

# Commer

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

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

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

Redaktionschluss  
am Montag Morgen vor Erscheinen des Blattes.  
Unverlangte Manuscripte werden nicht zurückgeschickt.  
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 40.

Berlin, den 1. Oktober 1911.

15. Jahrg.

## Verbandskollegen!

an der Agitation für den Verband, zu beteiligen, die Versammlungen regelmäßig zu besuchen und deren Beschlüsse ausführen zu helfen.

Um pünktlichen Beitragzahlen allein erkennt man nicht den tüchtigen, zielbewußten Gewerkschaftler. Jeder Kollege hat sich auch an der Verbandsarbeit, besonders

### Kulturhebel!

Kein vernünftiger Mensch, wenn er nicht gerade kapitalistische Interessen vertritt, leugnet noch der Gewerkschaften Bedeutung als Kulturhebel. Ueber die Distanzen der gewerkschaftlichen Wirksamkeit zur Hebung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der Arbeiter kann man streiten. Durch das Labyrinth des weitverzweigten, weitverästelten Wirtschaftslebens, aus seinen vielgestaltigen, komplizierten Zusammenhängen und Wechselwirkungen, läßt sich ganz naturgemäß nicht mit mathematischer Präzision feststellen, was von dem Wirksamkeit des Proletariats auf das Konto der gewerkschaftlichen Arbeit zu setzen ist. Zweifellos verdanken wir jedoch dieser neben vielen direkten Erfolgen für die Berufsangehörigen auch manche indirekten. Ihre Vorbedingung war oft die Existenz der Organisation.

Eingetretene Lohnerhöhungen, Verkürzungen der Arbeitszeiten, Verbesserung der hygienischen Verhältnisse, urbanere Umgangsformen zwischen Arbeitern und Vorgesetzten, das alles summiert sich zu einem wirtschaftlichen und sozialen Aufwärts des Proletariats, der in der Hauptsache zweifellos als gewerkschaftlicher Erfolg zu buchen ist. Das erkennen selbst hürgerliche Volkswirte an. Geben auch die Umstände und Verhältnisse der subjektiven Abschätzung des Ausmaßes gewerkschaftlicher Kulturarbeit ziemlich weiten Spielraum, darin besteht Einmütigkeit des Urteils: Ohne den organisierten Widerstand der Arbeiter gegen Unternehmerrückstände, ohne die Angriffsmacht der Gewerkschaften, ohne ihre positiven Aktionen mit dem Ziel, die Arbeitsverhältnisse zu verbessern, stände die Lebenshaltung der arbeitenden Bevölkerung auf einem tieferen Niveau als jetzt!

Will man den Kulturwert der Gewerkschaften voll erfassen, dann muß man aber auch untersuchen, wie sie auf das Gesamtwirtschaftsleben wirken, welchen Einfluß sie auf die Produktionsintensität ausüben, in welcher Beziehung ihre Wirksamkeit zu Krise und Konjunktur steht. Auch die Frage kann man aufwerfen, ob nicht die von der Gewerkschaft für ihre Angehörigen erzielten Vorteile mit dem Allgemeininteresse in Widerspruch stehen?

Erforscht man die großen Zusammenhänge, so ergibt sich als Resultat der Untersuchung, daß die Gewerkschaften mit ihren Bestrebungen und Erfolgen das Wirtschaftsleben günstig beeinflussen, Produktion und Güterverteilung in regelnder Wechselwirkung halten, soweit das gegenüber der entgegenstehenden Tendenz des kapitalistischen Betriebes nur möglich ist.

Fälschlich schreibt man den Kartellen, Ringen, Trusts und ähnlichen kapitalistischen Vereinigungen eine marktregende Tendenz zu. Man glaubt, die kapitalistische Wirtschaftsorganisation habe selbst Kräfte ausgelöst, die eine Abschwächung der Krisen herbeiführt. Das ist in Wirklichkeit nicht der Fall. Die revolutionierenden technischen Umwälzungen auf dem Gebiete des Verkehrslebens schufen einen größeren Austausch im Warenaustausch. Heute kann nicht mehr in einem Lande ein Teil des Ertrages einer über-

großen Ernte einfach verfaulen, während in einem anderen Lande bei den höchsten Preisen nicht genügend Getreide aufzutreiben ist. Dem krisenmildernden Ausgleich durch die großartige Entwicklung des Transportwesens wirkt unsere Schutzpolitik entgegen, ohne ihn ganz aufheben zu können. Im erleichterten Güterausgleich, der die lokal auftretenden störenden Faktoren im Rahmen der Weltwirtschaft als kaum noch wahrnehmbar erscheinen läßt, finden wir ein stark krisenhemmendes und -milderndes Moment. In der gleichen Richtung wirken die Produzentenorganisationen nicht; im Gegenteil, ihre Tendenz beeinflusst das Wirtschaftsleben in entgegengesetzter Richtung. Weil diese Organisationen die Produktion mit der Nachfrage in Einklang bringen, indem sie die Erzeugung mechanisch einschränken, „flühen sie angeblich den Markt“, wie es in der Handelspresse heißt. Man will damit sagen: die Produktionseinschränkung ermöglicht es, ein Fallen der Preise zu verhindern, oder den Rückgang doch in bescheidenen Grenzen zu halten; es wird weniger Ware auf den Markt geworfen, dadurch die Ueberproduktion verhindert oder abgeschwächt und die Krise gemildert.

Für den Spieler besteht die Krise nämlich in einer sogenannten Ueberproduktion. Wenn diese verhindert oder abgeschwächt werden kann, so ist damit den Krisen vorgebeugt. Weiter kommt man durch einen logischen Saltomortale zu dem Urteil, die Gewerkschaften seien der Krisenursache. Solche Schlussfolgerung geht von der Voraussetzung aus, die Krise rühre daher, daß noch vorhandene Bedürfnisse infolge der zu hoch getriebenen Preise nicht mehr gedeckt werden könnten, die mindestens die Spekulation abschrecken und so gerade die Produktion ins Stocken. Die Schuld für die zu hoch getriebenen Preise trügen die Gewerkschaften mit ihren immer maßloseren Lohnforderungen. So hat Spielerlogik die Brücke geschlagen zwischen Krise und Gewerkschaft.

Das die Lohnfrage als Schulfaktor für Krisen heranziehende Urteil ist nur möglich, wenn man bei Betrachtung des Wirtschaftslebens die Konsumkraft als mitbestimmenden Faktor gar nicht würdigt, den ganzen Fragenkomplex auf die Formel des engen, individuellen Profitinteresses reduziert. Wer sich aus den Niederungen solcher Logik nicht zu erheben vermag, für den treiben Lohnerhöhungen die Preise so sehr in die Höhe, daß alle Konsumenten, beginnend vom Käufer von Rohmaterial bis zum direkten Verkäufer, abgeschreckt werden und so eine Stockung in der Gütererzeugung eintreten muß.

Bei solchen Schlussfolgerungen wird ganz übersehen, daß absolute Größen, wie die von dem Status der Preise und dem Niveau der Löhne überhaupt keine Beweiskraft haben, wenn über die Frage der Krisenursachen und der mitbestimmenden Faktoren entschieden werden soll. Man denkt nicht daran, daß zum organischen Wirtschaftsgetriebe nicht nur Produzenten, sondern auch Konsumenten gehören. Nicht die Produktionsbedingungen allein sind die bestimmenden Faktoren, dazu gehört auch die Güterverteilung, das Verhältnis der Produktivität zur Konsumkraft.

Die verschiedenen Größen, wie Preise, Produktionskosten und Löhne, müssen in ihrer Relation zu einander beurteilt werden. Billige Warenpreise dienen dem wenig, der gar kein Einkommen hat; ihm kann es gleich sein, ob das Pfund Fleisch 50 oder 100 Pf. kostet, wenn er überhaupt keines kaufen kann. Lohnerhöhungen sind noch lange nicht gleichbedeutend mit einer Verbesserung der Lebenshaltung und mit entsprechender Anpassung an gesteigerte Produktivität der Arbeit. Bei gleichzeitiger Einkommenssteigerung tritt sogar eine Schwächung der Konsumkraft ein, wenn eine noch stärkere Verteuerung der Lebensmittel, Gebrauchsgegenstände etc. wirksam wird.

Für die Lebenshaltung der breiten Masse ist niemals die absolute, sondern stets die relative Lohnhöhe bestimmend, die sich ergibt aus der Differenz zwischen den Warenpreisen und den an die Arbeiter gezahlten Löhnen. Ist die Spannung gering, dann kann die Arbeiterschaft einen großen Teil der von ihr produzierten Güter zurückkaufen; die Nachfrage an Waren- und somit auch am Arbeitsmarkt bleibt rego. Vergrößert sich jedoch die Differenz, indem die Preise hinaufgesetzt werden, die Löhne aber nicht oder doch nur weniger stark, dann verringert sich die Menge der Waren, die mit der gesamten Lohnsumme gekauft werden kann; die Nachfrage bleibt hinter der Produktion weiter zurück, das Mißverhältnis zwischen Erzeugung und Verbrauch erweitert sich, die Ueberproduktion nimmt zu.

Wollen wir feststellen, welchen Einfluß die Gewerkschaft in Hinsicht der Konjunktur auf das Wirtschaftsleben ausübt, so ist zu untersuchen, in welcher Weise ihre Wirksamkeit und ihr Dasein das Verhältnis zwischen Warenpreis und Lohn, oder mit anderen Worten, den Umfang Konsumkraft bestimmt. Die Arbeiterorganisation hat die Aufgabe, die Arbeitsverhältnisse zu verbessern. Und dazu gehört die Hebung des Lohnniveaus. Soweit dies geschieht, steigert die Gewerkschaft naturgemäß die absoluten Produktionskosten. Ob und in welchen Grenzen die Steigerung durch technische Verbesserungen, durch erhöhte Arbeitsintensität wieder ausgeglichen werden, diese Frage kann hier, wo es sich nur um Erörterungen über das Verhältnis zwischen Warenpreisen und Löhnen handelt, vollständig unberücksichtigt bleiben. Die Löhne bilden nur einen Teil der Produktionskosten. Zu diesen gehören außerdem die Ausgaben für Rohmaterial, für Maschinen, Gebäude, Werkzeuge, Steuern und sonstige öffentliche Lasten.

Die Höhe aller dieser Kosten entzieht sich der Einflußsphäre der Gewerkschaften. Mit Ausnahme der öffentlich rechtlichen Abgaben werden sie von den Verkäufern bestimmt. Diese legen auf die wirklichen Selbstkosten einen Aufschlag, der ihren Gewinn darstellt. Dieser Aufschlag ist im freien Konkurrenzkampf eine stark wechselnde Größe. Bei starker Nachfrage steigt er, bei dringendem Angebot wird er kleiner und kann sogar in einen Verlust umschlagen, indem der Verkäufer mit den Preisen unter die tatsächlichen Pro-



Produktionskosten hinabgeht. Damit steigt die Kaufkraft des Lohnes.

Unter dem Einfluß der freien Konkurrenz, des ungetriebenen Gesetzes von Angebot und Nachfrage gibt es folgende Wechselwirkung: starke Nachfrage am Warenmarkt treibt die Preise hinauf, die hohen Preise reizen zu Produktionssteigerungen, das stärkere Angebot von Waren drückt dann auf die Preise, läßt diese oft unter die Produktionskosten sinken und gibt mit der dadurch wieder gesteigerten relativen Konsumkraft den Weg frei zu einer neuen Hochkonjunktur.

Selbstverständlich kreuzen sich in den einzelnen Phasen widerstreitende Interessen, die die treibende Tendenz hemmen, abschwächen, teilweise sogar ganz aufheben. Produktionssteigerungen z. B. lösen auch eine starke Nachfrage am Arbeitsmarkt aus, was wiederum Lohnsteigerungen zur Folge hat, wodurch die krisenhaft wirkenden Preissteigerungen Milderung erfahren. Andererseits müssen bei Preisentungen infolge starken Warenangebots in der Regel auch die Löhne nachgegeben. Das bedeutet Hemmung der den Waren- und Arbeitsmarkt belebenden Kraft relativ niedriger Warenpreise.

Diese einschränkende, hemmende, andererseits die fördernde, parallel laufende Ertragskräfte haben die gezeichneten, Krisen herbeiführenden und Krisen entgegenwirkenden Tendenzen nicht gänzlich auf. Das Ausmaß ihres Einflusses ist bedingt durch ihre eigene Widerstandskraft gegen die ihnen feindlichen Faktoren. So nachdem die Konsumentenschaft den preistreibenden Gelüsten der Warenverkäufer vorbeugen kann, in demselben Verhältnis beeinflusst sie auch die zur Krise führende Entwicklung, und je weniger der Arbeiter Lohnkürzungen zu verhindern fähig ist, um so mehr unterstützt diese Passivität die zur Krise treibende und diese intensiver und extensiver gestaltende Tendenz.

Hier knüpft die heilsam wirkende Tätigkeit der Gewerkschaften an. Bei günstiger Marktlage setzen sie ihre Kräfte ein, um das Lohnniveau mit der Preissteigerung in Einklang zu bringen, während sie in Perioden sinkender Konjunktur der stärkeren Neigung des Unternehmertums, durch Lohnkürzung die Gewinnraten zu erhöhen, Widerstand entgegenzusetzen.

So ist der Einfluß der Gewerkschaften stets krisenhemmend, er ist ein wirklich marktregelender. Das würde viel schärfer in die Erscheinung treten, wenn nicht eine andere Kraft ihre wohlthätige Arbeit wieder gestörte oder doch mindestens sehr stark beeinträchtigte. Und diese Kraft finden wir gerade in den Produzentenorganisationen, mit ihrer Tendenz, durch mechanische Produktionsbeschränkungen die Preise auf einem Hochstand zu erhalten, während die Löhne unter dem erhöhten Druck enorm gesteigerten Andrangs am Arbeitsmarkt nachgeben müssen, ein Vorgang, der das Mißverhältnis zwischen Preisen und Einkommen verschärft, die Konsumkraft lähmt.

Die vielgerühmte Kartell- und Syndikatspreispolitik, die nach kurzfristiger Profitmacherei gewissermaßen als Sicherheitspolizei im Wirtschaftsleben fungiert, hat in Wirklichkeit die in der freien Konkurrenz ausgelösten natürlichen Gesundungsfaktoren und die diese fördernde gewerkschaftliche Tätigkeit in ihrer Wirksamkeit abgeschwächt.

Ohne die Gewerkschaften würden die Krisen ganz zweifellos viel intensiver und zerstörender auftreten. Der Uebergang von Hochkonjunktur und Krise vollzöge sich in viel schrofferen Formen, und die arbeitende Bevölkerung würde unter den Folgen der wahnwitzigen kapitalistischen Produktionsweise mehr und schwerer zu leiden haben.

Für die Produzentenorganisationen hat die Warenerzeugung nicht den Zweck der Bedürfnisbefriedigung, sie ist ihnen nur das Mittel der Profitmacherei. Die Gewerkschaften dagegen arbeiten in der Richtung, die Gütererzeugung dem Bedürfnis anzupassen, jene so zu gestalten, daß allen das durch die Produktionsmöglichkeit bestimmte Maß von Gütern zuerzellt werde.

Das ist ein still Kulturarbeit, deren Verdienst man den Gewerkschaften gern eskamotieren möchte.

### Die Steigerung der Arbeitslöhne im Handels- und Verkehrsgewerbe in den Jahren 1903 bis 1909 in Deutschland.

#### II.

Wir haben nachgewiesen, was es mit der Behauptung des Bremerhavener Gelehrten auf sich hat, wonach „in punkto Steigerung der Arbeitslöhne die Arbeiterkategorie des Handels- und Verkehrsgewerbes“ an der Spitze stehen. Göhring hat wohl selbst gestützt, daß sein Beweismaterial mehr als mangelhaft war und er hat deshalb noch einige andere allerdings recht ausgeleitete Bahnen gesucht, um sein Ziel zu erreichen. Er setzt die Lohnverhältnisse der deutschen Transport- und Verkehrsarbeiter in Vergleich zu denen der ausländischen Berufskollegen. Viel Glück hat er damit allerdings auch nicht. Denn wenn Göhring, auf Grund der von ihm ermittelten Zahlen, „beweist“ wie glänzend es den deutschen Handels- und Verkehrsarbeitern im Verhältnis zu den ausländischen geht, so ist das eine neue Bestätigung der altbekannten Tatsache, daß die bestorganisierten Kollegen auch die besten Lohnverhältnisse haben: ergo: Göhring erkennt den Segen der Organisation wieder einmal an und die „Hansa“ stimmt dem kritiklos zu. Wir werden uns diese, sich in diesen Artikeln der „Hansa“ immer wiederholende hohe Anerkennung unserer Organisationsarbeit für die Zukunft merken, wenn das Blatt wieder einmal in seiner alten unverschämten Manier gegen uns losstößt.

Die Löhne der Transportarbeiter in London, so stellt unser unfreiwilliger Förderer fest, waren bedeutend niedriger, als die der Deutschen. Englands Gewerkschaftsbewegung wurde den deutschen Arbeitern immer als Muster vorgehalten. Auch die „Hansa“ ist

erst durch die letzten großen Kämpfe kurlert worden, wäre sie klüger gewesen, dann hätte sie an den Lohnverhältnissen beider Länder ermessen können, um wieviel die deutsche, stark zentralisierte Transportarbeiterbewegung, der schwachen und zersplitterten englischen, überlegen war. Die letzten englischen Kämpfe haben den dort inzwischen gegründeten Transportarbeiterverband auf 160 000 Mitglieder gebracht. Ob die Angaben Göhrings über die englischen Löhne stimmen, können wir heute nicht nachprüfen. Er nennt generell 21 bis 22 Schilling = 21 bis 22 M. Nach dem Bericht der Delegation der Hamburger Hafenarbeiter vom März 1907 hatten in Liverpool die Schauerleute einen Tagelohn von 5 Schilling, die Getreidebäuerleute von 7 Schilling, die Katarbeiter von 5 Schilling, und die Kohlenunterer von 8 Schilling. Für London galten 1907 folgende Tagelohnsätze: Schauerleute 6 Schilling, Kohlenarbeiter (Mindestlohn) 6 Schilling, Eisenführer 6 Schilling. Diese Sätze sind bedeutend höher als die von Göhring angegebenen. Wir bestreiten keineswegs, daß die Mehrzahl der englischen Transportarbeiter weniger verdient als die von uns herangezogenen, teilweise privilegierten Gruppen. Aber wer gibt Göhring andererseits das Recht, gerade von den am schlechtesten entlohnten Transportarbeitern, auf sämtliche zu schließen? Die Laßt dieses journalistischen Posse ist recht durchsichtig: Bei den deutschen Transport- und Verkehrsarbeitern nahm er die ziemlich bestbezahlten Gruppen und schloß von diesen auf die schlecht entlohnten, bei den englischen machte er es umgekehrt. Ein Verfahren, das wir nicht näher zu kennzeichnen brauchen, es spricht in seiner Trivität für sich selbst. In Wirklichkeit sind die Lohnverhältnisse der Transportarbeiter in den beiden Ländern ziemlich gleich. Was soll überhaupt der ganze Vergleich mit dem Auslande? Wünscht er die angeblich schlechteren Lohnverhältnisse der englischen Transportarbeiter auf die deutschen zu übertragen? Nun dann wollen wir nochmals die Worte veröffentlichen, mit denen ein bürgerlicher Mann im „Hamburgischen Correspondent“ die Hauptursache des englischen Kampfes aufdeckte. Dr. Heßcher schrieb in dieser Neberzeitung:

„Außer in London und New York habe ich nirgends ein derartiges Massenelend gefunden, nirgends so viele verhungerte Gestalten in den Straßen herumlungern gesehen, nirgends die Straßenkinder in solcher trostloser Verfassung erblickt, niemals die grauigste Not in so tausendfacher Gestalt gesahnt, wie in Liverpool. Wenn einer durch die Straßen von Berlin oder Hamburg, dort im Norden oder Osten, hier in der Hafengegend schreitet, so mag er immerhin einmal einen Straßenbengel erblicken, der verwaorlost, einen Wundler, der verschmutzt oder verkommen ist, er wird auch hier und da der Not in die Augen sehen. Aber er wird nichts von dem großen Zuge der Armut entdecken, wie er in Liverpool durch die Straßen strömt. Als ich eines Abends von einem der größeren Hotels Liverpool aus auf die Straße blinnte und die Menge, die vorüberflutete, betrachtete, hatte ich den Eindruck, als ob die Armut hier ihre Heerschau hielt. Am ergreifendsten wirkt der Anblick jenes jammervollen Kinderheeres mit den müden, von Entbehrung bleicher Gesichtern, in denen es nur aufleuchtet, wenn es etwas zu ergauern oder zu erbetteln gibt, jenes Heeres für Bettler und Verbrecher. Wie ich mit dem Leiter der städtischen Arbeiterwohnungen die Gassen von Liverpool ansah, jene Stätten, wo alle guten Genien der Menschheit ihr Haupt verhiilt haben, da

### Die Notwendigkeit von Geschwindigkeitsmessern an Automobilen.

Um im Stadtverkehr die Zahl der Automobilmfälle möglichst zu verringern, glaubte man früher behördlicherseits nur eine möglichst niedere maximale Geschwindigkeit zulassen zu dürfen. Auf den ersten Augenblick erscheint ja auch eine diesbezügliche polizeiliche Vorschrift als ein sicheres Vorbeugungsmittel, sowohl die Insassen des Automobils, als auch das auf die Straße angewiesene Publikum vor Schäden zu schützen. Unter sonst gleichen Umständen muß auch ohne weiteres eingeräumt werden, daß bei gefährlichen Situationen ein langsam fahrender Wagen schneller zum Stillstand gebracht werden kann wie ein schnellfahrender, und somit die Wahrscheinlichkeit eines Unglücksfalles herabgemindert wird. Für den Automobilbetrieber in den Straßen der Großstadt versteht eine derartige Festlegung der Geschwindigkeitsgrenze insofern ihren Zweck, als die Verkehrsverhältnisse, die natürlich innerhalb weniger Kilometer sich stark verändern können, vor allen Dingen für den vernünftigen Chauffeur maßgebend sein müßten. Durch seine große Fahrpraxis und die für diesen Beruf unbedingt notwendige Umsicht, Besonnenheit und vor allem auch Gewissenhaftigkeit müßte er der geeignetste sein, von Fall zu Fall die praktisch zulässige Geschwindigkeit seines Wagens selbst zu bestimmen. Ist man z. B. gezwungen, durch eine von spielenden Kindern belebte Straße zu fahren, so wird man, um sein Fahrzeug möglichst in der Gewalt zu haben, die Geschwindigkeit noch unter die polizeilich zulässige zu reduzieren. Fährt man andererseits z. B. bei Nacht durch eine verkehrsarme Straße, so dürfte man dem Zweck der polizeilichen Geschwindigkeitsgrenze kaum widerprechen, wenn man die Stundenbegrenzung seines Wagens um einige Kilometer erhöht.

Aber auch Gesichtspunkte rein technischer Natur sind bei Beurteilung der zulässigen Fahrgewindigkeit ins Auge zu fassen. Fährt z. B. ein Automobil auf nassem, schlüpfrigem Asphalt, so wird, wegen der schlechteren Bremswirkung, eine Reduktion der maximalen Geschwindigkeit empfehlenswert sein, auch deshalb, weil beim Kurvenfahren die Schleudermöglichkeit

vergrößert wird. In richtiger Erkenntnis der Tatsache, daß bei einem Verkehrsmittel nicht die Geschwindigkeit allein die Gefahrquelle bildet, ist behördlicherseits gegenwärtig die Tendenz vorhanden, die zulässigen Fahrgewindigkeiten für das Automobil nicht zu niedrig anzusetzen. Für Groß-Berlin hat dieselbe die ganz akzeptable Höhe von 25 Kilometer pro Stunde. Man hat ja auch wohl eingesehen, daß bei kleineren Geschwindigkeiten das Automobil seinen Zweck vollständig verfehlt. Obwohl nach den Ausführungen keine Vermunftsgründe vorliegen, gegebenenfalls die vorgeschriebene Geschwindigkeit ohne Erhöhung der Gefahrmöglichkeit zu überschreiten, wird man gut tun, die zulässige Geschwindigkeit nicht zu überschreiten, da ja nicht der Sinn, sondern der Buchstabe des Gesetzes erfüllt werden muß. Sich in dem Rahmen der polizeilichen Vorschrift betr. Geschwindigkeit seines Automobils zu bewegen, ist dem Fahrer aber beim besten Willen nicht möglich, wenn er sich nicht jederzeit leicht davon überzeugen kann, mit welcher Geschwindigkeit sein Wagen fährt. Wenn schon der Fahrer im Laufe der Zeit im Abschätzen seiner Wagen Geschwindigkeit eine ganz gute Übung bekommt, so kommen, speziell bei Nacht, leicht Täuschungen vor. Wenn also der Fahrer unbewußt seinen Wagen schneller als zulässig fährt, und er dafür ein Strafmandat bekommt, so ist es leicht begreiflich, daß er sich ungerecht bestraft fühlt und darüber erbittert ist. Außerdem dürfte ja hinreichend bekannt sein, daß die Feststellung der Wagen Geschwindigkeiten von Seiten der Beamten mit Hilfe der Stoppuhr oder sogar manchmal nur nach dem Augenmaß, als keine einwandfreie bezeichnet werden muß. Bei einer gerichtlichen Entscheidung zieht der Fahrer meistens den kürzeren, da er gegenüber den durch den Dankschreiben erhärteten Aussagen des Beamten vollständig hilflos dasteht und einen Gegenbeweis zu führen nicht imstande ist. Daß im Einschätzen der Wagen Geschwindigkeit nach dem Augenmaß von Seiten der Beamten usw. das Tollste geleistet wird, bedarf kaum besonderer Erwähnung. Aber auch die Feststellungen mit der Stoppuhr von einem festen Standpunkt aus, bergen große Fehlerquellen in sich, weil die zu beobachtende Strecke im allgemeinen nicht lang genug ist, und außerdem man von dem meistenteils verdeckten Standort nur schwer den Zeitpunkt mit der Stoppuhr

festhalten kann, bei welchem der Wagen das Ende der Falle passiert. Je kürzer nun aber die beobachtete Streckenlänge ist, desto größer wird der Fehler beim Umrechnen in Stundenbegrenzung, wenn nur eine kleine Ungenauigkeit in der Zeitnahme gemacht worden ist. Ein einfaches Rechenbeispiel hierfür. Die Kontrollstrecke in einem Ort sei 150 Meter lang, die zugelassene Geschwindigkeit 25 Kilometer pro Stunde. Demnach berechnet sich die Zeit, in welcher der Wagen die Strecke vorchriftsmäßig durchfahren muß, mit:

$$\frac{60 \times 60}{25000} \times 150 = 21,6 \text{ Sekunden.}$$

Nehmen wir nun an, der Beamte nimmt Anfangs- und Endzeitpunkt nur um 2 Sekunden zu spät, so würde er die Strecke als in 17,6 Sekunden von dem Wagen durchlaufen angeben, woraus sich die Stundenbegrenzung berechnet mit:

$$\frac{200 \times 3600}{17,6} = 31 \text{ Kilometer pro Stunde.}$$

Der Wagen ist also nach den Feststellungen des Beamten um 6 Kilometer pro Stunde zu schnell gefahren und das Strafmandat ist fertig. Derartige Feststellungen haben nur dann Anspruch auf Genauigkeit, wenn sie von zwei Personen, die mit genau gleichgehenden Uhren zu Anfang und am Ende der Strecke aufgestellt sind, gemacht werden. Diese Offenheit dürfte aber dem Zweck der Sache behördlicherseits wenig dienlich sein.

Wenn unter diesen Umständen aus Chauffeurreisen der Fuß nach einem selbstauszeichnenden (registrierenden) Geschwindigkeitsmesser immer lauter wird, so kann man dieses Verlangen, als eine dringende Notwendigkeit, nur billigen. Zweifellos wären derartige Einrichtungen geeignet, in dem heftigen Kampfe zwischen Fahrer und Polizei ersterem als zugkräftiges Beweismaterial zu dienen, vorausgesetzt, daß der Apparat absolut zuverlässig arbeitet. Die Technik hat sich auch mit aller Energie an die Lösung dieser Aufgabe gemacht und schon ganz gute, wenn auch keine vollkommen zufriedenstellende Konstruktionen auf den Markt gebracht. Um ein Urteil über die Brauchbarkeit, Betriebssicherheit und Genauigkeit der heutigen Apparate zu bekommen, wurde vor einiger Zeit — auf Veranlassung des Mitteleuropäischen Motorwagen-



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 Gekulturation teil 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 Erhabenen zu pflegen und auszubilden vermag."

Das Elend, der Hunger sind die Hauptursachen des englischen Kampfes gewesen. Daß in Deutschland ein solcher Kampf seit 1897 vermieden worden ist, das danken die Unternehmer im Hafen einzig der strengen Organisation der Arbeiter und ihrer Aufklärungsarbeit. So lange die Arbeiter bei einem solchen Nietenkampf mehr zu verlieren als zu gewinnen haben, kann die starke Organisation dafür sorgen, daß die Bewegung sich in ruhigen, normalen Bahnen vollzieht. In England war der Zeitpunkt gekommen, wo das Gewicht des evtl. Verlustes zu klein geworden war gegenüber dem Gewicht des evtl. Gewinns um die Balance zu halten. Der Kampf brach mit elementarer Gewalt los.

Uns will es scheinen, als ob die Lage der deutschen Hafenarbeiter bald soweit gebieter ist, wie die der englischen Hafenarbeiter vor dem Kampfe war.

Wie mit den Verhältnissen der englischen und deutschen Hafenarbeiter\*), so ergeht es Göhrling bei anderen Vergleichen. Er sagt, daß die Löhne der Straßenbahner im Ausland noch niedriger waren als in Deutschland. Ist damit bewiesen, daß es den deutschen Straßenbahnern besonders gut oder auch nur gut geht? Göhrling soll uns den ziffernmäßigen Nachweis führen, daß ein deutscher Straßenbahner mit den von ihm herausgerechneten Lohn von 80 Mk. monatlich, wie ein wirklich er Mensch leben kann. Er wird den Beweis schuldig bleiben. Auf die Hinweise Göhrlings, wie schlecht es die Spektions- und Transportarbeiter in den südlichen Ländern Europas haben, gehen wir nicht ein. In vielen Fällen existiert nicht einmal eine Berufsorganisation. In Ungarn, das er auführt (Budapest), hat die Regierung, der Nachwächter der bestehenden Klassen, die Organisation vernichtet. Im ganzen beweisen diese Zahlen Göhrlings wieder einmal, wie notwendig ein fester organisatorischer Zusammenschluß für die Arbeiter ist. Nur seine Vergleichszahlen über die Verhältnisse der Kraftwagenführer verbleiben noch eine kurze Betrachtung. Göhrling schreibt:

„Während in Berlin 1909 die Kraftwagenführer Wochenlöhne von 40—48 Mk. und mehr ausweisen

\*) Auf die Zahlen der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Hafenarbeiter in anderen Ländern gehen wir nicht ein, weil es für die evtl. Forderungen der deutschen Hafenarbeiter ohne Belang ist, wieviel die südeuropäischen Berufskollegen verdienen. Maßgebend ist der Kulturstand, mit Polenia, Maccaroni oder Kastanien ist der deutsche intelligente Arbeiter nicht mehr zufrieden.

konnten, schwankte 1909 der Wochenlohn der Kraftwagenführer in Wien zwischen 18 und 20 Kronen (15,30—17,00 Mk.) Wenn nun auch hier noch eine Vergütung von 10 pCt. an Bruttoeinnahme hinzukommt, so muß der Führer jedoch die Hälfte der Kosten des verbrauchten Benzins selbst tragen. In Amsterdam erhielten 1909 die Chauffeure 9 Fl. (15,30 Mark) Lohn pro Woche sowie 1 pCt. für jeden gefahrenen Kilometer."

Von diesen Behauptungen ist nicht eine zutreffende. In Berlin wird ein Tagelohn von 1,50 Mk. gezahlt, im übrigen sind die Kollegen auf 20 bis 25 pCt. der Einnahme angewiesen. Es werden allerdings hin und wieder Löhne von 40 bis 45 Mk. erreicht, aber nicht selten muß ein Chauffeur auch mit 10 bis 12 Mk. heimgehen. Nach unserer Lohnstatistik hatten 1910 die Automobilführer im Personalsbetrieb einen durchschnittlichen Wochenlohn von 31,19 Mk., während er für die im Warentransport angestellten Chauffeure 30,74 Mk. betrug (Jahrbuch

**Die Praktischen.**

◆ Wer aufwärts will, muß Einsicht haben,  
◆ Mit Vorsicht brauchen seine Gaben,  
◆ Sich keiner Ansicht widersetzen,  
◆ Die Tat nach ihrer Aussicht schätzen,  
◆ In steter Nachsicht sich bequemen  
◆ Und täglich soviel Rücksicht nehmen,  
◆ Daß er aus Vorsicht ganz und gar  
◆ Vergißt, was seine Ansicht war.

Ludwig Fulda.

1910, S. 127). In Wien ist der Lohn verschieden. Einzelne Unternehmer bezahlen 3 Kronen und 10 pCt. der Einnahme, andere 2 Kronen und 15 pCt. der Einnahme. Bei einer Firma wird kein Lohn gezahlt, die Führer sind auf 20 pCt. der Bruttoeinnahme angewiesen. Das sind ganz andere Zahlen als Göhrling veröffentlicht. In Amsterdam wurden 1910 ein Wochenlohn von 3,30 Fl. und 3 pCt. der Bruttoeinnahme gezahlt. (Vergl. Bericht des Zentralrats der F. F.) Wenn nun auch die Zahlen, die wir ermittelten, durchaus nicht günstig für die Wiener und Amsterdamer Kollegen sind, so beweisen sie doch, daß Göhrling — nach wie vor — aus sehr zweifelhaften Quellen schöpft.

Wie schon am Schluß des ersten Artikels, betonen wir auch jetzt wieder: uns liegt nichts daran, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse unserer Kollegen schlechter zu machen, als sie sind. Maßgebend für unsere Forderungen kann abgesehen von den Macht- und Konjunkturverhältnissen, nur das kulturelle Bedürfnis unserer Kollegen sein. Die wahnsinnige Verteuerung der Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände zwingt die Arbeiterschaft, immer wieder neue Forderungen zu stellen. Der Arbeiter, dem es gelingt, mit der Verteuerung der Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände gleichen Schritt zu halten, d. h., wo Lohn- und Preissteigerung gleich groß sind, sich also aufheben,

hat seine Kulturleistung um nichts gebessert. Die Kaufkraft seines Lohnes ist die gleiche geblieben, darüber hinausgehende Kulturansprüche kann er nach wie vor nicht befriedigen. — Aber, behauptet Göhrling, die durchschnittliche Steigerung der Lebensmittel betrug von 1903—1909 in Deutschland nur 13 pCt., die der Löhne 39,4 pCt. Dazu kommt noch, sagt er, daß die Lebensmittelpreise im Ausland noch stärker stiegen, als in Deutschland. Das ist für uns wahrlich kein Beruhigungspulver, aber immerhin reizt es uns, die Göhrlingsche Hypothese näher zu betrachten. Daß die Steigerung des Lohnes keine 39,4 pCt. betrug, wenigstens nicht für unsere Kollegen, haben wir mit den Zahlen des Herrn Göhrling bereits bewiesen, sehen wir zu, wie es mit der anderen Behauptung des Herrn aussieht. Es stiegen in der Zeit vom Jahre 1903 bis 1909 die Preise für: \*)

	von Mk.	auf Mk.	pCt.
Roggen . . . . .	132,3	176,5	= 33,4
Weizen . . . . .	161,1	233,9	= 45,2
Hafer . . . . .	136,6	170,0	= 24,4
Mais (Leipzig) . . . . .	135,0	179,7	= 32,3
Gerste (Leipzig) . . . . .	132,0	154,9	= 17,3
Speisefarinfloren . . . . .	44,9	49,9	= 11,1
Rindvieh . . . . .	129,0	141,6	= 9,8
Milchvieh (München) . . . . .	74,6	95,8	= 15,0
Schweine . . . . .	99,7	133,2	= 33,0
Mäher . . . . .	144,1	163,3	= 13,3
Hammel . . . . .	132,9	141,5	= 6,8
Roggenmehl . . . . .	18,0	22,3	= 23,9
Weizenmehl . . . . .	21,7	31,2	= 43,8
Butter . . . . .	223,6	241,6	= 8,0
Butter (München) . . . . .	204,7	244,2	= 19,3
Heringe (Danzig) . . . . .	35,0	39,3	= 12,3
Kaffee (Hamburg) . . . . .	57,7	77,7	= 34,0
Reis (Durchschnitt) . . . . .	18,74	19,28	= 2,9
Schmalz (Amerikanisches) . . . . .	88,4	119,4	= 35,0
Häute (Hamburg) . . . . .	155,2	181,3	= 16,8
Wolle . . . . .	299,2	348,3	= 16,4
Baumwolle (Bremen) . . . . .	114,8	119,8	= 4,4
Zute (Hamburg) . . . . .	37,8	52,7	= 39,4

Wir wollen es mit diesem kurzen Auszug, aus dem großen Vierteljahrshesft 1911 zur Statistik des Deutschen Reiches, genug sein lassen. Jedenfalls beweist er schon, daß Göhrling klug daran tat, die Verteuerung der Lebenshaltung vom Jahre 1903 bis 1909 selbstherrlich festzusetzen. Hätte er diese Behauptung beweisen sollen, er wäre in arge Schmutzfluten geraten. Er flüchtet deshalb wieder ins Ausland. Göhrling schreibt:

„In anderen Ländern, wo die Steigerung der Arbeitslöhne vielfach beträchtlich geringer war als in Deutschland, war die Preissteigerung der wichtigsten Lebensmittel vielfach eine bedeutend erheblichere.“

In Paris stieg der Weizenpreis von 164,50 Mk. im Jahre 1900, auf 183,30 Mk. im Jahre 1908. Das wäre eine Steigerung um 18,80 Mk. = 11,4 pCt. In Berlin stieg der Weizenpreis im gleichen Zeitraum von 151,8 Mk. auf 211,2 Mk., d. h. eine Steigerung um 59,4 Mk. = 39,1 pCt. Herr Göhrling, wo war die größere Steigerung der Weizenpreise? Göhrling schreibt weiter: „In London stieg der Preis für 1000 Kilogramm Weizen von 121,80 Mark im Jahre 1900 auf 150,70 Mk. im Jahre 1908. Noch horrender war aber die Preissteigerung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. So stieg in Chicago der Preis für 1000 Kilogramm Weizen von 106,80 Mk. im Jahre 1900 auf 145,96 Mark im Jahre 1908.“

In London stieg der Weizenpreis also um 28,90 Mark = 23,7 pCt., in Chicago um 39,10 Mk. = 36,6 pCt. Ganz abgesehen davon, daß der Preis des Weizens in Chicago ganz bedeutend unter dem Wochenpreis in Berlin blieb, daß die absolute Steigerung in der angegebenen Zeit erheblich niedriger als in Deutschland war, auch die verhältnismäßige Steigerung ist immer noch niedriger, als bei uns. Herr Göhrling ist, wie schon an anderen Stellen seiner Artikel, auch hier wieder das Kunststück gelungen, mit seinen Zahlen zu beweisen, daß seine Behauptungen unwahr sind. Wie tieferlich muß dieser Mensch arbeiten, um wie niedrig er sich selbst und die Redaktion der Hansa einschätzen, wenn er es wagt, ihnen solchen Mist vorzusetzen. Freilich wegen der Zahlennotlage ist die Redaktion der Hansa ja von ihrem Gewährsmann abgerückt. Aber außer diesen Zahlen, die kunstlosweise immer das Gegenteil dessen beweisen, was behauptet worden ist, enthält die Göhrlingsche Arbeit nur noch einige schabdröckige Bemerkungen gegen uns. Sie genügen dem Hansamann, die Artikel zu veröffentlichen. Sollen wir uns durch diese Lippe beleidigt fühlen? Lieber hängen wir auch dem Schluß der Göhrlingschen Liederlichkeit niedriger. Er heißt:

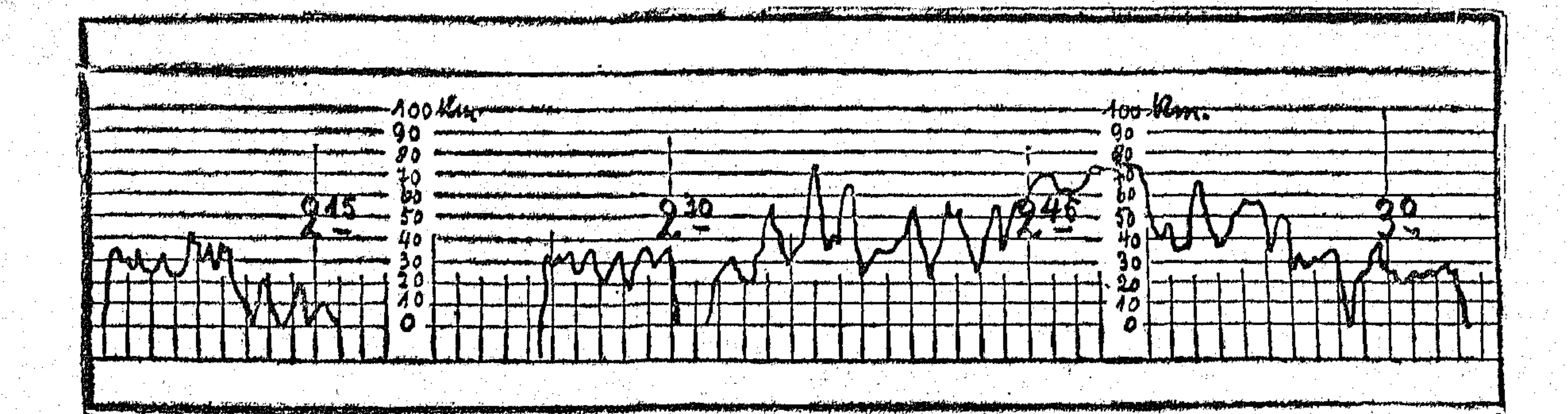
„Nach allen diesen Ausführungen kann man wohl ein Bild von der Lage der Arbeiterkategorien des Handels- und Verkehrsgewerbes machen. So erfreulich nun einerseits die stetige Steigerung der Lohnverhältnisse an und für sich selbst ist, so bedauerlich ist andererseits, daß mit dieser Steigerung der Löhne eine ständige Verringerung der Arbeitsleistung Schritt gehalten hat.“

Wenn Göhrling (oder die Hansa) glaubt, wir würden unsere Kollegen gegen den Vorwurf der Faulheit verteidigen, dann hat er vorbeigeschossen. Wer eine solche Puscharbeit liefert wie er, hat das Recht verwirrt über Fleiß oder Faulheit anderer Leute zu reden.

\*) Wo nicht anders angegeben, gelten die Preise für Berlin.

Bereits — ein Preisauschreiben erlassen, auf welches nicht weniger als 83 Bewerbungen einliefen. Trotz der vielen Konstruktionen war nach Ansicht des Preisgerichts keine einzige darunter, die sämtliche an derartige Instrumente zu stellenden Forderungen voll und ganz erfüllte, wem schon anerkannt werden mußte, daß Teilkonstruktionen einen hohen Grad der Vollendung zeigten.

Die Arbeitsweise derartiger selbstregistrierender Geschwindigkeitsmesser ist nun, einfach gesagt, derart, daß auf einem Papierstreifen die Geschwindigkeiten in Abhängigkeit zur Zeit automatisch aufgetragen werden.



Der Apparat selbst besteht aus einer Rolle, auf welcher der Papierstreifen gelegt und welcher durch ein Uhrwerk gleichmäßig gedreht wird. Die Geschwindigkeit des Wagens wird durch eine biegsame Welle und vielfach durch Centrifugalpendelwirkung auf einen Zeiger übertragen, der seine Aufzeichnungen macht, während sich die Rolle bzw. der Papierstreifen dreht. Man kann also aus dem Fahrdiagramm immer ablesen, was für eine Geschwindigkeit der Wagen zu einer bestimmten Zeit gehabt hat.

Die Abbildung zeigt ein Diagramm des Geschwindigkeitsmessers „Protector“. Man liest aus demselben, daß die Geschwindigkeit eine sehr verschiedene war. Man erkennt, daß der Wagen von 2 Uhr 16 bis 2 Uhr 24 1/2 Minuten gehalten hat. Die höchste Geschwindigkeit wurde 2 Uhr 48 1/2 Minuten erreicht. Dauer der gesamten Fahrt 57 Minuten. Bei einer polizeilichen Anzeige wäre nur das Fahrdiagramm

von dem betreffenden Tag herauszufischen, und die Angaben der Polizei können auf Herz und Nieren geprüft werden. Selbstverständlich sind die Apparate so eingerichtet, daß außerdem die augenblickliche Geschwindigkeit durch einen Zeiger zu erkennen ist, der — möglichst bei Nacht beleuchtet — vom Führersitz jederzeit bequem beobachtet werden kann. Wie lange allerdings derart komplizierte Apparate bei den fortwährenden Stößen und Erschütterungen im Automobilbetrieb ihren Dienst einwandfrei erfüllen, bleibt dahingestellt. Man hat auch den Versuch gemacht, durch optische, weithin sichtbare Signalscheiben „Inter-

essentien“ darauf hinzuweisen, daß der Wagen mit der erlaubten Geschwindigkeit fährt. Aber auch diese Apparate haben sich, wegen ihrer geringen Betriebssicherheit, wenig eingeführt.

Die nichtregistrierenden Geschwindigkeitsmesser — also solche, die nur die augenblickliche Geschwindigkeit des Wagens angeben — haben sich gut bewährt und sind schon zu Tausenden in Betrieb. Wenn schon dieselben als Beweismaterial gegen Strafmandate natürlich zwecklos sind, so geben sie wenigstens dem Fahrer die Möglichkeit, mit der Geschwindigkeit seines Fahrzeuges innerhalb der gesetzlichen Grenzen zu bleiben. Es wäre also nicht mehr als wie recht und billig, wenn die Behörde durch gesetzliche Vorschriften der Anbringung von Geschwindigkeitsmessern dafür sorgen würde, dem Fahrer das Einschalten der polizeilich vorgeschriebenen, größeren Geschwindigkeit überhaupt möglich zu machen.



„Nach allen diesen Ausführungen“ erlauben wir uns den Schluss: Hansa und Göhring sind beide gleich Lohdbrig-frech. Ein edles Paar.

**Pflichter als der Papst.**

Unseren Lesern ist genugsam bekannt, daß das neue Automobilgesetz nicht nur zahlreiche drückende Befestigungen für die Chauffeure im äußeren und inneren Dienst mit sich bringt, sondern daß zu gleicher Zeit der Fiskus und namentlich der Preussische Staat es sich ganz besonders angelegen sein läßt, durch zahlreiche Stempelaufgaben die herrlichen Bestimmungen des neuen Gesetzes für die Staatsfädel auf Kosten der bedürftigen Fahrer auszubenten. Zahlreiche Urkunden und Nachweise sind zu erbringen, ehe ein Chauffeur die Berechtigung erhält, sein Fahrzeug zu leiten. Für fast alle dieser Nachweise wird aber vom Fiskus die Verwendung eines Stempels verlangt; selbstverständlich ist es der Chauffeur, der den Stempel zu zahlen hat.

Wir haben wiederholt in unserem Blatt Stellung gegen die Berechtigung der Verwendung solcher Stempel überhaupt genommen. Wie bekannt, bringt das Preussische Steuerrecht zum Ausdruck, daß an sich stempelpflichtige Urkunden dann nicht verstempt zu werden brauchen, wenn ihre Ausstellung im öffentlichen Interesse erfolgt. Es kann nunmehr keinem Zweifel unterliegen, daß die unglaublichen Schereien, mit welchen die Chauffeure durch das neue Gesetz belegt werden, nicht im Interesse der Chauffeure eingeführt sind, sondern im Interesse der Öffentlichkeit, im Interesse des Publikums. Die beizubringenden Nachweise und der auf die Nachweise hin anzustellende Führerschein hat im wesentlichen doch nur den Zweck, die Feststellung des Chauffeurs zu ermöglichen und zu erleichtern, ebenso, wie z. B. die beizubringenden ärztlichen Urkunden und dergleichen auch nur den Interessen des Publikums dahin dienen, daß körperlich nicht ganz taugliche Leute von dem Beruf fern gehalten werden.

Wenn es sich darum handelt, im Interesse anderer Preise, z. B. der Agrarier, irgend eine Stempelverleicherung für Urkunden zu erlangen, dann wird man möglicherweise geneigt sein, sehr leicht ein öffentliches Interesse herauszufinden, welchem die Ausstellung der Urkunde dient und wird die Urkunde stempelfrei lassen. Bei der bedürftigen Klasse der Chauffeure dagegen haben lange Zeit alle möglichen Reklamationen nichts genützt; obgleich es klar auf der Hand liegt, daß die erwähnten Urkunden nur im öffentlichen Interesse ausgefertigt werden und nicht im Interesse der Chauffeure, ließ man die Letzteren durch Zahlung immer neuer Stempelbeträge fertigstellen. Selbstverständlich haben die in unserem Transportarbeiterverband vereinigten Chauffeure sich diese Bedrückungen nicht gefallen lassen. Sie haben den Mägenweg beschritten und wollen vor Gericht, nötigenfalls vor dem höchsten Gericht, dem Reichsgericht, feststellen lassen, daß die von ihnen geforderten Stempellasten zu Unrecht gefordert werden. Wie bekannt, schwebt ein großer, vom Transportarbeiter-Verband veranlaßter Prozeß, in welchem mehrere tausend Chauffeure, die als Stempel bezahlten Zettelstücke vom Fiskus zurückfordern. Wie wir hören, hat nun auch bereits der Fiskus eingeknickt und in einer Reihe von Fällen freiwillig die Rückgabe der zu Unrecht erhobenen Stempel verfügt. Bisher hatte sich der Fiskus damit begnügt, diejenigen Urkunden, welche dem Chauffeur auf dem Wege zur Erlangung des Führerscheines abverlangt werden, und namentlich auch den Führerschein selbst, nur einmal mit einem Stempel zu bedecken und demgemäß waren alle einzelnen Behörden vorgegangen. Hatte der Chauffeur alle einzelnen Stempelbeträge bezahlt und zuletzt auch den Führerschein verstempt, so hatte er wenigstens Ruhe. Auch hatte der Fiskus für den Führerschein selbst bisher nur eine Stempelgebühr von 3 Mk. erhoben.

Nun erfahren wir jedoch zu unserem Erstaunen von unserer Sektion in Elberfeld-Warmen, daß dort folgende Praxis eingetrifft:

Einmal erhebt man dort von den Chauffeuren als Stempel auf dem Führerschein nicht, wie überall, nur 3 Mk., sondern volle 5 Mk. Vor allen Dingen aber ist es bei der einmaligen Abgabe für den Führerschein dort nicht etwa genug. Bekanntlich lautet der Führerschein auf den Namen des Inhabers und muß außerdem auch die Nummer des Fahrzeuges enthalten, welches von dem betreffenden Inhaber gefahren wird. Wenn nun ein Chauffeur seine Stellung wechselt und infolgedessen einen Wagen mit anderer Nummer erhält, oder wenn ihm auch, wie es in größeren Betrieben ja häufig vorkommt, innerhalb seiner alten Stellung eine andere Wagennummer gegeben wird, so muß er sich auch einen neuen Führerschein holen, weil ja dann die Wagennummer auf dem alten Führerschein nicht mehr stimmt. Selbstverständlich ist bisher in allen solchen Fällen überall ein neuer Stempel für den neuen Führerschein nicht mehr erhoben worden. In Elberfeld-Warmen ist es anders. Dort muß der arme Teufel, der ohne sein Verschulden eine andere Wagennummer erhält — und das kann ja schließlich, wenn jemand Pech hat, alle Augenblicke geschehen — immer wieder und wieder Stempel zahlen, und zwar nicht nur den überall nur erhobenen Betrag von 3 Mk., sondern 5 Mk. Stempel! Wie auf so zahlreichen Gebieten unseres öffentlichen Lebens tritt auch hier also ein Zickzack-Kurs auf: Auf der einen Seite lenkt, wie oben erwähnt, der Fiskus infolge der gegen ihn erhobenen gerichtlichen Klagen ein und läßt hier und da die Stempel überhaupt zurückzahlen, auf der anderen Seite dagegen zieht er außer den bisher schon angeordneten Beträgen auch noch neue Stempel ein, an deren Erhebung bisher noch niemand gedacht hat, die irgend ein ganz fündiger Steuerlopp herausge-

knobelt hat und dazu schnell er noch den bisherigen Betrag von 3 Mk. auf 5 Mk. in die Höhe. Die Herren Vertreter der Steuerbehörde in Warmen-Elberfeld sind also noch stätlicher als der Fiskus, noch päpstlicher als der Papst. Wie überall der Zickzack-Kurs zumgunsten der Arbeiter ausschlägt, so ist es auch hier. Der arme Mann muß bluten. Er blutet aber zu Unrecht und wird sich das keineswegs gefallen lassen.

Die Vertretung unserer Organisation in Warmen-Elberfeld hat bereits unverzüglich einen Schritt getan. Sie hat sich an den dortigen Polizeiverweiser, den Oberbürgermeister, gewandt und hat unter entsprechenden Vorstellungen um Abhilfe ersucht. Der Oberbürgermeister hat allerdings nicht eingegriffen, sondern sich hinter der Zollbehörde versteckt. Auch die Zollbehörde wird selbstverständlich von uns angegangen werden und wenn die Vorstellungen dort keinen Erfolg haben, so werden wir unsere Kollegen, die jetzt neuerdings in Warmen-Elberfeld Unrecht leiden, dadurch zu schützen wissen, daß wir im Mägenwege vor den ordentlichen Gerichten dem Fiskus die Fünfmärkstücke wieder abjagen.

**Eine christliche Schandtat.**

Der Betrieb Münchener Lagerhaus Ostbahnhof war schon einmal der Schauplatz eines gefährlichen Treibens von Vertretern des christlichen Hilfs- und Transportarbeiterverbandes. Durch ein neues Heftenstück wird der arbeitervreundlichen Tätigkeit christlicher Gewerkschaftsführer die Krone aufgesetzt. Der größte Teil der Arbeiter des genannten Betriebes sah sich durch das Treiben der Christlichen veranlaßt, dieser Organisation den Rücken zu kehren und der freien Organisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband, beizutreten. Der im Jahre 1908 zwischen der Firma und der christlichen Organisation vereinbarte Tarifvertrag wurde auf Grund der Lohnerhöhungen, die der Deutsche Transportarbeiterverband fast für das gesamte Gewerbe durchgeführt hatte, am 22. Juli 1910 dahingehend revidiert, daß man den Arbeitern nur keine Zulagen gewährte. Die Direktion und der christliche Herr Ludwig Kammermeier waren sich darüber einig, daß diese erfolgen müssen, wenn die Unzufriedenheit unter den Arbeitern einigermaßen beseitigt werden soll. Das gelang aber nicht. Zum 1. Oktober 1911 sollte nun ein neuer Vertrag abgeschlossen werden. Um auch in diesem Betriebe geordnete Verhältnisse zu erlangen und um die gleichen Löhne, wie sie in anderen gleichartigen Betrieben bereits bezahlt werden, durchzusetzen, einigten sich der Deutsche Transportarbeiterverband und der christliche Hilfs- und Transportarbeiterverband dahin, die Tarifbewegung diesmal gemeinsam zu führen. Das verstand sich eigentlich ganz von selbst, da der größte Teil der Arbeiter im Deutschen Transportarbeiterverband organisiert ist. Zu diesem Zwecke fand am 28. August eine Versammlung beider Organisationen statt, in der eine dreizehngliedrige Kommission zur Ausarbeitung eines Entwurfes gewählt wurde. Herr Kammermeier hatte allerdings schon einen Entwurf im Saal, der aber auf Wunsch der Angestellten in verschiedenen Punkten ergänzt werden sollte. In dieser Versammlung sagte Herr Kammermeier, daß er mit der Direktion noch nicht in Verbindung getreten sei. Er gab auch die ehrenwörtliche Erklärung ab, allein nichts zu unternehmen. Am 4. September fand die Sitzung der Kommission statt, in der mit den christlichen Vertretern der neue Tarifentwurf so ausgearbeitet wurde, daß er sich mit den übrigen schon bestehenden Verträgen deckte. Herr Kammermeier hatte noch einmal den Mut, die schon ehrenwörtlich abgegebene Erklärung, selbstständig mit der Direktion nicht zu verhandeln, zu wiederholen. Als einige Kollegen an seiner Ehrlichkeit zweifelten, wurde er sogar erboht und sagte: „Wie oft muß ich denn das wiederholen.“ Es wurde dann beschlossen, den Entwurf am Donnerstag den 14. September der Betriebsversammlung zur Beschlußfassung vorzulegen. Diese Versammlung fand statt, jedoch ohne die Christlichen. Kammermeier hatte den Tarif bereits abgeschlossen, auch für die Leute im Möbeltransportgewerbe, wo er nicht ein einziges Mitglied aufzählen konnte. Seine Getreuen vom Kohlenlager aber befolgten die Weisung und blieben der Versammlung fern. Eine Aussprache zwischen den Vertretern des Deutschen Transportarbeiterverbandes und den Direktoren blieb erfolglos. Die Direktoren erklärten, sie seien mit Herrn Kammermeier gut gefahren und hätten deshalb wieder mit ihm abgeschlossen. Wo die Arbeiter organisiert sind, geht sie nichts an. Kammermeier habe erklärt, daß er die Konsequenzen übernehme.

Damit nicht genug. Das unerhörte Verhalten des christlichen Arbeitersekretärs Kammermeier wird vom Neuen Münchener Tageblatt auch noch verteidigt. Außerdem bemüht sich das fromme Zentrumsorgan, das nach Erzbischof v. Wettinger nicht lügen darf, die Sache so hinzustellen, als hätte Kammermeier die ehrliche Absicht gehabt, korrekt zu handeln und den Tarif gemeinsam mit dem Deutschen Transportarbeiterverbande abzuschließen. Die Firma sei es jedoch gewesen, die erklärt habe, mit dem sozialdemokratischen Verbände unter keinen Umständen verhandeln zu wollen etc. Auch diese bewußte Fälschung seiner Leser vollzieht das Neue Münchener Tageblatt recht geschmackvoll. Es schreibt nämlich wörtlich:

„Bei dem diesjährigen Abschluß bestand seitens des Bezirksleiters Kammermeier die ehrliche Absicht, einen gemeinsamen Tarif mit dem soz. Transportarbeiterverbande abzuschließen, was dieser (Herr Kammermeier also. D. Red.) in gemeinsamen Sitzungen und Versammlungen auch zustanden hätte. Seitens der Vertreter des letzteren Verbandes wurde nur ver-

langt, daß in dem neu abzuschließenden Vertrage das Lagerhaus in verschiedenen Positionen zur Bezahlung höherer Löhne veranlaßt werden solle, als sie nach den bestehenden Tarifen im Möbel- und Speditionsgewerbe bezahlt werden. Darauf erklärte die Firma, daß sie unter keinen Umständen mit dem sozialdem. Verbände abschließen, da ihr die Verkommnisse von 1905 noch lebhaft im Gedächtnis seien. Wenn unter den genannten Umständen Herr Kammermeier wieder allein einen Tarif abgeschlossen hat, so ist dies dasselbe, was andere Gewerkschaften der Sozialdemokraten schon vorher gemacht haben, und für eine christliche Organisation besteht unter den dormaligen Verhältnissen gar kein Anlaß, sich für ihre wütenden Gegner ins Zeug zu legen, daß sie als Tarifkontrahenten vom Arbeitgeber anerkannt werden.“

Der Wortbruch dem Deutschen Transportarbeiterverband gegenüber wird hier in dürren Worten zugestanden. Und um ihn zu beschönigen, wird im Tageblatt darüber ausgeführt:

„Von einer Schmutzkonzurrenz, wie die Münchener Post schreibt, kann also nicht die Rede sein. Die Arbeiterschaft ist mit dem Erreichten zufrieden (17). Dies mag bei einigen Agitatoren der Genossen nicht zutreffen, die ein Mittel zur Verhöhnung der Arbeiter gegen den christlichen Verband haben wollen. Nicht der christliche Verband hat den sozialdemokratischen Transportarbeiterverband ausgeschaltet, sondern die Firma selbst. Aus diesem Grunde können es die christlich organisierten Arbeiter vertragen, wenn die sozialdemokratische Presse wütend ist. Wütend ist sie aber so oder so, denn das wütende Hehen gegen die Christlichen ist eines ihrer Hauptgeschäfte.“

Was hier im Tageblatt behauptet wird, ist eine glatte Unwahrheit. Sollte Herr Kammermeier selbst der Verfasser der zitierten Zeilen sein, so hätte er auf neue die Wahrheit stranguliert.

Wir können, um diesen Vorwurf zu begründen, Kammermeier gegen Kammermeier aufmarschieren lassen.

Herr Ludwig Kammermeier hat nämlich, datiert 31. August 1911, an die Direktion der Firma Lagerhaus Ostbahnhof diesen Brief geschrieben:

**Zentralverband der Staats-, Gemeinder, Verkehrs-, Hilfs- und sonstiger Industriearbeiter Deutschlands**  
Verbandsbezirk I u. II München, Fürstenseberstr. 4/3  
Mitglied des Gesamtverbandes christlicher Gewerkschaften.

Telephonruf Nr. 2462.

München, den 31. August 1911.

Berehrt. Firma Lagerhaus-Ostbahnhof, z. H. dessen Herrn Direktors Wagmüller, Hochwollgeboren München-D.

Der Unterzeichnete gestattet sich einen in der Anlage enthaltenen Entwurf eines Tarifvertrages gütlich zu unterbreiten.

Diese Vorlage war Gegenstand mehrerer Beratungen und Sitzungen unserer Verbandsmitglieder und wurde von denselben zur Unterbreitung an die Direktion gutgeheißen. Die Arbeiter waren mit mir der Ansicht, daß die verehrliche Direktion dieser Vorlage ohne weiteres ihre Zustimmung geben würde, zumal im Speditionsgewerbe, Holz- und Kohlenlagern schon die in der Vorlage enthaltenen Löhne bezahlt werden.

Wir haben es aber auch für zwecklos gehalten, höhere Forderungen zu stellen, da diese nur längere Verhandlungen nach sich ziehen würden. In einer am Montag, den 28. August im Gasthaus zur Krone stattgefundenen Versammlung wurde von den Vertretern des sozialdemokratischen Transportarbeiterverbandes betont, daß höhere Forderungen gestellt werden müßten und zwar deshalb, weil die Arbeiter einen Verlust dadurch gehabt hätten, weil im letzten Jahre bei den übrigen Firmen schon höhere Löhne bezahlt wurden. Ich mußte dieses wohl zugeben, habe aber betont, daß bei der Firma Lagerhaus Ostbahnhof in den Jahren von 1906 bis 1910 höhere Löhne wie bei den übrigen Firmen bezahlt wurden und infolgedessen der Ausgleich schon gegeben ist, und wir es als ein Unrecht bezeichnen müßten, von Ihnen höhere Löhne zu verlangen, als gegenwärtig bezahlt werden.

Diese Versammlung hat beschlossen, in gemeinsamer Sitzung die Forderungen aufzustellen und den Tarif gemeinsam durch beide Verbände einzutreiben. Unsere Stellung ist diesmal etwas komplizierter wie sonst und es hängt von Ihrer Erklärung ab, ob Sie mit unserem Verbände allein oder gemeinsam mit dem sozialdemokratischen Verbände verhandeln und einen Tarif abschließen wollen.

Sollte das erstere der Fall sein, so bildet unsere Vorlage Gegenstand der Verhandlungen; im anderen Falle müßten wir unsere Vorlage zurückziehen und auf der Basis gemeinsamer Forderungen verhandeln und dieselbe sozialistisch mit dem andern Verbände vertreten.

In einer geschlossenen Mitgliederversammlung unseres Verbandes, die gestern stattfand, gaben unsere Mitglieder der Ansicht Ausdruck, daß wenn die Firma mit unserem Verbände allein einen Vertrag abschließen wollte, allen Maßnahmen, die auf eine Schädigung des Betriebes hinauslaufen, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln entgegenzutreten.

Wir bitten Sie, unsere Vorlage einer wohlwollenden Würdigung zu unterziehen und uns ge-



neigte Mitteilung zukommen zu lassen, wann und ob Sie geneigt sind, mit uns zu verhandeln.

Mit aller Hochachtung!

L u d w i g K a m m e r m e i e r. Bezirksleiter, Fürstense, derstr. 4/3.

Noch einmal sei darauf hingewiesen: Kammermeister, der christliche Arbeiterführer, hat diesen staudänsen Brief am 31. August geschrieben, aber trotzdem am 4. September zum wiederholtenmale ehrenwörtlich versichert, allein nichts zu unternehmen. Wenige Tage später hatte er den für die Arbeiterschaft sehr ungünstigen Tarif hinter dem Rücken des Deutschen Transportarbeiterverbandes abgeschlossen. Die Direktion aber behauptet, sie sei mit Kammermeister gut gefahren, er habe auch die Konsequenzen wegen der Ausschaltung des Deutschen Transportarbeiterverbandes übernommen.

Die Erbitterung unter den Arbeitern ist groß. Anstatt mit den übrigen Kollegen gleichgestellt zu werden, müssen sie sich mit geringeren Zugeständnissen zufriedengeben. Nach wie vor werden Ueberstunden nicht vergütet. Die Ausnützung der Leute in dem Betrieb kennt keine Grenzen. Das geht daraus schon hervor, daß die Arbeiter oft ohne jede Entschädigung bis abends 8 und 9 Uhr schanzeln müssen. Wenn noch in späteren Abendstunden Fuhrwerke die Berg am Baumstraße passieren, so sind es stets welche vom Lagerhaus Ostbahnhof. Während nämlich die Kohlenfirmen Mühlentens ihren Arbeitern ab 1. Januar 1911 einen Taglohn von 4,20 Mtl. bezahlen, erhalten die Arbeiter der Firma Schmeiderer einen Taglohn von 4 Mtl. Im Möbeltransport erhalten die Leute 6 Mtl. Taglohn. Dafür müssen sie dann bis abends 8 Uhr und 9 Uhr ohne jede weitere Entschädigung arbeiten. In gleichartigen hiesigen Geschäften wird jede Ueberstunde mit 80 Pf., jede weitere Ueberstunde mit 1 Mtl. vergütet. Viele Tausende von Markt werden den Arbeitern durch den von Kammermeister abgeschlossenen Tarif entzogen und zugleich die Schmutzkonturrenz unterstellt! Und das in einer Zeit der allgemeinen Teuerung! Kammermeister hat der Firma einen Dienst erwiesen, die Arbeiterschaft hat er schwer geschädigt und der christlichen Gewerkschaftsbewegung, um mit Pönnigbauer zu reden, ein neues Denkmal der Schande gesetzt. Mit Vertretern der christlichen Organisationen aber je wieder gemeinsam in Tarifverhandlungen einzutreten, ist nach dieser neuesten Seldentat eines christlichen Führers einfach unmöglich. Kammermeister hat entgegen seiner ehrenwörtlich gegebenen Versprechungen, hinter dem Rücken des Deutschen Transportarbeiterverbandes mit der Firma unterhandelt und sogar — den Tarif abgeschlossen. Vielleicht verrät die Zentrums-Presse — die von dem staudänsen Vorgang wohl Notiz nehmen wird — wie eine solche Handlungsweise zu charakterisieren ist.

Es ist der Gipfel der Arbeiterverräterei der Christen!

Zur Lohnbewegung der Expeditionsarbeiter in Nürnberg-Fürth.

Der im Jahre 1908 in Nürnberg mit 8 und in Fürth mit 3 Expeditionsfirmen abgeschlossene Tarifvertrag wurde stillschweigend am 1. September 1910 auf ein weiteres Jahr verlängert. In diesem Jahre nun wurden seitens der Organisation sämtliche Tarifverträge in Nürnberg und Fürth den Expeditoren gekündigt, um neue zeitgemäße Forderungen in bezug auf Lohn- und Arbeitsverhältnisse stellen zu können.

Waren es auf der einen Seite die Teuerungszverhältnisse, die gerade den Arbeiter ganz empfindlich treffen und ihn daran erlernen, einen Ausgleich in Gestalt höherer Löhne zu schaffen, so mußte bei uns andererseits eine sichere Regelung der Arbeitszeit gefordert werden, um die trassen Auswüchse im Fuhrwerke wenigstens einigermaßen einzudämmen. Neben mit den Unternehmern gepflogenen vielfachen Unterhandlungen hatte die Lohnkommission keine leichte Arbeit, denn von einer Minderung der bisherigen Arbeitszeit wollten die Herren absolut nichts wissen. Der im vorigen Vertrag festgelegte Passus, daß vor 7 Uhr abends erteilte Aufträge vollends ihre Erledigung finden müssen, wurde von einigen „menschenfreundlichen“ Firmen darauf ausgeüht, daß wir auf vollständige Beseitigung dieses Punktes im neuen Vertrag dringen mußten. Aber auch die von den Arbeitern beantragte Lohnerhöhung von 26 auf 30 Markt pro Woche in Nürnberg und von 22 auf 27 Markt in Fürth war den Unternehmern zu hoch, so daß es zur Arbeitsminderung in beiden Orten kam. In Fürth wurden die Expeditionsarbeiter — 87 an der Zahl — vom 1. September bis inkl. 4. September und nahmen die Arbeit nur auf Grund eines Schiedsspruchs des Einigungsamtes auf. Die Erfolge bezüglich der Lohnerhöhung waren zwar nicht den Wünschen der Kollegen entsprechend, doch man gab sich zunächst der Hoffnung hin, daß bei späterer Gelegenheit auch die Lohnfrage eine zufriedenstellende Lösung finden wird, nachdem außer den drei alten Vertragsfirmen auch drei weitere Expeditionsfirmen ins Tarifverhältnis eintraten. Eine Firma und zwar unsere nächstbekannteste Firma G. W o l f r a m konnte sich nicht zur Anerkennung des Tarifvertrages aufschwingen. Die Organisation der Arbeiter ist den beiden Inhabern ein Dorn im Auge und die künftigen Sachen erlaubten sich die beiden Herren schon dem organisierten Personal gegenüber. Doch davon wollen wir der Welt weitgehend berichten. Heute sei nur daran erinnert, daß auch ein großer Teil der bei Wolfram beschäftigten Arbeiter eine traurige Rolle bei der Bewegung spielten und nur lediglich die Kastration mitleiden, die andere aus dem Feuer holten. Die Achtung haben sich diese Leute bei der Arbeiterschaft in Fürth verschert.

In der Zeit vom 4. bis 6. September befanden sich sämtliche Expeditionsarbeiter M i r n b e r g s, zirka 340 an der Zahl, im Ausstand und nahmen erst am 7. September nach langwierigen Verhandlungen vor dem Gewerbeamt als Einigungsamt die Arbeit wieder auf. Es wurden durch die Bewegung sofortige Lohnerhöhungen von 2 und 3 Mtl. pro Woche erzielt. Ab 1. September 1912 erhöht sich der Lohn in beiden Orten um eine weitere Markt und steigt in Nürnberg im Jahre 1913 nochmals um 1 Mtl., wie aus den Auszügen der bestehenden Tarifverträge ersichtlich ist. Die Arbeitszeit ist einigermaßen geregelt und geht nicht mehr bis in die späte Nacht hinein ohne Bezahlung von Ueberstunden. Der Urlaub von sechs Tagen ist bereits vom dritten Jahre ab erreicht.

Unterzeichnet ist der Tarif in Nürnberg von 13 Firmen, nur Herr Murr und Herr Brauer haben sich davon gedrückt. Gegen beide Firmen sind weitere Maßnahmen getroffen. Die wesentlichsten Bestimmungen des Nürnberger Tarifvertrages lauten:

- 1. Der Mindestlohn für alle beim Fuhrwerk beschäftigten Personen beträgt: a) für neu in den Beruf Eingetretene pro Woche 26,— Mtl., nach einjähriger Tätigkeit pro Woche 28,— Mtl. b) ab 1. September 1912 für neu in den Beruf Eingetretene pro Woche 27,— Mtl., nach einjähriger Tätigkeit pro Woche 29,— Mtl. 2. Für Expeditions-Hallenarbeiter: a) für neu in den Beruf Eingetretene pro Woche 26,— Mtl., nach einjähriger Tätigkeit pro Woche 28,— Mtl. b) ab 1. September 1912 für neu in den Beruf Eingetretene pro Woche 27,— Mtl., nach einjähriger Tätigkeit pro Woche 29,— Mtl. Ab 1. September 1913 wird der Höchstlohn bei den Gruppen Biffer 1 und 2 von 29 Mtl. auf 30 Mtl. erhöht.

3. Für alle übrigen Arbeiter beträgt der Mindestlohn: Im Anfang 26,— Mtl., nach einjähriger Tätigkeit 27,— Mtl. pro Woche. Geseisearbeiter, welche bis 7 Uhr abends arbeiten, erhalten 1 Mtl. mehr pro Woche.

4. Ab 1. September 1912 erhöht sich der Mindestlohn für Gruppe Biffer 3 auf 27 Mtl., der Höchstlohn auf 28 Mtl. Ab 1. September 1913 wird der Höchstlohn von 28 Mtl. auf 29 Mtl. erhöht.

Die Woche ist zu sechs Arbeitstagen gerechnet. 5. Zum Schaffnerdienst herangezogene Arbeiter erhalten je nach Vereinbarung und Zeitdauer ihrer Betriebszugehörigkeit entsprechend höhere Löhne.

6. Expeditions- und Hallenarbeiter, als Kutscher verwendet, erhalten den Kutscherlohn. 7. Solche Kutscher und Arbeiter, die beim Eintritt in ein Geschäft eine mindestens einjährige Tätigkeit in anderen Expeditionsfirmen nachweisen können, erhalten sofort den tariflich festgesetzten Höchstlohn.

8. Für Eilgutfahren an Sonntagen gewährt die Firma Entschädigungen auf folgender Grundlage: Einspannen von 7 bis 12 Uhr mittags pro Fuhr und Mann 2,— Mtl. Jede weitere Stunde nach 12 Uhr wird mit 90 Pf. vergütet. Beim Fahren ganz einzelner Kollis erhält der Kutscher nur das anfallende Kollisgeld.

Für Sonntagsdienst in den Hallen für ankommende Güter wird 2,— Mtl. vergütet.

9. Die Auszahlung des Wochenlohnes erfolgt ausnahmslos am Freitag und zwar ohne jeglichen Abzug der Krankentassen- und Invaliditätsbeiträge.

Arbeitszeit.

1. Die tägliche Arbeitszeit dauert für alle beim Fuhrwerk tätigen Personen von 5 Uhr morgens bis 7 Uhr abends. Für Expeditions-Hallenarbeiter von 6 Uhr morgens bis 7 Uhr abends. Für alle übrigen Arbeiter von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends.

Das Füttern und Besorgen der Pferde am Morgen wird als Arbeitszeit angerechnet. 2. Werden Arbeiter über die festgesetzte Arbeitszeit hinaus beschäftigt, so gewährt der Arbeitgeber pro Stunde 70 Pf. extra.

Beim Fuhrwerk beginnt die Berechnung der Ueberstunden jedoch erst 30 Minuten nach dem vertragsmäßigen Arbeitsantritt und nach ordnungsgemäßer Verforgung der Pferde.

3. Unterbrochen wird die tägliche Arbeitszeit durch je eine 1/2 stündige Frühstück- und Vesperpause. Die Mittagspause beträgt 1 1/2 Stunden, bei Hallenarbeitern 2 Stunden.

In Fällen, wo die Mittagspause aus betriebstechnischen Gründen nicht rechtzeitig zwischen 12 und 2 Uhr eingehalten werden kann, wird hierfür pro Mann eine Entschädigung von 1 Mtl. gewährt.

4. Denjenigen Personen, die ständig als Nachtwächter oder Pferdewärter tätig sind, werden jeden Monat bei vollr. Bezahlung zwei freie Nächte gewährt.

Sonntagsarbeit.

Die Sonntagsarbeit ist auf das Äußerste zu beschränken und ist in der Regel außer dem Füttern und Reinigen der Pferde nur die Beförderung von Eilgütern und leicht verderblichen anderen Gütern zulässig.

2. Das Füttern der Pferde geschieht an Sonn- und Feiertagen von den beim Fuhrwerk tätigen Leuten abwechselungsweise. Der Arbeitgeber trifft dabei die Einteilung, daß jedem Arbeiter mindestens alle vierzehn Tage ein freier Sonntag verbleibt.

A n d i g u n g. Gegenläufige Abmündigungsfrist ist ausgeschlossen. E r h o l u n g s u r l a u b. 1. In der Zeit vom 1. Mai bis 15. August jeden Jahres sind unter Fortbezahlung des Lohnes allen

Arbeitern, die mindestens drei Jahre im Geschäft sind, 6 Tage Urlaub zu gewähren.

2. Die Urlaubsanträge werden vom Arbeitgeber unter möglichster Berücksichtigung der Wünsche der Arbeitnehmer geneigt.

3. Als Urlaubstage gelten nur Arbeitstage. Von einer Veröffentlichung der Fürthener Tarifbestimmungen sehen wir ab, weil sie mit Ausnahme des Lohnes denen des Nürnberger Tarifvertrages ähnlich gestaltet sind.

Die Eisenbahnbehörde hat sich in diesem den Arbeitern aufgezwungenen Kampf als Streikbrecherbüro etabliert und die ihr zustehende Unparteilichkeit außer Acht gelassen. In 300 Eisenbahner aller Gruppen wurden zum Abfahren von Eil- und Frachtgütertern kommandiert. Jeder Wagen wurde mit drei Mann besetzt und doch klappte die Geschäfte nicht. Der Versuch der Bahnbehörde, die Zufuhr von Gütern selbst in die Hand zu nehmen, wird hoffentlich die Behörde eines Besseren belehren haben. Aber die Expeditoren und die Expeditionsarbeiter konnten wieder einmal sehen, daß kein Mangel an Bahnpersonal vorhanden ist und daß es nur eine große Rücksichtslosigkeit der Bahnbehörde ist, wenn sie in den Güterhallen die vorhandenen Wagen unbesetzt läßt, damit die Fuhrwerke stundenlang warten müssen, bis sie ihre Güter losbringen.

Für die im Expeditionsbetrieb tätigen Kollegen gilt es also auch nach der Bewegung keine Angst, denn noch sind viele Mißstände zu beseitigen. Wie groß die Verlegenheit war, in der während des Streiks die Expeditionsfirmen trotz der unzähligen Streikbrecher stecken, beweisen uns folgende Notiz der Unternehmer in der Expeditionszeitung:

„Wenn es auch in unserem sozialpolitischen Leben nicht zu den Seltenheiten gehört, daß diese und jene Geschäftszweige mit einem Streik der Arbeiter zu rechnen haben, so muß doch zugegeben werden, daß der jüngste Ausstand der Transportarbeiter bei den Expeditoren trotz seiner kurzen Dauer auf das Erwerbs- und Wirtschaftsleben der Städte Nürnberg und Fürth einen allgemeinen Einfluß ausübte.“

Dank der Intervention der Kgl. Eisenbahndirektion wurde in Rücksicht auf das Interesse der Gesamtböschung tatkräftig eingegriffen, um die Wirkungen des Streiks einigermaßen abzumildern, doch bedarf es im merhin noch einiger Zeit, um die frühere Ordnung in dem Austausch der Güter von und nach den beiden Städten herbeizuführen und man darf wohl auf die Milderung des Publikums rechnen.“

Die bahnamtlichen Arbeitswilligen konnten also der Misere nicht abhelfen. Es kommt eben bei allen Streiks darauf an, daß die geübten Kollegen sich nicht gegenseitig in den Rücken fallen; deshalb ist für jeden Einzelnen in aller Zukunft der feste Zusammenhalt in der Organisation notwendig. Nur unsere eigene Unertigkeit könnte uns bei künftigen Kämpfen Niederlagen bringen. Kollegen, diese Tatsachen merkt Euch.

Aus dem Betriebe der A. G. G. in Berlin. Die Kollegen in der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, Brunnenstraße, nahmen in einer gut besuchten Versammlung zu den letzten Vorgängen im Betriebe Stellung.

Der Referent wies in seinen Ausführungen darauf hin, daß der Betrieb momentan unter einer sogenannten Erschütterung leide. In früheren Jahren sei unter den Arbeitern seltener ein Wechsel eingetreten, was jedoch heute zu den ständigen Erscheinungen gehöre.

Der Betrieb weise zurzeit eine sehr starke Fluktuation auf und gleiche einem Laubenschlage. Täglich werden große Massen von Arbeitern eingestellt, die aber, nachdem sie den Betrieb betreten haben und feststellen, welche Zustände sie hier erwarten, sehr schnell wieder das Weite suchen und den A. G. G. Staub von ihren Pantoffeln schütteln.

Auch bei den länger im Betriebe Tätigen macht sich ein erheblicher Wechsel bemerkbar. Die Ursachen dieser bisher nicht dagewesenen Fluktuation ist in folgendem zu suchen:

Im Frühjahr dieses Jahres hatten die Kollegen eine Bewegung geführt in der Absicht, ihre Lohnverhältnisse zu verbessern. Die Bewegung brachte nicht den gewünschten Erfolg, aber trotzdem machte die Direktion bestimmte Versprechen. So wurde auch gesagt, daß die Löhne günstiger gestaltet werden sollten und es wurde in nahe Aussicht gestellt, Löhne allgemein um 2 Pf. zu erhöhen.

Diese Erhöhung sollte schon im Frühjahr (Mai/Juni) eintreten, ist aber bis heute noch nicht erfolgt. Wiederholtes Vorstelligwerden der Kollegen, die Lohnzulagen eintreten zu lassen, hat zu keinem befriedigenden Resultat geführt.

Die Betriebsmeister erkennen eine Besserstellung der Löhne vollkommen an und haben sie in diesen Fällen bekräftigt, doch die Direktion streicht derartige Anträge ständig. Ein solches Vorgehen der Direktion hat einen großen Mißmut erzeugt und weil zurzeit die Arbeitsgelegenheiten überall günstig sind, daher das künftige Verhalten der A. G. G. Brunnenstraße, als ein weiterer Uebelstand ist anzusehen, daß mit der Arbeitskraft der Arbeiter stark standort getrieben wird. Die zu verrichtende Arbeit in diesen Betrieben ist schon so wie so eine sehr schwere. Wer hinein kommt muß körperlich kräftig sein, sonst wird er schon von vornherein nichts. Hinzu kommt, daß ein über alle Maßen starkes Arbeiterhysterium besteht und die Arbeitszeit sehr lange ausgedehnt wird. Wann am Abend Arbeitsantritt eintritt, ist den Wenigsten bekannt.

Auch läßt, nach den vielen Kollegen zu beurteilen, die Behandlung sehr vieles zu wünschen übrig. Allzu oft müssen unsere Kollegen die unwürdigsten Schimpfworte aus dem Reiche der Zoologie über sich ergehen lassen.



Und wer noch ein Fünkchen Menschenswürde oder Ehrgefühl in sich besitzt, läßt sich derartige Torturen nicht gefallen, sondern kehrt dem „Eldorado“ der U. E.-G. sehr schnell den Rücken.

Ganz mit Recht sagte in der Versammlung ein Kollege, wenn man sich schon schlecht behandeln läßt, dann muß aber mindestens dafür einigermaßen besser bezahlt werden.

Eine besonders starke Fluktuation besteht im Trockenofen in der großen Halle in der Abteilung des Meisters Korth. Hier lernen sich die Kollegen selten kennen. Es ist ein Kommen und ein Gehen. Die Anforderungen sind in dieser Abteilung besonders hohe. Die Kollegen haben den ganzen Tag bei einer Wärmtemperatur von 65—70 Grad zu arbeiten. Und trotz der hohen Anforderungen beträgt der Stundenlohn — 42 Pf.

Da die Arbeit auf die Gesundheit schädlich einwirkt, gab es früher Milch gratis, die aber heute den Arbeitern zum Teil völlig entzogen ist. Wenn die Arbeit im Trockenofen anstatt mit 42 Pf. mit 1 Mk. pro Stunde bezahlt würde, so wäre dieser Satz wirklich nicht zu hoch!

Nach reiflicher Aussprache aller dieser Mißstände richtete die Versammlung an die Direktion den Appell, von der bisherigen Ausbeuter- und Ausfaugart abzugehen und dafür zu sorgen, daß bessere Löhne gezahlt und eine anständigere Behandlung Platz greift.

Sollte dem aber kein Gehör geschenkt werden, so stehe zu erwarten, daß die bestehende Fluktuation sich nicht vermindert, sondern in noch weit stärkerem Maße einsetzen würde.

Im ferneren wurde ausgesprochen: Da die Arbeitsverhältnisse in dem Werke der U. E.-G. Brunnenstraße nicht die besten sind und die versprochenen Lohnzulagen nicht gegeben werden, so sei allen Arbeitnehmern zu raten, bis auf weiteres von einer Einstellung bei der U. E.-G. abzusehen.

Dem Punkte Agitation wurde eine geraume Zeit des Abends gewidmet.

Völlige Einstimmigkeit bestand darin, daß in viel intensiverer Weise die Wahl von Vertrauensleuten durchzuführen sei. Eine Reihe von Abteilungen haben diese Anforderung noch nicht erfüllt, die Wahlen von Vertrauensleuten stehen hier noch aus, was in nächster Zeit nachzuholen sei. Und dort, wo es angebracht, seien zur Unterstützung des Vertrauensmannes Agitationskommissionen zu bilden.

Im übrigen wurde gewünscht, daß in kurzer Zeit eine weitere Betriebsversammlung stattgefunden habe, die sich erneut mit den bestehenden Mißständen befassen und weitere Maßnahmen treffen soll.

Jeder hat die Verpflichtung, für diese Versammlung schon frühzeitig zu agitierten und für einen guten Besuch zu sorgen. — Nach der Stimmung der Versammlung zu urteilen, sieht zu erwarten, daß ein freier Geist sich bemerkbar macht und bestrebt ist, sich nach und nach durchzusetzen.

Den Kollegen des Betriebes ist dringend zu raten, diese freie Stimmung nicht ungenützt vorübergehen zu lassen, sondern sie im Interesse der Allgemeinheit auszunützen. Eine Reihe Kollegen stehen der Organisation noch fern, diese gilt es, dem Verbande schnell und vollzählig zuzuführen. Auch sind es einige, die bereits Mitglieder sind, aber in letzter Zeit mit dem Bezahlen der Beiträge etwas in Mäßigkeit geraten sind. Selbst die sind aufzumuntern, ihre Reste zu begleichen. Weht daher strenge Buchkontrolle. Wer ein reines Gewissen hat und seine Beiträge pünktlich bezahlt, bringt sein Buch auf Verlangen freudig und gerne mit und zeigt es auf Verlangen vor. Nur die Säumigen sträuben sich.

Also Kollegen, jeder auf der Hut. Organisiert, agitiert und übt die strengste gegenseitige Buchkontrolle.

### Aus Mecklenburg.

Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse liegen hier, soweit die Arbeiter in Betracht kommen, sehr im Argen. Wohl haben die Arbeiter in den Städten Vertretung im Bürgerausschuß und kann dort im fortschrittlichen Sinne gewirkt werden, der Einfluß ist aber im ganzen genommen nicht sehr bedeutend. Soweit der Landtag in Betracht kommt, sind die Arbeiter völlig mundtot und die von den Großherzögen angeführten Reformen sehen selbstverständlich eine Aenderung zugunsten der Arbeiter nicht vor. Wirtschaftlich haben die Arbeiter, welche in den Städten wohnen, unter dem nie versiegenden Zuzug der wegen gänzlicher Rechtslosigkeit, schlechter Entlohnung und Behandlung zureisenden Landarbeitern zu leiden. Diese Zuzugströme üben ungewollt einen Druck auf die bestehenden Lohn- und Arbeitsverhältnisse aus, da sie hier immerhin bessere Verhältnisse als bisher gewohnt, vorfinden und andererseits unter allen Umständen Beschäftigung finden wollen. Daß nun gerade unsere Berufscollegen die Leidtragenden sind, ist selbstverständlich. Wir sehen es am besten an der oft miserablen Entlohnung in den Handels- und Transportgeschäften. In Rostock zahlte man den Kohlenarbeitern für die schmutzige und schwere Arbeit 18 Mk. und in Schwerin bei verschiedenen Firmen 15 und 16 Mk. pro Woche. Wir haben schon früher Aufzählungen gemacht, sodaß es sich erübrigt, noch mehr Angaben zu bringen.

Trotz aller Konkurrenz, die der Zuzug mit sich brachte, gelang es doch, eine größere Zahl von Kollegen um unsere Fahne zu sammeln und von Quartal zu Quartal wird die Zahl größer. Mehrfach schon haben wir über Lohnbewegungen schreiben können. Diesmal können wir über weitere an drei Orten berichten.

Rostock. Die Kohlenkutscher und Arbeiter verdienten bisher durchschnittlich 3,10 Mk. pro Tag. Leberstunden wurden den Kutschern nicht bezahlt. Eine Aenderung war also notwendig. Sobald die

vorzunehmende Lohnbewegung diskutiert wurde, erließen die Arbeitgeber Wind davon und gaben unangefordert eine Zulage. Als ihnen aber trotzdem auftragsgemäß die Forderungen der Arbeiter zugingen, versiedeten sich die Unternehmer hinter den Arbeitgeberverband und lehnten eine Verhandlung mit der Verbandsleitung ab. Als nun unsererseits ein Ultimatum gestellt wurde, erhöhten die Arbeitgeber nochmals den Tagelohn, lehnnten aber eine Verhandlung mit der Verbandsleitung ab, auch Bezahlung der Leberstunden, Tarifabschluß zc. wiesen sie weit von sich. Fünf Tage lang streikten unsere Kollegen und machten dadurch die Unternehmer müde. Arbeitswillige erhielten 6 Mk. Tagelohn, Zigaretten, Butterbrote und Getränke, trotzdem kaperten wir sie. Eine Verhandlung der Arbeitgeber unter Beteiligung des Arbeitgeberverbandes von Rostock und Warnemünde mit unserer Verbandsvertretung brachte den Frieden. Es kam zu einem Tarifvertrag auf die Dauer von 2 Jahren. Der Lohn beträgt für:

Statthalter	3,75 Mk.	3,85 Mk.
Kutscher	3,60 "	3,70 "
Arbeiter	3,50 "	3,60 "

Während der sechs Wintermonate erhalten alle Beschäftigten pro Monat eine Tonne Kohlen gratis und für 50 Pf. Holz oder Briketts. Arbeiter und Statthalter erhalten ab 7 Uhr, Kutscher ab 7 1/2 Uhr abends Leberstunden vergütet und zwar 1/2 Stunde 25 Pf., für die ganze Stunde 45 Pf. Alle seit mindestens neun Monaten beschäftigten Arbeiter, alle Kutscher und Statthalter von vornherein erhalten die in die Woche fallenden Feiertage bezahlt. Bei Differenzen ist ein Schiedsgericht vorgesehen, Maßregelungen finden nicht statt.

Als bemerkenswert sei hervorgehoben, daß einer der Arbeitgeber nach den Verhandlungen erklärte, was wir soeben bewilligt haben, hätten wir auch ohne Streit bewilligt. Wir glaubten aber, eine Bewilligung nicht geben zu brauchen, da wir annahmen, unsere Arbeiter würden nicht geschlossen in den Streit treten, sondern dieses würden nur einige Unzufriedene tun. Also bewilligen konnte man wohl, wenn aber die Arbeiter sich nicht einig sind, dann sparen wir unser Geld. Sehr schön! Die Arbeiter waren aber einig, selbst Leute von 65 und mehr Jahren, die schon bis zu 25 Jahren bei einzelnen Firmen beschäftigt waren, streikten mit.

Wismar. Zu einem Tarifabschluß kam es für die Holzplazarbeiter auf dem Hobeiswert U.-G. Seit Wochen kamen ununterbrochen Schiffsadungen mit Holz. Einen festen Tarif, nach welchem die meiste im Afford zu verrichtende Arbeit bezahlt wurde, existierte nicht mehr. Einen solchen hatte der Streit von 1906 gezeitigt, aber die Gleichgültigkeit der Arbeiter hat diesen zu Fall gebracht. Bei dem stöten Geschäftsgang kam es fast täglich zu Differenzen, so daß nicht nur die Arbeiter, sondern auch die Aktien-Gesellschaft ein besonderes Interesse an einem Tarif hatte. Die Firma wollte auch einen solchen, aber nur mit den eigenen Leuten, nicht mit dem Verband. Die Arbeiter gehörten aber fast alle unserem Verband an und waren gewillt, durch Arbeitseinstellung einen Tarifabschluß zwischen Firma und Verband herbeizuführen.

Der Tarif kam schließlich nach mehrfachen Verhandlungen mit dem Arbeitgeberverband für Wismar und Umgegend zustande. Alle Lohn- und Affordsätze wurden um 15 bis 17 1/2 pCt. erhöht. Der Stundenlohn beträgt 35 Pf. Ab 1. Januar 1913 wird der Stundenlohn auf 37 Pf. und alle Affordsätze werden um 10 Pf. erhöht.

Schwerin. Nachdem wir im Frühjahr eine Lohnbewegung bei der Firma Löwenthal hatten, folgten nunmehr die Möbelpacker und Träger. Nach langem Sträuben kam schließlich ein Tarif mit folgenden Positionen zustande:

1. Der Lohn beträgt 60 Pf., pro Stunde einheitlich.
2. Die Arbeitszeit beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 6 Uhr. Pausen sind: 1/2 Stunde Frühstück und 1 1/2 Stunde Mittag.
3. Können die Pausen nicht innegehalten werden, dann werden dieselben nach § 1 dieses Tarifes bezahlt.
4. Muß abends nach 6 Uhr noch gearbeitet werden, dann wird dieses mit 70 Pf. pro Stunde bezahlt.
5. Sind beim Umzug Kisten oder Geldschränke zu transportieren, so wird dieses mit 75 Pf. pro Mann und Stück extra bezahlt.
6. Für Umzüge nach auswärtig, gleichviel ob Stadt oder Land, beträgt der Lohn 9 Mk. pro Tag.
7. Ist der Packer verpflichtet, nach Feierabend nach auswärtig zu fahren, so wird für die Nacht 4,50 Mk. bezahlt.
8. Für Baden von Glas und Porzellan wird pro Stunde 60 Pf. bezahlt.

Durch die aufgezählten Lohnbewegungen haben wir für einen kleinen Teil unserer Kollegen, welche in Mecklenburg leben, Vorteile herausgeholt. Vorteile, die sie notwendig brauchen, um ihre Existenzbedingung nur ein klein wenig zu heben. Viel haben wir zu tun, um noch mehr herauszuholen und alles haben wir zu tun, um denselben, die bisher noch nicht mit einbezogen werden konnten, zu helfen. Wir erwarten volles Verständnis bei allen unseren Kollegen in Mecklenburg und rechnen auf ständige intensive Mitarbeit.

### Zur Lohnbewegung der Transportarbeiter in Düsseldorf.

Am Sonntag, den 17. September, fand eine äußerst stark besuchte Versammlung der seit acht Tagen im Streit stehenden Fuhrleute, Arbeiter, Möbeltransporteure usw. statt. Der Gauleiter referierte über den

Verlauf, den Stand und die Aussichten des Streiks. Nedner betonte eingangs, daß sich die Solidarisität der Kollegen auf das glänzendste bewährt habe. Von den zirka 600 in den Kampf gezogenen Kollegen sind mit ganz winzigen Ausnahmen alle Kollegen der Parole treu geblieben, sind Streikbrecher aus den eigenen Reihen fast nicht zu verzeichnen. Die ersten beiden Streiktage lagen die Betriebe nahezu vollständig still, hie und da schlichen einige Fuhrwerke, besetzt mit Unternehmern oder mit Herren von den Bureaus durch die Straßen. Am dritten Streiktage bot sich der Düsseldorfser Bürgergesellschaft ein recht eigenartiges, abwechslungsreiches Bild dar. Auf den Wagen des bahnamtlichen Expediteurs Souren zierte je ein uniformierter Polizist den Bod. In vielen Fällen wurden die Expeditionswagen von vertommenen Schulenteu begleitet. Vor den Toren der Großbetriebe übten Polizei-beamte in großer Zahl, meist unter Führung des Herrn Kommissars ihren „Schuhmannsberuf“ aus. Meist hatten sie allerdings nichts zu tun, denn Arbeitswillige waren in nur ganz geringer Zahl vorhanden. Am vierten Streiktage trat infolged einer Aenderung in der Streiktage, wenigstens äußerlich, ein, als die Bahnverwaltung dazu überging, die Abwicklung der Stück- und Güter durch Bahnarbeiter, Hallenarbeiter mit dem Fuhrpark des bahnamtlichen Expediteurs selbst zu übernehmen. Die Wagen wurden mit dem Schilde der Bahnverwaltung geziert und Eisenbahnarbeiter mit der amtlichen Kopfbedeckung übernahmen die Arbeit unserer Kollegen Expeditions-kutscher. Nedner behandelte eingehend die Verfügungen und Erlasse des preussischen Eisenbahnministers, die darauf hinausliefen, die Organisation aus den bahnamtlichen Betrieben unter allen Umständen fern-zuhalten. Welche Erfolge diese Erlasse gezeitigt haben, dafür liefert der bahnamtliche Betrieb in Düsseldorf den besten Beweis. Wiegte sich die Bahnverwaltung als auch der Fuhrhaber des bahnamtlichen Expeditionsbetriebs in Sicherheit, daß die Abwicklung der Güter eine Unterbrechung nicht erfahren werde, so hatte man vergessen, an das Temperament des Rhein-länders zu denken. Man hat auch nicht daran gedacht, daß diese gebildete und geknechtete Arbeiterschaft im Transportgewerbe mit einem Male und mit solcher Behemung in den geschlossenen Kampf ein-treten werde. Der Kampf hatte eine Begeisterung ent-facht, welcher auch der indifferente Arbeiter nicht widerstehen konnte und mit in den Strudel gerissen wurde. Die Begeisterung und der Kampfesmut konnte auch nicht gebrochen werden, als Manen als Kutscher (Streikbrecher) auf dem Plane erschienen, auch nicht, als die Feuerwehr die durch den Kampf gerissenen Räder auszufüllen berufen ward. Im Gegenteil, diejenigen Kollegen, die bisher noch in etwas zu ihren Arbeitgebern gestanden hatten, lernten einsehen, daß die Unternehmer aber auch vor-teilhaft zurückzuziehen, die Arbeiterschaft nieder-zuringen. Der Kampf von der Harmonie zwischen Kapital und Arbeit, in dem noch ein Teil Kollegen besangen waren, ist ihnen nun gründlich ausgetrieben worden. Die Unternehmer, und vornehmlich die, welche ihre Leute in Kost und Logis hatten, glaubten, daß die Leute in den ersten Tagen an die Futter-trippe — vor Hunger getrieben — zurückkehren wür-den. Das ist durch die schnellstens getroffenen Maß-nahmen der Verbandsleitung gründlich bereinigt wor-den. Hunger dürften eher die Unternehmer bekommen, die den Leuten prophezeiten, daß sie bald vor Hun-ger wiederkehren würden. Der schroffe Ton, der in den ersten Tagen des Kampfes den Streikenden gegenüber beliebt wurde, schlug gegen Ende der Woche vollkommen um, ein Zeichen, daß die Herrschaften zum Frieden schon geneigter waren.

Wie „unparteiisch“ die Stadtverwaltung sich in diesem Kampfe verhielt, erblickt aus folgender Notiz der „Düsseldorfer Volkszeitung“:

„Durch den Streit der Fuhrleute sind die Fuhr-unternehmer arg in Druck geraten. Trotz des vielen Fußfels, den sie den Arbeitswilligen spenden, können sie nicht genug Arbeitskräfte bekommen. Die Stadt-verwaltung hält es deshalb für angebracht, die Herren zu unterstützen, wenn auch nur insoweit, als städtische Betriebe in Frage kommen. In allen städtischen Ge-trieben, wo bisher Kutscher der Unternehmer gefahren haben, müssen jetzt städtische Arbeiter mit den Pferden der Unternehmer fahren. Die Arbeiter, welche doch nur für städtische Arbeiten und nicht als Fuhrmann für den Unternehmer angestellt sind, werden weiter nicht gefragt, ob sie die Arbeit machen können, oder ob sie gewillt sind, die Streikbrecherdienste zu leisten, sie müssen einfach die Pferde der Unternehmer fahren. Wollen sie das nicht, erfolgt sofortige Entlassung. Also man übt auf diese Art einen Druck auf die Leute aus und unterstützt damit gleichzeitig die Herren Unternehmer. Das nennt man dann Neutralität. Einem Arbeiter des städtischen Kanalbetriebes wurde ebenfalls zugemutet, Streikbrecherdienste zu leisten, im Falle der Verweigerung wurde ihm die sofortige Brot-losmachung in Aussicht gestellt. Der Arbeiter erklärte aber seinen Vorgesetzten, daß er es mit seiner Ehre nicht vereinbaren könne, den um eine bessere wirt-schaftliche Lage kämpfenden Massenangehörigen in den Rücken zu fallen. Die Folge war, daß er ohne Kün-digung entlassen wurde, und zwar wegen Arbeitsver-weigerung. Es muß hier ausdrücklich festgestellt wer-den, daß dies nicht als Arbeitsverweigerung ange-sehen werden kann, denn der Arbeiter war nicht für den Fuhrunternehmer, sondern für den Kanalbetrieb tätig. Die verweigerte Arbeit war solche Arbeit, die dem vertraglich verpflichteten Unternehmer oder dessen Beauftragten zukam, nicht aber dem städtischen Kanal-arbeiter. Der verlangte Lohn für die Kündigungssfrist wurde nicht ausgezahlt, weshalb auch noch nicht das letzte Wort in der Angelegenheit gesprochen ist.“

Man mag nun sagen, daß es aber auch nicht an-gehe, daß die städtischen Betriebe, z. B. Kanalbetrieb, Wasserwerk usw. während des Streiks ruhen könnten, im Interesse der Allgemeinheit sei die Aufrechterhaltung



der Betriebe notwendig und die Stadtverwaltung habe in dieser Weise eingreifen müssen, um die städtische Bevölkerung vor größerem Mangel zu bewahren. Das mag zum Teil richtig sein. Dann hat aber die Stadtverwaltung immer noch kein Recht, die Arbeiter direkt zu Streikbrecherdiensten zu zwingen, sondern sie hat sich an die Unternehmer zu halten. Diese sollen ihren vertraglichen Pflichten nachkommen. Das können sie, denn die Forderungen der Fuhrleute sind in jeder Beziehung gerechtfertigt. Man bewillige den Fuhrleuten ihre Forderungen, denn darum herum kommt ja doch kein Unternehmer. Vor allem sollte aber die Stadtverwaltung nicht ihre eigenen Arbeiter zu ehrloser Streikarbeit drängen. Hinter den gemäßigten städtischen Arbeitern stehen noch hunderte Gleichgestimmte, die eventuell in dieser Sache auch noch ein Wort mitreden werden."

Weder die Ulanen, noch die Feuerwehr, noch die städtischen und Staatsarbeiter, noch die Mißfahrerschule übten einen wesentlichen Einfluß auf die Haltung der Streikenden aus. Sie wurden auch nicht erwartet, als 35 Hinbegardisten von Hamburg für die Firma G. Weder importiert wurden. In diesem Kampfe zeigte sich so recht, wie die Menschenhändler ihre Ware den Unternehmern aufdrängen. Uns fielen Angebote und Referenzen von den Sklavenhändlern in die Finger, die zeigen, daß die Arbeitswilligen-Vermittlung sich bereits zu einem Handelszweig ausgewachsen hat. Sobald in den Zeitungen Notizen erscheinend über ausgebrochene Differenzen, beeilen sie sich, die Unternehmer mit ihren Angeboten zu beehren, oder in höchst eigener Person auf dem Kampfsplatz zu erscheinen. Ein Herr Adolf Koch, Berlin NO., Hofmannstraße 11, als Leiter der Vereinigung deutscher Nichtverbändler, größte Vereinigung Deutschlands für Streikangelegenheiten, circa 900 Anhänger, empfahl sich den Herren Unternehmern auf das Allerwärmste. Herr Gottfried Berger, Wilmersdorf, unser Bekannter vom Streik der Holzträger in Neuß, erschien ebenfalls auf dem Platz, ohne jedoch Absatz für seine faule Ware zu finden. Die Unternehmer hatten keine Lust, sich derartige Subjekte zu verschreiben, die Firma G. Weder hatte schon den zweiten Tag die Nase voll von diesen "Arbeitern". Herr G. Weder erklärte, daß er sich in seinem ganzen Leben keine solchen Gesellen mehr kommen lassen werde. Wir glauben dies aufs Wort. Herr G. Weder war seines eigenen Lebens inmitten dieser wilden Horden nicht mehr sicher.

Während die Großbetriebe hartnäckig auf dem Standpunkte verharrten, unter keinen Umständen mit der Organisation zu verhandeln, beeilten sich die Kleinbetriebe, die Forderungen zu bewilligen. Nach Verlauf der ersten Streikwoche hatten 88 Unternehmer den Tarif unterzeichnet und war damit der Beweis erbracht, daß die Forderungen nicht unerfüllbar sind, wie die Unternehmer-Vereinigung in der Öffentlichkeit glauben machen möchte.

Folgende Resolution fand einstimmige Annahme: Die heute, am 17. September im "Neuen Volks-Haus" tagende, städtische Versammlung erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten voll und ganz einverstanden. Die Versammlung steht auf dem Standpunkte, daß an dem eingesparten Tarif festgehalten werden muß, indem die Nahrungsmittel- und Mißpreise, namentlich in Düsseldorf, eine unerwünschte Höhe erreicht haben und deshalb die Löhne der Nacharbeitende nicht zum Vergleich herangezogen werden können.

Die Versammlung nimmt mit Befriedigung Kenntnis von dem Abschluß von ca. 80 Tarifverträgen mit einzelnen Unternehmern. Sind diese Unternehmer auch durchweg Kleinbetriebe mit 1 bis 10 Arbeitern, so ist gerade dadurch der Beweis erbracht, daß die geforderten Löhne sehr wohl zu erwirtschaften sind, denn die Kleinbetriebe haben naturgemäß schwerer um ihre Existenz zu ringen als die Großbetriebe.

Die Tätigkeit der Lohnkommission wurde anerkannt und diese beauftragt, im bisherigen Sinne weiterzuarbeiten. Ebenfalls erklärt sich die Versammlung erneut bereit, mit der Unternehmer-Vereinigung in Verhandlung zu treten ev. unter dem Vorsitz eines Unparteiischen und beauftragt die Lohnkommission, die weiteren Schritte zu veranlassen.

Sie haben gesiegt — und wir haben den Kampf glänzend gewonnen. Sie, die Düsseldorfer Unternehmer haben gesiegt, denn sie haben mit der Organisation nicht verhandelt. Wir haben den Kampf glänzend gewonnen, denn unsere Forderungen sind nahezu sämtlich erfüllt worden. Gausleitung, Ortsverwaltung und Lohnkommission waren sich einig darin, daß wenn es die Situation erheischt, von den Lohnforderungen etwas herunterzugehen, von 28 auf 27 M. für Einspänner und von 29 auf 28 M. für Zweispänner. Wir sind in die unangenehme Lage, von den Lohnforderungen etwas nachzulassen, nicht gekommen, so glänzend stand die Bewegung. Die Situation im Unternehmerlager wurde im Laufe des Streiks kritisch. Sie hatten sich in den allabendlich abgehaltenen Versammlungen gegenseitig Mut zugesprochen. Der Herr Referent aus Berlin hatte jeden Abend den Schleifstein tüchtig gedreht, hatte gleich zu Beginn des Kampfes den Beschluß fassen lassen, daß mit dem Verbands nicht verhandelt werden dürfe. Diesen Beschluß fassen die Düsseldorfer Fuhrherren zweifellos nicht mehr, hätten sie diesen Beschluß rückgängig machen können, sie hätten es wirklich getan.

Der Herr aus Berlin hat übrigens die hiesigen Fuhrherren sehr schlecht beraten, all die Aufregung und der ungeheure Verlust hätte vermieden werden können, wenn sich die Herren durch die "weise" Führung nicht in eine solche Sackgasse berrannt hätten. Sie waren drinnen und konnten nicht mehr heraus, so große Anstrengungen sie auch machten.

Die einzige Hoffnung, die die Unternehmer am Schlusse der ersten Streikwoche hatten, die Leute würden am Montag wieder zur Arbeit zurückkehren, ging nicht in Erfüllung. Durch günstige Umstände war die Organisationsleitung in die Lage versetzt, alle Beschlüsse, die die Unternehmer faßten, sofort zu erfahren. Wir hatten sogar Gelegenheit, internen Vorstandssitzungen und Versammlungen, in denen die Pläne gegen die Streikenden geschmiedet wurden, beizuwohnen. Um mit dem Herrn aus Berlin zu reden, hatten nicht nur die Wände Ohren, sondern auch die Organisationsleitung. Um achten Streiktag war die Situation so weit geklärt, daß sich der Sieg auf die Seite der Streikenden neigte. Unterhandeln wollten die Herren mit der Organisation immer noch nicht, aber sie verhandelten doch fortwährend mit derselben. In einer Reihe von Fällen traten Unternehmer an die Organisation heran, um sich Informationen über die zu treffenden Vereinbarungen zu holen, erklärten aber gleichzeitig, daß sie mit der Organisation nicht verhandeln könnten. Sie durften nicht verhandeln und verhandelten doch, sie verhandelten nicht und traten doch mit der Organisation in Verbindung. Höher ging es mit der Koppflösigkeit im Unternehmerlager nicht, — trotz der weisen Leitung des Herrn Referenten aus Berlin. Offenlich schlecht dieser Strategie bei der nächsten Bewegung — vorausgesetzt, daß ihm die Ehre, eine solche zu leiten, wieder übertragen wird, nicht derartige kapitale Böde, er könnte sonst die Kunst der Unternehmer sich vollkommen verschmerzen und das wäre jedenfalls schade, Jammer schade für unsere im Kampfe befindlichen Kollegen. Auch der deutsche Transportarbeiterverband würde aufrichtig trauern, wenn dem Unternehmerverband eine "solche" Kraft verloren ginge.

Sie haben gesiegt — und wir haben den Kampf glänzend gewonnen. — Ueber das Resultat der Bewegung berichten wir in nächster Nummer dieses Blattes.

**Wirtschaftliche Uebersicht.**

Die internationale Schiffsahrtspolitik macht augenblicklich von sich reden. Der Pool der an der südamerikanischen Passagier-Schiffsahrt beteiligten Gesellschaften droht aus dem Balm zu gehen. Der Norddeutsche Lloyd ist das schuldige Karmiel. Diese Gesellschaft möchte nämlich ihre Anteilsquote erhöht wissen, wodurch ihre an den Pool gezahlte Kompensation niedriger wird. Dagegen sperren sich die minder gutrentierenden Linien. Das Geschäft widelt sich etwa so ab: Jeder am Pool beteiligten Gesellschaft wird eine gewisse Quote vom Gesamtgeschäft zugewilligt. Wird diese Quote überschritten, so muß sie für jeden mehr bezahlten Passagier 80 bis 90 M. an die übrigen Poolteilnehmer als Kompensation auskehren. Der Vorschlag, den Pool ohne Lloyd fortzusetzen zu lassen, also den Lloyd quasi zu boykottieren, wurde von den Hamburger Linien abgelehnt. Der Zeitungsschreiber des Lloyd faßelt in der "Referenz" etwas von der Bedeutung und Würde seiner Gesellschaft, die unter dem Zwang der übrigen Linien leiden würden und wodurch diese eine Einigung erschweren. Bedeutung und Würde heißt vom kapitalistischen ins gewöhnliche Deutsch übertragen einfach — Geldbeutel. Die erste Folge der Bremer Halsstarrigkeit war ein Plakatentwurf von Erklärungen, Nichtigstellungen etc. von den beteiligten Gesellschaften in die Meerespresse lanciert wurden. Von besonderem Interesse ist natürlich die Stellungnahme des Generaldirektors Wallin von der Hamburg-Amerika-Linie zu diesem Streit. Vereis einem Zeitungsschreiber gegenüber hatte er geäußert, daß er den Standpunkt des Lloyd im großen und ganzen billige.

In den "Hamburger Beiträgen", die herausgegeben von der H.-A.-L. herausgegeben wird (die uns schon mit manchem saftigen Pfefferapfel bedacht hat), spinnt Wallin diesen Ton ausfühlich weiter. Albert Wallin ist als Generaldirektor der größten Schiffsahrtreederei der Erde eine so hervorragende wirtschaftliche Kapazität, daß es sich lohnt, den Passus wiederzugeben. Er schreibt:

"Die Darlegungen, welche die Verwaltung des Norddeutschen Lloyd über die Beweggründe ihres Handelns in der südamerikanischen Frage jetzt der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt, haben mich außerordentlich interessiert. Ich billige diesen Standpunkt vollkommen und freue mich, daß die Verwaltung des Lloyd mit dem ungeschäftsmäßigen Gedanken endlich aufräumt, daß sich die großen Gesellschaften in ihrer geschäftlichen Politik beeinflussen lassen sollten von Rücksichten auf Konkurrenten. Der Norddeutsche Lloyd hat sich an der Bildung des Kartells für die Südamerikanische Passagierfahrt vor Jahren beteiligt, weil es der damaligen Politik und den damaligen Interessen der Gesellschaft entsprach. Wie ich aus der Veröffentlichung des Lloyd ersehe, haben sich inzwischen die Verhältnisse für den Lloyd insoweit geändert, daß er sich vor die Frage gestellt sieht, eine höhere Beteiligungsquote innerhalb des südamerikanischen Verbandes zu verlangen, und daß, wenn diesem Verlangen nicht entsprochen werden kann, es für den Lloyd das kleinere Übel ist, aus dem Verbands auszuscheiden und so seine Bewegungsfreiheit wieder zu gewinnen. Das scheint mir ein durchaus korrektes und verständliches Verfahren zu sein, und ich kann nicht verstehen, warum man versucht, aus dieser Handlung des Lloyd besondere Schlüsse zu ziehen, und weshalb, nach der Kurzbildung der Aktien zu urteilen, die Öffentlichkeit annimmt, daß diese Politik eine unrichtige sei. Die großen Kulturaufgaben, welche den Schiffsahrtsgesellschaften gestellt sind, werden meines Erachtens dadurch sicherlich nicht beeinträchtigt, daß die Geschäftspolitik der einen oder der anderen dieser Reedereien sich freimacht von der Ueberschätzung des Wertes der Syndi-

late und Kartelle. Schließlich sind auch die Reedereien doch Erwerbsgesellschaften und sollen ohne Beeinträchtigung ihrer idealen Aufgaben möglichst gute Dividenden für ihre Aktionäre erzielen und möglichst hohe Reserven für die Zeit eines wirtschaftlichen Rückschlages ansammeln; der Weg, auf welchem sie diesen Erfolg erreichen, ob mit oder gegen die Mitbewerber, ist meines Erachtens eine Frage von untergeordneter Bedeutung. Ob die Bildung großer Gemeinschaftsbetriebe, Poole, Syndikate oder wie man sie immer nennen mag, die allein seligmachende Politik für diese Zwecke darstellt, darüber kann man zweierlei Meinung sein. Besonders wird eine sehr starke und mächtige Partei gar nicht umhin können, sich stets die Frage vor Augen zu halten, ob nicht die Vorteile eines freien Spiels der Kräfte viel größer sind als der Nutzen, welcher aus einem beschränkten Einfluß des Kartells vielmehr den schwachen als den starken Parteien zufließt."

Diese Uebersetzungen wirken verblüffend. Eine solche scharfe Sprache gegen die Kartelle ist lange nicht geführt worden. Vergessen darf man freilich nicht, daß die H.-A.-L. an dem südamerikanischen Pool bei weitem nicht in dem Maße interessiert ist, wie am nordamerikanischen. Es kann aber als mehr als zweifelhaft gelten, daß Wallin seine, in den "Hamburger Beiträgen" niedergelegten Ansichten, auch konsequent auf andere als das südamerikanische Unternehmen anzuwenden wird. Der Austritt aus dem nordatlantischen Pool würde für die Seeschiffahrt und alles, was daran interessiert ist, die schwersten Folgen haben. Der Verdacht, daß Wallin ein doppeltes Spiel treibt, ist deshalb nicht von der Hand zu weisen. Der Norddeutsche Lloyd hat im Ernst wohl kaum aus dem Pool auszutreten wollen — er kauft bis zum 30. September 1911 — die Drohung hat die Kontrahenten nur seinen Willenschen gefügiger machen sollen.

Wallin, mehr Jesuit als Jude, nimmt die Bremer Gesellschaft beim Wort, er billigt ausdrücklich den Standpunkt des Lloyd Warum? Will Wallin den Pool gesprengt sehen? Die Antwort ist schwer zu finden. Ein mit allen Wassern gewaschener Geschäftsmann, wäre ihm ein Rautekrieg, der den Lloyd schwerer treffen würde als die H.-A.-L., vielleicht gar nicht so unlieb. Es kann im Geschäftsinteresse der H.-A.-L. liegen, den Lloyd oder auch die gleichfalls beteiligte Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft zu schädigen, — um sie gewissermaßen der Wallinggesellschaft zugänglicher zu machen. Vielleicht ist der Norddeutsche Lloyd von sämtlichen deutschen Linien nur vorgeschoben, um gewisse ausländische Freunde zu treffen. — Dunkel sind die Wege des Kapitals. Auf keinen Fall glauben wir an die Kartellfeindschaft der H.-A.-L., ebensowenig allerdings an das Scheitern des Pools in der südamerikanischen Fahrt. Das könnte den Profit denn doch zu sehr treffen, und wenn es an den Geldbeutel geht, da hören bei der Schiffsahrt — um mit Wallin zu reden — "ideelle und Kulturaufgaben" auf.

Das Geschäft der Schiffsahrtsgesellschaften blickt übrigens prächtig. Am 21. September hat der Vorstand des Norddeutschen Lloyd dem Aufsichtsrat das Geschäftsergebnis der ersten sechs Monate des laufenden Jahres vorgelegt. Danach belaufen sich die Betriebsergebnisse nach Abzug der Generalunkosten und Zinsen auf reichlich 10,2 Millionen M. gegen 9,2 Millionen M. in der gleichen Periode des Vorjahres. Obgleich der Passagierverkehr nach Nordamerika viel zu wünschen übrig ließ, konnte ein um über 1 Million M. günstigeres Ergebnis als im letzten Jahre erzielt werden, da das Frachtgeschäft mit Nordamerika sowie das Gesamtgeschäft auf fast allen übrigen Linien durchaus befriedigend verlief. Auch im zweiten Halbjahr hat sich der Geschäftsgang bislang zufriedenstellend gehalten. Ueber die Aussichten der Reederei überhaupt, läßt sich der "Hamburger Correspondent" wie folgt vernehmen:

"Von maßgebender Seite wird uns die seit längerer Zeit in unterrichteten Kreisen vertretene Ansicht, daß das Jahr 1911 für die Schiffsahrt voraussichtlich als ein recht günstiges zu bezeichnen sein werde, bestätigt. Namentlich alle die Gesellschaften, die ein reines Frachtgeschäft betreiben, dürften sehr erfreuliche Resultate erzielen. Die beiden auf diesem Gebiete führenden Linien, die Kosmos-Linie und die Hanfa-Linie, dürften, wenn nicht etwa noch politische Entwicklungen eintreten, ein Rekordjahr zu verzeichnen haben. Die Hamburg-Amerika-Linie war in der Lage, den Ausfall im Auswanderungsverkehr durch bessere Rentabilität der Frachtdampfer vollaus auszugleichen, und das Resultat dieses Jahres wird dem des Vorjahres mindestens entsprechen. Von Bedeutung dabei ist natürlich, daß die schwebenden Poolfragen — vor allem im nordatlantischen Verkehr — in befriedigender Weise gelöst werden. Der Norddeutsche Lloyd wird für das ungünstige Auswanderergeschäft eine Kompensation namentlich auch in der Entwicklung der Reichspostdampferlinien finden. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft blickt auf ein gutes Geschäft zurück, wobei vor allem auch von der Verstärkung des Verkehrs in weiteren Gütern Nutzen gezogen werden konnte. Die Entwicklung des argentinischen Geschäfts zeigt sich schon in dem Umstande, daß der neue Dampfer der Gesellschaft, "Gay Finisterre", in diesen Dienst eingeteilt werden soll, der sodann das größte und komfortabelste Schiff sowohl der deutschen als der englischen Gesellschaften in dieser Fahrt sein wird.

Das bereits erwähnte günstige Resultat des Frachtgeschäfts hat auch für die Transporthilfe (d. h. die nicht in regelmäßiger Fahrt betriebene Schiffsahrt, Nord. d. "Courier") entsprechende Erfolge gezeitigt. — Nach jahrelangen schlechten Resultaten hat dieser Schiffsahrtszweig im Jahre 1911 bisher mit einer entsprechenden Rentabilität gearbeitet, und die Aussichten für die nächsten Jahre scheinen ebenfalls eine gute Verzinsung zu sichern. Unter diesen Umständen ist es wohl begreiflich, wenn in Deutschland das Interesse



für die Transporthilfe wächst. Wie wir hören, wird von einflussreicher Seite in Hamburg der Gedanke erwogen, der deutschen Flagge an diesem Geschäft einen größeren Anteil zu sichern, während es bisher geradezu als Domäne Englands angesehen werden mußte, die an der freien Schifffahrt mit etwa 75 pCt. beteiligt war."

Die Ausflüchte sind also allzusehr genug. Schon von der Verhaftung der Werften mit Neubauten hätte darauf geschlossen werden können. Es gehört zu der Geschäftspolitik der Schifffahrtsgesellschaft, daß sie den Neigungen so niedrig als möglich erscheinen lassen. Die Herren haben längst erkannt, daß die unübersichtliche, mäßig schnellere Entwicklung des Einkommens der oberen Zehntausend im Gegensatz zu dem Schneltempo, mit dem sich die Lohnsätze der Arbeiter nach oben entwickeln, eine weit gefährlichere Aufreizung zum Massenhaß ist, als die armselige Stümperei der "berufsmäßigen und bezahlten" Heber. Es werden, um die vorläufige Dividendenpolitik zu rechtfertigen, große Summen auf das Erneuerungskonto abgeschrieben. Auch im nächsten Jahr wird dies der Fall sein; haben doch alle Gesellschaften große Bauaufträge vergeben.

Die S.-A.-L. hat augenblicklich 14 Schiffe an deutsche Werften vergeben, während drei große Neubauten in diesem Jahre bereits geliefert wurden. Im Bau befinden sich die Mesenschiffe "Imperator" und "Europa", die beide je 50 000 Tons Displacement erhalten und mit Turbinenmaschinen ausgerüstet werden, die vier Schrauben treiben. Zwei weitere Schiffe werden anstatt mit Maschinen mit Motoren ausgerüstet. Ingesamt hat die S.-A.-L. nach Fertigstellung der Schiffe einen Zuwachs von 155 000 Tons zu verzeichnen. Da läßt sich die Dividende schon brühen. — Die Woermann-Linie hat vier Dampfer zu je 6000 Tons in Auftrag gegeben. Ein anderer wurde vor einigen Wochen fertiggestellt. Die Deutsche Ostafrika-Linie hat in diesem Jahre bereits einen Zuwachs von zwei Dampfern zu 8100 und 9000 Tons erfahren, während sich ein Schiff von 8100 Tons im Bau befindet. — Um fünf Schiffe, teils fertig, teils im Bau, nimmt auch die Flotte der Deutsch-Ostafrikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu. — Die Deutsche Levante-Linie hat ihre Flotte bereits um drei Schiffe in diesem Jahr vermehrt, während vier weitere sich im Bau befinden. — Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft hat in diesem Jahr ein neues Schiff in den Dienst gestellt, drei weitere zu je 12 000 Tons befinden sich im Bau. — Die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft "Rosmos" hat drei Schiffe in Auftrag gegeben. — Zwei Tankdampfer, die mit Motoren anstatt Maschinen ausgerüstet werden, hat die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft bestellt. — Sogar Eloman läßt sich vier neue Dampfer bauen. — Die Neederlei Kirken hat ein neues Schiff von 2000 Tons in den Dienst gestellt und vier andere, gleichgroße, neu bestellt. — F. L. Matthies hat ein Schiff in Auftrag gegeben. — Gegenüber den vielen Dampfern tritt das einzige Segelschiff, das Laeis bauen läßt, etwas zurück.

Es ist also eine nette Liste, die da zusammen kommt, wobei wir eventl. Neubestellungen für den Hafenbetrieb nicht einmal in Rechnung stellen. Diese Liste läßt aber auch einen zwingenden Schluß auf die günstige Lage der Seeschifffahrt zu.

Dallin sagt: "Die Neederleien sollen möglichst gute Dividenden für ihre Aktionäre erzielen und möglichst hohe Reserven anhäufeln — ohne Beeinträchtigung ihrer ideellen Aufgaben."

Hic Rhodus, hic salta!

Wenn die Zeit gekommen ist, werden wir uns die Frage an Dallin erlauben, ob eine anständige Bezahlung der Arbeiter, eine Bezahlung, die dem Arbeiter ermöglicht, ein dem heutigen hohen Kulturstande entsprechendes Leben zu führen, ob diese Bezahlung zu den ideellen Aufgaben der Neederleien gehört oder nicht. Die Antwort wird uns den Weg zeigen, den wir zu wandeln haben.

## Aus unserem Beruf.

### Automobilführer.

Der Supenerlaß des preussischen Ministers hat die freimütigen freien Hamburger nicht schlafen lassen. In der Bürgerschaft (Stadtparlament) hatte ein Mann mit dem seltenen Namen Müller, Mitglied des Wahlrechtsräuberblocks folgenden Antrag eingebracht:

Die Bürgerschaft beschließt, einen Ausschuß von 9 Personen niederzusetzen zwecks Prüfung etwaiger im Verkehr mit Automobilen hervorgeratener Uebelstände, insbesondere der Frage der Fahrgefahrlosigkeit, Zulassung von nicht mit Elektrizität betriebenen Fuhrwerk usw."

Dazu kam ein Antrag Hirsch: "Für den Fall der Annahme des Antrags Müller dem Ausschuß gleichzeitig die Prüfung der Frage zu überweisen, ob den Besitzern von Automobilen eine Vorschrift gegeben werden kann, bei nachlässigen Fahrten weniger ruhestörende Signale zu geben."

Müller begründete seinen Antrag etwa so: Infolge eines früheren Beschlusses der Bürgerschaft ist die Polizei bereits schärfer gegen gewisse Uebelstände des Automobilverkehrs vorgegangen. Trotz der ergangenen Strafmahnde hat das rücksichtslose Fahren aber noch nicht aufgehört. Und Hirsch meint: Das

Gefahr der Suben ist zwar schon am Tage sehr lästig, aber am schlimmsten ist es des Nachts. Denn am Tage kann man wenigstens flüchten, aber des Nachts —

Als Dritter im edlen Bunde ließ sich Dr. Steinhilber vernehmen. Man fährt außerordentlich schlecht in Hamburg, nicht nur in Auto-, sondern auch in anderen Droschken. Ich beantrage deshalb, hinter dem Worte "Automobilen" einzuschalten "und andere Droschken".

Wir müssen diesem edlen Dreibund schon das Zeugnis ausstellen: in besondere geistige Untkosten hat er sich nicht gestürzt. Nach dem Hamburgischen Correspondent hat Müller noch ausgeführt:

„Beim Automobilverkehr ist eine große Reihe von Uebelständen hervorgerufen. In bezug auf die Schnelligkeit muß man zwischen Maximal- und Minimalgeschwindigkeit unterscheiden; es wird schwer sein, immer die richtige Mitte zu finden. Ein Uebelstand ist auch die übermäßige Verengung der Gasse. Die Feststellung der Geschwindigkeit selbst macht keine Schwierigkeit, es gibt dazu sehr brauchbare Apparate. Der Ausschuß könnte auch die Frage der Zulassung nicht elektrischer Kraftdroschken prüfen.“

Der Geistesblitz, daß man zwischen Maximal- und Minimalgeschwindigkeit unterscheiden müsse, benahm uns die Luft, daß es schwer ist, die richtige Mitte zu finden, selbst für konfessionelle Bürgergeschäftsmitglieder erster Klasse, gab sie uns wieder. Wir schöpfen daraus die Hoffnung, daß man dem Automobilführer diese Schwierigkeit nicht entgelten läßt, denn wie käme er zu dem Mut, klüger zu sein als das konfessionelle Bürgergeschäftsmitglied erster Klasse Dr. Müller.

Beim evtl. kommenden Supenerlaß möchten wir dem hamburgischen Gesetzgeber ein zu bedenken geben. Wie es Leute gibt, die die Mitte zwischen Maximal- und Minimalgeschwindigkeit schwer zu finden können, so gibt es auch solche, die schwer hören können. Da unseres Wissens aber auch diese Leute Steuern zahlen müssen, so haben sie nicht nötig, sich überfahren zu lassen. Auch die Gerichte werden in Verhandlungen gegen — Automobilführer so entscheiden. Der Einwand des Autoführers, daß er nicht stärker hupen dürfe, um nicht die zartbesaiteten Ohren Dr. Müllers et tutti quanti zu beleidigen wird ihm nicht helfen. Er hat einen Menschen fahrlässig verletzt oder gar getötet und kommt ins Gefängnis. Für den Automobilführer heißt es: Wer die Charabdis des Supenerlasses vermeiden will, fällt in die Scylla der sonstigen Fußangeln, die die Gesetzgebung ihm legt.

Wir erinnern an den Erlaß des Ministers, wonach die Polizei nicht so viele Anzeigen erstatten, sondern den Chauffeur belehren sollte. Dieser Erlaß war für die Kap. Die Polizei zeigte ruhig bei jeder Kleinigkeit weiter an und die Gerichte verurteilten lustig nach wie vor.

Hupste, wirft bestraft, hupste nicht, wirft auch bestraft. Also —

**Geschwindigkeitsmessungen.** Das Berliner Polizeipräsidium teilt mit: Um ein Urteil über den Genauigkeitsgrad der von Beamten des Verkehrskommissariats auszuführenden Geschwindigkeitsmessungen von Kraftfahrzeugen zu gewinnen, sind Versuche angestellt worden, bei denen die auf der Straße aufgestellten Beamten und ein Inasse eines Automobils gleichzeitig mit Stoppuhren die Zeit für das Durchfahren einer bestimmten Strecke feststellten. Bei einer größeren Zahl auf verschiedenen Straßen zum Teil unter schwierigen Verhältnissen angestellter Versuche betrug der durchschnittliche Fehler 2 pCt.; der größte Fehler, der in einem Falle zugunsten des Automobilführers gemacht wurde, betrug 5 pCt.; b. h., es kann vorkommen, daß ein Beamter 26,2 Kilometer mißt, während das Automobil nur mit 25 Kilometer fährt. Zu Vergleichszwecken wurden einige Messungen mit gewöhnlichen Taschenuhren ausgeführt; hierbei betrug der durchschnittliche Fehler 5,9 pCt. Da die Messungen mit gewöhnlichen Taschenuhren sonach weniger zuverlässig sind, werden von den Beamten des Verkehrskommissariats ausschließlich Stoppuhren benützt. Um zu vermeiden, daß ein Führer infolge Ungenauigkeit der Messungen zu unrecht bestraft wird, wird eine Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit bis zu einer gewissen Fehlergrenze nicht geübt. Diese Fehlergrenze ist so hoch bemessen, daß selbst bei Anwendung von Taschenuhren eine ungerechtfertigte Bestrafung des Führers ausgeschlossen ist.

Wir verweisen auf den sachmännischen Artikel über diese Frage in dieser Nummer.

Die letzte Statistik führt 47 pCt. der Automobilunfälle auf "unbekannte Ursachen" zurück (Vergl. Siegeszug des Automobils II Nr. 25 des Couriers). Bei den Automobilführern sind diese Unfälle fast immer auf die schlechten Straßen zurückgeführt worden, aber niemand hat von diesen Klagen Notiz genommen. Jetzt plötzlich rückt die Klage über die schlechten Straßen durch den ganzen Blätterwald. Was ist geschehen, steigt das Ansehen der Automobilführer plötzlich, daß die kapitalistische Platz- und Sensationspresse ihren Klagen Raum geben? Ach nein, Prinz Heinrich von Preußen hat einen Automobilunfall erlitten und bei der eigenhändigen Schilderung dieses Unfalls in der A. Z. (sieben Seiten mit drei Zeichnungen — wie ist doch die Zeitung interessant) kommt er auf den Zustand der Straßen zu sprechen. Er hält sie für besserungsbedürftig und will, daß die Erträge der Automobillsteuer zur Abstellung der Schäden verwendet werde.

Wenn die Klage des Prinzen wirklich dazu beiträgt, daß die Wege in besserem Stand gehalten werden, dann ist damit der Beweis gebracht, daß es vorzuziehen ist, wenn ein Prinz einen Unfall mit fünfminütiger Bewußtlosigkeit abfolbert, als wenn 100 Chauffeure die Hälse brechen.

Der Bayerische Chauffeurverein, dem Münchener Kraftwagenführer-Kartell angeschlossen, steht unter dem Protektorat des Kgl. Bayerischen Automobilklubs. Das

unserer bayerischer Kollegen nicht ohne Vorwand auskommen können, hat die Spreewälder Annen so gerührt, daß sie beschlossen, ihre Dienste dem Münchener "Kartell" anzubieten.

Man sollte wirklich glauben, daß erwachsene Männer sich in ihren Angelegenheiten nicht von Männern strategieren lassen, die ihre wirtschaftlichen Gegner sind.

**Leiden und Freuden der Wiener Chauffeure.** Die Wiener Chauffeure hielten am 12. d. M. eine Protestversammlung gegen die Polizeipraktiken ab. Genosse Forstner, der Zentralvorsitzende des österreichischen Transportarbeiterverbandes hielt eine Rede, wobei er auch nachstehende Fälle anführte:

Ein Chauffeur wurde vom Polizeikommissariat Innere Stadt zu zwölf Stunden Arrest verurteilt, weil er für eine Fahrt zum Konacher den Zuschlag von 1 Kr. eingeschaltet hat. Die Dame weigerte sich, den Zuschlag zu zahlen, rief einen Wachmann heran, der nichts anderes erklären konnte, als es sei alles in Ordnung. Trotzdem erfolgte die Anzeige und auch Bestrafung. Ein anderer Chauffeur erhielt wegen des ganz gleichen Vorgangs über Anzeige derselben Dame bereits 24 Stunden Arrest zubüßt.

Welch widersinnige Urteile die einzelnen Polizeikommissariate fällen, ist aus folgenden zwei Beispielen zu sehen: Ein Chauffeur bleibt im Vorbeifahren am Standplatz stehen, um bei seinem befreundeten Kollegen einen schadhaften Deuchtdörper umzutauschen. Da kam ein Fahrgast daher, und verlangte gerade von diesem Chauffeur gefahren zu werden. Ein anderer am Standplatz stehender Chauffeur, der den Fahrgast aus einandersehen wollte, daß dies unzulässig sei, wurde dafür vom Polizeikommissariat Innere Stadt wegen Verletzung des Fahrgastes mit 24 Stunden bestraft. In einem anderen Falle wurde ein Chauffeur zu 48 Stunden Arrest verurteilt, weil er angeblich bei einem Kaffeehaus in der Ausstellungstraße einen Fahrgast aufnahm. Die Verurteilung erfolgte trotz mehrfacher Zeigenausfrage, daß der Fahrgast den Chauffeur während der leeren Fahrt zum Fahren aufforderte. Wollte hingegen der erste Chauffeur wegen angeblicher Fahrverweigerung bestraft wurde, erfolgte in diesem Falle die Bestrafung deshalb, weil er die Fuhr — nicht verweigerte.

Ein dritter Chauffeur wurde vom Polizeikommissariat Prater zu 18 Stunden Arrest deshalb verurteilt, weil er während des Wartens auf eine bestellte Fuhr und trotzdem er das Zeichen "Besetzt" aufgestellt hatte, von einem anderen Fahrgast zum Fahren aufgefordert wurde und daher diese Fuhr verweigern mußte.

Ein fremder Herr kommt auf einen Standplatz in der Johannesgasse und fordert den dort stehenden Chauffeur auf, zu einem bestimmten Hause auf dem Wilhelmring zu fahren. Da der Chauffeur nach der Betriebsordnung berechtigt ist, in solchen Fällen zu verlangen, daß der Besteller gleich mitfahre oder ein bestimmtes Angeld zahle, weigerte er sich, da der Besteller weder das eine noch das andere tun wollte, zu fahren. Da erstattete jener Herr gegen den Chauffeur die Anzeige wegen Fahrverweigerung und dieser wurde auch vom Polizeikommissariat Innere Stadt prompt zu 24 Stunden Arrest verurteilt.

Ein anderer Chauffeur wurde von ebendenselben Polizeikommissariat zu zwölf Stunden Arrest verurteilt, weil er seit Mittagmahl im Maximilianer eingekommen hat. Der Wachmann geigte ihn einfach an, daß er dorthin "zucken" fahre.

Mehlich widersprechende Urteile fällt auch das Polizeikommissariat Alsergrund. Es verurteilte am 25. Februar einen Chauffeur wegen Fahrverweigerung zu 24 Stunden Arrest, weil er, bei einem Kaffeehaus nächst dem Standplatz der Chauffeure bei des Volksoper stehend, einen Herrn, der von ihm eine Fuhr verlangte, auf den nächsten Standplatz verwies. — Zwei Tage später, also am 27. Februar, wurde ein anderer Chauffeur von eben demselben Polizeikommissariat zu zwölf Stunden Arrest deshalb verurteilt, weil er aus einem Gasthaus in der Glinberggasse herauskommend, von einem Herrn aufgefordert wurde, ihn zu führen und er dies nicht ablehnte.

Zwei Chauffeure wurden vom Polizeikommissariat Prater mit je 48 Stunden Arrest bedacht, weil sie einen fremden Chauffeur eruchten, von ihrem Standpunkt weg die Fuhr nicht zu übernehmen. Sechszwanzig Stunden bekam aber ein anderer Chauffeur, weil er bei der "Großen Tabakspfeife" im 1. Bezirk einen Herrn einsteigen ließ.

Auf einem Standplatz der Chauffeure wartete ein Herr vergebens auf einen Wagen; da kam ein Chauffeur von einem anderen Standplatz vorübergefahren und ließ sich auf inländisches Gesuch des wartenden Herrn bewegen, die von ihm verlangte Fuhr nicht abzulehnen. Dafür bestrafte ihn das Polizeikommissariat Josefsstadt mit 18 Stunden Arrest.

Ein Chauffeur wurde während der Fahrt unaufhörlich von dem von ihm geführten Fahrgast in rübelster Weise beleidigt und beschimpft. Er blieb deshalb bei dem nächsten Wachposten stehen und ersuchte um dessen Intervention. Der Wachposten überzeugte sich an Ort und Stelle von der Wahrheit der Angaben des Chauffeurs und mußte den Fahrgast auffordern, von seinen Beschimpfungen abzulassen. Da dies nicht fruchtete, verweigerte der Chauffeur die Weiterfahrt. Er wurde dafür vom Polizeikommissariat Sinnering zu 24 Stunden Arrest verurteilt! Die Statthalterei bestätigte das Urteil und drückte damit aus, daß der Chauffeur verpflichtet sei, sich vom Fahrgast alles gefallen zu lassen.

Das Polizeikommissariat Prater verurteilte einen Chauffeur zu 48 Stunden Arrest deshalb, weil er einen Fahrgast zu seinem Hause brachte, dort auf die Bezahlung wartete und über Aufforderung eines Wachpostens nicht sofort fortfahren konnte, weil er ja sonst die Tage verloren hätte. Der Wachposten



Konnte sich von der Wahrheit seiner Angaben über- zeugen, da noch während der Auseinandersetzung der Fahrgast tatsächlich heraustrat, um den Chauffeur zu bezah- len. Trotzdem aber erfolgte Anzeige und Ver- strafung!

Der Redner schloß: Wir sind in Wien noch sehr weit davon entfernt, von einer gerechten Beurteilung sprechen zu können. Aber wenn sich die Polizei sogar weigert, ihre Leute zu uns zu schicken, um unsere Schmerzen anzuhören, so werden wir einmal ge- zwungen sein, sie dem Herrn Polizeipräsidenten zum Fenster hinauszuschreiben. (Dröhnender Beifall.) Solchen Dingen, wie die Bestrafung der Chauffeurs mit 40 Kronen für das Auspuffen, wofür der Chauffeur eigentlich gar nichts kann, muß denn doch ein Ende gemacht werden, selbst auf die Gefahr hin, daß die Chauffeurs einmal in ganz feierlicher Weise beweisen müßten, daß es doch einen Tag geben kann, wo es keine bestraften Chauffeurs gegeben hat — weil sie eben nicht gefahren sind! (Stürmischer Beifall.)

Der große englische Transport- und Verkehrs- arbeiterstreik hat die Miss. W. Johnson-Hicks, Parlamentsmitglied und Chairman (Vorsitzender) der Automobile Association and Motor Union, veranlaßt, sich der Regierung als „Ketter des Vaterlandes“ an- zugeben. In einem Schreiben an den Minister Church- ill, sagt Johnson-Hicks, daß der Ausschuß der Ass- ociation Erwägungen darüber angestellt hätte, ob es möglich sei, einen Automobildienst zur Beförderung von Nahrungsmitteln, Postsendungen, Polizei und Truppen einzurichten. Wenn die Regierung mit den Automobilisten ein Bündnis (11) abschließen, sei man dazu in der Lage. Die von dem Briefschreiber ver- tretene Vereinigung zähle 35 000 Mitglieder, die Bes- sere von mehr als 50 000 Kraftfahrzeugen seien. Außerdem hofft er, daß die der Vereinigung nicht an- geschlossenen Automobilisten sich in den Dienst der „allge- meinen Sache“ stellen würden. Als ersten Schritt be- zeichnet er die Zusammenstellung eines „nationalen Registers“ der Motoristen, die sich zu der Rolle eines „quasi Streikbrechers“ hergeben wollen. Am den Mi- nister leidet zu machen, erinnert er daran, daß die Vereinigung bereits 1909 ein Bataillon Militär von London nach Hastings und zurück transportiert hätte.

Eine Antwort, so berichtet die Allgemeine Auto- mobilzeitung des Kaiserlichen Automobilclubs, ist bisher nicht erfolgt. Und wenn sie erfolgt, wird der schließ- liche Minister es jedenfalls nicht öffentlich machen. Neu ist der Plan des Mr. Johnson-Hicks allerdings nicht mehr. Lord Montague of Beaulieu hat sich die Priorität gewahrt. Er hat schon einige Tage vorher darauf aufmerksam gemacht, daß die beiden großen Automobilvereine 50 000 Mitglieder hätten und außer- dem noch 70 000 weitere Motoristen vorhanden seien, ungernechnet der 10 000 Nutautomobile in den In- dustriezentren. „Lord Montague of Beaulieu“, so schreibt der Londoner Korrespondent der N. A. Z., kündigt an, daß er mit der Hilfe des Royal Auto- mobile Club und der Automobile Association and Motor Union die folgenden „Operationen“ auszu- führen, sich verpflichten würde:

1. Die Beförderung der gesamten Agl. Post auf Strecken, wo die Eisenbahn außer Betrieb ist.
2. Die Versorgung von Spitälern und Pflegean- stalten mit Milch, Eis und anderen Notwen- digkeiten.
3. Die Versorgung von London und anderen großen Städten mit Milch, Fisch und andern leicht dem Verderben ausgesetzten Nahrungs- mitteln.
4. Die Versorgung von Dörfern und ländlichen Distrikten mit Vorräten, wie Tee, Zucker usw., die nicht in der Nähe beschafft werden können.
5. Den Transport von Polizeimannschaften und Truppen.
6. Die Beförderung von Passagieren in dringenden Fällen in Verbindung mit Familienangelegen- heiten und wichtigem Geschäft.

Das soll die Basis des Bündnisses zwischen Re- gierung und Automobilisten sein. Die Regierung soll den Schutz stellen. Die Automobilfahrer sollen als „Special Constables“ eingeschworen werden. Selbst die N. A. Z. sieht sich veranlaßt, von diesem „Chronamt“ in Gänsefüßen zu reden.

Auf den niedlichen Plan näher einzugehen, ver- lohnt sich nicht. Hinweisen möchten wir nur darauf, daß die Zufuhr von Benzin schon während des letzten Streiks fast abgeschnitten war. Von den fünf „Ope- rationen“ darf ein anfänglicher Kraftwagenführer nur die zweite ausführen. Die Begleitterscheinungen eines Transportarbeiterstreiks, denen die Automobilisten mit den „Operationen“ 1, 3 und 4 begegnen möchten, sind zwar nicht Selbstzweck des Streiks, wohl aber wichtige Mittel, den Zweck des sozialen Kampfes zu erreichen. Wer diese Operationen ausführt, von den unter 5 und 6 gar nicht zu reden, ist ein erbärmlicher Streik- brecher. Er wird noch erbärmlicher, wenn er sich zum „freiwilligen Polizisten“ erniedrigt.

Wir sind der festen Überzeugung, daß der eng- lische Transportarbeiterverband, der heute 160 000 Mitglieder zählt, auch mit diesen Gegnern fertig wird.

### Bierfahrer.

Bamberg. Ein schwärzes Städtlein. Kollege Göller, Bierkutscher in der hiesigen Blumlein- brauerei, wurde unlängst wegen einer geringen Vaga- telle, wegen eines Korb Heres, den er vergessen hatte, vom derzeitigen Besitzer Herrn Wich sofort auf die Straße gesetzt. Zwei dort beschäftigte organisierte Brauer erklärten sich hierauf solidarisch und legten die Arbeit nieder. Sofort fiel ein Kutscher — namens Sebel — dem Ausgesperrten in den Rücken. Ein Mit- glied der hiesigen Zählstelle machte ihm darüber Vor- haltungen, worauf er erklärte, daß gehe uns gar nichts

an, das mache er wie er wolle. Sebel ist Mitglied des Fachvereins, Kutscher-Verein: Bamberg. Dem Kutscherverein Bamberg, der liberal da ist, christliche Nächstenliebe und Frömmigkeit zu hegen und zu pflegen, so auch durch unentgeltliche Abgabe von Prozessions- bühnern, damit seine Mitglieder ihre Frömmigkeit ja recht laut vor der Öffentlichkeit zum Ausdruck bringen können, möchten wir doch einmal dringend raten, seine Mitglieder darüber zu belehren, daß sie auch hier ihre christliche Nächstenliebe bekennen sollen und ausgesperrten Kollegen nicht selbe in den Rücken fallen. Es ist unnötig, die Prinzipien dieser Fachvereine zu beleuch- ten, da Arbeitgeber an der Spitze stehen; aber eines möchten wir den Mitgliedern des Kutschervereins Bam- berg zurufen: Tretet aus aus den Fach- und Klum- binvereinen, wo eure Interessen mit Füßen getreten werden; tretet ein in die Reihen derjenigen, die sich dem Kampf gegen den Kapitalismus auf ihre Fahne geschrieben haben! Hinein in den Deutschen Trans- portarbeiterverband, der allein eure Interessen mit Nachdruck vertreten kann.

Gleiwitz. Eine kleine Bierrevolu- tion! Eine sehr interessante Sache stand am 21. September vor der Gleiwitzer Strafkammer zur Verhandlung. Der Sachverhalt war ungefähr fol- gender:

Am 1. April abends ca. 1/10 Uhr kam der Bier- kutscher W. von der Stobelschen Brauerei von seiner Tour zurück und ging, um noch ein Glas Bier zu trinken, in den Stobelschen Ausschank — den soge- nannten Stobelkeller — am Germaniaplatz. Hier be- stellte er sich zu trinken und verlangte zu gleicher Zeit seine ihm zustehenden Biermarken. Zum Bes- seren Verständnis diene, daß bei dieser Brauerei die Einrichtung getroffen ist, daß an jedem 1. und 15. des Monats jedem Kutscher die ihm zustehenden Marken zu seiner freien Verfügung ausgehändigt wer- den sollen. Der Vertreter des Herrn Stobel, ein Herr Neßch verweigerte die Herausgabe; da die Bier- marken einen Teil des Lohnes darstellen, bestand W. auf seinem Recht, es entspann sich ein Streit, in dessen Verlauf Herr Neßch hinter dem Schankstisch hervortrat, den W. angriff und aus dem Lokal werfen wollte. Zwei seiner Ausschänker kamen zu Hilfe und nun wurde W. verprügelt. Das Lokal war, da es ein Sonntag war, zum erdrücken voll; es mochten ca. 250—300 Leute anwesend gewesen sein. Alle die Leute, die nahe standen, empörten sich über die Be- handlungsweise, die dem Kutscher W. von Seiten des Herrn Neßch und den Ausschänkern zuteil wurde. So auch ein Raffende H. Herr H. Neß Herr Neßch zu, man solle doch den Mann loslassen. Es entstand ein allgemeiner Wirrwarr und Herr Neßch gebot Feierabend, er forderte die Leute auf, das Lokal zu verlassen. Das ging selbstverständlich nicht so schnell, wie es Herr Neßch wünschte, die Massen, die nach der Tür wollten, stauten sich und wurden immer wieder zurückgedrängt. Währenddem hatte Herr Neßch schon nach der Polizei geschickt, die nun auf dem Plan erschien und das Lokal räumen half. Die Menschenmenge, die durch die Handlungsweise des Herrn Neßch und seiner Helfer selber furchtbar er- regt war, sammelte sich nun auf dem Germaniaplatz, um über diese Heldentaten ihre Gedanken auszutauschen. Es ging hierbei natürlich etwas laut zu, und so waren denn in kurzer Zeit ca. 500 Menschen auf dem Germaniaplatz versammelt. Inzwischen hatte sich ein betrunkener Harmonikaspieler eingefunden, der das erregte Publikum mit seinen Weisen erfreute. Die Polizei, die sich in ziemlicher Stärke auf dem Platze eingefunden hatte, forderte die Massen auf, den Platz zu verlassen. Die wenigsten konnten bei dem großen Lärm diese Aufforderung hören, so dauerte es denn ziemlich lange, ehe der große Platz geräumt wurde.

Auf Grund dieser Vorgänge erfolgten gegen eine ganze Anzahl von Personen Anklagen wegen ruhe- störenden Lärm, Nichtbefolgung der polizeilichen Auf- forderung fortzugehen, Bedrohung, und gegen die obengenannten W. und H. außerdem Anklage wegen gemeinschaftlichen Hausfriedensbruchs.

Das Schöffengericht, vor dem in erster Instanz verhandelt wurde, sprach einen der Angeklagten frei, die andern wurden zu kleinen Selbststrafen verurteilt, W. und H. außerdem wegen gemeinschaftlichen Haus- friedensbruchs zu je einer Woche Gefängnis.

W. und H. legten gegen das Urteil Berufung ein und so stand der Fall erneut am 21. September zur gerichtlichen Verhandlung vor der Strafkammer.

Zeugen waren nicht geladen; die Verteidigung der Angeklagten, die Herren Rechtsanwälte Blüthenstein- Zahrze und Willmann-Gleiwitz hatten aber Anträge gestellt, nach denen 21 Zeugen geladen werden sollten.

Nach Verlesung der Anklage und der Zeugenan- sagen vor dem Schöffengericht hielten die Angeklagten nur die Berufung auf gemeinschaftlichen Hausfriedens- bruch aufrecht, den sie entschieden bestritten. Da die Zeugenansagen vor dem Schöffengericht die Ange- klagten betreffs gemeinschaftlichen Hausfriedensbruch durchaus nicht belasten, vielmehr entlasten, wurde all- seitig auf die Ladung der Zeugen verzichtet.

Nach kurzem Plaidoyer der Herren Rechtsanwälte ließ das Gericht die Anklage auf gemeinschaftlichen Hausfriedensbruch fallen und hielt sie nur auf ein- fachen aufrecht. Der Herr Staatsanwalt beantragte nun für jeden der Angeklagten eine Geldstrafe von 15 M.

Das Gericht verlinbete folgendes Urteil:

Nach Lage der Sache konnte von einem gemein- schaftlichen Hausfriedensbruch keine Rede sein, das Gericht hatte nur über einfachen Hausfriedensbruch zu entscheiden. Da bei beiden Angeklagten in dieser Hinsicht keine Strafanträge vorliegen, mußte auf Frei- sprechung erkannt werden. Die Kosten sind der Staats- kasse aufzuerlegen.

Leipzig. Die Fassbier- und Flaschenbierarbeiter hielten am 17. September eine öffentliche Versamm- lung ab, in welcher Kollege G. über das Thema: „Der Deutsche Transportarbeiterverband und seine Gegner“ referierte. In packender Weise schilderte Red- ner die Gegnerschaft der Transportarbeiterorganisation und zeigte an der Hand von zahlreichen Beispielen, welche Mittel des Unternehmertums in Anwendung war bisher immer zu Lasten der, daß die behördlichen Organe auf Seiten der Unternehmer standen. Den besten Beweis hierfür bietet der neue Strafgesetzent- wurf. Der Generalkonferenz der englischen Transportar- beiter hat bewiesen, welche Macht unsere BerufsKol- legen besitzen. Mühen wir diese Macht aus, sorgen wir dafür, daß die Reihen der Subalternen sich lichten, dann ist die beste Garantie dafür geboten, daß auch in den Zeiten der Teuerung unsere Kollegen nicht zu hungern brauchen.

Nach dem Vortrag erstattete Kollege H. Bericht über die Tätigkeit der Sektionsleitung im verfloffenen Quartal. Aus den gemachten Ausführungen war zu entnehmen, daß nach Abschluß des neuen Lohnvertrags mit den Ringbrauereien eine Anzahl von Betriebsver- sammlungen sich deshalb nötig machten, weil einige Unternehmer mit der Durchführung der getroffenen Ver- einbarungen es nicht so genau nahmen. Dem Ein- greifen der Verbandsleitung gelang es, den Kollegen zu ihrem Rechte zu verhelfen. Mit den Wienieder- lagen Dresdner Waldschlößchen-Brauerei, Kieselwitzer Wieniederlage, Grimmaer Stadtbrauerei und Schulz- heiß-Bierentwerlage wurden ebenfalls Tarife vereinbart, durch welche die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Kollegen neuwertigere Verbesserungen erfuhr. Von den Kollegen der Schulzheiß-Niederlage in Rausgl er- hielt die Verbandsleitung den Auftrag, für ihre wirt- schaftliche Besserstellung einzutreten. Dieses geschah mit dem Erfolg, daß 3—5 M. wöchentliche Lohnzu- lage erfolgte. Die Bierfahrer der Brauerei Klein- trostsch gehörten mit zu denjenigen, die den Organ- sationsbestrebungen sehr gleichgültig gegenüberstanden. Die Verhältnisse haben sich aber auch hier geändert. Die Kollegen schlossen sich vollzählig der Organisation an, was zur Folge hatte, daß mit dem Unternehmer ein Tarif vereinbart wurde, der neben Verkürzung der Arbeitszeit und sonstigen Verbesserungen, auch eine wöchentliche Lohnerhöhung von 5 M. den einzelnen brachte. Mit der Malzfabrik in Krostitz bestand schon ein Vertrag und sind gegenwärtig annähernd 50 Kol- legen in diesem abgelegenen Winkel Mitglieder des Transportarbeiterverbandes. In den Wieniederlagen der Firma Niebeck u. Co. in Röttha und Markranstädt gelangte der mit den Ringbrauereien vereinbarte Lohn- tarif zur Einführung, auch wurde bei derselben Firma im Hauptbetrieb für die Kohlenarbeiter ein neuer Vertrag vereinbart, durch welchen die Löhne von 2 bis 3 M. wöchentlich aufgebessert wurden. Mit den Stemburgschen Biegelwerken, deren Kutscher teilweise zum Bierfahren in Rüttschena Verwendung finden, wurde ein Tarif abgeschlossen und hierdurch die Löhne um 2,50 bis 3,50 M. wöchentlich erhöht; dazu kommt eine Anzahl weiterer Verbesserungen; auch wurde die Arbeitszeit verkürzt und die Ueberstunden mit 50 Pf. pro Stunde entschädigt. In einer Anzahl von Be- trieben kam es zu Differenzen, die durch Eingreifen der Verbandsleitung zu Gunsten der Kollegen ihre Erledigung fanden. Der Versuch, auch in den kleinen Flaschenbierhandlungen die Arbeitsverhältnisse der Be- rufskollegen etwas günstiger zu gestalten, erwies sich als undurchführbar, indem hier eine große Gleichgül- tigkeit unter den Kollegen herrscht und durch Her- stellung der alkoholischen Getränke in den Brauereien diese Betriebe zur Bedeutungslosigkeit herabgedrückt sind und die meisten nur vorübergehend Arbeitskräfte noch beschäftigen.

Nach einer kurzen Diskussion erfolgte nach einer Aufforderung, in der Agitation nicht zu erlahmen, die Arbeiterpresse zu abonnieren und auch der politischen Organisation sich anzuschließen, Schluß der anregend verlaufenen Versammlung.

### Fahrstuhlführer und Portiers.

Berlin. In der letzten Branchenversammlung vom September referierte ein Ingenieur der N. E. G. über Aufzugswesen mit Drucknopfsteuerung. Der Re- ferent schilderte eingehend das allgemeine Aufzugs- wesen und ging dann zu dem System der von der N. E. G. ausgeführten Drucknopfsteuerung über, es- wählte u. a.: Die Drucknopfsteuerung sei erst jüngeren Datums, und dem Bedürfnis entsprungen, dem Bahnen die Bedienung des Aufzuges in den Wohn- häusern zu ermöglichen. Um den Fahrstuhlbetrieb so sicher wie möglich zu gestalten, seien Türkontakte angebracht worden, des Weiteren die Verriegelung zwangsweise an einem Gestänge gesichert, damit sie nicht von unbefugter Hand geöffnet werden kann. Re- ferent erläuterte an der Hand von Zeichnungen und Tafeln die gesamte Konstruktion, wie Stiel, Steuerapparat und technische Anlage. Das Be- streben der Technik gehe dahin, noch weitere Verbesse- rungen in das System der Drucknopfsteuerung hinein- zutragen, um den mit der Instandhaltung der An- lage Betrauten vor Mißbilligkeiten zu schützen. Eine Diskussion über das Referat fand nicht statt. Hierauf erstattete Leube den Bericht von der Generalversamm- lung, dem folgendes zu entnehmen ist. Die General- versammlung ist von 906 Delegierten zur Erledigung der geschäftlichen Interessen des Verbandes vertreten. Aus dem Quartalsbericht sei zu ersehen, daß verchie- dene Lohnbewegungen mit Erfolg durchgeführt wer- den konnten. Eine Diskussion über den Bericht wurde nicht gewünscht. Nach Aufforderung, für den kom- menden Versammlungsbefuch Propaganda zu machen, wurde die Versammlung geschlossen.



Hafenarbeiter.

Wie die Altonaer Kai- und Lagerhaus-Gesellschaft mit den Arbeitern umspringt, zeigt folgender Vorgang, der in diesen Tagen vor dem Altonaer Gewerbegericht seinen Abschluß fand: In dem am 6. September mittags ausgegebenen „Arbeitsmarkt“ des „General-Anzeiger“ stand folgendes Inserat:

Arbeiter gesucht für Akkordarbeit. Es wollen sich nur kräftige, fleißige Leute melden.

Altonaer Kai- und Lagerhaus-Gesellschaft, Große Elbstraße, Schuppen A.

Bereits um 1 Uhr hatten sich an dem betreffenden Schuppen eine Menge Leute angesammelt, die alle der Einstellung harren. Gegen 2 Uhr wurden 30 Mann angenommen, denen, nachdem sie ihre Invalidentarte abgegeben hatten, bedeutet wurde, sich um 6 Uhr abends zur Nachtschicht beim Schuppenvorsteher Herrn Peters, Schuppen D, bei Neumühlen, zu melden. Die 30 Mann aus Altona, Dittensen und Hamburg eilten nun ihren Wohnungen zu, um sich für die bevorstehende Nacharbeit einzurichten. Etwa zehn Minuten vor 6 Uhr waren alle 30 Mann an Ort und Stelle, wo sie aber eine arge Enttäuschung erlebten; denn kurz und bündig wurde ihnen erklärt, die Nachschicht arbeite weiter; es sei also keine Arbeit für sie vorhanden; sie möchten nach Hause gehen und sich am anderen Morgen die Invalidentarte abholen. Darob allgemeine Entrüstung unter den 30 Arbeitern, die noch wuchs, als die Arbeiter der Nachtschicht vernahmten, sie würden den Neuhinzugelassenen gern Platz machen; denn es sei keine Kleinigkeit, so den ganzen Tag in Altona Kalfsalze zu schaufeln; sie seien müde wie die Hunde und würden um 6 Uhr gern Schicht machen.

Unter den 30 Arbeitern fand nun eine Beratung statt und einstimmig wurde der Beschluß gefaßt, eine angemessene Entschädigung von der Altonaer Kai- und Lagerhaus-Gesellschaft zu verlangen für die geopferte Zeit, bornehmlich aber für die Einbehaltung der Invalidentarte bis zum anderen Morgen, da viele unter den 30 Arbeitern am anderen Morgen um 6 Uhr an andern Stellen Beschäftigung finden konnten, die jetzt aber nicht in Betracht käme, weil man die Invalidentarte erst gegen 7 Uhr in Neumühlen ausgefolgt erhalten würde und so der ganze andere Tag wieder verloren ginge.

Alle Mann kehrten nun nach Schuppen A zurück und vier Mann wurden zum Direktor der Gesellschaft beordert, um die Entschädigungsansprüche der anderen zu vertreten. Auf Grund des Altonaer Lohnes und der Einbehaltung der Invalidentarte verlangte der Sprecher die Nachtschicht bezahlt, und zwar 5 Mk., obgleich die Tagesarbeiter 70 Pf. pro Stunde verdient hatten. Der betreffende Direktor aber ließ sich auf nichts ein. Höchstens könne er, so meinte der Herr, eine Stunde und das Fahrgeld vergüten, also 90 Pf. Hierauf gingen abermals zwei Mann ins Kontor. Diesen versprach er zwei Stunden und 40 Pf. Fahrgeld, in Summa 1,80 Mk.; mehr auf keinen Fall. Wenn die betreffenden damit nicht zufrieden seien, so könnten sie — wie der Herr auf eine Bemerkung des Sprechers, daß man sich bei nicht befriedigender Entschädigung an das Gewerbegericht wenden müsse, bemerkte — eben an das Gewerbegericht wenden. Diesem Überflusse er die Entscheidung.

Donnerstag, 7. September, morgens um 6 Uhr, waren alle 30 Mann wieder am Schuppen A versammelt. Und der Erfolg? Sie bekamen gegen 7 Uhr die Invalidentarte und 1,80 Mk. Auf weiteres ließ sich der Herr Direktor nicht ein. Und als wiederum drei Mann den Herrn Direktor noch einmal sprechen wollten, um im guten die Sache zu regeln, ließ er sie durch einen Schreiber abweisen mit dem Bescheid, sie sollten sich, wenn sie mit den getroffenen Bedingungen nicht einverstanden seien, ans Gewerbegericht wenden.

Schzehn von den dreißig Arbeitern haben dies getan, während vierzehn nach Empfang der Invalidentarte um 1,80 Mk. feige das Feld räumten.

Nun hat das Gewerbegericht entschieden, daß jedem der Kläger noch 4,20 Mk., also insgesamt 6 Mk. von der Kai- und Lagerhausgesellschaft ausbezahlt werden müssen. Das ist in Anbetracht der Versäumnisse und der Einbehaltung der Invalidentarte nicht zuviel. Die Mehrzahl der Kläger beanspruchte auch mehr, doch haben sie sich schließlich alle mit dem Urteil des Gewerbegerichts zufrieden gegeben. So ist denn dem Herrn Direktor einmal gezeigt worden, daß er nicht so ohne weiteres arme Arbeitslose narren kann.

Schon recht oft haben die organisierten Speditionsarbeiter den Versuch gemacht, die in diesem Bereiche bestehenden Mißstände zu beseitigen. Aber leider ist dies noch immer an der Gleichgültigkeit der dort im sogenannten festen Verhältnis stehenden Arbeitern gescheitert. Die wenigen organisierten Kollegen stehen der dort geübten Häuptlingswirtschaft und Willkür machtlos gegenüber. Hoffentlich werden jetzt die rickständigen an dem Vorgehen der Hilfsarbeiter sich ein Beispiel nehmen und sich ihrer zuständigen Organisation der Branche Speditionsarbeiter im Deutschen Transportarbeiterverband anschließen.

Bremen. Am 18. September tagte bei J. Haslag eine gut besuchte Versammlung, die einen durchaus würdigen Verlauf nahm. Es verdient dies besonders erwähnt zu werden, da leider in letzter Zeit die Versammlungen durch einzelne Kollegen gestört wurden, daher mußte es unterbleiben, die bestehenden Mißstände am Hafen zu besprechen und abzustellen. Hoffentlich werden für die Zukunft alle Versammlungen so verlaufen wie die letzte, dann wird auch jeder Kollege das notwendige Interesse dafür haben und das kann für alle Hafenarbeiter nur von Vorteil sein. In der letzten Versammlung beschäf-

tigten sich die Kollegen mit der Frage, wie die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Hafenarbeiter am Ort genau (statistisch) festzustellen seien. Diese Frage wurde dem Vorstand und den Vertrauensmännern überwiesen. Unter Verschiedenes wurde eine Beschwerde der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft zur Kenntnis genommen, die dahin lautete, daß die Aufsicht der B. L.-G. bei der Annahme von Arbeitern Instrukten ausgeübt seien. Die Versammlung sprach sich dahin aus, daß die B. L.-G. dies selbst verschuldet habe, durch die Einrichtungen, die sie selbst geschaffen habe. Von wirklichen Hafenarbeitern werden den Aufsichtern keinerlei Schwierigkeiten gemacht, ein derartiges Verhalten würde scharf verurteilt werden. Es wurde dann von Kollegen darüber Klage geführt, daß der Stauerer-Unternehmer W o r g e n t h a l es liebt, Arbeiter, die ihr Recht beim Gewerbegericht suchen, zu maßregeln. Diese Fälle sind des öfteren zu Tage getreten, nun soll beim Arbeitgeberverband Beschwerde geführt werden. Wenn dies nichts nützt, dann müssen die Kollegen zur E l b s t h i l f e übergehen. Bei diesem Unternehmer gibt es einen Vorarbeiter, der ebenfalls Kollegen, denen er nicht zu grün ist, maßregelt, die anderen Vorarbeiter dürfen dann den Betroffenen ebenfalls nicht mitnehmen. Auch dieser Zustand soll beseitigt werden. Nach Erledigung weiterer interner Angelegenheiten wurde die Versammlung, die bis zum Schluß gut besucht war, geschlossen.

Weil der Scherstock fehlte. Um Zeit zu sparen — Zeit ist Geld — wird in sehr vielen Fällen der Scherstock nicht eingelegt. Unter diesem Umstand ist aber das Andocken der Lutten geradezu lebensgefährlich und zahllose Arbeiter laufen als beklagenswerte Krüppel umher, weil sie von dem in den Raum stürzenden Luttendeckel mitgerissen wurden. Auch hier hilft nur Selbsthilfe. Die Arbeiter müssen sich weigern, wenn die Stauerer diese falschen Anordnungen treffen. Auf dem Dampfer „Curipos“, früher „Minna Horn“, ist am 14. d. M. beim Luttenandocken ein Luttendeckel von oben gefallen, weil die Scherstücke nicht angelegt waren. Es sind dies durchgehende, lange Luttendeckel, die sehr schwer und schlecht zu handtieren sind. Die Schauerleute aus dem Unterraum steigen bereits die Baumleiter hinauf und der Schauerer S. J. besand sich schon in der Höhe des Zwischendeckels, als der Luttendeckel von oben fiel, ihn traf und in die Tiefe riß. Der Mann schlug auf den Tunnel, brach ein Bein und setzte sich den rechten Arm aus. Auch hier wäre der Unfall vermieden, wenn die Scherstücke eingelegt gewesen wären. Aber auf dem Schiffe ist die Treibelei ganz besonders groß, so daß der Witz es nicht zuläßt, daß die Scherstücke eingelegt werden.

Sauvage †. Einen schweren Verlust haben die französischen Hafenarbeiter zu beklagen. Der Kollege S a u v a g e, der Sekretär des Syndikats der Hafenarbeiter in D ü n k i r c h e n, ist plötzlich gestorben. Dünkirchen ist der einzige Hafen Frankreichs, der eine achtunggebietende Hafenarbeiterorganisation hat. Sauvage war ein eifriger Bewunderer der deutschen Organisationsarbeit, er hat bewiesen, daß es auch in Frankreich möglich ist, nach unserer Methode zu organisieren. Sollte diese Arbeit Sauvages nach seinem Tode durch die Tendenzen Manois vernichtet werden, so wäre das nicht nur im Interesse der Dünkirchner und französischen Kollegen zu bedauern, sondern auch im Interesse der deutschen Kollegen und der Internationalen. Schwache Organisationen der Berufsleute im Ausland sind schädlich für die Deutschen. Schwache Organisationen bedingen schlechte Lohnverhältnisse. Schlechte Lohnverhältnisse im Auslande sind aber auch ein Stein im Wege der deutschen Organisation, weil bei Lohnkämpfen stets auf die ausländische Konkurrenz, die niedrigere Löhne zahlt, hingewiesen wird, um unseren kulturellen Aufstieg zu verhindern.

Alles, was wir jetzt hoffen, ist, daß das Wirten des Verstorbenen nicht vergeblich gewesen ist. Das wäre für Sauvage das beste Denkmal.

Wie's kommen mußte. Der Weiterbestand des Schiffahrtspool in der südamerikanischen Passageschiffahrt ist gesichert. In einer Zeitungsmeldung wird darauf hingewiesen, daß Wallin den Standpunkt des Lloyd in dieser Frage billige. (Vergl. auch den Artikel in dieser Nummer.)

Es hat dann eine Besprechung zwischen Direktor Heinichen vom Norddeutschen Lloyd und Generaldirektor Wallin stattgefunden, in der sich der Lloyd bereit erklärt hat, mit der einwilligen Zurückstellung seiner Forderungen in der Süd-Amerikafahrt und mit der Fortsetzung der Poole unter den bisherigen Bedingungen. Es sind damit die Differenzen zwischen Hamburg und Bremen vollständig in freundschaftlicher Weise erledigt. Für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft ist das erzielte Uebereinkommen mitwunderbarlich infolge ihrer Interessengemeinschaft mit der Hamburg-Amerikaline, deren Leitung in Händen von Generaldirektor Wallin liegt.

Alfo: Wallin sagt zum Lloyd, eure Forderungen sind berechtigt, dann, entgegnet die Bremer Gesellschaft, dann ziehen wir sie zurück. Schade, daß man bei der Unterredung zwischen Hamburg und Bremen keine Maus sein konnte, die Aussprache muß interessant gewesen sein, besonders der Teil der verschobenen Aufgaben der Reedereien können gepflegt werden. Wir warten...

Handelsarbeiter.

Berlin. Einen großen Erfolg erzielten die bei der Bauglasererei von J. Salomonis, Alexandrinenstraße, beschäftigten Hausdiener und Hilfsarbeiter. Die Verhältnisse bei dieser Firma machten es dringend notwendig, daß eine Verbesserung der Lohn- und Arbeits-

bedingungen geschehen mußte. Zählte doch die Firma einen Anfangslohn von 35 Pf. pro Stunde und waren es bei der im Betrieb herrschenden Inflation die meisten Kollegen, die diesen Lohnsatz erhielten. Nur wenige waren vorhanden, welche durch langem Aushalten bei der Firma einen etwas höheren Lohn erhielten. Aber diese mußten gewärtig sein, daß wenn sie, gezwungen durch die stetig wachsende Teuerung aller Lebensmittel, den Chef um Lohnerhöhung angingen, sie durch billigere, jüngere Arbeitskräfte ersetzt wurden. Sie wußten sich aber Rat, indem sie in richtiger Erkenntnis dessen, daß Erfolge nur durch Einigkeit zu erzielen seien, dafür sorgten, daß sich alle Kollegen dem Transportarbeiterverband anschlossen. Als das erreicht war, stellten sie mit Hilfe des Verbandes an den Unternehmer Forderungen. Widen erwarten schnell antwortete der sonst als Scharfmacher im Gewerbe bekannte Unternehmer auf das Anschreiben der Organisation und ersuchte um Verhandlungen mit Vertretern derselben. Diese fanden statt und wurden folgende sehr günstigen Verbesserungen erreicht. Erstens wurde der Anfangslohn um 7 1/2 Pf. pro Stunde erhöht und tritt nach 1/2 jähriger Beschäftigung eine weitere Erhöhung um 2 1/2 Pf. ein. Auch den älteren, bereits länger Beschäftigten wurde eine Zulage gewährt, so daß alle 15 Kollegen Lohnerhöhungen von 1—2 Mk. erzielten. Von besonderer Wichtigkeit ist ferner, daß die bis dahin 60 Stunden pro Woche betragende Arbeitszeit auf 54 Stunden vermindert wurde.

Also 6 Stunden Arbeitszeitverkürzung und eine Lohnerhöhung von 1—2 Mk. Gewiß ein sehr schöner Erfolg. Jedoch war derselbe nur dadurch möglich, daß alle Kollegen einmütig dem Verband angehörten. Den in den anderen ca. 50 Bauglaserereien Groß-Berlins beschäftigten Hausdienern sollte dieser Erfolg der beim größten Unternehmer der Branche errungen worden ist, Anlaß geben, sich nunmehr ebenfalls dem Transportarbeiterverband anzuschließen, damit die Löhne im Gewerbe, die allgemein recht niedrig sind, überall nach dem Vorbild von Salomonis aufgebessert werden könnten. Die Branchenleitung wird es an Aufklärung nicht fehlen lassen und ersuchen wir also unserem Verband bereits angeschlossenen Kollegen, so weit sie in Bauglaserereien beschäftigt sind, ihre Adresse, sowie die ihrer Firma an das Büro, Engelste 15, Zimmer 33 einzusenden zu wollen, damit die Agitation unter diesen Kollegen planmäßig betrieben werden kann. Auf zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Hausdiener in den Bauglaserereien.

Berlin. Wir bitten die Kollegen Hausdiener und Bader von Nachstehendem Kenntnis zu nehmen und dementsprechend zu handeln:

Unsere Kollegen Kolluischer, Begleiter und Bodenarbeiter stehen seit Jahren mit den Speditionen im Tarifverhältnis. In diesem Tarifvertrag wird unter anderem darauf hingewiesen, daß auf die Kundschaft hingewirkt wird, daß die Güter bis 7 Uhr abends zur Abholung bereit zu halten sind.

Da in verschiedenen Geschäften dieses nicht beachtet wird, so ersuchen wir sämtliche Kollegen Hausdiener und Bader, in deren Geschäften noch nach 7 Uhr abends Güter gepackt werden, uns zu unterstützen, da es beiderseitiges Interesse muß sein, wenn die Arbeitszeit verkürzt werden kann.

Die Branchenleitung der Speditionsbranche.

Berlin. Sektion der Markthelfer und Boten aus den Buchhandlungen und Journal-Redaktionen, Hausdiener, Bader, Kutscher aus Papier-Pappen engros-Firmen, Buchdruckerien, Buchbinderien und der Papierverarbeitungs-Industrie. Am Montag, den 18. September, fand eine gut besuchte Versammlung der Branche statt. Die Delegierten H., B. und P. erstatteten den Bericht über die Generalversammlung Groß-Berlin, 2. Quartal. Der Geschäfts-Rollenbericht wurde beifollos entgegengenommen. Ueber den Arbeitsnachweis-Bericht und den Antrag bez. der Neuaufnommenen wurde längere Zeit diskutiert. Von den weiteren Verhandlungen, Ausschüssen etc. wurde mit Zustimmung Kenntnis genommen. Bezüglich der Lohnbewegung und Agitation gab der Branchenleiter S. Bericht. Mit verschiedenen neuen Betrieben sind jetzt Verbindungen vorhanden, 91 neue Mitglieder sind im 2. Quartal aufgenommen worden. Für die Kollegen des Verlages U. Scherl ist ein neuer Vertrag zustande gekommen; die Anfangslohn sind um 1 Mk. erhöht, ebenfalls der Höchstlohn von 32 Mk. auf 33 Mk. gestiegen. Die W. J. a. Mittag-Fahrer haben eine Abwehrbewegung geführt und ist eine Einigung durch die Verbandsleitung mit einer Kommission der Angestellten und dem Verlag erzielt worden. Bei einigen anderen Firmen schweben noch Verhandlungen. Sind in einzelnen Betrieben die Löhne für ältere Kollegen noch sehr der Verbesserung bedürftig, und werden auch ein großer Teil jugendliche beschäftigt, so ist uns noch ein trauriger Fall bezüglich Ausbeutung eines Schulfknaben in der Ferienzeit bekannt geworden. Durch eine Mitteilung eines Kollegen aus unserer Branche übergab der Branchenbetreuer S. der Kontrollkurren, Genossin D., der Ausschusskommission die Recherche in dieser Angelegenheit. Der Arbeitgeber Lo... Schäferstr., welcher für eine Groß-Buchbindererei (W. u. C.) in der Wilhelmstraße arbeitet, beschäftigte einen zwölfjährigen Knaben mit Warenausfahren. Abholten mittels Handwagens. Dem Jungen wurde der Handwagen derartig vollgeladen, daß er ihn kaum fortbewegen konnte. Die Arbeitszeit des Knaben war täglich 4 bis 6 Stunden, er bezog dafür den horrenden Lohn von 3 Mk. pro Woche. Es wurden Beobachtungen angestellt und der Arbeitgeber auf sein ungehöriges Tun aufmerksam gemacht; derselbe bestritt zuerst die Beschäftigung eines Schulfknaben. Nachdem aber seitens der G. der genaue Sachverhalt geschildert, gab



es dieses zu, und pries sein gutes Herz, daß er aus reinem Mitleid handle, der Junge bekomme, wenn er vor- und nachmittags arbeitete noch 1 M. mehr und Essen. Doch während der späteren Unterhaltung wandte sich das Herz des Arbeitgebers. Als man die Arbeitskarte für den Jungen zur Einsicht verlangte, zeigte sich der Herr von seiner rabiaten Seite. Er schlug der Kontrollleurin gegenüber mit einem Gegenstand auf den Tisch und schimpfte über Frechheit zc. Dieses Verhalten bewog die Genossin, dem Reviervorstand der Kinder-Ausbeutung Mitteilung zu machen und es bedurfte auch hier des energischen Aufstretens, um diesen Herrn anzuhalten, solchen Gesetzesverstößen gegenüber die Pflicht zu erfüllen. Es muß Aufgabe der Gesamt-Kollegenschaft sein, die Kinderschuttkommission in ihren Arbeiten und Wirken zu unterstützen. An Stelle des ausgeschiedenen Besitzers der Brandenleitung, Kollegen B., wurde der Kollege D. gewählt. Nach Erledigung einiger geschäftlicher Anträge und Mitteilungen war Schluß der gut besuchten Versammlung.

Dresden. Am Mittwoch, den 13. September, tagte eine öffentliche, sehr gut besuchte Versammlung der Marktbesitzer und Handelsreisenden, die sich außer Lohnfragen besonders mit verschiedenen Uebelständen im Dresdener Postwesen beschäftigte. Ein Kollege hielt ein beifällig aufgenommenes Referat über: „Lohnbewegungen im Handelsgewerbe.“ Ueber die Ursachen der sich immerwährend ergebenden Differenzen auf den Postämtern bei der Paketabfertigung sprach Kollege Genaud. Zunächst wies er darauf hin, daß sich das auf den Postämtern verkehrenden Publikum eine immer größere Unzufriedenheit bemächtigt, die ihre Ursache in der unzulänglichen Organisation im Postdienste habe. Ueberdies sind Lasten zu verzeichnen, daß einzelne Beamte glauben, daß nicht sie wegen des Publikums, sondern dieses wegen der Beamten da ist. Besonders auf dem Hauptpostamt kann tagtäglich beobachtet werden, wie an einigen Schaltern, namentlich in der Zeit von 6 bis 7 Uhr abends, das Plakat „Geschlossen“ prangt, während an den anderen Schaltern ein ungeheurer Andrang zu verzeichnen ist und das Publikum geduldig warten und oft kostbare Zeit opfern muß. Nicht selten kommt es vor, daß jemand ca. 1/2 Stunde gewartet und sich nun freut, an der Reihe zu sein und abgefertigt zu werden, ihm der Schalter vor der Nase geschlossen wird. Er geht an den nächsten Schalter und versucht dort sein Heil, vielleicht auch vergebens. Was Wunder, daß unter solchen Umständen einer oder der andere ungemüthlich wird und dagegen protestiert, oder schließlich in seinem Unwillen einmal harte Worte gegen die diensttuenden Beamten fallen läßt. Solche Kritik wird meist nicht gehört, oder sie wird gehört, und dann wird derjenige, der sie geübt, wegen Beamteneleidigung bestraft, wie es einem unserer Kollegen vor kurzer Zeit passiert ist. Es ist dringend an der Zeit, daß hier Abhilfe geschaffen wird, denn die Postdirektion bezw. die Amtsvorsteher können doch unmöglich solchen Verhältnissen blind gegenüberstehen. Nicht nur an den Geld- und Briefschaltern, sondern auch an den Paket-schaltern steht es aus, als ob das Wachsen des Verkehrs in den Amtsstuben nicht bemerkt würde. Auf dem Postamt 9, Neumarkt, wirkt es geradezu bedrückend, wie der Verkehr bei der Paketannahme sich abwickelt, namentlich in der Zeit von 6 bis 7 Uhr abends. Die Räume sind zu klein, um alle die aufzunehmenden, die Pakete aufgeben wollen. Und von Minute zu Minute steigert sich der Andrang. In den Monaten Oktober bis März ist es keine Seltenheit, daß jemand mit einem Pakete um 6 1/2 Uhr auf das Postamt kommt und es in einer Stunde erst wieder verläßt. Hier könnte Wandel geschaffen werden, wenn man den Verhältnissen nur etwas Rechnung tragen würde. Das Postamt 9 besitzt 6 Wagen. Davon sind abends 6 Uhr 4 im Betrieb, während die übrigen 2 erst 6 1/2 Uhr, also kurz vor Schluß, zur Verfügung gestellt werden. Könnte hier nicht dem Andrang vorgebeugt werden, wenn von 6 Uhr an alle Wagen im Betrieb wären? Als kürzlich der aufsichtsführende Beamte darauf aufmerksam gemacht wurde, habe er nur die Antwort übrig gehabt: „Das können Sie ja gar nicht beurteilen!“ Nun, diejenigen, die darunter tagtäglich zu leiden haben, werden sehr wohl in der Lage sein, beurteilen zu können, ob dies möglich ist und verlangen vor allem, daß hier Remedur geschaffen wird. Nicht gerade zeitgemäße Zustände herrschen auch auf der Paketabgabe des Postamts 2, Marienstraße. Hier stehen in den Vormittagsstunden oft Hunderte von Personen und warten auf ihre Abfertigung. Man scheint hier zu wenig Beamte zur Verfügung zu haben. Auch zeigt sich hier das Sparsystem der Postbehörden im hellsten Lichte insofern, als hier nach den eigenen Angaben eines Oberpostleiters einige völlig ungelohnte und natürlich schlecht bezahlte Aushilfsleute beschäftigt werden, was zu dieser mangelhaften Abfertigung mit beiträgt. Dadurch entstehen nicht nur Zeitverluste, sondern unsere Kollegen Markthelfer, die ja den Hauptbestandteil des die Post besuchenden Publikums bilden, haben bei der Paketabgabe, wenn sie sich einmal erlauben, an der langsame Abfertigung Kritik zu üben, noch für ihre Existenz zu fürchten. So ist erwiesen, daß der Oberpostleiter Israel kürzlich ungerichtetfertig Weise einen Markthelfer bei seinem Arbeitgeber wegen angeblich zu langem Verweilen auf dem Postamt denunzierte. (1) Die hiergegen sofort eingeleitete Beschwerde hatte den Erfolg, daß der Oberpostleiter gezwungen wurde, unseren Kollegen insofern zu rechtfertigen, als er das Gesagte mit Bedauern zurücknahm. Unsere Aufgabe ist es, dafür zu sorgen, daß solchen Leuten von vornherein das Handwerk gelegt wird, und ferner, daß auf den Postämtern zeitgemähere Zustände geschaffen werden. Die Kritik des einzelnen verfaßt wirkungslos, das sei schon mehrfach bewiesen. Nur durch eine starke Organisation ist es möglich, auch bei den öffentlichen Institutionen Veränderungen herbeizuführen. Mit dem Wunsche, daß jeder Handelsreisende für den weiteren Ausbau

der Organisation Sorge tragen möge, schloß der Redner seine mit großem Beifall aufgenommenen Ausführungen. — In der Debatte bestätigten noch einige Redner diese Ausführungen. Ergänzend führte noch Kollege B. aus: Schuld an den Uebelständen auf dem Hauptpostamt sei das System. Die Assistenten müssen in der Zeit zwischen 6 und 7 Uhr abends abrechnen, infolgedessen seien dann gerade in der Zeit des stärksten Verkehrs die Hälfte der Schalter geschlossen. Kollege Matthes weist darauf hin, daß auf den anderen Postämtern die Verhältnisse ähnlich liegen, wie auf Postamt 9. Besonders müsse über das Hauptpostamt Beschwerde erhoben werden. Dadurch, daß noch nach 7 Uhr abends Pakete gegen Extragebühr in großer Anzahl hereingenommen würden, käme es vor, daß in den Herbstmonaten die Kollegen Markthelfer oft bis in die 10. Stunde auf dem Hauptpostamt ausharren müßten. Hier müßte endlich Wandel geschaffen werden. Weiter brachte ein Kollege zum Vortrag, daß genau so, wenn nicht noch ärger wie auf den Postämtern, die Abfertigung auf dem Hauptpostamt, Blumenstraße, vor sich geht. Auch hier müsse im Interesse der Kollegen etwas getan werden. — Folgende Resolution wurde mit großer Begeisterung einstimmig angenommen. „Die am 13. September 1911 im Odeum zahlreich versammelten Markthelfer und Handelsreisende protestieren gegen die auf den Dresdener Postämtern herrschenden Uebelstände und die dort vorkommenden Uebergriffe einzelner Beamten. Sie beauftragen die Verbandsleitung des „Deutschen Transportarbeiter-Verbandes“ geeignete Schritte zu unternehmen, damit diese Uebelstände und Uebergriffe beseitigt werden bezw. sich nicht wiederholen.“ — Nach einem Appell an die Versammlung, an dem Ausbau der Organisation kräftig mitzuarbeiten und die Parteipresse zu unterstützen, schloß der Vorsitzende die imposant verlaufene Versammlung.

Frankfurt a. M. Für Donnerstag, den 14. d. Mts. hatten wir eine Versammlung für die Angestellten sämtlicher Radlerinstitute einberufen. Es folgten unserm Ruf eine große Anzahl Kollegen, welche sich alle unserem Verbands angeschlossen. Was in dieser Versammlung an Zuständen zu Tage trat, spottet jeder Beschreibung; nicht daß etwa nur die miserabelsten Löhne und eine unmensliche Arbeitszeit vorherrscht, sondern ein geradezu raffiniertes System in manchen Betrieben (rote, grüne und schwarze Radler) eingeführt ist, welches die schon äußerst erbärmlichen Löhne zu wahren Hungerlöhnen macht. Man berechnet (laut uns vorliegender Lohnbüchse) für Radbenutzung 1,50 Mark, für Kautschuk 1 M., Gamafchengeld, Kranlen- und Invalidenbeiträge, so daß nach Abzug dieser Gelder eine Bezahlung bleibt, welche es den Kollegen fast unmöglich macht, auf ehrlichem Wege ihr Dasein zu fristen. Wir sind in der Lage, Stundenlöhne festzustellen, welche sich in der horrenden Höhe von 10, 11 bis 16 Pf. bewegen. Für Nacharbeit, Sonntagsarbeit gibt es keine Entschädigung. Wenn gibt es für wenige Minuten Verspätung bei Botenfahrten Strafen. Alles in allem Zustände, welche den Kollegen endlich zeigen dürften, wo ihre Interessen gewahrt werden: einzig und allein im Deutschen Transportarbeiterverband. Darum auch zur nächsten Versammlung!

Karlsruhe. Die im Eis- und Mineralwasser-geschäft von B. Fintenknecht beschäftigten Kollegen haben einen schönen Erfolg errungen. Mit dem Unternehmer wurde ein Tarifvertrag abgeschlossen, welcher dem Einzelnen 2 bis 5 M. Lohnerhöhung pro Woche bringt, indem der Anfangslohn auf 24 M. steigend pro Jahr um 1 M. bis zum Höchstlohn von 27 M. vereinbart wurde. Für die Sonntagsarbeit — Eisfahren usw. werden für den halben Tag 2 M., für den Vierteltag 1 M. entschädigt, während diese Arbeit früher ohne besondere Entschädigung geleistet werden mußte. Auch die Stallwachen werden nunmehr mit 1 M. extra bezahlt. Die Arbeitszeit wurde im Sommer auf die Zeit zwischen früh 1/2 6 Uhr bis abends 8 Uhr und in der übrigen Zeit von 1/2 7 Uhr früh bis abends 7 Uhr festgesetzt. Bei Ueberland-touren wie für das Mittagessen 1 M. und für Ueberstunden 50 Pf. vergütet. Der Arbeitsnachweis des Verbandes ist gleichfalls anerkannt. Diese Bestimmungen gelten jedoch nur für organisierte Kollegen. Mit den drei unorganisierten Kutschern im Betriebe kann es die Firma halten, wie sie will. Charakteristisch ist es, daß der Prinzipal betreffs der Verbandszugehörigkeit des ältesten Kutschers sagte, seine (des Kutschers) Frau leide nicht, daß dieser im Verbands sei. Wer hat nun von diesen beiden die Sosen an?

Es muß hier anerkannt werden, daß dieser Prinzipal soziales Verständnis bewies, an den Kutschern wird es nun liegen, nicht nur ihre Organisation hoch zu halten, sondern im Betriebe auch unbedingt ihre Pflicht zu erfüllen. Die Kutscher der anderen Betriebe lernen hoffentlich aus dieser Bewegung, daß sie sich gleichfalls dem Verbands anschließen müssen, denn ohne Organisation ist kein Erfolg zu erwarten. Hauptächlich die Milchkutscher und vor allem die Kutscher in den Eisgeschäften, welche das ganze Jahr keinen freien Sonntag haben, hätten alle Veranlassung, sich vollzählig im deutschen Transportarbeiterverband zu organisieren.

**Transportarbeiter.**

Berlin. Die Kollkutscher, Begleiter und Bodenarbeiter hielten am Sonntag, den 10. September, bei Böler, Weberstraße, ihre Branchenversammlung ab, welche außerst gut besucht war. Zunächst wurde Bericht über die letzte örtliche Generalversammlung erstattet, eine Diskussion über diesen Punkt wurde nicht beliebt. Sodann wurden Mißstände in den Arbeitsverhältnissen verschiedener Betriebe besprochen. Da die Kollegen Kollkutscher usw. seit Jahren im Tarifverhältnis mit den Speditoren stehen, wurde ein Antrag angenommen, in dem an die

Kollegen Hausdiener und Packer appelliert wird, daß die Güter bis 7 Uhr abends zur Abholung bereit stehen, somit auch im Speditoren-Gewerbe eine Verkürzung der Arbeitszeit ein-treten kann. Außerdem wurde mitgeteilt, daß ein Schreiben an die kgl. Eisenbahndirektion abge-sandt ist, in dem über die Mißstände auf dem Anhalter Güterbahnhof Beschwerde erhoben wird. Es wird darüber gesagt, daß keine Kantine und kein genießbares Trinkwasser vorhanden ist. Die kgl. Eisenbahndirektion wird ersucht, diese Uebelstände zu beseitigen. Nachdem noch einige Kollegen gesprochen hatten, wurde die Versammlung ge-schlossen.

Eßlingen. Schon seit einer Reihe von Monaten standen die Eßlinger Kollegen in einer Lohnbewegung. Als im April d. J. unsererseits die Forderungen ein-gerichtet wurden, gelang es uns zwar für die Kollegen Fuhrleute eine wöchentliche Zulage von 2 M. sowie im Durchschnitt eine Arbeitszeitverkürzung von zirka 1 1/2 Stunden pro Tag durchzusetzen. Ebenso erhielten die Kollegen Hallenarbeiter eine Zulage von 30 Pf. pro Tag. Da jedoch damals eine Einigung bezüglich der Arbeitszeit der Hallenarbeiter nicht erzielt wurde, unterblieb, trotz des damaligen Einver-ständnisses der Kollegen, mit dem Abschluß des Ver-trages eine Unterzeichnung desselben unsererseits.

Unsere an die Generaldirektion der Staats-eisenbahnen gerichtete Beschwerde gegen die lange Arbeits-zeit in den staatlichen Güterhallen hatte leider nicht den gewünschten Erfolg. In der Zwischenzeit ersuchte der Inhaber der Firma, Herr Runo Bart, uns wieder-holt um Unterzeichnung des Vertrages, was wir jedoch unter diesen Umständen ablehnten.

In mehreren Versammlungen beschäftigten sich dann die Kollegen nochmals mit der Tarifangelegen-heit. Da unsererseits in Anbetracht der allgemeinen Feuerungszulage eine dreijährige Tarifdauer ohne irgend welche Lohnsteigerung in der Zwischenzeit — etwas zu lang erschien, versuchten wir nochmals mit der Firma in Verhandlungen einzutreten. Nach langen Verhandlungen gelang es uns auch, während der Ver-tragsdauer noch eine weitere Lohnsteigerung durchzu-setzen und zwar sollte nach dem zweiten Jahr für die Fuhrleute eine Zulage von 1 M. und für die Hallen-arbeiter eine weitere Zulage von 10 Pf. pro Tag erfolgen. Diese Vorschläge wurden unsererseits den Kollegen vorgelegt. In einer gut besuchten Betriebs-versammlung wurde dem Vorschlag bezw. dem neuen Angebot zugestimmt unter der Voraussetzung, daß die Aufbesserung nicht erst im dritten, sondern schon nach dem ersten Jahr in Kraft treten sollte, so daß nach etwaiger Durchsetzung dieses Antrages dem Abschluß des Vertrages von keiner Seite mehr etwas in den Weg gelegt wurde. Nach langwierigen Verhandlungen, die sich bis nach Mitternacht ausdehnten, gelang es uns, dem Unternehmer auch noch dieses Zuge-ständnis abzurufen und wurde unsererseits somit ein Vertrag unterzeichnet, dessen wesentlichste Bestimmun-gen wie folgt lauten:

**Arbeitszeit.**

- Die Arbeitszeit dauert:
1. in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober
    - a) für Fuhrleute von morgens 1/2 5 bis abends 8 Uhr.
    - b) für das übrige Personal von morgens 6 Uhr bis abends 7 Uhr.
  2. in der Zeit vom 1. November bis Ende Februar
    - a) für Fuhrleute von morgens 5 bis abends 7 Uhr.
    - b) für das übrige Personal von morgens 6 bis abends 7 Uhr.

Unterbrochen wird die Arbeitszeit durch je 1/2 stün-dige Frühstücks- und Vesperpause zwischen 8 1/2 und 9 1/2 Uhr vormittags bezw. 4 bis 5 Uhr nachmittags. Die Mittagspause beträgt bei den Fuhrleuten 1 1/2 und bei den Hallenarbeitern 1 Stunde.

Das Füttern und Putzen der Pferde ist in die Arbeitszeit mit einzurechnen. Häckselschneiden geschieht während der üblichen Arbeitszeit und wird zunächst von besonders hierzu bestimmten Personen besorgt.

Zur Leistung von Stallwachen darf kein Fuhr-mann herangezogen werden. Wo es ausnahmeweise einmal geboten erscheint, ist der betreffende an dem der Nacht folgenden Tage von der Arbeit entbunden. Werden Sonntag nachmittags sogenannte Tag-wachen verlangt, ist dieselbe in der Zeit von 2 bis 6 Uhr nachmittags zu verrichten und mit 1,50 M. zu vergüten.

Der Stalldienst ist so einzurichten, daß jeder Fuhr-mann alle 4 Wochen mindestens einen freien Sonn-tag erhält.

**Sonntagsarbeit.**

Stall- und Reinigungsarbeiten dürfen an Sonntag vormittagen nicht über 2 Stunden dauern und müssen längstens bis 10 Uhr beendet sein. Das Füttern am Sonntag Abend geschieht abwechselungsweise.

**Regelung des Lohnes.**

Der Wochenlohn für Stückfuhrleute beträgt 22 M., für Schwefelfuhrwerker beträgt derselbe 24 M. Hallenarbeiter erhalten auf den seither bezahlten Taglohn eine Lohnerhöhung von 30 Pf. pro Tag. Ab 1. Oktober 1912 erfolgt für die Fuhrleute eine weitere Zulage von 1 M. pro Woche, für das übrige Personal von 10 Pf. pro Tag. Von den Versicherungsbeiträgen werden die geleh-lich zulässigen Beiträge in Abzug gebracht. Gesehliche Feiertage werden bei den gegen Wochenlohn Beschäf-tigten nicht in Abzug gebracht. Die Lohnzahlung er-folgt Freitags.

Nachweisbar unverschuldete Versäumnisse bis zu einem Tage werden nicht in Abzug gebracht; jedoch ist dem Arbeitgeber nach Bekanntwerden der Verhän-derung sofort Mitteilung zu machen.



Ueberstunden.

Ueberstunden sind hienächst zu vermeiden, gegebenenfalls werden sie mit 50 Pf. pro Stunde bezahlt. Bis zu 20 Minuten nach Schluss der Arbeitszeit wird nichts vergütet. Diese Bestimmung darf jedoch nur in Ausnahmefällen zur Anwendung gebracht werden. Der Arbeitgeber hat zu entscheiden, ob Ueberstunden notwendig sind. Gemachte Ueberstunden sind spätestens am anderen Tage anzumelden, andernfalls werden sie nicht anerkannt.

Urlaub.

Nach dreijähriger Tätigkeit im Betrieb wird ein jährlicher Urlaub von zwei Tagen unter Fortzahlung des Lohnes gewährt.

Sonderbarerweise glaubten nun plötzlich einige Kollegen sagen zu müssen, daß das, was der Verband für sie erreicht habe, überhaupt keinen Wert habe und es unter diesen Umständen besser sei, wenn sie ihr Geld behalten und nun aus dem Verband austreten. Und das Kollegen, die bis 40 Pf. Zulage erhalten haben! Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß einzelne kaum einige Wochen der Organisation angehören und nun versuchen, derartige Stimmung unter die Kollegen hineinzutragen, ganz nach der Methode Pannetols! Dazu kommt noch, daß die Kollegen im Frühjahr bereit waren, ohne jegliche Staffelung bezw. ohne jegliche Zulage während der Vertragsdauer einen dreijährigen Vertrag abzuschließen! Dieser Abschluß wurde unsererseits aber im Interesse der Kollegen hinausgeschoben!! Nach dem nun dank dem unvorsichtigen Vorgehen der Organisationsleitung noch eine weitere ganz beträchtliche Zulage herausgeholt wurde, ist ein derartiges Verhalten von organisiert sein wollen den Kollegen etwas mehr wie sonderbar! Sollten die betreffenden Kollegen wirklich diesen Schritt machen und sich von der Organisation trennen, so schneiden sie sich damit ins eigene Fleisch!

Wir haben die feste Zuversicht, daß die übergroße Mehrzahl der Kollegen nach wie vor in ihrem eigenen Interesse fest und treu zur Organisation stehen. Nur dann haben wir eine Gewähr dafür, daß von Seiten des Unternehmers die einzelnen Bestimmungen des Vertrages auch strikte eingehalten werden.

Fauer. Wir sehen uns veranlaßt, einmal an dieser Stelle einige ernste Worte an unsere Kollegen hier am Orte zu richten. Der Besuch unserer Versammlungen läßt viel zu wünschen übrig. Das muß entschieden anders werden. Zum Beispiel, da gibt es jüngere Kollegen, die wissen noch nicht einmal, ob sie zur freien Organisation gehören oder zu den Christlichen. Das kommt vom schlechten Versammlungsbesuch und weil die Kollegen keine Zeitung lesen! Die Beitragszahlung allein tut es nicht, die Kollegen müssen selbst an der Verbandsarbeit teilnehmen, und nicht der Verwaltung alles allein überlassen, wenn sie wollen, daß ihre Lohnverhältnisse in nicht allzu ferner Zeit eine den teuren Zeiten entsprechende Aufbesserung erfahren. Jeder Kollege hat zur nächsten Versammlung einen unorganisierten mitzubringen und so unsere Organisation auszubauen helfen. Es gibt noch viel Arbeit an unserem Orte. Zum schlafen legen sind die Zeiten doch zu schlecht. Also an die Arbeit, Kollegen, ein jeder muß ein Agitator sein, wir wollen nicht eher ruhen, bis auch der letzte Mann im Deutschen Transportarbeiterverbande organisiert ist.

Ludwigsburg. Sahrelang schon hat die Organisation versucht, auch unter den Ludwigsburger Transportarbeitern festen Fuß zu fassen, leider war bislang alle Mühe vergebens. Wohl war es verschiedene Male möglich, einige Mitglieder zu gewinnen, dieselben sprangen jedoch in ganz kurzer Zeit wieder ab. Es wird wohl schwerlich noch eine solche große Stadt in Württemberg vorhanden sein, in der so miserable Lohn- und Arbeitsverhältnisse vorherrschend sind, als in der Soldatenstadt Ludwigsburg. Werden doch dort noch Wochenlöhne von sage und schreibe 19 M., und wenn's mal hoch kommt, 23 M. bezahlt! Als Extravergütung dürfen dann die dortigen Kollegen ihre Knochen dem Unternehmer zu einer völlig unbegrenzten Ausbeutung zur Verfügung stellen. Während bei der Firma Stähle die Verhältnisse und auch die Entlohnung anscheinend etwas besser ist oder sein soll, spotten die Zustände bei dem Hgl. Hoffpfeil-Sturm jeder Beschreibung! Unbegrenzte Arbeitszeit und miserable Entlohnung, das sind in der Hauptsache die Mischlinien, nach denen der Inhaber der Firma seinen Betrieb leitet. Zu all diesem wird dann den Kollegen noch beigebracht, daß sie es eigentlich gut hätten, da die Firma nicht bloß 6, sondern 7 Tage in der Woche bezahle, also den Sonntag auch! Bei 19 bis 23 M. pro Woche! Wohlverstanden, unter Einrechnung des 7. Tages!! Wer da weiß, wie teuer in einer solchen Militärstadt das Pflaster ist, wird staunen über diese horrenden Löhne! Als besonderes Vergnügen haben dann einige Kollegen die spezielle Aufgabe, des Sonntagmorgens mit dem Fetschel usw. bewaffnet auf den nahen Güterbahnhof zu wandern und dort am Tag des Herrn nach allen Regeln der Kunst sämtliche Wagen zu schmieren. Die gegenwärtig immer schärfer einsetzende Teuerung hat nun augenscheinlich auch den dortigen Kollegen die Augen geöffnet. Nicht zuletzt wird auch der Umstand mit beigetragen haben, daß eben in der Umgebung Stuttgart überall, wo die Kollegen organisiert sind, weit höhere Löhne bezahlt werden und zwar bei viel kürzerer Arbeitszeit als in Ludwigsburg.

Meisterhaft hat es zwar der Inhaber der Firma Sturm bislang verstanden, sich als Pfleger bezw. Vormund seiner Arbeiter aufzuspielen. Immer und immer wieder bei jeder Gelegenheit konnte man es hören: Der erste, der in den Verband geht, fliegt raus! Ein wahres Entsetzen wird Herrn Sturm nach all dem erfassen, wenn er hört, daß ein ganzes Duzend allein von seinem Betrieb sich endlich einmal aufgerafft und sich ihrer Organisation angeschlossen haben. Da, nach weitere haben versprochen, in der nächsten Versamm-

lung es ebenfalls ihren Kollegen gleich zu tun! — Hoffentlich halten die Kollegen Wort und treten endlich einmal vollständig ein in die Reihen ihrer Organisation, damit wir auch hier vor den Loren Stuttgarts endlich einmal mitbestimmend werden bei der Festsetzung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse unserer Kollegen. Was anderswo möglich war und ist, kann, wenn der Wille bei den Kollegen vorhanden ist, hier nicht unmöglich sein. Sorge daher ein jeder, daß die nächste Versammlung einen noch besseren Besuch aufweist als diese und weiter dafür, daß bald kein einziger Transportarbeiter mehr unorganisiert in Ludwigsburg herumläuft.

Zeichen. Grauenhafte Zustände herrschen in unserer Stadt. Die Geschirrführer erhalten eine Entlohnung, die geradezu elend genannt werden muß. Das traurigste ist aber, daß die Kollegen an diesen vorstuflichen Zuständen die größte Schuld selbst tragen. Wer sich nicht um seine Organisation kümmert oder aber wer da glaubt, daß er mit der Beitragszahlung seine Pflicht gegen sich, seine Kollegen und den Verband erfüllt hat, der hat die Zeichen der Zeit schlecht begriffen. Kollegen! Es liegt in euren eigenen Interesse, die nächsten Versammlungen nicht zu versäumen, wichtige Entscheidungen sind zu treffen.

Tüft. Am 4. ds. Mts. fand eine Versammlung für die bei den Firmen Karl Manleiner und Albert Mauer beschäftigten Kutscher und Faktoren statt, welche sich mit der Lohnforderung der beiden Firmen beschäftigte. Als der von der Ortsverwaltung vorgelesene Tarif zur Kenntnis gelangte, beschloffen die Kollegen einstimmig, denselben den beiden Firmen zu unterbreiten und bis zum 9. September wurde Antwort erbeten. Als die Verwaltung bis zum 10. ds. Mts. von beiden Firmen keine Antwort erhalten hatte, wurde sie persönlich vorstellig. Bei der Firma Mauer erhielt sie die Antwort: „Wenn die Leute was haben wollen, dann sollen sie selbst ihre Wünsche unterbreiten, denn sie sind mündig und brauchen keinen Vormund“. Die Firma Manleiner erklärte: „Sie sei gern bereit, den Leuten eine Lohnzulage zu gewähren, da aber der Sohn Teilnehmer des Geschäftes ist, möchte man diesen nicht umgehen, sondern bis zum 15. September warten“. Die Kollegen bei der Firma Mauer beschloffen einstimmig, am 12. Sept. die Arbeit niederzulegen, dagegen wollten die Kollegen bei der Firma Manleiner bis zum 15. abwarten. Als Herr Mauer den anderen Morgen nun einen einzigen im Stall fand, erklärte er, es komme ihm auf 1000 M. nicht an, denn er wird der Organisation den Gefallen nicht tun und die Manleiner unterstützen. Als aber Herr Mauer sich das mal überlegte und sah, daß es an seinen Geldbeutel geht, wurde er nachmittags im Büro der Organisation selbst vorstellig und erklärte: „Was machen Sie jetzt, jetzt im Herbst fangen Sie an zu streiken“, als ihm aber die Antwort zuteil wurde, daß soll er uns überlassen, wann wir streiken wollen, erklärte er in ruhigem Tone, wir möchten doch nachmittags nach seinem Büro kommen und dann eventuell in eine Verhandlung eintreten. Nach längerer Verhandlung wurden die Forderungen der Kollegen und die Organisation anerkannt, so daß die Arbeit am 13. wieder aufgenommen wurde.

Bei der Firma Manleiner kam es nicht zur Arbeitsniederlegung, denn am 19. wurde mit der Firma verhandelt und sämtliche Forderungen bewilligt, sowie die Organisation anerkannt. Die übrigen Kutscher und Faktoren sollten dieses zum Vorbild nehmen und sorgen, daß der letzte Mann in die Organisation hineinkommt, dann wird es nicht lange dauern, bis auch in den übrigen Betrieben bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen erzielt werden können.

Mitteilungen des Vorstandes.

Die Adresse des Vorstandsausschusses ist: August Südecke, Magdeburg, Schrotestraße 17, dort 3 Tr.

Mit der vorliegenden Nummer (40) gelangten zur Versendung: 1. die Abrechnungssformulare für das 3. Quartal; 2. die statistischen Karten für die vierteljährliche Berichterstattung; 3. die Fragebogen betreffend die Tätigkeit der Ortsverwaltungen; 4. Arbeitsnachweissfragebogen (für diejenigen Ortsverwaltungen, die Arbeitsnachweise unterhalten).

Aus der Liste der Auszahlungsorte von Unterstaltung an reisende Mitglieder, ist die Ortsverwaltung Metz zu streichen.

Neue Verwaltungen wurden gegründet: Am 1. September 1911 die Mitgliedschaft Mannheim-Ludwigshafen II; Bevollmächtigter: Johann Grieb, Tennistr. 13/14, Ludwigshafen a. Rh.; Kassierer: Peter Kopp, Heimgstr. 20, Ludwigshafen a. Rh.

Am 3. September 1911 die Mitgliedschaft Lhorn. Bevollmächtigter: Franz Drzymalski, Sedanstraße 5a; Kassierer: Franz Garbzielowski, Weinbergstr. 29.

Abhanden gekommen resp. verloren gegangen sind die Mitgliedsbücher nachbenannter Kollegen:

- In Berlin: Neumann, Gustav, Spt.-Nr. 16 812, eingetr. 5. 3. 05; Rahnenführer, Wilhelm, Spt.-Nr. 44 161, eingetr. 3. 7. 10; Schmidt, August, Spt.-Nr. 47 458, eingetr. 15. 9. 10. In Eisenkirchen: Sträßle, Heinrich, Spt.-Nr. 254 080, eingetr. 11. 6. 1911. In Glogau: Gentschel, Oswald, Spt.-Nr. 257 156, eingetr. 1. 4. 06. In Hamburg: Hümpel, Julius, Spt.-Nr. 121 153, eingetr. 7. 9. 06. In Hannover: Deher, Wilhelm, Spt.-Nr. 176 264, eingetr. 11. 6. 11. In Lübeck: Ried, Emil, Spt.-Nr. 272 705, eingetr. 14. 7. 07; Wegner, Franz, Spt.-Nr. 374 177, eingetr. 1. 7. 11.

In Nürnberg-Fürth: Herzog, Hans, Spt.-Nr. 190 838, eingetr. 18. 8. 07; Schneider, Johann, Spt.-Nr. 191 449, eingetr. 6. 5. 08.

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

Mit kollegialem Gruß Der Vorstand.

J. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 10, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

Bekanntmachung.

Das Tarifamt des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine hielt am 19. September 1911 eine Sitzung im Sitzungszimmer der Verlagsanstalt des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine in Hamburg ab. Anwesend waren als Vertreter der Genossenschaften die Herren A. v. Elm, H. Lorenz, H. Kaufmann, J. Krieger und H. Boffelt. Letzterer in Vertretung des ordentlichen Vorsitzers des Herrn Kressmer, als Vertreter der Gewerkschaften die Herren Dreher, Himpel, Friedmann, Lantes und als Vertreter der Generalkommission Herr Bauer.

Auf Grund freier Vereinbarungen ist der Ortszuschlag für Bochum auf 7 1/2 pCt., für Groß-Ottersleben auf 5 pCt., für Lützenwalde auf 5 pCt. festgesetzt, für Apolda von 5 auf 10 pCt. erhöht worden.

Das Tarifamt entschied über eine Anzahl von Anträgen, von denen der folgende allgemeineres Interesse haben dürfte. In einem Verein war ein länger als 5 Jahre beschäftigter Arbeiter erkrankt. Es entstanden nun Differenzen darüber, wie der § 9 des Tarifes auszulegen sei. Das Tarifamt traf folgende Entscheidung: Nach dem Wortlaut des Tarifes ist für einen länger als 5 Jahre beschäftigten Arbeiter für drei Wochen die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld auch dann zu bezahlen, wenn die Erkrankung länger als drei Wochen dauert und zwar ohne Rücksicht auf die Möglichkeit des Eintrittes dauernder Arbeitsunfähigkeit. Die Zahlung der Differenz zwischen Lohn und Krankengeld hat an den üblichen Lohnzahlungsperioden zu erfolgen.

Die übrigen verhandelten Fälle sind ohne allgemeines Interesse.

Der gewerkschaftliche Vorsitzende gez. H. Dreher. Der genossenschaftliche Vorsitzende gez. A. v. Elm.

Bekanntmachung.

Für unsere Sektionsverwaltung der Seeleute in Hamburg suchen wir einen Bürobeamten. Von den Bewerbern wird die Kenntnis der Berufsverhältnisse sowie die Fähigkeit zu Büroarbeiten verlangt.

Ferner suchen wir für unsere Verwaltungsstelle Mitarbeiter einen Kollegen, der die Verwaltungsarbeit übernehmen kann. Vorausgesetzt wird für beide Stellen, daß die Bewerber seit mindestens drei Jahren gewerkschaftlich organisiert sind und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

Schriftliche Offerten sind für jede Stelle getrennt unter Auflegung einer ausführlichen Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten bis 15. Oktober ds. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Vorstandsvorsitzende J. A.: O. Schumann.

Bekanntmachung.

Ortsverwaltung Bittan. Am 1. Oktober cr. findet die Ausgabe von Zeitungen und Marken an die Unterlassler jeden Freitag abend von 6 1/2 bis 8 Uhr und die Auszahlung der Unterstaltung an jedem Sonntag, morgens von 10 bis 11 1/2 Uhr im Gewerkschaftshaus, Zimmer 5 statt.

An die zur Berichterstattung verpflichteten Verbandsfunktionäre.

In der letzten Zeit fehlt es sehr an prompter Berichterstattung über erfolgreiche Lohnbewegungen. Die Redaktion sah sich wiederholt veranlaßt, solche Berichte erst reklamieren zu müssen, wodurch in der Veröffentlichung stets eine unliebsame Verspätung eintrat. Unsere bei Lohnbewegungen erzielten Erfolge aller Art, dienen als wertvollstes Agitationsmaterial; die Redaktion muß deshalb im Verbandsinteresse von der zur Berichterstattung verpflichteten Kollegen unbedingt verlangen, daß sie ihre Aufgabe prompt erfüllen. Bei größeren Lohnbewegungen genügt auch die Einsendung von Zeitungsausschnitten nicht, es muß vielmehr ein sachlicher Originalbericht eingeleistet werden. Wir hoffen, daß die Kollegen dieser unserer Bitte ausnahmslos nachkommen und uns in der Zukunft schriftliche Mahnungen ersparen werden. D. R.

Aufruf!

Der Lagerist Peter Mayer aus Celle wird gebeten, seine jetzige Adresse der Redaktion des „Volkswillen“ in Hannover sofort mitzutheilen. Es handelt sich um seine Zeugenvernehmung in einer Klage Trüller gegen den „Volkswillen“.

Die örtlichen Verwaltungen des Verbandes werden gebeten, das Verbandsmitglied Peter Mayer, falls es sich irgendwo meldet, auf diesen Aufruf aufmerksam zu machen.

Verantwortl. Redakteur: Karl Millhahn, Lichtenberg. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 37.



## Verbandsfunktionäre!

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

Am Donnerstag, den 12. Oktober 1911, abends 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, im Gewerkschaftshaus, großer Saal, Engel-Ufer 15:

### Allgemeine Funktionär-Versammlung.

**Tages-Ordnung:** 1. Vortrag der Genossin F. B. A. a. r. über: „Die Bedeutung der Hausangestellten-Organisation.“ 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

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

Gleichzeitig ist das Mitgliedsbuch vorzulegen.

\* \* \*

**Achtung!**

Delegierte zur örtlichen General-Versammlung.

**Achtung!**

Am Donnerstag, den 26. Oktober 1911, abends 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, im großen Saal der Brauerei Königstadt, Schönhauser Allee 10/11:

### Ordentliche General-Versammlung.

**Tages-Ordnung:** 1. Mitteilungen. 2. Geschäfts-, Kassen- und Arbeitsnachweisbericht pro 3. Quartal 1911. 3. Erledigung eingegangener Anträge. 4. Geschäftliches.

Die gewählten Delegierten sind hierzu freundlichst eingeladen. — Legitimationskarte sowie Mitgliedsbuch sind mitzubringen und zwecks Kontrolle am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen.

Ohne Karte und Buch kein Zutritt.

Wer über 8 Wochen mit seinen Beiträgen im Rückstande ist, hat ebenfalls keinen Zutritt.

NB. Die Legitimationskarten werden den Delegierten rechtzeitig zugestellt.

\* \* \*

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, künstlerischen Aufführungen** etc.

**Mitwirkende:** Gesang: Hofopernsänger Herr Eugen Wolff. **Vortragskünstlerin:** Fräulein Annie Sander. **Rezitation:** Herr Fr. Berlin.

**Klavier:** Frau Dr. Wolf. **Männerchor der Transportarbeiter** (M. d. U.-S.-B.) Musikdirektor Scholz. **Berliner Sinfonie-Orchester:** Kapellmeister M. Fischer.

Eröffnung  $\frac{1}{2}$  8 Uhr.

Beginn des Konzerts  $\frac{1}{2}$  9 Uhr.

Programm gratis.

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

Entree (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 Eintastlerern, 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 Pf. 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 Eintastlerer, 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 Kommando 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.

\* \* \*

Von den Kollegen Beitragskassierern wird lebhaft Klage darüber geführt, daß eine Anzahl Mitglieder sich weigert, bei der Abholung der Beiträge die Mitgliedsbücher vorzulegen.

Ein solches Verhalten liegt nicht im Interesse einer ordnungsgemäßen Geschäftsführung, weil sich Differenzen einstellen, unter denen die einzelnen durch ihr eigenes Verschulden zu leiden haben.

Wir richten deshalb an alle Mitglieder das dringende Ersuchen, bei der Abholung der Beiträge unter allen Umständen ihr Mitgliedsbuch vorzulegen: denn nur so kann eine ordnungsgemäße Abrechnung und Uebertragung der Beiträge erfolgen.

\* \* \*

### 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.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A.: August Werner, Engelufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt 4, 2882 und 4747.

## Sektion I.

Handelsarbeiter.

Sonntagsruhe.

Kollegen: Es wird alle Sonntage vom einen großen Teil Handelsreisender, Arbeit in der gesetzlich verbotenen Zeit von 10–12 Uhr vormittags verlangt. Auch der Sonntag Nachmittag wird oft in unerhörter Weise durch Arbeit verkürzt.

Unter dem Druck des Arbeitsverhältnisses ist der Einzelne machtlos der Ausbeutung des Unternehmertums ausgesetzt.

Teilet deshalb rechtzeitig Eurer Organisation mit, wo derartige Uebertretungen stattfinden, damit die unterzeichnete Kommission einschreiten kann.

Ueberwachungskommission der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe.

Alte Leipzigerstr. 1. Telefon: Amt 1, 2882, 9880.

NB. Dasselbst sind auch die Mitglieder der Kommission in den einzelnen Stadtgegenden zu erfahren.

Kollegen aus der Herren-, Damen- und Uniform-Massbranche, sowie alle in Ladengeschäften tätigen Hausdiener, Packer, Radfahrer und Jugendliche.

Nächste Versammlung: **Mittwoch, den 18. Oktober, abends 8 $\frac{1}{2}$  Uhr im Arbeitsnachweisraum, Alte Leipzigerstraße 1.** Die Branchenleitung.

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

Am Montag, den 16. Oktober 1911, abends 8 Uhr, in den „Nitterkäsen“, Inh. R. Bercht, Nitterstr. 76

### Große Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Berufsangelegenheiten. 3. Verschiedenes. Näheres noch durch Handzettel. Zahlreichen Besuch erwartet. Die Branchenleitung.



**Einkassierer und Kassenboten!**  
**Mittwoch, Bußtag, den**  
**22. November 1911,**  
 im „Englischen Garten“, Alexanderstraße 27c, (oberer Saal):  
**Lichtbilder-Vortrag**  
 von Otto Roth, Berlin.  
**Die Deutsche Revolution 1848-49.**  
 90 farbige Original-Lichtbilder.  
 Eintritt 30 Pfg. Anfang präz. 6 Uhr.  
 Nach dem Vortrage:  
**Gemütliches Beisammensein u. Tanz.**  
 Herren, welche daran teilnehmen, zahlen 30 Pfg. nach.  
 Billets sind zu haben bei den Vertrauensleuten, sowie im Büro, Engel-Ufer 15, Zimmer 33, sowie im Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstraße 1, und beim Branchenleiter Fr. Luckow, Fehrbellinerstraße 5.

**Hausdiener und Kutscher**  
**aus den Wäsche-Verleih-Geschäften Berlins.**  
 Am Montag, den 2. Oktober, abends 7 1/2 Uhr, Abstempelung der Kontrollkarten im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Saal 11. Spätere Abstempelung findet nicht statt. Mitgliedsbücher müssen vorgelegt werden. Wer ohne Buch erscheint, erhält keinen Stempel.  
 In Branchenangelegenheiten bitte sich schriftlich an Waldemar Niede, Grüner Weg 115, v. 1., in Schlichtungskommissionssachen an Karl Kunert, Christianstraße 10, v. IV. zu wenden.  
 Die Branchenleitung.

**Lederbranche!**  
**Öffentliche Branchen-Versammlung.**  
 Donnerstag, den 19. Oktober 1911, abends 8 Uhr im Englischen Garten, Alexanderstr. 27c.  
 Tages-Ordnung: 1. Vortrag: Schäden und Mängel im Arbeitsverhältnis der Berufskollegen aus der Lederbranche. 2. Diskussion.  
 Sämtliche Kollegen, Hausdiener und Packer aus obiger Branche werden ersucht, in dieser Versammlung bestimmt und pünktlich zu erscheinen, bringt die Unorganisierten mit.  
 Die Branchenleitung.

**Norden!**  
 Wedding, Draniensburger Vorstadt, Gesundbrunnen.  
**Hausdiener, Packer, Chauffeure, Fahrstuhlführer, Radfahrer und Jugendliche aus allen Betrieben der Kauf- und Warenhäuser und Ladengeschäfte.**  
 Am Mittwoch, den 4. Oktober, abends 8 1/2 Uhr findet bei Marxand, Sellenstr. 11, eine  
**Versammlung**  
 aller Kollegen aus obigen Betrieben statt.  
 Tages-Ordnung: 1. Die Verschleppung der Sonntagsruhe in Groß-Berlin und die Stellung der Unternehmer des Nordens dazu. 2. Die Ausbeutung der jugendlichen Arbeitskraft in einem Kaufhause am Weddingplatz. 3. Diskussion.  
 Wir richten das dringende Ersuchen an alle Kollegen, in dieser Versammlung pünktlich zu erscheinen. Kein Betrieb darf unvertreten sein!  
 Die Agitationskommission.

**Textilbranche!**  
**Vertrauensleute!**  
 Am Mittwoch, den 4. Oktober, abends 8 1/2 Uhr findet im Arbeitsnachweis, 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 vollzählige Erscheinen aller Vertrauensleute.  
 Die Branchenleitung.

**Textilbranche!**  
**Hausdiener, Packer, Radfahrer aus der Stoff-, Leinen-, Tuch-, Woll-, Baumwoll-, Teppich-, Manufaktur-, Weisswaren-, Wäsche- u. Dekatur-Branche!**  
 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 nächst 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 1/1 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 rechte rege Beteiligung sämtlicher Kollegen mit ihren Familien.  
 Die Branchenleitung.

**Lebens- und Genussmittel-Branche.**  
**Hausdiener, Packer und Radfahrer aus den Bäckereien, Konditoreien, Schlächtereien, Kolonialwaren-, Delikatess-, Fisch-, Wild-, Geflügel-, Obst-, Gemüse-, Schokoladen-, Zigarrengeschäften usw.**  
 Am Dienstag, den 3. Oktober 1911, abends 9 Uhr, findet im Lokal von Hof, Klosterstr. 101, eine äußerst wichtige  
**Branchen-Versammlung**  
 statt.  
 Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten.  
 Kollegen! Da durch Gründung einer besonderen Branche für die in den oben genannten Geschäften tätigen Kollegen einem schon lange empfundenen Bedürfnis abgeholfen ist, und dieselbe auch in bezug auf Lohn- und Arbeitsbedingungen von tief einschneidender Bedeutung ist, so erwarten wir einen wirklich vollzähligen Besuch.  
 Bringt die Unorganisierten mit.  
 NB. Kollegen, da das Lokal am Mittwoch, den 4. Oktober, nicht frei ist, so findet die Versammlung, wie oben angegeben, am Dienstag statt. Agitiere ein jeder für regen Besuch.  
 Die Branchenleitung.

**Engros-Konfektion!**  
**Hausdiener und Packer aus der Damen-, Herren-, Pelz-, Kinder- und Blusen-Konfektion, Hut-, Mützen-, Putzledern-, künstliche Blumen-Branche!**  
 Am Montag, den 2. Oktober, abends 8 1/2 Uhr:  
**Branchenversammlung**  
 im Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstr. 1.  
 Tages-Ordnung: 1. Vortrag über: „Partei und Gewerkschaft“. 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten.  
**Kein Trinkzwang.**  
 In Anbetracht der wichtiger Tagesordnung erwartet das Erscheinen sämtlicher Berufskollegen.  
 Die Branchenleitung.

Zwischen der Gewerkschaftskommission Berlins und Umgebung, der Freien Hochschule und der Humboldt-Akademie ist ein Übereinkommen getroffen worden, wonach die Kommission die Hörerkarten zu den Unterrichts-kursen übernimmt und dieselben zum Vorzugspreise von 2 Mk. pro Kursus an die Gewerkschaftsvorstände abgibt.  
 Die Vorlesungen werden alle Wissensgebiete umfassen: Kunst und Kunstgeschichte, Musik und Musikgeschichte, Literatur und Literaturgeschichte, Philosophie, Lebens- und Weltanschauung, Weltgeschichte, Urgeschichte, Ent-stehungs-geschichte, Entwicklungslehre, Geologie, Technik, Physik, Chemie, Medizin, Hygiene, Ethik, Sexual-Ethik, Recht, Volkswirtschaft, Staatswissenschaft, Bürgerkunde, Handelskunde usw. Besonders reichhaltig sind die Kurse zur Erlernung fremder Sprachen. Französisch, Englisch, Italienisch, Russisch und Lateinisch sind mit je mehreren Zyklen vertreten.  
 Ferner sind Diskussionsübungen über Tagesfragen und Übungen in der Kunst des Vortrages vorgesehen.  
 Der Erlernung des Schachspiels dient ebenfalls ein Kursus. Eine Anzahl Vorlesungen werden durch Licht-bilder und Demonstrationen erläutert werden.  
 Die Vorlesungen und Unterrichtsstunden beginnen anfangs Oktober. Die Mitglieder, welche sich an denselben beteiligen wollen, können die Hörerkarten von ihrer Orts-verwaltung oder im Büro der Gewerkschaftskommission, Engel-Ufer 15, 1 Exp., Zimmer 28, in der Zeit von 9-1 und 4-8 Uhr bekommen. (Sonntags nur vormittags.)

**Sektion II.**  
**Transportarbeiter.**  
**Verbandsmitglieder aller Branchen!**  
 Wir weisen nochmals ausdrücklich darauf hin, daß der Betrieb  
**Heinrich Freese, Nieder-Schönhausen,**  
**Holzplaster- und Jaloustfabrik,**  
 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.

**Sektion IV.**  
**Geschäfts- und Privatchauffeure!**  
 Am Freitag, den 13. Oktober, abends 9 Uhr, findet im „Englischen Garten“, (großer Saal), Alexanderstr. 27c, eine  
**Große öffentliche Versammlung**  
 statt. — Tages-Ordnung: 1. „Welche Organisation vertritt die Interessen der Chauffeure am wirksamsten?“ Referent: Zweiter Verbandsvorsitzender Kollege J. Döring. 2. Diskussion.  
 Gleichfalls findet im obigen Lokale am Sonntag, den 29. Oktober, abends 6 Uhr, eine  
**Versammlung mit Frauen**  
 statt. — Im Anschluß daran: Gemütliche Unterhaltungen mit Tanz. Die Unterhaltungen werden von Berufskollegen ausgeführt.  
 Wir ersuchen die Kollegen, unter den Geschäfts- und speziell Privatchauffeuren für beide Versammlungen eifrig zu agitieren.  
 Die Branchenleitung.  
 Verantwortlicher Redakteur: Franz Rettig, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Mauter u. Dimmid, Berlin, Wabertstr. 37.

**Möbelpacker, Kutscher u. Transportarbeiter!**  
 Der Herbstzug hat begonnen. Es ist deshalb Pflicht aller organisierten Kollegen, in den Möbeltransport-Geschäften eine nachhaltige Agitation zur Werbung neuer Mitglieder zu betreiben. Die Möbeltransport-Arbeiter dürfen in der Ausbreitung der Organisation nicht hinter den übrigen Branchen der Sektion II zurückbleiben. Jeder indifferente Kollege muß dem Verbandszugegeführt werden. Kollegen! Stärkt nach Kräften die Organisation unter Euren Berufskollegen.  
 Die Sektionsleitung.

**Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Grossdestillationen, Wein- u. Bierversandgeschäften, wie den Mineralwasser- u. Essigfabriken Berlins u. Umg.**  
 Am Sonntag, den 22. Oktober 1911, abends 6 Uhr:  
**Grosse Agitations-Versammlung mit Frauen**  
 im Lokal „Feuersteins Festale“, Alte Jakobstr. 75.  
 Tagesordnung: 1. Vortrag des Kollegen Werner über: „Tarifverträge und ihre Bedeutung für die Arbeiterchaft“; 2. Diskussion; 3. Geschäftliches, Aufnahme neuer Mitglieder und Abstempelung der Kontrollkarten.  
 Kollegen! Erscheint Mann für Mann in dieser Versammlung und bringt die unorganisierten Kollegen mit.  
 Die Branchenleitung.

**Müllkutscher, Schaffner und Verladearbeiter Gross-Berlins!**  
 Sonntagabend, den 7. Oktober 1911, abends 8 Uhr:  
**Große Versammlung**  
 im „Englischen Garten“ Alexanderstr. 27c.  
 Tagesordnung: 1. Wahl des Arbeiterausschusses und der Branchenleitung; 2. Geschäftliches.  
 Kollegen! Wir hoffen, daß bei der Wichtigkeit der Tagesordnung alle Kollegen erscheinen. Mitgliedsbücher sind am Eingang des Lokals vorzulegen; ohne dasselbe keinen Eintritt.  
 Die Branchenleitung.

Am Sonntag, den 15. Oktober, abends 6 Uhr, im großen Saal der „Pharusäle“, Müllerstr. 142:  
**Große Versammlung**  
 für alle Kollegen und Kolleginnen aus den Distrikten und Betrieben des Nordens.  
 Tages-Ordnung: 1. Vortrag über: „Ist Deutschland ein Kulturstaat?“. 2. Diskussion.  
 Nach der Versammlung gemütliches Beisammensein und Tanz, verbunden mit humoristischen Vorträgen usw. Herren, die am Tanz teilnehmen, zahlen 30 Pf. nach. Freunde und Bekannte sind mitzubringen und als Gäste herzlich willkommen. Sorgt für einen zahlreichen Besuch.  
 Mit kolleg. Gruß: Hoffmann, Salomo, Fromke.

**Jugend-Abteilung.**  
 Am Sonntag, den 22. Oktober, abends 6 Uhr, findet in den „Burgtheater-Festale“, in der Schönhauser Allee 129, ein  
**Lichtbilder-Vortrag**  
 statt über:  
**„Post und Verkehr in alter und neuer Zeit“.**  
 Nach dem Vortrag:  
**Gemütliches Beisammensein.**  
 Eintritt frei! Garderobe 15 Pfg.  
 Jugendliche Kollegen! Der Lichtbilder-Vortrag ist nicht nur für Mitglieder bestimmt, sondern es sollen auch die noch fernstehenden jugendlichen Arbeiter durch diese Veranstaltung auf die Organisation aufmerksam gemacht werden. Agitiere deshalb jeder einzelne unter den unorganisierten Jugendlichen für guten Besuch der Veranstaltung.  
 Die Sektionsleitung.

**Sektion IV.**  
**Geschäfts- und Privatchauffeure!**  
 Am Freitag, den 13. Oktober, abends 9 Uhr, findet im „Englischen Garten“, (großer Saal), Alexanderstr. 27c, eine  
**Große öffentliche Versammlung**  
 statt. — Tages-Ordnung: 1. „Welche Organisation vertritt die Interessen der Chauffeure am wirksamsten?“ Referent: Zweiter Verbandsvorsitzender Kollege J. Döring. 2. Diskussion.  
 Gleichfalls findet im obigen Lokale am Sonntag, den 29. Oktober, abends 6 Uhr, eine  
**Versammlung mit Frauen**  
 statt. — Im Anschluß daran: Gemütliche Unterhaltungen mit Tanz. Die Unterhaltungen werden von Berufskollegen ausgeführt.  
 Wir ersuchen die Kollegen, unter den Geschäfts- und speziell Privatchauffeuren für beide Versammlungen eifrig zu agitieren.  
 Die Branchenleitung.  
 Verantwortlicher Redakteur: Franz Rettig, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Mauter u. Dimmid, Berlin, Wabertstr. 37.