

# SOUMIER

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

Erscheint jede Woche Sonntags.  
Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franco 1,50 Mk.  
Der Courier ist in die Postzustellungliste eingetragen.

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

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

Nr. 38.

Berlin, den 17. September 1911.

15. Jahrg.

## Verbandskollegen!

Die Herbstmonate eignen sich vortrefflich zu neuer, intensiver Agitationsarbeit. Die steigende Teuerung der Lebensmittel verpflichtet jeden Einzelnen, seine ganze Kraft dem Kampf um Verbesserung der Lohnverhältnisse zur Verfügung zu stellen. Wer nichts für den Fortschritt und die Stärkung seiner Organisation tut, hat es sich nur selbst zuzuschreiben, wenn er in der Zukunft den Hungerriemen immer enger und enger schnüren muß

### Unsere Statistik.

In der Erkenntnis der Dinge liegen die tiefsten Gründe einer Aufwärtsentwicklung der Arbeiterklasse. Wir müssen wissen, wie es um die Arbeits- und Lohnverhältnisse unserer Kollegenschaft steht, wenn wir deren Hebung fördern wollen. Von diesem elementaren Grundsatz ausgehend hat unser Hamburger Verbandstag im Jahre 1903 beschlossen, innerhalb zwei Geschäftsperioden mindestens eine Erhebung über die gegenwärtigen Lohnverhältnisse zu veranstalten. Diese Erhebungen sollten der Verbandsleitung zeigen, wo es am dringendsten notwendig ist, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu bessern, sie sollten der Verbandsleitung die Möglichkeit geben, gerade dort in erster Linie die Hebel anzusetzen, wo die Arbeitsbedingungen am traurigsten und zurückgebliebensten sind. Die Organisationsbestrebungen der Kollegenschaft sind bekanntlich nicht in allen Orten und Branchen gleich stark, folgedessen besteht naturgemäß eine große Verschiedenheit in der Aufwärtsentwicklung der Arbeitsverhältnisse. Um den vorwärtstürmenden Teil der Kollegenschaft, durch zurückgebliebene Sparten nicht hemmen zu lassen, muß es Aufgabe der Verbandsleitung sein, dort helfend einzugreifen, wo es an der nötigen Initiative zu fehlen scheint.

Das kann sie aber nur, wenn sie genau weiß, wo der Hase im Pfeffer liegt. Die Verbandsleitung nun genau über die herrschenden Verhältnisse zu informieren, diesem und nur diesem Zwecke dienen die alle drei Jahre erfolgenden Erhebungen über die derzeitigen Lohnverhältnisse der Berufskollegen. Leider wird diese gute Absicht, eine Grundlage für die möglichst gleichmäßige Aufwärtsbewegung der Arbeitsverhältnisse zu schaffen, noch von vielen, besonders den jeweils neu gewonnenen Mitgliedern des Verbandes nicht ihren tatsächlichen Werte gemäß gewürdigt.

Im Jahre 1910 sind die Fragekarten in 344 Orten mit 141 553 Mitgliedern zur Ausgabe gelangt. Aber nur 80 849 Mitglieder aus 310 Orten haben sich an dieser durchschlagend wichtigen statistischen Aufnahme beteiligt. Nicht weniger als 34 Orte und 3 Gauweitzmitgliederschaften haben an der Aufnahme der Statistik überhaupt nicht teilgenommen. Die Schuld an der Nichtbeteiligung fällt zweifellos den Verwaltungen der betreffenden Mitgliederschaften resp. den drei Gauverwaltungen zu. Welche Verwaltungen diese Pflichtvergeßlichkeit auf dem Gewissen haben, mögen die Kollegen im Jahrbuch des Verbandes 1910 nachsehen. Für 1910 betrug die Beteiligung der Mitglieder an der Statistik 57,1 gegen 57,9 pCt. im Jahre 1907 und 37,5 pCt. im Jahre 1904. Im Jahre 1910 ist also eine Minderbeteiligung der Mitglieder an der Statistik gegenüber dem Jahre 1907 zu verzeichnen. Dieses unerfreuliche Ergebnis ist zum Teil auf den im Juli 1910 erfolgten Zusammenschluß

der drei Verbände zurückzuführen. So haben von der neuangeschlossenen Gruppe der Seefleute, die etwa 9000 Mann zählte, nur 220 die statistischen Karten ausgefüllt. Für die Seefleute war diese Statistik etwas ganz neues, noch nicht dagewesenes und daher ist das bedauerliche Ergebnis einigermaßen begreiflich. Es muß also in dieser Hinsicht noch recht viel Erziehungsarbeit geleistet werden, damit alle Verbandsmitglieder den Wert statistischer Erhebungen voll zu würdigen lernen.

Der Vergleich der Beteiligung der größten Verwaltungsstellen des Verbandes an der Statistik ergibt folgendes Resultat: Es haben ausgefüllte Karten eingelangt: Nürnberg 98,5 pCt., Breslau 93,8 pCt., Magdeburg 88,9 pCt., Kiel 82,5 pCt., Halle 82,4 pCt., Dresden 80,4 pCt., Hamburg III 82,1 pCt., Leipzig 77,7 pCt., Pönigsberg 67,0 pCt., Lübeck 66,6 pCt., München I 58,7 pCt., Groß-Berlin 56,8 pCt., Stuttgart 56,5 pCt., Bremen 47,6 pCt., Köln 43,9 pCt., Mannheim 43,2 pCt., Düsseldorf 41,9 pCt., Stettin 39,8 pCt., München II 36,3 pCt., Hamburg I 34,2 pCt. und Bremerhaven 12,6 pCt. Nürnberg steht also gleich 1907 an erster Stelle. Berlin hat zwar seinen Prozentsatz wesentlich verbessert, genügt aber in Anbetracht der Einführung des Systems der festgestellten Eintassierer noch keineswegs den an solche Mitgliederschaften zu stellenden Anforderungen, und Hamburg I ist in seinen Leistungen leider wesentlich zurückgegangen, was zum Teil auf die fast Nichtbeteiligung der 5440 Seefleute zurückzuführen ist. Gänzlich ungenügend ist die Beteiligung der Bremerhavener Kollegen an den statistischen Erhebungen, wobei berücksichtigt wird, daß dort 1341 Seefleute in der Mitgliederschaft sind.

Im Durchschnitt besser als in den großen, ist das Resultat in den mittleren und kleineren Orten, das ist begreiflich, schon deswegen, weil in den kleineren Verwaltungen, naturgemäß ein engerer Zusammenhang zwischen Mitgliedern und Ortsverwaltung besteht.

Ueberhaupt lieferten Karten ein: 100 pCt. 55 Orte, mehr als 90 bis 100 pCt. 55 Orte, zwischen 80 und 90 pCt. 56 Orte, zwischen 70 und 80 pCt. 29 Orte, mehr als 60 bis 70 pCt. 37 Orte, über 50 bis 60 pCt. 24 Orte und unter 50 pCt. 54 Orte bezw. Mitgliederschaften. Von den Einzelmitgliederschaften lieferten die der Gaue 7 und 13 je 100 pCt., die der Gaue 1 und 2 95,2 und 92,6 pCt., weiter über 50 pCt. die Einzelmitgliederschaften der Gaue 15, 3, 5 und 10, wogegen die der Gaue 8, 14, 9, 11 und 12 unter 50 pCt. Antworten eingelangt haben. Den Gesamtdurchschnitt von 57,1 pCt. überschritten 244, unter demselben blieben 66 Mitgliederschaften bezw. Orte. Von den Gauweitzmitgliederschaften hatten 8 einen höheren und 5 einen niedrigeren als den Gesamtdurchschnitt aufzuweisen.

Ziehen wir das Anteilverhältnis der Gaue in Betracht, so stellen wir fest, daß diesmal wieder wie 1907 Gau 7 mit 93,3 pCt. die Spitze hält. An zweiter Stelle steht Gau 2 mit 82,7 pCt. und an dritter Gau 9 mit 81,8 pCt. Ueber dem Gesamtdurchschnitt steht der Anteil der Antworten außerdem noch in den Gaue 1, 3, 5, 10 und 13, wogegen die Gaue Groß-Berlin, 4, 6, 8, 11, 12, 14, 15, 16 und die Gruppe Binnenschiffer hinter dem Gesamtdurchschnitt zurückbleiben.

Nun zur Beteiligung der einzelnen Berufsgruppen an der Statistik. Obenan stehen diesbezüglich die Fuhrleute und Kutscher mit 15 466 = 19,1 pCt. der eingeleiteten Karten. Diesen folgt die Gruppe der Hausdiener und Pader mit 14 470 = 17,9 pCt. der ausgefüllten Karten. Dann folgen die Hilfsarbeiter verschiedener Art mit 13 655 = 16,9 pCt. der Antworten. Als nächsthöchste Gruppe folgen dann die Spedition- und Speicherarbeiter mit 13 121 = 16,2 pCt. der Antworten. Dann die Hafenarbeiter mit 6454 = 8,0 pCt. der Antworten und die Droschkenkutscher mit 3,6 pCt., Kohlenarbeiter mit 3, Bierfahrer 3,0, Straßenbahner 2,8, Binnenschiffer und Flößer 2,5, Fensterputzer 1,2, Diverse 0,6 und Seefleute 0,3 pCt.

Vergleichen wir den Anteil der Beteiligung an der Statistik mit dem der einzelnen Gruppen an der Gesamtmitgliedschaft des Verbandes am Schlusse des Jahres 1910, so ergibt sich das folgende Gruppen mit ihrem Anteil an der Statistik über die, an der Mitgliedschaft hinausgehen: Kutscher und Fuhrleute, Bierfahrer, Spedition- und Speicherarbeiter und die Hilfsarbeiter verschiedener Art. Bei den weiblichen Mitgliedern ergibt sich der gleiche Prozentanteil und alle anderen Gruppen bleiben hinter ihrem Mitgliedschaftsanteil zurück.

Von den 80 849 antwortenden Kollegen und Kolleginnen waren 26 406, also 32,7 pCt. auch politisch organisiert. Dieses Verhältnis ist zwar nicht ganz unerfreulich zu nennen, genügt aber durchaus nicht, wenn wir in Betracht ziehen, daß für den Fortschritt der Arbeiterklasse die Zugehörigkeit zur politischen Organisation genauso notwendig ist, wie die zur gewerkschaftlichen. Wir dürfen wohl die Erwartung aussprechen, daß unsere Kollegenschaft in Zukunft die politische Tätigkeit mehr als bisher zu bewerten verstehen lernt und dementsprechend sein Handeln einrichtet.

Den absolut höchsten Anteil an der Zahl der politisch organisierten Mitglieder stellt mit 5278 = 20,0 pCt. die Gruppe der Hausdiener und Pader. Dann folgen mit 4605 = 17,4 pCt. die Hilfsarbeiter verschiedener Art, mit 4059 = 15,4 pCt. die Spedition- und Speicherarbeiter, mit 3920 = 14,9 pCt. die Kutscher und Fuhrleute und mit 2964

= 11,2 pCt. die Hafenarbeiter. Auf die weiblichen Mitglieder entfallen 1272 = 4,8 pCt. der Gesamtzahl und auf die übrigen Berufsgruppen zusammen 4308 = 16,3 pCt. der politisch organisierten Mitglieder.

Mit 6661 = 25,2 pCt. der politisch organisierten Mitglieder steht Gau 11 an erster Stelle. Groß-Berlin folgt mit dem nächsthöchsten Anteil von 5904 = 22,4 pCt. und an dritter Stelle rangiert Gau 5 mit 3565 = 13,5 pCt. der politisch organisierten Mitglieder. Diese drei Bezirke weisen demnach 61,1 pCt. der Gesamtzahl der politisch organisierten Berufsangehörigen auf. Mehr als 1000 politisch Organisierte sind ferner vorhanden in den Gauen 9 (1415), 12 (1263) und 2 (1223). In den übrigen Gauen sind weniger als 1000 politisch Organisierte vorhanden und die niedrigste Zahl hat mit 243 Gau 16 aufzuweisen.

Zur Arbeiterbewegung im Allgemeinen gehört als drittes, gleichberechtigtes Glied, die Konsumentenorganisation. Die Betätigung in der Konsumvereinsbewegung ist für jeden aufgeklärten Arbeiter genau so notwendig und wertvoll, wie die Arbeit in der gewerkschaftlichen und politischen Organisation. Das haben sowohl die Gewerkschaftskongresse zu Köln und Dresden, wie der internationale Sozialistenkongress zu Kopenhagen und der deutsche Parteitag zu Magdeburg ausdrücklich konstatiert.

Die Frage nach der Zugehörigkeit zur Konsumentenorganisation bzw. nach der Betätigung in der Konsumvereinsbewegung, wurde von 19362 männlichen und 1373 weiblichen, zusammen 20735 = 25,7 pCt. der antwortenden Mitglieder bejaht. Mit Nein antworteten 56854 = 70,3 pCt. der Mitglieder und keine Angaben machten 3260 = 4,0 der Befragten. Von den männlichen Mitgliedern, für die Fragearten ausgefüllt vorliegen, waren 24,9 pCt. und von den weiblichen 44,6 pCt. als Konsumenten organisiert. Also auch hier ist das Verhältnis bei den weiblichen Mitgliedern erheblich günstiger wie bei den männlichen. Es darf allerdings angenommen werden, daß in einer ganzen Reihe von Fällen nicht unsere Mitglieder, sondern deren Frauen dem Konsumverein angehören, so daß sicher ein höherer als aus den Feststellungen sich ergebender Prozentsatz unserer Verbandsmitglieder die Bestrebungen der Konsumentenbewegung durch Warenbezug unterstützt.

Der Berufsgruppierung nach gehören von den Verbandsmitgliedern der Genossenschaftsbewegung an: Hilfsarbeiter verschiedener Art 3944 = 19,0 pCt., Kutscher und Fuhrleute 3942 = 19,0 pCt., Haus-

diener und Packer 3660 = 17,7 pCt., Expeditionsarbeiter 2888 = 13,9 pCt., Hafenarbeiter 2066 = 10,0 pCt., und von den übrigen Berufsgruppen einschließlich der weiblichen Mitglieder 4235 = 20,4 pCt.

Es muß aber ferner ausdrücklich hervorgehoben werden, daß nach den Feststellungen unserer Einkommensstatistik rund 50 pCt. unserer Verbandsmitglieder nicht verheiratet sind, also keinen eigenen Hausstand haben und somit als Mitglieder der Konsumentenorganisation überhaupt nicht in Betracht kommen. Diese Tatsache in Betracht gezogen, ergibt die Erhebung ein leidlich zufriedenstellendes Resultat der Beteiligung unserer Verbandsmitglieder an der Genossenschaftsbewegung. Womit allerdings nicht gesagt sein soll, daß unsere Kollegenschaft diesbezüglich ihre Hände in den Schoß legen darf. Es muß vielmehr auch auf diesem Gebiete noch eifriger als bisher an der Erziehung der Mitglieder zur genossenschaftlichen Solidarität gearbeitet werden.

Von den 80849 antwortenden Mitgliedern hatten 80,3 pCt. Wochenlohn, 7,9 pCt. Monatslohn, 2,4 pCt. Stundenlohn, 3,3 pCt. Akkord- und 3,0 Akkord- und Zeitlohn. In Kost und Logis befanden sich 863 Personen.

Bei 69097 = 88,9 pCt. der antwortenden männlichen Mitglieder bestand der Arbeitsverdienst aus reinem, vom Unternehmer gezahlten Lohn. Außer diesem hatten Einkommen aus Nebenverdienst 5409 = 7,0 pCt. der antwortenden männlichen Mitglieder. Gegen 1907 ist der Anteil dieser Mitglieder um 7,4 pCt. zurückgegangen. Der Nebenverdienst bestand in Prozenten bei 1442, Prozenten, Prämien, Trinkgeldern, Fuhr- und Tourengebern bei 694, Speisen und Zehr- geldern bei 147, Kilometergeldern bei 176, Ueberstundenlöhnen und sonstigen Entschädigungen bzw. Gratifikationen bei 246 und in freier Wohnung, Kost, Nebelgeldern zc. bei 223 Mitgliedern.

Die Höhe des wöchentlichen Nebenverdienstes der männlichen Mitglieder betrug bis 5 M. für 3397, mehr als 5 bis 10 M. für 107 und mehr als 10 M. für 814 der Antwortenden. Den größten Anteil zur Zahl derjenigen, die außer dem Lohn noch Nebenverdienst haben, stellen die Berufsgruppen der Kutscher und Fuhrleute mit 1802, der Hausdiener und Packer mit 1103, der Droschken- und Automobilfahrer mit 870 und der Vierführer mit 581 Personen.

Aus der Zusammenstellung bezüglich des Arbeitsverdienstes ist ersichtlich, daß 25,7 pCt. der männlichen Kollegen — einschließlich der jugendlichen — einen Arbeitsverdienst bis zu 21 M. und 70,2 pCt. einen solchen von mehr als 21 M. pro Woche hatten.

Von den 3079 antwortenden weiblichen Mitgliedern hatten 2839 = 90,2 pCt. Arbeitsverdienst bestehend aus reinem vom Unternehmer gezahlten Lohn und 60 = 1,9 pCt. solchen aus Lohn und Nebenverdienst.

Der wöchentliche Arbeitsverdienst betrug für 1924 = 62,5 pCt. der weiblichen Mitglieder bis zu 12 M. und für 975 = 31,7 pCt. mehr als 12 M. pro Woche.

Der höchste Durchschnittsverdienst männlicher Mitglieder ist mit 31,79 M. für München II (Straßenbahner) festgestellt worden. Diesem folgen Hamburg mit 29,17 M., Elsfleth und Duisburg mit je 28,80 M., Freiburg i. B. mit 28,64 M. und Harburg mit 28,17 M. Acht Orte hatten einen Durchschnittslohn von 27 bis 28 M., 19 Orte einen solchen von 26 bis 27 M., in 17 Orten betrug derselbe 25 bis 26 M. und in 18 Orten 24 bis 25 M. pro Woche. Den niedrigsten Durchschnittsverdienst haben die Fischer in Zantoch mit 9,27 M. pro Woche. Wadenhäuser hat 13,50 M. Durchschnittslohn aufzuweisen. In 4 Orten sind 14 bis 15 M. und in 7 Orten 15 bis 16 M. als Durchschnittsverdienst festgestellt worden.

Der Gesamtdurchschnittsverdienst betrug 24,82 M. pro Woche. Ueber diesem Durchschnitt stand der von 54 Orten und darunter blieben die Durchschnittslöhne von 256 Orten.

Nach Gauen berechnet, hat den höchsten Durchschnittslohn Gau 11 mit 27,01 M. aufzuweisen. An zweiter Stelle steht Groß-Berlin mit 26,82 M., diesem folgen an dritter bzw. vierter Stelle die Gauen 14 und 13 mit 26,16 M. Ueber dem Gesamtdurchschnitt stehen außerdem noch die Gauen 6, 12 und 15 mit 25,92 M., 25,55 M. und 25,46 M., wogegen die Durchschnitte der übrigen Gauen hinter dem Gesamtdurchschnitt zurückbleiben. Am niedrigsten steht Gau 2 mit einem Durchschnittsverdienst von 18,68 M. pro Woche.

Die Durchschnittslöhne der wichtigsten Branchen ordnen sich so: Die Automobilfahrer im Personentransport stehen mit einem Durchschnittsverdienst von 31,19 M. pro Woche an erster Stelle. Die Automobilfahrer im Warentransport haben einen Durchschnittsverdienst von 30,74 M. Es haben ferner dann der Nebenfolge nach: Vierführer 28,19 M., Möbeltransportarbeiter 27,53 M., Kohlenarbeiter 26,33 M., Hafenarbeiter 26,14 M., Straßenbahner 25,71 M., Seeleute 25,33 M., Kutscher und Fuhrleute 25,13 M. und Expeditionsarbeiter 24,84 M. Der Durchschnittsverdienst dieser Gruppen steht über dem Gesamtdurchschnitt. Es sind dann ermittelt worden für: Binnenschiffer 24,20 M., Hausdiener und Packer 23,99 M., Fensterputzer 23,95 M., Hilfs-

**Die Kraftquellen des Automobils.**

IV.

Wenn wir nun, in weiterem Verfolg unseres Themas, die Brauchbarkeit der Elektrizität als automobiler Kraftquelle einer vergleichenden, kritischen Beleuchtung unterziehen, so finden wir beim Vergleich mit dem Dampfmaschinen starke Ähnlichkeit, als wir auch beim elektrischen Wagen zwei für sich getrennte Teile der Kraftquelle haben: Die Akkumulatorenbatterie und den Elektromotor. Der in der Akkumulatorenbatterie aufgespeicherte, elektrische Strom wird in den Elektromotor geleitet, um dort in mechanische Energie umgewandelt zu werden, durch welche dann der Antrieb des Wagens erfolgt. Was also beim Dampfmaschinen der Dampfzylinder ist, ist beim elektrischen Wagen die Akkumulatorenbatterie. Hier wie dort sind diese Teile die Schwerepunkte der beiden Systeme. Das für die Batterien verwendete Blei, das fast die Hälfte schwerer ist als Eisen, gibt der Akkumulatorenbatterie hohe Gewichte. Für eine elektrische Droschke, die auf einer Strecke einen Aktionsradius von ca. 70 Kilometer hat, beträgt das Eigengewicht der Batterie mindestens 650 Kilogramm, welches Gewicht ständig als tote Last mitgeführt werden muß. Unter Aktionsradius versteht man übrigens die Länge der Strecke, die das Elektroautomobil mit einer Ladung der Batterie fahren kann. Ist die Batterie leer, so muß sie entweder frisch geladen oder durch eine frisch geladene Batterie ersetzt werden.

Der elektrische Wagen wird also wesentlich schwerer sein als ein Benzinwagen von derselben Leistung; er braucht infolgedessen auch mehr Kraft, um in Bewegung gehalten zu werden. Das höhere Gewicht bedingt ferner eine geringere Leistungsfähigkeit im Verein mit dem großen Gewicht des betriebsfertigen Chassis muß als Hauptmangel des elektrischen Wagens bezeichnet werden. Für große Entfernungen ist also das Elektroautomobil direkt unbrauchbar. Verhältnismäßig günstig erweist sich der elektrische Wagen für den Stadtbetrieb, wo man mit kleineren Geschwindigkeiten auskommt, und wo die Möglichkeit eher besteht, eine zu ungeladene Zeit erschnappte Batterie gegen eine frisch geladene auszuwechseln. Wenn man mit dieser umständlichen Manipulation den bequemen Ersatz des Betriebsmittels beim

Benzinwagen vergleicht, das heutzutage in jedem Dorf zu haben ist, so kommt der elektrische Wagen sehr ins Hintertreffen. Als weiterer Uebelstand ist die Empfindlichkeit in der Warnung und Unterhaltung der Batterie zu bezeichnen, die immerhin einige Sachkenntnisse verlangt. Trotz angestrengter Studien und Versuche, die Batterie für Automobile brauchbarer zu machen, sind bis heute keine einschneidenden Verbesserungen auf diesem Gebiete gemacht worden. Nach wie vor findet das schwere Blei Verwendung; die mit Meteorit imprägnierten Platten sind gegen die beim Automobilbetrieb auftretenden Stöße immer noch zu empfindlich und machen von Zeit zu Zeit ein Neigen der Batterie-Eröße von dem abfallenden Blei-erze notwendig. Wenn man nun weiter die hohen Anschaffungskosten derartiger Batterien in Betracht zieht — eine Droschkenbatterie von ca. 650 Kilogramm kostet ca. 1600 M. — und weiter sich bewußt wird, daß nach ca. 8000 Kilometern die Akkumulatorenbatterie nur den Wert von Aluminium darstellt, so kann man sich der Erkenntnis wohl kaum verschließen, daß dieselbe den wünschelsten Punkt am Elektroautomobil darstellt. Einen wesentlichen Vorteil, den die Akkumulatorenbatterie sowohl dem Dampf als auch dem Benzin als Kraftquelle voraus hat, sei nicht vergessen hier zu erwähnen: die große Betriebssicherheit. Dieser Vorteil, indirekt ausschlaggebend für die Wahl des elektrischen Systems bei Wagen, die in kürzester Zeit zur Abfahrt fertig sein müssen: also bei Feuerwehrautos, Rettungswagen u. dergl. mehr. Für dieses Anwendungsgebiet wird sich der elektrische Wagen von dem Benzinwagen nicht so leicht verdrängen lassen.

Wie beim Dampf, so sind es auch hier die ändernden Eigenschaften des Motors, die einen erfolgreichen Wettkampf mit dem Benzinautomobil überhaupt zutreffen. Wir wissen, daß, gleiche Zylinderzahl vorausgesetzt, der Dampfmaschine viermal gleichmächtiger arbeitet, wie der Benzinmotor. In diesem Punkte stellt nur der Elektromotor direkt das Ideal einer Antriebsmaschine dar, da der Gleichförmigkeitsgrad unendlichmal besser ist, wie bei jeder Kolbenmaschine. Dieser gleichmäßige Gang lohnt das Erlebenswert außerordentlich und gibt dem Wagen einen eleganten und ruhigen Lauf. Die Kupplung und das Getriebe fallen beim elektrischen Betrieb weg, was als eine wesentliche Vereinfachung zu bezeichnen ist. Für die hohen Zugkräfte, die im Automobil beim Anfahren und bei Steigungen auftreten, eignet sich der

Elektromotor, speziell der sogenannte Hauptstrommotor, ganz vorzüglich, da er darübergehend starke Belastung aushält ohne dabei Schaden zu leiden. Das für den Benzinwagen zur Vermeidung der Getriebe-Zahnrad-erzwingende Schatthebelwerk fällt weg; mit einem einfach zu bedienenden Hebel, der den Kontraktor betätigt, wird die Geschwindigkeit des Wagens reguliert. Durch Umkehren der Stromrichtung wird in einfachster Weise das Rückwärtsfahren bewerkstelligt und zwar mit derselben Kostungen wie vorwärts. (Beim Benzinwagen kann man bekanntlich nur mit einer Geschwindigkeit rückwärts fahren.) Die Kurzfahrbremse stellt eine sehr energisch wirkende Gefahrbremse dar. Das speziell bei kalter Fahrzeit oft so mühevoll Anwerfen des Benzinmotors fällt beim elektrischen Betrieb natürlich weg. Wenn man von der Akkumulatorenbatterie absteht, ist die Bedienung des Elektromobils einfach und verlangt wenig technische Schulung. Seine Geräuschlosigkeit kann oft direkt ausschlaggebend für die Verwendung des elektrischen Wagens sein. Wer an heißen Sommertagen gequält ist, in die Hauptverkehrsader der Großstadt die mit verbrannten Benzin- und Öldämpfen geschwängerte Luft einzuatmen, wird diesen Vorzug des sauberen und geruchlosen Betriebs beim Elektroautomobil zu schätzen wissen. Die große Verunreinigung der Luft bei dem Massen-Automobil-Verkehr in Berlin wird auch der Grund gewesen sein, daß künftighin nur noch elektrische Droschken konfessioniert werden sollten. Es hat nun nicht daran gefehlt, auf Mittel zu sinnen, die Nachteile der Batterie beim elektrischen Betrieb auszuscheiden. Man dachte daran, die elektrische Energie direkt auf dem Wagen mittels Benzinmotor und Dynamomaschine zu erzeugen und damit die Elektromotoren anzutreiben. Tatsächlich sind auch Automobilkonstruktionen mit elektrischer Kraftübertragung ausgeführt worden, die aber mindestens den Nachteil großer Komplikation haben.

Die neuerdings in Gebrauch gekommenen Eisen-Akkumulatoren, deren Elektrodenmaterial Eisen und Nickel ist, stellen, was Gewicht und Unterhaltung der Batterie anlangt, eine kleine Verbesserung dar. Dafür sind die Stromverluste noch größer als beim Bleiakkumulator, so daß auch von dieser Erfindung ein großer Fortschritt auf dem Entwicklungsbereich des Elektromobils nicht zu erwarten ist.

Aus den Ausführungen geht hervor, daß der Verwendungs-bereich des elektrischen Wagens

arbeiter verschiedener Art 23,12 M., Droschkenführer 21,31 M. und Köcher 18,16 M.

Nach Gauen zusammengestellt, erzielten die Hausdiener und Packer den höchsten Durchschnittslohn mit 26,90 M. pro Woche im Gau 13. Bei den Kutsern und Fuhrleuten hat Gau 11 mit 29,42 M. den höchsten Lohnsatz. Die Automobilführer im Warentransport erzielten im Gau 13 die Höchsthöhe mit 36,50 M. Dieser Gau steht auch mit dem Durchschnittslohn der Droschkenführer in Höhe von 34,50 M. in dieser Gruppe an erster Stelle. Dasselbe ist der Fall mit dem 37 M. betragenden Durchschnittslohn für Automobilführer im Personentransport. Hier kommt Gau 10 mit demselben Satz in Betracht. Bei den Bierführern steht Groß-Berlin mit 30,61 M. an erster Stelle. Die Expeditionsarbeiter erzielten ebenfalls in Groß-Berlin mit 26,86 M. ihren Höchstdurchschnitt. Mit 31,56 M. rangiert bei den Möbeltransportarbeitern Gau 6 an erster Stelle. Die Kohlenarbeiter erzielten ihren höchsten Durchschnittslohn — 30,84 M. — im Gau 11 und die Hasenarbeiter den ihrigen mit 37,17 M. in Groß-Berlin. Für die Gruppe Seelente kommt der Höchstdurchschnitt in Gau 11 mit 26,73 M. in Frage. Bei den Straßenbauern steht mit 29,74 M. Gau 6 an der Spitze. Mit 28,12 M. Durchschnittslohn hält Gau 12 bei den Fensterputzern die erste Stelle und bei den Hilfsarbeitern verschiedener Art ist es Groß-Berlin mit 26,15 M.

Von den weiblichen Mitgliedern erzielten den höchsten Durchschnittslohn die in Kohlegeschäften tätigen mit 14,65 M. pro Woche. Bei den Lagerarbeiterinnen betrug der Durchschnitt 13,99 M. und bei den Packerinnen 13,87 M.

Aus diesen Zusammenstellungen ersehen wir ganz deutlich, wo zuerst der Hebel zur Verbesserung der Lage unserer Berufskollegen angelegt werden muß. Das trifft vor allen Dingen auf die Drie und Branchen zu, deren Löhne unter dem Durchschnitt stehen. Da muß schon in der nächsten Zeit mit aller Kraft eingegriffen werden. Das kommende Winterhalbjahr ist überall die geeignetste Zeit dazu, durch intensive Agitation die Kadres der Organisation aufzufüllen und sie so in den Stand zu setzen, den Kampf um die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse mit allem Nachdruck zu führen.

Die Kollegenschaft darf aber auch nicht vergessen, daß zum Führen der Kämpfe, Geld, Geld und nochmals Geld gehört. Mit großer Freude und Genehmigung können wir konstatieren, daß viele Mitgliedschaften mit Löhnen unter und sogar weit unter dem Durchschnitt, sich entschlossen haben, den 60 Pf.-Bei-

trag einzuführen. Unter diesen sind Mitgliedschaften des Gaus Schlesien, der den allerniedrigsten Durchschnittslohn aufweist. Sie verdienen ob ihrer gewerkschaftlichen Durchbildung, Ueberzeugung und Opferwilligkeit hohe Anerkennung. Leider können wir das gleiche von einem Teil großer Mitgliedschaften mit relativ hohen Durchschnittslöhnen nicht konstatieren. Unter ihnen ist leider auch noch ein Teil der größten Verbandsmitgliedschaft, trotzdem gerade Berlin mit den Durchschnittslöhnen an zweiter Stelle, in manchen Branchen sogar an erster Stelle steht. Es kann nur mangelndes Begreifen der gewerkschaftlichen Notwendigkeiten sein, daß diese Kollegen sich nicht entschließen können, wöchentlich noch einen Groschen für die Förderung ihres eigenen Wohls zu opfern. Viel Aufklärungsarbeit ist also da noch in den eigenen Reihen zu tun. Mit Groschenknappern ringt man den Kapitalismus wirklich nicht nieder, sie sind vielmehr eine starke Stütze der Ausbeutung proletarischer Arbeitskraft. Es ist hart, solche Tatsachen konstatieren zu müssen, aber die Wahrheit muß heraus, denn sie allein in Verbindung mit der Erkenntnis der Dinge wie sie sind, fördert die Fort- und Aufwärtsentwicklung der Organisation. Der aufgeklärte Arbeiter muß, wenn es darauf ankommt und wenn es die Umstände erheischen, bereit sein, das Leben für die gute Sache einzusetzen, das werden aber jene sicher nicht tun, die für ihre Ueberzeugung keinen weiteren Groschen übrig haben. Zudem ernten ja die Früchte der Opferwilligkeit nicht andere, sondern die Kollegen selbst. Die Zahlen der Lohnstatistik, sie sprechen eine berede, ja geradezu aufreizende Sprache, stehen wir in treuer Solidarität zusammen, um die Schande der Hungerlöhne im Beruf auszumergen.

ein beschränkter ist, und daß ganz bestimmte technische und wirtschaftliche Verhältnisse vorliegen müssen, wenn er erfolgreich mit dem Benzinswagen konkurrieren will. Der Akkumulatortank ist — ganz abgesehen von den hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten — eine wirtschaftlich schlecht arbeitende Kraftquelle, da er nur 75 pSt. des zugeführten Stromes wieder zurückerhält. Vieles Anfahren und lange starke Steigungen sind beim elektrischen Betrieb zu vermeiden; die hierdurch auftretenden Stromstöße ruinieren die Batterie frühzeitig und der elektrische Wirkungsgrad wird noch schlechter. Durch geschickte Schaltung der Elemente (niedere Spannung, große Stromstärke) wird diesem Uebelstand zum Teil begegnet, immerhin ist es nicht empfehlenswert bei gebirgigem Terrain elektrische Wagen zu verwenden. Je schwerer die Anlast des Wagens ist, desto geringer wird der schädliche Einfluß des großen Batteriegewichts auf den Wagen sein. Für den schweren elektrischen Lastwagen ist demnach noch am meisten Aussicht für einen rationellen Betrieb vorhanden. Handelt es sich z. B. um den regelmäßigen Transport der Fertigprodukte von der Fabrik nach der Bahnhstation, so wird die Erfindung bald lehren, wieviel Touren man mit einer Ladung machen kann, ohne sich der Gefahr auszusetzen, wegen Strommangels liegen zu bleiben. Jede moderne Fabrik hat ja wohl elektrischen Strom zur Verfügung. Werden die Batterien zu einer Zeit geladen, wo dem Netz wenig Strom entnommen wird, so reduzieren sich die Stromkosten auf ein Minimum. In einer Fabrik wird sich auch immer ein Mann finden, der nach richtiger Instruktion das Laden und die Unterhaltung der Batterie als Nebenbeschäftigung übernimmt. Besser werden noch die Verhältnisse, wenn man mehrere Wagen in Betrieb stellen kann. Auch elektrische Droschkenbetriebe haben nur Aussicht auf wirtschaftlichen Erfolg, wenn der Wagenpark mindestens 50 Wagen umfaßt. Die Generaluntkosten pro Wagen werden dadurch bedeutend herabgedrückt. Auch als elegantes Privatfahrzeug — wobei allerdings der Kostenpunkt nicht ausschlaggebend sein darf — wird der elektrische Wagen immer noch seine Abnehmer finden. Ob die gegenwärtig wieder akut gewordene Frage des Lexie-Automobils durch den elektrischen Wagen gut gelöst wird, dürfte nach den vorstehenden Betrachtungen nicht zu bezweifeln sein — jedenfalls nicht für den Arzt auf dem Lande, dem mit einem in seiner Bewegungsfreiheit stark gehemmten Vehikel nicht gedient sein kann.



### Möbeltransportarbeiter u. Kutscher!

Vergeßt anlässlich des gegenwärtigen Umzugstermins nie, alle Kollegen, mit denen Ihr zusammenkommt, Ichtarf auf Ihre Zugehörigkeit zum Transportarbeiter-Verband zu kontrollieren. Wer keine Kontrollkarte aufweisen kann, ist nicht Mitglied. Nur faule Kunden haben allerlei Ausreden. Laßt solche nicht gelten. Wer nicht mit uns ist, ist wider uns.



### Der Hungersnot entgegen.

Unsere Mordspatrioten, die zu jedem Frühstück mindestens zehn Franzosen und 25 Engländer verSpeisen toben nicht schlecht. Da reden sie sich die Zunge aus dem Hals und schreiben sich Schwielen an die Finger der rechten Hand und nun muß ihnen doch allmählich die Erkenntnis dämmern, daß ihre Aufopferung für „Alldeutschlands Ehre und Größe“ vergebliche Liebesmühe war. In allen Tonarten fangen und singen sie das Hohelied vom Patriotismus, Nationalismus, von der Vaterlandsliebe, sie appellieren an den Idealismus des deutschen „Volkes“ und nun müssen sie sehen, wie ihr „Idealismus“ immer weiter ins Hintertreffen gerät, der Materialismus ist voran. Das Kennen zwischen den Marokkointeressen der „Nation“, das sind nach Robespierre die Bevorrechteten, und den wahren Interessen des Volkes, das sind die Entrechteten, ist endgültig entschieden. Immer höher klingt die Säbelschelle der marokkottollen Alldeutschen, der Resonanzboden fehlt; immer kräftiger volltönender der Protest des Volkes, der Schrei nach dem Frieden.

Der Materialismus des Volkes behält die Oberhand, knirschte während ein ostelbisches Blättle. Der Materialismus liegt darin, daß die Arbeiterklasse immer energischer auf die drohende Hungersnot aufmerksam macht. Im wohlverstandenen Interesse steht sie im französischen oder englischen Unternehmertum keinen größeren Feind ihrer Interessen, als in Deutschland Agrarier. In einer seiner „letzten“ Reden, bedauert der Kaiser die Landwirte, die unter der Hitze und Trockenheit enorm zu leiden hätten. Nur diese Leute? Gehen die Folgen der Hitze und Trockenheiten etwa spurlos an den Konsumenten vorüber? Gewiß nicht, sie leiden doppelt schwer. Die Preise sämtlicher Nahrungsmittel sind durch die „letzte“ Reichsfinanzauflösung enorm in die Höhe getrieben, so daß eine weitere Steigerung fast ausgeschlossen ist. Und doch muß mit einer weiteren Preis-

steigerung gerechnet werden, wenn die Regierung weiter im Interesse des geschwollenen Geldbentels in ihrer Passivität verharrt. Besonders die Futtermittel hat durch die abnorme Trockenheit sehr gelitten. Unter diesem Druck müssen die Fleischpreise weitere Steigerungen erfahren. Wie es mit der Behauptung ausfällt, „zurzeit“ seien die Fleischpreise wegen des infolge Futtermangels stärkeren Viehauftriebes gesunken, das erfieht man aus der neuesten Fleischstatistik, die soeben in der „Statistischen Korrespondenz“ für Preußen aufgemacht wird. Sie umfaßt 51 Städte, die sich auf alle Provinzen des Staates verteilen. Es handelt sich um Durchschnittspreise für ein Kilo im Kleinkauf. Nach den amtlichen Ermittlungen stellten sich die Preise in Pfennigen wie folgt für

	August 1911	Juli 1911	August 1909
	1. Hälfte	1. Hälfte	1. Hälfte
Rindfleisch . . .	169,5	168,6	155,9
Kalbfleisch . . .	185,3	186,2	173,6
Lammfleisch . . .	183,5	183,4	169,6
Schweinefleisch . . .	146,5	145,9	162,1
Possfleisch . . .	77,8	77,8	74,8

Abgesehen von Schweinefleisch ist also selbst im Jahre 1911 noch ein weiteres Steigen der Fleischpreise eingetreten, sogar noch im August, nachdem angeblich viele Landwirte ihr Vieh dem Schlächter überliefert haben, um es vor dem Verhungern zu schützen. Für Schweine wird aber für den Herbst und Winter eine starke Verteuerung in Aussicht gestellt. Der beste Beweis für die Notlage bereiter Volksschichten ist das fast ständige Anziehen der Pferdefleischpreise! Pferdefleisch ist jetzt schon in so hohem Maße die übliche Fleischkost großer Bevölkerungsschichten, daß unlängst die Oberfelder Eisenbahndirektion von der westdeutschen Handelskammer ersucht worden ist, für die Herbeschaffung „Schlachtreiser“ Pferde aus Ostelbien günstigere Frachtedingungen zu bewilligen. Der „riestig gestiegene Nationalwohlstand“ dokumentiert sich in dem rasch steigenden Konsum „Schlachtreiser“ Schindmähren.

Wie mit dem Fleisch, geht auch mit der Milch. Aus fast allen Landesteilen wird von einer Preissteigerung der Milch berichtet. An einzelnen Orten ist es zum regulären Milchkrieg gekommen. Fast überall, wo eine Genossenschaft der Konsumenten den Milchvertrieb übernahm, gelang es, den Anschlag der Landwirte abzuwerfen. Da auch die Milchernte jedenfalls nicht befriedigend ausfallen wird, bauen die Zuckerrabriten vor und erhöhen schon jetzt die Zuckerpresse. Diese Steigerung trifft den schmalen Geldbeutel des Arbeiterhaushalts um so empfindlicher, als auf Zucker schon recht hohe Abgaben ruhen. Die Steuern auf Zucker sind infolge des Gesetzes vom 6. Januar 1903 fortgesetzt gestiegen. Sie stiegen von 141 Millionen M. im Jahre 1906 auf 158 Millionen M. im Jahre 1910. Insgesamt brachte der Zucker im Jahre 1910 an Zöllen und Steuern den Betrag von 158 827 200 M. Das ergibt auf den Kopf der Bevölkerung von dem Verbrauch an Zucker pro Jahr von ca. 17,50 Mark pro Kopf der Bevölkerung müssen ca. 2,50 M., also ca. 14 pSt. an den Staatsfädel abgeführt werden. Besser kann der Widerstand und die Wirkung der indirekten Besteuerung dringender Lebensmittel nicht illustriert werden.

Infolge der verbrecherischen Zollpolitik, ist es der großen Masse des Proletariats, auch heute noch unmöglich, sich mit Roggen- oder Weizenbrot zu nähren. Für mächtige Schichten des Volkes ist die Kartoffel noch das Hauptnahrungsmittel. In weiten Landesteilen leben die Kernfamilien der Armen jahrelang von Kartoffeln und Kaffee. Und nun droht gerade diesen Armen die Hungersnot. Die Preise für Kartoffeln gehen mächtig in die Höhe — nach dem Bericht des Deutschen Landwirtschaftsrates ganz ohne Berechtigung. Der Saatenstandsbericht der Preisberichtsstelle des Deutschen Landwirtschaftsrates sagt, daß nicht nur der Ertrag bei den frühen und mittel-frühen Sorten besser ausgefallen sei als erwartet worden war, sondern daß der Ertrag auch die späten Kartoffeln erfrischt oder doch vor einer weiteren Verschlechterung bewahrt habe. Wenn sich schon der Bericht des Deutschen Landwirtschaftsrates anerkennen, daß die Kartoffelernte nicht so gering ausfällt, wie man es nach der Höhe der Kartoffelpreise annehmen sollte. Geradezu verbrecherisch ist es, wenn die Verkäufer die Kartoffelpreise auf eine Höhe hinaufschrauben, die im Hinblick auf die ärmere Bevölkerung ernste Bedenken erregen muß. Die Notierungen der Kartoffelpreise in den Provinzialamtsorten ergeben gegenüber August 1910 schon eine ganz beträchtliche Verteuerung. Wie sich in den verschiedenen Landesteilen die Notierungen für 100 Kilogramm in Mark im August 1910, im Mai 1911 und im August 1911 bewegten, das ergibt nachstehende Zusammenstellung:

	August 1910	Mai 1911	August 1911
Ostpreußen . . .	4,0—6,0	4,0—7,0	5,0—8,0
Westpreußen . . .	2,8—5,5	3,0—5,6	6,8—10,0
Posen . . .	4,0	3,0—5,0	—
Schlesien . . .	3,4—5,6	3,0—5,6	7,0—11,0
Pommern . . .	2,5—5,0	3,7—5,0	5,8—8,0
Brandenburg . . .	2,4—5,5	3,3—5,5	6,0—10,0
Sachsen . . .	3,5—8,0	4,1—10,0	5,5—12,0
Schleswig-Holstein . . .	5,2—8,0	6,0—9,0	6,5—10,0
Hannover . . .	4,0—6,0	5,6—11,0	6,0—10,0
Westfalen . . .	6,0—9,0	7,0—10,0	7,5—10,0
Hessen-Nassau . . .	5,5—8,0	6,0—10,0	8,5—12,0
Baden . . .	6,0—9,0	8,0—11,0	10,0—14,0

Es ist bei dieser Bewegung zu erwägen, daß die Preise des Monats Mai in diesem Jahre schon ziemlich hoch standen und daß mit dem Herannahen der neuen Ernte in der Regel eine Senkung der Preise

zu erwarten ist. Wenn nun schon im Großhandel der Preis für ein Kilogramm Kartoffel bis auf 14 Pf. hinaufgeht, dann kann man sich lebhaft vorstellen, daß im Detailhandel der Kartoffelpreis eine Höhe erreichen muß, die den Haushalt der arbeitenden Bevölkerung ganz empfindlich berührt. Gab es doch im Juli schon Plätze, an denen der Preis für Kartoffeln ebenso hoch stand, wie der Preis für ein Kilogramm Brot! In Spandau z. B. kostete ein Kilogramm Kartoffel im Juni noch 8, im Juli aber 20 Pf. Selbst wenn es sich um neue Kartoffeln handelt, so ist der Preis, da alte Kartoffeln nicht mehr zu haben sind, ungewöhnlich hoch. Bromberg notierte im Juli gar 25 Pf.! In Halle a. S. zahlte man im Detailverkehr 22 Pf., in Amberg 24, in Bayreuth 20, in Regensburg und Pforzheim ebenfalls 20, in Jena 24, in Weimar 20, in Strahburg und Sigmaringen gleichfalls 20 Pf. für das Kilogramm. Das sind allerdings Plätze mit den höchsten Notierungen. Familien mit einem Wochenverbrauch von 20—30 Pfd. Kartoffeln kann man fast als Regel annehmen. Ob das Kilogramm nur 10 oder 20 Pf. kostet, fällt bei den Haushaltskosten ganz merkwürdig ins Gewicht und nötigt meist zur Einschränkung der Ausgaben für Fleisch, vorausgesetzt, daß es dazu überhaupt gereicht hat. — Und wir stehen erst am Anfang der Teuerung!

Aber die Preissteigerung beschränkt sich nicht auf die angeführten Produkte, sie erstreckt sich auf fast alle landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugnisse. In der „Wirtschaftlichen Zeitung“ werden die zehnjährigen Durchschnittspreise von 1889 bis 1898 gleich 100 gesetzt und darauf für die in der nachstehenden Tabelle angegebene Zeit folgende Preissteigerungen berechnet:

Gruppe	Jahresdurchschnitt	Juli 1909	1910	Juni 1911	Juli 1911
Getreide*)	119,05	106,55	104,90	112,72	113,18
Sonstige inländ.					
Landw. Produkte	120,05	121,77	125,22	108,97	139,22
Ausländische					
Landw. Produkte	111,90	111,92	112,10	121,63	123,88
Lebendprodukte	123,84	142,05	139,70	130,46	130,04
Textilprodukte	124,29	131,77	127,65	142,80	140,20
Mineralien	118,76	121,77	119,13	130,36	130,70

Hier wird uns die Verteuerung des Lebens anschaulich mit einigen Vergleichszahlen bewiesen, noch deutlicher ist folgende Beweisführung: Der Generalindexpreis, den man aus der Zusammenzählung der Preise von 39 Waren erhält, die im Haushalt und Wirtschaftleben die unentbehrlichsten sind, betrug im Juli d. J. 5111 gegen 4933 im Juni, 4914 im Mai, 4865 im April und 4849 im März d. J. Im Juli hat also die sehr beträchtliche Steigerung um 178 Punkte stattgefunden. Im Juli 1910 betrug der Generalindexpreis 4816, im Juli 1909 4672, im Juli 1908 4723 und im Juli 1901 4160. In zehn Jahren ist also eine allgemeine Erhöhung des Preisniveaus um 951 Punkte oder 23 pCt. erfolgt. Einen höheren Preisstand als der diesjährige Juli hatte nur der des Jahres 1907 mit 5214, wobei nicht vergessen werden darf, daß 1907 ein Krisenjahr war, während wir jetzt unmittelbar vor einer Hochkonjunktur stehen.

So recht die Hungersnot drohend ihr Hauptempor. Und während alldeutsche Hurrapatrioten, die einen unter dem Einfluß der Sonne, die andern als Armeelieferanten, die deutschen Arbeiter für ein Stück afrikanischen Küstenlandes begeistern möchten, merken diese immer deutlicher, daß ihr größter Feind der „innere“ ist. Der Kaiser brauchte in einer seiner „letzten“ Reden das Bild: der moderne Wettbewerb der Völker gleiche dem Pferderennen. Wie hier der Reiter, wenn er seine Position gefährdet sieht, sich nicht gegen den Nebenbuhler wendet, sondern seine Peitsche gegen das Pferd brandt, so liege keine Ursache vor, daß ein Volk sich gegen das andere wende. Ein Marokkoblatt schrieb allerdings umvirsch, das Bild sei falsch, wir müßten die Peitsche gegen den „anderen“ anwenden. Wenn der Marokkorummel vorüber ist, werden die alldeutschen Kapitalisten nach wie vor, gerade so wie heute, dem deutschen Kaiser durch die Tat die Wahrheit seines Vergleiches bestätigen: Die Peitsche dem eigenen Volke. Unbewußt hat hier Wilhelm II. einmal die Situation gezeichnet unter der die Arbeiter leben.

Um im friedlichen Wettkampf der Völker an die Spitze zu kommen, geben die Zuckerhändler die Ware nach England z. B. so billig ab, daß dort die Schweine mit Zucker gefüttert werden — indes die Zuckerpreise in Deutschland steigen. Die Peitsche gegen das Volk. Um den ausländischen Schiffbau zu heben, liefern die deutschen Eisenindustriellen billigen Stahl, billiges Eisen nach dem Auslande, die Preise im Inlande werden durch Kartelle und Zölle hoch gehalten. Um im Patriotismus an der Spitze zu bleiben, liefert die Kruppische A.-G. Panzerplatten, Kanonen, Geschosse und ähnliche Kulturträger billiger nach dem Auslande, indes die deutschen Arbeiter unter den Kosten der verteuerten Rüstungen zusammenbrechen. Um an der Spitze der Volkseinde zu bleiben, liefert der Großgrundbesitzer das Getreide zu einem Preise nach dem Auslande, der bis zu 50 Mk. pro Tonne niedriger sein kann, als der Preis im Inlande. Daß er keinen Schaden erleidet, dafür

sorgt die patriotische Einrichtung der Einfuhrschleue. Die Peitsche dem Volk.

Und dieser Raubzug bringt dem schamlosen Geschäft, der kulturwidrigen Kaffe der Junker, immer noch nicht genug ein. Sie verlangen den „Lückenlosen“ Zolltarif. Ob die Regierung dieser neuen agrarischen Unverschämtheit gegenüber stark bleibt, diese Frage ist durch ihre jetzige Lächerlichkeit so gut wie entschieden. Sie wagt nicht gegen die Junker zu muten, denn sonst hätten sie die Zölle längst suspendieren müssen. Statt dessen sieht sie ruhig zu wie der Kleinbauer zu Grunde geht, während die Großgrundbesitzer aus dem Rücken der Konsumenten und Kleinsauern Niemen schneiden. Die Peitsche dem Volk. Wenn die Dirre eine Fügung Gottes ist, wie Wilhelm II. verkündete, so scheint dieser Gott ein besonderer Freund der Junker zu sein, und die gottesfürchtige Regierung Deutschlands tut was sie kann, um ja nicht durch Milderung ihrer wahnwitzigen Wirtschaftspolitik die Folgen dieser Fügung zu mildern.

Zu Anfang des nächsten Jahres ist Reichstag zu sein. Für jeden fortschrittlichen und aufgeklärten Menschen gibt es nur eine Parole:

— Die Peitsche allen Volkseindern und Ausbeutern! Nieder mit den Zoll- und Steuerwucherern! Und jede Stimme der Sozialdemokratie!

### Zur Lohnbewegung der Kölner Fuhrleute und Lagerarbeiter.

Im heißen Ringen der modernen Lohnarbeiterschaft mit dem Kapitalismus um bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse haben bis vor wenigen Jahren die sogenannten qualifizierten Arbeiter die Situation am besten auszunutzen verstanden. Das war aber nicht weiter verwunderlich, weil die Anforderungen an diese hinsichtlich ihrer Fähigkeiten und Fertigkeiten ungleich höher waren als bei den unqualifizierten Arbeitern. Die erlangten Fähigkeiten brachten die gelerntem Arbeiter auf eine höhere Kulturstufe, so daß sie leichter Mittel und Wege fanden, den Kapital einen bestimmten Tribut an den geschaffenen Werten abzutragen. Man konnte nicht ohne weiteres jeden Arbeiter ohne die nötige Vorbildung an eine Arbeit stellen, welche jahrelange Übung und Lehre erforderte. Dieser Zustand hat sich mit der zunehmenden Arbeitsteilung in unserem kapitalistischen Zeitalter geändert. Das Handwerk hat seinen sogenannten „goldenen Boden“ mehr, dieser hat einen bleicheren Platz machen müssen. Die heutige moderne Spezialarbeit läßt es zu, daß jeder Arbeiter für die verschiedensten Arbeiten in kurzer Zeit verwandt werden kann.

Die Gruppe der ungelerten Arbeiter, deren Lohn- und Arbeitsverhältnisse bedeutend schlechter wie die der gelerntem Arbeiter sind, spielten in der Arbeiterbewegung bis vor 10 Jahren noch so gut wie keine Rolle. Diese konnten viel leichter durch andere Arbeiter ersetzt werden und waren somit am schärfsten der Unternehmervilligkeit preisgegeben. Dieser Zustand hat sich erfreulicherweise in den letzten Jahren zum Besseren gewendet. Auch die ungelerten Arbeiter haben erkennen gelernt, daß das Diktum: „Verbunden werden auch die Schwachen mächtig“ vollständig zutrifft. Soweit unter den ungelerten Arbeitern die Transportarbeiter in Frage kommen, sieht heute längst fest, daß dieselben hinsichtlich ihrer Durchschlagskraft bei Bewegungen von keiner anderen Organisation übertroufen werden können. Und wer noch daran zweifeln wollte, der braucht nur an den Auspruch des bayerischen Verkehrsministers von Frauendörfer im dortigen Landtag zu denken: „Wenn die Münchener Transportarbeiter streiken, dann ist München in drei Tagen ohne Brot.“ Wir erinnern nur an den Streik der Transportarbeiter in England, welcher einen vollständigen Stillstand des ganzen wirtschaftlichen Lebens herbeizuführen imstande war. Deshalb können wir es aber auch begreifen, weshalb wir im Transportgewerbe fast gar keine Ausperrungen zu verzeichnen haben. Gerade die Organisation der Transportarbeiter dürfte es sein, welche einmal berufen sein wird, die führende Rolle in der Arbeiterbewegung zu übernehmen. Die gesamte Arbeiterschaft hat ein großes Interesse an der Erstarkung des Transportarbeiterverbandes, weil er gewissermaßen mit dem Kreislauf des Blutes im menschlichen Körper in Parallele zu stellen ist. Kann das Blut nicht zirkulieren, dann muß der Körper zu Grunde gehen. Streiken die Transportarbeiter, dann wird der gesamte wirtschaftliche Organismus lahm gelegt. Deshalb haben auch die Führer unserer Organisation eine größere Verantwortung wie die der anderen Organisationen.

Ein Umstand, der der schnelleren Entwicklung der Transportarbeiter, wie der ungelerten Arbeiter, noch im Wege steht, ist die verhältnismäßige Minderwertigkeit unter den Berufskollegen. Selbstverständlich muß anerkannt werden, daß dieselbe immer mehr und mehr im Schwinden begriffen ist.

Kommen wir nun auf den eigentlichen Kern der Sache zurück. Die Kölner Fuhrleute und Lagerarbeiter haben schon im Jahre 1905 eine Besserung ihrer Lage durch die Organisation herbeizuführen gesucht. Aber wie es vielfach geht, schließt sich das Gros der Berufskollegen dann erst der Organisation an, wenn die Bewegung bereits auf dem Siedepunkt angelangt ist. Daß in solchen Fällen nichts erpressliches für die Kollegen geleistet werden kann, liegt für den Kenner klar auf der Hand. Die Möglichkeit, die Kollegen auf einen kommenden Kampf vorzubereiten, sie in ihrem Mut zu stärken, ist dann nicht vorhanden. Das scheint man ja auch allerorts eingesehen zu haben, weshalb durchgängig heute nur Bewegungen unternommen werden, wenn mindestens 75 pCt. der in Frage kommenden Berufskollegen der Organisation angehören.

Wie lagen aber die Dinge 1905? Die Zahl der angeschlossenen und überzeugten Kollegen war gering. Im letzten Moment trat eine große Anzahl der Berufskollegen der Organisation bei, um nach der Bewegung ebenso schnell wieder von der Bildfläche zu verschwinden, wie sie gekommen waren. Nur bei wenigen Unternehmern wurde ein Tarifvertrag zustande gebracht, weil so viele Fuhrleute den Unternehmern Klauen schenken, daß er aus freien Stücken den Lohn entsprechend erhöhen werde. Daß nach kurzer Zeit die Unternehmer wieder Abzüge machen würden und ihnen im Vergleich zu den bisherigen Wochenlöhnen die Feiertage in Abzug brachten, daran wurde überhaupt nicht gedacht. Und so war man eigentlich nach einigen Monaten mindestens wieder dort, wo man am Anfang gestanden hatte.

Aber auch unsere Fuhrleute und Lagerarbeiter haben in dieser Zeit gelernt. Zu der Bewegung derselben in diesem Jahre setzte die Agitation schon im vergangenen Herbst ein. Kommen doch in Köln ca. 290 Fuhrbetriebe in Frage, von denen allerdings ca. 100 in Abzug zu bringen sind, da der Besitzer den Unternehmer und Arbeiter in einer Person darstellt. Zahllose Versammlungen dienten der Agitation und der Aufklärung, die um so schwerer zu betreiben war, weil die überlange Arbeitszeit und der knappe Lohn ein nicht zu übersehendes Hindernis darstellte. Aber „Steter Tropfen höhlt den Stein.“ Die Arbeit ist nicht vergeblich gewesen. Im Juni dieses Jahres konnten wir es wagen, mit Forderungen auf der ganzen Linie an die Unternehmer heranzutreten. Der leichteren Regulierung halber wandten wir uns an die beiden hier bestehenden Arbeitgeber-Vereinigungen, bei welchen wir aber eine grundsätzliche Absage erhielten.

Daraufhin wurde der Tarifvertrags-Entwurf sämtlichen Unternehmern Kölns einschließlich der Vororte zugefandt. Nunmehr beriefen die Arbeitgeber eine Versammlung ein, zu welcher aus jedem Betrieb zwei Mann eingeladen wurden. Obwohl die Organisationsvertreter nicht offiziell eingeladen waren, erschienen dieselben trotzdem. Nach längerer gegenseitiger Aussprache wurde auf beiden Seiten eine Kommission gewählt, welche am andern Tage in die Verhandlungen eintrat.

Nach dreitägiger Verhandlung kam eine Vereinbarung zustande, der wir die wichtigsten Positionen entnehmen:

#### § 1.

##### a) Schwerverfuhrwerk:

Die reguläre Arbeitszeit der Fuhrleute beginnt um 6 1/2 Uhr morgens und endet spätestens um 8 Uhr abends.

Die Arbeitszeit der Lagerarbeiter (Ladearbeiter) beginnt um 7 Uhr morgens und endet spätestens um 8 Uhr abends.

##### b) Schutt- und Sandfuhrwerk:

Die Arbeitszeit beginnt in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober um 6 Uhr morgens und endet um 8 Uhr abends, in der Zeit vom 1. November bis Ende Februar beginnt dieselbe um 6 1/2 Uhr morgens und endet um 7 Uhr abends.

##### c) Speditionsbetriebe:

Die reguläre Arbeitszeit für Fuhrleute und Lagerarbeiter beginnt um 6 1/2 Uhr morgens und endet spätestens 8 Uhr abends.

Das Füttern und Putzen der Pferde ist in die vorstehend festgesetzten Arbeitszeiten einzurechnen.

#### § 2.

Die Arbeitszeit wird durch eine halbstündige Frühstückspause, 1 1/2 stündige Mittags- und eine halbstündige Vesperpause unterbrochen, wobei die Pausen sich in etwa den Betriebsverhältnissen anpassen müssen. Bei Schutt- und Sandfuhrwerk richtet sich die Mittagspause nach dem Bauarbeiter-Tarif.

#### § 3.

Die Mittagsarbeit ist möglichst zu vermeiden. Wird mittags durchgearbeitet, so sind 80 Pfg. Mittagsgeld zu vergüten.

#### § 4.

Ueberstunden sind tunlichst zu vermeiden. Sollten solche jedoch notwendig und nicht durch die Schuld der Fuhrleute bzw. Kutscher herbeigeführt sein, so sind dieselben mit 50 Pfg. pro Stunde zu vergüten. Zur Berechnung gelangen nur volle und halbe Stunden.

In Schwerverfuhrwerks- und Speditionsbetrieben gelten als Ueberstunden die vor 6 1/2 bzw. 7 Uhr morgens und nach 8 Uhr abends verlangten Arbeitsleistungen.

#### § 5.

Bei Ueberlandtouren wird die Vergütung einschließlich der Vertrauenspfen der freien Vereinbarung überlassen. Ein den voraussetzlichen Umständen entsprechender Vorschuh wird bei Antritt der Tour gewährt.

#### § 6.

Der Lohn der Fuhrleute, Kutscher und Lagerarbeiter (einschließlich der Ladearbeiter) beträgt

a) im Schwerverfuhrwerk und Sand- und Schuttfuhrwerk:  
ab 1. Juli 1911 pro Woche 27 Mk. und ab 1. Juli 1913 pro Woche 28 Mk.

b) in Speditionsbetrieben:  
ab 1. Juli 1911 pro Woche 26 Mk. und ab 1. Juli 1913 pro Woche 27 Mk.

Die Arbeitnehmer sind verpflichtet, an nicht gesetzlichen Feiertagen zu arbeiten.

Die gesetzlichen Versicherungsanteile sind den Arbeitnehmern abzuführen. Soweit bisher diese Abzüge nicht gemacht wurden, soll diese Vergütung weiter gewährt werden bis zum Ablauf dieses Vertrages.

\*) In letzter Zeit haben die Getreidepreise durch Währungsänder eine große Steigerung erfahren. So wurden am Schluß des Monats August an der Berliner Börse folgende Preise verzeichnet: für sofort lieferbare inländische Ware pro Tonne: Roggen 170 bis 175,50 Mk., Hafer neuer Ernte 176—190 Mk., gute Futtergerste 176—186 Mk.

§ 7.

Die Fuhrleute und Fuhrleute sind verpflichtet, an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen die Pferde zu versorgen. Diese Arbeit hat morgens zwischen 8 und 9 Uhr zu geschehen und darf eine Stunde nicht überschreiten.

§ 8.

Die Lohnzahlung erfolgt möglichst freitags, sonst samstags, für die vergangene Woche. Fallen diese Tage auf einen gesetzlichen Feiertag, so wird am vorhergehenden Tage gelöhnt.

§ 9.

Abzüge vom vereinbarten Lohn dürfen nicht gemacht werden für Verhinderung an der Arbeit bis zur Dauer von 3 Stunden aus der Erfüllung folgender Pflichten, soweit sich solche nachweislich nicht außerhalb der Arbeitszeit erledigen lassen.

Teilnahme an Kontrollversammlungen, Geburts- und Todesfallanzeigen am Standesamt, Erscheinen an Gerichtsstelle in Vormundschafts- und anderen unverschuldeten Sachen (soweit hierfür Erstattung von Zeugnengebühren zc. nicht zulässig ist) und polizeilichen Vernehmungen.

§ 10.

Bereits gewährte höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen sollen durch diese Vereinbarung nicht geschmälert werden.

§ 11.

Brotzeug, Schaufeln und Del sind vom Unternehmer zu stellen.

§ 14.

Soweit sich aus dieser Vereinbarung Differenzen ergeben, sind dieselben durch eine Schlichtungskommission, bestehend aus drei Arbeitgeberern und ebensoviel Arbeitnehmern, zu erledigen.

Sollte die Kommission zu einer Einigung nicht gelangen, so ist ein unparteilicher Vorsitzender hinzuzuziehen. Diesem Schiedsspruch unterwerfen sich beide Parteien.

Die vorstehenden Vereinbarungen wurden mit ca. 120 Firmen abgeschlossen. Die Zahl der Fuhrleute und Lagerarbeiter, welche durch diesen Abschluß eine Besserung ihrer Lage erzielt haben, beträgt 1100 Mann, von welchen 800 der Organisation angehören.

Sehen wir nun einmal zu, welche Fortschritte unsere Kollegen erreicht haben. Die Löhne schwanken vor der Bewegung zwischen 21 und 27 Mt. Nur in einigen Betrieben wurden 28 Mt., in einzelnen auch 29 und 30 Mt. gezahlt, wobei aber eingeschaltet werden muß, daß in den letzteren Fällen auch in der Regel mehr Arbeit verlangt wurde.

Der Durchschnittslohn betrug 24 Mt., aber wohlverstanden mit Abzug der Feiertage. Ueberstunden wurden durchgängig keine bezahlt. Arbeitszeiten von 13, auch 14 und 15 Stunden waren noch auf vielen Stellen anzutreffen. Die Sonntagsarbeit nahm vielfach einen halben Tag in Anspruch, ohne daß eine Vergütung dafür gezahlt wurde. Die Mittagspause betrug in vielen Fällen nicht einmal eine Stunde. Alles dieses ist durch die getätigten Vereinbarungen anders geworden. Rechnen wir Lohnerhöhung, Bezahlung der Feiertage, Bezahlung der Ueberstunden und der Sonntagsarbeit, sowie die Vergütung für Mittagessen, so haben die Kölner Fuhrleute und Lagerarbeiter bei dieser Lohnbewegung eine Gesamtbesserung von ca. 200 000 Mt. pro Jahr erreicht. Wer unserer Kollegen will noch etwa behaupten, daß die Organisation ihm nicht nützen kann. Wären die Kollegen nicht organisiert gewesen, sie hätten heute noch immer die miserablen Löhne und langen Arbeitszeiten. Aber nicht nur, daß die Kollegen Lohnerhöhungen erreicht haben, auch die verschiedenen Unterstüßungen erhalten die Kollegen bei allen Wechselfällen des Lebens.

Die Kölner Fuhrleute und Lagerarbeiter haben einen Erfolg erzielt, auf welchen sie stolz sein können. Die Bewegung ist nunmehr erledigt, aber die Kollegen dürfen nicht etwa glauben, nunmehr die Hände in den Schoß legen zu können. Jetzt heißt es erst recht, die Organisation weiter zu stärken und auszubauen. Wir dürfen nicht ruhen und rasten, bis morgenspätere Fuhrleute und Lagerarbeiter in Köln zu den Seltenheiten gehören. Um die Kölner Fuhrleute und Lagerarbeiter ihre Pflicht und Schuligkeit, dann können sie weiteren Kämpfen mit Ruhe entgegensehen.

Wir rufen deshalb den jetzt noch Fernstehenden zu: „Hinein in die Organisation, hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband, denn er ist die beste Spartasse der Welt.“

Bergmann Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin.

Die Firma Bergmann A.-G. kann sich auch zu jenen Betrieben rechnen, die das große Schwein gehadt haben, in kurzer Zeit groß und kapitalkräftig geworden zu sein. Vor ungefähr einer Mandel von Jahren war das Unternehmen ein handwerksmäßiger Zwergebetrieb, wogegen heute nach so kurzer Zeit die Firma sich zu einem Großbetriebe ersten Ranges ausgebildet hat und von Weltruf geworden ist.

Die Zahl der im Betriebe Bergmann beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen hat das erste Jahrtausend bereits überschritten. Und nach den in letzter Zeit erfolgten Neubauten zu urteilen, werden sich die Arbeitskräfte in naher Zeit um Hunderte, wenn nicht Tausende vermehren.

Daß der Betrieb Bergmann A.-G. sich in kurzen Jahren in so großartiger Weise entwickelt hat, ist zum großen Teil der Tätigkeit und der Umsicht der Arbeiter und Arbeiterinnen mit zu verdanken. Daß dies der Fall ist, hat Herr Kommerzien-

rat Bergmann, der Gründer der Firma, wiederholt in Worten zugegeben.

Es wird verschiedentlich behauptet, daß, solange Herr Kommerzienrat Bergmann die innere Leitung des Betriebes in Händen hatte, zwischen Arbeiterschaft und Leitung ein sogenanntes patriarchalisches Verhältnis bestanden habe und daß die Betriebsleitung zu jener Zeit doch ein wenig Bestreben zeigte, das Los der Arbeiterschaft erträglich zu gestalten.

Diese Zeiten scheinen aber endgültig vorüber zu sein. Der kapitalistische Werdegang hat auch hier sehr schnell das Menschengefühl getötet und an dessen Stelle die Ausbeutung und Rücksichtslosigkeit gestellt. Von einem früher bestehenden patriarchalischen Verhältnis ist nichts weiter übrig geblieben als eine schamlose Auspressung der Arbeiter durch die Betriebsleitung im Interesse der Dividendschinder.

Seit einer Reihe von Jahren ist es das Bestreben der Firma die Dividenden ständig zu erhöhen. Aber an eine Hebung der Lage der Arbeiter wird nicht gedacht, im Gegenteil wird fast ständig versucht und Versuche unternommen, die schon so wie so schlechten Verhältnisse noch unerträglich zu gestalten. Gerade in den letzten Jahren haben sich im Betriebe eine Reihe schwerer wirtschaftlicher Kämpfe abgespielt, die geführt werden mußten um schwere Schädigungen, die den Arbeitern zugehört wurden, abzuwehren. Zu erinnern ist ganz besonders an den Arbeiterinnenstreik im Frühjahr dieses Jahres.

Aber auch sonst hat sich die Bergmannsche Arbeiterschaft in den letzten Jahren wiederholt an die Öffentlichkeit wenden müssen, um diese auf die Mißstände, unter denen sie leiden hinzuweisen.

Auch das Koalitionsrecht der Arbeiter war mehrmals arg gefährdet und hat es Jahre hindurch der intensiven Anstrengungen und Kämpfe bedurft, um dieses zurück zu erobern.

Kurz und gut, die wirtschaftlichen Verhältnisse bei der Firma Bergmann A.-G. sind gegenwärtig keine guten und einer Verringerung dringend bedürftig. Im besonderen haben unter den unhaltbaren Zuständen unsere Kollegen Packer, Lager-, Hilfs-, Hof- und Transportarbeiter zu leiden. Sie sind die Aischenbrödel des Betriebes und werden am meisten ausgebeutet.

Beht man in Betracht, daß die bestehende Lebensmittelerzeugung auf der Bevölkerung schwer lastet und jeder, selbst die in Beamtenstellungen sich Befindlichen das Gefühl haben, daß sie mit ihren Gehältern und Löhnen nicht in der Lage sind, den Belastungen durch die Teuerung gerecht werden zu können, so nimmt es Wunder, daß ein Großbetrieb wie die Firma Bergmann Löhne zahlt, die aller Kritik spotten.

Trotz der Stimmwelle durch die Presse und unserer Kollegen, die sie gelegentlich vorbrachten, hat sich die Firma immer noch nicht bequemt, eine Revision der Löhne vorzunehmen. Mit Ausnahme der Packer werden die Einstellungen mit 85 Pf. und 87 1/2 Pf. vorgenommen. Ein solcher Lohnsatz ist nicht mehr zeitgemäß, und das müßte auch die Firma endlich einsehen. Doch dazu scheint wenig Neigung zu bestehen. Eine Erklärung des Herrn Direktor Hülsebeck aus letzter Zeit ist dahin aufzufassen, als wenn das Gegenteil eintraten soll. Dieser Herr hat nämlich einer Kommission gegenüber die Äußerung getan: Sollten erwachsene Arbeiter sich weigern, zu 85 und 87 Pf. Arbeit anzunehmen, so würde der Betrieb dann zur Einstellung von nur jugendlichen Arbeitern schreiten. Also sehr nette Aussichten. Es erscheint die Frage daher berechtigt, ob der Herr Direktor in der Lage ist, mit einem Tagesverdienst von 8,37 Mt. eine Familie ernähren zu können. Vielleicht ist der Herr so freundlich, dieses unseren Kollegen mal vorzumachen. Zu vergessen ist nicht, daß von den 8,37 Mt. auch noch die Miete in Abzug zu bringen ist. Eine derartige Unterweisung würden wir mit Dank annehmen. Aber vielleicht würde das eintreten, was der englische Minister Asquith sagte: „Sie arbeiten wenig, aber schwelgen im Ueberfluß und lassen sich nichts entgehen. Anderen wollen sie Vorschriften machen, aber sie selbst sind die unfähigsten, darnach zu handeln. Eine Vertauschung der Lage würde schon in einigen Wochen für sie zur Unerträglichkeit werden, aber von den Arbeitern erwarten diese „Schlaunen“, daß sie sich zutellens in ihr Schicksal fügen möchten.“

Das, was hier der englische Minister den englischen Unternehmern ins Stammbuch schreibt, trifft für die Deutschen Wort für Wort zu!

Wir behaupten daher noch einmal, daß die Löhne bei der Firma Bergmann unauskömmliche sind und einer baldigen Aufbesserung bedürfen. Nicht nur der Teuerung, sondern auch der Schwere der zu leistenden Arbeit entsprechend ist eine solche unbedingt am Plage. Wenn auch gelegentlich gesagt wird, daß der Packer, Lager- und Transportarbeiter keine Akkordarbeit verrichtet, so steht fest, daß seine Arbeitsverrichtung sehr oft mehr denn Akkordarbeit gilt. Die heutige Lage erfordert eine weitgehende Revision der Löhne, und zwar ist das Minimalste, was wir fordern, einen Einstellungslohn von 45 Pf., steigend in kurzer Zeit auf 60 Pf. pro Stunde zu erreichen. Wenn auch zugegeben werden soll, daß 45 Pf. Stundenlohn noch keineswegs angetan sind, unsere Lage viel zu bessern, so gilt doch dieser Satz als das zunächst erreichbare.

Im unseren Kollegen liegt es nun, ihre Dispositionen zu treffen, damit ein Vormarschbringen recht bald eingeleitet werden kann. Die Gelegenheit hierzu ist günstig. Es fragt sich nun: Wie haben die Kollegen es verstanden, ihr Organisationsverhältnis auszubauen? Soweit eine Ubersicht vorliegt, ist dieses nicht das Schlimmste. Von den 1100 Berufscollegen sind zur Zeit ca. 75 pCt. organisiert. Ein kleiner Teil steht noch abseits. An diese ist daher die Frage zu richten: Wollt Ihr nicht mitmachen? Spiert Ihr nicht die Not, die Euch drückt und habt Ihr nicht ebenfalls unter der drückenden Teuerung zu leiden? Auch an Euch ergeht daher nochmals der Ruf: Schließt Euch den bereits organisierten Kollegen an, tretet ein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband und kämpft so eine bessere Zukunft. Ihr gehört wirtschaftlich zusammen und die Organisation ist das Bindeglied, welches Euch zusammenführt. Ganz besonders werden diese Worte an einige Abteilungen in der Seefracht und an einen Teil der

Kollegen in Wilhelmshafen gerichtet. So mancher Kollege hat bisher verschiedentlich gefordert und das Ziel aus dem Auge gelassen. Seien wir daher in Zukunft einig in Wollen und im Handeln. Und wenn wir alle, Mann für Mann, diesen Grundgedanken an erste Stelle rücken, so kann die Zeit nicht mehr fern liegen, wo wir gestützt auf unsere Kraft, andere Verhältnisse schaffen können.

Kollegen bei der Firma Bergmann, nehmt Euch das hier Gesagte ad Notam und sorgt für einen guten Ausbau der Organisation; es liegt in Eurem Interesse und dient Eurem eigenen Vorteil.

Die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

Die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gehört zu den Fragen, die dank der energischen Forderungen des Proletariats immer häufiger dem Bürgertum in der politischen und wissenschaftlichen Presse, in den Stadt- und zum Teil auch Staatsparlamenten diskutiert werden müssen. Zu einer Verwirklichung der möglichen Lösung dieses Problems ist es dagegen erst in sehr wenigen deutschen Orten gekommen, während Reich und Bundesstaaten bisher überhaupt abgesehen haben, selbst auf diesem Gebiete voranzugehen. Die Erörterungen in der Presse und in den kommunalen Körperschaften drehen sich heute fast nur um die „Be- rechtigung“ des Venter Systems, das eine städtische Unterstützung der Mitglieder gewerkschaftlicher Organisationen vorsieht, die eine Arbeitslosenversicherung für ihre Fachorganisation eingeführt haben. Bekanntlich fordern die gewerkschaftlichen und politischen Vertreter des Proletariats die Einführung dieses Systems, bis der Staat in umfassender Weise die Wirkungen der kapitalistischen Produktionsform durch eine Zwangsarbeitslosenversicherung über das ganze Reich einzuführen beginnt. Da jedoch für die Unterstützung von Organisationen, die Arbeitslosenversicherung an ihre Mitglieder gewähren, hauptsächlich die freien Gewerkschaften in Betracht kommen, glaubt man mit dem Argument, eine „unparteiliche“ Stadtverwaltung dürfe keine wirtschaftspolitisch gefärbte Organisation unterstützen, oder überhaupt den Beitritt zu irgend einer stets „politischen“ Organisation fördern und damit die Unorganisierten benachteiligen, der Versicherungsfrage aus dem Wege zu gehen. Hinter diesem Argument verdeckt sich tatsächlich die Furcht vor den Organisationen des Proletariats und speziell vor den freigewerkschaftlichen. Es muß aber zugleich die Ehen vor materiellen Leistungen für die unchuldigen Opfer des Kapitalismus bedenken. Auch die anderen „unlöslichen“ Fragen: Mangel einer verlässlichen Statistik der Arbeitslosen; verschuldete oder unverschuldete Arbeitslosigkeit? zc. zc. bieten zwar gewisse Schwierigkeiten, die aber nach dem Urteil praktischer Kommunalpolitiker wie Jastrow, Dominicus u. a. in den bereits bestehenden Arbeitslosenversicherungskassen befriedigend gelöst sind, bieten mehr scheinbare Vorwände als wirkliche, unüberwindbare Hemmnisse.

Ueber die Erörterungen dieser Frage in Nürnberg unterrichtet ein Heft des dortigen Statistischen Amtes „Die Arbeitslosigkeit, ihre statistische Erfassung und ihre Bekämpfung“ (1911). Nürnberg gehört zu den wenigen deutschen Orten, die regelmäßig jährliche Arbeitszählungen (Hauszählungen durch städtische Beamte) veranstalten. 1909 und 1910 wurden sogar zwei Zählungen (Dezember 08, Juli 09; Januar und Juli 1910) unternommen. Dabei wurden festgestellt:

Table with 3 columns: Arbeitslose, absolut, in pCt. der Brantentassenmitglieder. Rows for 10. Dezember 1908, 29. Juli 1909, 11. Januar 1910, 27. Juli 1910, 11. Januar 1911.

Nicht mitgezählt sind dabei Arbeitslose, die Altersrente, Invalidenrente, Unfallrente oder Militärpension beziehen und sei diese Rente auch noch so gering. Der Anteil der Weiblichen schwankte zwischen 91,25 pCt. und 95,68 pCt. Für das ganze Problem von höchster Wichtigkeit ist die Tatsache, daß die Arbeitslosen garabte zu den Altersklassen mit dem Vollen ihrer Kräfte gehörten. Im Januar 1911 waren im Alter:

Table with 2 columns: Altersgruppe, pCt. Rows: unter 20 Jahren (22,40 pCt.), von 20-25 Jahren (21,90 pCt.), 25-30 (15,15 pCt.), 30-35 (11,79 pCt.), 35-40 (7,97 pCt.), u. f. f. bis von 65-70 Jahren (0,31 pCt.).

Unter 25 Jahren waren 44,30 pCt., unter 30 Jahren 59,42 pCt., über 50 Jahre dagegen nur 7,77 pCt. aller Arbeitslosen. Von den verschiedenen Berufsgruppen stellten Industrie und Handel über 95 pCt. der Gesamtzahl. Im Sommer 1910 waren beteiligt Maschinenindustrie mit 17,34 pCt., Baugewerbe mit 16,17 pCt., Metallverarbeitung mit 14,67 pCt. Im Winter 1911 änderte sich insofern die Reihenfolge, als das Baugewerbe mit 37,45 den höchsten Prozentsatz aller Arbeitslosen stellte. Sehr oft wird behauptet, daß die ungelernen Arbeiter am schwersten von der Arbeitslosigkeit getroffen werden. Bei allen Zählungen Nürnbergs herrschten aber die Gelehrten durchaus vor. Von den Arbeitslosen waren Juli 1910 (Januar 1911) ungelernete Arbeiter 17,88 (24,15) pCt., gelernte, noch im gleichen erlernten Beruf tätige Arbeiter 61,67 (53,33) pCt.; gelernte, zu einem anderen, nicht erlernten Beruf übergegangene Arbeiter 20,45 (22,52) pCt.

Da in den vorhergehenden Jahren entsprechende Prozentfänge gezählt wurden, läßt diese Konstanz der Verhältnisse den Schluß zu, daß die gelernen Arbeiter am härtesten unter Arbeitslosigkeit leiden. Unter ihnen nehmen einen nicht geringen Raum diejenigen ein, die ihren Beruf gewechselt haben. Ein

Arbeiter, der in einen neuen Beruf übergeht, ist weit mehr der Gefahr der Entlassung ausgesetzt, als alle, geübte, erfahrene Arbeiter, die schon lange die gleiche Tätigkeit ausüben. Wer zuletzt eintritt, wird am ehesten entlassen. Daher verfallen gerade die gleichen Personen immer wieder der Arbeitslosigkeit.

Obgleich Januar 1911 nur 33,12 pCt. verheiratet und 33,81 pCt. Haushaltungsvorstände waren, hatten doch 38,08 pCt. aller Arbeitslosen Angehörige zu versorgen. Und zwar kamen auf einen unterhaltungs verpflichteten Arbeitslosen 2,70 Angehörige. Der Armenpflege waren in den verschiedenen Jahren nur 1,03 — 0,81 — 1,05 — 0,68 und 0,82 pCt. anheimgefallen. Ob dieser Prozentsatz in anderen Städten nicht höher ausfällt und die Einführung einer Arbeitslosenversicherung die Armenverwaltung starker entlasten würde, bleibt eine offene Frage. Von Arbeiterorganisationen wurden Sommer 1910 (Winter 1911) 7,28 (5,52) pCt. unterstützt. In Nürnberg selbst hatten 53,43 (46,61) pCt. Heimatsrecht. Etwa die Hälfte wohnte bereits 7 Jahre und länger in Nürnberg. Nur ein Drittel befand sich kürzere Zeit als 12 Monate in Nürnberg.

Die Schrift tritt als Gegnerin des Genet Systems für kommunale Zwangsversicherung ein und führt auf Grund der oben wiedergegebenen Zahlen den Versuch einer Kostenberechnung für eine kommunale Kasse ein. Es wird in einer 1. Verteilungssart angenommen, daß 1400 Arbeitslose in Frage kommen, wobei nicht heimatsberechtigter und die, welche nur 1 bis 6 Tage arbeitslos sind, unberücksichtigt bleiben. Für 300 Arbeitstage stellte sich der Befamtaufwand an Arbeitslosenunterstützung demnach pro Kopf und Tag auf 420 000 M. im Jahr. Beiträge zu leisten hätten bei einer Zwangsversicherung 87 852 Arbeiter, wovon nach Abzug der Arbeitslosen rund 86 000 verblieben. Jeder einzelne hätte also jährlich 4,88 M. oder 10 Pf. wöchentlich zu zahlen. Nach einer 2. Verteilungssart werden einer Abteilung I alle Berufe zugewiesen, die insgesamt 3,82 Arbeitslose auf 100 Arbeiter stellen, während der Abteilung II alle die angehören, deren Berufsgruppe 1,48 Arbeitslose stellen. Zur Abteilung I würden gehören: Kunst- und Handwerksbetriebe, Industrie der Steine und Erden, Lederindustrie, Bau- und Holzgewerbe, Versicherungsgewerbe, Musik, Theater, Sonstige; zu II alle übrigen Berufe. In Abteilung I müßten dann jährlich 10,07 M. (wöchentlich 20 Pf.), in II 3,84 M. (10 Pf.) an Beiträgen gezahlt werden. Bemittelt man bei einer 3. Verteilungssart die Beiträge nach der Größe der Wahrscheinlichkeit für Arbeitslosigkeit in verschiedenen Berufsgruppen nach 3 Gruppen, so würden in Abteilung I jährlich 10,96 M., in II 4,27 M. und in III 2,12 M. zu zahlen sein. Die Wochenbeiträge könnten von 20 Pf. auf 10 Pf. und 5 Pf. abgemindert werden. Durch Zuschüsse der Stadt wäre die Kasse so zu fundieren, daß sie in Krisenjahre zahlungsfähig bliebe und in Normalzeiten die Beitragsleistung der Arbeiter kürzen bezw. die Unterstützung nach Dauer und Größe erhöhen könnte. Als Material für weitere Berechnungen, auch an anderen Orten, ist diese Aufstellung immerhin dankenswert. Jetzt sieht doch, daß selbst eine kommunale Zwangskasse realisierbar ist, ehe dem Staat, auf den die diesjährige Städtetage die Pflicht der Arbeitslosenversicherung abwälzen will, eine Reichsversicherung für Arbeitslose abgezwungen worden ist.

## Aus unserem Beruf.

### Automobilfahrer.

**Die Altonaer Polizei und die Altonaer Automobilisten-Gesellschaft.** Bei der A. A. D. G. hatten die Chauffeure die Arbeit eingestellt, weil ein Kollege zu Unrecht entlassen worden war. Das „Hamburger Fremdenblatt“, eine „liberale“ Zeitung, brachte nun in seiner Nr. 209 eine Notiz, in der neben einer häßlichen Denunziation behauptet wurde, daß der Entlassene mehrfach zu ersten Klagen Anlaß gegeben hätte. (Die „Neue Hamburger Zeitung“ behauptet sogar, der Fahrer hätte sich geweiht, eine bestimmte Tour auszuführen.) Darauf hätte sich der Transportarbeiter-Verband in die Sache hineingemischt und verlangt, daß mit ihm verhandelt werden solle. Nach dem Bericht der Ortsverwaltung liegt die Sache nun folgendermaßen: Der Entlassene hatte den Auftrag, einen Arzt vom Krankenhaus abzuholen. Anstatt nach dem Krankenhaus, fuhr der Chauffeur nach der ihm bekannten Wohnung des Arztes. Dies ist das schreckliche Vergehen, dessen sich der Fahrer schuldig gemacht hat. Da er nun den Fahrpreis für die verkehrt ausgeführte Tour in der Höhe von 1,10 M. aus seiner Tasche bezahlen wollte, und der Arzt sofort einen anderen Wagen derselben Gesellschaft bekommen hat, wäre die Gesellschaft in keiner Weise geschädigt worden. Trotzdem die Entlassung, welche von den übrigen Fahrern als ungerecht bezeichnet wurde, und die zurückzunehmen der Direktor sich weigerte. Der Verband hat sich nun nicht mehr in die Angelegenheit hineingemischt, als es seine Pflicht war, und in dem Vertriebe bestehende Fahrgastkommission hat dem Herrn Direktor nur anheimgestellt, eventl. mit dem Verbandsvertreter zu verhandeln. Sie hat das jedoch nicht unter allen Umständen verlangt.

Ob nun durch eine Anzeige des Direktors oder durch die schäbige Denunziation des „Fremdenblatt“, welches schreibt: — ein Chauffeur, einen Schweden, zu entlassen“, scharf gemacht, hat die Altonaer Polizeibehörde prompt die Ausweisung verfügt. Der Entlassene hat laut Schreiben des Herrn Rosenrath (Polizeigewaltiger von Altona) innerhalb 24 Stunden Altona zu verlassen. Und da wagt man noch, zu behaupten, die Altonaer Polizeibehörde könne nicht schnell arbeiten. Besser kann die Gastfreundschaft „Preußen“-Deutschlands nicht gekennzeichnet werden, als dadurch, daß sich die Behörden in die Dienste des Kapitals stellen und dessen Wünsche schnellstens zur Ausführung bringen. Wie noch berichtet wird, hat der Ausgewiesene treu seine Staats- und

Kommunalabgaben entrichtet, aber der Direktor zahlte etwas mehr. — Und wer am meisten zahlt, hat uns — dachte die Polizei.

**Der Suspendierlaß des Ministers.** Der Minister des Innern hat vor wenigen Tagen einem Erlass gegen den unnötigen Gebrauch der Automobilhufe seine Unterschrift gegeben. Der Erlass führt aus, daß es die Hauptaufgabe eines Automobilführers sei, vorsichtig zu fahren, und daß dies hauptsächlich nach Eintritt der Dunkelheit und an den im Gesetz besonders bezeichneten Verkehrspunkten, den sogenannten unübersehbaren Stellen, besonders dringend geboten sei. Der Automobilist solle in solchen Fällen in der Lage sein, sein Fahrzeug jederzeit sofort zum Halten zu bringen. Nachdem diese Hufeiseweisheit vom Stapel gelassen ist, heißt es weiter:

Die Erfüllung dieser Pflicht kann durch übermäßiges Sumpfen nicht erzielt werden. Die Hufe hat nur die Bestimmung, entgegenkommende, zu überholende und die Fahrtrichtung kreuzende Fußgänger, Fahrzeuglenker, Reiter und Radfahrer rechtzeitig auf das Nähen des Kraftfahrzeuges aufmerksam zu machen und ist in Zukunft nur für diese Zwecke zu verwenden. An den oben bezeichneten unübersehbaren Stellen ist hierbei in besonderem Maße darauf zu achten, ob die Abgabe des Sumpensignals notwendig ist. Ueber diese Fälle hinaus ist die Abgabe von Sumpensignalen unnötig und daher zu vermeiden. Namentlich gilt dies auch nach der Richtung, daß unnötig laute oder langgezogene Sumpenzeichen zu unterlassen sind. Die Uebertragung dieser Vorschriften wird in Zukunft großen Anflug darstellen. In der Nachtzeit, d. h. während der Zeit, in der die Bevölkerung zu schlafen gewohnt ist, werden unnötige, unnützlich laute oder langdauernde Sumpenzeichen in Zukunft sogar den Lärmbestand nächtlicher Ruhestörung bilden.

bleibt die Frage: Wer entscheidet, was unnötig oder nötig ist? Der Chauffeur, die Polizei oder der eventuell Totgefahrene?

**Berlin.** Die am 6. September tagende Versammlung der Geschäft- und Privatchauffeure hörte erst einen Vortrag über die Presse als Kulturfaktor an. In der Diskussion forderten mehrere Redner die Anwesenden auf, den „Vorwärts“ zu lesen. Der Bericht über die Generalversammlung entsetzte eine langatmige Debatte über die Arbeitsnachweisfrage, da die Chauffeure sich nicht nur durch den von der Generalversammlung angenommenen Beschluß, sondern im allgemeinen benachteiligt glauben. Eine lebhaft, zustimmende Debatte entspann sich auch über den Vortrag: „Einberufung einer Chauffeur-Konferenz.“ Der Vortragende begründete den Antrag nach allen Seiten, sodas die Versammlung dem Antrag einstimmig zustimmte. Der Beschluß der Versammlung geht nun als Antrag an den Hauptvorstand, dem auch gleichzeitig folgende Tagesordnung für die Konferenz unterbreitet wurde:

1. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Chauffeurberuf und wie verbessern wir dieselben?
2. Stellungnahme zu der Ausnahme-gesetzgebung gegenüber den Chauffeuren.
3. Die gesetzliche Pflicht der Berufschauffeure und die Schadenersatzversicherung.
4. Agitation und Organisation.

Die Versammlung äußerte noch den Wunsch, daß die Kollegen außerhalb Berlins ebenfalls Stellung zu dem Antrag auf Einberufung der Konferenz nehmen und diesen Antrag unterstützen.

**Die „Herren“-fahrer und der Kraftwagenfahrer.** Wir berichteten vor geraumer Zeit, daß die Deutsche Motorfahrer-Vereinigung eine Scheidung zwischen Herren und Knechten vorzunehmen gedente. Die Hauptversammlung der D. M. V. hat diesen Antrag zum Beschluß erhoben. Der „Kraftwagenfahrer“ des „Münchener Kartells“ ist mit dieser neuen Konkurrenz nicht einverstanden. Er gibt den Beschluß mit der Motivierung der D. M. V. wieder: Die große Zunahme von Mitgliedern in den letzten Jahren und besonders die auf etwa 12.000 gestiegene Zahl der Wagenbesitzer, die sportlichen Veranstaltungen der D. M. V. selbst und besonders die der Gaue ließen es wünschenswert erscheinen, eine eigene Chauffeurabteilung zu schaffen. Schon auf früheren D. M. V.-Tagen spielte die Chauffeurfrage eine Rolle, und die Gaue Rheinland und Westfalen nahmen Angehörige dieses Berufszweiges überhaupt nicht auf. Der Antrag des engeren Vorstandes, eine eigene Chauffeurabteilung in der D. M. V. zu gründen, entspringt aber nicht nur berechtigten gesellschaftlichen sportlichen Gründen, sondern auch großen wirtschaftlichen Fragen, die besonders darauf hinauslaufen, die Lage der Chauffeure bedeutend zu verbessern, überhaupt eine Besserstellung dieser Abteilung von Mitgliedern herbeizuführen, durch unentgeltliche Stellenvermittlung, durch Auskunfts- und Rechtsschutz. Auf eine Anfrage aus Mitgliederkreisen konnte von verschiedenen Vertretern der Gaue die Versicherung abgegeben werden, daß die Chauffeure selbst der Schaffung an einer eigenen Abteilung äußerst sympathisch gegenüberstehen, und von der Stellenvermittlung wie auch vom Rechtsschutz sich viel versprechen. Nach genügender Aussprache wurde einstimmig der Beschluß gefaßt, eine Chauffeurabteilung zu bilden. Die Mitglieder der Chauffeurabteilung erhalten ein besonderes neues Abzeichen.

Weiter wurde beschlossen, der Vereinigung den Namen „Allgemeiner deutscher Automobil-Klub“ zu geben.

Daß solche Anträge aus den Kreisen der Chauffeure gestellt worden sind, dagegen legt „Der Kraftwagenfahrer“ Verwahrung ein. „Unsere Kartellkollegen bedanken sich für die zweifelhafte Ehre, Mitglieder zweiter Klasse und minderen Rechts zu sein und unter der Vormundschaft der „erstklassigen“ Mitglieder des „Allgemeinen deutschen Automobilklubs“ zu stehen.“ Der „Kraftwagenfahrer“ sollte nicht gar so erhaben tun. Hat er vergessen, daß in Hamburg ein „Kartellist“ gar um die Unterstellung der Chauffeure unter die Gesinnordnung verlangte? Einer Vereinigung, die solchen rückständigen Elementen das große Wort gestattet, ist es auch zuzutrauen, daß sich in ihr trottelhafte Menschen befinden, die ohne den Scheißgeruch der „erstklassigen“ Mitglieder nicht leben können. Immerhin ist es interessant, daß die „Besten“, nicht zweiter Klasse sein

wollen, ihrerseits aber alle Kollegen, die die Aufnahmebedingungen des „Münchener Kartells“ nicht erfüllen können oder wollen, als minderwertig betrachten. Dieser Froschmäuserei der „Besten“ im „Münchener Kartell“ gegen die „Allerbesten“ im „Allgemeinen deutschen Automobilklub“ erinnert an den Streit der Treppentufen, bei dem sich jede Stufe weit erhoben über die tiefer gelagerte dünkt, bis schließlich der Besen der Wazd alle gleichmäßig bürstet. Hoffentlich wird diese kleine Fabel von denen, die es angeht, verstanden.

Um dem Wilde den letzten Strich zu geben: „Der Kraftwagenfahrer“ schimpft wie ein Kobripag darüber, daß die Mitglieder zweiter Klasse auch ein „zweitklassiges“ Abzeichen bekommen.

Wie weit die Bevormundung der Mitglieder zweiter Klasse durch die Mitglieder erster Klasse geht, zeigt der Beschluß fünf in der offiziellen Fassung:

5. Zur Aufnahme in den A. D. A. G. (Knechteabteilung) muß das aufzunehmende Mitglied zwei Mitglieder des A. D. A. G. (Herrenabteilung) aus dem betreffenden Gau als Paten (!) in seinem Aufnahmegesuch namhaft machen. (Einstimmig angenommen, 16,628 Stimmen).

Wenn sich die Chauffeure wirklich dergleichen bieten lassen, nun, dann haben sie es recht verdient. Daß der A. D. A. G. nicht daran denkt, die Interessen der Chauffeure wahrzunehmen, geht deutlich aus dem Artikel aus der „A. W.“ hervor. Die Aufgabe der A. D. A. G. ist die „Förderung des Sports“ und „Hebung des gesellschaftlichen Zusammenschlusses“. Die Kreise, die sich der A. D. A. G. gewinnen muß, sind ziemlich genau bestimmt. Es sind jene Schichten, die die Bildung und die schaffende geistige Arbeit vertreten, ein breiter und schöner Stand, der sich nicht blenden läßt, der aber auch die nützliche Arbeit gern anerkennt.

Nicht mit einem Worte werden in diesem Artikel, der sich „Ein Wort zum Geleit auf den neuen Weg“ nennt, die Chauffeure erwähnt. Die Bildung (!) und schaffende geistige Arbeit (!) wollen unter sich bleiben — welcher Kraftwagenfahrer wäre barbar genug, die Deutschen zu stören? Er gehört zu seinesgleichen, in den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

### Aus der Praxis der „Chauffeur-Gesellschaft“.

Such nur die Menschen zu verwirren, sie zu verwirren ist schwer, denkt „Der Chauffeur“. Um den Erfolg der Agitation recht groß erscheinen zu lassen, bringt jede Nummer des „Chauffeur“ einige Neuanmeldungen. Dabei passiert der würdigen Genossenschaft das Unheil, daß sie in den Nummern 32, 33 und 34 des Organs immer die nützlichsten „Neuanmeldungen“ bringt. Außerdem bringt sie unter den Neuanmeldungen auch den Namen Theodor Zahn, Leipzig-Gaulsch, Coburgerstraße 29. Dieser Mann ist aber bereits seit mindestens drei Jahren Mitglied der Sektion Leipzig und steht sogar an leitender Stelle dieser Sektion, wie der „Chauffeur“ in jeder Nummer berichtet. — Ein nettes Durcheinander, würdig der würdigen Genossenschaft.

**Die reaktionäre „Automobil-Welt“** ist jetzt auch Schrittmacher für einen „Kraftfahrlehrer-Verband“ geworden. Ihre Antimierkunst ist aber noch nicht von Erfolg gekrönt, da sich bisher zu wenig „Lehrer“ meldeten, die bereit waren, für die „Automobil-Welt“ als Reklame zu dienen.

Die Notwendigkeit des Verbandes“, so schreibt die Zeitung, „wird schon bald hervortreten, da wichtige Einrichtungen in Vorbereitung sind, an deren Gestaltung die Kraftfahrlehrer ein dringliches Interesse haben.“

Es zögere also niemand, die gebotene Gelegenheit zu ergreifen.“

Die „wichtigen Einrichtungen“, die in „Vorbereitung“ sein sollen, ist die überaus notwendige Vertikalisierung der Schulen. Auch die „Automobil-Welt“ hat einst die Unzulänglichkeit der heutigen Ausbildung der Chauffeure zugegeben, jetzt, wo es gilt, durch eine kräftige Reklame das Geschäft zu heben, will sie diese Unzulänglichkeit organisieren und fester begründen. Der letzte Satz der Antimiernotiz klingt übrigens wie die Anpreisung eines Kamschbazzars bei „unerhört billigen Preisen“: nur noch wenige Tage.“

Wir kommen in nächster Nummer auf die Materie zurück.

**Der Kraftdroshenfahrer.** Unter dieser Stichmarke bringt G. R. eine kleine Abhandlung in der „Vossischen Ztg.“, die erfreulich gegen die sonstige oberflächliche Beurteilung dieses Berufes hinausgeht. Ungerechte Vorwürfe die von fast allen Seiten gegen uns erheben werden, finden hier eine Widerlegung, die uns bestimmt, die kurze Notiz wieder zu geben. G. R. schreibt: „Wenn die letzte Sieben schon längst fort ist und wir trotzdem in der Levetowstraße wohnen, wenn der erste Q-Wagen noch nicht fährt und wir müßten dennoch zum Stettiner Bahnhof, wenn wir beinahe gleichzeitig zwei Termine wahrzunehmen haben, einen auf dem Amtsgericht Charlottenburg und den andern in Berlin-Mitte, wenn wir an solchem weichen Septemberabend recht in aller Behaglichkeit die brennend roten Föhrenstämme am Großen Fenster und den Sonnenuntergangsglanz auf der Gabel sehen wollen: da sitzt er, die Hand am Volant, der Matter in der Not und der schnelle Bringer der Freude, der neue Berliner Typus, den die bekannten „ältesten Leute“ noch nicht kannten, und den nur die tüchtigen Jünglinge für etwas Selbstverständliches halten: der Kraftdroshenfahrer. Es ist nicht der erste Beste, dem wir unser kostbares Leben anvertrauen. Weist ist er gelernter Schlosser oder Mechaniker und kennt den Kraftwagen und seine Getriebe schon von Jugend auf. Als er sich dann entschloß, Kraftwagenfahrer zu werden, hat er erst für teures Geld — der Preis beträgt bis zu 200 M. — eine der großen Fahrschulen besuchen und draußen auf den langen Heerstraßen am Weichbilde unter Leitung des Fahrmeisters auf dem Lehrwagen die Handhabung von Lenkrad und Kuppelung, von Bremshebel und Bergaser lernen müssen. Die Lehrzeit währte fast ein Winterjahr, und auch dann konnte er — nicht anders als der Professor oder der Pastor — die höheren Weihen seines Berufes nur durch zwei Prüfungen erlangen, durch eine praktische und eine theoretische. Die praktische hat er gleich bestanden — seinen Wagen kennt er — aber durch die theoretische vor

dem Verkehrs-Kommissariat des Polizeipräsidiums ist er trotz der vorangegangenen Instruktionssitzungen durch den Wachmeister einmal durchgefallen. Sie meinen, daß er dann wohl nicht sehr geschickter sein könnte? Ja, glauben Sie, es ist leicht, die hundert verschiedenen Bestimmungen der Berliner Fahrordnung so am Schnürchen zu haben? Wissen Sie so auf Anhieb, wie man auf dem nächsten Wege von der Holzgarten- nach der Logostraße kommt? Kennen Sie die Logostraße überhaupt? Können Sie Straße und Hausnummer vom Reichsschauspielhaus angeben? Denkmal, Hotels, öffentliche Gebäude, die entferntesten Straßen - alles das ist Gegenstand der strengen Prüfung. Und tausend Dinge heißt es sich außerdem merken. Vor Feuerwehren, Krankenwagen, öffentlichen Aufzügen, Beerdigungen muß die Kraftbrotsche halten, königliche und prinzipliche Gefährte vorlassen, die Friedrichstraße von der Behrenstraße bis zur Weidenbammer-Brücke darf erst abends nach neun leer durchfahren werden, in der Bellevuestraße ist das Umwenden nicht gestattet... und so geht es fort, noch durch eine Anzahl weiterer Vorschriften hindurch. Weh ihm, wenn er eine nicht beachtet! Ein Helm taucht neben ihm auf, ein dickes Notizbuch wird geblättert... und unerbittlich wie das ewige Schicksal stellt das polizeiliche Strafmandat sich ein. Am leichtesten wird die 25 km-Vorschrift für die Schnelligkeit übertreten, dem Fahrgast ist das vorgeschriebene Tempo immer zu langsam - und gerade zu schnell fahren wird bitter bestraft; es kostet dem Wagenführer 50 Mk., und die dritte Strafe zieht den Verlust des Fahrscheins nach sich. Ein öffentliches Mandat hat der Kraftwagenführer: er ist der stumme Vertraute heimlicher Dinge, die er nicht verrät. Er weiß längst, wer die tief verschleierte Dame ist, die sich in seinem Wagen mit dem ihm gleichfalls bekannnten jungen Schauspieler ein Stelldichein gibt und stundenweite Fahrten in die Umgebung macht, aber er sagt es nicht. Er erzählt auch niemandem, wer der Offizier war, der neulich nachts erst vier Damen stolz nach Hause fuhr und ihm dann statt der Bezahlung seinen schönen Nerzpelz verpfändete. Er gibt sich auch nicht dazu her - obwohl das Verlangen recht häufig gestellt wird - ein anderes Auto heimlich zu verfolgen. Er lurcht wohl an, aber er verliert den Flüchtling dann doch bald aus den Augen; er ist eben kein Wiggant, der den Kollegen auf dem anderen Wagen und seinen Gästen Unannehmlichkeiten bereiten will. Ein tüchtiger, ehrlicher Mann, ein guter Berater im wilden Getriebe des Großstadtverkehrs und obwohl persönlich uns fremd, doch jedem ein zuverlässiger Vertrauter, so ist er, der neue Berliner Typus, der Kraftdroschkenführer."

Das 25 km-Tempo ist, wie eine Bekanntmachung des Kgl. Regierungspräsidenten in Potsdam zur Kenntnis bringt, wiberrechtlich für Kraftfahrzeuge, deren Gesamtgewicht 50 Tonnen nicht übersteigt, innerhalb der geschlossenen Ortsteile der um Berlin liegenden Kreise Niederbarnim, Teltow, Osthavelland, Zauch-Belzig, Stadtkreis Potsdam und Stadtkreis Spandau als Höchstgeschwindigkeit innerhalb der geschlossenen Ortsteile zugelassen worden und damit einem durchaus berechtigten, lang gehegten Wunsch der Automobilisten Berlins und Umgebung Rechnung getragen worden. Bisher war in den genannten Kreisen bekanntlich größtenteils nur das 15 km-Tempo zulässig, und wir haben bereits früher die zeitweiligen Unzuträglichkeiten geschildert, die sich aus dieser Situation ergaben. Jetzt hat man endlich eingesehen, daß man die Automobile nicht schlechter behandeln darf, als die Luxuspannwerke, die sonst ein 15 km fahrendes Automobil weit hinter sich ließen.

Ueber die Stempelspflichtigkeit der Führerscheine und Zulassungsbefreiungen schreibt der Rechtsanwält Dr. Oberländer in der „N. N. Z.“: „Der Führerschein ist als ein amtärztliches Zeugnis in Privatfachen im Sinne der Tarifstelle 77 Ziffer 1 des Preussischen Stempelsteuergesetzes zu erachten, da durch das Zeugnis dem Kraftfahrzeugführer lediglich die Verfolgung privater Interessen bei Führung des Kraftfahrzeuges ermöglicht werden soll. Dieses Zeugnis hat nicht die Bedeutung einer bloßen Erlaubniserteilung, sondern stellt sich inhaltlich als Zeugnis dar, da die ausstellende Verwaltungsbehörde erklärt, daß der Inhaber auf Grund der abgelegten Prüfung zur Führung eines Kraftfahrzeuges ermächtigt ist. Der Führerschein ist demgemäß dem Zeugnisstempel von 8 Mk. unterworfen. Ebenso bedürfen des Zeugnisstempels von 8 Mk. die gemäß § 6 Abs. 2 der Verordnung vom 8. Februar 1910 ausserordentlichen Befreiungen über die Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen. Streitig ist dagegen, ob die Stempelabgabe auch bei dem Umtausch der Führerscheine gemäß Ziffer 7 der Anlage B zur Verordnung vom 8. Februar 1910, zur Vermeidung des Erlöschens ihrer Gültigkeit am 1. April 1911 gefordert werden konnte. Diese Erneuerung erfolgt keineswegs im privaten Interesse, sondern lediglich im Hinblick auf öffentlich rechtliche Vorschriften. Von der D. M. V. wird eine Entscheidung der benutzten Gerichte über einen solchen Fall herbeigeführt und in entsprechender Form bekanntgegeben werden.“

**Fahrstuhlführer und Portiers.**

Berlin. Wiederholt hat sich die Branchenleitung der Fahrstuhlführer und Portiers des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes veranlaßt gesehen, vor den kleinen, in Berlin bestehenden Portiervereinen zu warnen. Bekanntlich kommt es diesen Vereinen nur darauf an, ihre Mitglieder über die traurige Lage hinweg zu täuschen. Nicht als Organisation, sondern nur als Klubvereine können diese heute noch in Frage kommen. Verschiedene Lohnbewegungen, die die Kollegen Fahrstuhlführer und Portiers unserer Organisation durchgeführt haben, ließen nun einen dieser Klubvereine, den Deutschen Portier-Verband, welcher sich, um besser auf den Mitgliederfang gehen zu können, auch „Zentral-Verband“ nennt, seine Pläne mehr. Aber kurz gesagt, der Deutsche Portierverband hat sich auf den Kriegspfad wider den Kapitalismus begeben, auch er möchte gar zu gerne, gleich unserer Organisation, die materielle Lage seiner Mitglieder zu verbessern versuchen. Er möchte! Doch der Geist ist willig, aber das Fleisch ist schwach. Im Industriehaus Elisabethufer 53, gärte es schon längere Zeit

unter den vier dort beschäftigten Fahrstuhlführern. Gründe zur Unzufriedenheit waren auch wahrlich zur Genüge vorhanden. Bei einem Wochenlohn von sage und schreibe 20 Mk. und bei einer 12 1/2 stündigen Arbeitszeit, wer sollte auch dabei nicht unzufrieden werden. Zwar soll den Fahrstuhlführern eine halbe Stunde zum Mittagessen zur Verfügung stehen, doch steht die Pause nur auf dem Papier. Wehe dem Fahrstuhlführer, der sich geweigert hätte, in der Zeit von 1/2 - 1 zu fahren, ein kräftiges Sommerweizen vom Herrn Hausmeister wäre ihm sicher gewesen. Es war somit den Bauernswerten unter diesen Umständen unmöglich gemacht, warmes Mittagessen zu sich zu nehmen.

Anfang August dieses Jahres beauftragten nun die Portier-Verbands, ihren Arbeitnachweisermittler Hampel bei der betreffenden Firma vorstellig zu werden. Am Montag, den 14. August, hat dann auch eine Unterredung dieses Harmonieapostels Hampel mit dem Hausmeister Beyer stattgefunden, die aber ziemlich negativ verlief. Gefordert wurde: 22 Mk. Wochenlohn und eine Stunde Mittagspause. Nach zweifelhaftem Unterhandeln bequeme sich dann der Hausmeister zu dem nicht-sagendem Zugeständnis, daß er versuchen werde, dem auswärtig wohnenden millionenreichen Besitzer, Kommerzienrat Benzel, die Sache schriftlich zu unterbreiten. Am Montag, den 21. August, sollte sich dann der Harmonieapostel Hampel Befehl holen. Bei der Lohnzahlung jedoch am Sonntagabend, den 19. August, teilte der Hausmeister - da er mit dem Verwalter Rücksprache genommen hatte - den Fahrstuhlführern mit, daß jeder eine Warte Zulage wöchentlich bekommen sollte, von einer Regelung der Mittagspause sagte er jedoch nichts. Auf Grund dieses minimalen Zugeständnisses legten nun von den 4 Fahrstuhlführern am Montag Abend, den 21. August, drei die Arbeit nieder. Der vierte, einer jener Ueblinge der Fiskusungen, denen die Solidarität nur leerer Wahn, der „Glubsche“ jedoch alles ist, verließ im Betriebe. Uebrigens schien der Hausmeister schon mit der Arbeitsniederlegung gerechnet zu haben, denn die Papiere waren bereits fertig, sodas nur noch das Datum in dieselben einzutragen war. Hampel, der noch an jenem Abend mit dem Hausmeister sprach, konnte nichts mehr erreichen. Nach dem sich nun noch ein Dröhndler, der früher als Fahrer und Fahrstuhlführer beschäftigt war, als Reiter in der Not eingefunden hatte, und da auch der Hausmeister selbst fuhr, wurde die große Lohnbewegung des Deutschen Portier-Verbandes für verloren erklärt. Die drei Fahrstuhlführer erhalten nun Streikunterstützung wird jeder Kollege denken. O nein, sie erhalten von der zweiten Woche an die ihnen zuzehende Arbeitslosenunterstützung und damit ist die Sache für den Deutschen Portier-Verband - der angeblich die Interessen der Fahrstuhlführer vertreten will - erledigt.

Wie weiter die Interessen der Fahrstuhlführer von diesem Harmonie- und Klubbverein vertreten werden, zeigt folgendes. Als vor einigen Jahren der Kampf gegen die Fahrstuhlführer-Schulen, von der Branchenleitung der Fahrstuhlführer und Portiers des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes aufgenommen wurde, da war es der Deutsche Portier-Verband, der ebenfalls vor derartigen Schulen warnte. Brachte doch selbst der Deutsche Portier-Verband unsere Artikel gegen derartige Schulen zum Abdruck. Und heute besitzt der Deutsche Portier-Verband selbst eine derartige Schule. Durch Inserate in der Mißschappe versucht er für seine Schule Bekanntheit zu machen, lediglich zu dem ausgesprochenen Zweck, um Mitglieder zu fangen.

Kollegen! Wir beabsichtigen, für die im Beruf beschäftigten Kollegen möglichst günstige Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu erringen. Und der Beweis, daß Lohnbewegungen sich mit unseren Berufskollegen führen lassen, ist glänzend erbracht, durch den erfolgreichen Abschluß mehrerer Lohnbewegungen.

Der Deutsche Portier-Verband ist aber nicht in der Lage, die Berufsinteressen der Fahrstuhlführer und Portiers zu vertreten. Lediglich als Harmonie- und Klubbverein kann er noch in Frage kommen. Sollen sich die Verhältnisse in unserm Beruf ändern, dann muß für jeden denkenden Kollegen die Parole lauten: heraus aus dem Deutschen Portier-Verband, der nur dazu da ist, seine Mitglieder über ihre traurige Lage hinwegzutäuschen! Hinein in die Organisation! Hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband! Nur diese Organisation, die einzig und allein auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung steht, ist auf Grund ihrer Stärke in der Lage, mit ihren 185 000 Mitgliedern in 400 deutschen Städten die Interessen der Fahrstuhlführer und Portiers zu vertreten.

Bereits heute kommt der Deutsche Transportarbeiter-Verband als die größte Berufsorganisation der Fahrstuhlführer und Portiers in Frage. Daher, Kollegen, die ihr uns noch ferne steht, schlagt ein in die Brüderhand, stärkt die Reihen durch Masseneintritt in unsere Kampforganisationen.

**Fensterputzer.**

Breslau. Im Juli 1910 wurde mit der Firma Staeler, Glasreinigungs-Institut Breslau, vom Deutschen Transportarbeiter-Verband für die dort beschäftigten Kollegen der erste Lohnkampf auf die Dauer von einem Jahre abgeschlossen. Da nun das Vertragsjahr seinem Abschluß zuging, galt es für unsere Kollegen, einen neuen Tarif einzuzureichen. Allerdings waren sich die Kollegen klar, daß es ihnen nicht leicht gemacht werden würde ihre Forderungen durchzusetzen, aber da sie restlos organisiert waren, konnte auch der zweite Tarif nach zägigem Streit zum Abschluß gebracht werden.

Wenn auch mit diesem Abschluß nicht alles das erreicht worden ist, was gefordert wurde, so können wir aber doch bedeutende Verbesserungen der Lohnverhältnisse konstatieren. Die Kollegen haben aber auch aus dieser Bewegung gelernt, daß es nur dann möglich ist unsere Forderungen

durchzusetzen, wenn sie einig zusammen stehen. Alle sollten sich dies zum Vorbild nehmen, und die Erfolge werden auch in der Zukunft nicht ausbleiben.

Kollegen Fensterputzer von Breslau! Laßt Euch von keiner Seite beeinflussen, sondern haltet fest und treu zur Organisation, da werden auch für Euch die Löhne gesichert werden, welche die Kollegen in anderen Städten schon haben.

Miesbaden. Am Mittwoch, den 30. August, fand eine öffentliche Fensterputzer-Versammlung statt, die Tagesordnung lautete: Unsere Lohn- und Arbeitsverhältnisse, und wie verbessern wir dieselben? Hierüber referierte ein Kollege aus Mainz. Derselbe kritisierte die niedrigen Löhne, die hier im Reinigungs-gewerbe bezahlt werden, und stellte fest, daß diese mit den hier bestehenden Lebensmittelpreisen nicht in Einklang stehen. Weiter forderte die anwesenden Berufskollegen auf, sich Mann für Mann der Organisation anzuschließen, damit auch hier menschenwürdige Lohn- und Arbeitsbedingungen geschaffen werden können. In der Diskussion wurden noch einige Mängel zur Sprache gebracht, besonders wurde die Firma Hornstedt kritisiert, die sich erlaubt, die in die Woche fallenden Feiertage an dem so schon kargen Lohn in Abzug zu bringen, während doch die Arbeit abgeholt werden muß. Auch sonst lehrte der Chef den Hauptanstandpunkt heraus, und droht bei der geringsten Kleinigkeit mit Entlassung. Wenn auch der Besuch der Versammlung zu wünschen übrig ließ, so kann man doch mit dem gemachten Resultat zufrieden sein. Wenn die gewonnenen Kollegen der Organisation treu bleiben und kräftig weiter agitieren, dann wird auch die Zeit nicht mehr ferne sein, wo hier andere Zustände Platz greifen.

**Hafenarbeiter.**

Frankfurt a. M. Die im hiesigen Zollhafen beschäftigten Stückgutarbeiter, 24 Mann, welche als sogen. unständige Arbeiter bei den Firmen Rhein- und See-Sped.-Ges., Vereinigte Speditoren und Schiffver., Altschüler, Breßler & Co. und W. Egan & Co. beschäftigt werden, haben durch die Organisation einen Erfolg errungen. Vor nicht allzulanger Zeit verkürzte die Zollhausverwaltung die Arbeitszeit von 10 auf 8 Stunden. Infolge der verkürzten Geschäftszeit verringerte sich das Einkommen unserer in Frage kommenden Kollegen um 1 Mk. pro Tag. Ein weiterer Uebelstand war, daß die Arbeiter morgens zur Arbeit bestellt, jedoch erst nach manchmal mehreren Stunden Wartezeit beschäftigt wurden. Die Arbeitsbereitschaft für eine bestimmte Firma hatte zur Folge, daß den Kollegen - die Wartezeit wurde nicht bezahlt - ansehnliche Entschädigungsfälle entstanden. Dieser Zustand war es, der die Kollegen veranlaßte, an die Verbandsleitung heranzutreten, damit sich diese mit den in Frage kommenden Firmen in Verbindung setzen und eine Abstellung der Uebelstände anstreben sollte. Auf das von der Verbandsleitung an die Unternehmer abgeforderte Zirkularschreiben gingen von vier Firmen gar wunderliche Antwortschreiben ein, die erkennen ließen, daß die Geschäftsleitungen der Firmen nicht immer von allen Vorgängen in ihren Vertrieben informiert sind. So schreibt die Firma Altschüler, daß sie den Leuten, die sie brauchte, stets den üblichen Lohn bezahlt habe. Die Firma Breßler & Co. antwortete, sie beschäftige ihre im Hafen beschäftigten Arbeiter grundsätzlich nur mit Affordarbeiten und bezahle, wie sie bestimmt weiß, die höchsten Löhne. Die Firma Rhein- und See-Schiffver. teilte mit, daß sie eine Reduzierung der Löhne nicht genehmigen lassen und verlangte Unterlagen für unsere Angaben. Die Vereinigten Schiffer und Speditoren schrieben, sie beschäftigten überhaupt keine Arbeiter im Zollhafen, die Arbeiten würden durch Vermittlung der Lagerhausverwaltung ausgeführt. Herr W. Egan antwortete - gar nichts! Er braucht es nicht. Warum nicht? Weil „seine“ Arbeiter dem Deutschen Transportarbeiter-Verband nicht angehören und es überhaupt Geflogenheit des Herrn Egan sein soll, erst dann auf die Wünsche der Arbeiter zu reagieren, wenn ihm kein anderer Weg offen bleibt. Allen Firmen wurden nun die entsprechenden Unterlagen resp. Aufklärung übermittle. Auch Herr Egan wurde nochmals an die Gelegenheit erinnert. Nun kamen Antwortschreiben nicht mehr. Dafür war desto mehr Leben in den Büros der dort. Firmen. Wir können uns denken, daß es so manchem Expedienten, denen es in den meisten Fällen umst, die beschäftigten Arbeiter zu engagieren, etwas schmil ums Herz wurde. Es geht nämlich das Gerücht, daß dieselben mit den Arbeiterlöhnen nicht ganz einverstanden handeln. Die Firma Altschüler erhöhte freiwillig den Stundenlohn von 50 auf 55 Pfg. Egan legte ebenfalls „seinen“ Leuten „freiwillig“ 10 Pfg. pro Stunde zu. Das genügt jedoch den Kollegen nicht. Die Verbandsleitung wurde beauftragt, persönlich vorzutreten und die Regelung der Angelegenheit zu erwirken. Das Entgegenkommen, was der Kommission bei allen Firmen - außer Egan - gezeigt wurde, erweckt die Hoffnung, daß es gelingen dürfte, in Kürze ein allgemeines Tarifverhältnis für sämtliche Hafenarbeiter in Frankfurt a. M. zu schaffen. Herr Breßler versichert, daß es ihm sehr angenehm sei, wenn diesbezügliche Schritte unsererseits unternommen würden. Somit wäre zunächst unseren unständigen Kollegen im Hafen das zurückerobert, was ihnen entzogen war. Jetzt gilt es, weiter zu bauen. Unorganisierte Hafenarbeiter darf es in Frankfurt nicht mehr geben. Auf jeder Kollege seine Pflicht, dann wird der nächste Anlauf umso leichter zugunsten der Kollegen beendet werden können.

Der „Gewerkschaft“ gefällt es nicht, daß wir darauf hinweisen, daß die Kaiserarbeiter Hafenarbeiter sind und deshalb in den Deutschen Transportarbeiterverband gehören. Der Beschluß des Gewerkschaftsartikels ist für die Klub, erklärt sie. Im Gemeinbearbeiterverband sind die mutigeren und intelligenten Kaiserarbeiter organisiert, im Transportarbeiterverband die dummen und feigen. Daß die Staatskatarbeiter in den Gemeinbearbeiterverband gehören, hat die Hamburger Ortsverwaltung des Deutschen Transportarbeiterverbandes zugegeben - behauptet die „Gewerkschaft“. Ob sie diese Behauptung wohl beweisen kann? Die Behauptung, daß der Kaiserarbeiterverband das auch eingesehen habe, ist glatt aus den Fingern geflogen. Die „Gewerkschaft“ spricht noch von 8000 Staatskatarbeitern

und „vergift“ ganz, daß es noch 2000 bis 2500 andere Arbeiter in Hamburg gibt. Von den Arbeiterinnen hängt zum großen Teil die Aktionsfähigkeit der gesamten Hafenarbeiter ab. Da dürfen diese auf die Staatsarbeiter nicht verzichten, nicht aus dem durchaus faden Scheinigen Grunde verzichten, weil der Staat der „Brotgeber“ dieser Leute ist. Denn noch haben wir die Berufsorganisation, noch haben wir keine Betriebsorganisation, wer dabei aus der Reihe tanzt, braucht sich nicht zu wundern, wenn er auf die Füße getreten wird.

Die „Gewerkschaft“ gibt einen Teil unserer Notiz aus dem „Courier“ Nr. 34 wieder und schreibt dann: „Und die Behauptung, wir hätten, um dem Unmut des Kadidors zu begegnen, eiligst erklärt, daß wir mit der betreffenden Aufforderung nichts zu tun hätten, ist eine blanke Unwahrheit, erfinden zu dem Zweck, uns zu diskreditieren, zu verleumdern.“ Diese „Verleumdung“ stammt aus einer Notiz, die die Hamburger Ortsverwaltung des Gemeindearbeiterverbandes im „Hamburger Echo“ veröffentlichte.

Verleumdung ist überhaupt gut, die Stärke des Wortes ist nämlich charakteristisch für die Stärke des Gemeindegewerkschaftsverbandes — Mautheldentum und Reklame.

**Massenmörder Kapitalismus.** Im „Hamburger Echo“ finden wir folgende Notiz:

„Von einem Ladebaum erschlagen. Wie oft haben nicht schon die Schauerleute auf verschiedenen Schiffen darauf aufmerksam gemacht, daß die Ladebäume nicht genügend befestigt, oder daß sie überlastet seien, und wie oft haben wir nicht schon auf Missstände in dieser Beziehung hingewiesen, aber immer wiederholen sich dieselben Unfälle. So ist an Donnerstag auf dem am Kronprinzental liegenden Hamburger Dampfer „Schwarzburg“, der Hamburg-Amerika-Linie, ein zwei Tons schwerer Block mit der Winde aufgenommen worden. Als der Block angehoben war, schackte ein wenig die Kette, das gab einen Ruck und der ganze Ladebaum kam von oben zum Glück ist hierbei kein Mensch verletzt worden. Der Hafeninspektor ist sofort in Kenntnis gesetzt und auch an Bord gewesen, welche Anordnungen erfolgt sind, konnten wir noch nicht erfahren.“

Ein zweiter derartiger Unfall ereignete sich am Freitag morgen gegen 10 1/2 Uhr auch bei der Hamburg-Amerika-Linie. Auf dem am Kronprinzental, Schuppen 74, liegenden Hamburger Dampfer „Batavia“ wurden in Luke 2, mit zwei Ladebäumen Kollie im Gewicht von fünf Tons übergenommen. Hierbei ist nun ebenfalls ein Ladebaum gebrochen und von oben gefallen. Hieron wurde der Schauermann Schwabenthal getroffen und so schwer verletzt, daß er in bewußtlosem Zustand nach dem Hafentraktenhaus gebracht werden, wo er gleich darauf starb. In dem vorderen Mast sind 12 Beschirrbäume angebracht, für jede Seite 6. Auf Steuerbord waren vier Ladebäume in Tätigkeit, von denen der Schwergewichtladebaum mit einem etwa fünf Tons schweren Möbelwagen belastet war. Beim Anheben brach nun der Seilzug weg und der Schwergewichtladebaum stürzte in die Tiefe auf den Arbeiter Schwabenthal. Es ist als ein großes Glück zu bezeichnen, daß die eine Miete noch etwas gehalten hat, sonst wären alle Ladebäume heruntergestürzt und es hätten noch mehr Leute ihr Leben eingebüßt. Hoffentlich wird eine strenge Untersuchung eingeleitet. Wie wir erfahren, soll die Vorrichtung am Mast zu schwach konstruiert gewesen sein. An vielen anderen Schiffen sind sie in letzter Zeit bedeutend verstärkt worden.“

Die Hamburg-Amerika-Linie hat im letzten Jahre 40 Millionen Mark eingenommen, aber bei keiner Gesellschaft, in keinem Hafenbetrieb ereignen sich so viele schwere und tödliche Unfälle, die auf schlechtes und ungenügendes Material zurückzuführen sind, als gerade bei der H.-A.-L. Mag es sich um Ketten, um Stropps, Wroten oder Stützen handeln, fast immer ist dies Material ungenügend. Die Ketten werden, um die Zeit zu sparen, die für die Herbeischaffung stärkerer Ketten verloren gehen würde, einfach überlastet, die Stropps usw. sind teilweise verfault, teilweise werden auch sie überlastet. Und nun gesellt sich dazu noch der zu schwache Ladebaum. Im „Musterhafen“ Hamburg ist es gerade der Betrieb, dessen Mittel eine vorbildliche Betriebsführung gestatten, der am meisten gegen die einfachsten Gebote der Humanität, gegen die elementarsten Begriffe der Unfallverhütung verstößt.

Der Hafeninspektor ist an Bord gewesen. Das ist ja sehr nett von dem Mann, hoffentlich hat es ihm in der Offiziersmessi „abfallen“ dann wäre er doch wenigstens für die „Suapazen“ entschuldigbar. Wenden kann er an der Rudermirtschaft bei der H.-A.-L. natürlich nichts. Selbst wenn er ungefragt Luft holen wollte, so kann er einfach nicht. Bei der geringsten Meinungsäußerung, die nicht die Billigung der H.-A.-L. findet, würde Wallin oder sein Stellvertreter den Daumen nach unten strecken — das haben betriebsvereintliche Todesurteil wäre dem Kühnen gesprochen.

**Die Hafeninspektion ist eine Einrichtung des hamburgischen Staates — der hamburgische Staat ist die ausübende Gewalt der Reeder, Großkaufleute und anderer Unternehmer, die ein Interesse daran haben, daß es im Hafen immer beim alten bleibt — ergo, die Hafeninspektion hängt an der Strippe der Unternehmer.**

Von der Hafeninspektion ist eine durchgreifende Aenderung also nicht zu erwarten. Sie muß hin und wieder nur „so tun“, um das Deforum zu wahren. Einzige die Arbeiter selbst werden hier Wandel schaffen können. Sie sind dem Born und den Nachgeklüften der Unternehmer entrückt — wenn eine starke Organisation hinter ihnen steht.

Diese Organisation zu schaffen, ist die vornehmste Aufgabe der Hafenarbeiter selbst.

**Hat die Hafeninspektion für den Profit der Unternehmer oder für die Innehaltung der Unfallverhütungsmaßregel Sorge zu tragen?** Diese Frage scheint überflüssig zu sein, da sie schon öfters ist. Theoretisch soll die Hafeninspektion dafür sorgen, daß die Unfallverhütungsmaßnahmen strikte befolgt werden — zum Schutze der Hafenarbeiter, zum Wohle ihrer gesunden Knochen. In der Praxis aber kann die Hafeninspektion dieser Aufgabe nicht gerecht werden, da sie sich sonst selbst ins Fleisch schneiden würde. Die Aussage jenes Hafeninspektors im Prozeß gegen den Schauermann Rosenthal, über den wir an dieser Stelle berichteten, spricht Klare. Der Herr meinte, daß man sich nicht nach den Vorschriften der Berufsorganisation richten dürfe, sondern nach der Arbeitsweise. Wenn ein Schiff für mehrere Klänge habe, bald im Unterraum, bald im Zwischendeck, so würde viel zu viel Zeit verloren gehen mit dem ewigen Luken auf- und abdecken. Und Zeit ist Geld. Wie notwendig es aber ist, daß man die Unfallverhütungsmaßnahmen befolgt, haben doch zur Genüge verschiedene Fälle bewiesen. Heute können wir wieder einige Beweise dafür anführen. Auf dem am Afrikaal liegenden Dampfer „Bierawa“ arbeiteten an der Luke 2 zwei Gänge Schauerleute und zwar ein Gang im Zwischendeck und ein Gang im Unterraum. Im Zwischendeck war das halbe Kompart angeordnet und auf diesen Lukeendeckeln wurden schwere Kisten gelandet. Um diese Kisten fortzuschaffen zu können, wurden Rollen untergelegt. Beim Fortbewegen der Kiste fiel nun eine der Rollen in den Unterraum und traf dort zwei Arbeiter. Während der eine Mann leicht verletzt wurde, erhielt der Schauermann W. O. am Kopfe schwere Wunden. Hier hat es sich doch wieder gezeigt, wie notwendig es ist, daß man bei solcher Arbeit die sämtlichen Lukeendeckel anlegt. Wie leicht hätten in diesem Falle beide Leute totgeworfen werden können und wer weiß, was für Folgen der Unfall für den verletzten Mann noch haben kann.

Ein anderer Fall. Auf dem Hamburger Dampfer „Lavinia“ der Reederei H. Kirsten wurde kürzlich ein Kessel im Gewicht von 2 1/2 Tons mit der Schiffswinde gehoben. Das Windegeschirr war einfach geschliffen; die Schauerleute hatten schon Bedenken geäußert, daß der Kessel nicht mehr gut sei und bei der schweren Last einfach geschliffen nicht halten werde. Hierauf wurde jedoch nicht gehört, sondern man hiesige darauf los. Kaum war der Kessel angehoben, als auch schon der Draht brach und die schwere Last zurückfiel. Zum Glück ist hierbei kein Mensch verletzt worden. Nachher wurde das Geschirr doppelt geschliffen und jetzt ging's. Hätte man vorher die Arbeiter gehört, hätte man sich Mühe, Arbeit, Zeit, Unannehmlichkeiten und Kosten ersparen können.

**Die Gefährlichkeit der Hafenarbeit** offenbart sich aufs neue bei den nachstehenden tödlich verlaufenen Unglücksfällen im Hamburger Hafen:

Der Altenwärder Passagierdampfer „Hammonia“, der die Milchleute und Grünwarenhändler von Altenwärder abholt und abends zurückbringt, geriet, als er von den St. Pauli Landungsbrücken abfuhr und etwas rückwärts gehen mußte, um von der Brücke frei zu kommen, mit dem Hinter-schiff gegen die Kaisenschute 1153, auf der der Kaiserlichen-schiffen Heinrich Wohrmann am Steuer stand. Das Steuer schlug herum und der Dampfer geriet dadurch auf das hintere Ende der Ruderspinne, so daß diese hochschlug und den Schiffer W. derartig gegen den Kopf traf, daß der Schädel fast gespalten wurde. Der Mann stürzte zur Seite und fiel in die offenstehende Kajüte, wo er tot liegen blieb.

Zur selben Zeit ereignete sich auch folgender Unfall: Der Schleppdampfer „Hermann II“, der mit einem Schleppzug aus dem Sandtorhafen kam, geriet mit einer Jolle der Schiffreintiger- und Schiffsmalerfirma O. Wisfeld zusammen, die, mit Arbeitern besetzt, den Strandhafen hinunterkam. Beim Kaiserhöf, dem Kaiserlicher A gegen-über, erfolgte die Kollision, die so stark war, daß der Maler Otto Holzhaus, Wendensstraße wohnhaft, hierbei über Bord geschleudert wurde, sofort untertauchte und durch Ertrinken seinen Tod fand. Die Leiche des auf diese Art ums Leben gekommenen Mannes konnte bis jetzt noch nicht aufgefunden werden. Das Boot hat ziemlich starke Beschädigungen erlitten.

So stehen die Hafenarbeiter stets und ständig mit einem Fuß im Grabe. Wenn man noch dazu in Betracht zieht, die miserable Entlohnung, lange Arbeitszeit und verlegend, schlechte Behandlung, so begreift man die Verzweiflungsaussbrüche der Hafenarbeiter in — England!

**Hamburg, Sektion Hafenarbeiter.** Vor einer gut besuchten Versammlung hielt Genosse Rainbach ein Referat über Zweck und Nutzen der Tarifverträge. In der darauf folgenden Diskussion waren alle Redner der Ansicht, daß gut gefestigte Organisationen für gute Tarife erforderlich sind. Zum Sektionsbericht für das zweite Quartal führt Schl. aus, daß von 16 Gewerbe-gerichtsklagen 8 durch Urteil gewonnen wurden, 8 wurden durch Vergleich erledigt und schließlich 2 Klagen zurückgezogen. Lohnbewegungen wurden 2, nämlich das Entlösen von Chausseesteinen am Hübnerkai und v. Essenstraße und das Abladen von Kohlen beim Rheinisch-Westfälischen Kohlenkontor, mit Erfolg beendet. Differenzen, betreffs Entlassung von Kollegen, Entziehung von Arbeitskarten, Einbehaltung von Tagelöhnen, wegen nicht Bezahlung des Tarifs usw. mußten recht viele von der Sektionsleitung geschlichtet werden, was auch in den meisten Fällen gelang. Nach Erstattung des Berichts forderte Schl. die Kollegen auf, unsere nächsten Versammlungen ebenso zahlreich wie die heutige zu besuchen.

**Gefunden,** endlich gefunden haben wir die Ursache, die den Hamburger Raigewaltigen, den Antifeministen und Altdeutschen Winter bezieht, gegen eine bessere Entlohnung der Raifahrer zu kämpfen. Der Herr schwärmt nämlich für die deutsche Besiedelung des Susegebietes in Marokko. Da unter den normalen Verhältnissen wohl kaum ein deutscher Arbeiter zu finden sein wird, der sich für afrikanischen Sand begeistert, „intemal und allbiweil“ die

Streusandbüchse des heiligen römischen Reiches von diesem Stoff genug besitzt, bringt Herr Winter „seine“ Raifahrer in anormale Verhältnisse. Er läßt sie in Hamburg mit dem Schantlohn von 3,40 Mk. abspülen, und wenn keine andere Hilfe mehr vorhanden ist, hofft er, gehen sie nach Marokko.

Ob die hamburgische Regierung sich nicht ein wenig schämt? Eine badische Regierung hat entdeckt, daß eine Familie, deren Einkommen 1600 Mk. beträgt, damit das Existenzminimum nicht erreicht hat. Der hamburgische Staat zahlt an die Raifahrer einen Tageslohn, einen Hungerlohn von 3,40 Mk. Der Jahresverdienst dieser Gelegenheitsarbeiter schwankt zwischen 750 und 800 Mk.

Der hamburgische Staat hat kürzlich die Gehälter der Pastoren erhöht.

**Prekte.** Unter Vorbehalt gibt die „B. Z.“ die Mitteilung wieder, daß F. Krupp die Vereitigung des Norddeutschen Lloyd an der Berge Enjcher-Lippe mit 15 oder 16 Millionen Mark (oder gar noch mehr) ablösen werde, wodurch sich für den Lloyd ein erheblicher Buchgewinn ergeben würde. Im ersten Halbjahr 1911 hat der „N. L.“ an Frachten 8,4 Millionen Mark mehr verdient, als in der gleichen Zeit des Vorjahres, dagegen ist der Gewinn aus dem Passagiergeschäft um 2 Millionen Mark zurückgegangen. Für Schiffverkäufe soll die Gesellschaft 700 000 Mk. eingenommen haben. — In der „Ganfa“ berichtet Mercator über „dunkle“ Vorfälle und Kursstürze. Er schreibt weiter: „Auch Schiffsfahrtsaktien haben unter dem Druck dieser Situation erheblich nachgegeben. Man könnte beinahe sagen merkwürdigerweise, denn das Schiffsfahrtsgeschäft im ganzen befindet sich namentlich seit den letzten Wochen in recht günstiger Verfassung, was schon die erhebliche Nachfrage nach Charterraum und die hohen Frachtraten zeigen. Bleibt der Friede erhalten, dann wird allem Anschein nach die Schiffsahrt auf das Jahr 1911 mit Befriedigung zurückblicken können, zu der sie seit Jahren (???) Red. d. „Courier.“) leider keinen Anlaß gehabt hat.“

**Strasburg i. G.** Die Lohnbewegung bei der Firma Raab-Karcher ist vorläufig beendet, d. h. sie ist auf unbestimmte Zeit vertagt worden. Die Direktion der Firma hat, nachdem die Lohnkommission zwei Mal verhandelt, eine Lohnzulage von 20 Pfg. pro Tag gewährt. Die Zulage von 20 Pfg. pro Tag genügt auf keinen Fall, aber die augenblickliche Situation, die durch mannigfaltige Umstände herbeigeführt wurde, gebot ein Abbrechen der Lohnbewegung und die Annahme der Zugeländnisse als vorläufige Abschlagszahlung. Der augenblickliche Wasserstand erschwert die Zufuhr nach Strasburg außerordentlich, wenn nicht absolut notwendig, wird die Zufuhr bis ein günstiger Wasserstand erreicht ist, zurückgestellt und diese nicht zu verkennende Tatsache mußte bei einem eventuellen Streit in Erwägung gezogen werden.

Ferner kam leider die traurige Tatsache in Betracht, daß die Arbeiter der übrigen Kohlenlager erst in sehr geringer Zahl den Weg zur Organisation gefunden haben. Diese Arbeiter stellen sich auf einen höchst merkwürdigen Standpunkt, sie wollen nicht eher der Organisation beitreten, bis sie sehen, daß bei Raab-Karcher etwas gemacht wird. Das ist ein sehr beschämendes Zeugnis für die Intelligenz der Arbeiter; sie wissen vielleicht nicht oder in ihrer Einfältigkeit können sie es wohl nicht begreifen, daß durch eine solche Stellungnahme der Kampf der Arbeiter bei der Firma Raab-Karcher sehr schwer geschädigt, ja geradezu unterbunden wird. Sie denken nicht darüber nach, daß sie unter Umständen gewonnen werden — vielleicht ohne daß sie es wissen — den kämpfenden Kollegen von Raab-Karcher in den Rücken zu fallen, d. h. unbewußt Streikarbeit verrichten zu müssen. Es ist tief, sehr tief zu bedauern, daß sich Arbeiter auf einen solchen Standpunkt stellen; und vor allen Dingen bei den Strasburger Kohlenarbeitern, die die niedrigsten Löhne am ganzen Rheinstrome haben, ist ein solcher Standpunkt unbedingt verwerflich. Die Strasburger Kohlenarbeiter wissen nicht, oder wollen es nicht wissen, wie hemmend sie auf die Fortentwicklung der Arbeitsverhältnisse in den anderen Hafenstädten des Rheines bezüglich Besserstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen einwirken.

Die Arbeiter der Firma Raab-Karcher haben sich tapfer gehalten, sie waren bis zum letzten Augenblick gewillt den Kampf aufzunehmen, aber nachdem sie sahen, welche Ohngültigkeit die übrigen Kollegen bei dem Kampfe zeigten, hielten sie es selbst für geboten, den Kampf vorläufig abzubrechen und nicht die Kassen für andere, die sich feige im Hinterhalte halten, aus dem Feuer herauszuholen. Wenn kein anderes Resultat heraus gekommen ist, so liegt die Schuld einzig und allein an dem Individualismus der übrigen Kohlenarbeiter die erst einmal zusehen wollten, wie die Arbeiter von Raab-Karcher fahren würden. Ist es nicht geradezu ein beschämendes Zeugnis für die Arbeiter der übrigen Kohlenlager, daß selbst Herr Dr. Huber der Lohnkommission erklärte: nun, sorgt dafür, daß sich auch die Arbeiter der anderen Betriebe organisieren, damit auch diese höhere Löhne bezahlen müssen, dann bin ich nie abgeneigt auch die Forderungen anzuerkennen.

Eine derbere Ohrfeige über ihre Saumseligkeit und Dummheit konnte den Kohlenarbeitern der übrigen Betriebe wohl nicht verabreicht werden. Noch ist es Zeit, noch ist es nicht zu spät, das Versäumte nachzuholen. Wer sich bei den heutigen Verhältnissen nicht seiner Organisation anschließt, ist ein erbärmlicher Feigling, sagte vor einiger Zeit Direktor Löwe vom Strasburger Elektrizitätswerk, dies mögen sich die Kohlenarbeiter hinter die Ohren schreiben.

Die Arbeiter der Firma Raab-Karcher haben die Pflicht an der Organisation fest zu halten und sich nicht von dem einen oder anderen Denkfalten beeinflussen zu lassen, weil unter den gegebenen Umständen nicht in einen Streik eingetreten wurde. Den Kohlenarbeitern in den anderen Betrieben erwächst die Notwendigkeit, wollen sie nicht zum Gespött der Strasburger Arbeiterschaft werden, der Organisation sofort beizutreten, damit der abgebrochene Kampf in aller Eile von neuem auf der ganzen Linie, zum



Mugen der gesamten Kohlenarbeiterschaft aufgenommen werden kann. Also hinein in den Verband.

Die Ursachen, die die englischen Hafnarbeiter in den Kampf trieben, enthüllte schon vor etwa sechs Wochen Siegfried Heescher im „Hamb. Corresp.“ Er schilderte die traurige Lage der Hafnarbeiter und des gesamten Proletariats in Liverpool wie folgt:

„Nur in London und New-York habe ich nirgends ein derartiges Massenelend gefunden, nirgends so viele verzerrte Gestalten in den Straßen herumlungern gesehen, nirgends die Straßenkinder in solch trostloser Verfassung erblickt, niemals die grauigste Not in so tausendfacher Gestalt geschaut, wie in Liverpool. Wenn einer durch die Straßen von Berlin oder Hamburg, dort im Norden oder Osten, hier in der Gasse gegenübr schreitet, so mag er immerhin einmal einen Straßenbengel erblicken, der verwahrloht, einen Bummler, der verstaubt oder verkommen ist, er wird auch hier und da der Not in die Augen sehen. Aber er wird nichts von dem großen Juge der Armut entdecken, wie er in Liverpool durch die Straßen schleicht. Als ich eines Abends von einem der größeren Hotels Liverpools aus auf die Straße blickte und die Menge, die vorüberströmte, betrachtete, hatte ich den Eindruck, als ob die Armut hier ihre Heerschau hielt. Am ergreifendsten wirkt der Anblick jenes jammervollen Kinderpöbels mit den müden, von Entbehrung bleichen Gesichtern, in denen es nur aufleuchtet, wenn es etwas zu ergarmen oder zu erbetteln gibt, jenes Rekrutenheeres für Bettler und Verbrecher. Wie ich mit dem Leiter der städtischen Arbeiterwohnungen die Stums von Liverpool ansah, jene Stätten, wo alle guten Geister der Menschheit ihr Haupt verklärt haben, da fragte ich mich immer aufs neue, ob es denn wirklich ein Naturgesetz sei, daß dieses Menschenvolk — das auch im Grunde genommen unter dem Tier steht, mag es auch eine menschliche Sprache reden — immer dicht am Verhungern, blöde, stumpf, kraftlos, jeder feineren menschlichen Regung bar, dahinsiechen muß, während gleichzeitig, einige hundert Schritte davon entfernt, eine Klasse lebt, die den Hunger nicht kennt, die an allem Schönen menschlicher Kultur und Gesittung Anteil nehmen darf, die in gesunden Wohnungen lebt, die ihre Kinder zu körperlicher und sittlicher Gesundheit führen kann und die jene in der Menschennatur so tief wurzelnde Sehnsucht zum Schönen und Gehobenen zu pflegen und auszubilden vermag. Wenn gleich ich nicht zu den Phantasten gehöre, die meinen, durch irgend eine neue Gesellschaftsform die Gegensätze zwischen arm und reich ganz aus der Welt schaffen zu können, so glaube ich doch unerschütterlich, daß einem Massenelend, wie es Liverpool in seinen Mauern birgt, gesteuert werden könnte, wenn nur die glücklichere Klasse die ganze Last der anderen kennen würde, und wenn in jener nur der eisernen Wille lebte, mit Staats- und Gemeindegewalt nach Kräften zu reformieren.“

Mit Heescher rechtet man nicht über „Phantasten“, die eine neue Gesellschaftsform anstreben, eine Gesellschaftsform, die über kurz oder lang doch kommt. Ueber kurz oder lang, je nachdem wie groß der Druck des organisierten Proletariats auf die wirtschaftliche Entwicklung ist. Uebrigens entpuppt sich Heescher als größter Phantast, wenn er auf die Hilfe von oben, von den reichen Leuten wartet, deren Gelobenteil im gleichen Maße wächst, wie unten das Elend. Die Geschichte des Sozialismus wimmelt von genialen Denkern, deren Theorien deshalb zu Grunde gingen, weil sie nur durchgeführt werden konnten, wenn der reiche Mann von oben das nötige Kleingeld geliefert hätte. Der „glücklicheren Klasse“ ist das Elend sehr wohl bekannt. Den Boden, auf dem dies Elend gedeiht, bereitet man nämlich, wenn man z. B. Hamburger Staatskatarbeiter mit 3,40 Mk. entlohnt!

Um vom Elend der übrigen Hamburger Hafnarbeiter nicht weiter zu reden...

Folgen der englischen Streiks. Wir haben schon kürzlich darauf hingewiesen, daß die englischen Transportarbeiterstreiks auch auf die Arbeitsgelegenheit in Hamburger Hafen ungünstig einwirkten. Die Meldung über die Einfuhr der englischen Kohle nach Hamburg im August 1911 liefert dafür einen neuen Beweis. Während sich die Einfuhr im August 1910 auf 451,471 Tonnen belief, ist sie im August 1911 auf 297,100 Tonnen zurückgegangen. Die Abnahme betrug also 154,371 Tonnen oder 34,2 pSt. Demnach ist auch die Arbeitslosigkeit der Kohlen-Altfordschauerteile zurückgegangen. — Trotz dem schleppender Hafnarbeiterverein Arbeiter nach Hamburg, die, wenn sie sich nicht verkaufen wollen oder die Anstellungsbedingungen des Vereins nicht erfüllen können, der hamburgischen Armenverwaltung zur Last fallen.

Handelsarbeiter.

Frankfurt a. M. Verkehrstage und Sonntagruhe. Mit diesem Thema beschäftigte sich eine am 31. August stattgefundene öffentliche Versammlung der Handlungsgehilfen und Handelshilfsarbeiter, die vom Deutschen Transportarbeiterverband und vom Zentralverband der Handlungsgehilfen und Gehilfen eintreten war. Redner des Abends war der Gauleiter der Handlungsgehilfen, Herr Herrmann Rohn. In dem 1/2 stündigen Referat wies er auf den jahrelangen Kampf um die Sonntagruhe hin, der leider nur geringe Erfolge gebracht hat, da in sehr vielen Städten noch fünf Stunden am Sonntag gearbeitet werden darf. Frankfurt a. M. ist bahnbrechend vorangegangen und hat die fast vollständige Sonntagruhe eingeführt, die der Frankfurter Verkehrsverein jetzt zu durchbrechen versucht durch Abhaltung eines Verkehrstages am Sonntag mit Schaufensterwettbewerb und Offenhaltung der Läden. An Hand von Beispielen aus süddeutschen Städten wies der Referent nach, daß es bei dem einen Verkehrstag nicht bleiben wird, sondern daß naturgemäß einer solcher Tage, falls eine dauernde Wirkung erzielt werden, weitere nach sich zieht. Nun beweisen aber die Erfahrungen, die verschiedenen süddeutsche Städte gemacht haben, daß nur der erste Tag dieser Art nennenswerte Vorteile brachte, während die folgenden die enormen Ausgaben, die sie verursachten, kaum deckten.

Daß wohl auch die Frankfurter Geschäftswelt, die in dieser Frage gar nicht hinter dem Verkehrsverein steht, was bei den Verhandlungen des hiesigen Kaufmannsgerichts deutlich zum Ausdruck kam, stimmte doch die große Mehrheit der Prinzipale gegen die Verkehrstage. Der Verkehrsverein vertritt demnach nicht die Detailisten, sondern höchstens die Interessen der Gastwirte. Wollen diese stärkeren Verkehr nach Frankfurt ziehen, so sollen sie selbst die Kosten übernehmen, nicht aber den Detailisten solche aufbürden.

Die Handelsangestellten, so führte der Referent weiter aus, müssen gegen die Durchbrechung der Sonntagsruhe energisch protestieren, denn sie dürfen nicht nur die freien Sonntage ein, die für ihre Erholung, Weiterbildung und für das familiäre Leben so dringend nötig sind, sondern die umfangreichen Vorarbeiten, Dekorieren etc., werden nur durch Zuhilfenahme der späten Abend- und Nachstunden möglich sein.

Reicher Beifall lohnte die Ausführungen. In der Diskussion sprachen von den Handelshilfsarbeitern Kriese und Bergens, der empfahl, sich bei den politischen Wahlen die Kandidaten daraufhin anzusehen, ob sie auch die Interessen der Handelsangestellten fördern helfen werden, und der auf die Bedeutung der Tarifverträge hinwies, die, wenn hohe Zuschläge für Sonntagsarbeit festgesetzt wären, derartige Verkehrstage an Sonntagen unmöglich machen könnten. Von den Handlungsgehilfen sprach Fräulein Eitan, die darauf hinwies, daß andere Städte jetzt das Gerücht verbreiten, Frankfurt könne mit seinen Sonntagsruhebestimmungen nicht mehr aus. Das sind die Folgen des Untrages des Verkehrsvereins, daß nun in anderen Städten der Fortschritt in der Sonntagsruhebewegung gehemmt wird.

Eine Resolution, die den Polizeipräsidenten auffordert, den Verkehrstagen die Genehmigung zu verweigern, wurde einstimmig angenommen. Diefelbe hat folgenden Wortlaut:

Die Versammlung von Handelsangestellten ersucht den Herrn Polizeipräsidenten, dem Gesuch des Frankfurter Verkehrsvereins um Genehmigung zur Abhaltung eines Verkehrstages am einem Sonntag mit Schaufensterwettbewerb und Offenhaltung der Läden nicht zu entsprechen, sondern die Genehmigung zu verweigern, da ein Bedürfnis für den Verkehrstag nicht besteht, auch die Mehrzahl der Geschäftsinhaber nicht hinter dem Verkehrsverein steht, was die Verhandlungen des Kaufmannsgerichtes in Frankfurt deutlich zu erkennen gegeben, daß ein nennenswerter Vorteil von den Verkehrstagen nicht zu erwarten ist, und man die hohen Kosten scheut. Für die Handelsangestellten aber bringt der Verkehrstag nicht nur die Verlängerung der Arbeitszeit mit sich, sondern auch viel schlimmere Schädigungen, da die umfangreichen Dekorationsarbeiten nur unter Zuhilfenahme der späten Abend- und der Nachstunden erledigt werden können. Die Verkehrstage werden immer mehr zu einer Plage für die Angestellten und machen die Sonntagruhe illusorisch. Aus diesen Gründen protestieren die Handelsangestellten ganz energisch gegen den Versuch einer Durchbrechung der Sonntagruhe.

Leider muß konstatiert werden, daß sich nur recht wenige unserer Berufskollegen an der Protestversammlung beteiligt haben. Wenn ihnen erst ein freier Sonntag entzogen ist, dann werden sie jammern und wehklagen. Dann ist es jedoch zu spät. Darum: Weisheiten auf dem Plan, wenn es gilt, gegen die Mißwärtiger anzukämpfen!

Leipzig. Die in der hiesigen Geschäftsstelle des Arbeiter-Turnerklubs, sowie dem Bundesgeschäft des Arbeiterturnerbundes beschäftigten Berufskollegen und Kolleginnen eruchten die Verbandsleitung, ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse tariflich zu regeln. Diesem Verlangen der Kollegen wurde Rechnung getragen und ein Tarifentwurf nebst Begleitschreiben an den Vorstand des Arbeiter-Turnerbundes eingereicht. Derselbe erklärte sich dann auch sofort bereit, mit uns darüber in Verhandlungen einzutreten. Dieses ist geschehen und wurde hierbei ein Tarifvertrag auf die Dauer von zwei Jahren für die beschäftigten Kollegen und Kolleginnen vereinbart.

Die Löhne betragen:

Für Burschen:	
Im Alter von 14-15 Jahren	8 Mk.
" " " 15-16 "	12 "
" " " 16-17 "	15 "
" " " 17-18 "	18 "
Für Markthelfer und Lagerarbeiter:	
Im Alter von 18-19 Jahren	20 Mk.
" " " 19-20 "	22 "
" " " 20-22 "	25 "
" " " 22-25 "	28 "
" " " über 25 "	30 "
Anfangslohn, dann steigend um 1 Mk. pro Jahr, bis zum Höchstlohn von 36 Mk.	
Für Lagerarbeiterinnen:	
Im Alter von 14-14 1/2 Jahren	8 Mk.
" " " 14 1/2-15 "	9 "
" " " 15-15 1/2 "	10 "
" " " 15 1/2-16 "	11 "
" " " 16-17 "	14 "
" " " 17-18 "	17 "
" " " 18-19 "	18 "
" " " 19-20 "	19 "
" " " über 20 "	20 "

Außerdem bezahlt die Firma die vollen Beiträge zur Kranken- und Invalidenversicherung. Die Arbeitszeit beträgt 8 Stunden. Weiter werden dem Personal unter Fortzahlung des Lohnes im ersten Jahre 8 und nach zweijähriger Beschäftigung 12 Arbeitstage Ferien gewährt.

Durch diesen Tarifabschluß sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse für die Kollegen auf zwei Jahre nennenswerte Vorteile brachte, während die folgenden die enormen Ausgaben, die sie verursachten, kaum deckten.

bedeutenden Fortschritt und eine ganz annehmbare Verbesserung für die dort Beschäftigten. Nicht unerwähnt wollen wir an dieser Stelle lassen, daß die bei den Verhandlungen beteiligten Vorstandsmitglieder nicht nur Entgegenkommen, sondern auch ein großes Verständnis für die gewerkschaftlichen Forderungen zeigten, was erfreulicher Weise von dem Verhalten mancher Vertreter in ähnlichen Arbeiterinstitutionen recht absteht.

Als Entgegenkommen unsererseits dafür möchten wir allen unseren Berufskollegen empfehlen — was wir bis jetzt schon als selbstverständliche Pflicht betrachteten — nicht mehr die bürgerlichen Turnvereine zu unterstützen, sondern dem Arbeiter-Turnerbund als Mitglieder beizutreten.

Magdeburg. Am Montag, den 28. August, brachen bei der Firma Th. Freitag, Alndtstr. 22, wegen schlechter Behandlung der Arbeiter seitens der Firmeneinhaber, Differenzen aus, die zur plötzlichen Entlassung von drei Arbeitern und eines Kutschers führten. Die Bemühungen der Verbandsleitung, eine Verständigung mit der Firma herbeizuführen, scheiterten an der Perosität des Firmeneinhabers. Nun erlebten wir, wie schon bei einer Reihe von Lohnbewegungen, welche Arbeitseinstellungen zur Folge hatten, daß „Standesehre“ wieder die Arbeit unserer entlassenen Kollegen verdrängte; selbst auf dem Kutscherbod nahmen die Herren Waj, um vom Handlungsgehilfen zum Pferdebelenker zu avancieren. Die Herren, welche in öffentlichen Gehilfenversammlungen den Mund wegen ihres Standesbewußtseins nicht voll genug nehmen können, sie schmelzen vor der Autorität ihrer Arbeitgeber zusammen, wie Schnee in der Sonne. Aber trotzdem mußte ihnen ihre Tätigkeit nichts, unsere 4 Kollegen waren doch nicht so leicht zu ersetzen, wie's diese Herren wohl annehmen. Branchbare Arbeitskräfte, wie sie eine Fruchttafelpresserei beansprucht, bekam trotz aller Bemühungen die Firma nicht. Selbst die hiesige Arbeiterkolonne sollte Ersatzkräfte stellen, was aber wohl den gewünschten Erfolg nicht hatte. Hier Arbeitskräfte wurden gebraucht, die aber dank der Solidarität der hiesigen Kollegenschaft und trotz der großen Arbeitslosigkeit an der Elbe nicht aufzutreiben waren. Nach all diesen Tatsachen rechneten unsere entlassenen Kollegen bestimmt auf eine Verständigung; sie kam schneller als wir glaubten. Am fünften Tage erklärte sich der Firmeneinhaber bereit, eine Verständigung mit der Verbandsleitung herbeizuführen. Auf folgender Grundlage verständigten wir uns: „Daß eine jährliche Lohnzulage von zwei Mark pro Woche erfolgt, daß eine höhere Bezahlung der Arbeiterstunden eintritt, daß Arbeiter und Kutscher in Zukunft unter Fortzahlung des Lohnes Sommerferien bis zu einer Woche bekommen, daß die Lohnzahlung Freitags erfolgt.“ Sämtliche Lohn- und Arbeitsbedingungen wurden auf zwei Jahre schriftlich zwischen einem mit der Firma abgeschlossenen Tarif-Vertrages geregelt. Freitag nachmittag wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Hoffentlich dient diese kleine Differenz und die hieraus für die Kollegen erlangenen Vorteile, manchem Handelshilfsarbeiter als Lehre.

Aus den Jugend-Abteilungen.

Berlin. Ueber „Startelle und Truite“ sprach ein Kollege in der Abteilung Kitzdorf am 26. August. Ausgehend von dem in den flehigsten Jahren des vorigen Jahrhunderts beginnenden industriellen Aufschwung Deutschlands, beleuchtete der Redner die Umstände, die zu der mächtigen Konzentration des Kapitals in der jetzigen Zeit führten. Die Ausführungen wurden trefflich unterstützt durch Angaben über das Kohlenyndikat und den Verbleibstrust, diesen Organisationen zur Wiederhaltung der Arbeiterschaft und Plünderung der Konsumenten. In seinen weiteren Ausführungen wies der Referent auf die Konsumgenossenschaften hin und ermahnte die Zuhörer für deren Ausbau kräftig mitzuarbeiten, sich selbst zu Liebe, den Gegnern zu Leide. Nachdem noch einige Kollegen in der Diskussion gesprochen, beschäftigte sich die Versammlung mit den nächsten Veranstaltungen und beschloß zum 16. Oktober eine Partie nach dem Großin-See. Außerdem wurden Wahlen zur Abteilungsleitung vorgenommen. Zur Vertragsfrage sprach ein Kollege der Sektionsleitung und wurde der Antrag von der gut besuchten Versammlung einstimmig angenommen.

Die Abteilung Süd-Ost tagte am 2. September. Der Sektionsleiter referierte über „Entstehung und Entwicklung der Arbeiterorganisationen.“ In klarer und interessanter Weise schilderte der Redner die wirtschaftlichen Zustände im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts und die daraus resultierenden Wirtschaftskrisen und Hungersnöte. Aufmerksam folgten die Jugendlichen dem Vortrag, der ihnen anschaulich die Hindernisse und Gefahren entwarf, die zu überwinden waren, ehe die Arbeiterorganisationen zu ihrer heutigen Macht und Größe gelangten. Am Schluß seines Referates ermahnte der Redner zu tatkräftiger Mitarbeit unter den indifferenten jugendlichen Transportarbeitern, eingedenk der Worte: „Was du ererbt von deinen Vätern, erwirb es, um es zu besitzen.“ Ueber die Erhöhung der Beiträge wurde weiter nicht diskutiert, sondern der Antrag von der gut besuchten Versammlung mit allen gegen fünf Stimmen angenommen. Eine längere Diskussion entspann sich über die bisherigen Arbeiten der Abteilungsleitung und des Dezernenten. Infolge dessen wählte die Versammlung eine neue Leitung und vergrößerte die Zahl der Bezirksführer.

Die Abteilung Süd-Ost nahm als letzte zur Beitrags-erhöhung Stellung und ist das Endergebnis folgendes: Von fünfzehn Versammlungen, bei denen ca. 1600 Jugendliche in Frage kamen, waren zehn einstimmig für die Erhöhung, während in den restlichen fünf Versammlungen insgesamt 12 Stimmen dagegen abgegeben wurden. Demzufolge wird in Groß-Berlin ab 15. September, 87. Woche, der 30 Pf.-Beitrag seitens der Jugendlichen gezahlt und um Differenzen zu vermeiden, muß streng darauf geachtet werden, daß bei Neuaufnahmen der erhöhte Beitrag gefordert wird.

Schaustellergehilfen.

Nürnberg-Gürth. Während der ersten Tage des Volksfestes wurden von Seiten unseres Verbandes, seit dem dem Verein reisender Schaustellergehilfen, zwei zum Teil gut besuchte Versammlungen abgehalten, die sich mit den überaus traurigen Verhältnissen der Schaustellergehilfen befaßten. Da nun die Organisation ein Dorn im Auge ist, und er sich in seiner Existenz bedroht fühlte, hielt er es für nötig, am Dienstag eine öffentliche Versammlung abzuhalten. In dieser Versammlung kamen sehr ergötzliche Dinge zum Vorschein, und es nahm uns nicht wunder, daß die Vorstandsschafft arg unter die Räder kam. Vom Referenten wurde gesagt, daß der Verein keine Kampforganisation sei, sondern darauf Bedacht lege, mit den Unternehmern Hand in Hand zu gehen. Es müsse zwar jeder uns Dasein kämpfen, aber nichtsdestoweniger sei es vorteilhafter, die Unternehmer durch Bitten zu bewegen, die traurigen Verhältnisse der Gehilfen zu verbessern. Es stehe zwar jedem frei, sich zu organisieren, aber doch genüge es, wenn man versichert sei, und daß der Verein eine gute Versicherung ist, gehe daraus hervor, daß 10 bis 20 Mk. Unterstützung bezahlt werden, wenn es die finanziellen Verhältnisse gestatten; auch betonte der Referent, daß es besser sei, eine anständige Kampfweise zu führen. Wie es mit der anständigen Kampfweise aussieht geht aus folgendem Artikel hervor, der in den Fachblättern „Globus“ und „Komet“ veröffentlicht wurde: „Offener Brief an die Besucher des Nürnberger Volks- und Münchener Oktoberfestes“

Seit längerer Zeit sucht ein gewisser Heinrich Müller, angeblicher „Vertrauensmann“ des Transportarbeiter-Verbandes, auf jedem Platz, so auch in Ulm, Würzburg und Bamberg die Schaustellergehilfen aufzuwiegen, um sie gegen ihre Prinzipale aufzuheben. Bei seinen Wählarbeiten hatte er es so weit gebracht, daß das gesamte Personal nach einer von ihm im Auftrage des Transportarbeiter-Verbandes einberufenen Versammlung bei dem Schiffschaukelbesitzer Seynig sofort die Stellung verlassen mußte, von denen sich einer dahingehend äußerte, daß er gerne bleiben würde, aber er dürfe nicht, sonst würden sie ihn erschlagen. (Eiel)

In Erlangen zur Bergkirchweih brachten sie es fertig, daß zwei Geschäfte mit Gewalt geschlossen werden mußten, auch haben sie bei Döll und Galt die Angestellten gezwungen, die Schaukel zu verlassen, dabei wurde einem Burschen der Karmel herausgerissen, weil er sich sträubte und weiter arbeiten wollte. In Würzburg hinwieder haben sie nach einer ebenfalls von dem genannten Heinrich Müller einberufenen Versammlung die Leute gezwungen, sofort bei dem Karussellbesitzer Fritz Neu die Arbeit zu verlassen. Dieser Heinrich Müller, unter seinesgleichen der „Revolutionär-Müller“ genannt, hat nun gedroht, in Nürnberg und München werde er uns noch etwas zeigen. Das ist gut, daß er dies sagte; denn wir werden auf der Hut sein und jeden Versuch zu verhindern wissen. Die „Bereinigung reisender Schaustellergehilfen“, eig. Nürnberg, besitzt die Kraft, um ihre Prinzipale vor derartigen Gewalttaten zu schützen, außerdem steht aber auch dem Schausteller der § 278 des R.-Str. Ges.-B. zur Seite, welcher lautet: „Wer auch ohne die in § 277 (Nötigung) bezeichneten (rechts-widrigen) Absichten eines anderen durch Gewalt oder durch Drohung, durch Verurteilung nötigt oder hindert, an Vereinbarungen teilzunehmen oder ihnen Folge zu leisten, deren Ziel die Herbeiführung einer Aenderung des Arbeitsvertrages ist, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit einer Geldstrafe bis zu 5000 Mk. bestraft.“ Auf solche Gewalttate, wie sie eingangs erwähnt sind, wurde seinerzeit eine ungeheure Strafpeschärfung im Wege vorgeesehen, und zwar wurde die Strafe von drei Monaten auf ein Jahr hinaufgeschraubt, außerdem sind 5000 Mk. vorgemerkt. In Erlangen wären mehr als zehn Mann reif dafür gewesen, um für sie diesen Paragraphen in Anwendung bringen zu können.

Der „Bereinigung reisender Schaustellergehilfen“, eig. Nürnberg, gebührt der Dank, daß die vorbereiteten Gewaltakte in Erlangen, Schweinfurt, Würzburg und Bamberg nicht weiter um sich griffen, da sie denselben mit Erfolg entgegengetreten ist.

Die Herren Schausteller werden im gegebenen Falle nun wissen, was sie zu tun haben werden; auf jeden Fall werden wir in Nürnberg und München wachsam genug sein, um die Wählarbeit des Transportarbeiter-Verbandes illusorisch zu machen. Sch.

In diesem Artikel vergißt man zu betonen, daß es nicht Mitglieder des Transportarbeiter-Verbandes waren, von denen die Gewaltakte ausgingen, sondern unorganisierte Leute. Auch gebührt nicht der Vereiningung reisender Schaustellergehilfen der Dank, daß diese angeblichen Gewaltakte nicht weiter um sich griffen, sondern lediglich dem Deutschen Transportarbeiter-Verband ist es zuzuschreiben, daß durch sein energisches Einschreiten derartige Vorkommnisse verhindert wurden. Ferner ist in diesem Artikel auch mit keinem Wort erwähnt, daß man in Schweinfurt den Gehilfen mit der Entlassung drohte, falls sie die vom Deutschen Transportarbeiter-Verband einberufene Versammlung besuchten.

Einige unserer Kollegen zerpfückten die Ausführungen des Referenten, und der Kollege Müller war es, welcher der Vorstandsschafft den Vorwurf machte, sie habe seit Bestehen des Vereins geschlafen. Sogar der zweite Vorsitzende mußte zugeben, daß nichts für die Mitglieder geschehen sei. Immer schwieriger wurde die Situation, als der Kollege Wagenichwanz die Tätigkeit des Vereins unter die Lupe nahm, und wurde ihm vom Vorsitzenden in seiner Hilfslosigkeit das Wort entzogen, angeblich, weil er sich eine Beladigung habe zu Schulden kommen lassen, indem er sagte, die Kollegen seien bestrebt, alle unlauteeren Elemente, das sogenannte Bagabundentum unter den Schaustellergehilfen, das von den Herren Unternehmern gezüchtet werde, zu beseitigen. Da es nun nicht mehr möglich war, alle diese Anarische zurückzuweisen, so sahen wir uns veranlaßt, in einer am Samstag, den 2. September, abgehaltenen überaus stark besuchten Versammlung die Antwort zu erteilen.

Kollege Wagenichwanz, als Referent, beleuchtete nun noch einmal das Tun und Treiben der Vorstandsschafft des

Nürnberger Vereins und wies es energisch zurück, jemand beleidigt zu haben. Auch betonte er, daß man von dem Geschäftsführer des Vereins als organisiertem Metallarbeiter anders erwartet hätte, als den Transportarbeiter-Verband zu bekämpfen. Herr Albert Sengst, 1. Vorsitzender des Vereins, bedauerte lebhaft, daß derartige Artikel erschienen seien und gab die Erklärung ab, daß von Seiten des Nürnberger Vereins keine derartigen Artikel mehr gegen den Transportarbeiter-Verband geschrieben werden, und daß sie mit aller Kraft für den Transportarbeiter-Verband eintreten wollten. In nächster Zeit werden Verhandlungen mit der Vorstandsschafft des Nürnberger Vereins stattfinden, die uns gegenseitig näher bringen werden. Eine ganze Anzahl Kollegen folgten unserem Rufe und erklärten ihren Beitritt zum Verband. Nachdem dann noch fünf Vertrauensleute gewählt waren, schloß die gut verlaufene Versammlung.

Transportarbeiter.

Russische Zustände im Nacher Transportgewerbe. Bekanntlich ist Nachen eine Hochburg des Zentrums. Man braucht sich daher nicht zu wundern, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Transportarbeiter, ganz besonders aber die der Fuhrleute, nicht die besten sind. Ueberall wohin man blickt nur Ausbeutung und Unterdrückung der breiten Volksmassen. Fast in keinem Betriebe sind die Löhne mit den heutigen Teuerungsvorhältnissen in Einklang zu bringen, und finden es die meisten Unternehmer für zweckmäßig, die Arbeiter in Unkenntnis zu halten. Von Nächstenliebe oder Empfinden ist keine Spur zu sehen; die Arbeiter müssen gleich einer Maschine vom frühen Morgen bis spät abends schufteln, bis die Knochen morseh und der Rücken gekrümmt ist. Ist doch in Nachen eine Arbeitszeit von 16-17 Stunden keine Seltenheit, und das ist ganz besonders in denjenigen Betrieben zu konstatieren, wo die Unternehmer nicht genug über den Deutschen Transportarbeiter-Verband losziehen können. Daß aber neben diesen schlechten Verhältnissen stellenweise die Arbeiter noch v e r p r ü g e l t werden, da sollte man fragen, ob Nachen nicht an der russischen Grenze liegt. Wie uns von verschiedenen Seiten berichtet wird, scheint in dieser Beziehung die Firma Peter Wierg (Nacher Bürger-Bräu) nicht ihren Mann zu finden, es fehlt eben, Kollegen merkt es Guch, die Zugehörigkeit zum Deutschen Transportarbeiter-Verband. Nicht besser ergeht es den jungen Leuten im Betrieb „Kote Kader“ in der Peterstraße; und berichten uns Augenzeugen, daß das Fuhrreite eine Spezialität dort ist, sogar bis auf die Straße hinaus wird getreten und geschlagen, weinend steht der junge Mann da, von keiner Seite beschützt, bis auch hier der Verband sich ins Zeug legt. Die Arbeitsverhältnisse in den übrigen Betrieben spotten auch jeder Beschreibung; bei der großen Weltfirma Gebr. Blaise erhalten die Fuhrleute einen Wochenlohn von 18 Mark, für Zweispanner die horrende Gratifikation von monatlich 8 Mark. Hier werden aus den Knochen der Arbeiter Millionen herausgepreßt, es ist dieses kristallisierte Schweiß, der in Form von blinkendem Gold in den Geldschrank des Unternehmers fließt. Ein Einblick in die königliche Eiseldomäne hat uns überzeugt, daß dort der reinste Laubenschlag ist. Frühmorgens um 4 Uhr, noch ehe der Dahn zum Wecken geträht, werden die menschlichen Maschinen in Tätigkeit gebracht bis abends 7-8 Uhr, nachmittags um Vier wird dieser Maschine eine kleine Mittagspause gestattet. Ein kleiner Raum mit einem Fenster ist für die nächtliche Ruhe der sechs Arbeiter bestimmt, Waschvorrichtung ist nicht vorhanden, eine Schüssel dient für sechs Personen. Das Essen ist nicht als schlecht zu bezeichnen, jedoch morgens etwas wenig. Der Lohn beträgt 60-60 Mark monatlich, durch Procente erhöht sich derselbe auf 70-100 Mark, in seltenen Fällen mehr, von diesem Lohn muß der Wirtsführer bezahlt werden, macht pro Woche 6 Mark; bei einigen Kollegen arbeiten noch die Frauen ohne jede weitere Entschädigung mit; rechnen wir für deren Arbeit 10-15 Mark pro Woche, so bleibt als Lohn für die Fuhrer nicht mehr viel übrig. Täglich gibt es zwei Liter Milch gratis, für die sauer werdende Ware haftet der Arbeiter. In diesem Betriebe wäre es unbedingt notwendig, daß die Arbeiter endlich mal einsehen, daß nur durch die Organisation bessere Verhältnisse geschaffen werden können. Keine Seltenheit ist es, wenn Fuhrleute bei der Firma J. S. Lemarz, Jakobstraße, nachmittags um 4 oder 5 Uhr nochmals mit schwerbeladenem Wagen hinaus müssen nach Stolberg und Umgebung; erst nachts kommen diese armen Kollegen nach Hause, dabei werden da noch Löhne von 16 Mark pro Woche bezahlt. Aber nur ein winziger Bruchteil des Ganges sind diese berechtigten Klagen. Kollegen! In allen Orten hat der Deutsche Transportarbeiter-Verband für bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen gesorgt, nur Nachen ist davon ausgeschlossen. Woran liegt dieses?

Weil die Kollegen und Freunde sich nicht zum gemeinschaftlichen Vertreten ihrer Angelegenheiten aufrufen können. Drum, Kollegen, hinein in den Verband. Für schwere Arbeit guter Lohn. Das ist die Lösung, die Ihr nur mit Hilfe des Verbandes in die Wirklichkeit umsetzen werdet.

Darmstadt. Trotz aller Bemühungen der Verbandsleitung, die in der vorvorigen Nummer des „Courier“ erwähnte Lohnbewegung der Darmstädter Kohlenarbeiter auf friedlichem Wege beizulegen, haben es die Herren Kohlenhändler bis zum Äußersten getrieben. Vereinigt durch den Vertreter des Südwestdeutschen Arbeitgeber-Verbandes für das Transportgewerbe hat sich die Vereinigung Darmstädter Kohlenhändler in der Diktatur eines Magimallohnes von 24 Mk für Kohlenfuhrleute und Arbeiter gefallen. Unbeschens der unheimlich langen Arbeitszeit von 72-96 Stunden pro Woche. In den meisten Betrieben werden aber nur 21, 22 und 23 Mk. Wochenlohn bezahlt. Wo es ganz besonders hart hergeht, hat man sich zu einem Tagelohn von 4 Mk. aufgeschwungen. Diese Löhne auf die zu leistende Arbeitszeit umgerechnet, bedeuten einen Stundenlohn von 23-30 Pfennigen. Fürwahr ein Hungerlohn, noch zumal Darmstadt mit seinen Lebensmittelpreisen in Hessen an erster Stelle figuriert. Kein Wunder, daß unter solchen Umständen eine Vereinerung der Arbeiterschaft erzeugt worden ist, die ihrerseits im ganzen deutschen Vaterlande sucht. Aber was kümmern diese Tatsachen ein borniertes Unternehmertum, daß so rückständig ist, wie seine Arbeiter arm sind. Allzu-

lange schon haben die „Herren“ ungestört die Hungerpeitsche über ihren Arbeitsflaven geschwungen. Haben aus Arbeiter-schweiß Gold gemacht und ließen sich gut gehen, während ihre Arbeiter trotz Fleiß und Mühe mit jedem Tag tiefer ins Elend kamen. Daraus erklärt sich der Herren Entsetzen, wenn sich der Beknechtete endlich durch seine Berufsorganisation noch einmal aufzurichten versucht. Erklären sich die schosfen Manieren gegen die Forderungen der Arbeiter, die eine tarifliche Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen wünschen. Doch hat das wirtschaftliche Elend unseren Kollegen zu tiefe Wunden geschlagen, als daß alle Brutalität sie noch einmal bedingungslos ins alte Loch zurücktreiben könnte. Sie haben zum letzten Mittel, zum Streik gegriffen, um sich durch Opfer zu erzwingen, was man ihnen vorantreibt. Einige Pfennige mehr Lohn, Verkürzung der Arbeitszeit und menschenwürdige Behandlung, sind der Preis, um den die Darmstädter Kohlenarbeiter kämpfen werden, bis der Sieg auf ihrer Seite ist. Einmütig, aus sich selbst heraus, sind die Kollegen zu diesem Kampf aufmarschiert. Natürlich verhöhnt von ihren „Herren“, die sich im üblichen Glanben wiegten, daß die Arbeiter, wie bisher, schuglos und ohne Organisation seien. Für diesmal hatten sich die Herren geirrt, wenn sie wähten, daß die Arbeiter trotz der nicht-achrenden Behandlung ihrer Forderungen in den Betrieben bleiben würden. Enttäuscht versuchen die Herren Kohlenhändler nun mit allen Mitteln die Arbeiter zu halten und zurückzuführen.

Auf welche Befangenheit die Herren Kohlenhändler spekulieren, zeigt folgender Ulaß:

Vertrag

zwischen der Firma Ludwig Fischer, Darmstadt, und dem Fuhrmann . . . . .

Die Firma Ludwig Fischer verpflichtet sich, den Fuhrmann . . . . . mit einem Wochenlohn von 24 Mk. für die Dauer eines Jahres in der bisherigen Weise zu beschäftigen. Nach Ablauf dieser Zeit tritt eine gegenseitige Kündigungsfrist von 14 Tagen in Kraft.

Der . . . . . erklärt sich bereit, auf diesen Vertrag einzugehen.

Sollten während der Vertragsdauer seitens der Vereinigung Darmstädter Kohlenhändler für ihre Betriebe höhere Löhne bewilligt werden, so ist die Firma Ludwig Fischer bereit, auch ihrerseits diese Zuschläge zu gewähren. Darmstadt, den . . . . .

Mehr kann man nicht verlangen, weiterer Kommentar überflüssig.

Den Herren scheint kein Mittel mehr schlecht genug, die Arbeitsflaven in ihr schmutziges Loch hineinzuzwingen. Man droht den Arbeitern, den ja er verdienten Wochenlohn nicht auszuzahlen, was natürlich ungesetzlich ist. Also ausshungen will man die Kermiten mit Weid und Kind. Wie ärnlich kleinlich und lächerlich von diesen „Herren.“ Am besten scheint es Herr Nold, Lieferant des Konsumvereins, zu verstehen, die armen Teufel, welche ihn mit Drangabe ihrer Gesundheit reich gemacht haben, zu beeinflussen. Diese Kermiten sandten der Verbandsleitung folgende Karte:

Da wir uns den Ueberblick über die ganze Sache gemacht haben und haben ersehen, daß aus der ganzen Geschichte nichts wird, da haben wir uns entschlossen, aus dem Verband auszutreten. Mit Gruß Neubauer und Heß.

Der Ueberblick“ scheint der des Herrn Nold zu sein. Den Arbeitern aber wird die Erkenntnis der gemachten Fehler zu spät kommen. Die Firma Nold wollen wir hiermit dem Darmstädter Publikum, vor allem aber der Arbeiterschaft empfehlen.

Feineren Tones ist Herr Groh, der seinen Leuten Wein spendiert hat. Hieraus ergibt sich, was die Herren können, wenn sie nur wollen, aber sie wollen eben nicht, und Herr Zeltmann macht kein Hehl daraus: „Auf ein paar Mark soll es uns nicht ankommen“, pröht dieser Mann, „aber verständigen tun wir uns noch lange nicht.“

Ein so edles Unternehmertum steht einzig da in der Weltgeschichte. Allzu lange haben sich die Kohlenarbeiter bei ihren Hungerlöhnen ausmergeln lassen, bis endlich die äußerste Not zur Gegenwehr zwingt.

Das Verhalten der Kohlenhändler trägt dazu bei, den Kampf auf die Fuhrbetriebe zu übertragen. Schon ist der Herr Sekretär des Südwestdeutschen Arbeitgeber-Verbandes am Werk. Uns soll es recht sein, wir sind gerüstet.

Dresden. Lohnbewegung der Möbeltransporteure. Die Dresdener Möbeltransporteure haben nun doch noch einen vollen Erfolg zu verzeichnen. Am 10. August wurden, wie schon berichtet, die Verhandlungen vorläufig abgebrochen. Am 16. August nahm dann eine gut besuchte Versammlung dazu Stellung und beauftragte die Kommission, erneut in Verhandlungen einzutreten. Die Unternehmer wurden davon in Kenntnis gesetzt. Auch die Forderung, daß eine sofortige 10prozentige Erhöhung der Akkordsätze erfolgen müsse, wurde nicht verschwiegen. Am 23. August wurden die Verhandlungen dann auch wieder aufgenommen. Die Unternehmer blieben zunächst auf ihren Standpunkt stehen und betrachteten eine 5prozentige Zulage als ausreichend. Da auch die Arbeitnehmer nicht von ihrer Forderung abgingen, mußte dieser Punkt zurückgestellt werden. Es wurden dann die einzelnen Bestimmungen durchberaten und zum großen Teile im Sinne der Arbeitnehmer erledigt. Zum ersten Male wurde Wochenlohn im Tarif festgelegt. Es muß ein Mindestlohn von 26 Mk. gezahlt werden, außerdem im Quartal pro Tag 1 Mk. Zuschlag. Die Lohnzahlung der Akkordarbeiter soll in Zukunft täglich erfolgen. Ebenfalls wird zum ersten Male die Arbeitszeit für Hof-, Lager- und Packarbeit festgelegt. Diefelbe beträgt 10 Stunden und muß innerhalb der Zeit von 6 Uhr früh und 7 Uhr abends liegen. Der Zuschlag pro Kilometer ist von 70 auf 85 Pf. erhöht worden. Bahn- und Straßenbahngeld muß von jetzt ab ebenfalls bezahlt werden. Die Zuschläge für den Transport von Instrumenten usw. sind um 20 Prozent erhöht worden. Neu sind die besonderen Zuschläge für Billards und Herde. Es werden jetzt gezahlt für Herde, Billards und Pianinos 1,20 Mk., für Füllgel 3,60 Mk., ebenfalls für Klaffenstränke bis 400 Kg. 3,60 Mk. Neu ist auch der Treppenzuschlag bei Waggonladungen. Für das Ab- und Aufsteigen der Möbel-

wagen auf oder von der Lowry werden jetzt 5 Pf., früher 4 Pf. pro 100 Kg. gezahlt. Die Wartezeit muß in Zukunft ohne Rücksicht, wer sie verschuldet hat, mit 50 Pf. pro Stunde bezahlt werden. Hofarbeiten werden mit 45 Pf. pro Stunde, Lager- und Möbeldarbeiten in der Normalzeit mit 50 Pf., in der Umzugszeit mit 60 Pf. vergütet. Das Packen von Glas, Porzellan usw. wird in der Normalzeit mit 60 Pf., in der Umzugszeit mit 65 Pf., das Packen an Sonn- und Festtagen mit 75 Pf. pro Stunde bezahlt. Für Ueberstunden wird ein Zuschlag von 10 Pf. pro Stunde bezahlt.

Die Ausführung von Frischtransporten wird mit 75 Pf. pro Stunde bezahlt. Auch für die auswärtige Packarbeit wird jetzt 1 Mk. mehr bezahlt. Außerdem ist durch das Vorsehen der Schlichtungskommission eine gewisse Garantie für das Einhalten und die Durchführung der einzelnen Bestimmungen gegeben. Das Resultat der Verhandlungen ist als ein sehr günstiges zu bezeichnen. Die Anforderungen sind wie folgt geregelt worden: In der Zeit vom 1. September 1911 bis zum 28. Februar 1913 tritt ein 10-prozentiger Zuschlag ein, vom 1. März 1913 bis 31. August 1914 ein 15-prozentiger Zuschlag. Der Tarif ist auf 3 Jahre abgeschlossen. Die Verhandlungen wurden vom Direktor des Transport-Lagerhauses, Herrn Keller, geleitet. Daß trotz der öfters scharfen Zusammenstöße die Verhandlungen in größter Sachlichkeit geführt wurden, und ein verärgert gütlicher Abschluß zu verzeichnen ist, ist zweifellos nicht zum geringsten Teile der geschickten Leitung der Verhandlungen und der persönlichen Einsicht des Verhandlungsleiters zu danken.

Freitag, den 1. September, nahmen die Kollegen in einer stark besuchten Versammlung von dem Ergebnis Kenntnis. Durchgängig waren die Kollegen von dem Resultat befriedigt und verpflichteten sich zur strikten Innehaltung des neuen Vertrages. Da im neuen Tarif das Meiergeld für die Kutscher in Wegfall gekommen ist, ein Ausgleich aber erst im nächsten Frühjahr, nach Ablauf des Kutscherarbeitsjahres, möglich ist, wurde eine Resolution vorgelegt und einstimmig angenommen, die die Wacker und Kolonnenführer verpflichtet, das Meiergeld solange weiter zu bezahlen, bis eine andere Regelung stattgefunden hat. Weiter wurde bekannt gegeben, daß noch eine Anzahl Firmen in Dresden vorhanden sind, die besonders während des Quartals mehrere Kolonnen beschäftigen, sich aber nicht an den Tarif gebunden erklären, weil sie nicht dem Lokalverband der Möbelvedette angehören. Mit großer Begeisterung wurde folgender Antrag angenommen: Alle Firmen, die nicht dem Lokalverbande angehören, sind aufzufordern, den Tarif ebenfalls anzuerkennen. Die Firmen, die bis zum 15. September dies nicht schriftlich bewirkt haben, werden von diesem Tage an für die organisierten Arbeiter gesperrt. — Der Verhandlungskommission wurde von den Versammelten der Dank für ihre Tätigkeit ausgesprochen. In die Schlichtungskommission wurden die Kollegen Weimode, Banaschka und Schiller gewählt. Als Ersatzmann der Kollege Fischer. Nach einer kurzen Aufforderung des Vorsitzenden das Errungene festzuhalten und nicht zu veräußern, daß die Organisation die Grundlage und der Stützpunkt aller Erfolge ist, wurde die Versammlung geschlossen.

**Frankfurt a. M.** Zu denjenigen Arbeitern, welche auf dem Gebiete der modernen Lohnsklaverei den ersten Rang einnehmen, dürfen zweifellos unsere Frankfurter Fuhrleute gehören. Die Selbsterhaltung stellt mit Hilfe der Ortsverwaltung eben Erhebungen über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Frankfurter Fuhrbetrieben an. Aus dem Material, das wir bis jetzt in den Händen haben, müssen wir der Öffentlichkeit Näheres berichten. Im Durchschnitt beträgt die Arbeitszeit 15—16 Stunden pro Tag. Eine Firma in Sachsenhausen versteht es sogar, ihre Leute nach getaner Tagesarbeit, des abends mit Eis für eine Brauerei nach dem von Frankfurt 6 Stunden entlegenen Gröszheim bei Darmstadt zu schicken. Es kommt demnach vor, daß ein Kollege mitunter 24 Stunden oder noch länger im Hoch steht. So wie es bei der Firma B. steht, so ist es bei vielen Expeditionsbetrieben, wo bis 11 ja 12 Uhr des Nachts geschuftet wird. Die Löhne, die in Frankfurt laut Erhebung n. gezahlt werden, bewegen sich zwischen 23 und 27 Mk. pro Woche und wo höhere Löhne bezahlt werden, ist es nur mit Hilfe des Verbandes gelungen, solche zu schaffen. Hat doch schon bei verschiedenen Unternehmen die bloße Organisationszugehörigkeit der Kollegen den Anlaß gegeben, Lohnzulagen von 1—2 Mk. pro Mann zu gewähren. Wenn man nun in Betracht zieht, daß in Frankfurt an sich die Kollegen unter der enormen Teuerung und der enorm hohen Wohnungspreise zu leiden haben, so sollte man glauben, daß die Kollegen Mittel und Wege suchen würden, ihre traurige Lage zu verbessern. Das es Mittel gibt, sich höhere Einnahmen zu verschaffen, das hat der Deutsche Transportarbeiter-Verband seinen Mitgliedern zur Genüge bewiesen. Aber die Frankfurter Fuhrleute stehen diesen Vorkommnissen ganz gleichgültig gegenüber. Fuhrleute von Frankfurt, mit diesen empörenden Zuständen muß ein Ende gemacht werden. Erwacht endlich einmal aus eurem langen Winterschlaf und besucht eifrig die vom Verband einberufenen Bezirksversammlungen, damit wir diesen haltlosen Zuständen ein Ende machen. Pflicht der organisierten Fuhrleute ist es, eifrig mitzuhelfen an dem Ausfüllen der Fragebogen, die im Büro, Allerheiligenstraße 51, zu haben sind, damit die Agitation im vollen Umfange aufgenommen werden kann. Der Erfolg wird dann sicher nicht ausbleiben. Drum auf, an die Arbeit zur Befreiung aus eurer Knechtschaft!

**Dsnabrid.** Es wird nicht. Trotz jahrelanger intensiver Agitationsarbeit hatte es bis zum Frühjahr dieses Jahres den Anschein, als ob die Transportarbeiter in Dsnabrid für die Organisation überhaupt nicht zu gewinnen seien. Die hiesigen Kollegen waren eben der Meinung, daß der Knecht auch Knecht bleiben müsse und kein Recht habe, bei der Festlegung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse mitzureden. Jedem welche freizeitleiche Bewegung war unter den Kollegen nicht anzutreffen, und wo solche vorhanden war, war es die Angst aus Lohn und Brot gejagt zu werden, die die Kollegen von weiteren Schritten abhielt. Die Kollegen sahen in ihrem Arbeitgeber nicht den Ausfühler ihrer Arbeitskraft, den Ausbeuter, der von ihrer

Arbeit lebte, sondern den Brotherrn, der für ihr Fortkommen sorgte, den Gebieter, dem willenlos zu gehorchen sei. Man traf hier eine geradezu „hündische“ Unterwürfigkeit an. Wie weit diese damit geht, sieht man am besten daran, daß bei einer Hausagitation ein Kollege erklärte, man müsse doch seinen Arbeitgeber auch höher achten, wie sich selbst. Selbstverständlich hatten die Unternehmner das allergrößte Interesse daran, diesen Zustand zu verewigen. Sie haben es denn auch verstanden, jahrelang die Dummheit der Kollegen nach allen Regeln der Kunst anzumilchen. Daß unter solchen Umständen die Lohn- und Arbeitsverhältnisse recht traurige sind, darf weiter nicht Wunder nehmen. Die Kollegen ließen sich eben willenlos alles gefallen. Das Kost- und Logiswesen ist ebenfalls noch stark vertreten. Die Lohnzahlung erfolgt in der Regel monatlich. Ganz besonders schlecht liegen die Verhältnisse im Expeditionsgerwebe. Hier werden bei einer täglichen Arbeitszeit von 12—16 Stunden und mehr Löhne von 80—95 Mk. monatlich bezahlt. Daneben verlangt man auch von den Kollegen eine Kaution und zwar in Höhe von 100 Mk. Zu diesem Zweck werden monatlich 2 Mk. vom Lohn in Abzug gebracht, die dann in Raten von 10 Mk. zur Sparkasse gebracht werden. Auf diese Art und Weise hat man die Kollegen doppelt gebunden. Einmal die lange Lohnzahlungsperiode und dann die hohe Kaution. Daß auch die Behandlung in vielen Fällen zu wünschen übrig läßt, sei nur nebenbei bemerkt. Man kann es ja den „Knechten“ bieten, die sind eben mit allem zufrieden. Endlich ist es uns dann in diesem Frühjahr gelungen, zunächst in dem größten Expeditionsbetriebe Eingang zu finden. Neben der intensiven Agitation ist dies der famosen Steuerpolitik des schwarz-blauen Blockes zu verdanken. Selbst dem zurückgebliebensten Arbeiter werden durch solche Maßnahmen die Augen geöffnet. Wir haben es dann an der nötigen Aufklärung nicht fehlen lassen und der Erfolg ist nicht ausgeblieben. In einer am Sonntag, den 3. September abgehaltenen öffentlichen Versammlung sprach der Gauleiter über das System der indirekten Steuern und deren Einwirkung auf die Lebenshaltung der Arbeiter. Redner verstand es, den Anwesenden das Unfröhliche und Ungerechte dieser Besteuerungsart vor Augen zu führen. Er zeigte an Hand von Beispielen, wie durch dieses System die Lebensmittelpreise eine fast unerschwingliche Höhe erreicht haben. Auf Kosten der arbeitenden Klasse werden den Agrartern Millionen mühelos in den Schoß geworfen. Wenigen Bevorzugten fließt das Geld nur so in die Taschen und die große Masse des Volkes muß darben. Redner führte dann weiter aus, daß infolge der abnormen Witterung dieses Jahres eine weitere Steigerung der Preise eingetreten sei. Die Agrarier benötigen diesen Umstand, für sich abermals einen besonderen Profit herauszuwickeln. Es sei nicht aus geschlossen, daß die Preise noch weiter steigen werden. Deshalb sei es Pflicht der Arbeiter, beizutreten an eine Verbesserung ihres Einkommens zu denken. Das sei jedoch nur mit Hilfe einer guten Organisation möglich. Redner streifte dann noch kurz den Generalstreik der englischen Transportarbeiter, durch welchen der bürgerlichen Gesellschaft einmal deutlich vor Augen geführt sei, welche Macht gerade die Transportarbeiter in Händen haben. Zum Schluß erwähnte der Referent die Kollegen fleißig zu agitieren, damit wir endlich auch in Dsnabrid unter den Organisationen diejenige Stelle einnehmen, die uns gebührt. Der gespendete Beifall bewies, daß der Kollege allen aus der Seele gesprochen hatte. Der Erfolg blieb denn auch nicht aus, sämtliche anwesenden unorganisierten Kollegen werden als neue Mitkämpfer gewonnen. Kollegen, wir marschieren! Nun liegt es aber auch an Euch, daß dieser Wärmearsch unumkehrbar weiter geht. Groß ist die Zahl derer, die uns noch fernstehen. Sehen wir unsere ganze Kraft daran, diese für unsere Ideen zu begeistern, sie für unsere gerechte Sache zu gewinnen. Ein jeder unter Euch muß mithelfen, das angefangene Werk zu vollenden. Überall geht es mit unserer Organisation vorwärts, selbst in den inneren Kreisen wird es Licht. Das sehen wir am besten in Dsnabrid. Sorgen wir dafür, daß das Evangelium der Befreiung allen Verstoßenen verkündigt wird, dann wird der Erfolg nicht ausbleiben. Und Ihr Kollegen, die Ihr uns noch fernstehet, tretet ein in die Organisation, werdet Mitglied im Deutschen Transportarbeiter-Verband. 185 000 Kollegen gehören bereits unserer Organisation an, sie sind eine Macht, mit der das Unternehmertum rechnen muß. Die Organisation ist für alle Transportarbeiter eine Wehr, eine Waffe im Kampfe ums Dasein. Darum, Kollegen, schlagt ein in die dargebotene Bruderhand, kämpft mit uns Schulter an Schulter, damit endlich auch für Euch bessere Verhältnisse geschaffen werden.

**Begegnung.** Die Lohnbewegung der Fuhrleute, Kutscher und Arbeiter in den Fuhrwerks-, Expeditions- und Handwerksbetrieben kann als beendet angesehen werden. Wenn die Bewegung auch nicht einen vollen Erfolg erzielt hat, so sind doch die errungenen Vorteile nicht zu unterschätzen. Gewiß hätte sich bedeutend mehr erreichen lassen, wenn die in Frage kommenden Kollegen sich der Organisation angeschlossen und mit uns gemeinsame Sache zwecks Erringung einer besseren Existenz gemacht hätten. Immerhin verlohnt es sich, festzustellen, welche Erfolge die Bewegung uns brachte. Es wurde erreicht bei folgenden Firmen:

Firma	besch.	Kollegen	Lohnerhöhung
Meyer	1	1	3,00 Mk.
Jänisch	1	1	2,00 "
Sirohmeyer	2	2	6,00 "
Schmidt u. Co.	5	5	18,00 "
Karl Paul	3	3	—
Obelhoff	1	1	2,00 "
Mittelbörp	2	2	4,00 "
Müller	4	4	15,00 "
Teate	1	1	2,00 "
Debter	1	1	4,00 "
Haring	1	1	4,00 "
Water	1	1	2,00 "
Fricke	1	1	2,00 "
Bentler	1	1	2,00 "
Wischhoff	3	3	3,00 "
Rampmeier	3	3	10,00 "
Höben	1	1	6,00 "
Insgesamt	31	31	88,00 Mk.

Lohnerhöhung pro Woche. Dazu kommt, daß für sämtliche Kollegen die Bezahlung der Ueberstunden, Bezahlung der Sonntagarbeit, etwaiger Nacht- und Nachtstunden erreicht ist.

Wie gesagt, bedeutet dieses einen gewaltigen Schritt nach vorwärts. Nun liegt es an den Kollegen, das Errungene auch zu erhalten. Dazu bedarf es des Ausbaues der Organisation. Wo stehen die Kollegen von Kollegen außerhalb der Organisation. Die zu gewinnen muß jetzt die Aufgabe eines jeden Mitgliedes sein. Je größer die Organisation, desto stärker unsere Macht.

**Welfenfelds.** Eine erfolgreiche Lohnbewegung führten die Geschäftsführer der Mühlenwerke Welfenfelds mit den sonst in diesem Betriebe tätigen Arbeitern. Nicht alle Forderungen wurden bewilligt, wie wir auch noch in einem Vertrage gekommen sind. Jedenfalls a er la... weniger an uns, als wie daran, daß von den im innern Betriebe beschäftigten Arbeitern nur kaum die Hälfte organisiert ist. Andernfalls hätte die Bewegung noch weitere Vorteile erzielt. Immerhin haben unsere Kollegen eine Lohnzulage von 2 Mk. und eine Verkürzung der Arbeitszeit von 8 Stunden pro Woche erreicht. Zudem soll ihnen Sommerurlaub gewährt und bei kleineren Veranlassungen die dazu notwendige Zeit nicht vom Lohne gekürzt werden.

Herr Stadtrat Welfenfelds, Inhaber des Betriebes und nebenamtlich Bankdirektor, freilich meinte, daß er nicht mehr bewilligen könne und die Herren, die zu den gegebenen Bedingungen arbeiten zu können verneinen, sich lohnende Arbeit suchen möchten. Ob Herr W. mehr hätte bewilligen können, wissen wir nicht; jedenfalls haben vor ihm schon recht viel andere Firmeninhaber sich ähnlich geäußert und, wenn die Sache bänglich für sie wurde, doch mehr bewilligt. Hoffentlich wird auch Herr W., wenn wir grund der wirtschaftlichen Verhältnisse seiner Arbeiter wiederum gezwungen sein sollten, für diese bei ihm vorzusprechen, den berechtigten Wünschen etwas mehr Rechnung tragen.

### Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

**Flensburg.** In der letzten Mitgliederversammlung wurde ein Vortrag gehalten über das Thema: „Der Wert eines Tarifes, Tariffähigkeit und Tarifstreik“ gehalten. Nach dem Vortrage fand eine reichhaltige Diskussion statt, welche sich auch zu gleicher Zeit mit dem Vorgehen zweier Kollegen, und zwar W. Effen und H. Petersen beschäftigte, die sich Tarifbruch hatten zu Schulden kommen lassen. Es wurde ein Antrag an den Verbandsvorstand auf Ausschluß dieser beiden Kollegen eingebracht, der auch gegen 2 und 3 Stimmenenthaltungen angenommen wurde. Nach Regelung einiger weiterer Anträge erfolgte Schluß der Versammlung.

**Freitag i. Selt.** In der Versammlung am 3. Sept. wurde der Kassenbericht gegeben und dem Kassierer Decharge erteilt. Die Versammlung nahm sodann mit Genehmigung zur Kenntnis, daß die Kollegen bei der Expeditionsfirma W. Kirchner eine Erhöhung ihres Lohnes um 2 Mk. pro Woche erreicht haben, das muß alle übrigen Kollegen anspornen, fleißig für ihre Organisation zu arbeiten. Als Delegierter zur Gaunkonferenz wurde der Kollege Geitert gewählt. Die Kollegen wurden aufgefordert, die Gaunkonferenzmarke treu zu lieben, kein Kollege darf sich davon ausschließen.

**Görlitz.** Die am 29. August abgehaltene Mitglieder-Versammlung beschäftigte sich zunächst mit der am 24. September stattfindenden Gaunkonferenz und stellte einstimmig nach erfolgter Begründung folgenden Antrag: Die Gaunkonferenz möge beschließen, für Niederschlesien einen Bezirksleiter anzustellen, mit dem Sitz in Görlitz. Als Delegierte wählte die Versammlung die Kol. Krolleder und Artl. Eine rege Debatte entspann sich nach Entgegennahme des Kassenberichts über Grenzfreiheiten, welche die Bauarbeiter daselbst zur Sprache gebracht hatten. Das Verhalten der Mitglieder des letzteren, gegenüber anderen freigemeinschaftlich organisierten Kollegen, welche zur Zeit auf Bauten arbeiten, wurde von allen Rednern scharf gemißbilligt. Dann teilte der Vorsitzende mit, daß am 1. September der mit der Brauerei G. D. Bescheerer abgeschlossene Tarif ablauft und hoffentlich eine Lohnerhöhung zugestanden wird. Ferner geistelte er die Gleichgültigkeit der Expeditionsleiter, welche, anstatt sich zu organisieren, um sich bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen, es besser erachteten, Kollegen schwerer machen, höhere Löhne zu erzielen, da deren Arbeitgeber auf die niedrigen Löhne in der Expedition hinweisen. Dann erfolgte Schluß der Versammlung.

**Halle a. S.** Die organisierten Kohlenarbeiter hielten am 25. v. M. eine gutbesuchte Versammlung ab, in der sie sich mit dem Verlauf des Streiks beschäftigten und Stellung nahmen zu dem Verhalten der Firmen G. Bausy, Walter Trolle, und Mehnert u. Müllender (Inhaber: Brandt). Ueber den Verlauf des Streiks wurde bekanntgegeben, daß bei 11 Firmen mit zusammen 88 Arbeitern und Arbeiterinnen Erfolge erzielt wurden. Neben der durchschnittlichen Lohnzulage von rund 150 Mk. pro Woche wurde fast allseitig das Versprechen gegeben, daß Ueberstunden vermieden und wenn dennoch sich solche notwendig machen, diejelben bezahlt werden sollten. Somit ist der erste Schritt zu einer geregelten Arbeitszeit in den Kohlenhandlungen getan worden. Das Verhalten der drei Firmen, welche Entgegengesetztes zeigten, wurde einer gebührenden Kritik unterzogen und darauf einstimmig der Streik aufgehoben, dafür aber die Sperre über die drei Firmen verhängt. Dann wurde dem Wunsch Ausdruck gegeben, daß vor allem die organisierte Arbeiterschaft mit dazu beitragen möge, daß über kurz oder lang auch der Herrenstandpunkt der Herren Bausy, Trolle und Brandt gebrochen werden könne. Mit Recht wurde weiter angeführt, daß die drei Geschäftsinhaber wohl recht gern die Arbeiterschaft zu ihren Kunden zählen, aber sonst nur ein Schmäkelchen übrig haben, wenn der geplagte Arbeiter auch ein klein wenig von den großen Profitten abhaben möchte. — Betreffs derjenigen Verbandsmitglieder, welche



## Verbandsfunktionäre!

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

Am Donnerstag, den 21. September 1911, abends 8 1/2 Uhr, in den „Musikerkälen“, Kaiser Wilhelmstr. 18m:

### Allgemeine Funktionär-Versammlung.

**Tages-Ordnung:** 1. Lichtbilder-Vortrag: Die deutsche Revolution 1848-49 von Otto-Roth-Berlin, mit 90 farbigen Lichtbildern nach Originalen von Augenzeugen. 2. Geschäftliches.

Bei dieser Gelegenheit weisen wir darauf hin, daß die angezeigte Funktionär-Versammlung nicht am Mittwoch, den 20. 9., wie in der vorigen Mitteilungsbeilage bekannt gemacht worden ist, sondern am **Donnerstag, den 21.**, stattfindet.

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

Gleichzeitig ist das Mitgliedsbuch vorzulegen.

Sonnabend, den 14. Oktober 1911:

## Zur Feier des Stiftungs-Festes: Großer Kunst-Abend

in den Gesamträumen der Brauerei Friedrichshain, Am Königstor,

bestehend aus **Konzert, Gesang, künstlerische Aufführungen** etc.

Mitwirkende: **Gesang:** Hofopernsänger Herr Eugen Wolff. **Vortragskünstlerin:** Fräulein Annie Sander. **Rezitation:** Herr Fr. Gerlin. **Klavier:** Frau Dr. Wolf. **Männerchor der Transportarbeiter (M. d. U.-S.-V.)** Musikdirektor Scholz. **Berliner Sinfonie-Orchester:** Kapellmeister M. Fischer.

Eröffnung 1/2 8 Uhr.

Beginn des Konzerts 1/2 9 Uhr.

Programm gratis.

Während der Vorträge im Nebensaal: **TANZ.**

Entre (inkl. Tanz) nur 50 Pfg.

Es wird dringend gebeten, während des Konzerts und der künstlerischen Vorträge nicht zu rauchen. Während der Aufführungen bleiben die Saaltüren geschlossen. Da ganz besondere Arrangements getroffen worden sind, wird Massenbesuch erwartet.

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

## Das Jahrbuch 1910

des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes ist erschienen und wird für die Mitglieder zum Vorzugspreise von 50 Pfg. abgegeben. Jedes Mitglied, das ein Interesse an der Organisation hat, sollte im Besitz eines solchen Buches sein. Als Nachschlagewerk ist dasselbe unentbehrlich. Die Ausgabe erfolgt durch die Einkassierer, in den Büros der Sektionen und durch die Verbandsfunktionäre.

## Achtung! Kollegen, die zum Herbst d. J. Soldat werden müssen. Achtung!

Wir machen ganz besonders darauf aufmerksam, daß die vorerwähnten Kollegen ihre Mitgliedschaft und die dadurch erworbenen Rechte nur dann aufrecht erhalten, wenn dieselben ihre Beiträge bis zur Woche ihrer Einziehung bezahlen und sich vorschriftsmäßig abmelden. Alle diejenigen, die dementsprechend handeln, haben bei ihrer Rückkehr vom Kommissariat sofort Anspruch auf Erwerbslosenunterstützung, sobald sie mindestens 52 Wochenbeiträge entrichtet haben und außerdem stehen ihnen die Verbands-Arbeitsnachweise sofort zur Verfügung.

NB. Wer sich nicht vorschriftsmäßig ab- und anmeldet, geht seiner Rechte verlustig.

## Bibliothekleser.

Um den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, mehr wie bisher die Verbandsbibliothek in Anspruch zu nehmen, machen wir hiermit nochmals bekannt, daß die **Bibliothek** außer den üblichen Bürostunden noch **zweimal die Woche** und zwar **jeden Montag bis 9 Uhr** und **des Freitags bis 10 Uhr abends** geöffnet ist.

## Krankenabfertigung.

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

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

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A.: August Werner, Engelufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt 4, 2382 und 4747.

## Sektion I.

### Handelsarbeiter.

Häusdiener, Packer, Radfahrer, Portiers, Schaffner, Fahrstuhlführer, Einkassierer, Kassenboten usw. aller Branchen der Sektion I.

Am **Mittwoch, den 20. September, abends 8 1/2 Uhr**, in den „Arminhallen“, Kommandantenstr. 58-59:

### Gr. öffentl. Versammlung.

Tagesordnung: „Die Verschleppung der Sonntagsruhe in Groß-Berlin und die Antwort der Handels-

hilfsarbeiter.“ Referent: Reichstagsabgeordneter Emil Cichhorn.

**Kollegen!** Bei der Wichtigkeit der Tagesordnung ist es Pflicht eines jeden einzelnen, rege für den Besuch zu sorgen. „Die Verschleppung der Sonntagsruhe“ muß Veranlassung geben, daß kein Kollege, keine Frau, kein erwachsenes Familienmitglied der Versammlung fernbleibt. Erscheint in Massen!

Die Sektionsleitung.

J. A.: Fritz Wappler.

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

Am **Montag, den 2. Oktober, abends 7 1/2 Uhr**, Abstempelung der Kontrollkarten im Gewerkschafts-

haus, Engel-Ufer 15, Saal 11. Spätere Abstempelung findet nicht statt. Mitgliedsbücher müssen vorgelegt werden. Wer ohne Buch erscheint, erhält keinen Stempel.

Am **Sonntag, den 24. September, vorm, pünktlich 10 Uhr**, findet in Wilkes Apollo-Saal, Sebastiansstraße 89 eine wichtige

**Branchen-Versammlung** statt.

Tages-Ordnung: 1. Aus unserem Berufe. 2. Berichterstattung der Delegierten von der General-Versammlung für das 2. Quartal. 3. Diskussion. 4. Verschiedenes.

Kollegen! Es ist Pflicht eines jeden, zu beiden Veranstaltungen bestimmt und pünktlich zu erscheinen. Das Mitgliedsbuch und die Legitimationskarte sind mit-

zubringen. — In Branchenangelegenheiten bitte sich schriftlich an Waldemar Niede, Grüner Weg 116, v. 1, in Schlichtungskommissions-sachen an Karl Münnerl, Christianastraße 10, v. IV, zu wenden.

Die Branchenleitung.

### Holzindustrie!

Kollegen Packer, Hausdiener, Kutscher usw. aus Tischlereien, Vergoldereien u. Möbelgeschäften Berlins und Umgegend!

Am Donnerstag, d. 28. September, abends 8 Uhr:

### — Große Versammlung —

im Gewerkschaftshaus, Engelufer 15, Saal 5.

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Delegierten von der Orts-Generalsversammlung. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Werte Kollegen! Da am 21. September die allgemeine Funktionär-Versammlung stattfindet, so müssen wir unsere Branchenversammlung auf 8 Tage verlegen. Wir bitten die Funktionäre, die Versammlung am 21. September nicht zu verpassen.

Wir richten das dringende Ersuchen an alle Kollegen, in dieser Versammlung pünktlich zu erscheinen. Kein Betrieb darf unvertreten sein! Das Verbandsmitgliedsbuch muß am Eingang des Saales zur Kontrolle vorgelegt werden.

Die Branchenleitung.

### Textilbranche!

#### — Voranzeige — Vertrauensleute!

Am Mittwoch, den 4. Oktober, abends 8 1/2 Uhr findet im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. 1, eine äußerst wichtige

Vertrauensmänner-Versammlung statt.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Unsere Agitation im Winterhalbjahr. 4. Branchenangelegenheiten.

Da eine besondere Einladung nicht erfolgt, so erwarten wir das vollständige Erscheinen aller Vertrauensleute.

Die Branchenleitung.

### Textilbranche!

Hausdiener, Packer, Radfahrer aus der Stoff-, Leinen-, Tuch-, Woll-, Baumwoll-, Teppich-, Manufaktur-, Weisswaren-, Wäsche- u. Dekatur-Branchen!

Am Sonntag, den 22. Oktober, abends 5 Uhr:

### — Gr. Branchenversammlung —

im „Rosenthaler Hof“, Rosenthalerstr. 11-12.

Tages-Ordnung: 1. „Die Lebenshaltung der arbeitenden Klassen“. Referent: Kollege Otto Franke. 2. Diskussion.

Nach der Versammlung: Geselliges Beisammensein.

Tanz. — Humoristische Vorträge.

Kollegen! In Rücksicht auf den äußerst interessanten Vortrag und des nachher stattfindenden gemütlichen Familienabends erwartet recht zahlreiches und pünktliches Erscheinen

Die Branchenleitung.

Am Sonntag, d. 12. November, nachmittags 1 Uhr:

Besichtigung d. Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt in Charlottenburg, Fraunhoferstraße 11-12, seitens unserer Branche.

Treffpunkt: Mittags 1/2 1 Uhr in der Ausstellung. Fahrgelegenheit bis Charlottenburg Anie, Marchstraße, mit den Linien 64, 90, N, P, Q, R, T, U, W.

Zu dieser Veranstaltung erwarten wir eine rege Beteiligung sämtlicher Kollegen mit ihren Familien.

Die Branchenleitung.

### Einkassierer und Kassenboten.

Am Mittwoch, den 20. September 1911, abends 8 1/2 Uhr, findet eine

### Gr. öffentliche Versammlung

in den „Arminhallen“, Kommandantenstraße 58-59 (Großer Saal), statt.

Tages-Ordnung: 1. „Die Verschleppung der Sonntagruhe in Groß-Berlin.“ Referent: Reichstagsabgeordneter Emil Eichhorn. 2. Diskussion.

Die wichtige Tagesordnung erfordert das Erscheinen aller Kollegen.

Die Branchenleitung.

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

Am Montag, den 18. September 1911, abends 8 Uhr, in den „Mittelsälen“, Joh. St. Bercht, Ritterstr. 76:

### Große Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Delegierten von der Generalversammlung für das 2. Quartal 1911. 2. Aus-

unserem Berufe (Lohnbewegung und Agitation). 3. Diskussion. 4. Verschiedenes.

Zahlreichen Besuch erwartet Die Branchenleitung.

Hausdiener, Packer, Radfahrer, Schaffner, Portiers, Fahrstuhlführer, Chauffeure und Jugendliche der Firma A. Jandorf & Co. und „Kaufhaus des Westens“!

Mittwoch, den 20. September 1911, abends 9 Uhr im „Englischen Garten“ Alexanderstraße 27 c

### Allgemeine Betriebs-Versammlung

Tagesordnung: 1. Der Wert eines Arbeiterausschusses und die Funktion eines solchen. Referent Kollege A. Werner. 2. Der gelbe Verein und seine Tätigkeit. Referent Kollege Wollmeier. 3. Diskussion. 4. Mitteilungen und Aufnahme neuer Mitglieder.

In Anbetracht der äußerst wichtigen Tagesordnung ist es Pflicht eines jeden Kollegen, in dieser Versammlung zu erscheinen. Unorganisierte und Mitglieder anderer Vereinigungen haben Zutritt. Keiner darf fehlen.

Die Branchenleitung der Kauf- und Warenhäuser.

## Sektion II.

### Transportarbeiter.

Verbandsmitglieder aller Branchen!

Wir weisen nochmals ausdrücklich darauf hin, daß der Betrieb

Heinrich Freese, Nieder-Schönhausen, Holzplaster- und Jaloustiefabrik, wegen Nichtanerkennung des freien Koalitionsrechtes für ihre Arbeiter, für jeden frei organisierten Arbeiter als gesperrt zu betrachten ist.

Niemand wolle dort Beschäftigung annehmen.

Die Sektionsleitung.

### Betriebsvertrauensleute und Mitglieder der einzelnen Branchenleitungen.

In letzterer Zeit sind vielfach Kollegen aus ihren Ämtern als Betriebsvertrauensleute ausgeschlossen, ohne ihrer Branchenleitung, bzw. der Sektion II hiervon Mitteilung gemacht zu haben. Wir richten deshalb an alle unsere Funktionäre das dringende Ersuchen, beim Ausscheiden aus ihren Ämtern, sowie bei jeder Wohnungsänderung ihren Branchenleitern oder der unterzeichneten Sektionsleitung hiervon sofort Mitteilung zu machen. Die Mitteilung kann schriftlich am besten durch Postkarte erfolgen. Hierbei muß die Betriebsstätte sowie die Branchenzugehörigkeit, ob Kolonistischer, Geschäftskutscher, Kellerarbeiter usw. mit angegeben werden. Ferner bitten wir dringend, beim Ausscheiden aus dem Amte als Verbandsfunktionär um sofortige Rückgabe der grünen Legitimationskarte. Alle derartige Meldungen sind im Zimmer 33, Engelufer 15, abzugeben.

Die Sektionsleitung, J. A.: Albert Uthoff.

Fräse-, Hobel- und Schneidemühlenkutscher sowie Hilfsarbeiter Berlins und Umgegend!

Montag, den 18. September 1911, abends 8 1/2 Uhr:

### Branchen-Versammlung

im „Gewerkschaftshaus“, Engelufer 15, Saal 11.

Tagesordnung: 1. Was wollte das Pariser Proletariat 1871? Referent: Kollege A. Seidel. 2. Bericht der Delegierten von der örtlichen Generalversammlung. 3. Branchenangelegenheiten.

Zahlreichen Besuch erwartet.

Die Branchenleitung.

### Geschäftskutscher, Lagerarbeiter.

Kutscher, Mitfahrer und Hofarbeiter der Markt- und Kühlhallen-Gesellschaft Trebbiner Strasse.

Montag, den 18. September, abends 8 Uhr findet im Lokale des Herrn Heinrich Störmer, Wartenburgstraße 16, für die Kollegen obigen Betriebes eine

### Betriebs-Versammlung

statt. Es sind in dieser Zusammenkunft sehr wichtige Angelegenheiten zu besprechen.

Pflicht eines jeden Verbandskollegen im Betriebe ist es, bestimmt zu erscheinen; ebenso und hauptsächlich sind auch Nichtmitglieder freundlich eingeladen.

Die Branchenleitung.

### Deutscher Transportarbeiterverband.

Bezirk Ober-Schöneweide und Umgegend.

Sonntag, den 24. September, abends 7 Uhr, im Lokal von Waidke, Wilhelmshofstraße 18

### Versammlung mit Frauen.

Tagesordnung: 1. Die neue Reichsversicherungsbildung unter besonderer Berücksichtigung des 2. Buches (Krankenversicherung) Referent: Kollege Otto Niede. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Nach der Versammlung gemütliches Beisammensein. Mit Rücksicht auf die wichtige Tagesordnung erwarten wir zahlreichen Besuch der Versammlung.

Die Agitationskommission.

### Leitergerüstbauer, Platzarbeiter und Kutscher!

Am Sonntag, den 24. September, abends 6 Uhr:

### — Versammlung mit Frauen —

in Wilkes Festkale (früher Franke), Sebastiansstr. 39.

Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Branchen-Angelegenheiten.

Kollegen! Wir erwarten, daß Ihr alle Mann für Mann mit Euren Frauen erscheint

Nach der Versammlung findet geselliges Beisammensein mit Tanz statt.

Beitragsmarken für die Unfallunterstützungskasse sind in dieser Versammlung zu haben, ferner bei Goldmann, Engelufer 12, und bei Jul. Reibitz, Tempelhofer Berg, im Lokal.

Die Branchenleitung.

## Sektion IV.

### Pferdedroschkenfürer.

### Branchen-Versammlung

der Nachtfahrer

am Donnerstag, den 21. September 1911, früh 8 Uhr, im Saale von Ullrich, Memelerstraße.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen A. Becker über: „Die Ummwälzung im Droschkenfuhrergewerbe.“ 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Die Kollegen werden ersucht, zahlreich und pünktlich zu erscheinen.

Die Branchenleitung.

### Kraftdroshkenführer.

Bezirk Moabit. Am Donnerstag, den 28. September 1911, abends 6 1/2 Uhr:

### — Bezirks-Versammlung —

bei Heyder, Quadowstr. 62/63.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Um regen Besuch wird gebeten.

Der Bezirksführer.

### Berliner Lokales.

Schlesische Str. 30. Die Abänderung der Droschkenordnung des Landespolizeibezirks Berlin vom 13. August 1910, bedeutet keine Verschiebung der Reichsbildergrenze, sondern besagt nur, daß eine Fahrt nach der Kernbahn Grunewald, Gumbelstraße und Niddorfer Krankenhaus ausgeführt werden muß. Die erhöhte Lage ist nach wie vor an der Reichsbildergrenze einzuschalten.

Kollege Kraftdroshkenführer, welcher am 3. 8. 11, nachts 2 Uhr, eine Fahrt von Parfow, Breitestr., Rathaus, nach der Danziger Ecke Hofmeisterstraße ausführte und eine Uhr in Pfand nahm, wird gebeten, sich im Verbandsbüro, Engelufer 15, 2 Tr., Zimmer 43/44, zu melden.

Distrikt Charlottenburg, Wilmersdorf-Halensee und Berlin NW.

Sonnabend, den 7. Oktober 1911 im Volkshaus (Großer Saal) Charlottenburg, Rosinenstraße 2

### Herbst-Veranstaltungen

Auftreten des Berliner Ull-Trio: Humoristische Quartett-Gesangs-Vorträge etc. Große Verkaufung, wirklich gute und praktische Gegenstände (100 Gegenstände).

Anfang des Tanzes präzise 8 1/2 Uhr. Eintritt nur 50 Pfg. Während der Vorträge bleiben die Saalküren geschlossen.

Billets sind im Verbandsbüro Charlottenburg und beim Einkassierer zu haben.

Zahlreichen Besuch erwartet

Die Distriktagitations-Kommission.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Nestig, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.