortschreiben dieses gewaltigen Mannes im genauen Nachdruck gebracht. Damit sind wieder 2 Druckseiten glücklich ausgefüllt worden.

Doch aber die Fuhrunternehmer nur dem gesetzlichen Zwange und nicht eigener Überzeugung folgten beweisen uns die weiteren Ausführungen des Berichtes, wenn diese auch noch so vorsichtig gesagt sind. Man spricht von „erbitterter“ Biderland vielen Unternehmern, sobald die Genossenschaft weiter ausgebaut werden sollte, dem Plane Süddeutscher Unternehmer, die eine eigene und natürlich „billigere“ Berufsgenossenschaft für sich haben wollten. Nachdem man den Süddeutschen „größeren Einfluss“ auf die Verwaltung eingeräumt habe, habe sich nach und nach der „persönliche Hader“ gelegt. Auf zwei Druckseiten werden dann alle die Männer verherrlicht, welche im Vorstande der Genossenschaft gesessen haben und sitzen. Zuerst die früheren Vorsitzenden, von denen einer Schafenberg, sogar mit allen „Orden und Ehrenzeichen“ abgedeckt ist. Der jetzige Vorstand ist auch „hübsch grüppiert“ und Herr Julius Fedenhauer zeigt uns, daß er auch im Besitz von mehreren Orden ist. Er hat mehr Orden als sein Freund Knauer, welcher links oben im Bilde nur einen Pipmash zeigt.

„Schöne Männer“ auf schönem Bilde. Was will man noch mehr? Nachdem man glücklich und langweilig all die Namen der Männer aufgelistet hat, die ehrenamtlich tätig sind und waren, füllt man weitere Seiten mit den „Satzungen“ der Genossenschaft aus. Dann kommt man auch auf das Publikationsorgan der Genossenschaft zu sprechen und er-

\*) Die in Klammern gesetzten Ziffern stellen die gleichen Verhältniszahlen für sämtliche gewerblichen Berufsgenossenschaften dar.

Wart, daß die Zeitschrift der "Fuhrhalter" dies geworden sei. Da unsere Unternehmer wissen, wie man solche Dinge dreht. Wenn der "Courier" von den Kronenfassen z. B. unterstützt würde? Welch Geschrei würde sich da von allen Feinden der Arbeiterbewegung erheben.

Näher geht der Bericht dann auf die gesetzlichen Bestimmungen über die Versicherungspflicht der Betriebe ein und bemerkt sehr richtig, daß diese unhaltbar geworden seien. Viele Fuhrwerke seien nicht versichert, wie ja heute die Privatfuhrwerke usw. Die Unfallgefahr ist aber gerade in den kleinen Betrieben eine verhältnismäßig große, weil in der Regel ein wenig geschultes Personal beschäftigt wird und mangelschaftliche Betriebe einrichtungen vorhanden sind!

Interessant ist auch eine Stelle des Berichtes, welche von der beabsichtigten "Rentenquecksilbe" der Berufsgenossenschaft handelt. Man sollte eine "Heimstätte" für Verlehrte gründen, in denen diese "medico-mechanisch" behandelt werden sollten. Der Beschluss wurde aber später wieder aufgehoben, weil mehrere Sektionsvorstände dagegen protestierten und die schon errichtete "Heimstätte" ginz wieder in "private Hände" über. Dafür hat aber die Berufsgenossenschaft im Hauptbüro eine "ärztliche Kraft" haben, die alle Alten genau durchsieht und die üblichen Nachuntersuchungen anordnet usw. Diese "segenstreiche" Tätigkeit merkt man ja täglich und auf Umwegen wird der alte Plan der Rentenquecksilbe doch erreicht. Dem "Obergutachter" kam natürlich auch unsere verschlechterte Ratschreibung sehr zu statthaft, wie der Bericht selbst zugibt:

"Nachdem seitens des Reichs-Versicherungsamts für geringfügige Schäden, die eine tatsächliche Erwerbsminderung nicht bedingen, die Gewährung von Dauerrenten nicht mehr für notwendig erachtet und inständiger Rechtsprechung anerkannt wurde, daß allein in der Gewährung an die Unfallsfolgen — auch bei Augenverletzungen — eine Besserung im Sinne der Bestimmungen des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes zu erkennen sei, und es somit des Nachweises einer objektiven Besserung durchaus nicht bedürfe, hat der Vorstand zufolge Beschlusses vom 24. Oktober 1906 eine eingehende Prüfung der Alten sämtlicher Dauerrentenempfänger veranlaßt und auf diese Weise zu einer Rückzung oder Einschränkung vieler Renten beigebracht, deren Zahlung infolge der früher geltenden Grundsätze sich bisher nicht vermeiden ließ."

Fassenden von Krüppeln konnten deshalb sehr leicht die "sogenannten Schnapsrenten" geraubt werden. Die Genossenschaft machte damit ein Wohlgefallen und kann mit der Tätigkeit des Reichs-Versicherungsamtes wohl zufrieden sein. Zahlreiche graphische Tabellen in Farbendruck zeigen uns die Entwicklung der Berufsgenossenschaft in den 25 Jahren. Dagegen hat man in einfacher Schwarzdruck eine Tabelle über die Lohnverhältnisse der Arbeiter gebracht, die allerdings nicht viel besagt. Während z. B. im Jahre 1887 nur 23 135 Betriebe mit 58 910 Bollarbeitern versichert waren, ist diese Zahl im Jahre 1910 auf 33 092 Betriebe mit 101 968 Arbeitern gestiegen.

Wir sehen hieraus, welch ungeheures Arbeitsfeld uns im Fuhrgerwerbe noch steht und welche ungänglichen Mühen es noch kosten wird, die 100 000 Arbeiter zur Fahne der Organisation zu bringen. Stolz kann aber die Genossenschaft nicht auf ihre Mitglieder sein, die ihren Arbeitern, bei anekanter großer Betriebsgefahr, nur Hungerlöhne zahlen. Die Löhne pro Bollarbeiter betrugen im Jahre 1887

nur 672 M. im Jahre, im Jahre 1900 auch nur 704 M. und im Jubiläumsjahr der Berufsgenossenschaft, welches vorsteuerung aller notwendigsten Lebensmittel strotzt, nur 963 M. pro Jahr.

Unter 1900 M. Lohn stellen sich also die meisten Fuhrleute Deutschlands, deren Berufsgenossenschaft heute so felsigzustreben auf ihre Tätigkeit blickt und ihre eigenen Verdienste geräuschvoll röhmt. Einiges mehr Sorge für das Wohl der beschäftigten Arbeiter wäre eher am Platze, zumal die Löhne nach deren eigenen Bericht gegen die Vorjahre immer sich nur um etwas mehr als 1 Prozent erhöht haben.

Unsere eigene Tätigkeit muß daher ein schnelleres Tempo ermöglichen und können sich die Fuhrleute an ihren Unternehmern ein Beispiel nehmen, die ihre Berufsgenossenschaft mit als Kampfsorganisation betrachten. Der Bericht plaudert dies auch aus und wenn auch ähnlich dagegen Stellung genommen wurde, so wird man heute schon Mittel und Wege finden, die "Beratungen" fortzusetzen. Im Berichte heißt es darüber:

"Wer wirkt wirtschaftlichen Lage der Mitglieder der Berufsgenossenschaft nicht zu den Aufgaben gebüte, zu deren Erfüllung die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft und ihre Organe ins Leben gerufen wurden, so haben dennoch die Zusammenkünste ihrer Mitglieder in den Sektionsversammlungen und diejenigen der von diesen gewählten Vertreter in den Genossenschaftsversammlungen dazu geführt, die im Vorbergrunde des Interesses stehen. Fragen des wirtschaftlichen Lebens sind in den Kreis der Beratungen zu ziehen.

Um nach dieser Richtung hin möglichst unabdingig von den meist umfangreichen Tagesordnungen der Genossenschaftsversammlungen zu sein, traten die Vertreter der Berufsgenossenschaft in den ersten Jahren in der Regel nach Schluß der offiziellen Zusammenkünste nochmals zu besonderen wirtschaftlichen Tagungen zusammen. In diesen Versammlungen wurden nicht nur die wichtigsten gewerblichen Fragen behandelt, sondern es wurden auch nach ausgedehnten Verhandlungen Beschlüsse gefaßt, die namens der wirtschaftlichen Vereinigung in ausführlich begründeten Eingaben seitens des Vorstandes der Berufsgenossenschaft an den Herrn Reichskanzler, den Reichstag oder an andere Stellen zur Entscheidung weitergegeben wurden."

### Der Terror des Dresdner Droschkenbesitzers vor Gericht.

Selbst mehr als einem Jahrzehnt betreiben die Dresdner Droschkenbesitzervereine systematisch die Aussperrung und Auslagerung ihnen mithilflich geworder Droschkenfischer auf Lebenszeit. Am Januar d. J. könnten wir folgendes Schreiben an den Präsidenten der Oeffentlichkeit stellen:

"Herrn Unterzeichneten Vorstehender des hiesigen Droschkenbesitzervereins teilt Ihnen mit, daß Sie vom 23. Dezember 1910 an im Droschkenfahrdienst nicht beschäftigt werden.

Dresden, den 18. Dezember 1910.

Emil Lehmann, Vorstehender." Sämtliche Besitzer sind dann aufgefordert worden, diesen Beschluß bei Vermeidung von 6.— M. Strafe

pro Tag der Zwiderhandlung zur Durchführung zu bringen.

Dies hat zur Wirkung gehabt, daß die Kollegen in allen Droschkenbetrieben, wo sie sich um Arbeit bewarben, wenn auch erst engagiert, schon in den nächsten Tagen wieder entlassen und dadurch bauernlos gemacht wurden.

Der Deutsche Transportarbeiterverband ist nun durchaus nicht gesonnen, sich solche Brotlöschnachung seiner Mitglieder ohne weiteres gefallen zu lassen. Die gemahrgelagerten Kollegen Kotte und Freude übertrug mit Rechtshilfe des Verbandes auf Entschädigung für entgangenen Arbeitsverdienst. Die Klageschrift, das Verhandlungsprotokoll, die Begründung des Urteils, sie sollen einen Teil Klassenkampftragischer Größe, die rücksichtslosen Terrorismusmaxime der Arbeitgebervereine auf. Hier wird auch einmal vor und mit Tatsachen belegt bewiesen, daß man die eigentlichen Terroristen in wirtschaftlichen Kämpfen nicht im Lager der Arbeitnehmer, sondern im Lager der Arbeitgeber zu suchen hat. Ein Massenaufgebot von Rechtsanwälten, fünf Mann hoch, sollten die Klagen der Kollegen zu Fall bringen. Die Herren Droschkenbesitzer in Dresden lassen sich also ihr Terrorismussystem etwas lehren und verteidigen dieses mit Klauen und Zähnen. Und doch nützte alles nichts, zu schwer wogen die Tatsachen und das Gericht mußte zu einer Verurteilung der Droschkenbesitzer kommen. Wir bitten im Nachfolgenden besonders die "Auslagen" seitens des Vorstehenden des Droschkenbesitzervereins zu beachten.

"Im Namen des Königs!

In Sachen der Droschkenführer Emil Kotte in Dresden, Friedrichstr. 19 und Karl Gustav Freudenberg in Dresden, Wormserstr. 59 — Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Zimmer in Dresden — Kläger, gegen den Verein der Besitzer Droschen 1. Klasse, vertreten durch den Vorstehenden des Vorstandes, Hubertus Bielek in Dresden-Plauen, Möhlstraße. — Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwälte Dres. Böhme, Baum, Schirmer und Saenborowky in Dresden, — Beklagten, wegen Forderung erkennt das Amt. Amtsgericht zu Dresden durch den Amtsgerichtsrat Leuthold für Recht. Die Klagschrift wird dem Grunde nach festgestellt.

**Tatbestand:**

Die Kläger haben gelernt gemacht:

1. Sie seien Droschkenführer 1. Klasse gewesen, Kotte vom 3. November 1910 bis 12. Januar 1911 bei Mag. Lehmann, Friedrichstr. 19, Freudenberg vom 15. Oktober 1910 bis 7. Januar 1911 bei M. Löwle, Weissstr. 4.

2. Sie hätten sich dort fleißig und gut geführt. (Beweis: Zeugnis Lehmanns, Löwles und deren Mutter verw. Lehmann.)

3. Am 7. Januar sei Freudenberg, am 12. Januar Kotte entlassen worden, weil der Beklagte das unter Strafandrohung von Lehmann und der Löwle verlangt habe.

4. Der Beklagte habe beschlossen gehabt, sämtliche, dem Transportarbeiterverband angehörenden Droschkenführer zu entlassen.

5. Dazu sei schon im August 1910 eine schwarze Liste aufgestellt worden. Auf diese habe der Beklagte in einem Rundschreiben an seine Mitglieder vom 19. Dezember 1910 Bezug genommen. Die dort genannten seien sämtlich Mitglieder des Transportarbeiterverbandes. (Beweis: Zeugnis des Pfarrers Richter, Ritterbergstr. 6 und das überreichte Rundschreiben mit angefügtem Verzeichnis.)

6. Den gleichen Beschluß habe auch der Droschkenbesitzerverein 2. Klasse gefaßt und durchgeführt. (Be-

### Macht auf!

Am einem ungewöhnlichen Abend im Winter saß der Abt Grangeard vor dem prasselnden Holzfeuer und war ganz in eine Predigtsammlung vertieft, als er trotz des strömenden Regens das Gemurmel einer Menschenmenge vernahm und sich erstaunt fragte:

"Was kann das nur sein?"

Noch niemals hatte er auf seinem stillen Landpfarrer bei Nacht etwas Ähnliches gehört. Da heiße, unverständliche, entsetzliche Schreie durchdrangen den Sturm. Dann war es plötzlich, als stürzte eine revolutionäre Armee um die Ecke des Gäßchens, und schreckensbleich ließ der Abt das Predigtbuch sinken und murmelte:

"Die Streitenden kommen!"

Die Menge war jetzt vor dem Pfarrhofe angezogen und man vernahm keine Schritte mehr, sondern man hörte immer deutlichere Flüche, obgleich sie sofort wieder im Sturm verhallten . . .

Und plötzlich übertönte eine Stimme alle anderen:

"Macht auf!"

Welch eine herrliche Stimmung! Kraftvoll, ernst und doch so weich! Mit einem einzigen Worte rührte sie das Herz, und der Abt war aufgestanden, ohne recht zu wissen, worum. Er hob den einen Fuß und schritt über das Predigtbuch hinweg, und nun stand er hinter der Tür, erschrocken und bereit, zu öffnen.

"Macht auf!" wiederholte die Stimme.

Er drehte den Schlüssel im Schloß um, und sofort peitschte ihm der eisige Regen ins Gesicht. Doch als er so der Menge gegenüberstand, die vor ihm in der Finsternis wimmerte und sicher im nächsten Moment bei ihm eindringen und selbst den anheimelnden Salon nicht verschonen würde, in dem die Holzscheite prasselten — als er sich so der Menge gegenüber sah, ließ ihn ein plötzlicher Widerwillen ausschreiten:

"Wer feldt ihr?"

"Elende!"

"Pestler!"

"Hunde!"

Kaufend Rufe erschollen, doch niemand tat einen Schritt vorwärts, und der Abt, der sich in dem

Riegenschauer blickte, wendete den bestürzten Blick auf die verschwommenen Gestalten, die sich in dem Dunkel bewegten, und hielt da unterschied er ein fahles Gesicht und emporgestreckte Arme, und in der ersten Reihe dicht vor ihm ein Weib, an deren nackter Brust ein kleines Kind bitterlich schluchzte.

"Was wollt ihr?" fragte er. Die Kleine war ihm trocken vor Angst.

"Ein Obdach."

"Mein Haus ist nicht groß genug."

Ein Augenblick dieser Stille folgte und weiter zurück, da, wo der Menschenhaufen am dichtesten war, erhob sich die herrliche Stimme:

"Gib den Schlüssel her!"

"Den Schlüssel der Kirche? Nein Gedanke! Nichts wird die Kirche nicht geöffnet."

Gott leint letzte Zeit, denn er schuf beides, Licht und Finsternis."

"Aber was sind denn das für Menschen?"

"Streitende, von Gendarmen verfolgt."

"Den Schlüssel der Kirche gebe ich nicht heraus.

Ich darf es nicht."

"Willst du diese Leute denn im Regen stehen lassen? Sie sind schon unterwegs gestorben und die Kleinen liegen wie tot in den Armen ihrer Mütter. Wo hast du denn gelesen, daß der Herr des Nachts nicht empfängt, als sei die Hölle an eine wohlstandige Besuchsstunde gebunden? Geh und nimm den Schlüssel von seinem Haken, und diesen Elenden, von der Wohnstätte der Menschen Verjagten, schließe du dann selbst das Gotteshaus auf."

"Ich kann es nicht."

"Nur weil es einmal nicht Sitte ist!"

"Du selbst, wer bist du denn eigentlich?"

Ein Schrei des Entsetzens antwortete ihm — er lag unten aus dem Dorfe heraus — hallte über die Köpfe dahin, und wie der Regen prasselte er an die Wand des Pfarrhauses;

"Die Polizei kommt!"

Es folgt ein ungestümtes Drängen den Berg hinauf, ein bestiges Klappern von Holzschuhen und die Schwächeren sanken um. Ihre Schmerzensschreie pflanzten sich von einer Gasse zur anderen fort — wie

das Fammern der verlassenen Verwundeten auf dem Schlachtfelde. Und vom Regen durchnäht, frierend und mit schmerzenden Schläfen hörte der Abt stupide zu wie ein Betrunkenen, als er drei Reiter jäh in dem Dunkel auftauchten sah — es waren die Gendarmen.

"Keine Ausschreitungen, Herr Abt?" fragte der Wachtmelder.

"Keine!" antwortete der Abt, doch ohne Freude.

"Sie sind nicht bei Ihnen eingedrungen?"

"Nein."

"Dann geht alles gut."

"Meinen Sie ja?"

"Gewiß, wir haben ja den Nadelsschäfer."

Und indem sie die Pferde zur Seite zögerten, ließen ihn die Gendarmen in der Finsternis einen Mann sehen, bekleidet mit einem langen, dunklen Mantel.

"Hier ist er."

"Das ist wirklich der Führer?"

"Wissen Sie seinen Namen?"

"Noch nicht."

"Und sich zu dem Manne wendend, fragte der Wachtmelder:

"Wie heißt du?"

Der Bettler antwortete nicht, doch langsam begann ein mildes Licht aus seinen Schläfen zu strahlen. Es umleuchtete seine hohe Stirn, auf der das regenschwere Haar tropfte. Die Augenbrauen und die Nase hoben sich in dem Dunkel von dem Antlitz ab. Man gewahrte die hohen, bleichen Wangen und endlich auch den Bart. Und als der klare Blick seiner Augen Armen auf:

"O, was haben wir getan! Du bist ja Jesus, mein Heiland!"

Und er wisch zurück, immer weiter zurück . . . er ließ sich den Kopf so heilig an der Wand, daß er im Bette erwachte, schwiegegebettet, mit klappernden Zähnen.

Draußen in der nächtlichen Stille peitschte der Regen die Fenster . . .

weis: Zeugnis des Fuhrwerksbesitzers Lehmann, Friedrichstr. 19.)

7. Den beiden Vereinen gehörten sämtliche Droschkenbesitzer in Dresden an.

8. Durch den Beschluß des Belegs seien die Kläger brotlos geworden. Das Amt des Droschenführers sei ihr Lebensberuf. Rötte sei es seit 1894, Freudenberg seit 1882. Sie fänden aber keine Stellung mehr, da den Droschenbesitzer nach Vereinsbesluß Straße treffe, der einen ausgeschlossenen Führer in seinen Dienst nehme. Bei Freudenberg komme hinzu, daß ihm die Ausübung eines anderen Berufs unmöglich sei, weil er rechts lahm gehe.

9. Sie hätten sich wiederholt um Arbeit bemüht, sich als Kutscher und Arbeiter gemeldet im Zentralarbeitsnachweis, ferner in dem Arbeitsnachweis des Verbandes, Ritterbergstr. 6, Rötte auch in den Farbenfabriken von Gleitsmann, wo ein Kutscher gesucht worden sei.

Dazu sind zwei Ausweise, eine Empfehlung Röttes an Deutsch, Geestr. 10 und eine Mitteilung der Firma Gleitsmann überreicht worden. Ferner haben die Kläger den Kassierer Richter, Ritterbergstr. 6, den Fuhrwerksbesitzer Deutsch und den Betriebsleiter von Gleitsmann als Zeugen benannt.

10. Ohne den Beschluß des Belegs wären sie in Arbeit geblieben, hätte ihre Dienstherkunft keine Veranlassung gehabt, sie zu entlassen.

11. Der Beschluß hätte ihnen die Möglichkeit genommen, Arbeit zu finden, er verstoße daher gegen die guten Sitten. Der Beleg habe ihnen durch Fassung und Durchführung des Beschlusses vorstößlich Schaden zugefügt. Dieser bestehe in dem Verdienst, den sie andernfalls in ihrer letzten Stellung weiter bezogen hätten, nämlich täglich 3,67 Ml. einschließlich der Prozente von den Fahreinnahmen und dazu 40 Pf. durchschnittliches Trinkgeld.

Sie haben zunächst beantragt,

den Belegs zur Zahlung von 97,68 Ml. an Rötte und von 88,08 Ml. an Freudenberg, je mit Zinsen vom Terminstage (13. Februar 1911) zu verurteilen, ferner festzustellen, daß der Beleg verpflichtet ist, ihnen, und zwar Rötte vom 6. Februar 1911 ab, Freudenberg vom 1. Februar 1911 ab weiterhin täglich 4,07 Ml. solange zu bezahlen, bis sie andernfalls Arbeit mit gleichem Verdienst gefunden haben, auch das Urteil für vorläufig vollstreckbar zu erklären.

Im Termin vom 29. Mai 1911 haben sie erklärt, daß sie Arbeit gefunden hätten, Rötte seit 6. März 1911 bei dem Konsumverein als Aushilfe, Freudenberg seit 22. April 1911. Sie haben deshalb ihre Anträge dahin abgeändert, den Belegs

zur Zahlung von 223,85 Ml. nebst 4 pGt. Zinsen seit 3. März 1911 an Rötte und von 415,14 Ml. nebst 4 pGt. Zinsen seit 22. April 1911 zu verurteilen.

Der Beleg hat um Klageabweisung, für den Fall seiner Verurteilung um Sicherheitsnachlaß gebeten. Er hat zu 1. Erklärung abgelehnt, 2. bestritten und ausgeführt: die Mehrzahl der Droschenführer gehören dem Verbande an, eine große Zahl davon sei noch im Dienst. Wenn diese alle entlassen werden sollen, hätten die Droschenbesitzer nicht genügend Ersatz finden können. Zu dem zu 5. überreichten Kundschreiben mit Verzeichnis hat der Beleg Erklärung abgelehnt. Ob die dort aufgeführten Droschenführer Mitglieder des Transportarbeiterverbandes seien, wisse er nicht.

6. hat er bestritten und nur zugegeben, daß die beiden Vereine im allgemeinen gleichmäßig vorgehen.

7. Hat er zugegeben, zu 8. Sach 1 insoweit nicht bestritten, als die Kläger arbeitslos gewesen seien, im übrigen insoweit, als die Droschenführer keine Stellung mehr fänden. Über die Zeit ihrer Beschäftigung als Droschenführer hat er Erklärung abgelehnt. Im übrigen hätten sie als Kutscher für anderes Fuhrwerk Arbeit finden können. Rötte sei, ehe er Droschenführer geworden sei, immer mit schwerem Fuhrwerk gefahren. (Beweis: Zeugnis vom Fuhrwerksbesitzer Richard Jank, Seminarstr. 14.)

Das Amt eines Droschenführers sei überhaupt nicht Lebensberuf. Jeder Kutscher finde, wenn er nicht Drosche fahren könne, beim schweren Fuhrwerk Unterhalt. Droschenführer seien überhaupt nicht gelernte Arbeiter und könnten deshalb leicht andernorts Unterkommen finden. Jeder, der etwas mit Pferden umzugehen bestehé, könne es werden. Sie müßten nur die nötige Orientierung haben und die polizeilichen Bestimmungen lernen. Darüber müßten sie sich in einer Prüfung ausweisen, dann würden sie verpflichtet.

Wenn der Kläger Freudenberg rechts lahm sei, was nicht bestritten werde, so sei er nach polizeilicher Vorschrift als Droschenkutscher nicht zugelassen.

Der Kläger Freudenberg erwidert hierzu, daß er gleichwohl 1882 die Genehmigung erhalten habe und 1894 verpflichtet worden sei.

Dazu hat der Beleg Erklärung abgelehnt.

Zu 9. hat sich der Beleg mit Nichtwissen erklärt, zu den überreichten Ausweisen pp. hat er Erklärung abgelehnt. Zu 10. hat er ebenfalls Erklärung darüber abgelehnt, daß zur Zeit der Entlassung keine andere Veranlassung vorgelegen haben möge. 1. hat er bestritten und eingewendet: Die Kläger hätten 8 Ml. Wochenlohn und 20 pGt. vom Fahrgeld. Er begründet die geforderte Entlassung mit Folgendem:

Im August 1910 sei während der Dresdener Gewalt ein Streit der Droschenführer ausgebrochen und nach kurzer Zeit wieder beigelegt worden. Am 11. August 1910 sei in einer Generalversammlung des Vereins der Beschluß gefasst worden: eine Reihe von Kutschern, die sich beim Streit durch Belästigung der Arbeitswilligen und Agitieren auf den Standplätzen hervorgetan hätten, darunter auch die Kläger, sollten nicht wieder eingestellt werden, sobald sie aus ihrem

bisherigen Dienste aus irgend einem Grunde ausgeschieden wären.

Das sei den Mitgliedern durch Kundschreiben vom 12. August 1910 in der Form mitgeteilt worden: Solche Mitglieder, welche in boykottierten Betrieben entlassene Droschenführer wieder beschäftigen, versetzen in eine Strafe usw.

Gegen diesen Beschluß hätten Lehmann und die Kläger verstoßen, als sie die Kläger, die zuvor stellungslos geworden waren, in Dienst genommen hätten. Deshalb sei an sie die Auflösung zur Entlassung der Kläger unter Strafbefehl ergangen. Weitab auf den Beschluß vom 11. August 1910 verwiesen worden sei, so sei das nur irrtümlich geschrieben. (?) D. R. Es kommt vielmehr § 12 der behördlichen genehmigten Satzungen, die überreicht worden sind, in Frage. Danach sei jedes Mitglied verpflichtet, grobe Fehler der Kutscher mit dem Vorstande anzulegen, der die Kutscher mit Verwarnung oder Verweis bestrafen könne, und ferner, auf Verlangen des Vorstandes einen mit Verweis bestraften Kutscher sofort zu entlassen und mindestens drei Monate nicht wieder im Droschenfahrdienst zu übernehmen. Hierauf gründe sich das Vorgehen gegen die Kläger, ohne daß dieser allerdings ein Verweis er-

c) Während des Streits sei der Vorstand des Belegs einmal in den Centraltheaterhügel gefahren, wo verschiedene streitende Kutscher, unter ihnen Freudenberg, gesessen hätten. Dieser sei beim Eintritt des Vorstandes ausgestanden und habe erklärt: er hätte keinen Hunger gehabt, aber da vergehe ihm der ganze Appetit. Das habe sich nur auf den Vorstand des Belegs bezogen können. (Beweis: Zeugnis des Kutschers Karl Höpner, Kellstr. 6.)

Die Kläger hätten trotz des Beschlusses der Belegs sofort anderweit Arbeit finden können. Während des Streits hätten z. B. verschiedene streitende Kutscher sofort Beschäftigung bei Seidel und Naumann gefunden. (Beweis: Zeugnis eines Beamten.)

Die Kläger haben die lebte Behauptung mit Nichtwissen beantwortet, das unter a) bis c) vorgetragen wurde. Es sei ungesehlich, daß der Beleg Entlassungsgründe schaffe, die weder im Gesetz noch im Vertrage der Kutscher festgesetzt seien. Diese ständen in keinem Vertragsverhältnis zu der Belegs.

Es sei auch unzulässig, an Stelle der für den Beschluß des Belegs maßgebend gewesenen Gründe nachträglich andere zu setzen. Der Beschluß des Belegs sei nach dem Kundschreiben vom 12. August 1910 dabin gegangen, in boykottierten Betrieben entlassene Kutscher nicht wieder zu beschäftigen. Dieser Beschluß treffe auf die Kläger nicht zu, diese seien nicht solche Kutscher gewesen. Der Beleg führte auch selbst ganz andere Gründe an, die den Beschluß rechtfertigen sollen, u. a. aus dem Vorleben der Kläger. Diese Ausweichung der Gründe sei unzulässig.

Es sei zwar richtig, daß sie am Streit beteiligt gewesen seien, aber nicht über das erlaubte Maß hinaus. Und dann sei bei Beendigung des Streits ausdrücklich zur Bedingung gemacht worden, daß den Droschenführern aus der Beteiligung daran kein Nachteil erwachsen solle. (Beweis: Zeugnis des Fuhrwerksbesitzers Mähler und Melke und des Buchhalters Schiller.)

Der Beleg bestreitet das und hat erklärt: Daß die Kläger in boykottierten Betrieben entlassene Kutscher gewesen seien, behauptete er selbst nicht. Die Kundschreiben vom 12. August 1908 drücke sich nur schlecht aus. (Wer glaubt das? D. R.)

Die Zeugen Kramer, Kasselt, Melke, Schiller und Oswald sind vernommen worden. Auf die Niederschrift Blatt 41 der Alten wird verwiesen.

Die Kläger haben hiergegen Blätter 2 und 3 des Schriftsatzes vom 26. Mai 1911 (VI. 52/53) vorgebracht. Darauf wird Bezug genommen. Der Kläger Rötte hat ferner erwidert, er habe bei Bank nur aus hilfswise bieuellen schweres Fuhrwerk gefahren. Er sei bei Bank 23 Jahre in Stellung gewesen und habe derwegen sogar eine Aussiedlung erhalten. (Beweis: Zeugnis Rants.)

Der Beleg hat das mit Nichtwissen beantwortet.

### G r i n d e .

Nach den Angaben des Belegs ist davon auszugehen, daß am 11. August 1910 vom Beleg ein Beschluß dahingehend gefasst worden ist, es sollen die in einer Liste verzeichneten Droschenführer von keinem Mitglied der Belegs, d. s. zugestandenemmaßen sämtliche Droschenführer 1. Klasse in Dresden, wieder in Dienst genommen werden, sobald sie ihre bisherige Stellung aus irgend einem Grunde aufgegeben hätten. Der Beleg sucht diesen Beschluß durch Bezugnahme auf § 12 seines Statuts zu rechtfertigen, wonach jedes Vereinsmitglied verpflichtet ist, auf Verlangen des Vorstandes einen von diesem gemäß § 12 Blätter 1 des Statuts mit Verweis belegten Kutscher sofort zu entlassen und mindestens 3 Monate nicht wieder in Fahrdienst zu nehmen. Das Statut gilt jedoch nur für die Mitglieder des Belegs, für die Kutscher hat es keinerlei Wirkung. Wird ein Beschluß nach § 12 gefasst und durchgeführt, so sind die Kutscher nicht gehalten, das über sich ergehen zu lassen, wenn sonst Mittel gegeben sind, sich dagegen zu wehren. Selbst die behördliche Genehmigung des Statuts verschafft diesem keine Wirksamkeit gegenüber den Kutschern. Ein Fall des § 12 des Statuts hat auch überhaupt nicht vorgelegen, wie schon daraus hervorgeht, daß ein Verweis gar nicht erlaubt und eine endgültige Abschließung beschlossen worden ist. § 12 des Statuts hat auch offenbar nur Verstähe der Kutscher beim Fahrdienst im Auge, während sich das Vorgehen gegen die Kläger auf deren Beteiligung am Streit im August 1910 gründet, wenigstens nach den Angaben des Belegs und ein anderer Grund ist auch nicht festgestellt worden. Die Meinung der Kläger, ihre bloße Zugehörigkeit zum Transportarbeiter-Verband sei der Grund gewesen, scheint irrig zu sein, da sonst wohl bedeutend mehr Kutscher als die auf dem Kundschreiben vom Dezember 1910 Genannten, das sind nur 28, darunter zwei 2. Klasse, ausgesperrt worden wären.

Bei dem Beschluß des Belegs handelt es sich um die Aussperrung von Arbeitnehmern. Diese Maßregel ist an sich nicht unsittlich, auch nicht schon deswegen allein, weil sie nicht während, sondern erst nach Beilegung eines Lohnstreites verfügt worden ist (R.G. 57, 418 ff. u. a.). Arbeitnehmer wie Arbeitgeber haben gleichmäßig das Recht, sich in Vereinigungen zusammenzuschließen und Maßregeln zur Errreichung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen oder zur Erhaltung der bestehenden zu ergreifen. Als Mittel hierzu dienen Streiks und Aussperrungen und die Rechtfertigung hierzu steht beiden Seiten gleichmäßig zu. Das hierdurch dem anderen Teil ein Schaden entsteht, ist unausbleiblich. Dadurch allein wird aber das Vorgehen nicht zu einem Verstoß gegen die guten Sitten.

Es kommt ganz auf die Umstände an, ob ein solcher Verstoß anzunehmen ist. Während eines Lohnstreites wird ein Streik oder eine Aussperrung in der Regel keiner Rechtfertigung weiter bedürfen.

## Guter Rat.

Gemeinheit und Kleinheit,  
Sie herrschen in der Welt,  
Sie hausen in den Städten,  
Sie fahren über Feld.  
  
Sie grüßen hold und schmeichelnd  
Und lullen sanft dich ein,  
Und werfen vor die Füße  
Gedörn dir und Gestein.  
  
And kamst du so zum Straucheln,  
Dann stürmen sie drauf los,  
Und stürzen dich zu Boden  
Mit hinterlistgem Stoß,  
Und jauchzen dunkeltunk:  
  
Wie schwankend und wie schwach!  
„Die Windigkeit des Prahlers,  
Kommt herrlich an den Tag!“  
Und reckst du aus dem Staube  
Die Fäuste zorngeballt,  
Dann höhnen sie: Nun zeigt sich  
Die wirkliche Gestalt!  
Wohin nun Stolz und Hochsinn?  
Die Freude kam zum Spott!  
Nun kann er nichts als lästern!  
Noch lebt der alte Gott!  
  
Gemeinheit und Kleinheit,  
Läßt ihnen Macht und Welt!  
Verwende sie alsaffen  
Die man zur Kurzweil hält.

J. Wedde.

teilt worden sei. Sie hätten sich grobe Fehler zu Schulden kommen lassen und zwar:

a) Rötte dadurch, daß er schon vor dem Streit wiederholt agitiert, auf den Standplätzen zum Eintritt in den Transportarbeiterverband aufgefordert und auf die Droschenführer geschimpft habe. Er habe zu ihnen gedroht, sie, d. h. die Mitglieder des Verbandes würden es ihnen an anderer Stelle schon begreiflich machen, sie müßten schon noch tanzen, wie der Verband wolle. (Beweis: Zeugnis des Fuhrwerksbesitzers Adalbert Kramer, Camillenstr. 11.)

b) Freudenberg sei einer der schärfsten Agitatoren gewesen und habe wiederholt Arbeitswillige bedroht. Er sei bei dem Fuhrwerksbesitzer Kasselt in Dresden-Alt., Martin-Lutherstr. 5, im Dienst gewesen. Nach dem Streit habe ihn dieser auf Grund der falschen Vorstellung Freudenbergs, er sei aus dem Verbande ausgetreten und in das andere Lager übergegangen, wieder eingestellt. Gleichwohl habe er aber weiter agitiert und z. B. den Droschenführer Oswald, Villnerstr. 31, bedroht und verursacht, daß dieser in einer von Kutschern viel besuchten kleinen Gastwirtschaft an der Sachsenallee umstellt und mit Schlägen bedroht worden sei, denen er nur durch laute Hilferufe habe entgehen können. Dabei habe sich der Kläger besonders hervorgetan und Oswald zugerufen: „Da kommt schon wieder so ein schwarzer Hund.“ Kasselt habe dies erfahren und den Kläger entlassen, indem er dabei seine Kutschern versammelt und ihnen erklärt habe, Freudenberg sei gemeinfährlich für die Arbeitswilligen und nach dem Vorfallen müsse er ihn entlassen. Kasselt sei darauf wegen Bekleidung verklagt, aber in zweiter Instanz freigesprochen worden. (Beweis: Zeugnis von Kasselt und Oswald.)

Bu anderer Zeit wird man aber allerdings einen anderen Maßstab anlegen und danach fragen müssen, ob die Aussperrung nach den gegebenen Umständen unbillig und ungerecht erscheint, ob die dem Ausgesperrten entstehenden Nachteile durch das Verhalten des Ausgesperrten selbst gerechtfertigt werden, ob die Nachteile auch im Verhältnis zu den Interessen stehen, die dadurch gewahrt werden sollen, oder ob der Erfolg der Aussperrung für den Ausgesperrten gegenüber den Nachteilen für den Ausgesperrten nicht in die Waagschale fallen kann.

In dieser Beziehung fehlt es im vorliegenden Falle an einer hinweisenden Rechtfertigung der Aussperrung.

Es ist unbestritten, daß die Kläger längere Zeit, seit gegen 2. Freudenberg gegen 3½ Monate arbeitslos gewesen sind. Durch die Aussperrung ist Ihnen die Arbeitsgelegenheit, in der sie auf Grund ihrer jahrelangen Beschäftigung die meiste Aussicht auf Unterkommen hatten, vollständig verschlossen worden. Es ist natürlich, daß es am leichtesten für sie gewesen wäre, als Droschkenführer Arbeit zu finden. Sie waren darin eingearbeitet und für jede Stellung werden zunächst solche eingearbeitete Leute bevorzugt. Es ist nicht richtig, den Dienst des Droschkenfuchters mit bezug auf die dazu erforderlichen Fähigkeiten jeder beliebigen Arbeit eines ungelernten Arbeiters gleichzusehen. Der Verteilte gibt selbst zu, daß der Droschkenführer mit Pferden umzugehen versteht und gewisse polizeilich erforderliche Kenntnisse haben muß. Man kann daher sehr wohl von dem Beruf eines Droschkenführers sprechen und den Klägern ein gewisses Recht zugestehen, ihre für diesen Beruf und in dessen jahrelanger Ausübung erworbenen Kenntnisse weiter zu bewerten. Indem ihnen die Möglichkeit dazu genommen worden ist, sind sie in ihrer Erwerbsfähigkeit wesentlich beschränkt worden. Das schwere Fuhrwerk stand Ihnen nur offen, soweit sie körperlich zur Leistung der bei schwerem Fuhrwerk in der Regel auch zu leistende schwere Arbeit überhaupt in der Lage waren. Ein gelähmter Kutscher, wie Freudenberg, wird für die Mehrzahl dieser Stellen ungeeignet sein. Und dann hat Ihnen die Aussperrung seitens der Droschkenbesitzer auch die Auswahl unter diesen Stellen beschränkt, insowen Droschkenbesitzer vielfach Fuhrwerksbesitzer sind und sie einen ausgesperrten Droschkenführer auch bei ihrem schweren Fuhrwerk nicht beschäftigen werden.

Die Aussperrung ist zwar zunächst nur von den Droschkenbesitzern 1. Klasse ausgegangen. Da aber, wie der Verteilte zugibt, die Besitzer 1. Klasse und 2. Klasse gewöhnlich gemeinsam vorgehen, und das Verzeichnis der ausgesperrten Kutschern bei dem Kundschreiben vom 19. Dezember 1910 ergibt, daß gemeinsame Aussperrungen von Kutschern 1. und 2. Klasse vorgenommen worden sind, so ist die Aussperrung der Kläger auch für die Droschkenbesitzer 2. Klasse wirksam geworden.

In anderen Berufen Eingang zu finden, mußte den Klägern mangels Vertrautheit mit deren Anforderungen und mangels der nötigen Bekanntheit mit den Arbeitsgelegenheiten schwer fallen. In den meisten Stellen werden schließlich Leute bevorzugt, die die nötigen Fertigkeiten mitbringen, und irgend eine Fertigkeit ist schließlich überall erwünscht.

Es mag vielleicht einzelne Arbeitsgelegenheiten gegeben haben, wo die Kläger hätten unterkommen können. Es steht aber nicht fest, daß sie Ihnen bekannt sind und daß sie höchstwahrscheinlich gehandelt haben, indem sie diese Gelegenheit nicht benutzt haben. Was das letztere anlangt, so wird man den Klägern zustimmen können, daß sie zunächst wieder als Kutscher Arbeit zu finden versuchten.

Das Gericht nimmt hierauf an, daß eine wesentliche Beschränkung der Arbeitsmöglichkeit für die Kläger geschaffen worden ist.

Als Grund für die Aussperrung der Kläger gibt der Verteilte die hervorragende Beteiligung der Kläger an der Agitation gegen die Droschkenbesitzer und am Streik an. Die Beweisaufnahme hat aber nichts dafür ergeben, daß sie sich hierbei Ausschreitungen hätten auszuhöhlen kommen lassen, die ihre Fernhaltung vom Droschkenfahrdienst rechtfertigen könnten. Insbesondere wären Vorfälle, die sich entlang der Straße liegen, nicht dafür verwertet werden. Die bloße Beteiligung der Kläger am Lohnkampf, wenn auch vielleicht als Vorläufer und Vorführer der Kutscher vermag Ihre Aussperrung nicht zu rechtfertigen. Das wäre vielleicht der Fall, wenn der Verteilte hoffen könnte, die Droschkenbesitzer dadurch vor weiteren Agitationen und Ansprüchen der Kutschern zu schützen. Diese Aussicht ist aber sehr unsicher. Nach den eigenen Angaben des Verteilten sind noch zahlreiche Mitglieder des Transportarbeiter-Bundes im Droschkenfahrdienst verblieben, von denen ebenso gut Störungen zu befürchten sind wie von den Klägern.

Nach alledem erscheint die Aussperrung der Kläger als unbillig und ungerecht. Diese haben dadurch Schaden erlitten, indem sie eine Stellung haben aufzugeben müssen, die sie sonst behalten hätten. Das ist unbestritten. Damit ist ihnen das Einkommen dieser Stellung entgangen. Daß sie es unterlassen haben, diesen Schaden durch Bemühung um andere Arbeit abzuwenden, und dadurch den Schaden ganz oder teilweise selbst verursacht haben, § 254 Abs. 2 BGB, hätte der Verteilte zu beweisen.

Den entstandenen Schaden hat der Verteilte den Klägern vorsätzlich zugesetzt. § 826 BGB. Wer eine Aussperrung versucht, hat nach Ansicht des Gerichtes in jedem Falle das Bewußtsein, daß dem anderen Teil Schaden dadurch entstehen kann. Das genügt für den Verteilte des § 826 BGB.

Die Höhe des Schadens ist noch ungewiß, weil die Höhe des den Klägern entgangenen Verdienstes bestimmt und erst noch festzustellen ist. Deshalb ist nach § 304 BGB zunächst über den Grund der Klageforderung entschieden worden."

Wie aus ihren Erklärungen zur Klageschrift mit aller Deutlichkeit hervorgeht, sind die Herren zu seige, ihre eigenen Beschlüsse zu rechtfertigen resp. vor Gericht zu vertreten. Sie lehnen einfach jede Erklärung einer litischen Frage ab. Das ist sehr bequem, läßt aber nur den Schluss zu, daß sie sich selber als Schuldige fühlen. Anklagen und Urteil sind wertvolles Material dafür, gegen welche Seite das Eingreifen des Staates im wirtschaftlichen Kampfe notwendig ist. Gegen das Urteil selbst ist seitens des Droschkenbesitzervereins Berufung eingelegt worden. Auch die Beurteilungsinstanz wird nach Sitte, Recht und Gesetz nicht anders entscheiden können. Eines freilich können wir den Herren Tertoristen im Unternehmerlager schon heute verraten. Mögen die höheren Instanzen entscheiden wie sie wollen, der Deutsche Transportarbeiter-Berband wird in nicht, ehe nicht das schwarze System der Herren Droschkenbesitzer nie vergrämpt worden ist. Und der Deutsche Transportarbeiter-Berband hält sein gegebenes Wort.

## Die Gründung einer Fahrschule in Cottbus.

war das Thema einer öffentlichen Versammlung, die am Sonnabend, den 28. August stattfand. Sie war vom Tierschutzbverein einberufen worden und waren zur Teilnahme alle Interessenten eingeladen. Als Referent war vom Tierschutzbverein der Direktor der Berliner Fahrschule eingeladen worden, Herr Schumacher, der im wesentlichen folgende Ausführungen machte: Zu Eingang schilderte der Redner die Vorgeschichte der Berliner Fahrschule und konstatierte, daß im ersten Jahre des Bestehens der Schule 600 Fahrer ausgebildet worden seien. Von jedem Menschen verlangt man, daß er für seinen Beruf ausgebildet sei, nur nicht von den Geschäftsführern im Fuhrgewerbe. Und doch seien es große Werte, mit denen der Kutscher zu wirtschaften habe. Aber nicht der Besitzer der Pferde allein könne durch einen ungeliebten Kutscher geschädigt werden, sondern dieser sei unter Umständen auch eine Gefahr für die Straßenpassanten. Aus allen diesen Gründen heraus, um eine größere Verkehrssicherheit zu schaffen und unnütze Tierquälerei zu verhindern, habe man sich schon 20 Jahre lang in Berlin mit dem Gedanken der Errichtung einer Fahrschule beschäftigt. Man habe zuerst geglaubt, daß eine solche Fahrschule 50 000 bis 60 000 M. jährlich kosten werde und man habe nur die Absicht gehabt, auf Zeit nur 40 Schüler auszubilden. Tatsächlich habe die Schule aber nur 11 000 M. im ersten Jahre gefosset und es seien etwa 600 Leute in 5 Kursen ausgebildet worden. Die Berliner Omnibusgesellschaft habe die Schule ausgerüstet mit dem notwendigen Pferdematerial und die Stadt Berlin habe 4000 M. hergegeben. Die erste stelle auch zum Teile das Lehrpersonal. Es empfohle sich, die Sitzungen eines solchen Vereins, der die Gründung einer Fahrschule vornehmen wolle, möglichst kurz zu fassen. Die Bedingungen für den Besuch seien die Hauptsache. Die Kurse müßten möglichst kostengünstig und mindestens zweimal in der Woche früh und abends stattfinden. In Berlin zahlen die Teilnehmer 3 M., bis sie am Schlusse des Kurses, wenn sie ihn regelmäßig besucht haben, zurückkommen. Leute von außerhalb müßten 5 M. bezahlen. Redner schilderte dann, was im einzelnen gelehrt wird. Pferdehandlung, An- und Ausschirren, Stallpflege, Einzelkuren für die Nachhilfe Bedürftige, Theorie des Fahrens, praktisches Fahren, Behandlung von Wagen und Geschirren, Pferdekuhle, Pferdefüttern, vier- und sechsprang Jahren, Seiten, verkehrspolizeilicher Unterricht, Hufbeschlag und Pflege, Gesundheitspflege des Pferdes, Einrichtung des Stalles usw. Über den Besuch erhält jeder der Teilnehmer ein Zeugnis, das von der Prüfung zum Omnibusfahrschüler und Droschkenfahrschüler auf dem Polizeipräsidium entbinde. In Berlin sei das Bestreben vorhanden, die Fahrschulen obligatorisch einzuführen. Man strebe nach der Freilung eines Fahrscheinnes auch für die Kutscher hin. Solche Kutscher, die schon einigermaßen fahren können, könnten Kurse für Vorgesetzte besuchen. Man wäre in Berlin noch nicht so weit gekommen, wenn nicht die Interessenten solch großes Entgegenkommen bewiesen hätten. Zuerst hätten die Fuhrunternehmer dem Unternehmen allerdings bestmöglichst gegenübergestanden, weil sie befürchteten, daß die Kutscher in naher Zukunft mit höheren Gehaltsforderungen kommen könnten. Das sei aber nicht eingetreten. Die Fuhrherren brauchen man, denn diese müßten die Kursteilnehmer schicken, besonders die jüngeren, fortbildungsschulunterrichtspflichtigen stellten das Hauptlohngebot der Schüler. Man habe auch in Berlin jetzt Pferdeschutzpatrouillen eingerichtet, die nicht denunzierten, sondern allen Kutschern, wo nötig, mit Rat und Tat zur Hand gehen sollten. Redner empfiehlt zum Schlus, auch in Cottbus die Errichtung einer Fahrschule, da hier gute Voraussetzungen vorhanden seien, so die Reithahn des Reitervereins, gutes Pferdematerial usw. Wenn jährlich etwa 20 Fahrer ausgebildet würden, so könne das für die heisigen Verhältnisse genügen.

Nachdem der Verteilte der Versammlung, der Vorsteher des Tierschutzbvereins, Herr Lehrer Blüthgen, um Wortmeldung zur Diskussion ersucht hat, erhält unser Gauleiter, Kollege Gebert, das Wort. Er weist darauf hin, daß der Deutsche Transportarbeiter-Berband schon 1904 eine Resolution an die Regierung gerichtet habe, in der Fahrschulen, die aus staatlichen und kommunalen Mitteln zu unterhalten seien, gefordert werden. Es habe schon vor der jetzigen Berliner Fahrschule Fahrschulen dort gegeben, aber auf privater Grundlage. Leider sei

man dem Verlangen der Arbeitnehmer nicht nachkommen, seitens der Regierung, obwohl schon 1898 statistische Erhebungen über die Notwendigkeit der Bildung der Kutscher veranstaltet worden seien vom Reichsstatistischen Amt. Die Arbeitgeber haben sich zuerst gegen solche Einrichtungen gestraubt. Redner erkennt im Prinzip die Unterrichtsteilung in der Berliner Fahrschule an, vermißt aber den sozialpolitischen Aspekt, der Kutscher mit der Polizei lämen vielfach von den konfusen verkehrspolizeilichen Vorschriften. Er ist davon, daß die Kutscher auch auf den Unterschied zwischen der Praxis und den verkehrspolizeilichen Bestimmungen aufmerksam gemacht werden. Er weiß dann auf die Kutscherberufe hin, die 1904 durchschnittlich täglich 15 bis 16 Stunden betragen habe. Er sei dafür, daß die Fahrschule auch auf die Regelung der Arbeitszeit einwirke. Auch die Schulpflege ist ein Gegenstand des Unterrichts sein. Es habe ihn angenehm berührt, daß in Berlin darauf geachtet werde. Schon 1903 und 1906 sei an die Cottbuser Polizeibehörde das Gesuch gerichtet worden, mehr darauf zu dringen, daß die Uniformierung der Kutscher nicht mehr beachtet werden; leider sei aber keine Antwort eingetroffen. Hoffentlich kann die Fahrschule hier einwirken. Auch habe der Referent Recht, wenn er sage, daß manchmal von den Arbeitnehmern im Fuhrgewerbe mehr als nötig getrunken werde. Über die Arbeiterorganisationen wirken stets darauf hin, daß der Schnapsgenuss eingeschränkt wird. Wenn in Cottbus aber soviel Schnaps getrunken werde, so hängt das mit der überlangen Arbeitszeit zusammen. Bei den 40 000 bis 50 000 Arbeitern im Fuhrgewerbe halte er die Ausbildung von 600 im Jahre für zu wenig. Redner wünscht, daß die Gründung einer Fahrschule in Cottbus zur Tat werde. Für diese Stadt sei die Einrichtung einer solchen Schule ein leichtes. Hoffentlich würden nun Vorschläge gemacht, wie man die Idee zu verwirklichen gedenke. Er hält es für falsch, wenn die Polizei in der Leitung eines solchen Vereins sitze. Er wisse, daß die städtische Leitung Interesse am Fortbildungsschulwesen habe. So könnte die Aufrüstung der Mittel auch nicht so schwer fallen. Redner fragt dann noch an, wie man sich die Zusammensetzung der Kommission oder des Kuratoriums denke.

Direktor Schuhmacher freut sich über die Zustimmung des Vorredners. Die Zeit des Kurzus sei aber zu kurz, um die sozialpolitische Gefehgebung berücksichtigen zu können. Müglich und wünschenswert sei das aber. Er wünscht eine Fahrordnung für das ganze Reich. In die Arbeitszeit einzutreten, sei nicht Sache der Fahrschule. Er wünscht, daß die Polizei mit in der Leitung der Fahrschulen sitzt; doch handlungsfähig habe keinen Nutzen. Hierauf erhält einer der anwesenden vier Polizeibeamten (anwesend sind Polizeiinspektor Bert und Blüthgen, beide Kommissare) das Wort, und zwar Herr Blüthgen. Letzterer bringt der Angelegenheit großes Interesse entgegen, wie die Polizei überhaupt. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert. Nun den vorlängig endenden Übertragungen setzt oft die Unkenntnis des Kutscherfachschulb. (Sehr richtig!) Auch die Tierquälerei mußte meist auf das Kontrader Unwissenheit der Betreiber folgen. Durch die Fahrschulen würden die Gefahren der Straße nicht ganz beseitigt, aber herabgemindert

Ansicht, daß in das Kuratorium zuerst die Leute hineingehören, die das Geld aufbringen. — Kollege Gebert: Es sei Sache der Kommission, Vorschläge zur Kostenfrage zu machen. — Herr Bösch (Unternehmer) konstatiert, daß die in Frage kommenden Spediteure leider nicht erschienen seien. Direktor Schuhmacher schlägt vor, daß die Kommission sich vervollständigen könne auch aus den Kreisen der Anwesenden.

Durch Zuruf werden dann folgende Personen in die vorbereitende Kommission gewählt: Herr Blüthgen (Tierzubehörverein), Herr Schäfer (Schlachtermeister), die Herren Krüger und Thiele (Spediteure), Herr Richard Eutert (Arbeitnehmer), Polizeispieler Burk, Amtsgerichtsrat Vorau. Der Vorsitzende gibt dann noch bekannt, daß der Kreissteueranz, Herr Schläger ebenfalls zur Unterschreitung bereit ist, der Herr wird hierauf ebenfalls in die Kommission gewählt. — Herr Director Schulz will der Fahrschule Material zur Verfügung stellen, worauf sich der Kollege Gebert ebenfalls dazu bereit erklärt. — Hierauf wurde die auch von unseren Kollegen verhältnismäßig gut besuchte Versammlung geschlossen.

### Zur Lohnbewegung der Fuhrleute und Transportarbeiter in Düsseldorf.

Am Samstag, den 26. August, tagte eine äußerst stark besuchte Versammlung der Fuhrleute und Transportarbeiter. Die Tagesordnung lautete: 1. Unsere Lohn- und Arbeitsverhältnisse wie sie sind und wie sie sein sollen. 2. Wahl einer Volkskommission. 3. Freie Aussprache.

Der Referent behandelte in eingehender Weise, an der Hand einer hier am Orte aufgenommenen Statistik die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der heutigen Fuhrleute und Transportarbeiter. Diese Statistik weist nach, daß die tägliche Arbeitszeit in einem Falle 17 Stunden

in 30 Fällen	16
" 58	15
" 80	14
" 86	13
" 175	12
" 28	11
" 14	10
" 2	9

beträgt.

Kein einziger Fall sei also vorhanden, wo eine achtstündige Arbeitszeit zu verzeichnen ist. Ferner wurde konstatiert, daß die durchschnittliche Arbeitszeit 12½ Stunden betrage und die längste Arbeitszeit in den Betrieben vorherrschend sei, in denen der Kost- und Logiszwang besteht.

Es erhalten an Lohn	32 M.	=	1 Mann
31	"	=	1 "
30	"	=	4 "
29	"	=	3 "
28	"	=	6 "
27	"	=	27 "
26	"	=	39 "
25	"	=	143 "
24	"	=	187 "
23	"	=	32 "
22	"	=	15 "
21	"	=	47 "
20	"	=	7 "
19	"	=	6 "
18	"	=	2 "

Davon werden natürlich noch zum großen Teile die Versicherungsbeiträge in Abzug gebracht.

Die Dauer der Sonntagsarbeit beträgt:

in 3 Fällen	5—6 Stunden
" 7	4—5 "
" 13	3—4 "
" 28	2—3 "
" 136	1½—2 "
" 160	1—1½ "
" 12	½—1 "
" 28	leine "

Der Referent betonte, daß alle Befragten noch nicht einmal alle Angaben über die Sonntagsruhe gemacht hätten, daß aber auch ein großer Teil in der Nacht zum Montag um 11—1 resp. 3 Uhr anspannen müssten, um Möbel- oder sonstige Lantourren zu machen. Es verstehe sich von selbst, daß bei einer derartigen Entlohnung, sowie bei einer derartigen langen Überstunden- und Sonntagsarbeit an ein harmonisches Familienleben nicht zu denken sei. Erklärlich sei aber auch die ungeheuer hohe Ziffer von verhängten Polizeistrafen, die über die Kutscher und Fuhrleute verhängt würden. Ermüdet und erschöpft verlieren sie die Lust über ihr Gefährt und rütteln sich an diesen armen Unschuldigen die heilige Mandat. Schrecklich sei aber auch jene apathische Stille mit der diese Straßen hingenommen würden, ja sie betrachten es als etwas Selbstverständliches, daß ein Fuhrmann oder Kutscher Polizeistrafen in Geld zu bezahlen oder in Haft abzumachen habe.

Die Höhe der Löhne der beim Unternehmer in Kost und Logis befindlichen Fuhrleute stellen sich wie folgt:

1 Mann	15 M.
9	14 "
5	13 "
31	12 "
48	11 "
51	10 "
5	9 "
8	0 "

Es dürften alle Kollegen, die Kost und Logis beim Unternehmer haben, von der Statistik erfaßt sein.

Die Beschaffenheit des Kost sei
5 Betrieben mit 9 Mann sehr gut,
6 " 17 " gut,
2 " 35 " mangelhaft,
2 " 35 " läßt sie viel zu wünschen übrig.

Dabei hätten auch eine ganze Anzahl Kollegen hierüber keine Angaben gemacht.

Die Beschaffenheit der Logis sei
2 Betrieben mit 4 Mann sehr gut,
7 " 16 " gut (Privathaus),
10 " 31 " mangelhaft,
4 " 78 " schlecht (über und neben dem Stall),
2 " 4 " sehr schlecht (im Verschlag und Stall).

In einem Falle schliefen zwei Männer in einem Bett.

Der Referent betonte, rechtzeitig hätten die Fuhrleute und Transportarbeiter ihre ganz erbärmliche Lage erkannt und die Statistik beweise mit Recht die Berechtigung ihrer Lohnbewegung. Mit Recht hätten sie aber auch erkannt, daß nur der deutsche Transportarbeiter-Verband der berufenste Vertreter ihrer Interessen sei, und daß dem so sei beweise folgender Brief, der der Organisation heute zugesandt worden sei:

Düsseldorf, den 26. August 1911.

Bezugnehmend auf Ihre Agitation des Transportarbeiter-Verbandes möchten wir Ihnen nachstehende Missstände der hier benannten Firma X., ... Straße 7, bekannt geben. Erstens: Ein Schlafzimmer: Speicher, breite Betten, zu zwei Mann in einem einzigen Bett, nicht genug Luftraum, keine Wandschaltung, kein Kleiderschrank, schlechte Löhne, Sonntagsarbeit und Nacharbeit ohne jede Vergütung.

Der Herr X. batte einen Kollegen, der jahrelang für ihn geschuftet hatte und jetzt kränklich ist und er ihn nicht mehr so recht ausarbeiten konnte, pro Woche drei Mark Lohn bieten, wenn er das tun wollte, könnte er bleiben, und wenn nicht, so könnte er gehen.

Unser Kollege ... hat es aber vorgezogen, zu verschwinden und ist jetzt in Stellung bei hier, und hat bis jetzt 14 M. verdient und freie Station und ... konnte natürlich nur 8 M. geben.

Dann möchten wir den Sohn des Herrn ... noch bemerken, der hier das Wort führt und unsere Kollegen mit den größten Schimpfwörtern, wie Pennebrüder, Lumpen, Schuster ic. belegt.

Wir möchten dringend bitten, sich über die Bilände zu informieren und sie abzuholzen und bei der Versammlung einmal zur Sprache zu bringen.

Mehrere bei ... in Stellung gewesene Fuhrleute. Der Referent betonte weiter, dieser Brief, sowie die Haltung der Unternehmer, die zu der heutigen Versammlung Spione entsandt hatten, beweise zur Genüge, daß die Organisation eine Achtung gebietende Macht sei, die jeder Zeit bestrebt ist, den berechtigten Forderungen seiner Mitglieder Nachdruck zu verleihen. Mit einer Rufforderung, am kommenden Samstag im neuen Kaufshaus die nächste große Versammlung aller Fuhrleute und Transportarbeiter noch zahlreicher zu besuchen, schloß er seine Ausführungen. Folgende, während der Ausführungen des Referenten eingelaufene Resolution fand einstimmige Annahme: „Die heute im Kaufhaus Bergerstr. Nr. 8 tagende, stark besuchte Versammlung der Fuhrleute und Transportarbeiter erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten voll und ganz einverstanden.“

Die Versammlung beantragt die Organisationsleitung, in Völde einen Tarifentwurf auszuarbeiten und in einer erneut einzuberuhenden Versammlung vorzulegen.

Die Versammlung erachtet in dem Anschluß aller Düsseldorfer Fuhrleute und Transportarbeiter an den deutschen Transportarbeiter-Verband das einzige Mittel um die einzige Möglichkeit, die unzulässigen Zustände im Gewerbe zu beseitigen und menschenwürdige Zustände zu schaffen.“

Die Versammlung fordert alle Kollegen auf — sofern es noch nicht geschehen ist — dem deutschen Transportarbeiter-Verband beizutreten, um so gemeinsam und geschlossen das gesteckte Ziel zu erreichen.

Die Diskussion war eine äußerst rege und bestätigte, daß alle Ausführungen des Referenten auf Wahrheit beruhen. Es wurde sogar festgestellt, daß es in Betrieben vorkommen ist, daß vier Männer in einem Bett schlafen müssen. Auch wurde ausgeführt, daß die meisten der Unternehmer im Transportgewerbe, Gegner des Koalitionsrechtes sind, und durch allerhand Maßnahmen versuchen, ihre Fuhrleute und sonstige Transportarbeiter von der Organisation abzuhalten. Zu diesem Zwecke bedient man sich nicht selten nur der so berühmten Hungerpeitsche, nein, man schlägt sie gerade wie Strafzüge in den Stall ein.

Es wurden Fälle angeführt, wo die Arbeiter anstatt ihren Lohn noch Schläge, und nicht nur angebracht, sondern wirklich erhalten haben.

Ferner, daß es noch verschiedene Firmen gäbe, die erst des Sonntags gegen 12 und 1 Uhr anzulösen.

Alle Redner gelobten, von nun an ihre ganze Kraft für die Organisation einzufehen und nicht eher zu ruhen und zu rasten, bis der letzte Transportarbeiter der Organisation zugeführt ist.

Hierauf wurde einstimmig eine Lohnkommission gewählt und beantragt, einen Lohntarif auszuarbeiten, der den gerechten Wünschen der daran Beteiligten entspricht.

Nachdem sich noch eine ganze Reihe von Kollegen in die Organisation aufnehmen ließ, wurde diese imposante Versammlung geschlossen.

Sieht so Kollegen! Fuhrleute und Transportarbeiter, lange genug habt ihr in diesem entsetzlichen

mug habt ihr es nicht gewußt, daß wir vereint alles vereinzelt ein nichts sind.

Auf, an die Werbearbeit! der leite, der noch draußen stehenden Kollegen muß an die Fäden der Organisation gefesselt werden! Es sind ihrer nur noch wenige, aber sie fehlen, wenn der Kampf ein ganzer werben soll.

Aber auch an die übrige organisierte Arbeiterschaft Düsseldorfs, besonders an die Bauarbeiter, möchten wir an dieser Stelle den Appell richten, in diesem schweren Kampfe ihre Brüder zu unterstützen. Und dieses können sie nur tun, indem sie überall, wo sie auch arbeiten mögen, die Fuhrleute und Transportarbeiter auf ihre Verbundsgesellschaft kontrollieren. Jeder Fuhrmann, Kutscher und Transportarbeiter muß im Besitz einer Kontrollkarte sein, wer sie nicht hat, ist unorganisiert und ist aufzulösen, das erfordert die Solidarität.

### Die Lohnbewegung in den Kohlenhandlungen Halles.

Nachdem es im vorigen Jahre gelang, für die Kollegen im Schwerfuhrwert einen annehmbaren Vertrag auf zwei Jahre abzuschließen, regte es sich auch in den übrigen Branchen des Fuhrbetriebs und zwar in erster Linie unter den Kollegen und Kolleginnen in den Kohlen- und Baumaterialienhandlungen.

Die darin Beschäftigten hatten aber auch allem Grund dazu, denn die in den in Frage kommenden Betrieben vorhandene Arbeitszeit und Entlohnung spaltete aller Beschreibung.

So viele Betriebe vorhanden, so vielerlei verschiedene Wochen- und Alltagslöhne und so vielerlei verschiedene Arbeitszeiten. Ein Bild der krassesten Willkür seitens der einzelnen Arbeitgeber. So wurden unter anderem für die Geschirrfüller Wochenlöhne von 27 M. bis herab zu 21 M. gezahlt. Für Bealeiter und Platzarbeiter zahlte man 24 M. bis herunter zu 18 M. Frauen, sogenannte Kohlenabträgerinnen, entlohten man im Alltag zu ganz geringen Säcken, oder man zahlte ihnen einen Tagelohn von 2,80 M. bis herunter zu 2 M. In einigen Betrieben halte man sogar Klasserlöhne schwieriger Art eingeführt, wi der andere zahlten ihren Arbeitern Stundenlöhne von 30 Pf. und den Arbeitern solche von 20 Pf. Kurz gesagt, es war ein Wirrwarr, aus dem heraus sich niemand so leicht fand. Das gleiche traf, wie schon gesagt, auch auf die Dauer der Arbeitszeit zu. War dieselbe in einem Betrieb auf stich 5 Uhr festgesetzt, so war es sicher, daß diese im nebenan liegenden um ½ 5 Uhr oder 4 Uhr begann. Reguläre Pausen tagsüber waren selten, nur wenn es das Geschäft erlaubte, wurden solche einigermaßen eingehalten. Das Ende der Arbeitszeit für die Kollegen kutscher lag ebenfalls sehr verschieden. In der stillen Zeit konnte man damit rechnen, daß abends 7 resp. 8 Uhr Feierabend war. In der Kampagne aber verlängerte sich dieselbe bis auf abends 9, ja bis ½ 10 Uhr. Eine Bezahlung der Überstunden, sofern man solche von abends 7 Uhr an rechnet, fand in keinem Betrieb statt. Es trat höchstens dann und wann einmal der Fall ein, daß sich ein „humaner“ Arbeitgeber fand, der, wenn er bei guter Laune war, für eine 2—3stündige Überarbeit den einzelnen Arbeitern einige Behrpfennige ausständigte. Die Arbeitszeit der Begleiter, Platzarbeiter und Arbeitern begann in der Regel um 6 Uhr früh, zum Teil aber sogar noch früher und endete abends um 7 Uhr, dehnte sich aber bei gutem Geschäftsgang auch um 1—2 Stunden länger aus. Auch hi-für wurde mit ganz wenigen Ausnahmen nichts bezahlt. Da nebenbei die Behandlungsweise seitens einiger Firmeninhaber und deren Platzmeistern auch sehr oft nicht die beste genannt werden konnte, das saß sich leicht erklären daraus, daß man die in der Kohlenbranche tätigen Arbeiter und Arbeitern qualifiziert aber nicht immer trifft, daß haben bei der sich jetzt abgespielten Lohnbewegung mehrere der Herren Arbeitgeber direkt heraus zugeben müssen. Es kann demnach, ohne Weiterungen einzugehen, behauptet werden, daß die Kohlenarbeiter und auch die Kohlenarbeiterinnen in bezug auf ihre spezielle Tätigkeit qualifizierte Arbeiter sind. Daß man sie trotzdem so verschieden artig bewertet und sie trotz ihrer schweren und schwierigen Arbeit so schlecht und manigfaltig entlohnt und arbeiten läßt, das kann demnach nur daran liegen, daß sie bis jetzt ihr Koch ohne Müren getragen haben. Daß dies den Arbeitgebern nur lieb sein konnte, liegt auf der Hand und keiner von ihnen, mit Ausnahme des Herrn Jesau, dem schon einmal eingehetzt worden war, glaubte daran, daß sich ihre Löhne so gebildigen Arbeitssklaven einmal eines anderen bestimmen könnten. Doch dem war so. Denn all die Missstände trugen dazu bei, daß man sich in den Kreisen unserer Kollegen Kohlenarbeiter mit dem Gedanken einer Lohnbewegung trug.

Dieser Gedanke erhielt neue Nahrung durch die schon erwähnte glückliche Bewegung der Schwerfuhrarbeiter vom vorigen Jahre. Und so wurde deutlich in der lebhaftesten Zeit alles aufgeboten, um auch den letzten Kollegen und die letzte Kollegin für die geplante Bewegung zu gewinnen. In dieser Beziehung war allerdings immerhin ein schweres Bild Arbeit zu leisten. Es gelang aber doch, die übergroße Mehrzahl der in Frage stehenden Berufssangen hörten nach und nach zu der Überzeugung zu bringen, daß bei festem Zusammenschluß aller Verbesserungen zu erzielen seien. In Betriebsbesprechungen und Branchentreffen wurden dann die zu sich gehörenden Forderungen zur Diskussion gestellt und dann einer beschließenden Versammlung zur Annahme überbracht. Dies geschah und am 9. August wurden dieselben den zehn größten Firmen, welche zusammen 116 Personen beschäftigt ein, mit dem Ersuchen angestellt, Antwort

darauf bis 16. August eingehen zu lassen. Im Laufe der gestellten Frist gelang es dann schon, mit der Firma Kurt Buchmann eine Vereinbarung zu erzielen. Dieselbe teilte uns mit, daß sie dem Arbeitgeberverband für das Transportgewerbe angehöre und diesem die Regelung übertragen habe. Kurze Zeit später ging uns von dort die Mitteilung zu, daß sich Herr Buchmann schriftlich verpflichtet hätte, den Lohn der Geschäftsführer von 23 auf 25 Mk. und den der Arbeiter von 22 auf 23 Mk. pro Woche zu erhöhen; daß außerdem die Überstunden ab 7 Uhr abends mit 40 Pf. entschädigt würden. Mit diesem Zugeständnis gaben sich die dort tätigen 7 Kollegen zufrieden und die Firma schied demzufolge aus der Bewegung aus.

Anderz gestaltete sich aber die Sache bei den übrigen 9 Firmen. Keine derselben hielt es für notwendig, im Laufe der gestellten Frist auch nur zu antworten. Kurz vor Ablauf der Frist selbst setzte sich die Verbandsleitung noch mit dem Vorsitzenden des Vereins der Kohlenhändler Herrn Heydenreich-Nietleben in Verbindung. Die Folge davon war, daß sich der Verein in seiner „zufällig“ anberaumten Versammlung mit unserer Eingabe just an dem Abend beschloß, als unsere Versammlung zwecks Entgegennahme der Antworten tagte. Mittens während unserer Tagung erhielten wir von Herrn Heydenreich den telephonischen Bescheid, daß die Vereinsversammlung beschlossen habe, auf unsere Forderungen nicht einzugeben. Diese Nachricht schlug in die Versammlung wie eine Bombe ein und einstimmig wurde beschlossen, in den mit Forderungen bedachten Betrieben am andern Morgen die Arbeit einzustellen. Da sich die Kollegen von den Firmen Bolze und G. Ritter der Bewegung noch in letzter Stunde mit anschlossen, so galt der Beschluß für 11 der größten Betriebe der Branche mit 116 Beschäftigten. So einstimmig der Beschluß nun gefaßt war, so einheitlich wurde ihm auch Folge geleistet, denn laut Streitliste waren 109 Streikende am 1. Streitstage eingeschlossen. Es galt nun, mit den einzelnen Firmen in Unterhandlung zu treten. Hier zeigte sich jedoch der Herrenstandpunkt der Firmenhaber ganz besonders. Ein Verhandeln mit der Verbands- resp. Streitleitung lehnten die meisten Firmen ab und es traten hier die für die einzelnen Betriebe bestellten Lohnkommissionen in Funktion. Durch mehrfache beiderseitige Verhandlungen, die immer wieder nachge sucht wurden, gelang es denn auch, bei den Firmen F. r. F. e s a u , O t t o W e s t p h a l , S a c h s e n , M ü l l e r , O . F u s s , G. N e u t e r , G. M e s s i n g , R i c h . W o l f und K l i n t h a r d t u . S c h r e i b e r J u g e s t ä n d n i s s e zu erzielen, welche von den dort Beschäftigten akzeptiert wurden. Nur in drei Betrieben und zwar bei G. Pauls, Mehner und Wüldener und B. Trossel, gelang es nicht, Entgegenkommen zu finden. Die Firma Bolze mußte während des Streits ausgeschaltet werden, weil sie wegen Materialmangel keine Arbeitsgelegenheit bot.

Die Zugeständnisse bei den Firmen, wo die Arbeit schon in den ersten Tagen des Streits aufgenommen werden konnte, gipfelten darin, daß wöchentlich Lohnzulagen von 1—3 Mk., ferner Erhöhung der Altkordäße und Bezahlung der Überstunden bis abends 7 Uhr, bewilligt wurden. Bei den drei letzten Firmen, womit der Betrieb von Baulohne berüchtigt war, der die ledigsten Löhne in ganz Halle zahlt, mußte leider der Streit nach siebenlängiger Dauer ergebnislos abgebrochen werden, weil sie gerade diesen Firmen genügend Arbeitswillige, sogar aus unseren Reihen, zur Verfügung gestellt hatten. Über diese Betriebe ist vorläufig die Spur verhängt worden. Dass uns in dem abgeschlossenen Kampfe nicht nur die Unternehmer und zum Teil unser eigen Fleisch und Blut gegenüberstanden, sondern auch noch andere Faktoren, wie die wohlhabende Polizei und die bürgerliche Presse, das soll ebenfalls nicht unerwähnt bleiben. Die bürgerlichen Blätter, vor allem die „freisinnige“ S a c h s e n - Z e i t u n g , waren es, die den Streikenden Ausschreitungen ansichtigten und ihre Forderungen in den Schmutz zu ziehen suchten. Die Polizei tat ihr übrigens zum Schutz der Arbeitswilligen und im Interesse des Kapitals. Alltäglich konnte man sehen, wie die unteren Polizeibeamten die christolichen Herberger besuchten und von dort aus Streikbrechertransporte nach den einzelnen Betrieben leiteten. Bewegungen der ausgestellten Streitposten, Verhaftungen derselben usw. waren an der Tagesordnung. Dem Streitleiter wurde von einem Polizisten das „gesamte“ Streitgebiet für immer verwiesen. Dagegen eingelegte Beschwerde beim Polizeiinspektor hatte nicht den geringsten Erfolg. Schriftlich teilte die Polizeiverwaltung mit, daß der betreffende Beamte korrt gehandelt habe, weil die des Streitgebietes vertriebene Person zur Störung der öffentlichen Ordnung Anlaß gegeben hätte — sic!

Aber alle diese gegen die Streikenden gesetzten Maßnahmen vermochten nicht, daß ihnen der Sieg in 9 von 12 Firmen wurde. Betrachten wir die momentanen Erfolge in ihrer Gesamtheit, so ergibt sich, daß 74 Geschäftsführer und Arbeiter eine durchschnittliche wöchentliche Lohnzulage von 1,65 Mk. pro Mann erzielten, während 14 Arbeiterrinnen sogar durchschnittlich ein wöchentliches Mehreinkommen von 4,25 Mk. erlangten. Außerdem wurden 72 Arbeitern und Arbeiterrinnen die Bezahlung der Überstunden mit 30 bis 50 Pf. pro Stunde zugesichert. Allsdann wurde für 88 Personen eine tägliche Arbeitszeit von 1 Stunde, oder wöchentlich gerechnet, eine Verkürzung der Arbeitszeit um 528 Stunden erzielt. Pro Woche gerechnet beträgt die Lohnzulage bei allen Beteiligten rund 120 Mk., oder pro Jahr 9760 Mark. Dies ist gewiß ein Erfolg auf den ersten Ansturm, der sich sehen lassen kann. Dass nun aber dem ersten Erfolge größere folgen werden und müssen, das ist in die Hände der Kollegenschaft gelegt. Nutzen diese die Zeit bis zur allgemeinen Lohnbewegung im nächsten Jahre aus, agiert man stets und immer, wo sich Gelegenheit findet, für die Gewerkschaft,

für unsere Presse, dann wird der kommende Kampf noch erfolgreicher als der diesmalige. Die Kollegen und Kolleginnen in der Kohlenbranche müssen eben doppelt schnell nachholen, was sie in jahrelangem Sichgehenlassen versäumt haben. Deshalb rufen wir ihnen allen nochmals zu:

Borwärts auf die Schanzen! Es gilt Euer und Eurer Familie Wohl!

## Die Lohnkämpfe der Transportarbeiter in Mainz-Ludwigshafen in den letzten 5 Jahren.

Es gibt wohl wenig Städte in Deutschland, wo im Transportgewerbe der Tarifgedanke als solcher, wie auch die Durchführung desselben in solch vollkommenem Maße Eingang gefunden hat, wie dies gerade in obengenannten beiden Städten der Fall ist. Schritt für Schritt mit der Entwicklung der Organisation marschieren auch die Erfolge durch die Tarifabschlüsse.

Trotzdem die Einheitsorganisation erst seit vorigem Jahre besteht, so haben doch beide in Frage kommenden Organisationen bis zum Zusammenschluß Hand in Hand mit aller Energie an der Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse gewetteifert, was schon daraus zu ersiehen ist, daß im Jahre 1906, als beide Verbände in die Blüte gelangten, sie auch zu gleicher Zeit durch Tarifverträge beim Unternehmertum sich Geltung verschafften.

Wir lassen hier der Reihe nach die einzelnen Branchen folgen, bemerken aber dazu, daß wir nicht alle Bewegungen registrieren, welche für einen Kollektiv-Arbeitsvertrag in Frage kommen. Da haben wir in erster Linie die Getreidearbeiter zu erwähnen, welche von den Arbeitgebern auch als die Kriegsträger des Mannheimer Hauses tituliert werden, deren Arbeits- bzw. Altkordäße bereits schon aus dem Jahre 1898 datieren und in den Jahren 1904, 1906, 1910 und zuletzt 1911 verbessert wurden. Wenn die Lohnkämpfe in den früheren Jahren mit nicht besonders viel Hindernissen zu rechnen hatten, so hat sich dies in den letzten Jahren infolfern verschlüsselt, daß sich eine Anzahl Großmühlen im Industriehafen einsässig gemacht haben, welche ihre Verladearbeiter mit Stundenlöhnen abschließen, die auch nicht im entferntesten im Verhältnis zur Arbeitsleistung an die Altkordäße der Getreidearbeiter bei den Speditionen heranreichen. Da die Verladearbeiter in den Mühlen zum größten Teil uns fern stehen, auch andere Organisationen glauben ein Recht auf dieselben zu haben, so ist es äußerst schwer, hier etwas definitives und einheitliches Zustande zu bringen, sehr zum Schaden gerade der Getreidearbeiter. Bemerkenswert in der Getreidearbeiterbewegung ist der im Januar 1906 ausgefochtene dreiwöchentliche Kampf mit der Firma Fendel. Bemerkenswert schon deshalb, weil am roten Sonntag, den 28. Januar 1906, in der großen von über 6000 Industriearbeitern besuchten Demonstration versammlung der Sieg der Getreidearbeiter bekannt gemacht werden konnte, der gewiß seine Wirkung auch auf die übrige Arbeiterschaft nicht verloren hat. Der Kampf der Kollegen bezweckte aber auch, daß Fendel seinen beschäftigten Stückgutarbeitern den Lohn auf 4 Mk. pro Tag erhöhen müsse. Dies führte dazu, daß endlich auch die übrigen Stückgutarbeiter aus ihrer Delhargie erwachten und es der Organisation ermöglichten, im September 1906 einen einzige bestehenden Erfolg nach 14-tägigem Streit in Form einer Erhöhung des Tagelohns von 3,20 Mk. auf 4,30 Mk. und Abschluß eines Tarifvertrages zu sichern. Der Lohn erhöhte sich bei der Tariferneuerung 1909 ab 1. April 1910 auf 4,50 Mk. des weiteren bei der Tariferneuerung 1911 auf 4,65 Mk. und ab 1914 auf 4,75 Mk. Bei der Lohnbewegung 1909, wo nebenbei bemerkt die Unternehmer mit Bestimmtheit glaubten die Löhne herabsetzen zu können, kam für die Stückgutarbeiter kein Streit in Betracht. In diesem Jahre letzte der Kampf um so schärfer ein, und erst nach vierwochentlichem Streit bezw. Aussperrung wurden oben erwähnte Lohnhöhungen nebst einer halben Stunde täglicher Arbeitszeitverkürzung erreicht.

Auch bei den Bordarbeitern herrschte zum ersten Male 1906 reges Leben. Hier war ein Jahrzehntlang eingewurzelter Schlendrian vorhanden, den zu beseitigen die Aufgabe der Organisation gewesen ist. Nach einem kurzen Kampf mit den Holzindustriellen gelang es der Organisation, die Löhne, die vorher bei 10stündiger Arbeitszeit 32 Pf. pro Stunde beliefen, auf 42 Pf. pro Stunde für Lagerarbeiten, sowie 47 Pf. pro Stunde für Schiffsarbeiten zu erhöhen. Die Arbeitszeit wurde um eine halbe Stunde pro Tag verkürzt. Nach Ablauf des Tarifvertrages 1908 erfolgte von Seiten der Organisation die Tarifkündigung, zwecks Erhöhung des Lohnes, aber am gleichen Tage lief die Kündigung der Unternehmer ein, zwecks Reduzierung derselben. Da sich die Arbeiter nicht ohne weiteres der Reduzierung unterwarf, wurden sie auf 8 Wochen auf die Straße geworfen. Nach dieser Zeit erfolgte ein Neubeschluß, welcher bezeichnete, daß ab 1909 der Stundenlohn auf 44 Pf. bzw. 49 Pf. ab 1910 derselbe auf 46 Pf. bzw. 51 Pf. erhöht wurde. Auch bei der Tariferneuerung in diesem Jahre, wo eine Tarifkündigung nicht notwendig war, wurden unsere Kollegen auf 4 Wochen auf die Straße geworfen, diesmal jedoch vorwiegend deshalb, weil sich die Holzindustriellen gegenüber den Schiffahrtsgesellschaften und Getreidesfirmen solidarisch erklärt hatten. Das Endresultat dieser Aussperrung war, daß den Kollegen die Stundenlohn auf 48 Pf. bzw. 52 Pf. sofort erhöht wurden, des weiteren steigt der Lohn bis Ende der Tarisdauer bis 51 Pf. bzw. 56 Pf. pro Stunde.

Nicht minder waren auch die Erfolge der Fuhrleute. 1905 erfolgte zum erstenmal eine tarifliche Ste-

gelung der Arbeitslöhne. Da aber die Organisation zu schwach war, gelang es derselben nicht, den Tarif bei allen Arbeitgebern durchzudrücken. Erst im Jahre 1906 wurde mit den Speditionsträgern ein von allen Unternehmern unterzeichneter Kollektiv-Tarif abgeschlossen, wobei die Wochenlöhne von 21 bzw. 24 Mark auf 26 bzw. 29 Mk. erhöht wurden. Bemerkenswert bei dem Kampfe vom Jahre 1906 ist, daß die Kollegen bei der Firma Reichert am 29. Sept. die Arbeit niedergelassen, es war die Woche, wo der Parteidag im städtischen Rosengarten tagte, und der 29. September war der Tag, wo die Generalstreikdebatte, bezw. das Referat des Genossen Legien über den politischen Massenstreik diskutiert wurde, und die Bewegung der Transportarbeiter eine ziemlich bedeutende Rolle dabei spielte. Es machte bei den Delegierten einen imposanten Eindruck, als sie mitten im Gefecht die Mannheimer Börsiinne ausgehändigt erhielten, in der mit Jetzkord der Streit der Führer zu lesen war. Dieser Streit, der schon nach einem Tage erledigt war, hat dermaßen erzieherisch gewirkt, daß die übrigen Unternehmer es vorgenommen, die Zugeständnisse, die von der Firma Reichert gemacht wurden, ohne Streit zu akzeptieren und tatsächlich festzulegen. Im Jahre 1907 holten wir die baugewerblichen Fuhrbetriebe nach, wobei die Wochenlöhne auf 30 Mk. erhöht werden konnten. Besonders interessant wirkte auf uns im Jahre 1909 die Tarifkündigung der Unternehmer. In der Kündigung wurde dokumentiert, daß Verschlechterungen nicht vorgesehen seien, sondern es sollte angeblich nur eine einheitliche Basis geschaffen werden. Dies kam aber bei der Neubemittelung der Unternehmer vorlage anders. Jeder Sach wies eine Verschlechterung auf. Nach endlosen Verhandlungen wurde durchgesetzt, daß auf die Mindestlöhne 1 Mk., auf die Höchstlöhne 50 Pf. pro Woche aufgebessert wurde. In diesem Jahre fügten wir den Tarif und bezweckten nach einstätigem Kampf, der die Unternehmer ziemlich überraschte, 1 Stunde pro Tag Arbeitszeitverkürzung, sowie 2 Mk. pro Woche Lohnhöhung. Die Arbeitsniederlegung war vollständig und hat bewiesen, daß die Kollegen auf den Posten sind.

Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der erste Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der erste Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der erste Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der erste Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der erste Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn von 5 auf 6 Mk. erhöht wurde. Im Jahre 1907 kündigten die Möbeltransportarbeiter traten am 2. August 1906 geschlossen in die Organisation. Im Oktoberziel desselben Jahres wurde nach 2-tägigem Streit der ersten Tarif mit den Arbeitgebern abgeschlossen, wobei die Arbeitszeit bereit und Überstundenbelastung eingeführt, sowie der Taglohn

zu beträgt, den Chor der Haussiers am Getriebe und Flehmmarkt zu verstören. Man wird vielmehr im Interesse der Volksernährung und im Interesse der Konsumen erst abwarten müssen, in welchem Grade und Umfang die Höhe die Erträge der Landwirtschaft beeinträchtigt hat. Meist stellt sich heraus, daß es nicht so schlimm ist, wie es im ersten Augenblick erschien. Die indirekten Wirkungen der Höhe auf den Arbeitsmarkt sind zweifellos wichtiger als die direkten, die sich aus der Einwirkung der Höhe auf die Menschen selbst ergeben. Die erste und wichtigste Wirkung der Höhe ist eine starke Herabminderung der Arbeitseinsicht und der Arbeitsleistung. Die Höhe erschwert die Arbeit, macht Körper und Geist viel rascher schlaff. Man schaut sich die im Freien arbeitenden Menschen an, wie ihnen die Höhe gesetzt, und man wird das Nachlassen der Arbeitsintensität ohne weiteres begreifen. Am schlimmsten sind die Arbeiterschichten daran, die im Sonnenbrande oder gar am offenen Feuer tätig sein müssen. Sie sind nicht nur in ihrer Leistungsfähigkeit gehemmt, sie sind auch in hohem Grade gesundheitlichen Schädigungen ausgesetzt. Neben dieser allgemeinen Wirkung auf die Arbeitsintensität bringt aber die Höhe auch starke Veränderungen im Konsum mit sich, die wieder starken Einfluß auf den Geschäftsgang verschiedener Gewerbe ausüben. Für manche Zweige der Nahrungs- und Genussmittelindustrie bringen die heißen Tage geradezu einen Ausschlag des Absatzes. Das Vorherige zeigt, die Fabrikation von Limonaden und Mineralwasser verzeichnet Absatzziffern, wie sie bei einer regulären Temperaturgestaltung auch nicht annähernd erzielt wurden. Der Konsum von Getränken erreicht an einem Tage das Vielfache von der sonstigen Umsatzziffer. Auch der Verbrauch von künstlichem Eis nimmt ungewöhnliche Dimensionen an und bewirkt sehr schnell ein Ansteigen der Preise. Daß der Verbrauch von Eßwaren eine Einbuße erleidet, daß die frischen Nahrungsmittel einem raschen Versetzungsprozeß unterliegen und der Nahrungsmittelhandel manche Verluste erleidet, die nachher durch höhere Preise wieder gut gemacht werden sollen, ist auch eine Ersehnung, die bei jeder übermäßigen Höhe zu beobachten ist. Endlich sei nicht vergessen, daß die Höhe auch auf das Werkzeug gewerbe in eigenartiger Weise einwirkt. Es föhrt durch Versiegelung der Wassermassen in den Flusstäufen die Binnenschifffahrt, macht sie teilweise ganz unmöglich und führt zu einer Steigerung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen. So sehen wir ganz einschneidende Wirkungen der Höhe auf die verschiedenen Gebiete des Wirtschaftslebens, ganz besonders aber auf dem Arbeitsmarkt. Und wagt man die günstigen Wirkungen den ungünstigen gegenüber ab, so überwiegen zweifellos die letzteren. Die Überlandskraft des menschlichen Körpers gegenüber einer übermäßigen Höhe ist viel geringer, als die gegen eine scharfe Kälte. Der Pulschlag des wirtschaftlichen Lebens nimmt an übermäßig heißen Tagen so rasch ab, daß die Gesamtleistung der Erwerbstätigen um einen starken Prozenzteil niedriger ist, als an Tagen mit normaler Temperatur.

Vom Weltmarkt. Vor kurzem hat die englische Regierung ein statistisches Jahrbuch veröffentlicht, in dem in recht anschaulicher Weise die Handelsbeziehungen der Länder zueinander dargestellt werden. Wir geben nachfolgend die Tabelle wieder, welche die fünf besten Kunden einer Reihe von Staaten enthält. Hierin rangiert Deutschland meist an erster Stelle.

Die Herringpreise sind auch in diesem Jahre wieder recht hoch. Einige Sorten waren durchschnittlich noch eine Mark pro Tonne (150 Kilogramm) teurer als im Juni 1910. Die Bewegung der Preise an den wichtigsten Handelsplätzen im Monat Juni der Jahre 1908 bis 1911 pro Tonne mit Fass in Mark spiegelt folgende Zusammensetzung:

	1908	1909	1910	1911
Danzig: Crown Thun	14,00	—	24,00	
Hamburg: norw. seit	—	15,50	24,50	24,50
Stettin: norw. Kaufmanns-	21,00	—	26,00	28,00
" Großmittel	21,00	—	28,00	29,00
" Metallmittel	15,00	16,00	—	26,50
" Mittel	13,00	11,50	21,00	20,00

Die Steigerung der Preise seit 1908 ist ganz außerordentlich stark. Sie beläuft sich bei norwegischen Heringen, reissmittel, auf 11,50 Mt. und bei Crown Thun auf 10,00 Mt. pro Tonne. Bei den übrigen Sorten erhöhen sich die Preise um 7 bis 9 Mt. Der inländische Bedarf kann durch die deutsche Herringefischerei nur zu einem ganz geringen Teile gedeckt werden. Der bei weitem größere Teil der Versorgung des deutschen Marktes mit frischen und gefüllten Heringen kommt aus dem Auslande. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres wurden von der deutschen Fischerei 32 897 Doppelzentner Heringe eingebroacht gegen 20 156 Doppelzentner im Vorjahr. Die Einfuhr von frischen und gefüllten Heringen betrug dagegen 1 241 455 Doppelzentner gegen 1 177 493 Doppelzentner in der gleichen Zeit des Jahres 1910. Die Einfuhr frischer Heringe aus Norwegen ist von 317 952 Doppelzentner auf 255 121 Doppelzentner zurückgegangen, während die Zufuhr aus Schweden von 156 017 Doppelzentner auf 346 116 Doppelzentner gestiegen ist. Gefüllte Heringe wurden aus Großbritannien 201 929 Tonnen, aus den Niederlanden 84 906 und aus Norwegen 78 024 Tonnen eingeführt.

Steigender Nahrungsmittelaufwand. Der Monat Juni hat eine Steigerung der Nahrungsmittelpreise gebracht, die zur Folge hat, daß der Nahrungsmittelaufwand zunächst über das Niveau des Vorjahrs hinausgeht. Zu Beginn des laufenden Jahres bestand noch eine starke Minusdifferenz gegen 1910, die fortwährend abnahm und im Juni in ein empfindliches Plus umschlug. Wenn auch die Berechnungen nur 24 Pf. die Woche beträgt, so fällt dieses Plus doch ganz gewiß für den gesamten Haushalt ins Gewicht. Es handelt sich insgesamt um eine Summe von mindestens 4 bis 5 Millionen Mt., die bei gleichbleibenden Konsummen pro Woche mehr für die Ernährung ausgegeben werden muss. Die Standardziffer für den wöchentlichen Nahrungsmittelaufwand betrug im Durchschnitt von 55 deutschen Plätzen Mt.:

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
1910	24,19	24,17	24,18	24,12	23,84	23,65
1911	23,53	23,61	23,59	23,72	23,68	23,89
Differenz	— 0,66	— 0,56	— 0,59	— 0,40	+ 0,16	+ 0,24

Zum Vorjahr war die Bewegung fallend, im laufenden Jahre ist die gegenteilige Tendenz vorherrschend. Von den größeren Plätzen zeigten eine ganze Reihe ein sehr viel größeres Plus der Steigerung, als es sich für den Gesamtdurchschnitt ergibt. Vor allem ist die Wertsteigerung in Breslau, Posen, Stuttgart und Kassel hervorzuheben, wo das Plus gegen

1910 mehr als 1 Mt. wöchentlich beträgt. Es betrug die Standardziffer an diesen Plätzen im Juni:

	1910	1911	Bunahme
Breslau	22,11	24,15	2,04
Posen	22,11	23,70	1,59
Stuttgart	22,35	23,55	1,20
Cassel	23,07	24,21	1,14

Weitere starke Steigerungen zwischen 50 Pf. und 1 Mt. weisen Köln, Erfurt, Essen, Bremen, Halle a. S. und Frankfurt a. M. auf. Unter dem Gesamtdurchschnitt steht dann noch die Steigerung in Magdeburg, Danzig, Berlin, Stettin, Dresden und Kiel. In Berlin stellte sich die Standardziffer auf 23,67 gegen 23,31 im Vorjahr. Von den in die Berechnung einbezogenen Preisen sind in Berlin gegenüber dem Vorjahr unter anderem folgende Nahrungsmittel teurer bzw. billiger geworden, wobei der Preis für 1 Kilogramm in Pf. angegeben ist:

	1910	1911
Hammonialeisch	155	180
Weizenmehl	40	42
Kartoffeln	6	8
Schweinefleisch	160	140
Essen	40	36

Auf die Konsummenge berechnet, ergibt sich eine Steigerung der Standardziffer um 0,36 Pf. in der Woche. Unter dem Gesamtdurchschnitt bleibt die Steigerung in Hannover und Kiel. Die Zahl der großen Plätze, in denen die Kosten des Nahrungsmittelaufwandes noch niedriger stehen als im Vorjahr, ist gering. Es sind hauptsächlich nachstehende Großstädte, in denen der Index in Mark sich, wie folgt, stellt:

	1910	1911	Abnahme
Dortmund	23,70	23,52	0,18
Düsseldorf	26,04	25,62	0,42
München	24,63	24,21	0,42
Chemnitz	24,42	23,94	0,48
Altona	24,72	24,24	0,48
Leipzig	23,36	21,98	1,38

Am günstigsten gestalteten sich dennoch von den größeren Städten die Beziehungen in Leipzig, wo das Minus ganz ungewöhnlich stark ist. Da die Preisabschreibungen, auf denen die Berechnungen der Standardziffer beruhen, noch keineswegs einwandfrei sind, so ist es wohl möglich, daß die Veränderungen der einzelnen Plätze keineswegs so genau erfaßt sind, daß man sich auf sie schon unbedingt verlassen könnte. Aber trotzdem sind die Fehlerquellen nicht so stark, daß sie die allgemeine Bewegung nicht richtig zum Ausdruck bringen würden. Und diese läßt sich dahin zusammenfassen, daß das Niveau der Nahrungsmittelpreise seit Juni wieder höher steht als im vorigen Jahre.

## Schärfmacherische Zustritte an die Adresse der Christen.

Am 27. Mai tagte im Dienstgebäude des Bergbauvereins zu Essen die vierte ordentliche Hauptversammlung des Bechenverbandes, deren Protokoll er jetzt hierauskommt. Diese Zusammenkunft umfaßt eine illustre Versammlung. Neben allen irgendwie mit dem Bergbau in Verbindung stehenden Stellen der preußischen Bureaucratie trifft man da die Oberbürgermeister der Städte Essen und Gelsenkirchen, den Polizeipräsidenten von Essen, die Landräte in Dortmund und Essen, die Vertreter der Eisenbahndirectionen, der Bezirksregierungen, und als oberste Instanz schließlich den Herrn Rötger vom Zentralverband der Industriellen. Vor diesen Vertretern des Kapitals und ihrem bureaukratischen Anhang erstaute der bekannte Herr v. Löwenstein, daß in der Stellungnahme zu den Arbeiterorganisationen seines Reviers bisher noch keine Meinung eingetreten sei. Mit immer neuem Spott bedachte der Oberschärfmacher die Bemühungen der Christlichen, sich nun plötzlich bei den Unternehmern Lieblust zu machen, er schilderte den nach seiner Meinung ehemals radikalen Ton des "Bergknappen" und suchte nach den Gründen des plötzlichen Umtschlags ins andre Extrem. Wörtlich sagte er:

Gegen Ende des Jahres schlug dann plötzlich die Stimmung um, die lauten Anklagen gegen das Unternehmertum nahmen ab und verstimmen zeitweise vollständig. Man las sogar, daß die christliche Gewerkschaftsbewegung in dem Unternehmertum nicht bloß die Ausbeuter und Schärfmacher sah, sie erkannte auch dessen große Verdienste um die deutsche Volkswirtschaft an. Für diejenigen, welche den "Bergknappen" regelmäßig lesen, ein überraschender Umschwung! Ich will mich mit diesem Hinweis auf die Tatsache des erfolgten Stimmungswechsels begrüßen. Ihn zu erklären ist man auf Vermutungen angewiesen, und da liegt es zunächst nahe, sich des großen Einflusses des Kardinalfürstbischofs Kopp und an dessen bekannter eindringlicher Mahnung, die gelegentlich des 25-jährigen Stiftungsfestes des Breslauer katholischen Arbeitervereins an die christlichen Gewerkschaften richtete, zu erinnern. "Wir

Ausfuhrland	Gesamt-Ausfuhr 1909	Die fünf besten Abnehmer sind:				
		1.	2.	3.	4.	5.
	Millionen Pf. Sterl.					
1. Großbritannien	378,18	Deutschland	Ver. Staaten	Frankreich	Argentinien	Belgien
2. Vereinigte Staaten	341,32	Großbritannien	Deutschland	Br.-Nordamer.	Niederlande	Frankreich
3. Deutschland	324,11	Großbritannien	Oesterreich-Ung.	Belgien	Ver. Staaten	Schweiz
4. Frankreich	228,72	Großbritannien	Belgien	Deutschland	Ver. Staaten	Niederlande-Ind.
5. Niederlande	204,56	Deutschland	Br.-Nordamer.	Belgien	Ver. Staaten	Ver. Staaten
6. Belgien	112,28	Deutschland	Frankreich	Großbritannien	Niederlande	Oesterl.-Ungarn
7. Russland	105,37	Deutschland	Großbritannien	Niederlande	Frankreich	Italien
8. Österreich-Ungarn	96,61	Deutschland	Großbritannien	Italien	Frankreich	Belgien
9. Argentinien	79,47	Großbritannien	Deutschland	Belgien	Frankreich	Frankreich
10. Italien	74,67	Deutschland	Ver. Staaten	Schweiz	Frankreich	Großbritannien
11. Brasilien	63,72	Ver. Staaten	Großbritannien	Deutschland	Frankreich	Niederlande
12. Schweiz	45,50	Deutschland	Großbritannien	Frankreich	Ver. Staaten	Italien
13. Japan	44,48	Ver. Staaten	China	Frankreich	Großbritannien	Korea
14. China	44,05	Hongkong	Japan	Frankreich	Ver. Staaten	Großbritannien
15. Spanien	38,78	Großbritannien	Frankreich	Deutschland	Kuba	Italien

Die nachfolgende Tabelle enthält für eine Reihe von Staaten die fünf größten Verkäufer.

Einfuhrland	Gesamt-Einfuhr 1909	Die fünf größten Verkäufer sind:				
1.	2.	3.	4.	5.		
	Millionen Pf. Sterl.					




<

gehen Fräulein", sagte er, "wenn wir in der Frage unserer irdischen Interessen mit denen Hans in Hand gehen wollen, die von Gott und Religion, Himmel und Ewigkeit nichts wissen wollen und die Religion grundsätzlich von allem Erdenwirken ausschließen. Ein solches Zusammensein tritt in sich die große Gefahr, allmählich und unvermerkt jenen Grundsätzen zuzuwenden und mehr und mehr die religiöse Überzeugung zu schwächen." Eine andre Vermutung weist auf eine

politische Einwirkung seitens des Zentrums hin, daß, wie die "Post" sehr richtig bemerkt, vielleicht doch erkannt hat, daß man in der Umwerbung der Arbeitermassen zu weit gegangen sei, und daß eine immer schrankenlose Entwicklung in "freiheitlicher" Richtung auf kulturellem und sozialpolitischem Gebiet mit der aristokratisch-konservativen Fundierung des kirchlichen Lebens auf die Dauer nicht vereinbar sei.

Schärfer Peitscheinrede für die Gewerkschaftschristen sind kaum denbar. Ein Oberkarmischer bestätigt ihnen, daß sie ihre Taktik lediglich jäh geändert haben auf Kommando der Kirchenfürsten und des agrarisch-reaktionären Zentrums; Klipp und klar wird hier ausgesprochen, daß sie ihren Daseinszweck die christlich organisierten Arbeiter in schmählichster Weise an das großindustrielle Ausbeutertum verraten. Dieser können die christlichen Gewerkeine nicht mehr sinken! Die Stellungnahme der Grubenarbeiter beweist es unüberleglich. Was ihnen, und besonders dem Gewerbeverein der Christlichen Bergarbeiter, aus den Worten des Karmischersekretärs hängt, ist vollauf verdientes und von keinem bedauerten Verräterschiffall.

### Erfolgreiche Lohnbewegung der Kohlenarbeiter in Königsberg i. Pr.

Vereits im Jahre 1906 versuchten die biesigen Kohlenarbeiter, nachdem sie sich kurz zuvor dem deutschen Transportarbeiterverband angeschlossen, mit Hilfe ihrer Organisation ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verbessern. Sie unterbreiteten den Unternehmern am 30. August 1906 ihre Forderungen, doch erklärten die Unternehmer, den Verband nicht als Vertreter der bei ihnen beschäftigten Arbeiter anerkennen zu können. Infolge dieser ablehnenden Haltung der Unternehmer traten damals die Kollegen in den Streit. Es gelang wohl nicht, nach zweitägigem Kampfe die Anerkennung der Organisation durchzusehen, die Unternehmer mußten jedoch ihren Arbeitern wesentliche Zugeständnisse machen, um eine Beendigung dieses Kampfes herbeizuführen. Die jeder Unternehmer für seinen Platz gesondert mit seinen Arbeitern getroffen hatte, sollten zunächst zwei Jahre Gültigkeit haben.

Anfangs wurden die festgelegten Akkordsätze auch von den Unternehmern gezahlt, als diese jedoch merkten, daß die Kohlenarbeiter wieder in größerer Anzahl der Organisation den Rücken gelehnt hatten, fingen sie mit der Reduzierung der vereinbarten Akkordsätze an, der eine mehr der andere weniger, jeder Unternehmer handelte nach eigenem Ermessen.

Die Kohlenarbeiter, deren Gleichgültigkeit zum Teil grenzenlos geworden war, ließen alle Lohnreduzierungen ruhig über sich ergehen, war doch das Organisationsverhältnis militärisch so schlecht geworden, daß an eine Abwehrbewegung nicht zu denken war. Hinzu kam, daß die wirtschaftliche Krise die Königsberger Arbeiterschaft mit ganz besonderer Schwere traf und das Angebot von Arbeitskräften enorm gestiegen war. Erst der Sommer und Herbst 1910 brachte eine Wendung zur Besserung. Durch intensive Agitation gelang es, die Kohlenarbeiter wieder für die Organisation zu gewinnen, doch mußte 1910 die Bewegung vertagt werden, da die Herbstkonjunktur bereits verstrichen war.

Die organisierten Kohlenarbeiter gaben sich alle Mühe, die indifferenten Kollegen für die Organisation zu gewinnen und so konnten wir verzeichnen, daß im Sommer 1911 statt 90 p.C. der Beschäftigten organisiert waren.

So wurde denn in gutbesuchten Versammlungen im Juni und Juli zu einer einseitenden Lohnbewegung Stellung genommen, die eine Kommission mit der Ausarbeitung der zu stellenden Forderungen beauftragte. Die Kollegen gaben ihrer Meinung hauptsächlich dahin Ausdruck, daß dieses Mal unter allen Umständen der Kampf um die Anerkennung der Organisation geführt werden müsse, damit Lohnreduzierungen für die Zukunft durch die Organisation verhindert werden können. Auch müsse man versuchen, bei allen Kohlenfirmen einen einheitlichen Tarif zu vereinbaren, damit das Prinzip "gleicher Lohn für gleiche Arbeit" gewahrt würde.

Am 30. Juli wurden den Unternehmern die Forderungen zugestellt und bis zum 5. August Antwort erbeten. Die Unternehmer antworteten, daß sie bereit wären, mit der Organisation zu verhandeln und ihre Organisation, den Arbeitgeberverband für die Kohlenbranche, mit den Verhandlungen betraut hätten. Die Ostpreußische Feuerungsmaier-Genossenschaft führte ihre Verhandlungen gesondert, sodass es bei dieser bereits am 8. August zum Abschluß eines Arbeitsvertrages kam, in dem die Forderungen der Arbeiter in wesentlichen Punkten anerkannt wurden. Auch mit den netto größeren Kohlenfirmen kam der gewünschte Einheitsvertrag zu Stande, der auf 2 Jahre seine Gültigkeit haben soll. Wenn auch nicht alle Wünsche der Kollegen betr. Erhöhung der Akkordsätze in Erfüllung gegangen sind, so haben doch die Unternehmer den

beiden wichtigsten Forderungen nachkommen müssen, nämlich die Organisation anzuerkennen und die Verhandlungen auf Grund eines Einheitstarifs führen. Immerhin ist auch die Lohn erhöhung eine wesentliche, sind doch neben Erhöhung des Stundenlohnes von 40 auf 45 Pfennig, die Akkordsätze durchschnittlich um 15 p.C. erhöht worden.

Nur bei der Zahlung im port-Mitten-Gesellschaft kam es zum Streit, da der Direktor Klopfenbach, Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes, den starren Herr-im-Hause-Standpunkt vertrat. Er wollte sich absolut zu keinen Zugeständnissen herablassen, da angeblich seine Leute dem Verbande nicht angehörten. Wie erstaunt war aber der Herr, als "seine" Leute auf dem Lizenzplatz am 16. August gesichtet wurden, die Arbeit einzustellen. Da nun von ihm verordnet wurde, auf einem anderen, ebenfalls der Gesellschaft gehörigen Platze, Streiarbeit verrichten zu lassen, legten auch dort die Kollegen die Arbeit nieder. So ruhte nun der ganze Betrieb, nur 2 bedauernswerte Geschöpfe machten Streibrecherarbeit. 53 Kollegen meideten sich zur Kontrolle. Trotz der größten Anstrengungen gelang es dem Herrn Direktor nicht, Plauschier zu bekommen.

Auch die Kämpfer verweigerten Streiarbeit, so daß auch 2 von ihnen entlassen wurden. Nun sollten die Vorwürfe herangeholt werden. Aber auch diese Kollegen ließen den Herrn Direktor abbliben und erklärten einstimmig, daß sie sich nicht als Verräter an ihren Arbeitskollegen gebrauchen lassen wollten, obgleich sie erst wenige Tage organisiert waren.

Darauf warf der Herr Direktor sie samt und sonders auf die Straße. Die Organisation nahm sich aber der Wackeren an und beförderte sie in ihre Heimat nach Peine und Bimmerbude.

Nachdem nun die Verhandlungen mit den übrigen Kohlenfirmen zu einem annehmbaren Resultat geführt hatten, ließ sich auch der Herr Direktor, der, nebenbei gesagt, die ganzen Verhandlungen für die übrigen Kohlengeschäfte als Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes geführt hatte, herbei, mit dem Transportarbeiterverband für sein Geschäft zu verhandeln. Es kam noch etwa einstündiger Verhandlung zu Zugeständnissen, die von den Streikenden angenommen wurden. So war erst ein neunstündiger Streik notwendig, um den Starrsinn des Direktors zu brechen.

Ungeregelt blieben nur noch die Arbeitsverhältnisse bei Hauerwitz, Haad, König und Neumann, wo mangels eines genügenden Organisationsverhältnisses das Durchdrücken der Forderungen mittels Arbeitseinstellung wenig Aussicht auf Erfolg bot. Hoffentlich lernten auch diese Arbeitskräfte von den Erfolgen ihrer Kollegen, wie es gemacht werden muß und schließen sich Mann für Mann dem Verbande an.

Die übrigen Kohlenarbeiter dürfen jetzt aber nicht etwa auf ihren Vordeeren ausruhen, sondern müssen dafür sorgen, daß das Organisationsverhältnis auch ein so gutes wie jetzt bleibt. Nur dann werden sie den Unternehmern die notwendige Achtung abringen können und die Gewähr haben, daß die fehligen Vereinbarungen auch strikt eingehalten werden.

### Aus unserem Beruf.

#### Automobilführer.

Die "Rad-Welt", das Organ der reaktionären Extrampelmeine, spricht anlässlich eines Automobilunfalls zum 999. Male von der "typischen wilden Autoläger des Mannes aus dem Volle". Weiter berichtet das kritische Organ von einem "Bolzgericht in Paris". Dort stieg ein Fahrgäst nicht nach der Seite des Bürgersteiges aus, sondern nach der andern Seite auf den Fahrdamm. Er wurde von einem vorbeifahrenden Automobil umgerissen. Einige Bauarbeiter eilten nun herbei und wollten in Unkenntnis des wirklichen Herganges über den Automobilführer herfallen. Der Fahrgäst konnte diese Röheit verhindern, indem er wahrheitsgemäß alle Schuld auf sich nahm. Diese Strafenszene nennt nun die "Rad-Welt" ein "Volksgericht".

Die Sache hat wunderliche Folgen: dem einen zaubert sie weiße Mäuse vor und die "Rad-Welt" phantasiert von "Bolzgerichten" und "typischen wilden Autolägen des Mannes aus dem Volle". — Was ist schlimmer?

Ein Boykott. Der Frankfurter Automobilclub beschäigte sich in seiner letzten Sitzung mit den Reklameartikeln der Michelinischen Pneumatikfabrik. Ohne Diskussion wurde folgender Beschluss gefasst: Nachdem dieser Artikel bereits im Juli erachtet ist und seit dieser Zeit die Runde durch die deutsche und ausländische Presse gemacht hat, ohne daß die Firma Michelin oder deren deutsche Filialen etwas getan haben, um die Schuld von sich zu wälzen, nimmt der Automobilclub folgende Resolution an: "Nachdem die französische Pneumatikfabrik unqualifizierbare Reifen produziert, gegen den deutschen Markt und in verschiedenen Ländern gegen den deutschen Käiser verbreitet hat, hält es der Automobilclub mit der Ehre und Würde eines jeden Deutschen für unvereinbar, weiterhin die Marke Michelin zu kaufen oder zu führen." Zu dem bevorstehenden Kartelltag soll ein Antrag eingebracht werden, an dieser Angelegenheit Stellung zu nehmen und die Marke Michelin in Deutschland vollständig zu boykottieren.

Wenn Arbeiter aus wirtschaftlichen Gründen zum Boykott greifen, schreien die Herren Zeiter und Morio. Dieser Boykottbeschluss resultiert aus einer über angebrachten Empfindlichkeit heraus. Was geht es denn den deutschen Automobilclub als seltsam an, wenn eine französische Firma sich in chauvinistischen Abschwellen gegen Deutschland und Wilhelm II. ergeht? Wer sich dadurch verlebt fühlt, der soll Mut genug haben, die Verbindung mit der Firma

auf eigene Faust zu brechen. Oder kann den deutschen Konkurrenzfirmen, die zweifellos hinter der Resolution stehen — die französische Pneumatikfabrik ist schon zwei Monate alt — eine Hebe gegen die vorzüglichen Pneumatiks der Michelin-Werke recht gelegen?

Im Beischen des Verkehrs oder des Verkehrslehrten? Automobile dürfen nach einer Verfügung der Herzoglichen Kreisdirektion durch Garzburq nur noch mit einer Geschwindigkeit von 6 (s. o.) Kilometern fahren.

Wer es fertig bringt, noch langsamer zu fahren, wird prämiert.

Hamburg. Nebereifrig Polizeibeamte häufig klagen Fuhrleute und andere Personen, die mit dem Straßenverkehr zu tun haben, über polizeilichen Nebereifer. Es werden Anordnungen gegeben, zu denen die Beamten von ihren Vorgesetzten unmöglich angehalten sein können. Wer den unverstandlichen Anordnungen nicht folgt oder gar glaubt, er kann mit vernünftigen Worten den Hüter der öffentlichen Ordnung bestimmen, von seinem unbilligen Verlangen Abstand zu nehmen, "widersetzt" sich einer polizeilichen Anordnung und muß herappen. Kommt da vor einigen Tagen der Führer eines Privatautomobils mit dem Wetter desselben nach Hamburg herein und soll nach Anweisung seines "Herrn" in der Großen Allee bis zu seiner Rückfahrt halten. Kurz darauf kommt ein Schuhmann und fragt: "Auf wen warten Sie hier?" Er bekommt Auskunft. Die genügsame Anschauung nicht, denn der Schuhmann forderte den Chauffeur zum Weiterfahren auf, er hinderte den Verkehr. Wer die Große Allee leutet, wird wissen, daß sie eine der breitesten Verkehrsstraßen Hamburgs ist. Nun wollte sich der Führer einige Zeugen notieren, besonders, um feststellen zu lassen, daß die breite Straße vom Wagenverkehr fast vollständig entblößt war. "Machen Sie, daß Sie weiter kommen", verhinderte ihn jedoch daran. Er suchte sich etwa 30 Meter weiter einen neuen Haltestellplatz, der Schuhmann folgte, notierte den Widerseitlichen und verlängerte ihm abermals. Er sollte dorthin fahren, wo sein Prinzipal sich aufhielte. Das geschah. Der Schuhmann folgte in Begleitung eines Kollegen und versetzte den Mann abwehrend. Er fuhr schließlich vor eine Wirtschaft, wo er mit Erlaubnis des Wirtes seinen Wagen aufstellte; sein Verfolger war inzwischen abgelöst worden. Wenn der Wagenführer nun nicht, wenn auch mühsam, seine Ruhe bewahrt hätte oder den unverständlichen Anordnungen nicht gefolgt wäre? Wenn er, anstatt sich sofort seiner Zeugen zu vergewissern und eine Beschwerde einzureichen, der Sachen ihren Lauf gelassen hätte? Ein Strafmandat wäre die Folge gewesen, daß er unweigerlich hätte bezahlen müssen. Wie die Angelegenheit "oben" behandelt wird, muß allerdings noch abgewartet werden. Sedenfalls ist dieser Fall ein Beispiel für viele, wie im großstädtischen Straßenverkehr Konflikte zwischen Polizeibeamten und dem Publikum entstehen.

Ein Prozeß, der sonst recht wenig Interesse für die Allgemeinheit besitzt, wurde vor kurzem in Jena vor dem Schöffengericht zum Ausstrag gebracht. Ein Kaufmann wurde von der Anklage, mit seinem Auto zu schnell gefahren zu sein, freigesprochen. Während nun die persönlichen Kosten des Angeklagten, die ihm durch zweimaliges Erscheinen vor Gericht erwartet waren, auf die Staatskasse abgewälzt wurden, mußte der unfähig Angeklagte die Kosten für seinen Anwalt selbst tragen. Zur Begründung dieser Entscheidung führte der Richter aus, daß ein Angeklagter einen besseren Verteidiger finden könne, als einen deutschem Richter!

Kollegen, wie wird Euch?

Mit Recht schreibt der "Kraftwagen", nachdem er ein anderes Gerichtsurteil wiedergegeben hat, daß von der großen Bedeutung spricht, die der Automobilführer für die öffentliche Verkehrssicherheit hat, und daß von ihm "Besonnenheit, Charakterstärke und Bewußtsein der Verantwortlichkeit" fordert:

"Wenn der Richter dem Chauffeur eine so große Bedeutung für die öffentliche Sicherheit und für das Verkehrsleben zumessen und so hohe Charaktereigenschaften, wie sie mit Sicherheit mancher Beamter leider nicht besitzt, so sollten vor allem Richter, insbesondere Strafrichter, mindestens denselben Maßstab bei sich anwenden. Nicht selten erlauben sich junge und ältere Richter, einschließlich der Staatsanwälte, ein solches Benehmen gegenüber angestellten Chauffeuren, daß nicht nur dem Angeklagten, sondern auch unbeteiligten Zuhörern die Entrüstung ins Blut steigt." Und der Urteilschreiber des "Kraftwagen", ein Rechtsanwalt, also ein Mann der auf diesem Gebiet Erfahrung gesammelt hat, setzt mit Hinweis auf die Worte des Jenaer Richters hinzu, daß "mancher Chauffeur ein wauriges Werkzeug des Gegenteils" singen könnte.

Auch das "Berliner Tageblatt" beschäftigt sich mit der richterlichen Behauptung. Die liberale Zeitung meint, daß höfwillige Leute zu diesem Missbrauch den Kopf schütteln werden; aber es sei zu berücksichtigen, daß zurzeit einige Richter eine heftige Polemik gegen die Presse führen, die den Gerichten gelegentlich "Bellfremdheit" und "Klassenurteile" vorgeworfen hätte, vielleicht sollte das Amtsgericht Jena bei dieser Polemik selundrieren.

Wir denken, daß dieser "Selundantendienst" nur ein neuer Beleg ist für die Welt der Recht der Richter. Wenn ein Richter, der zum Verteidiger wird, verletzt seine Pflicht, er soll prüfen und urteilen. Wenn er wirklich zum Verteidiger wird, so ist das wiederum ein Beweis für die Nichtigkeit der Behauptung von der Klasse junger Richter. Wenn der Durchschnitts-Richter die Handlungswweise eines Angeklagten verständlich findet und verteidigt, so geschieht das allein unter dem Gesichtspunkt seiner eigenen sozialen Lagestellung. Ein angestellter Arbeiter ist für den Richter in den meisten Fällen von

bornherlein schuldig. Wenigstens soll der Arbeiter erst geboren werden, dessen „bester Verteidiger“ der Richter war. Wir möchten seinem Kollegen raten, sich auf die Behauptung des Senenser Richters zu verlassen.

Nad gegen Auto. In der bekannten süddeutschen Zeitschrift „März“ hat Robert Hessen unter obiger Überschrift einen Artikel veröffentlicht, in der er sich zur Opposition des Automobilismus bekennet, wenn auch nicht zu jenem blindwütigen, der den Auto- und bahnfahrer für einen verlappeten Motorbuben hält. Robert Hessen schreibt:

Stein verkehrstechnisch betrachtet zeigen sich die Probleme, die das Auto aufgeworfen hat, so leicht lösbar, daß sie in den Augen vieler Nachstrebenden überhaupt niemals Stäubel gewesen zu sein scheinen. Alle neuen Verkehrsmittel sind zuerst ungewohnt, nicht wahr? und bornierte Menschen hecken allerlei Gedanken aus, die nachher in nichts zerflattern. Das war so bei den Schnellposten, das war noch bei den Eisenbahnen, wo hohe Sachverständige sich über alle Maßen blamierten; das war beim Radfahren. „Darum falt Blut!“ rufen die Optimisten, „es wird schon alles ins rechte Gleise kommen.“ Ich selbst habe Autofahrten genossen und schlage mich hier zur Opposition, nicht aus Mangel an Dankbarkeit für jene Freuden, sondern aus Mangel an Weisheit für ihre Schattenseiten.

Denn leider haften dem Auteln einige Züge an, die sich nie, weder durch technische Verbesserung noch durch zunehmende Vorsicht verändern können; ich will sie durch eine kurze Frage verdeutlichen. Bei der Eisenbahn gibt es eine vierte Wagentasse, deren sich der armste Mann aus dem Volke bedienen kann; wo ist die entsprechende vierte Klasse der Automobile? Hier liegt der Hund begraben. Man hat den größten Vorzug des Autels darin gefunden, daß es die Strafstrafen im Gegensatz zum unvollständigen mechanischen, beaufsichtigten Bahnenfahren dem Individualismus (Namul Red. Courier) zurückgegeben habe. Das stimmt. Jedes Auto hat seinen eigenen Eisenbahn-direktor im mitfahrenden Fester, seinen eigenen Dienst, diesmal untergebenen, Zugführer im Chauffeur. Aber der Begriff Individualismus ist hier so engenommen, daß er eigentlich Plutokratie heißen müßte.

Insosfern wirkt aller Verkehrsvorteile ungeachtet, das Auto dem Geist unserer Zeit zuwider. Noch stehen wir inmitten einer höchst nüchternen Bewegung, deren Tendenz es war: die sogenannten niedrigen Volkskreise zu erhöhen, indem man sie an den Gütern der Hochkultur, an den durch deren reiche Mittel möglich werdenden Fortschritten mehr Anteil nehmen ließ. Das Automobil ist eine Erfindung, die diametral entgegengesetzt wirkt, indem sie ihre Annehmlichkeiten einem allerkleinsten Kreise vorbehält, einem großen Teil des Fleisches aber derartigen Schaden zufügt, daß man die Geduld bewundern muß, die dergleichen erträgt.

Es ist zum Beispiel nicht richtig, daß die Bauern-pferde sich bereits an das Auto gewöhnt hätten, wie sie sich ihrerzeit an die Eisenbahn gewöhnen mußten, oder sich jemals an diesen neuen Drachen gewöhnen könnten. Denn der alte fuhr seine eigene Straße, die Gänge merkten bald, er sei nicht aggressiv. Das neue Nutter aber folgte schauend den verängstigten Tieren bis in die kleinsten Feldwege, und bei der Haft, mit der der Landmann zwischen vor dem Nahen des bösen Geistes sein ganzes Gesicht rücksichtslos in Staub und Kleefeld lebt, nur um aus dem Wege zu kommen, fühlt man sich an kurz oder ländliche Verhältnisse geholt. Wenn der Schlossherr dort angefahren kommt, wirft heute noch das begegnende esthische Bauerlein von seinem Wagen in aller Eile das Heu in den Graben, damit nicht etwa ein Halm im Vorbeifahren die gnädigen Gesichter beläßt. Man hat sich zuweilen sehr über die baltische Revolution verwundert, weil man zu unsozial empfand, um ihre treibenden Ursachen zu begreifen. Aber aus den ärgelichen, oft wütenden Gesichtern deutscher Bauern, die ihrer Pferde nicht Herr wurden, sprach etwas zu mir, was ich persönlich verstanden zu haben glaube, ohne sicher zu sein, daß es viele Automobilisten gibt, die darauf achten.

Kurz, daß Auto rast in einer sozial rückläufigen Richtung. Bei den ausgeschlossenen Proletariern steht es still. Niemand (Nebd. ist ein Wort, das im Lexikon des organisierten Proletariats nicht zu finden ist. Red. „C.“), beim geschädigten Landvolk sonst, in den Bevorzugten aber zieht es die alten Privilegierten-institutionen des Nebenmuts und der Verhärtung. Es ist höchst charakteristisch, daß das neueste staunenerregende Reaktionäre Kuriosum dem Automobilisten angehört. Nie die Gründe, die an hoher Stelle vorlagen, preußische Prinzen gerade auf dem Gebiete des Verkehrs aus dem gemeinen Recht herauszuheben, wollen wir hier nicht weitläufig werden, sondern nur die Tatsache festnageln, daß wir Bürger uns auf jenem Wege plausibel in die politische Kinderstube zurückverwandten, indem uns etwas verboten wurde, was überhaupt nicht verbietbar war. Feder Engländer und Amerikaner, dem niemand zumutete wollte, er sollte künftig nicht dreimal hintereinander pfeifen dürfen, würde dem Lästigen glückliche Reise nach Bedlam wünschen. (Bedlam, eigentlich Bethlehem ist ein verhülltes englisches Irrenhaus. Red. „Courier“.)

Wer auf die kurze und doch so lehrreiche soziale Entwicklungsgeschichte des Zweirads blickt, macht genau die umgekehrte Erfahrung. Freilich ward es von allen Richtadern zunächst nur als störend empfunden, weil es alle Straßen veränderte. Die Seiten, da man ohne weiteres vom Bürgersteig abbog oder gar mit Rückwärts gerichtetem Blick den Damm passierte, waren mit einem Schlag vorüber. Während bisher im allgemeinen das Ohr zur Sicherung beim Gehn genügt hatte, mußte das Auge in ganz anderem Maß als früher zu Hilfe genommen werden. Man suchte über die lautlos dahereilenden Gefellen und erst recht, wenn sie fortwährend ihre schreckhaften Signale gaben; auch

die Behörden waren ungädig. Der Wind schlug um, sobald die ersten Bäcker- und Meierbüroschen zu Nad ihre Waren schneller ins Haus brachten, vollends, als Briefträger und Polizisten im Auftrag ihrer Di-

ktionen das Stahlrohr zu besteigen angingen. Überall verwandelten sich Meider und Schnäuer in Ausüber und Apostel. Was wurden gesetzreine Männer so billig, daß wenige Fabrikarbeiter zu unbemittelt waren, um sich eine Maschine zulegen zu können. Vor einem Jahrzehnt brachten Schwärme von Radfahrern als Pioniere der Verfehlung von Idstein nach Baden-Württemberg die Kunde, das Rennen sei zu Ende; heut sieht man ähnliche Schwärme aus jeder Fabrikstadt nach Schluss der Arbeit auf die Dörfer eilen. Wahnsinnig, niemals hat es einen größeren sozialen Wahlkämpfer gegeben als das Zweirad. Millionen von Stadt-menschen, die den Umgang mit der Natur verlernt hatten, bevölkerten wieder die verödeten Kunstrassen und zogen jauchzend in die Ferne. Gerade für die jungen Fabrikarbeiter, die bisher nicht viel mehr als ihre Dienstlinien und Biergärten gehabt hatten, ist das Zweirad zum Segen geworden. Keiner von ihnen braucht mehr neidisch auf Reiter und Karossen zu blicken; deren Wommen waren auch ihnen erreichbar. Zeit wurden sie es, die an andern Stolz vorbeisausten. Sie gewannen auf einem Schlag Fühlung mit dem echten, wahren Sport. Neue Ideen über Körperhaltung und Körperpflege tauchten von den Radrennbahnen und Korsos her im gesamten Kleinland auf. In Paris aber war der Umsturz so gewaltig, daß die Spielsartenstempelsteuer plötzlich nur noch die Hälfte des früheren Ertrages brachte; der Zigaretten- und Absinthkonsum ging auffallend zurück; statt dessen wurde frische Luft gesucht.

Was kann in diesem Sinn das Auto für sich anführen? Das Rad wirkte verbindend und verschönend, daß Auto hat zwischen reich und arm eine neue Kluft aufgerissen. Es ist ganz ausgeschlossen, daß der Kraftwagen jemals Gemeingut werden könnte. Die Nebens-art „Beförderungsmittel der Zukunft“ ist aus dem engsten städtischen, um nicht zu sagen patrizischen Interesse herausgeboren. Wer als Landkind weiß, was einem „spannähigen“ Bauernhof Dung und Pferdezucht bedeuten, lädt über die Vorstellung, es könnten Bauern jemals auf Automobilen ihr Korn hereinbringen. Denn zuvor müßten die Autos zweierlei gelernt haben: Fohlen und Wist geben. Sie stinken wohl, aber sie dingen nicht. Niemand wird von reichen Autisten erwarten, daß sie fortwährend ihren Finger an die Nase legen und sich fragen: „Wirken wir auch sozial?“ Aber wenn sie dem Wandter, der in einem der alten traurlichen Wirtschaften unter Kastanien oder Linden dicht an der Straße zu rasten gewohnt war, sein Essen mit pulverisierten Dörfchen pfeffern und salzen, um geistreich lächeln über den gelungenen Scherz weiterzusagen, so merkt man, eine neue Oberschicht ist entstanden, die vom Weicher des Verlehrts den Schamabschluß und die Hese dem duldenen Teit ins Gesicht spricht. Dies zu einer Zeit, die über ausgiebige Mittel sozialer Gegenwehr verfügt. Wird es auf die Dauer gut abgehen, eine Institution, die ihrem ganzen Geist nach dem ancien régime, dem preußischen Junkersstaat vor der Schlacht von Tora entspricht, im publizistischen Zeitalter leidenschaftlichen Klassentumpeis zu behaupten?

Wohlwollende Kenner meinen, es habe keine Gefahr, das Auto werde sich schon entwickeln, auch sozial. Wenn sie doch Recht behalten möchten! Aber so schnell und augenschnell dieser Übergang sich beim Rad vollzog, wir vermissen beim Auto immer noch die Anfänge. Die Kraftwagen, die in den Süddaten Bierfassern und andre Güter herumfahren, sind in der Hauptstraße nicht beweiskräftig. Sie fahren langsam; ihre Unfallstatistik wird sich von der unserer elektrischen Straßenbahnen sogar zum Vorteil unterscheiden. Will man das Unsozial des Automobilismus erfassen, so muß man durchaus auf die Landstraße blicken, die der schnelle Kraftwagen im Nu auf halbe Kilometer mit zähem Staub anfällt, auf die ungemein gewordenen Dörfer, wo Bauern und Fabrikarbeiter alle Augenblicke gegen ihre Absicht Hühner töten müssen, von totgesahnen Hunden und Kindern zu schweigen.

Ein leiser Versuch nach der sozialen Seite hin ist wohl durch Einrichtung gewisser, dem künstlichen Verkehr dienender Autostützen gemacht worden. Über diese Wagen, die ja zweifellos auch dem Mittelstand zugänglich sind, fahren so langsam, daß ein richtiger Autist dafür danken würde, sie zu bestigen. Kann man es den Stolzen nicht verdenken, wenn sie aus einer neuen Konjunktur plausibleren Vorteil zogen, so wird, um eine dauernde Verbesserung unseres Landvolkes bei dem stetigen Anwachsen des Automobilismus zu verhindern, alles auf die Selbststerzung der Herrenmenschen ankommen, die sich ein Auto leisten können. Es gibt sicher unter ihnen viele, die sich ihrer Verantwortlichkeit bewußt sind, es gibt aber auch andere, denen gerade das Freude macht, was uns anstößig ist.

Die führen Fernfahrten, wie lebhaft die des Deutnants von Höppen durch Alaska und Sibirien nach Paris zurück, sind natürlich wegen der bewiesenen Hartnäckigkeit gegen Strafazien bewundernswert. Ob der Sport an sich aber froh sein darf, diesen Zweig angesehen zu haben, der sich so blutig eingeführt hat, bleibt eine offene Frage. Es mögen technische Verbesserungen dem Gefährt selbst einige Unannehmlichkeiten rauben, Fahrerinnen ihr Glück tun. Um so gewisser werden diejenigen Fahrer nicht aussterben, die nach Posadowsky, des Grafen im Bart, hübschen Scherzwort „vom Wert ihrer Zeit eine übertriebene Vorstellung“ haben.

Sowohl R. Hessen. Wir verzichten darauf, den Artikel zu kritisieren. Unsere Stellung in dieser Frage ist ein für allemal präzisiert. Außerdem wendet sich R. Hessen gegen das „Nebenmenschentum“, gegen die Herrenfahrer, die er zur Selbststerzung aussordnet. Gegen dieselben Herrenfahrer, die nach Ausnahme-

gesetzen gegen die strolchenden Chausseure schreien. Wie wäre mit einem Ausnahmegesetz gegen auto-strolchende Herrenmenschen?

### Droschkenführer.

Hamburg I. (Sektion Werlehrsarbeit) Versammlung am 30. August. Vor Eintritt in die Tagessitzung wird das Amt der verstorbenen Kollegen Heinrich Wutenschein in üblicher Weise geehrt. R. gibt sodann den Verlauf der Handlungen bekannt. Nebenrath der Mitglieder des Vorstandes in unserem Verband bekannt. Der Vorstand jenes Vereins hat sich an unseren Verbandsvorstand gewandt und wurde dadurch die hiesige Ortsverwaltung veranlaßt, sich erneut mit der Frage zu beschäftigen, mit dem Ergebnis, daß den Leuten ein noch weiteres Angebot gemacht wurde. Aber auch dieses Entgegenkommen wurde stille abgelehnt, so daß nach dem Willen jener Leute die Berücksichtigung weiter bestehen bleibt. Das die Scheineexistenz des Lokalvereins bald gänzlich beseitigt sein wird, wird nicht allzu lange auf sich warten lassen. — Die Abrechnung vom Sommervergnügen gibt bei einer Einnahme von 592,60 M. und einer Ausgabe von 620,20 M. ein Defizit von 27,60 M. Für den verstorbenen Kollegen Wutenschein wird der Kollege R. Wutiner in die Sektionsleitung gewählt. Nachdem R. einige Belämmigungen der Polizeibehörde hörte, verschiedene Neuerungen von Droschkenhalteplätzen verlesen, entfaltet sich eine sehr rege Diskussion über das noch immer bestehende Verbot des Befahrens des Jungfernsees von der Richtung Bergstraße. Sämtliche Redner stehen auf dem Standpunkt, daß jetzt das Verbot sehr wohl aufgehoben werden könnte, da es jetzt nicht mehr zeitgemäß sei. Weiter beschworen sich einige Kollegen darüber, daß die Droschkenhalteplätze am Voigplatz und Sternschanzenbahnhof zu weit abliegen, so daß die vorbeifahrenden Droschen wohl eine Tour bekommen, die auf Posten haltenden jedoch in den meisten Fällen leer ausgehen. Die Leitung wird beauftragt, sich mit diesbezüglichen Anträgen an die zuständige Behörde zu wenden. Nachdem noch einige Interima erledigt, erfolgt Schluß der gutbesuchten Versammlung.

### Hafenarbeiter.

Bremen. Wer einmal das Glück hatte, als Gelegenheitsarbeiter beim Norddeutschen Lloyd arbeiten zu dürfen, der wird gesunden haben, daß dort noch Mißstände bestehen, die dringend der Abhilfe bedürfen. Der beim Lloyd beschäftigte Oberstauer R. versteht es meisterhaft, die Arbeiter zu drangsaliert; im Schimpfen leistet er großes; wer den Mann hört, glaubt unbedingt, daß bei dem etwas nicht in Ordnung ist. Gerechtigkeit ist dort ein unbekanntes Ding. Die schmußigste und schwere Arbeit müssen immer die selben Leute machen, noch dazu mit ungünstigen Kräften. Zu einem Gang, wo unbedingt 4 Mann gehören, werden hier nur 3 Mann gestellt, trotzdem Arbeitslose genügend vorhanden sind. Diese 3 Mann müssen selbstverständlich für 4 Mann Arbeit leisten. Es wird auch dafür gesorgt, daß, wenn Gelegenheitsarbeiter beschäftigt werden, immer zu zwei von diesen einer der festen Lloydarbeiter kommt, und wehe wenn es nicht so geht, wie der Herr Oberstauer R. es will, dann legt er los und brüllt wie ein Löwe, so daß es auf der anderen Seite des Hafens zu hören ist. Die Ungerechtigkeit geht nicht nur so weit, daß ein Teil immer die schlechte Arbeit machen muß, die Lieblinge (Schmarotzer) des Herrn Oberstauers R. dagegen die bessere; nein, auch im Überstunden machen ist es so. Echter ist der Lohn so gering, daß die Hafenarbeiter des Lloyd auf Überstunden angewiesen sind. Wer sich nun nicht die Gunst des Herrn R. erworben hat, sonst aber als Arbeiter seine Pflicht verrichtet, der bekommt keine Gelegenheit, auch nur eine Stunde länger arbeiten zu können, der muß sich mit seinem kargen Lohn begnügen. Diese Zustände zu ändern, wird Aufgabe der Kollegen sein; um es aber zu können, ist es notwendig, daß auch die Lloydarbeiter sich im Deutschen Transportarbeiter-Verband organisieren.

Wenn der Kaiser kommt. In letzter Woche hat der Kaiser Altona und im Vorbeifahren auch Hamburg mit seinem Besuch beeindruckt. Selbstverständlich hat er auch Reden geschwungen. Neben den politischen Sentimenten fiel auch ein Wort über die Wichtigkeit von Handel und Seefahrt für Deutschland. Nun waren zwar die beim Kaiser in Hamburg antichambrierten Herrschaften nicht „Handel und Seefahrt“, aber nichtsdestoweniger werden sie die höfische Schmeichelei von „dem Land und der See“ auf sich beziehen. Daß das für das Reich ein trauriger Gewinn wäre, dafür diene folgendes Beispiel als Beweis. Das „Hamburger Echo“ schreibt: „Unter dem Kaiserbefehl zu Leiden hatten auch die Arbeiter der Kuhlenimporstima Bossehl in Altona. In der Halle an der Elbe wurde bereits vor acht Tagen durch Anschlag den Arbeitern bekanntgegeben, daß anlässlich der Kaiserparade am 26. August das Geschäft geschlossen sei. Die Arbeiter mußten diesen Tag als Feiertag aussuchen, bekamen den Tag aber nicht bezahlt. Dafür haben die Leute aber im Verlauf der Woche Überstunden bis 7½ Uhr machen müssen, damit im Betrieb ja keine Störung eintrete. Wenn die Unternehmer wirklich so patriotisch geworden sind, daß sie ihr Geschäft an solchen Tagen schließen, muß ihr Patriotismus doch mindestens auch so weit reichen, daß sie ihre Arbeiter nicht darunter leiden lassen. Sehr wehe hätte es der großen Firma Bossehl wohl nicht getan, wenn sie ihren Arbeitern den Taglohn bezahlt hätte. Aber der Patriotismus reicht bei diesen Firmeninhabern nur bis an den Geldbeutel.“

Diese „Steindolkenfäule“ ist also recht brüchig, den Patriotismus der Firma haben die Arbeiter bezahlen müssen. Im gewöhnlichen Leben nennt man eine solche Handlung schäbig. Die Firma Pesschl ist natürlich nur ein minderwertiger Stein in diesen Hauptäulen. Aber dieser Stein ist der Thymus und wenn die Herren, die sich dafür halten, wirklich die „Hauptäulen des Reiches“ wären, so würden wir bei der vorstehenden Beforschung des Reiches nicht einen Silberling riskieren.

Hamburg. Obgleich die Arbeit im Hafen sehr stau ist und Hunderte von Hafenarbeitern auf einen Tagesdienst waren, müssen immer noch viele Schauerleute über ihre Kraft arbeiten. Die Verteilung der Arbeit könnte ganz anders vorgenommen werden, damit auch die Arbeitslosen etwas verdienen. Dem Hafenbetriebsverein aber liegt daran, eine große Reservearmee zu bekommen, und er sucht deshalb immer Arbeiter für den Hamburger Hafen. Arbeiter, die auf die Anzeigen des Hafenbetriebsvereins nach hier kommen und dann ein paar Tage Arbeit erhalten, nachher aber wieder auszudenken müssen, haben die Kasse bald voll und lehnen dem Hamburger Hafen bald den Rücken. Gerade weil der Schichtwechsel von den Stauern nicht mehr innegehalten wird, scheiden immer mehr alte eingearbeitete Schauerleute vom Hafen aus und gehen zu anderen Berufen über. Gedenkt es ist das kein Vorteil für die Stauer und auch nicht für die Belader. Bis jetzt könnten wir fast nur darüber berichten, daß von Kartenschauerleuten der Tarifbruch verlangt ist, nun ist uns aber auch ein Fall über Tarifbruch von Kontraktarbeitern bekannt geworden. Im Betriebe der Reederei Elder, Dempster u. C. wurden die Kontraktshauerleute am 21. August bis 6 Uhr abends auf dem Dampfer „Banana“ beschäftigt, machten dann Abendbrot und mussten um 8½ Uhr wieder zur Arbeit auf dem Dampfer „Palm“ antreten. Hier wurde bis morgens 5 Uhr gearbeitet und um 6 Uhr mußten dieselben Leute wieder auf dem Dampfer „Banana“ mit der Arbeit beginnen und haben dort wieder den ganzen Tag geschustert. Das macht eine 36stündige Arbeitszeit in einer Tour. Und das nennt man dann Schichtwechsel. Der Arbeiter aber, der noch etwas auf seine Gesundheit und seine Familie hält und gegen solche Ausbeutung Front macht, der liegt hinaus, wie es in dem Falle des Kontraktshauermannes W. bei der Hamburg-Amerika-Linie war. Dann heißt es, der bestreitende heißt die andern Leute auf. Den Stauern mit sonst den Leuten des Hafenbetriebsvereins wäre zu empfehlen, einmal selbst eine 36stündige Arbeitszeit bei angestrafter Tätigkeit durchzumachen, dann würden sie den Schichtwechsel schon innehalten.

Hamburg. Branchen-Kalarbeiter. Versammlung am Sonntag, 20. August. Über die Einführung des Delegationsprinzips berichtet P. Die Abstimmung ergibt die Annahme des Systems gegen 3 Stimmen. Es sprechen eine Anzahl Kollegen für und gegen den Entwurf. S. gibt über den Zweck desselben, der gegenüber der heutigen Zusammensetzung der Generalsversammlung ein gerechterer sei, sowie über den Entwurf noch nähere Auskunft. Ein Antrag, im Sinne § 1 hinter Sektionsleitungen die Branchenleitungen einzufügen, sowie im § 7 des Reglements aufzunehmen, die nach §§ 1 und 2 gewählt haben nur Stimmrecht, wird angenommen. Hierauf gibt P. den Bericht der Branchenleitung und geht des näheren auf die Arbeiterauswahl schriftlich in der Satzverwaltung ein. Noch immer sei eine Lohnauflösung sowohl für das Allordorps, Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter durch die Senatskommission, in deren Hände jetzt die Sache gelegt sei, nicht erfolgt. Die Anfrage des Arbeiterausschusses wurde mit der kurzen Antwort erledigt: „Der Aufsichtsrat einer Senatskommission steht den Lohn fest zu setzen hat.“ (Das ist der Ton, wie ihn sonst nur die Kalligraphen der „Kriegsblätter“ hätten können. Die Redaktion.) Schon ist es durch die Hungerlöhne, welche den Gelegenheitsarbeitern mit M. 3,40 pro Tag bezahlt werden, darin gekommen, daß die Lohnverwaltung und der Hafenbetriebsverein sich über Arbeitermangel beklagt. Bedenkt man die ungeheure Steigerung der Lebensmittelpreise, durch welche die Gesellschaft der Kassehallen ebenfalls gezwungen war, die Preise für Essen zu erhöhen, und auf die Kassehallen sind die Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter den Tag über wegen zu weiter Entfernung von der Wohnung angewiesen, so ist eine Erhöhung des Tagelohnes unbedingt geboten. Es wurde beantragt, die Entlohnung der Arbeiter an den großen Kränen, gemäß § 19 der Arbeitsordnung, folgendermaßen zu regeln: a. Den Paragraphen der Arbeitsordnung aufzuhoben und die Arbeiten an den großen Kränen in die Allordarbeit einzubeziehen oder den mit diesen Arbeiten beschäftigten Mitgliedern des Allordorps die Differenz zwischen dem üblichen Tagelohn und dem Tagesverdienst der Allordarbeiter verwaltungssichtig zu vergüten. Dies wird mit der Antwort, für eine Änderung des Tariffs steht keine Veranlassung vor, abgelehnt. Ein weiterer Antrag, den Allordarbeiter, die gegen Tagelohn mit Arbeiten beschäftigt werden, welche ihrer Natur nach nicht zu den Unlegenheiten des Allordorps gehören, die Differenz zwischen dem üblichen Tagelohn und dem Tagesverdienst der Allordarbeiter gleichfalls verwaltungssichtig zu gewähren, wird mit derselben Begründung abgelehnt. Zum Antrag, dem Arbeiterausschuss Auskunft zu erteilen, über den Stand der Verhandlungen der Behörde, betreffend die Petition der im Wochenlohn beschäftigten Kranführer um Lohnbesserung ihres Lohnes, hielt es: Auskunft kann zur Zeit nicht erzielt werden, die Sache muß abgewartet werden. Alle Redner betonten, daß in der Lohnfrage bisher sehr wenig Entgegenkommen gezeigt worden ist. Wichtig mit Schulden daran sei die Zersplitterung in den verschiedenen Organisationen. Die Kalarbeiter in allen Hafenbetrieben, auch die der Kaliwerke

gehören ihrer ganzen Natur nach in allen in- und ausländischen Häfen zum Hafenbetriebe, und daher zum Transportgewerbe. Daher kann für den Betrieb nur der Transportarbeiter-Verein als zuständig gelten. Dies ist auch bei einer früheren Beobachtung durch die Kaliarbeiter in diesem Lande anzuerkennen. Es gibt aber Verbände, die sich um diese Beschlüsse nicht kümmern und an Stelle der Betriebs- die Betriebsorganisation betreiben. Die Kaliarbeiter müssen deshalb für die Zukunft anderer Verbände, welche sechs Wochen und länger in den Hafenbetrieben beschäftigt sind, und dagegen gehört auch der Betrieb zum Transportarbeiter-Verein überzutreten haben.

### Aus den Jugend-Abteilungen.

Berlin. Am Mittwoch, den 28. August stand eine Versammlung für die in Pankow und Wilmersdorf wohnhaften jungen Kollegen statt. Bisher wurden die Kollegen zu den Veranstaltungen der nächsten Berliner Abteilungen eingeladen und wirkte diese Tatsache infolge der oftmals recht großen Entfernung ungünstig auf die Beteiligung an unseren Versammlungen ein. Durch einen erheblichen Zustrom in den nördlichen Vororten wohnender junger Kollegen, ist der Boden für die erprobliche Tätigkeit einer selbständigen Abteilung geeignet und an ihnen wird es nun liegen, ungeachtet aller Hindernisse weiter zu arbeiten und die Neuen der Indifferenzen erfolgreich zu lichten. In welcher Weise das Ziel erreicht werden kann, wurde von den einzelnen Rednern eingehend erwogen; die Zahl der sich zur Mitarbeit meldenden Jugendlichen blüht hoffentlich daher, daß den Worten auch Taten folgen. Der Antrag auf Erhöhung der Beiträge gelangte ohne Diskussion einstimmig zur Annahme. Ferner beschlossen die Kollegen noch, sich an der am 10. September stattfindenden Partie nach Plötzensee zu beteiligen.

Die Kollegen der Abteilung Schönberg hört in der am 23. August stattgefundenen Versammlung einen Vortrag: „Um saudende Weisheit der Zeit.“ In anschaulicher Weise zeichnete der Redner ein Bild der kulturellen Entwicklung besonders des letzten Jahrhunderts, und der Vorfall der Jugendlichen bewies ihr Interesse an dem Vortrag. Unter „Verschiedenes“ wird eine Nachtpartei seitens der Kollegen abgelehnt und beschlossen, zahlreich die allgemeine Partie am 10. September zu besuchen. Zur Beitragsfrage äußert sich eingehend ein Mitglied der Sektionsleitung und nach kurzer Diskussion wird der Antrag einstimmig angenommen. Nach Erledigung der Abteilungsangelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

Die Abteilung Gundrunnen hält ihre Versammlung am 26. August ab und sprach hier einen Kollegen über: „Nächstenliebe und Solidarität“. Der Redner charakterisierte an vielen Beispielen treffend die von den Besitzenden gegenüber den Besitzlosen geübte christliche Nächstenliebe und stellte sie in Vergleich mit der neuen Nächstenliebe, genannt Solidarität, unter den Arbeitern. Der Redner schloß seine Ausführungen an die Jugendlichen mit der Mahnung, jederzeit — gleichviel unter welchen Umständen an sie die Aufforderung, Solidarität zu üben, ergeht, sich mit ihren Arbeitsbrüdern solidarisch zu fühlen und es auch durch entsprechende Taten zu beweisen. Reicher Beifall belohnte den Redner. Zur Beitragsfrage spricht ein Kollege aus der Sektionsleitung. Nach kurzer Aussprache über diesen Punkt erfolgt die einstimmige Annahme des Antrages. Unter „Verschiedenes“ wird auf die Ausgabenstellen empfehlenswerter Jugendchriften hingewiesen und bekanntgegeben, daß zukünftig in unseren Abteilungsversammlungen derartige Schriften zu erhalten sind. Nach einem Hinweis auf die am 10. September stattfindende Partie wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

### Schaustellergehilfen.

Erfurt. Auch in diesem Jahre wurden gelegentlich des hiesigen Schützenfestes die anwesenden Kollegen zu zwei Versammlungen zusammengezogen. Wenn nun im Vorjahr unsere Zusammenkünfte recht friedlich verlaufen sind, so muß doch wohl die Tat sache, daß immerhin eine große Anzahl von Gehilfen den Weg zur Organisation gefunden hat, den Unternehmern das „Gruseln“ gelehrt haben! Auch wird wohl das unerschrockene Eintreten unseres „Courier“ für die Interessen der Gehilfenschaft den „Kometenmännern“ gezeigt haben, daß auch hier die Zeit kommt, wo sie nicht mehr mit den Schausteller-Gehilfen umgehen können, wie mit ihren Schauobjekten! Die erste hiesige Versammlung, welche am Mittwoch, den 16. August, stattfand, war von etwa 50 Kollegen besucht. Außer diesen hatten sich aber auch einige Unternehmer eingefunden, welchen aus Rücksicht auf den Vertrauensmann der Zurrit getatet wurde. Unser Gauleiter referierte in dieser Versammlung über das Thema: „Worin eine moderne Organisation liegt?“ In kürzer, aber drastischer Weise schilderte der Kollege das Leben und die wirtschaftliche Lage der Gehilfen, dabei betonend, daß die Wirkstände zum Teil noch viel schlimmer seien, wie er sie zu schildern in der Lage sei. Nun bestehen allerdings eine Anzahl Vereine, welche sich aus Gehilfen zusammensetzen. Diese aber haben durch ihr bisheriges Verhalten gezeigt, daß ihnen die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Gehilfen ganz „wurscht“ sei! Wohl wird in stillen Zeiten hier und da einmal ein Festessen veranstaltet, dies geschehe aber hauptsächlich nur darum, daß die paar Markt-Kassenbestand wieder genügend reduziert werden! Es sei ja auch kein Wunder, daß solche Vereine nicht in den wirtschaftlichen Verhältnissen

rütteln dürfen. Meistens sind eine Menge schlechte Unternehmer gleichfalls Mitglied in diesen Kombinationen, und da ist es doch selbstverständlich, daß die Gehilfennutzlieder nicht „über den Stachel lägen“ dürfen! Aus diesen Gründen kann auch für die Schausteller-Gehilfen nur eine Vereinigung, welche auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung steht, Vorteile bringen. Redner schildert sodann die einzelnen Vorteile der Organisation und fordert die anwesenden Gehilfen auf, so weit sie noch nicht Mitglied des Verbandes sind, dies heute Abend zu werden, damit auch für sie endlich menschenwürdige Verhältnisse geschaffen werden können. Der alleseitige Beifall der Gehilfen beweist, daß ihnen der Referent aus dem Herzen gesprochen hatte. In der Diskussion ergriff auch ein Unternehmer, Herr Heusinger (Coquin Rad) das Wort. Der Herr verlorke den Gehilfen klar zu machen, daß der Beruf gar nicht solche schlechten Verhältnisse habe, wie sie der Referent geschildert habe. Auch meinte er, die Unternehmer seien gar nicht dagegen, wenn sich die Gehilfen einem Verein anschließen, dies könne aber nach seiner Meinung nur der Süddeutsche Gehilfen-Verein sein! (Sie!) Weiter meinte dieser Herr, daß die große Mehrzahl der Leute gar keine richtigen Gehilfen seien, sondern nur mal eins Saison mitmachen, um ein „freies“ Leben zu führen. In seinem Schlusswort ging der Gauleiter mit diesen Ausführungen scharf ins Gericht! Mit klaren Worten bewies er, daß nur allein die traurigen Verhältnisse im Berufe daran schuld seien, daß sich so wenig Gehilfen ständig in diesem Gewerbe betätigen. Wenn die Unternehmer die Gehilfen als Menschen anerkennen würden und nicht als pure Auspionierungsobjekte, dann wäre es auch möglich, wie dies ja heute schon bei einzelnen anständigen Unternehmern zum Teil der Fall sei, ein Heer ständiger Gehilfen zu schaffen. An Hand verschiedener Beispiele bewies sodann der Referent den Herren, was der Süddeutsche Gehilfen-Verein bisher gewesen ist und welche Macht die moderne Organisation für die Gehilfen bedeutet. Der stürmische Beifall, welcher diesen Ausführungen folgte, zeigt haben, daß sie mit ihrer Protestation für den „Süddeutschen“ keine vernünftigen Gehilfen mehr sorgen können. Mit einem kräftigen Schlusswort des Vorsitzenden wurde die sehr interessante Versammlung sodann geschlossen. Der Verlauf dieser Versammlung hatte unter den Gehilfen auf dem Platz alleseitige Begeisterung hervorgerufen und war daher die zweite Versammlung am Freitag, den 18. August, derartig stark besucht, daß das Vereinszimmer von „Baumanns Felsenkeller“ nicht ausreichte und die Versammlung in den Saal verlegt werden mußte. War nun die erste Versammlung durch die Anwesenheit der Unternehmer und die erfolgte Aufführung interessant geworden, so mußten wir hier noch ein viel besseres Schauspiel erleben! Auf Wunsch verschiedener Gehilfen sollten zu dieser Versammlung nur Kollegen und Kolleginnen Zutritt haben und waren dementsprechend auch die Einladungen hergestellt. Einige Unternehmer glaubten aber, daß sie mit ihrer ähnlich bekannten „Beschäftigung“ diese Bestimmungen ignorieren könnten und erschienen trotzdem! Der Vorsitzende forderte daher die Herren unter Hinweis auf die Versammlungseinladung auf, den Saal zu verlassen. Da war es Herr Alfred Lüdin, Inhaber des „Autodromo“, welcher glaubte, seine Weisheit verzapfen zu müssen. Er suchte uns Wort und erklärte, daß er gar nicht einsiehen könnte, warum sie hinausgehen sollten! Hier findet eine öffentliche Versammlung (1) statt und wir bleibsen, debuzierte der Herr! Unser Gauleiter machte den Herrn unter Beifall der Gehilfen darauf aufmerksam, daß sie der Aufforderung des Vorsitzenden zu folgen haben, da ihnen sonst leicht begreifliche Unannehmlichkeiten auftreten könnten, denn die Weisheit, die er besitzt, ist nicht weit her. Herr Bach er war vernünftig genug nun zu geben, die andern anwesenden Herren blieben aber trotzdem. Erst als der Gauleiter die Herren an ihrem Tisch aufsuchte und sie nun unter Beizugnahme auf das Hausrat aufforderte, zu gehen, gingen auch diese Herren bis — auf einer Auseinandersetzung der Gehilfen daran aufmerksam, daß die Aufforderung auch für ihn galt, stand dieser auf und — ging nicht etwa, nein, er stellte sich mit aller Grandezza als „Polizei“ vor und verlangte den Namen des Gauleiters zu wissen! Diese Unverschämtheit hatte denn doch dem Fach der Gemütslichkeit den Boden ausgeschlagen und als noch dazu dieser „Polizeibeamte“ nicht dazu in der Lage war, sich zu legitimieren, expedierte der Kollege den Herrn unter hämischem Gelächter der Gehilfen an die frische Luft! Der Herr wird hoffentlich nicht das zweite Mal die Dreistigkeit befestigen und sich im Interesse der Unternehmer als „ungebetener Gast“ in eine Versammlung einschleichen! Nach diesem kleinen Vorspiel konnte die Versammlung beginnen und hielt auch hier der Gauleiter wiederum das Referat. Anschließend an das geschilderte Vorlommnis zeigte der Redner, mit welchen kleinstlichen Mitteln die Unternehmer versuchen, die Organisation der Gehilfen zu hinterziehen. In ausgesetzter Weise machte sodann der Redner nochmals im Transportarbeiter-Verein klar und forderte die Gehilfen auf, allen Mitteln der Unternehmer zum Trotz nun erst recht zu zeigen, daß sie gewillt wären, mutig an der Befreiung der unhalbaren Zustände mitzuwirken. In der Diskussion wurden seitens des Kollegen verschiedene Firmen ganz gehörig unter die Lupe genommen und die Ausführungen des Referenten kräftig unterstrichen. Im weiteren Verlaufe der Versammlung gab dann der Kollege Andner den anwesenden Gehilfen noch Ratschläge, wie sie die Agitation am besten unterführen können. Auch erklärte den Kollegen den Mitgliedern, wie sie sich bei der Beitragszahlung auf der Reise zu verhalten haben! Sowohl nicht seitens der Ortsvorstände gleich in den ersten Tagen an sie herangetreten wird, sollen die Kollegen

selbst sich während ihrer freien Zeit oder durch Postkarte an den Vorstand wenden und die notwendigen Formalitäten veranlassen. Nachdem noch einige Fragen beantwortet waren, schloß der Vorsitzende die imposante Versammlung mit dem Wunsche, daß die Kollegen treue Mitglieder des Verbandes bleiben mögen. In beiden Versammlungen sind mehr als 20 neue Mitglieder für den Verband gewonnen worden. Mögen nun die Kollegen an allen Wahlen für weitere Agitation sorgen, damit auch in diesem Berufe bald andere Zustände geschaffen werden.

### Transportarbeiter.

Die notleidenden Equipagenbesitzer Bresslau machen in den dortigen Tageszeitungen bekannt, daß sie in Folge der gestiegenen Löhne (?) und in Folge der zu erwartenden Steigerung aller Fuhrmittelpreise, ihren Tarif für Beerdigungs-, Hochzeits- und andere Lohnfahrten um 25 Pf. erhöhen müssen. Uns ist nun nicht das geringste bekannt, daß Fuhrherren ihren Kutschern wirklich mehr Lohn geben. Die Kutscher werden daher gut tun, mit Hilfe der Organisation Maßnahmen zu ergreifen, damit die Fuhrherren ihrer Kundschafft gegenüber bezüglich der Löhne nicht zum Lügner werden.

**Wiesbaden.** Unternehmert-Brunatalität. Die Transportgesellschaft Sander u. Cie. hat für die Kohlenverkaufsgesellschaft die Fuhrleistungen und stehen Fuhrleute der Kohlenverkaufsgesellschaft zur Verfügung. Der Fuhrmann H. wurde nun von der Verkaufsgesellschaft beauftragt, eine Fuhrkohlen dem Lokomotivhüttmeister Ulrich, Kellerstr. 18 zu zuführen, wobei ihm der Fuhrmann B. Borsigmann leistete. Als nun die beiden Fuhrleute in der Kellerstraße ankamen, war von der Familie Ulrich Niemand anwesend. Eine im Hause wohnende Frau zeigte nun den beiden Fuhrleuten den Keller des Ulrich, wo man von der Straße aus die Kohlen in den Keller schüttete. Als dann später die Familie Ulrich in den Keller kam, waren ihre eingeschlagenen Gurten und Bohnen von dem Staub der Kohlen etwas schwarz geworden. Nun verlangte Ulrich ein Entschädigung von 31 Pf. Der Fuhrmann H. sowie Herr Sander erklärten sich bereit, den verlangten Betrag zu zahlen, wenn Ulrich ihnen die verstaubte Ware gebe. Als nun der Fuhrmann die Gurten und Bohnen holen wollte, hat sich Ulrich eines anderen befunden und wollte nun die Ware behalten, aber eine Entschädigung von 15 Pf. haben vorerst der Fuhrmann nicht einging. Ulrich wandte sich nun an die Kohlenverkaufsgesellschaft und die schrieb an Sander u. Cie., wir verlangen, daß sie die beiden Fuhrleute entlassen, welchem auch Sander nachkam, um die Kundschafft nicht zu verlieren. Diese Maßnahmen der Handelsgesellschaft bedeuten eine Missachtungsfähigkeit sondern leichten Unschuldige Arbeiter, die bei Ausübung ihres schweren Berufes vielleicht etwas unvorsichtig gehandelt haben, ja dieses noch nicht einmal, werden rücksichtslos aufs Strafenpflaster geworfen und zugleich die kleinen selbständigen Gruppen bedroht, die sich vollständig in den Händen der Kohlenmagistrate befinden. Gegen diese Brutalität gibt es eine Abwehr und diese ist die Organisation. An der Einigkeit der Arbeiterklasse werden derartige Machtgelüste scheitern müssen.

### Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

**Berlin.** Die Generalversammlung des Bezirks Groß-Berlin tagte am 30. vorigen Monats. Vor Eintreten in die Tagesordnung wurde bekannt gegeben, daß der Bezirk im verlorenen Quartal den Tod von nachstehend verzeichneten 50 Mitgliedern zu beklagen hat: A. Albrecht, R. Alt, W. Bergemann, D. Behnisch, P. Bergfeld, R. Everhardt, E. Feller, A. Flörke, S. Holzbecker, W. Grünberg, E. Gaertner, A. Hunk, B. Haberstroh, O. Heine, P. Herdt, Frau Hollschewski, Marie Hoffmann, M. Krause, E. Krüger, F. Krüger, O. Koessling, A. Konzog, A. Löschel, W. Lehmann, E. Loepke, G. Lohmann, A. Mönken, F. Meyer, A. Martin, F. Meesenburg, E. Peppe, A. Nelle, Th. Ruhne, E. Rohde, G. Rodis, W. Splett, Frau Luisa Simon, Hedwig Speclich, W. Sosse, W. Schulz, G. Schmelz, P. Swiderski, M. Urbahn, O. Zoll, W. Zeichert, H. Bergens, F. Vorrauth, F. Wostek, M. Weinrich, F. Bander. Das Andenken der Verstorbenen wurde in der üblichen Weise durch Erheben von den Plänen geehrt.

Einleitend wird dann vom Bezirksleiter erklärt, daß die Generalversammlung das erste Mal unter dem neuen Delegiertenystem tagt. Die fünf Sektionen insl. der Weiblichen und Jugendlichen stellen mit der erweiterten Verwaltung zusammen 906 Vertreter; diese Zahl ist ganz respektabel, so daß die geschäftlichen Angelegenheiten im Interesse des Verbandes mit so viel Teilnehmern ganz gut erledigt werden können. Hierbei wird der Wunsch ausgedrückt, daß jeder Delegierte mit dazu beitragen möge, daß Ansichten der Organisation zu fördern. Die in Frage kommenden Vertreter waren mit ganz wenigen Ausnahmen, die ihr Ausbleiben vorher entschuldigt hatten, erschienen.

Msdann wird mitgeteilt, daß zur Feier des Erfolgssfestes in den Gesamtträumen der Brauerei Friedrichshain ein Kunstabend am Sonnabend, den 14. Oktober stattfindet, wozu um rege Beteiligung ersucht wird. Des weiteren, daß die so oft von den Funktionären verlangten Messameplakate des Verbandes auf Wunsch den Interessenten gleich ausgehändigt werden können.

Besonders wird jedoch auf die am Donnerstag, den 21. d. Mts. in den Musterkästen stattfindende allgemeine Funktionärerversammlung hingewiesen, wo ein sehr lehrreicher Bildervortrag gehalten werden wird.

Ferner wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Kollegen Arbeitslöscher am 17. 9. eine Versammlung im Englischen Garten und die Handelshilfsarbeiter eine solche wegen der Sonntagsruhe am Mittwoch den 20. d. Mts. in den Arminihallen abhalten. Zu diesen Veranstaltungen wird ebenfalls um regen Zuspruch ersucht.

Bedauert wird sodann, daß dem Hauptvorstand diesmal nicht weniger als 82 Mitglieder zum Abschluß empfohlen werden müssen. Die Betreffenden haben während der Lohnbewegungen das Solidaritätsgefühl vermisst lassen, nachdem die einzelnen Branchen sowohl als auch die Verwaltung die Fäste eingehend geprüft haben, sollen auf Grund des § 3 Abs. 7 des Statuts die nachstehenden Berufsangehörigen ausgeschlossen werden, 57 A. G.-Arbeiter und zwar: Hermann Simon, Franz Rauschütz, Ernst Bletz, Wilh. Bleckendorf, Karl Luckenwald, Otto Springer, Karl Währisch, Rudolf Rempel, Wilhelm Weiher, Gustav Machol, Otto Hartwig, Karl Holzschu, Paul Schleipner, Gottlieb Pollanz, Emil Frits, Karl Möbis, Richard Laurentz, Richard Ditzau, Otto Weder, Wilh. Korn, Karl Kunze, Friedrich Goldnau, Hermann Krebs, Otto Krebs, Paul Kohn, Paul Krüger, Ernst Friedrich, Franz Köppen, Frits Nagel, Alfred Pohl, Bruno Reinhold, Max Beyer, August Schlorin, Eduard Schüll, Joseph Schulz, Frits Kubmann, Adolf Springer, Franz Vorin, Alfred Grothe, August Gleize, Ferdinand Manns, Ferdinand Dohmert, Albert Biegert, Paul Essner, Ernst Köppen, Albert Lange, Wilh. Böhme, Walter Thom, Hermann Wolff, Julius Holländer, Wilhelm Böthe, Johannes Woly, Reinhold Jeser, Hermann Hartwig, Ernst Siebert, Paul Unger, Wilh. Wendt; ferner die Schilderanmacher Frits Engelhardt, Oskar Schäfer, Walter Marowissi; die Hausdiener Albert Kosanke, Wilh. Hochsöhl, Herm. Polz, Joh. Kaminski, W. Kaselow, Alfred Mahlow, Friedrich Eichler, Rudolf Müller, der Fensterputzer Hugo Alisch, der Möbeltransportarbeiter Max Franke, Handbuchfahrer Heinrich Weiß, Blazarbeitere Friedrich Schaaf, Johann Holdrich, die Breiterträger Felix Schid, Wilh. Siebert und die Blazarbeitere vom Betrieb Heinrich Freese; Paul Dingelmann, Robert Stolzenbeutel, August Freiche, Bruno Reich, Robert Wickerelli, Franz Sommerfeld, Richard Krüger und Karl Lichtenberg.

Msdann erstattet über die Entlassung eines zu Aushilfe tätig gewesenen Einlassierers die in der vorigen Versammlung gewählte Siebenkommission Bericht. Der Obmann hebt hervor, daß der Sachverhalt eingehend geprüft worden ist und der betreffende Kollege mit seinen Ansprüchen abzuweisen ist. Hieron wird, nachdem eine kurze Diskussion stattgefunden hat, Kenntnis genommen.

Zum Quartalsbericht bemerkt der Vorsitzende, daß die Konjunktur sich im Laufe der Zeit wieder gebessert hat; auf Grund dieser Tatsache könnten verschiedene Lohnbewegungen erfolgreich zu Ende geführt werden. So hatte die Sektion 1 Handelsarbeiter im Warenhaus Herm. Engel, im Textilwarenbetrieb M. Segall, bei der Goldleistungsfirma K. Rechig Erfolge zu verzeichnen, während die Bewegung bei der Tischlerei Gebr. Faul wegen Streikbruch verloren gegangen ist.

Die Sektion 2 Transportarbeiter halten in den Betrieben von Timmer, Effelsberg, Milchfunkanstalt Dr. Hartmann, in den Fensterreinigungsinstituten von Buxel, Schwarz u. Kosmehl, F. A. Luze, Colonialwaren, Jungbierbrauerei Mönnig-Steglitz, in den Mineralwasserfabriken von Hensch u. Bluse, Deutsches Si-Si-Werte, in den Butterhandlungen von Valentini, Gebr. Gause, bei der Markt- und Kühlhallengesellschaft, bei A. F. Dierberg, Bierverlag, Bau- und Arbeitsfutter von Lichtenberg, Nymmsburg und einem Teil des Ostens, sowie auf den Holz- und Breiterplätzen, ferner in den Leitergräbenanlagen, bei den Vereinigten Berliner Kohlenhändlern, bei der Filiale der Bockbrauerei Friedrichshagen, in der Malzbierbrauerei Hundtach, Eisenzentralfabrik Reichel und bei der Weinhandlung Deinhardt ebenfalls Lohnbewegungen zu führen, die mit ganz wenigen Ausnahmen ebenfalls erhebliche Vorteile für die in Betracht kommenden Kollegen gezeigt haben.

Die Sektion 5 hatte diesmal nur eine kleine Bewegung bei der Ofenfabrik Kito zu verzeichnen, die mir von ganz kurzer Dauer mit einem Streik endete und aus besonderen Umständen als verloren gegangen betrachtet werden muß.

Abwehrbewegungen wurden noch in den Fensterreinigungsbetrieben von Pohlmann sowie Pusch geführt. Desgleichen bei den Vereinigten Berliner Kohlenhändlern, ebenso in den Automobilgaragen von Dr. Hagen und bei der Firma Picardt, die mit 107 Beteiligten mit Erfolg endeten.

Insgesamt wurden in 178 Betrieben mit 1697 Beteiligten Angstbewegungen geführt, die außer einer teilweise Arbeitszeitverkürzung und sonstigen Vorteilen eine Lohn erhöhung von 1-4,90 Pf. pro Mitglied und Woche brachte, zusammen für 1697 gleich einem Mehrverdienst von 323 Pf. pro Woche.

Bei mehreren Firmen wurden die Lohn- und Arbeitsverhältnisse tariflich festgelegt.

Obgleich die große Bewegung der Kollegen Straßenbahner in das 3. Quartal fällt, wurde doch eingehend geschildert, wie die Direktion bei der Konferenz mit den Vertrauensleuten die berechtigten Forderungen schroff ablehnte. Der Auffall wollte es, daß am 19. Mai 1900 der große Streik der Straßenbahner stattfand und am gleichen Datum in diesem Jahre die Direktion, trotz der bestehenden Erinnerung, jedes Zugeständnis rundweg ablehnte. Dadurch wurden die Gewitter erregt und in Massen schlossen sich die Straßenbahner dem Verbande an. Zur Rücksicht darauf, daß die Sektionsleitung vielfach Bahnhofsversammlungen abhielt, welche sich eines besonderen Zuspruchs erfreuten und selbst zum Teil die bürgerliche Presse, die Ansprüche als gerechtfertigt betrachtete, bequemte sich die Große Berliner Straßenbahn endlich, erneut mit den Vertrauensleuten Rückspalte zu nehmen und kleine Zugeständnisse zu machen. Es haben dann Bahnaußense-

rungen stattgefunden, die pro Mensch 5, 7 und in einigen Fällen 10 Pf. pro Monat betragen. Die Feststellung der Kollegen, die sonst erst nach 2 Jahren erfolgte, soll jetzt schon nach einem Jahre erfolgen. Stattdes bisherigen Tagelohnes von 3,20 Pf. werden ab 1. Oktober 3,50 Pf. gezahlt, ebenso wurden die Kilometergelder von 50 auf 60 Pf. pro Tag erhöht. Eine außerordentlich starke Besuchte Versammlung nahm diese Zugeständnisse als Abschlagszahlung an und wurde den von der Verbandsleitung dazu gemachten Vorschlägen mit Mehrheit zugestimmt.

Die Ansicht, daß die von der Gesellschaft protestierte gelbe Vereinigung die Lohnbewegung initiiert habe, wurde eingehend widerlegt. Aussage der in Betracht kommenden Kollegen wird es nun sein, die Organisation fördern und stärken zu helfen, damit den berichtigten Wünschen mit mehr Nachdruck für die Zukunft Geltung verschafft wird.

Weiter wurde berichtet, daß auch die Agitationstätigkeit in den Sektionen eine recht rege war. An Versammlungen, Verwaltungs-, Hochschulkommissonsitzungen und sonstigen Zusammenkünften hatte der Bezirk Groß-Berlin 70. Die Sektion 1 insgesamt 261 Versammlungen, Betriebsbesprechungen und Verhandlungen, die Sektion 2 Transportarbeiter 637, die 3. Straßenbahner, 110, die Sektion 4: 90 und 5: 210, zusammen 1378 Zusammenkünfte.

Auch an Neuaufnahmen waren die einzelnen Gruppen stark beteiligt. So hatte die 1. 602, die 2. 2174, davon 170 Weibliche und 337 Jugendliche, die 3. 2532, die 4. 250 und die Sektion 5: 162, so daß zusammen 6735 Personen neu aufgenommen wurden.

Der Kassenbericht, der bereits im "Courier" veröffentlicht ist, lag außerdem gedruckt vor. Aus demselben ist hervorzuheben, daß mit einem Bestand am 1. 4. 11 mit 73 295,89 Pf. eine Einnahme von 311 344,09 Pf. gebucht worden sind, der eine Ausgabe von 235 341,60 Pf. gegenüber stehen. Erstrecklicherweise konnte diesmal berichtet werden, daß der Abschluß mit einem Überstand von 2706,60 Pf. verbrechnet steht, so daß der Bestand am 1. Juli 1911 76 002,49 Pf. insl. des Vereins Berliner Hausdienerfonds von 31 321,80 Pf. beträgt. Der Kassierer hebt hervor, daß unter anderem 90 206 Wochenbeiträge & 60 Pf. eingegangen sind und spricht den Wunsch aus, daß diejenigen Mitglieder, welche in ihren Branchen den erhöhten Beitrag von 60 Pf. zu zahlen sich verpflichtet haben, den diesbezüglichen Beschlüssen auch nachkommen. Bei dieser Gelegenheit werden speziell die Vertrauensleute erucht, mehr wie bisher Büchertontrollen zu führen.

Msdann wird der Bericht vom Stellenmehrheitsgegeben. Auch dieser ist bereits veröffentlicht worden. Arbeitslos meldeten sich 5198 Mitglieder. Insgesamt wurden 6982 Stellen gemeldet, wovon 5823 besetzt worden sind. An Arbeitslosenunterstützung sind für 1404 Mitglieder für 23 553 Tage 31 317,05 Pf. ausgezahlt worden. Auch hier wird vom Arbeitsvermittler wiederum erucht, jede freiwerdende Stelle sofort im Interesse der Gesamtheit zu melden.

Da die Zeit bereits erheblich vorgerückt, wurde von einer Diskussion über die erfassten Berichte Abstand genommen, jedoch nach längerer zum Teil lebhafter Debatte der Antrag angenommen, den Geschäftsbericht den Delegierten am Eingang zur Versammlung gedruckt auszuhändigen.

Der Obmann der Revisoren erklärt, daß die Bücher und Belege für richtig befunden und die Kassen int. der Kranken- und Arbeitslosenunterstützungsauszahler geprüft worden sind. Die beantragte Dischargeerteilung fand einstimmige Annahme.

Als Ersatzmitglied der Verwaltung wurde der Chauffeur Kollege Scheurel gewählt.

Ein von den arbeitslosen Mitgliedern und den Funktionären der Sektion 1 gestellter Antrag, neuen Mitgliedern den Arbeitsnachweis ständig erst nach sechswöchentlicher Mitgliedschaft zu gestatten, stand mit der Maßgabe Annahme, daß die Jugendlichen davon ausgeschlossen sind.

Ein weiterer Antrag, die Unterstützungsätze proportional den gefestigten Beiträgen entsprechend zu regeln, wurde abgelehnt, da die Entscheidung darüber nur dem Verbandstag zusteht.

Der Antrag auf Einführung einer wöchentlich erscheinenden Mitteilungsbeilage sowohl, als auch den weiter wohnenden Mitgliedern zwei kleine Bibliotheksbücher auf einmal auszuhändigen, wurde ebenfalls abgelehnt.

Nachdem noch Einzelheiten, die besondere Wichtigkeit nicht hatten, angeregt waren, wurde die gut besuchte Versammlung der vorgesetzten Zeit wegen geschlossen.

**Berlin.** Branchenversammlung der im Chemielaborenbetrieb beschäftigten Kollegen am 23. August. Als Delegierter zur örtlichen Generalversammlung wurde Kollege Lange gewählt. Ein Antrag, den Generalversammlungsdelegierten eine Entschädigung zu gewähren, soll später verhandelt werden, dann werden einige Lohnbewegungen besprochen. Auch die Grenzstrittigkeiten mit dem Fabrikarbeiterverband wurden erörtert, und es muß daran festgehalten werden, daß die in den Betrieben beschäftigten Handelsarbeiter und Kutscher zum Transportarbeiterverband gehören. Die Kollegen wurden aufgefordert, der Redaktion unseres Fachorgans Material über unsere Arbeitsverhältnisse zu liefern. Dann nach Regelung einiger Interna-Schluß.

**Halberstadt.** Mitgliederversammlung am 12. August. Die Abrechnung vom 2. Quartal wurde genehmigt und dann eine Agitationskommission gewählt. Die Kollegen werden dringend aufgefordert, die Versammlungen in Zukunft besser zu besuchen. Nur wenn jeder einzelne Kollege seine Schuldigkeit im Verband tut, ist die Möglichkeit gegeben, mit Hilfe der Organisation die wirtschaftliche Lage der Kollegen zu verbessern. Also die Schlafmütze herunter und an die Arbeit.

Hamburg I. Branche Kolporteur. Versammlung am 23. August. Nachdem Suhr die Entstehung des Gedankens des Delegiertenystems für unseren Verband gegeben hatte, erfolgte eine rege Debatte, an welcher sich die Kollegen Lindemann, Cohn, Behnke, Wiggens, Frau Döllberg, Sarnau und Frau Paustian beteiligten. Hierauf nahm die Versammlung das Delegiertenystem im Prinzip gegen sechs Stimmen an. Cohn stellt hierauf den Geschäftsordnungsvortrag, daß die Branchenleitung ein anderes Reglement für das Delegiertenystem ausarbeiten und es unserer nächsten Branchenversammlung unterbreiten möge. C. Wiggens empfiehlt eine Resolution: "Die Ortsverwaltung möge ein anderes Reglement ausarbeiten, welches bestimmt, auf je 50 Mitglieder einen Delegierten, und daß die angestellten Beamten genau so zur Wahl zum Delegiertenystem ständen wie jedes andere Mitglied auch." Lohse unterstützt Wiggens. Suhr will den Antrag Cohn auf die Tagesordnung der nächsten Generalversammlung gesetzt wissen. Lindemann spricht in gleichem Sinne. Der Antrag Cohn wird angenommen. Für den nach außerhalb gezeigten Kollegen Neumann, welcher bisher Kartellabgelegerter war, wurde Behnke gewählt. Um die Plakatfrage, welche die Beachtung der Kontrollarten forderte, noch einmal aufzurollen, wurden die Kollegen Micha, Sarnau, Wiggens und Cohn mit der Delegation zur nächsten Ortsverwaltungssitzung betraut. Es wurde ihnen noch mitgegeben, auch das Verbot der Kinderarbeit dabei zu betonen. Die Abgelegenheit stehen gegen Suhr wurde auf Antrag Micha bis zur nächsten Branchenversammlung zurückgestellt. Dann erfolgte Schluß der sehr gut besuchten Versammlung.

Hannover i. Schl. Am Sonntag, den 27. August fand unsere regelmäßige Mitgliederversammlung statt. Zunächst wurde die Abrechnung vom 7. Stiftungsfest gegeben. Die Einnahme betrug 180,50 Mk., die Ausgabe 164,45 Mk., sodass ein Überschuss von 16,05 Mk. verblieb. Hervorgehoben wurde noch, daß sich die Kollegen mit ihren Familien auf Weite amüsiert haben. Hierauf wurde der Kartellsbericht gegeben. Da die biesigen Agrarier im Verein mit der Mälzerei den Preis für Milch von 16 Pf. auf 18 Pf. für den Liter erhöht haben, beschloß das Kartell einstimmig den Boykott über die verteuerte Milch. Pflicht eines jeden Kollegen ist es nun, keine verteuerte Milch zu kaufen, solange bis die Agrarier mit ihrer unverhüllten Forderung in die Schranken gewiesen werden sind. Des weiteren wurde noch auf die gesperrten Lokale hingewiesen und daß die Kollegen vor allen Dingen im "Stern" und in "Petersdorf" nichts zu suchen haben, denn Boykottbruch ist Streikbruch. Dann wurden 2 Anträge, betreffend die Wahl der Delegierten zum Verbandstage, angenommen. Als Delegierter zur Hauptkonferenz wurde Kollege Rieger gewählt. Der Kassierer forderte die Kollegen auf, die Bausündemarken mehr denn je zu kleben. Weiter wurde der Besuch der Versammlungen benängelt. Kollegen, sofern das nicht mehr weitergehen, wenn von 230 Mitgliedern ca. 80 Kollegen an den Versammlungen teilnehmen, dann in den Versammlungen sollen die Kollegen zu tüchtigen Gewerkschaftlern erzogen werden. Ferner ersuchen wir die Kollegen, nicht in der Agitation zu erschaffen, denn so mancher Kollege ist noch zu haben, speziell bei den Feindschen. Bei dieser Branche gibt es noch Arbeit in Hülle und Fülle, wenn auch die Unternehmer schimpfen wie die Nohrsperlinge und mit Titulationen herumwerfen, wie "ich schmeiße die rote Bande zum Hofe hinaus" und anderes mehr, so darf das die Kollegen nicht abhalten, kräftig für den Verband zu arbeiten. Auch bei den Kollegen in der Speditionsbranche muß der gegenseitige Hass und das Beneiden um die Erntegelder auslösren und an dessen Stelle die Solidarität und das Kollegialitätsgefühl bei jedem einzelnen treten. Die Uneinigkeit der Arbeiter ist überall der Nerven der Unternehmer. Darum Kollegen muß der lezte Mann der Organisation zugeschaut werden, denn wer nicht mit uns ist, ist wider uns.

Höchst a. M. In der letzten Quartalsversammlung wurde der Kassenbericht gegeben, für richtig befunden und dem Kassierer Decharge erteilt. Als Bevollmächtigter wurde Kollege Menzner gewählt. Beschlossen wurde nochmals, mit den vereinigten Führerleuten wegen Anschluß an den Verband in Verbindung zu treten. Nach Regelung einiger Internas und Aufforderung zu reger Agitation trat Schluß der Versammlung ein.

Stolp. In der letzten Mitgliederversammlung wurde ein Vortrag über die Lohnverhältnisse am Orte gehalten. Darauf wurde der Kartellsbericht gegeben und von der Abrechnung vom zweiten Quartal mit Befriedigung Kenntnis genommen. Die Kollegen wurden aufgefordert, die Agitation besser als bisher zu betreiben. Der Vorstehende appellierte an die Mitglieder, jede Gelegenheit auszunutzen, um für den Verband zu wirken. Dann trat nach Regelung einiger örtlicher Angelegenheiten Schluß der Versammlung ein.

### Mitteilungen des Vorstandes.

Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet am 26. August 1911 in Waldheim i. S. Bevollmächtigter: Arnold, Fürtchtegott; Kassierer: Alschner, Otto Max, Mittweiderstr. 27, p.

Wohin kommen sind die Mitgliedsbücher nachstehend genannter Kollegen:

Berlin: Küpper, Peter, Hpt.-Nr. 2992, eingetr. 2. 4. 11; Lemke, Otto, Hpt.-Nr. 30,366, eingetr. 23. 10. 09; Bunte, Karl, Hpt.-Nr. 425 708, eingetr. 23. 6. 11; Hustan, Hans, Hpt.-Nr. 6662, eingetr. 20. 10. 08; Huda, Edmund, Hpt.-Nr. 30 457, eingetr. 24. 3. 06.

Leipzig: Schuster, Friedrich, Hpt.-Nr. 96 249, eingetr. 15. 10. 07; Schöne, Hermann, Hpt.-Nr. 96 235, eingetr. 6. 10. 07.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

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

### Deutscher Transportarbeiter-Verband

#### Kassenbericht pro 1. Quartal 1911.

##### Einnahme.

An Kassenbestand am 31. 12. 1910:	M		S		M		S	
	669109	16						
<b>Einnahmen durch die Ortsverwaltungen:</b>								
Beitrittsgelder à 1,- Mk.	10796	50						
à 50 Pf.	825	—						
Wochenbeiträge à 50 Pf.	56495	13						
à 45	26008	28						
à 40	23456	73						
à 80	1114	23						
à 25	21529	72						
à 20	1410	60						
Gabeiträge	8612	60						
Schlüsselabrechnungen	691	—						
Duplicata	620	—						
<b>An direkte Einnahmen der Hauptklasse:</b>								
Abonnements	471	71						
Rückzahlungen	5382	—						
Zinsen und Dividenden	4965	50						
<b>An Einnahme bei Lohnbewegungen:</b>								
Verkaufte Streifondsmarken	2154	02						
Verkaufte Extramarken	48	—						
Diverse Sammlungen	118	90						
	<b>Summa</b>		1338193,46					

### Ausgabe.

	M	A	M	S
Per Drucklegung der Verbandsorgane	44215	36		
Expedition	12210	11		
Kreditation	20887	73	59414	20
Unterstützungen:				
a) bei Arbeitslosigkeit . . . . .	191379	46		
b) in Krankheitsfällen . . . . .	215558	11		
c) an Beerdigungsbeihilfe . . . . .	18115	—		
d) in besonderen Notfällen . . . . .	426	40		
e) bei Effektenverlusten . . . . .	150	—		
f) Rechtschutz . . . . .	10615	68	140088	65
Verwaltungskosten: a) persönliche	20143	04		
b) fachliche	5952	35	26395	39
Drucksachen	15113	15		
Porto, Fernsprecher, Fracht etc.	1349	21		
Bücher, Zeitschriften etc.	553	19		
Utenhilfen	7137	10		
Versicherungsbeiträge	889	82		
Gauagitation	27990	23		
Allgemeine Agitation	315	25		
Zuschüsse an örtliche Verwaltungen	6416	79		
Beitrag zur Generalkommission	35911	40		
G. T. F.	1618	90		
Konferenzen, Sitzungen etc.	1247	60		
Beitragssmarken	473	54		
Buchhandlung	2000	—		
Berlitzkontor	369	28		
Arbeitsnachweis	75	—		
Verzeichnungen	912	85		
Manuogeld	145	—		
Rechts-Sektionen	7296	50		
Diverse	680	28	78221	05
<b>Ausgaben bei Lohnbewegungen:</b>				
Unterstützung an Streikende	31152	58		
Gemäßregelte	17420	79		
Fernhalten des Zuganges	350	65		
Fortchaffung Zugereister	126	40		
Abgereiste Streikende	20	—		
Berühmtheit	2385	—		
Sächliche	622	91		
Rechtschutz	14119	57		
Unterstützungen an Inhaftierte	877	3	67875	20
<b>Kassenbestand am 31. 8. 1911</b>				
	669109	16	666698	97
	<b>Summa</b>		1138193,46	

### Bilanz.

	M	A	M	S
Kassenbestand am 1. 1. 1911:			669109	16
Einnahme			669084	30
Ausgabe			671494	49
Mehrausgabe				
			2410	19
Kassenbestand am 31. 8. 1911			666698	97

Carl Kässler, Hauptkassierer.

Berlin, den 29. 8. 1911.

Die Revisionskommission:  
Berthold Streitner. Adolf Bleck.  
Karl Fröhbrodt. Paul Lenz.  
August Langkau.

### Briefkasten.

Die Schriftführer werden nochmals erachtet, Berichte nicht erst abzulegen zu lassen, sondern diese sofort einzusenden. Das Papier ist nur auf einer Seite zu beschreiben, und die Zeilen sind so weit auseinander zu halten, daß eine Korrektur möglich ist. Auf letzteres achte man ganz besonders bei Schreibmaschinenschrift.