

Commerz

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

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

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

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

Nr. 43.

Berlin, den 22. Oktober 1911.

15. Jahrg.

Der deutsche Transportarbeiter-Verband

zählte am 1. Oktober 1911

186 500 Mitglieder.

Das ist ein Mehr von 11300 Mitglieder gegenüber dem 2. Quartal 1911. Verbandskollegen, im laufenden Quartal gilt es, die 200000 zu erreichen. Das wird aber nur der Fall sein, wenn jeder einzelne Kollege noch mehr als bisher seine Schuldigkeit bei der Organisationsarbeit tut.

Der gewerbliche Arbeitsvertrag.

III.
Schadenersatz wegen Verletzung der Vertragszeit.

1. Der rechtswidrig entlassene Arbeiter hat Anspruch auf den vollen Schadenersatz für die Dauer der Vertragszeit, denn § 611 B. G. B. verpflichtet den Arbeitgeber zur „Gewährung der vereinbarten Vergütung“. Die Spruchpraxis der Gewerbegerichte verlangt aber von dem Arbeiter den Nachweis, daß er sich anderweitig um Arbeit bemüht habe. Hat er solche gefunden, so wird der in der Vertragszeit verdiente Lohn von seiner Forderung in Abzug gebracht. Er bietet sich der Arbeitgeber den entlassenen Arbeiter weiter zu beschäftigen bis zum Ablauf der Vertragszeit, so darf der Arbeiter dies nur ablehnen, wenn Gründe für ihn in Frage kommen, wie sie unter 2-5 Seite ausgeführt sind. Uebrigens ist dem Arbeiter zu raten, bei plötzlicher Entlassung sofort zu erklären, daß er hiermit nicht einverstanden sei, sondern Zurechnung des Vertrags oder Entschädigung beanspruche. Diese Vorsicht ist geboten, weil aus der widersprüchlichen Annahme der rechtswidrigen Entlassung von den Gerichten vielfach gefolgert wird, der Arbeiter sei mit der Entlassung einverstanden gewesen.

Häufig gesteht es dem widerrechtlich entlassenen Arbeiter, sofort wieder Beschäftigung zu erhalten, so daß ihm ein eigentlicher Schaden aus dem Vertragsbruch des Arbeitgebers nicht erwächst. Trotzdem kann er nach § 124b B. G. B. als Entschädigung für den Tag des Vertragsbruchs und jeden folgenden Tag der vertragsmäßigen oder gesetzlichen Arbeitszeit, höchstens aber für eine Woche, den Betrag des ortsüblichen Tagelohns (§ 8 A. B. G.) — nicht also des verdienten Lohnes — beanspruchen und braucht für diese Forderung den Nachweis eines Schadens nicht zu erbringen. Dieses Recht steht aber nur solchen Arbeitern zu, die in Betrieben arbeiten, in denen in der Regel weniger als 20 Arbeiter beschäftigt sind.

Auch den Unternehmern solcher Betriebe steht gegenüber den widerrechtlich austretenden Arbeitern derselbe Anspruch zu, doch dürfen sie diese Forderung nicht gegen den Lohn des Arbeiters aufrechnen, denn der Lohn muß bar ausbezahlt werden. Die Forderung muß vielmehr eingeklagt werden. Hat jedoch der Arbeiter einen Teil seines Lohnes als Kaution stehen lassen, zur Sicherstellung gegen Vertragsbruch, dann darf der Unternehmer seine Forderung hieron in Abzug bringen. Durch die Geltendmachung seiner Forderung verzichtet der Unternehmer auf die Erfüllung des Vertrags und auf weiteren Schadenersatz. Die Klage nach § 124b der B. G. B. kann der Arbeiter einreichen, wenn er sofort nach seiner Entlassung Beschäftigung erhält, einen Schaden also nicht erleidet. Hat er aber wirklich Schaden gehabt, dann kann er in erster Linie die Schadenersatzklage und in Verbindung hiermit nach § 124b klagen.

2. In Betrieben, in denen in der Regel oder regelmäßig zu bestimmten Zeiten des Jahres 20 Arbeiter beschäftigt werden, können Arbeiter bei rechtswidriger Entlassung nur ihren nachweislich erlittenen Schaden ersetzt verlangen, ev. einklagen, aber nach § 124b keine Ansprüche erheben. Ebenso der Unternehmer. Dieser kann sich aber schadlos halten an dem verwirkten Lohn, den der Arbeiter in Vereinbarung

mit dem Unternehmer als Sicherstellung gegen Vertragsbruch sich einbehalten ließ. Doch ist es den Unternehmern untersagt, für den Fall der rechtswidrigen Auflösung des Arbeitsverhältnisses durch den Arbeiter die Verwirkung des rückständigen Lohnes über den Betrag des durchschnittlichen Wochenlohnes hinaus zu bedingen. (Siehe auch Lohninbehaltung.) Andere Forderungen gegen den Arbeiter, z. B. solche wegen Beschädigungen von Werkzeugen, Maschinen, verbordener Arbeit usw. dürfen von solchen Kautelen (einbehaltenen Lohn) nicht in Abzug gebracht werden, sie sind vom Unternehmer einzuklagen.

Zeugnisausstellung.

Beim Abgange*) können die Arbeiter ein Zeugnis über die Art und Dauer ihrer Beschäftigung fordern.

Dieses Zeugnis ist auf Verlangen der Arbeiter auch auf ihre Führung und ihre Leistungen auszuweihen. Diese Beurteilung kann auch ungünstig ausfallen; hat er dies zu befürchten, so ist es besser für den Arbeiter, er verlangt die Ausweihung des Zeugnisses auf Führung und Leistungen nicht.

Den Arbeitgebern ist untersagt, die Zeugnisse mit Merkmalen zu versehen, welche den Zweck haben, den Arbeiter in einer aus dem Wortlaut des Zeugnisses nicht ersichtlichen Weise zu kennzeichnen.

Ist der Arbeiter minderjährig, so kann das Zeugnis von dem gesetzlichen Vertreter gefordert werden. Dieser kann verlangen, daß das Zeugnis an ihn, nicht an den Minderjährigen ausgehändigt werde. Mit Genehmigung der Gemeindebehörde kann auch gegen den Willen des gesetzlichen Vertreters die Ausweihung unmittelbar an den Arbeiter erfolgen.

Auch kontraktbrüchige Arbeiter können nach Art. 1 der B. G. in Königsberg und Halle beim Abgange ein Zeugnis verlangen, denn die Gew. Ord. spricht nicht von rechtlich oder widerrechtlich austretenden Arbeitern, wie der § 107 bezüglich der Minderjährigen. Doch muß der kontraktbrüchige Arbeiter sich gefallen lassen, daß der Arbeitgeber Schadenersatz beansprucht; bei Betrieben mit unter 20 Arbeitern sogar ohne den Nachweis eines Schadens erbringen zu müssen.

Verweigert der Arbeitgeber die Ausstellung eines Zeugnisses, so kann der Arbeiter im Wege der Klage vor dem G. G., oder wo solches nicht besteht, vor dem Amtsgericht die gesetzliche Ausstellung des Zeugnisses erzwingen, und falls ihm ein nachweisbarer Schaden aus der Zeugnisverweigerung erwächst, Schadenersatz beanspruchen.

Ebenso muß dem Arbeiter bei seinem Austritt die Invalidentarte sowie die dem Arbeitgeber etwa übergebenen älteren Legitimationspapiere und Zeugnisse, Bücher zc. oder die vom Arbeiter mitgebrachten Sachen, wie Werkzeuge, Kleidungsstücke zc. ausgehändigt werden. Ein Zurückbehaltungsrecht hieran hat der Arbeitgeber selbst dann nicht, wenn er eine Forderung

*) Sogar schon früher und auch später, wie bei Verlegung des B. G. B. ausdrücklich von der Reichstagskommission in Uebereinstimmung mit den Regierungsvertretern konstatiert wurde. Nämlich, daß nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch kein Zweifel darüber sein könne, daß nach Maßgabe der Bestimmungen über Treu und Glauben bei Verträgen das Zeugnis schon verlangt werden kann vom Tage der Kündigung an und auch nach dem Austritt.

gegen den Arbeiter aus dem Arbeitsverhältnis herleitet. Eine solche Forderung kann der Arbeitgeber nur einklagen und den Arbeiter ev. pfänden lassen. Behält er aber aus irgend einem Vorwand Quittungskarte und Sachen des Arbeiters zurück, so kann er auf Erfüllung seiner Pflicht und auf Ersatz des nachweisbaren Schadens verklagt werden.

Lohnvereinbarung.

Die Lohnhöhe unterliegt der freien Vereinbarung. Ist eine solche nicht getroffen, dann kann der „übliche“ Lohn, d. h. der in der betr. Branche übliche geordert werden. Wo Tariflöhne bestehen, gelten diese. Wurde bei der Vereinbarung ein so niedriger Lohn festgesetzt, daß dies eine wucherische Ausbeutung des Arbeiters bedeutet, so ist diese Vereinbarung ungültig, weil sie gegen Treu und Glauben verstößt. Zu beachten ist jedoch für Alfordarbeiter, daß keine gesetzliche Vorschrift besteht, die den Arbeitgeber zwingt, bei Alfordarbeit mindestens den üblichen Zeitzehn zu zahlen, wenn der Arbeiter einen unangemessenen Alfordpreis vereinbart und weniger verdient als bei Zeitlohn. Die Vereinbarung kann aber für ungültig erklärt werden, wenn der Arbeitgeber die vereinbarten Verpflichtungen nicht erfüllt und dadurch dem Arbeiter ein Lohnausfall erwächst.

Ob der Arbeiter für die gesetzlichen Feiertage, an denen nicht gearbeitet wird, Lohn beanspruchen kann, hängt davon ab, ob Stunden-, Tage-, Wochen- oder Monatslohn vorgesehen ist. Meist arbeitet der Arbeiter in Stunden- oder Tagelohn, der am Wochenschluss gezahlt wird; wo aber Wochen-, Monatslohn oder gar vierteljährliche Lohnzahlung besteht, müssen auch die arbeitsfreien Wochentage mitbezahlt werden.

Lohnzahlung.

Der Lohn ist dem Arbeiter bar auszuzahlen. Aufrechnungen für gelieferte Ware, Darlehen, zerbrochene Werkzeuge verbordener Arbeit zc. dürfen nicht statfinden. Solche Forderungen muß der Arbeitgeber einklagen, wenn der Arbeiter nicht freiwillig zahlt. Abschlässe dagegen sind vorausbezahlter Lohn, der bei der Lohnzahlung abgezogen werden kann. Außerdem darf selbst mit Einwilligung des Arbeiters oder auf seine Anweisung die Zahlung nicht an andere Personen (Widder oder sonstige Gläubiger) erfolgen. Geschieht dies doch, dann kann der Arbeiter nach § 116 der B. G. B. Zahlung verlangen. Denn dieser Paragraph sagt, daß Arbeiter, deren Forderungen in einer dem § 115 zuwiderlaufenden Weise berichtigt werden, jederzeit Zahlung nach § 115 verlangen können, ohne daß ihnen das an Zahlungsstatt gegebene in Anrechnung käme.

Auch das bloße Hinzählen des Lohnes im Beisein des Arbeiters, während ein Dritter (der Gläubiger des Arbeiters) den Betrag einstreicht, ist ungesetzlich. Der Lohn ist in Besitz des Arbeiters zu geben, dann erst hat der Arbeitgeber dem Gesetze entsprechend gehandelt. Um eine Uebervorteilung des Arbeiters zu verhindern, bestimmt der § 115 der B. G. B.: Die Gewerbetreibenden sind verpflichtet, die Löhne ihrer Arbeiter in Reichswährung zu berechnen und bar auszuzahlen; sie dürfen dem Arbeiter keine Waren kredittieren. Doch ist es gestattet, den Arbeitern Lebensmittel für den Betrag der Anschaffungskosten, Wohnung und Landnutzung gegen den ortsüblichen Miets- und Pachtpreise, Feuerung, Beleuchtung, regelmäßige Bekleidung, Arzneien und ärztliche Hilfe sowie Werkzeuge und Stoffe zu den ihnen übertragenen Arbeiten

für den Betrag der durchschnittlichen Selbstkosten unter Berechnung bei der Lohnzahlung zu verabsoluten. Zu einem höheren Preise ist die Verabsolutung von Wertzeugen und Stoffen für Arbeiter zulässig, wenn derselbe den ortsüblichen nicht übersteigt und im voraus vereinbart ist. Arbeitgeber, die dem § 115 zuwider handeln, werden bestraft.

Zu § 118 heißt es: Forderungen für Waren, welche dem § 115 zuwider kreiert worden sind, können von dem Gläubiger weder eingeklagt, noch durch Berechnung oder sonst geltend gemacht werden, ohne Unterschied, ob sie zwischen den Beteiligten unmittelbar entstanden oder mittelbar erworben sind.

L o h n a b z ü g e .

Die Beiträge für Krankenkasse und Invalidenversicherung müssen dem Arbeiter bei jeder Lohnzahlung abgezogen werden. Ist dies einmal unterlassen, dann darf es beim nächsten Mal nachgeholt werden. Jedoch dürfen diese Abzüge für höchstens zwei Lohnzahlungsperioden geschehen. Eine Lohnzahlungsperiode umfaßt die Zeit von einer Lohnzahlung zur anderen. Wird der Lohn wöchentlich gezahlt, dann darf der Arbeitgeber auch nur für höchstens zwei Wochen die Beiträge abziehen. Darüber hinausgehende Abzüge braucht sich der Arbeiter nicht gefallen zu lassen, er kann sogar die zuviel abgezogenen Beiträge einklagen.

Bei Akkord- oder Stückerarbeitern umfaßt die Lohnzahlungsperiode die Zeit von einer Abrechnung zur anderen, unter Umständen also mehrere Wochen, während die wöchentlich gezahlten Kostgebeträge nur als Abschlagszahlungen gelten.

§ 119a bestimmt: Lohnrückbehaltungen, welche von Gewerbetreibenden zur Sicherung des Erfolges eines ihnen aus der widerrechtlichen Auflösung des Arbeitsverhältnisses erwachsenen Schadens oder einer für diesen Fall verabredeten Strafe ausbedungen werden, dürfen bei den einzelnen Lohnzahlungen ein Viertel des fälligen Lohnes, im Gesamtbetrag den Betrag eines durchschnittlichen Wochenlohnes nicht übersteigen.

B e s c h l a g n a h m e o d e r P f ä n d u n g d e s A r b e i t s l o h n e s .

Eine Beschlagnahme des Lohnes ist nur zulässig für Alimentationsansprüche, für persönliche Staats- oder Gemeindesteuern, welche nicht länger als drei Monate zurückliegen, und für andere Forderungen nur der den Gesamtbetrag von 1500 M. übersteigende Betrag des Jahreslohnes. Für andere Forderungen als die hier angegebenen ist Pfändung des Lohnes nur zulässig, wenn der Tag der Lohnzahlung verstrichen ist, ohne daß der Arbeiter den Lohn erhoben hat. Ist dem Arbeiter der Lohn ausgezahlt worden, dann darf ihm dieser auch nicht ganz gepfändet werden. Es muß ihm vielmehr ein Betrag bleiben zur Beschaffung der Nahrungsmittel, Feuerungs- und Beleuchtungsmittel auf zwei Wochen für sich und seine Angehörigen, deren Ernährer er ist.

Die Ansicht der Gerichte ist häufig die, daß ein Jahreslohn von 1500 M. geteilt durch 52 einen Wochenmerdienst von ca. 28,85 M. ergibt und daher derjenige Teil des Lohnes, der 28,85 M. übersteigt, der Pfändung unterworfen sei. Diese Ansicht ist irrig. Ein solcher Wochenlohn ergibt nicht immer den Jah-

reslohn von 1500 M. Denn Krankheit, Arbeitslosigkeit, Pensionsverhältnisse u. dgl. sprechen da auch mit. Außerdem heißt es im Lohnbeschlagnahmegesetz § 4 ausdrücklich: „sofern der Gesamtbetrag die Summe von 1500 M. jährlich übersteigt“ ist er nur der Pfändung unterworfen. Somit soll bei einer Lohnpfändung immer darauf gesehen werden, daß der pfändbare Teil des Wochenlohnes nicht dem Gläubiger sofort ausgehändigt, sondern bis zum Ablauf eines Jahres, gerechnet vom Tage der Anordnung der Beschlagnahme, deponiert wird. Ergibt sich nach Ablauf eines Jahres, daß der Jahreslohn höher als 1500 M. war, dann darf der Überschuss an den Gläubiger ausgezahlt werden. Erreichte er nur die Höhe von 1500 M., so ist der deponierte Betrag dem Arbeiter zurückzugeben.

Selbst der Lohn einer Pfändung nicht unterworfen ist, darf auch eine Aufrechnung nicht stattfinden; d. h. der Arbeitgeber kann nicht zum Arbeiter sagen: „Du hast so und soviel verdient, ebensoviel bist Du mir schuldig an Miete, Darlehen oder verdorbener Arbeit, also zahle ich diese Woche keinen Lohn.“ Dies ist unzulässig. Ferner darf der Lohn wegen einer Verbesserung, die der Arbeitgeber gegen den Arbeiter hat, nicht zurückbehalten werden.

Auch das Deponieren (Hinterlegen) des Lohnes bis die Arbeiter die Gegenleistung erfüllt, ist unstatthaft. Denn Deponieren ist keine Zahlung, und nichts anderes als eine Zurückbehaltung. Der Lohn soll aber bar ausbezahlt werden.

Der dem Arbeiter gezahlte Vorschuss gilt als vorausbezahlter Lohn unter der Voraussetzung der Fortdauer des Arbeitsverhältnisses. Erfüllt der Arbeiter diese Voraussetzung nicht, d. h. löst er das Arbeitsverhältnis auf, ehe er den Vorschuss zurückerstattete, so kann ihm der Rest von seinem Lohnguthaben abgezogen werden.

K o n k u r s b e z A r b e i t g e b e r s .

Das Arbeitsverhältnis wird durch den Konkurs nicht aufgehoben. Weder hat der Arbeitgeber das Recht, kurz vor dem Ausbruch des Konkurses den Arbeiter entgegen der etwa bestehenden Kündigungsfrist, sofort zu entlassen, noch darf dies der Konkursverwalter, der an die Stelle des Arbeitgebers tritt, gleich nach dem Ausbruch des Konkurses tun. Nach § 22 der Konkursordnung kann der Verwalter sowohl wie der Arbeiter mit der gesetzlichen 14tägigen (bei Werkmeistern und ähnlichen Angestellten mit wöchentlich) Frist kündigen, selbst dann, wenn eine längere Kündigungsfrist vereinbart war. Bestand eine kürzere Frist, dann gilt natürlich diese. Kündigt der Verwalter und es bestand eine längere Vertragsdauer, dann kann der Arbeiter Schadenersatz für die Aufhebung des Vertrages verlangen. Dieser Anspruch ist aber eine gewöhnliche Forderung im Gegensaß zu einer solchen wegen rückständigen Lohnes. Hat der Arbeiter noch rückständigen Lohn für die Zeit vor der Konkursöffnung zu verlangen, dann melde er dies schriftlich bei dem Konkurs-(Amts-)gericht an und beantrage das Vorrecht für denselben. Bevorrechtigte Forderungen werden zunächst befriedigt, sie gehen gewöhnlichen Forderungen vor. Das Vorrecht erstreckt sich jedoch nur

auf die „für das letzte Jahr vor der Eröffnung des Konkursesverfahrens oder dem Ableben des Gemeinschuldners rückständigen Forderungen an Lohn, Kostgeld oder andere Dienstbezüge der Personen, welche sich dem Gemeinschuldner für dessen Haushalt, Wirtschaftsbetrieb oder Erwerbsgeschäft verbunden haben.“ (Konkursordnung § 61.) Trifft der Konkurs während eines schwebenden Prozesses aus, dann wird dieser unterbrochen und der Kläger muß dann seine Forderung beim Konkursgericht anmelden.

Die Klage wegen unrechtmäßiger Entlassung durch den Konkursverwalter und die hieraus entstehende Entschädigungsklage ist wie jede andere Entschädigungsklage beim Gewerbegericht zu erheben. Trifft der Fall ein, daß der Arbeiter aus einem früheren Verfahren vor dem Gewerbegericht ein vollstreckbares Urteil besitzt und bricht der Konkurs über das Vermögen desselben aus, ehe er seine Forderung vom Unternehmer einziehen kann, so muß er auch diese Forderung an die Konkursmasse in oben bezeichnete Weise anmelden und das Vorrecht beantragen.

Jahresbericht der Hafeninspektion in Hamburg über das Jahr 1910.

II.

Ueber die Zahl der Unfälle im Hamburger Hafen in den ersten zehn Jahren des laufenden Jahrhunderts gibt folgende Aufstellung Aufschluß:

Jahr	Verletzte Personen	Schwerverletzte Personen	Todesfälle
1901	1945	139	38
1902	1958	172	38
1903	2161	173	44
1904	2254	188	41
1905	2573	211	53
1906	2713	263	61
1907	2805	256	35
1908	2573	203	39
1909	2563	221	44
1910	2705	213	45*)

Es ist eine blutige Rechnung, die wir den Nachhabern im Hamburger Hafen hiernit aufmachen und weder die Wohlgerüche Arabiens noch alle Goldschätze der Welt verschuchen diesen Blutgeruch. Dieser Blutgeruch schlägt dem Hamburger Profitmacher entgegen, wenn er das Kassenbuch öffnet und die Bibel, ob er zur Kirche geht oder zur Börse, ob er ein Theater besucht oder ein „Freudenhaus“ — überall schlägt ihm der Blutgeruch entgegen, soll er ihm entgegen schlagen. Wenn er sich an die mit köstlichen Speisen besetzte Tafel niederlassen will, dann soll das blutige Ge-

*) Im ersten Artikel ist die Zahl der Todesfälle mit 44 angegeben, wie auch im Jahresbericht der Inspektion 44 angegeben ist. Bei der Summierung kommt jedoch die Zahl 45 heraus.

Das Problem der Straßen.

Zu den interessantesten, aber auch gefährlichsten Erlebnissen, welche dem Bergsteiger mitunter begegnen, gehört es, wenn er einmal durch Unvorsichtigkeit vom rechten Wege abkommt und nun versuchen muß, so gut es eben geht, sich selber einen Weg zu suchen. Wenn ist das nicht schon passiert!

Unten im Tale wies ein Wegweiser den Pfad zur Höhe, der, so lange es durch den Wald bergauf ging, breit und unversehrbar und zudem durch rote oder blaue Striche an den Bäumen markiert war. Als er dann in die Region des nackten Gesteins kam, verwandelte der breite Weg sich in einen schmalen Pfad, und die Gelsarvenstriche an den Felsen wurden immer seltener. Dann war eine Stelle gekommen, wo der Pfad sich zu gabeln schien, wir waren, ohne viel zu denken, auf einem der beiden Zweige weitergeschritten, aber gerade dieser war einer der plötzlich erdigenden Steige gewesen, wie sie das Vieh beim Weiden sich zu machen pflegt, oder vielleicht auch ein Gamswechsel; wir waren dann noch ein Stückchen zwischen Geröll und über den kleinen Nasentischen herumgestiegen, wie sie zwischen den Steinen eingebettet liegen, und nun stehen wir da und wissen nicht vor- und nicht rückwärts. Da oben, hoch über uns, liegt der Gipfel, den wir erreichen wollen. Aber die Luftlinie, auf welcher unser Blick wandelt, ist nicht der Weg für unsre Füße; über Felsen kletternd, hier und dort einen lässigen Sprung wagend, mit Bergstock und Händen nachhelfend, suchen wir uns den Weg zur Höhe, und wir können von Glück sagen, wenn wir uns nicht „versteigen“, wie einst der Kaiser Maximilian an der Martinswand, und warten müssen, bis uns aus dem Tale Hilfe kommt.

Ich glaube, daß die wilde und vom Menschen noch ganz ungebändigte Natur der Hochgebirge, vielleicht auch die der Polarregionen und Wüstengebiete uns am ehesten in die Lage versetzt, uns in solcher oder ähnlicher Weise unsre Wege selber suchen zu müssen. Sonst wandern wir wohl zumeist auf begangenen Straßen, welche so primitiv sie auch sein mögen, oft Jahrhunderte oder gar Jahrtausende bestanden haben. Das gilt sogar für den Forschungsreisenden, der bisher unbekannte Gebiete durchquert. Meist wird er dabei die Pfade benutzen, welche lange vor ihm die Eingeborenen des Landes sich geschaffen haben. Er folgt dabei dem natürlichen Instinkt, der auch unsre vierfüßigen Mitgeschöpfe, das Vieh und das Wild veranlaßt, immer und immer wieder auf den Wechsellinien zu gehen, welche Generationen von gleichartigen Geschöpfen seit undenklichen Zeiten aus-

getreten haben. Gar manche Landstraße, welche heute einen allgemeinen Verkehrsweg bildet, mag ihre Existenz ursprünglich als Wildwechsel begommen haben. Gar mancher Bergweg auch mag ursprünglich nicht vom Menschen, sondern von Tieren angelegt worden sein, welche in dieser Hinsicht oft eine erstaunliche Geschicklichkeit besitzen:

Kleinst du das Land? Auf Felsen geht der Steg,
Im Nebel sucht das Maultier seinen Weg.

Das Suchen des Weges erzeugt den Weg. Kein lebendes Geschöpf kann über die Erde wandeln, ohne eine Spur zurückzulassen, und indem einer immer der Spur des anderen folgt, fügt er seine Spur derjenigen seines Vorgängers hinzu. So entsteht schließlich der Weg, der von jedem neuen Wanderer, der ihn begehrt, fester und immer fester getreten wird.

Durch diese Art der Wegbildung ist die ganze Welt erschlossen worden, und doch nimmt von ihr die neuerschaffene Wissenschaft des Verkehrs kaum irgendwelche Notiz. Für sie beginnt der Verkehr eigentlich erst mit dem Straßenbau, der allerdings in seinen Anfängen bis ins graue Altertum zurückreicht. Die berühmte Tempelstraße von Theben, die Via Appia bei Rom sind uns Beweise dafür.

Nun ist es nicht uninteressant, sich die Frage vorzulegen und zu beantworten, wie der Mensch dazu gekommen sein mag, von der Wegbildung zum Straßenbau überzugehen.

Eine direkte Notwendigkeit dazu lag eigentlich nicht vor, so lange es sich bloß darum handelte, von einem Orte zum anderen zu kommen. Es ist im höchsten Grade charakteristisch, daß Mensch und Tier eigentlich nichts anderes brauchen als die durch ihre eigene Fortbewegung gebildeten und immer wieder aufs neue befestigten Wege. Ja, dieselben sind sogar für uns sowohl wie für die Tiere weitläufig die angenehmsten und gangbarsten Pfade. Keiner von uns veräurmt, wenn er neben einer Chaussee einen Fußweg ins Gras getreten sieht, auf diesen überzugehen und ihm so lange zu folgen, als es möglich ist, und wir alle wissen, daß Reitwege, das heißt für die freie Bewegung eines edlen Tieres am besten geeignete Straßen, ungepflastert sein müssen.

An diesen Wahrheiten kann die Tatsache, daß schon die Ägypter und die Römer die Notwendigkeit eingesehen haben, gepflasterte Straßen zu bauen, nichts ändern. Auch ist es eine Tatsache, daß diese Kunststrassen des Altertums jahrhundertlang keine Nachahmung in anderen Ländern gefunden haben. Wer glaubt, daß schon im Mittelalter Deutschland, etwa oder Frankreich von ähnlichen Straßen durchzogen gewesen seien wie heute, würde sich gewaltig irren.

Die großen Verkehrsstraßen jener Zeit standen kaum auf der Höhe unsrer Feldwege und genügten vollkommen den damaligen Bedürfnissen.

Die Straßen jener Zeit waren Saumpfade, und sie genügten dem auf ihnen sich abspielenden Verkehr, weil dieser sich zu Fuß, zu Pferde, durch getriebene Vieherden und auf Sauntieren beförderte Warentransporte vollzog. Für all das bildeten ungepflasterte Wege nicht nur einen genügenden, sondern sogar den allerbesten und bequemsten Untergrund.

Unsre heutige gepflasterte Landstraße ist, so sonderbar es klingen mag, die Konsequenz der Einführung von Maschinen, nämlich auf Rädern laufenden Karren und Wagen zur Fortbewegung größerer Lasten. Das Rad schneidet sich nicht so willig wie der menschliche oder tierische Fuß jeder Unebenheit des Bodens an. Es verlangt, wenn es seine Vorteile geltend machen soll, einen verhältnismäßig ebenen Untergrund, und diese Forderung wird um so strenger, je größer die Last ist, welche auf Rädern fortbewegt werden soll. Je größer aber diese Last ist, desto mehr drückt sich auch das tragende Rad in den weichen Erdboden ein. Die Fahrbahn muß nicht nur geebnet, sondern auch hart und widerstandsfähig gemacht werden. Es kommen wir zur Pflasterung der Straßen.

Der Straßenbau der antiken Völker befähigt vollkommen diese Ableitung. Die ägyptischen Pharaonen mußten sich Kunststraßen schaffen, auf denen sie die gewaltigen Steinblöcke zu ihren ungeheuren Bauten fortbewegen konnten. Die alten Römer brachten solche Straßen für ihre großen Heere, in deren Gefolgschaft Proviant, Weiber und Kinder in zahllosen Karren und Lastwagen einherzogen. Auch in den mitteleuropäischen Ländern zeigten solche Straßen sich als unentbehrlich, als im dreißigjährigen Kriege die Bewegung großer Heeresmassen begann. Aber den Höhepunkt ihrer Bedeutung erlangten sie in der napoleonischen Zeit, als der große Korsar anfang, seine gewaltigen Armeen über den ganzen Kontinent zu schieben. Man weiß, daß Napoleon nicht nur ein großer Feldherr, sondern auch ein ganz eminenter Straßenbau-Ingenieur war. Das eine war vom anderen unzertrennlich. Die neuen Ländergrenzen, welche er auf der Karte Europas einzeichnete, sind von der Nachwelt zum großen Teil wieder ausgelöscht worden, aber seine anregende Wirksamkeit als Straßenbau-Ingenieur hat sich fort in dem Netz von Chausseen, Staats- und Kreisstraßen, mit denen Europa im Verlauf des 19. Jahrhunderts überzogen worden ist.

Heute nun sind wir abermals an einem Wendepunkt in dieser Entwicklung angelangt, ja, eigentlich ist derselbe schon vor mehr als einem halben Jahr-

spenst eines Hafnarbeiters ihn auf-
lagen — denn er und seine gleichge-
leitete Sippe sind zum allergrößten
Teil Schuld an diesen Blutopfern —
das Blut, der um des Profites willen
erschlagenen Hafnarbeiter, kommt
über ihn und seine Sippe.

Die Hafeninspektion findet es nicht so besonders
aufregend, daß 2703 Hafnarbeiter verletzt oder ge-
tötet wurden. Wozu die Aufregung? — im Ver-
hältnis zur Zahl der beschäftigten Hafnarbeiter ist
die Zahl der Unfälle sogar (!) zurückgegangen. Es
heißt u. a.: „... Weisheitsweise waren durchschnitt-
lich werktätlich 4103 Schauerleute gegen 3554 Schauer-
leute im Vorjahr beschäftigt. Die an Verletzungen vor-
gekommenen Unfälle der Schauerleute gingen von
0,102 v. H. im Vorjahre auf 0,089 v. H. zurück.“
Diese Berechnung ist Quatsch. Die Unfallhäufigkeit
hängt weniger von der Zahl der beschäftigten Hafnar-
arbeiter ab, als von der Intensität der Arbeit.
Das Antreibesystem, die ruhelose,
gewissenlose Heißjagd nach dem roten
Golde, verwandelt sich zu leicht in
eine Jagd auf blühendes Menschen-
leben.

Die Nachtarbeit fordert jedes Jahr große
Opfer. In vielen Fällen ist sie völlig zu ent-
behren, in noch mehr Fällen könnte sie ohne Un-
glücksfälle abgehen. Aber gerade wie, um zu beweisen,
daß den Hafnarbeitern die Nachtarbeit nichts ist,
wenn keine Unglücksfälle vorkommen, werden nicht
neue Kräfte für die Nachtarbeit eingestellt, sondern die
müden, abgerackerten Arbeiter, die schon ein Tag
und, wo möglich, auch ein Nachtwerk hinter sich
haben, gerade sie müssen weiter arbeiten.
Die Folgen solcher Handlungsweise können natürlich
nicht ausbleiben. Die Zahl der Unfälle, die sich nachts
ereigneten, betrug im Jahre 1909 = 259; davon
waren 41 schwere Fälle und 218 leichte. Im Ver-
richtsjahr betrug die Zahl der sich nachts ereignenden
Unfälle 303; davon waren 41 schwere Fälle und
262 leichte. Während die Gesamtzahl der Unfälle um
5,5 pCt. stieg, nahm die Zahl der nachtslichen Un-
fälle um 17,3 pCt. zu. Das sind Zahlen, die Wände
über die Gefährlichkeit der Nachtar-
beit reden. Im Jahre 1909 wurde in 321
Nächten auf durchschnittlich 16 Schiffen gearbeitet;
im Berichtsjahr wurde in 327 Nächten auf durch-
schnittlich 18 Schiffen gearbeitet. Mit der Nacht-
arbeit wuchs konform die Unfall-
häufigkeit.

Die Zahl der Unfälle an den Sonn-
tagen ist wirklich zurückgegangen. Im Jahre 1909
verunglückten während der Sonntagsarbeit 66
Personen leicht und 8 Personen schwer. Im abgelaufenen
Jahre wurden 56 Personen leicht verletzt und
10 schwer. Die schweren Fälle haben also um zwei
zugenommen, während die leichten Fälle um 10 zurück-
gingen. Beachtenswert ist, daß trotz der Abnahme der
sonntäglichen Gesamtzahl um 8 Fälle, die Unfälle sich
Sonntags nachts von 11 auf 20 steigerte. Darunter
sind 16 leichte und 4 schwere Unfälle, im Vorjahre
waren die Zahlen 9 und 2. Die sonntäglichen Un-

hundert eingetreten, ohne daß wir es so recht einge-
sehen haben. Vor so langer Zeit schon haben sich die
Verkehrsmittel, für welche die gepflasterten Land-
straßen geschaffen worden waren, als nicht mehr ge-
nügend erwiesen. Die Neuzeit stellte uns vor Auf-
gaben auf dem Gebiete der Lastenbeförderung, denen
die gewöhnliche Chaussee nie hätte genügen können.
Aber inzwischen war die Eisenbahn erfunden worden,
und die Lokomotive, ihr Fortbewegungsorgan, ver-
langte von vornherein ihre eigene, ihren Bedürfnissen
angepasste Straße, auf der außer ihr nichts anderes
sich bewegen durfte. Dann kamen die Straßenbahnen
und baten um die Erlaubnis, ihre Schienen in das
Pflaster der gewöhnlichen Straße versetzen zu dürfen.
So begann die Zeit der ewigen Reparaturen an unsern
gepflasterten Straßen, die unangenehm genug waren.
Zeit nun aber Kraftwagen aller Art hinzugekommen
sind, welche sich nicht an den Schienenweg halten,
sondern den ganzen Fahrdamm benutzen, ist die Sache
sehr schlimm geworden. Die Erfindung aller mög-
lichen Pflasterungsarten, von Asphalt, Matadam, Beton,
Strohholz und mancherlei andrem, hat nicht ge-
nügt, um den Schaden zu beseitigen. Fast jede Straße
ist mindestens einmal im Jahre wegen weitgehender
Reparaturen wochenlang gesperrt. Nicht nur die Un-
annehmlichkeiten für den Verkehr, sondern auch die
Kosten der Instandhaltung der Straßen wachsen da-
durch ins Ungeheure. Da nun der Verkehr noch fort-
während zunimmt, so fragt man sich, wie die Sache
schließlich enden soll.

Es ist wohl mit allen Dingen in der Welt so,
daß eines immer das andre schleht, um dafür dann
selbst geschoben zu werden. Der Mann, der sich ein
Paar neue Hosen kaufte, fand bald, daß sein Rock
neben denselben zu schäbig aussah. Als aber dann
der Schneider endlich den neuen Rock lieferte, hatten
die Hosen schon gelitten, und es mußte ein neues
Paar beschafft werden. So geht es uns auch mit den
Hilfsmitteln des Verkehrs. Das Auto hätten wir, in
allen möglichen Formen, groß und klein, langsam
und schnell, für Waren und für Menschen, elegant und
schäbig, selbst das Auto des armen Mannes, nach
welchem ein Würdenträger bei einer Festlichkeit ver-
langt haben soll, und welches der Bauer, wie heute
keine Kuh, je nach Bedarf vor den Pflug spannen
können sollte, wird vielleicht doch noch verwirklicht
werden. Aber wie schließlich einmal die Straßen aus-
sehen werden, auf denen alle diese Kraftfahrzeuge
herumlaufen sollen, ohne sie in kürzester Zeit reparatur-
bedürftig zu machen, das ist einstellend noch im
Schopfe der Zukunft verborgen. Vielleicht wird auch
auf diesem Gebiete, wie jetzt überall, der Eisenbeton
als Retter in der Not erscheinen.

fälle ermöglichen die nämliche Feststellung, wie die
Zahl der Unfälle für die Gesamtzeit: Die Nacht-
arbeit ist gefährlicher, ist unfallför-
dernder, als die Arbeit am Tage. —
Die Sonntagsarbeit ist nur anscheinend zu-
rückgegangen. Während das Jahr 1909 für die
Hafnarbeit überhaupt keinen Sonntag hatte, ruhte
die Hafnarbeit im Berichtsjahr wenigstens an vier
Sonn- oder Festtagen, nämlich am Charfreitag und
am ersten Tag der drei „hohen“ Kirchenfeste. Auch
die Zahl der Schiffe, auf denen Sonntagsarbeit ge-
leistet wurde, war etwas geringer. Im Jahre 1909
wurde in der Zeit von Sonntag, 12 Uhr nachts, bis
Sonntag, 9 1/2 Uhr morgens (Kirchzeit), auf 5 Schiffen

Christliche Predigt.

Hört, Ihr Leute! Hier auf Erden
Soll es wieder dunkel werden.
Frisch gewagt ist halb getan,
Darum vorwärts! Frisch voran!

Nehmt dem Volk die Schule!
Hat die Schule man in Händen,
O, dann wird sich alles wenden,
Alles tanzt . . . eins, zwei, drei!
Nach dem Wunsch der Klerisei
Und gehorcht den Pfaffen.

Alle Redner, Journalisten,
Und die roten Sozialisten
Werden dann in einer Nacht
Alle heimlich umgebracht.

Dann wird Ruhe werden.
Lesen, Rechnen und auch Schreiben
Wird man künftig nicht betreiben
In der Schul: Wie sich's gehört
Wird nur Religion gelehrt,
Denn diese ist sehr wichtig.

Scheiterhaufen, Fehmgerichte
Steh'n uns trefflich zu Gesichte,
Und die Folterkammer auch
Sind uns ein sehr lieber Brauch.

Hoch das Mittelalter!
Alle Länder hier auf Erden
Müssen dann ein Staat nur werden,
Und die Schwarzen ganz allein
Werden tonangebend sein
Mit dem Papst als König.

Alles tanzt nach uns'ren Noten;
Denken, das wird streng verboten,
Nur die Dummheit soll allein
Alsdann noch geduldet sein.
Die kann uns nicht schaden.

Darum merket was ich sage:
Predigt fleißig alle Tage
Nur die Dummheit weit und breit.
Damit unser Werk gedeiht,
Seid gegnet! Amen.

gearbeitet, wobei 131 Personen beschäftigt waren,
während 340 Personen auf 10 Schiffen den ganzen
Sonntag im Dienste des Reederkapitals frönten. Im
Berichtsjahr wurde in der Zeit von Sonntag, 12 Uhr
nachts, bis Sonntag, 1/2 10 Uhr morgens (Kirchzeit),
auf 4 Schiffen gearbeitet, wobei 136 Personen be-
schäftigt waren; den ganzen Sonntag mußten auf
8 Schiffen 333 Personen dem Kapitalismus opfern.
Die Gesamtzahlen sind also für 1909: 15 Schiffe mit
471 Personen, für 1910: 12 Schiffe mit 469 Per-
sonen. Der Rückgang ist also nur scheinbar, die Zahl
der Personen ist nur um 2 zurückgegangen. Selbst-
verständlich sind dies nur die Durch-
schnittszahlen: im Hamburger Hafen
waren 1910 an 54 Festtagen je 469
Hafnarbeiter um ihren Ruhetag be-
tragen. Es wurde an 54 Festtagen die Arbeit
von 25 326 Mann-Tagen (54x469) geleistet.

Denken wir uns einmal das — Wunder, die
Sonntagsruhe würde strikte durchgeführt, dann
müßten, um den Ausfall der Sonntagsarbeit einzur-
holen, an jedem Werktag im Jahre (300) 81 Hafnar-
arbeiter mehr eingestellt werden. — In seiner
Schrift „Sonntagsruhe zu Wasser und zu Lande“ sagt
Pastor Paul Ebert, daß in Hamburg die Handels-
interessen eine zu sehr überwiegende Rolle spielen.
Diese Rücksicht ist wohl zu bejahen, sagt er, „es
kann inoffen das Interesse des Geschäftes auch in
sehr übertriebener Weise geltend gemacht werden,
wenn nämlich der Handel zu einem absolut ent-
scheidenden, alles beherrschenden Faktor ge-
macht wird, welcher den idealen Gütern
unseres Kulturlebens nicht mehr Luft
und Licht zum Atmen und Gedeihen
läßt.“ Die Sonntagsruhe ist entbehrlich —
auch im Hamburger Hafen. „Unsere enormen
technischen Errungenschaften“, äußerte sich in der Ham-
burger Bürgerschaft (Stadtparlament) der Amtsrichter
Dr. Popert in der Debatte über die Sonntagsruhe,
„haben uns eine solche Menge von Sachgütern ge-
scheert, daß wir unter dieser enormen Menge von
Sachgütern zu erliegen drohen, daß der Mensch
der Sklave der Sache geworden ist...
Es liegt so, daß wir trotz aller technischen Errun-
gen enormen Reichtum so anzuwenden,
daß die größere Zahl unserer Volks-
genossen so lebt wie es wünschens-
wert wäre. Wir haben uns gewohnt, mit den
Begriffen „Großhandel“, „Verkehr“ usw.
Goyendens zu treiben. Denn wenn das
auch lauter Dinge sind, die gewiß Berechtigung haben,
so geht sie doch immer nur so weit und
keinen Schritt weiter als der „Großhandel“,
„Verkehr“ u. d. a. für gut sind, uns eine gesunde,
überstarke Bevölkerung zu schaffen.
Wenn wir uns darüber nicht endlich klar werden und
weiter fortfahren, in diesen Dingen...
Wörter zu sehen, vor denen wir uns beding-
ungslos in die Kniee werfen, dann wird
es einfach dahin kommen, daß sie uns in eine chi-
nesenhafte Betriebsamkeit hinein-
und auf eine dementsprechende Mensch-
heitsstufe hinabdrücken.“ *)

Womöglich dann je zientlich das Ideal erreicht wäre,
daß die Hamburger weder und Hafnar-
gewaltigen anstreben. Dr. Popert weiß
nicht mit Unrecht auf die „enormen technischen Er-
rungen“ hin, es ist dies ein Argument, an
dem alle pfennigsuchenden Einwände zerbrechen. Im
Hamburger Hafen hat die Anwendung der modernen
technischen Kräfte geradezu revolutionierend gewirkt.
Auch der vorliegende Jahresbericht der Hafeninspek-
tion bietet dafür wieder einige Beispiele. Es heißt
dort: „Für die Entlohnung und Ver-
ladung von Kohlen wurden zwei
weitere Kohlenheber in Betrieb ge-
nommen. Von der Getreideheber-Ge-
sellschaft m. b. H. wurde ein neuer Ge-
treideheber in Betrieb genommen.
Die Getreideladungen werden jetzt
fast ausschließlich auf maschineller
Wege entloht und geladen.“

Es wurden nur noch 47 Schiffe
mit der Hand bearbeitet; dazu
waren 88 Gänge gleich 616 Mann
nötig.“
Und trotzdem werden die Nächte zu Tagen, die
Festtage zu Werktagen gemacht. Die geforderte Ein-
führung der völligen Sonntagsruhe wird meistens
mit der Antwort begegnet, daß viele Existenzen da-
durch vernichtet würden. Abgesehen davon, daß dieser
Einwand fast immer wider besseres Wissen erhoben
wird, stellen wir die Frage: Wer entschädigt
die Arbeiter für ihre durch die Ein-
führung der Maschine vernichtete
Existenz?

Die Antwort kennen wir: Es handelt sich ja
nur um eine Uebergangszeit, nachher finden die Ar-
beiter schon wieder Beschäftigung. Ganz das-
selbe gilt für die selbständigen Existenzen, die an-
gehehlich durch die Sonntagsruhe vernichtet werden
sollen — nur mit dem Unterschied, daß sie den Ueber-
gang leichter ertragen können und sie sich den ver-
änderten Verhältnissen leichter und schneller anpassen
können als die Arbeiter.

Die nämliche Beweisführung wie für die Sonn-
tagsarbeit gilt für die Nachtarbeit. Auch sie ist,
wie schon oben gesagt, in vielen Fällen nicht not-
wendig. Von selbst werden die Unternehmer sich
aber niemals zu dieser Einsicht durchringen, dazu
dürfen sie der Belehrung durch eine starke Gewerks-
chaft der Arbeiter. Die Herrschaften sind
recht schwerhörig. Noch viel größer muß
die Zahl der organisierten Hafnarbeiter
werden, noch viel stärker; zum erdenschüt-
ternden Donner muß der Ruf an-
schwellen:

Fort mit der nicht notwendigen
Nacht- und Sonntagsarbeit; her mit
den Kontrolleuren aus Arbeiter-
kreisen!

**Für Lohnbewegung
der Stettiner Rolkutscher.**

Was jahrelange Agitationsarbeit nicht zustande
gebracht, haben in ziemlich kurzer Zeit die Verhält-
nisse fertig gemacht. Die fortgesetzt steigenden Lebens-
mittelpreise haben es den Kollegen klar gemacht, daß

*) Zitiert bei P. Ebert: Sonntagsruhe zu Wasser
und zu Lande, Hamburg 1910. Verlag der Herold-
schen Buchhandlung.

es so, wie es bisher in Stettin Sitte und Gebrauch war, nicht weitergehen konnte. Selbst diese aus den Gefilden der ostelbischen Landwirte gebürtigen Kollegen sahen ein, daß sie aus ihrer traurigen Lage nur eine starke Organisation befreien kann. Haben sie doch ihre jungen Jahre unter den dürftigsten Verhältnissen zugebracht und glauben in der Großstadt Stettin nun bei dem nach ihren Begriffen guten Löhnen besser leben zu können, wie dort draußen unter der Herrschaft des „anädigen“ Herrn, wo sie kaum in Besitz baren Geldes gekommen waren. Daß es unter diesen Umständen sehr schwer war, diese Kollegen von der Notwendigkeit der Berufsorganisation zu überzeugen, kann sich jeder selbst denken. Industrie und selbst nennenswerte größere Städte gibt es in Pommern nicht oder sehr wenig. Aber die Verhältnisse waren auch hier mal stark genug, um diese bedürftigen Menschen aufzurütteln und so war es eben möglich, die Kollegen für die Organisation zu gewinnen. Zudem lag hier auch alles im argen. Die Arbeitszeit unbeschränkt und die Entlohnung unter aller Kanone. Gab es doch noch Löhne von 15 Mk. pro Woche. Allerdings wollen wir auch zugeben, daß in einzelnen Fällen 22 und 23 Mk. gezahlt wurden. Aber hier handelte es sich um Spezialarbeiten, die zu verrichten nicht jeder imstande ist. Von Bezahlung der Ueberstunden wußte kein Kutscher in Stettin etwas, jedoch in den letzten Wochen, wo die Bewegung ihren Höhepunkt erreicht hatte, wurden von einigen Firmen auch schon Ueberstunden bezahlt. Nachdem nun die Kutscher sich in genügender Zahl der Organisation angeschlossen hatten, gingen die Kollegen daran, ernstliche Verhandlungen über die Verbesserungen ihrer Lage zu pflegen. Eine Kommission wurde beauftragt, mit der Verbandsleitung gemeinsam einen Entwurf auszuarbeiten. Als dies geschehen, stimmte eine starkbesuchte Versammlung am Donnerstag, den 21. September, dem Entwurf zu und so wurden die Forderungen am 22. den Unternehmern zugestellt. Gleich am nächsten Tage kam der Unternehmer Schattschneider aufs Bureau zur Verhandlung und gab dieser Herr bei der Unterredung zu, daß die Kutscher bei 23 Mk. Wochenlohn ganz genügende und bedürftige Leute sein müssen, um mit diesem Lohn bei den gesteigerten Preisen auskommen zu können. Also, Kollegen, merkt's Euch, Ihr seid als das von einem Unternehmer anerkannt, was ihr in Wirklichkeit sein müßt. Mit dem Verein Stettiner Kolliführer wurde in zwei Sitzungen mit Beauftragten dieses Vereins eine Basis gefunden, welche eine Verständigung in Aussicht stellte. Mit zwei weiteren Unternehmern wurde ebenfalls in Verhandlungen getreten und stand auch hier eine Verständigung in Aussicht. Eine überaus starkbesuchte Versammlung am Sonntag, den 1. Oktober, erklärte sich mit den Zugeständnissen der Unternehmer einverstanden und so war denn die Bewegung der Stettiner Kolliführer fast auf der ganzen Linie, wo die Forderungen gestellt werden konnten, erledigt. Durch diese Bewegung wurde erreicht eine Arbeitszeitverkürzung von einer Stunde pro Tag für 182 Beteiligte oder pro Woche insgesamt 1092 Stunden, eine Lohnerhöhung pro Woche für den einzelnen von 3,34 Mk. im Durchschnitt oder für 182 Beteiligte pro Woche insgesamt 607,88 Mk. Im Jahr macht dies für den einzelnen Kollegen 173,68 Mk. Hinzu kommt hier noch, daß eine Bezahlung der Ueberstunden und Sonntagsarbeit zu erfolgen hat. Die Stunde wird mit 50 Pf. bezahlt. Die Lohnzahlung findet am Freitag statt. Ebenso werden die Stallwagen bezahlt und für Ueberlandfahrten Vergütung gewährt. Unterschriftlich anerkannt sind diese Vereinbarungen von 19 Firmen, ein weiterer Unternehmer hat diese Vereinbarungen ebenfalls anerkannt aber nicht unterschrieben. Vier weitere Firmen haben nicht anerkannt und von diesen haben drei überhaupt nicht geantwortet. Der Bahnspeiditeur Wohlgenuth will mit der Organisation überhaupt nichts zu tun haben und schreibt weiter, daß seine Kutscher schon den Lohn und mehr verdienen als gefordert wird. Aber die Kollegen in diesem Betriebe und auch die Leitung am Orte haben sich vergebens die Köpfe zerbrochen, um nur herauszurechnen, daß man bei einem Monatslohn von 75 Mk. pro Woche 23 Mk. verdient. Dies herauszurechnen, wird wohl ein Geheimnis des Herrn Wohlgenuth selbst sein und auch bleiben. Uns wurde bei dieser Rechnerlei gar nicht wohlgenut. An den Kollegen in diesen vier Betrieben wird es nun liegen, ob sie gewillt sind, sich so von den Unternehmern abpeifen zu lassen oder ob hier weitere Schritte unternommen werden sollen. Mit dieser Bewegung ist nun in Stettin der Anfang gemacht, daß auch im gesamten Fuhrgewerbe einmal geordnete Verhältnisse geschaffen werden können. An den Kollegen wird es nun liegen, weiter zu arbeiten und vor allem darauf zu achten, daß diese Vereinbarungen auch von beiden Seiten eingehalten werden. Während der Dauer dieses Vertrages, ein Jahr, ist es nun Pflicht eines jeden Kutschers, mit dafür sorgen zu helfen, daß die uns noch zu hunderten fernstehenden Kollegen der Organisation zugeführt werden, um so auf der ganzen Linie weiter für die Verbesserung der Lage der Kollegen arbeiten zu können. Also, Stettiner Kutscher, werbt weiter Mitglieder für eure Organisation, den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Lohnbewegung der Fuhrleute und Auslader der Kartoffelbranche in Dortmund.

Das Unglaubliche ist geschehen, die Dortmunder Transportarbeiter werden rebellisch, diese geknechtete und ausgebeutete Arbeiterkategorie, auf deren Rücken jahrzehntelang die Unternehmer den Fuß gesetzt hatten, die bisher ruhig den Rücken hinstellten, damit ihre „Herren“ daraus Nerven schneiden konnten. Dant der „ruhreichen“ 25jährigen Tätigkeit des Fuhrmanns-

vereins. Die Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe sind im allgemeinen äußerst trübe. In der Kartoffelbranche war es noch um einige Prozent schlechter; hier gab es nur „Herren“ und „Knechte“. Die Arbeitszeit war schrankenlos, 15-16 Stunden die Regel; der Lohn für diese Ausbeutung betrug noch vor zwei Jahren 24,- Mk. pro Woche. Von der Behandlung mag hier gar nicht gesprochen werden, sie war mehr als schlecht.

Diese Zustände abzuändern war Aufgabe der Organisation; aber wie schwer war es, dieses unseren si. liegen pfausibel zu machen, schier unüberwindliche Schwierigkeiten stellten sich uns entgegen, so oft es uns gelang, einige Kollegen der Organisation zuzuführen; ebenso oft wurden diese von den Unternehmern auf die Straße geworfen. Die Unternehmer wußten warum; wenn sie nur etwas von Organisation hörten, schimpften sie schon wie die Hochpapen. Wenn nun gar einer ihrer „Knechte“ sich erkühnte, in die verhasste Organisation zu gehen, der wurde sofort auf das Straßenpflaster gesetzt. Unter diesen Umständen war es äußerst schwierig, die Kollegen für die Organisation zu gewinnen. Hier mußte der Kampf nach zwei Fronten geführt werden, auf der einen Seite gegen die inoffiziellen Kollegen, auf der andern Seite gegen die Unternehmer und ihre Bundesgenossen. Aber trotz alledem ging es langsam vorwärts, Schritt für Schritt drangen wir in die Betriebe ein. So konnten wir dann endlich vor Jahresfrist daran gehen und den Versuch unternehmen, die Lage unserer Kollegen in etwas zu verbessern. Wir reichten den Unternehmern die Forderungen ein und erzielten einen Wochenlohn von 27,- Mk. Die Unternehmer versprachen auf Ehrenwort, diesen Lohn durchgängig, Winter wie Sommer zu zahlen; die Kollegen gaben sich damit zufrieden, in den festen Glauben, die Unternehmer würden ihr Ehrenwort halten. Doch weit gefehlt; als der Winter kam, wurde bei den Unternehmern das Gedächtnis etwas schwach, sie konnten sich nicht mehr an ihr Versprechen erinnern. Der Lohn wurde wieder reduziert und der Kampf gegen die Organisation begann von neuem. Vertrauensleute wurden gemäßigt usw. Dahingegen waren die Unternehmer fleißig bei der Arbeit, ihre Organisation auszubauen. Wie ausgiebig sie das taten, beweist ein Beispiel ihrerseits, daß, wenn ein Arbeiter aus einem Betriebe entlassen würde, er innerhalb eines Vierteljahres bei einer anderen Firma nicht wieder eingestellt werden dürfte. Also ein Erd, den sie den Großen abgelauscht haben, wurde auch bei ihnen eingeführt und strikte befolgt. Unsere Kollegen sahen das Spiel der Dinge ruhig mit an, unablässig wurde an den Ausbau der Organisation gearbeitet, der sich auch in größerer Anzahl die Auslader einschloß. Diese Kollegen erhielten für das Ausladen eines Waggons Kartoffeln 7,50 Mk. und ein Bündel Schnaps. Karlhe. Schmidt meinte sogar seinen Schnaps, sie trank nämlich selber davon. Wenig Lohn, aber tüchtig Schnaps, das war so die Parole, die man gegen die Arbeiter anwandte. Nun, auch diese Kollegen kamen zur Erkenntnis, daß damit einmal gebrochen werden muß; sie wollten nicht mehr für Schnaps arbeiten, sondern verlangten einen anständigen Lohn. So wurde denn in einer am 20. September 1911 stattgefundenen Versammlung der Kutscher und Auslader beschlossen, den Unternehmern, in Betracht kamen 6 Firmen, die Forderungen einzutreten und zwar in Form eines Tarifvertrages. Antwort wurde erbeten bis Montag, den 25. September. Gefordert wurde in der Hauptsache ein Lohn von 30 Mk. pro Woche, Bezahlung der Ueberstunden, Anerkennung der Organisation. Die Auslader forderten pro Wagon 10,- Mk., Umladen 11,50 Mk., auswärts verladen 12,- Mk. Eine Antwort seitens der Unternehmer wurde uns nicht zuteil, sie hielten es unter ihrer Würde, uns eine Zeile zu schreiben; um so ärger suchten sie ihre Arbeiter zu beeinflussen. Sie erklärten, sie wollten den Lohn eventl. bezahlen, aber Taxie zu unterschreiben, um sich zu binden, das zu wahren sie sich nicht hergeben. Die Organisation ging sie gar nichts an. Doch unseren Kollegen ließ der Sirenenangang ihrer Unternehmer last, sie hatten an dem einen Ehrenwort der Unternehmer vom vorigen Jahre genug, und damit die Herren nicht wieder an Gedächtnisfäulnis erkrankten, hielten die Kollegen es für besser, wenn die „Herren“ es ihnen schriftlich geben. Darauf wählten sich die Unternehmer aber nicht einlassen. Verhandlungen, die am Dienstag, den 26. September nochmals versucht wurden, scheiterten an den Starrsinn der Unternehmer. So blieb nur ein Weg übrig und das war die Arbeitseinstellung, die dann am Mittwoch morgen zunächst bei 3 Firmen auch zum Ausbruch kam. Jetzt machten die Unternehmer verborgene Gesichter; das hatten sie doch nicht vermutet, daß ihre „Knechte“ auch streiken konnten. Die Karlhe. Schmidt war rein aus dem Häuschen, so was hatte sie noch nicht erlebt. Von Streik hatte sie schon mal gehört, daß aber bei ihr auch einmal Streik ausbrechen konnte — nein, das war unerhört. Am folgenden Morgen legten die Kollegen bei vier weiteren Firmen die Arbeit ebenfalls nieder. Nun war aber Hollanz in Rot, Arbeit in Fülle und keine Leute. Der Widerstand der Unternehmer war gebrochen; sie, die am Tage vorher noch so stolz und lähn erklärten, mit den Organisationsvertretern nicht zu verhandeln, eruchten jetzt darum, und einer nach dem andern verhandelte und unterschrieb. So konnte am andern Morgen bei 7 Firmen die Arbeit wieder aufgenommen werden. Bewilligt und unterschrieben hatten die Firmen: H. Althoff u. Sohn, W. Althoff, Eichschach, Hüder u. Köhler, W. Schmidt Brwe., Sichtmann und Joh. Schulte. Bewilligt, aber nicht unterschrieben hatte die Firma A. Bachmann. Ueber die Firma wurde die Sperre verhängt; diese muß gut gewirkt haben, denn nach einigen Tagen unterschrieb auch Bachmann. Somit war die Bewegung endgültig erledigt.

Was sind nun die Erfolge dieser Lohnbewegung?

Durch diese Bewegung haben wir heute einen Einheitslohn von 30 Mk. pro Woche ohne Abzug erzielt, bisher wurden pro Woche 26 und 27 Mk. bezahlt; im Durchschnitt haben wir also pro Mann und Woche eine Zulage von 3,- Mk. herausgeholt. 26 Kollegen kommen in Betracht, macht pro Woche ein Mehr von 78,- Mk. oder im Jahre 4056,- Mk., was die Unternehmer an Lohn mehr zahlen müssen. Für die Auslader beträgt der Akordpreis 10,- Mk., macht ein Mehr von 2,50 Mk. pro Wagon. Rechnen wir, daß 32 Kollegen im Jahr und Durchschnitt 13 Wochen jeden Tag 3 Waggons entleeren, so ergibt das eine Summe von 9161,- Mk., die die Unternehmer mehr zahlen müssen. Insgesamt ist durch die Bewegung für 58 Kollegen ein Mehr an Lohn von 13 520 Mk. erkämpft worden. Das ist ein Erfolg, der des Kampfes wert ist. Hinzu kommt aber noch, daß die Unternehmer die Organisation als Vertreter ihrer Arbeiter anerkannt haben. Also mit dem Erfolg dieser Bewegung dürfen unsere Kollegen zufrieden sein; nun heißt es: weiter auf den Weg, dem Ziel entgegen. Jetzt muß alles daran gesetzt werden, auch in den andern Branchen die gleichen Vorteile für die Kollegen herauszuholen, da muß jeder mit Hand anlegen. Kollegen, der Beweis ist hier erbracht worden, daß Großes vollbracht werden kann durch die Einheit in der Organisation; die Beiträge für die Organisation tragen reiche Früchte, wenn nur diese Waffe im Befreiungskampfe richtig angewandt wird. Darum Kollegen, vorwärts an die Arbeit, nicht gemüht und gestraft, bis alle uns noch fernstehenden Berufscollegen unter dem Banner des Deutschen Transportarbeiterverbandes vereinigt sind, den Kollegen zum Schutz, unseren Gegnern zum Trutz.

Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen im Jahre 1910.

Das Jahr 1910 war ein Jahr großer wirtschaftlicher Kämpfe. Es weist die größte Zahl wirtschaftlicher Kämpfe auf, die bisher in einem Jahre in Deutschland nachgewiesen wurden. Insgesamt 9690 Kämpfe wurden geführt, an denen 1 025 542 Personen beteiligt waren. Die Durchführung der Kämpfe erforderte eine Ausgabe von 18 666 523 Mk. Als Resultat ist zu verzeichnen eine Arbeitszeitverkürzung für 344 570 Personen um 756 564 Stunden pro Woche. Dazu kommt die Abwehr einer Arbeitszeitverlängerung von 9444 Stunden pro Woche und Zurückweisung einer Lohnverkürzung von 29 779 Mk. pro Woche.

Von den Bewegungen des Jahres 1910 verließen 6496 oder 67 pCt. ohne Arbeitseinstellung, während 3194 zu einer Arbeitseinstellung oder Aussperrung führten. An den Bewegungen ohne Arbeitseinstellung nahmen 656 531 oder 64 pCt. aller Beteiligten teil. — Das gleiche Zahlenverhältnis war in den Vorjahren zu verzeichnen. In der Statistik der Generalkommission wird darauf verwiesen, daß die große Zahl der ohne Arbeitseinstellung verlaufenen Lohnbewegungen auf die Respektierung der gesetzlichen und finanziell auf fundierten Gewerkschaften durch die Unternehmer zurückzuführen ist.

Von den 6496 Lohnbewegungen ohne Arbeitseinstellung galtten 5580 der Verbesserung und 916 der Abwehr einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen; 70 pCt. der Angriffsbewegungen endeten erfolgreich, 29,7 pCt. teilweise erfolgreich; 83,7 pCt. der Abwehrbewegungen hatten vollen Erfolg.

Streiks und Aussperrungen sind im Berichtsjahre 3194 durchgeführt worden, und zwar 1385 Angriffsstreiks mit 110 613 Beteiligten, 839 Abwehrstreiks mit 31 500 Beteiligten und 970 Aussperrungen mit 226 698 Beteiligten. Die größte Anzahl der Kämpfe entfiel auf das Baugewerbe; waren doch hier allein 1387 Streiks und Aussperrungen mit 181 000 Beteiligten zu verzeichnen. Der Zahl der Kämpfe nach folgt die Holzindustrie mit 539 Kämpfen, doch bleibt die Zahl der Beteiligten hinter der in der Metallindustrie zurück. Während in der Holzindustrie 24 989 Personen an Streiks und Aussperrungen beteiligt waren, waren es in der Metallindustrie und im Schiffbau 95 516 Personen, an 430 Streiks und Aussperrungen. Von den Streiks und Aussperrungen waren 2657 oder 83,2 pCt. erfolgreich oder teilweise erfolgreich, mit 330 886 gleich 89,7 pCt. beteiligten Personen.

Die Zahl der Angriffsstreiks war im Jahre 1910 beträchtlich höher als in den beiden Vorjahren, sie erreicht jedoch nicht die Höhe der Jahre 1906 und 1907. Der Prozentsatz der Streiks, die mit vollem Erfolg für die Arbeiter endeten, ist etwas größer als in den beiden Vorjahren und der größte, der seit 1900 erreicht ist.

Die Aussperrungen sind im Berichtsjahre so zahlreich gewesen, wie in keinem Jahre vorher. Hauptbeteiligt hieran war das Baugewerbe, für das 851 Aussperrungen gezählt wurden. Von den 226 698 an den Aussperrungen Beteiligten entfielen allein auf das Baugewerbe 158 973. Und der weitaus größte Teil der beinahe 12 Millionen betragenden Ausgaben — nämlich 9/10 Millionen Mk. — entfielen auf die Aussperrungen im großen Bauarbeiterkampf. Interessant ist, daß immer noch 20 Aussperrungen, mit allerdings nur 627 Beteiligten, verhängt wurden, um die Arbeiter zum Austritt aus der Organisation zu zwingen. Als Resultat der Aussperrungen ist zu verzeichnen eine Arbeitszeitverkürzung für 90 217 Personen von insgesamt 162 386 Stunden pro Woche und für 298 711 ausgesperrte eine Lohnerhöhung von zusammen 845 182 Mk. pro Woche. Fast die gesamten Streikausgaben werden von den Verbänden selbst gedeckt. Im Jahre 1910 wurden aber noch an Extrabeiträgen von den Zentralverbänden 4 788 400 Mk. ausgeschrieben, und an Beiträgen der arbeitenden Mitglieder in Streikorten wurden noch 521 800 Mk. aufgebracht. Das sind Summen, die

höher sind als die Jahreseinnahmen der gesamten Gewerkschaften in den Jahren 1891 bis 1897, denn erst mit dem Jahre 1898 übersteigt die Gesamteinnahme der Verbände 5 Millionen Mfl.

Der Abschluß von Tarifverträgen war ein erheblich zahlreicher, als in den Vorjahren. Es werden 4398 Tarifverträge für 607 023 Personen verzeichnet. 1909 waren es 1913 Verträge für 159 628 Personen und 1907 wurden 1860 Verträge für 282 948 Personen abgeschlossen.

Die Erforschung der Organisations- und Familienverhältnisse der an Streiks und Aussperrungen Beteiligten ergibt, daß 21 904 = 14,1 pCt. sich im Alter bis zu 21 Jahren befinden. Von den 310 711 in den Streiklisten Geführten waren 177 374 männliche und 4197 weibliche, zusammen 53 pCt. verheiratet. Sie hatten insgesamt für 327 882 Kinder unter 14 Jahren zu sorgen. 271 977 männliche und 15 636 weibliche Personen gehörten zu Beginn des Kampfes den Organisationen an, sechs Monate waren 227 936 männliche und 7215 weibliche Personen organisiert.

Das Gesamtergebnis der wirtschaftlichen Kämpfe des Jahres 1910 kann als ein beachtliches, wenn auch lange nicht als ein außerordentliches bezeichnet werden. Das Prozentverhältnis der mit vollem Erlöse für die Arbeiter bearbeiteten Angriffs- und Abwehrstreiks geht weit über den Durchschnitt hinaus. Die großen Forderungen, die der Arbeiterschaft durch indirekte Steuern auferlegt wurden, geboten eine Lohnerhöhung. Millionen Arbeiter und Arbeiterinnen aber waren nicht einmal in der Lage, diese Luerung durch Lohnerhöhungen auszugleichen, weil sie den gewerkschaftlichen Organisationen fernstehen. Organisation, Solidarbeit und Opferwilligkeit aber sind notwendig, um die Arbeiterschaft auf eine höhere Kulturstufe zu heben.

Aus der Gerichtspraxis.

Der Erfüllungsort für die Krankenfürsorge.

(Urteil des Sächsischen Obergerichtes vom 29. Januar 1911.) Zur Frage des Erfüllungsortes für die Krankenfürsorge fällt das Obergerichtsgericht ein Urteil von allgemeinem Interesse. In einem Raubverbrechen in Chemnitz erlitt ein Maurer einen Unfall und erhielt die erste ärztliche Hilfe von einem dortigen Kassenarzte. Tags darauf begab er sich aber, ohne die Zustimmung der Ortskrankenkasse zum Verlassen des Kassenbezirks einzuholen, nach Hilbersdorf bei Wolkenslein zu seiner Familie und trat in die ärztliche Behandlung eines Wolkensleiner Arztes. Auf seine Bitte um Zusendung eines Krankenscheines wurde er von der Kasse beschieden, die Kosten für ärztliche Behandlung, Arznei und Hilfsmittel müsse er selbst tragen, da ihm die Erlaubnis zum Verlassen des Kassenbezirks fehle. Er forderte nach seiner Genesung die ihm hierfür erwachsenen Kosten in Höhe von 211 Mfl. im Klagewege von der Kasse und erlangte vom Verwaltungsgericht ein obfliegendes Urteil. Die von der Kasse eingewendete Befugnis hat das Obergericht als unzulässig verworfen. In seinem Urteile führte es im wesentlichen aus: Da das Krankenversicherungsgesetz keine Bestimmung über den Erfüllungsort für die Krankenfürsorge enthalte, müsse erforscht werden, was der Natur der Sache nach als der Wille des Gesetzgebers in dieser Beziehung zu gelten habe. Dabei gelange man zu dem Ergebnis, daß die Kassen die ihnen obliegenden Leistungen unter Umständen auch an einem anderen Orte zu erfüllen haben als am Beschäftigungs- oder der Versicherung, der nach der allgemein herrschenden Meinung in erster Reihe den Erfüllungsort bilden. Das gelte namentlich in folgenden Fällen. Arbeiter seien häufig in Orten ihrer Gegend beschäftigt, die vom Orte ihrer Familienwohnung zu weit entfernt seien, als daß sie jeden Abend nach Hause gehen könnten. Sie mieteten sich daher am Beschäftigungs- oder ein Quartier, ohne ihre Familienwohnung aufzugeben, in die sie abends zurückkehren pflegten. Wenn solche Personen am Beschäftigungs- oder erkrankten, sei es in der Natur der Sache begründet, daß sie zu ihrer Familie gingen, da dort die geeignete Stelle für ihre Pflege sei und sie hierdurch bei längerer Krankheit in den Stand gesetzt würden, die Kosten für ein besonderes Quartier am Beschäftigungs- oder zu sparen. Daß es aber im Sinne des Gesetzes liege, diesem Bedürfnisse der Arbeiter auch bei der Krankenfürsorge durch die gesetzlich errichteten Kassen Rechnung zu tragen, könne unbedenklich angenommen werden. Das entspreche nicht nur der wohlwollenden Absicht, die der ganzen Sozialgesetzgebung zu Grunde liege, sondern auch der Einzelbestimmung im § 7 Abs. 1, Ziff. 1 des Krankenversicherungsgesetzes; denn wenn dort den Versicherungsträgern solchen Kranken gegenüber, denen sich regelmäßig die Möglichkeit einer häuslichen Pflege biete, die Befugnis zur Einweisung in ein Krankenhaus nur unter gewissen engbegrenzten Voraussetzungen eingeräumt sei, so zeige dies, daß der Gesetzgeber großen Wert auf die häusliche Pflege lege und sie den erkrankten Arbeitern unlich erhalten wolle. Die Festsetzung, daß auch der Wohnort der Versicherten, wo er seine Familienwohnung habe, als Erfüllungsort zu gelten habe, entspreche aber auch insofern dem Gesetze, als hierdurch die Verpflichtungen der Versicherungsträger nicht erheblich, also nicht über den Rahmen des Gesetzes hinaus vergrößert würden. Dabei sei den Versicherungsträgern auch das ihnen zustehende Recht zur Bestimmung der Ärzte für die Behandlung der Kranken Versicherten gewahrt; nur würden sie dabei aus praktischen Gründen oft andere Ärzte als die allgemein für ihren Bezirk bestellten Kassenärzte wählen müssen.

Zusammenstoß zwischen Kohlenwagen und Trambahn. (Urteil des Hanseatischen Obergerichtes vom 27. Mai 1911.) Wenn schwer beladene Fuhrwerke eine Trambahnlinie

kreuzt, so muß der Fuhrmann, der die Gleise freiließ, sich ganz seinen Pferden und Firmensfuhrwerk widmen und braucht sich nicht weiter um etwa heranrückende Trambahnwagen kümmern. Zu diesem durchaus richtigen Ergebnis gelangten die Gerichte in folgendem Falle:

In Hamburg war ein Straßenbahnwagen mit einem Kohlenwagen zusammengestoßen, so daß Fuhrwerk und Gespann beschädigt worden waren. Für den Schaden machte der Fuhrwerksbesitzer die Straßenbahngesellschaft und den Führer des Wagens verantwortlich. Die Klage wurde gegen die Gesellschaft abgewiesen, gegen den Wagenführer dagegen dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Dieser legte Berufung ein, auf die der 6. Zivilsenat des Hanseatischen Obergerichtes Hamburg ausführte:

Der Beklagte hat sich offenbar über die Entfernung des Kohlenwagens vom Gleise und über die zur Erreichung desselben nötige Zeit getäuscht. Aber das kann ihn nicht entschuldigen. Als der Zusammenstoß erfolgte, sind die Vorderräder des Wagens schon auf dem Gleise gewesen, denn sie sind getroffen. Die Weichschleife müssen also schon darüber hinaus und das die Lärter nachgewiesenermaßen tragende Spitzenpfeils schon auf dem zweiten nach der Christuskirche zu gelegenen Gleise gewesen sein. Der Beklagte hat sie also schon im Bereiche, das Straßenbahngleis zu kreuzen, eine geraume Zeit und Strecke vorher sehen können. Das berechtigte ihn nicht, anzunehmen, daß der Führer des Kohlenwagens auch ihn wahrgenommen hätte und seinerseits halten und den Tramzug vorbeilassen würde. Denn es ist klar, daß ein Fuhrmann mit solcher Fuhre, der sich überzeugt hat, daß das von ihm zu kreuzende Gleise zu diesem Zwecke frei sei und es daher unternimmt, das Gleis zu kreuzen, dabei nunmehr seine ganze Aufmerksamkeit auf seine drei Pferde und das schwer beladene Fuhrwerk verwendet, um sich sicher hinüberzusetzen. Der Beklagte kann sich nicht auf die Straßenbahnordnung berufen. Der § 31 Abs. 2 der Straßenbahnordnung mit der Vorschrift, daß Führer von Fuhrwerken auf das Herannahen von Straßenbahnwagen zu achten und, falls erforderlich, die Gleise soweit freizulassen haben, daß das Vorbeifahren der Straßenbahnwagen ohne jeden Aufenthalt und ohne Gefahr erfolgen kann, trifft auf den vorliegenden Fall offenbar nicht zu. Das Straßenbahngleis war im Sinne dieses Gesetzes frei zur Ueberfahrt, als der Kohlenwagen sich ihm näherte; denn der Tramzug war damals, wie gesagt, an die 100 Schritte und mehr von der Ueberfahrtsstelle entfernt. Es kann unmaßgeblich angenommen werden, daß unter solchen Umständen der Führer des Fuhrwerks halten soll, bis der Tramzug vorbeigefahren ist, und daß jenem die Beurteilung auferlegt werden soll darüber, ob ein so weit entfernter Tramzug dadurch, daß der Wagen die Gleise kreuzt, möglicherweise aufgehalten werden oder in die Gefahr einer Kollision gebracht werden könnte, wenn er mit unverminderter Geschwindigkeit seine Fahrt fortsetzt. Mehrere darf dann der Wagenführer, der ohne unmittelbare Gefahr das Gleis kreuzt, voraussetzen, daß der dies wahrnehmende Motorführer nach § 21 Abs. 2 der Straßenbahnordnung die Fahrgeschwindigkeit angemessen mäßigt und bezw. nach § 22 Nr. 3b anhält. Eine andere Auffassung des Gesetzes würde dem Verkehr unerträgliche Hindernisse bereiten. Hieron ganz abgesehen ist die Beschaffenheit des klägerischen Fuhrwerks zu berücksichtigen, das schwer beladen mit drei Pferden gespannt dieses Gleis kreuzen mußte und nicht davor halten konnte, wenn dasselbe so weit frei war, daß durch das Kreuzen des Gleises an und für sich keine Gefahr des Zusammenstoßes herbeigeführt wurde. Den Führer des klägerischen Fuhrwerks, der vorschriftsmäßig nach § 4 der Straßenordnung an der linken Seite seines Fuhrwerks die Pferde führte, trifft deshalb auch kein Mitverschulden. Die Berufung wurde deshalb als unbegründet zurückgewiesen.

Zwei Verkehrsträger. Urteil des Reichsgerichtes vom 29. Mai 1911. Zwei interessante Verkehrsträger standen im Mittelpunkt eines vor dem Reichsgericht verhandelten Rechtsstreites. Bei dessen Entscheidung war einmal zu prüfen, ob die Anlieger einer von der Straßenbahn durchfahrenen Villenstraße verlangen können, daß die Straßenbahn vor bestimmten Häusern ihre Geschwindigkeit mäßigt, selbst wenn ihr ortspolizeilich eine größere Geschwindigkeit gestattet worden ist. Ferner waren die Grenzen der Vorsicht zu bemessen, die die Anlieger bei Ausfahren auf die Straße aus ihren Grundstücken selbst dahin anzuwenden haben, zuvor genau anzuschauen, ob die Straße frei sei. Anlaß zu dem Rechtsstreit hatte ein am 3. Juli 1907 in Wochum erfolgter Zusammenstoß eines Automobils des Fabrikanten R. mit einem Wagen der von der Siemens u. Halske-Gesellschaft betriebenen Straßenbahn gegeben, bei dem alle vier Insassen, der Führer, der Fabrikant, dessen Ehefrau und Schwägerin verletzt worden waren. Die Straßenbahn durfte die Straße mit polizeilicher Genehmigung in einer Geschwindigkeit von 16,3 Kilometer die Stunde durchfahren und darauf hatte sie sich auch berufen, als der Fabrikant R. verlastet hatte, vor seinem Grundstück die Geschwindigkeit zu verringern. Er behauptete, nur eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Kilometer pro Stunde könne Karrenbolagen mit den aus seinem Fabrikatgrundstücke ausfahrenden Fahrzeugen anschlößen. Die Straßenbahn dagegen behauptete, vor dem Ausfahren des Automobils habe man nicht genügend Ausschau gehalten; was man aber hätte tun sollen, da der Ausblick nach der Straße durch eine hohe 17 Meter lange Mauer versperrt gewesen sei. Es wäre keine große Mühe gewesen, den beim Einsteigen beifälligen Diener zuvor ans Tor zu

schießen, um nachzusehen, ob die Straße frei sei. Das Landgericht Wochum und das Oberlandesgericht Hamm hatten ausgeführt, es könne nicht Sache der Aufsichtsbehörde sein, für alle Fälle eine bestimmte Geschwindigkeit als erlaubt festzusetzen, vielmehr müsse stets die Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs ausschlaggebend sein. Hätte sich die Straßenbahn nicht darauf verstanden, 16,3 Kilometer seien ihr polizeilich erlaubt und hätte sie, gewarnt durch feilhere Karrenbolagen, den besonderen örtlichen Verhältnissen Rechnung getragen und an der betreffenden Stelle die Geschwindigkeit bis auf 10 Kilometer herabgesetzt, so wäre der Unfall am 3. Juli sicherlich vermieden worden. Nach dieser Meinung hin bestche deshalb unbedingt ein Verstoß gegen den Straßenbahn. Andererseits aber sei auch für das ausfahrende Auto besondere Sorgfalt geboten gewesen, gehörig nachzuschauen, ob die Straße frei sei, zumal dies, wie die Beklagte mit Grund behauptete, leicht durch den Diener hätte geschehen können. Den mitfahrenden Frauen könne ein Verschulden deshalb nicht zur Last gelegt werden, denn diese hätten sich auf den Verkehr des Autos und den Chauffeur mit Recht verlassen dürfen, vor allem die zu Besuch weilende Schwägerin. Der den Frauen erwachsene Schaden sei deshalb von der Straßenbahn in voller Höhe zu ersetzen, der Fabrikant aber und der Führer hätten ihren Schaden zur Hälfte selbst zu tragen, der Fabrikant auch zur Hälfte den Schaden, der ihm durch den Unfall an aufzuwendenden Heilungskosten für seine Ehefrau, an Erwerbsverlust und vermehrten Bedürfnissen derselben erwachsen sei. Das Reichsgericht sprach jedem dem Ehe-mann bezüglich dieser Schädigungen Ersatz in voller Umfange zu und hob das Oberlandesgerichts-urteil insoweit auf, als dasselbe nur zur Hälfte erkannt hatte.

Haftung des Eisenbahnunternehmers für mangelhafte Beschaffenheit des Güter-schuppens. Urteil des Hanseatischen Obergerichtes Hamburg vom 14. Juni 1911. Am 6. Dezember 1909 wurde der Arbeiter B. auf dem Güterschuppen in der Bantsstraße zu Hamburg dadurch verletzt, daß ein von dem Bahnarbeiter A. auf einer Sackkarre geschobenes, in einer Kiste verpacktes Klavier von der Karre herunterfiel und gegen den Unterschenkel des B. fiel, machte für den ihm entstandenen Schaden den preussischen Eisenbahnbetriebsunternehmer verantwortlich. Seine Klage hatte vor dem Landgericht Hamburg Erfolg. Auf die Berufung des beklagten Betriebsunternehmers erklärte nun das Hanseatische Obergericht Hamburg: Das Berufungsgericht nimmt zugunsten des Beklagten an, daß der Unfall sich derart zugetragen hat, daß nämlich der Arbeiter A., welcher mit seiner Sackkarre die eigentliche Karrenbahn wegen deren Aufgrabung zu verlassen genötigt war und links neben derselben fuhr, mit seinem rechten Karrenrad gegen 1-2 Centimeter über die daneben liegenden Wölbung hinausragenden Rand einer alten Bohle gefahren ist, was von dem Klavier die Karre ins Schwanken geraten und das auf ihr verladene schwere Klavier heruntergestürzt und gegen das Bein des Klägers gefallen ist. Auch unter Zugrundelegung dieses Sachverhaltes aber ist der Klavier Schaden ersatzpflichtig. Seine Pflicht war es, die Räume, Vorrichtungen und Gerätschaften des Güterschuppens in einem solchen Zustande zu erhalten, daß die Empfänger der Güter und deren Leute sich gefahrlos um ihn aufhalten und bewegen konnten. Das traf hier nicht zu. Wenn nach Anweisung des Beklagten so hohe und schwere Gegenstände, wie ein Klavier, in seiner natürlichen Lage, auf einer niedrigen zweirädrigen Karre durch den Schuppen zu fahren waren, so mußte dessen Bodenbeschaffenheit dort, wo die Karren führen, völlig eben sein. Denn es liegt auf der Hand, daß auch eine nur geringe Unebenheit des Bodens und das dadurch herbeigeführte Schwanken der Karre, das Klavier des hohen und schweren Transportgutes herbeiführen konnte. Die Bohlen aber, über die A. vorliegendensfalls die Karre nicht nur schieben durfte, sondern wegen der Aufgrabungen der eigentlichen Schiebepfad sogar schieben mußte, hatten nicht diese Beschaffenheit, vielmehr ragte ein Holzrand um mindestens einen vollen Zentimeter über die neben ihm liegende Bohle hervor. Vielmehr hätte A. das Hindernis bei genügender Aufmerksamkeit sehen und Vorkehrungen, daß durch dasselbe die Karre nicht ins Schwanken kam, treffen müssen. Diese etwaige Fahrlässigkeit schließt aber die darin, nicht für einen einwandfreien Boden gesorgt zu haben, liegende Fahrlässigkeit des Beklagten und auch deren Haftung zum Unfälle, nicht aus, so daß die Fragen, ob wirklich schuldhaft gehandelt und Beklagter für die schuldhaften Handlungen nach § 331 B.-G.-B. einzustehen hat oder nicht, auf sich beruhen bleiben können. Daß er für die Unebenheit des Bodens nicht einzustehen habe, weil er bei der Auswahl der mit der Karre für den Schuppen betrauten Personen und deren Kontrolle durch seine gesetzlichen Vertreter die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, hat Beklagter selbst nicht vorgetragen. Der Klagenanspruch ist deshalb nach § 623 Abs. 1 B.-G.-B. dem Grunde nach berechtigt. Er ist auch nicht etwa durch § 135 ff. des Gewerbe-unfallversicherungs-gesetzes ausgeschlossen, da hier nicht der Versicherung gegen seinen Betriebsunternehmer liegt. Ebensovienig findet das Reichshaftpflicht-gesetz Anwendung, da der Unfall nichts mit dem Eisenbahnbetriebe als solchem und dessen besonderer Gefahr zu tun habe. Die Berufung wurde demgemäß zurückgewiesen.

Für Uebertretung von Unfallverhütungsvorschriften haftet eine offene Handlung

gesellschaft als solche. (Urteil des Reichsgerichts vom 22. Juni 1911.) Die offene Handelsgesellschaft ist zwar eine Gesellschaft ohne juristische Persönlichkeit, gleichwohl kann sie nach einer Entscheidung des Reichsgerichts auch als solche in Anspruch genommen werden bei Verletzung von Bestimmungen des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes, wenn daraus in irgend einer Weise Rechte eines Verletzten wegen schuldhafter Unterlassung von Unfallverhütungsvorschriften hergeleitet werden können. Wenn auch in dem entscheidenden Paragraphen 136 des Gesetzes neben Aktiengesellschaften, Genossenschaften usw., die offene Handelsgesellschaft nicht ausdrücklich genannt ist, so muß doch nach der Auslegung des höchsten Gerichts eine analoge Fassung auch gegenüber der offenen Handelsgesellschaft als gewollt angenommen werden. Die Sächsische Holzberufsgenossenschaft in Dresden hatte für einen im Betriebe der offenen Handelsgesellschaft W. u. N., Erzgebirgische Holzindustrie in Ober-Klein-Schönberg, beschäftigten Arbeiter Unfallrenten zahlen müssen. Der Arbeiter war dadurch verunfallt, daß den Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft entgegen, auf einer Kreissäge keine Haube aufgesetzt gewesen war. Die Holzberufsgenossenschaft erblickte in diesem Verhalten der Gesellschaft einen strafbaren Verstoß, der sie berechtigte, die von ihr gezahlten Unfallbeträge von der Gesellschaft zurückzuverlangen. Das Landgericht Freiberg hatte die Beklagte nach dem Klageantrage verurteilt, ebenso das Oberlandesgericht Dresden. Das Berufungsgericht hatte sich der Ansicht des Sachverständigen angeschlossen, daß der Unfall verhütet worden wäre, wenn die Säge eine vorschriftsmäßige Haube besessen hätte. Eine solche sei aber nicht vorhanden gewesen. Der eine Gesellschafter, der den technischen Betrieb geleitet habe, habe eine solche nicht für nötig erachtet, weil die Art des Betriebes und die Verwendung geschulter Arbeiter eine solche entbehrlich mache. Trotzdem sei aber eine Haube der Säge nach den Unfallverhütungsvorschriften erforderlich gewesen. Dies habe die Gesellschaft auch gewußt, was daraus hervorgehe, daß sie eine solche Haube auch bestellt gehabt habe. Die Gesellschaft habe voraussetzen können, daß ohne vorschriftsmäßige Schutzhaube sich leicht Unfälle hätten ereignen können und sei deshalb, trotz ihrer Bedenken gegen die Zweckmäßigkeit der Schutzhaube, mit Recht verurteilt. Die Revision der beklagten Firma richtete sich in der Hauptsache dagegen, daß die Gesellschaft als solche, und nicht der einzelne schuldige Gesellschafter verurteilt worden sei. Die Revision wurde jedoch verworfen. Der Gesetzgeber habe es nicht für nötig erachtet, in § 136, Abs. 2, des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes die offene Handelsgesellschaft als solche ausdrücklich anzuführen. Gleichwohl sei nach dem Zwecke des Gesetzes anzunehmen, daß für Uebertretung von Unfallverhütungsvorschriften auch die offene Handelsgesellschaft als solche hafte, in gleicher Weise, wie die im Gesetz ausdrücklich genannten Aktiengesellschaften, Genossenschaften usw., und die übrigen Gesellschaften ohne juristische Persönlichkeit.

Das Stehenlassen von Wagen auf der Straße.
Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 3. September 1911. Der Fensterputzer A. in B. hatte den bei der Ausführung seiner Fensterputzarbeit mitführenden Karren, den er häufig stundenlang nicht benutzte, früher stets in seiner Nähe stehen lassen, ohne Rücksicht auf die Belebtheit der Straße. Nachdem er nun deshalb von den Schutzleuten von den belebteren Straßen fortgewiesen worden war, benutzte er seit Jahren den wenig belebten Bombertstraßehof in B. Jetzt wurde er deshalb wegen Uebertretung der Vorschriften der Straßen-Polizei-Ordnung vom Schöffengericht und Landgericht bestraft. Auf seine Revision wurde das Hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg aus:

Der § 83 der Wachen Straßen-Polizei-Ordnung, auf den das Landgericht die Verurteilung des Angeklagten stützt, ist nach seiner Stellung im Gesetze eine beratenden Einzelbestimmungen, die sich gegen die Verhinderung des Verkehrs hinsichtlich der öffentlichen Straße überhaupt durch andere Handlungen oder Unterlassungen als Verhinderungen, Beschädigungen und Herabsetzungen richten. Ihm vor gehen die an die Spitze des Abschnittes gestellten §§ 76 und 77, von denen der zuerst genannte den allgemeinen Grundsatz ausspricht, es sei unterlagt, Gegenstände, die den freien Verkehr zu hindern oder zu beeinträchtigen geeignet sind, auf der Straße aufzustellen, hinzulegen, stehen oder liegen zu lassen, der andere eine umfassende Ausnahme festsetzt. Mit „polizeilicher Erlaubnis“, die für einen einzelnen Fall oder für einen längeren Zeitraum oder die Dauer eines bestimmten Geschäftsbetriebes erteilt werden kann, ist es nämlich erlaubt, die Straße ganz oder teilweise vorübergehend im Interesse eines Einzelnen zum Lagern von Materialen, Abfahren vom Dünger, Aufstellen von Bau- und Wassergeräten oder anderen derartigen Vorrichtungen zu benutzen. Ein solcher Fall liegt hier vor. Der Angeklagte hat einen mit Leitern beladenen Karren nicht zum Zwecke des Be- oder Entladens, also an sich gegen die Vorschrift des § 83 auf der Straße aufgestellt, und dadurch dem Grundsatze des § 76 Straßen-Polizei-Ordnung zuwidergehandelt. Seine Handlung enthält aber zugleich eine Benutzung der Straße zum Lagern von Materialen oder einer anderen derartigen Vorrichtung im Sinne von § 77 denselben, und sie muß deshalb straflos bleiben, wenn sie mit polizeilicher Erlaubnis ausgeführt ist. Das ist entgegen der Auffassung des Landgerichts zu bejahen. In dem stillschweigenden Dulden des Aufstellens seitens der Polizeibehörde nach der vorhergegangenen Anweisung, sich zur Aufstellung des Karrens eine weniger belebte Straße anzufuchen, liegt die im § 77 Straßen-Polizei-Ordnung erforderliche polizeiliche Erlaubnis. Ueber die Form dieser Erlaubnis ist nichts

vorgeschrieben; ebensowenig ist es im Gesetz gesagt, daß die Erlaubnis von einer anderen Stelle als den Schutzleuten zu erteilen sei. Jedenfalls ist der Mann aus dem Publikum nicht befähigt, und deshalb nicht verpflichtet, die Zuständigkeit des einzelnen Polizeibehörden, daß eine solche Erlaubnis erteilt, zu prüfen. Andererseits ist die auf längere Zeit erteilte Erlaubnis selbstverständlich jederzeit widerruflich, und zugleich ist die Polizei-Behörde in der Lage, durch geeignete Instruktion ihrer Angestellten darauf hinzuwirken, daß solche Genehmigungen nicht von solchen ihrer Organe, die sie hiermit nicht betrauen will, oder daß sie nicht für Fälle, die ihr nicht geeignet erscheinen, erteilt werden. Das Urteil des Landgerichts wurde deshalb aufgehoben und der Angeklagte freigesprochen.

Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Automobilfahrer.

Ein besonderes Kapitel seines Buches widmet Fürst Wvoff der „Einstellung eines Chauffeurs“. Sucht man durch die Zeitung einen Chauffeur, sagt Wvoff, so wird man mit einer „Menge von mehr oder minder verlockenden Angeboten“ überhäuft. Aber meistens taugen sie nicht viel. Das ist schon möglich, die Schuld daran trägt jedoch in erster Linie Wvoff und seinesgleichen. Wenn die Herren sich beeinnahmen wollten, in solchen Fällen die Arbeitsvermittlungsstellen der Chauffeurvereine zu benutzen, könnten sie sich die Klagen sparen. Allerdings sollen sie sich vor den berufsmäßigen Stellungsvermittlern hüten, sie kommen sonst vom Regen in die Traufe. Der Chauffeur-Stellennachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes vermittelt nur erstklassige Chauffeurs, die allen Ansprüchen Genüge leisten können. Aber vor den Vereinen hat der tapfere Fürst ja eine Heidenangst, da wendet er sich schon lieber an eine „Chauffeur-Schule“, die er selbst „Pressen“ nennt. Aber o weh, die Pressen machen zweifellos gute Geschäfte, jedoch „ob ein junger Mann in den 4 bis 6 Wochen, die gewöhnlich ein Ausbildungskursus darin dauert, etwas gründlicher lernen oder während einer so kurzen Spanne Zeit überhaupt zur Genüge beweisen kann, daß er auch wirklich die nötigen Eigenschaften und Fähigkeiten besitzt, die ein einwandfreier Chauffeur haben muß“, das ist eine andere Sache. Die Zeugnisse, von denen er eines wörtlich mitteilt, sind ja sehr gut, aber die Inhaber dieser Zeugnisse pflegen einer Prüfung gewöhnlich nicht Stand zu halten. Wir haben schon des öfteren auf den Schaden hingewiesen, der unserm Beruf durch die häufig direkt gewissenlosen „Lehrer“ erleidet. Um diese Schädigung des Berufs zu einer fortdauernden zu machen, fordert ein „Sportblatt, die A. Z.“, die Lehrer auf, sich zu organisieren — und solche ihnen feindlich gesinnte Blätter lesen noch recht viele Chauffeurs. Die Misere in der Ausbildung der Chauffeurs wird wohl kaum schärfer zu kennzeichnen sein, als durch den Prospekt eines „Automobilwerkes“, der sich erbietet, den in „Chauffeurschulen ausgebildeten“ Führern — nachhilfestunden zu geben. Das „Automobilwerk“ Hugo Mayer in Halle a. S., Saale, Merseburgerstraße 95 a, glaubt „einem dringenden Bedürfnis“ zu entsprechen, wenn es „Fahr-Übungs-Kurse für geprüfte Chauffeurs“ einrichtet. „Wir sind Fahrschulen bekannt, in denen Schüler trotz gezahlten hohen Lehrgeldes während ihrer ganzen Ausbildungzeit nur 50 bis 60 Minuten am Steuer gefahren haben und Reparaturen... überhaupt nicht ausgeführt haben.“ Weiter heißt es im Prospekt: „Die Folge davon ist, daß diese Leute schwer eine Stellung erlangen oder eine solche baldigst einbüßen.“ Ist das nicht das Tollste vom Tollen? Wann kommt denn nun die dritte Stufe der „Ausbildung“? Selten hat wohl ein neuer Zweig des Erwerbslebens“ soviel Schmarozger miternähren müssen, wie der der Chauffeurs. Auch Mayer kennt Geld und Verdienst. In den „Eintrittsbedingungen“ verlangt er von den „geprüften“ Fortbildungsschülern 60 Mk., „saubere Logis“ weist Mayer nach im Preis von 25 bis 35 Mk. Aber er ist nicht nur „Lehrer“ und „Zimmervermieter“, auch als Stellungsvermittler weiß er Geld zu verdienen. Für die Vermittlung sind 25 Mk. zu zahlen. Alles in allem: Mayer macht gute Geschäfte, es wird schon genug geben von jener Sorte, die nicht ausstirbt, und auf den Leim kriecht. Soseitlich nimmt die Behörde die Gelegenheit wahr, die Stellenvermittlung dieses Herrn am Stellenvermittlungsgesetz zu messen. Dies alles ist nur möglich, weil die Forderung des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes noch immer nicht erfüllt ist. Wir verlangen nach wie vor: Schaffung staatlicher oder städtischer Fahr- oder Fachschulen unter paritätischer Leitung. Zulassung nur solcher Führer, die den Nachweis zu führen imstande sind, daß sie die Prüfung in solchen Fachschulen erfolgreich bestanden haben.

Wenn es den Besitzern wirklich um eine gute Ausbildung der Chauffeurs zu tun wäre, mit allen Mitteln müßten sie unsere Forderungen unterstützen. Aber sie fühlen sich zu den größten Schwindelschulen hingezogen, die Ideenassoziation ist zu groß: die Ausbeutung der Chauffeurs gilt ihnen mehr als die Ausbildung. Wvoff begnügt sich mit dem Hinweis, daß er einen Chauffeur, der aus solcher Schule kommt, nie als einstellten würde. Damit mag ja den Besitzern gedient sein, unseren Kollegen aber nicht. — Ebenso wie ein Besitzer erst nach großen Schwierigkeiten zu einem

brauchbaren Chauffeur kommt, wenn er, anstatt die Nachweise der Chauffeurs zu benutzen, in der Zeitung inseriert; ebensowenig kommt selbst der wirklich brauchbare Chauffeur an sein Ziel, wenn er den gleichen Weg einschlägt. Dafür ein Beispiel: Ein wirklich brauchbarer Chauffeur der Ia Referenzen und Zeugnisse besaß, bei „hohen“ und noch „höheren Herrschaften“ zufriedenstellend seinen Dienst versehen hatte, suchte durch die „Frankfurter Zeitung“ einen Posten. Er kam nach Nürnberg, aber seltsam, dieser Mann, der Fürsten und Grafen zur Zufriedenheit bedient hatte, fuhr jetzt plötzlich „wie ein Schuster“ oder wie ein „Zweijähriger“. War so der „Herr mit seinem Chauffeur unzufrieden, so glaubte dieser trotzdem noch menschliche Ansprüche stellen zu dürfen. Er verlangte sogar eine Kost, die man essen konnte und erlaubte sich die Meinung, daß das, was der Herr Baron ein Bett nannte, ebensogut als Kinderwiege bezeichnet werden könnte. Da er nun auch noch die Einhaltung der vereinbarten Arbeitszeit verlangte — jagte der Herr Baron ihn davon? Wo, der Chauffeur ging einfach, und als der Baron sich anfangs weigerte, mit dem verdienten Lohn herauszurücken, setzte die Organisation dem Chauffeur einen Brief auf, der schneller wirkte als der Gerichtsvollzieher. Aus diesem Fall ist zu sehen, daß auch die besten Fahrer manchmal in einer Art und Weise behandelt werden, die in unserm Zeitalter wirklich mehr als unangebracht ist.

Professor Robert Willbrandt sagt in seinem Buch über die Frauenarbeit, daß der Höhepunkt der Löhne der männlichen Arbeiter bei 20 Jahren (bei ungelerneten) oder 25 Jahre (bei gelerneten) einsetzt, während der „Niedergang bereits zwischen dem 40. und 45. Jahre auch noch früher einzutreten pflegt.“ Bei den Chauffeurs muß der Niedergang schon früher beginnen, wenigstens dann, wenn alle Besitzer nach dem „echt russischen“ Rezept handeln, das Wvoff anräth. — Er schreibt:

„Einen zu jugendlichen, neugeborenen Chauffeur (unter 20 Jahren) würde ich wegen seiner Unerfahrenheit nur im dringendsten Fall engagieren; ebenso keinen über 35 Jahre, da ich verschiedentlich auf eigene Kosten erfahren habe, daß solche meistens den immerhin ziemlich anstrengenden Arbeiten des Pneumatikmontierens z. nicht mehr oder ungenügend gewachsen sind.“

Es ist ein Zeichen erschreckenden, stillen und moralischen Tiefstandes, der sich in den Worten des Fürsten schamlos aller phrasenhaften Hülsen bar, breit macht. Ist das die „gesicherte Existenz des Arbeiters bis ins hohe Alter“, die der deutsche Kaiser einst proklamierter? Wenn alle Besitzer sich zu dem hohen ethischen Standpunkt des Rufens aufschwingen, dann appellieren wir an die Humanität der Weltmächter: Laßt die Stricke nicht zu teuer werden, ihr könnt gute Geschäfte machen.

Und da gibt es noch immer Chauffeurblätter, die von einer Harmonie zwischen Besitzer und Chauffeur sagen. Nein, zwischen beiden hat die Natur — die bei den Besitzenden allerdings schon blöde Unnatur ist — Feindschaft gesetzt. Ihre Interessen stehen sich feindlich gegenüber. Der Besitzer will den Chauffeur so ausbeuten, daß er nach dem 35. Lebensjahre nicht mehr in der Lage ist, als vollwertiger Arbeiter zu gelten — der Chauffeur hat ein natürliches, menschliches Interesse daran, sich seine ungeschmälerte Arbeitskraft bis zum letzten Augenblick zu erhalten.

Wo sollte da die Harmonie bekommen?

Die Behauptung, daß ein 35jähriger Chauffeur nicht mehr im Vollbesitz seiner Arbeitskraft sein soll, kann selbstverständlich nur in den Kreisen des Fürsten Wvoff geboren werden. In den Kreisen der oberen Beherrschend gehört es eben zum guten Ton, daß die Angehörigen der „goldenen Jugend“ mit 30 Jahren Litterarische sind. Mit 35 Jahren hat der jugendliche Verkehr mit Weibern ihnen schon die letzte Kraft aus den Lenden gelogen und da sie morgens sich nicht einmal allein anstrengen können, halten sie sich für berechtigt, von sich auf andere zu schließen. In Wirklichkeit erreicht der Mann erst mit 35 Jahren den Vollbesitz seiner Kräfte, die mindestens bis zum 45. Lebensjahre anhalten, bei solchem Leben auch noch entsprechend länger.

Mit 35 Jahren können die Chauffeurs die Arbeit des Pneumatikmontierens nicht mehr leisten! Diese körperliche Schwäche könnte nur eine Erklärung finden, nämlich durch die Unterernährung. Nun sind aber die Privatchauffeurs, und von diesen spricht Wvoff ja, wohl ausnahmslos in Kost bei den Besitzern der Kraftwagen. Welch ein Licht wirft die Wvoffsche Behauptung auf die Beköstigung der Chauffeurs. Wvoff sagt, er hat die Nichtigkeit seiner Behauptung auf „eigene Kosten“ erprobt; jedenfalls haben dann die Chauffeurs des Herrn so schlechtes und ungenügendes Essen bekommen, daß sie eben körperlich zusammenbrachen — er hat jedenfalls auf Kosten der Gesundheit der Chauffeurs an den Beköstigungsbesparen gespart. Sonst ist seine Aeußerung überhaupt nicht zu erklären. . . .

Die Aeußerung des Wvoff hat das eine Gute: sie zerstört gründlich die Legende von den herrlichen und vorzüglichen Arbeitsverhältnissen der Chauffeurs.

Wie die Behandlung, überhaupt die ganze Bewertung des Chauffeurs nicht besonders konfliktuell ist, so lassen auch die vielgerühmten pekuniären Verhältnisse recht viel zu wünschen übrig. Wvoff schreibt:

Nach meinem Ermessen und nach meinen Erfahrungen sind die normalen Arbeitsleistungen eines ordentlichen Chauffeurs mit 100 bis 150 Mk. monatlich bei freier Station und Vivree oder 200 bis 250 Mk. ohne freie Station und ohne Vivree gut bezahlt.

Mit Vergnügen, verehrter Herr! — die Chauffeurs wollen eine Beziehung für ihre aufgewandte Arbeitskraft, aber keine Belohnung. Es fällt uns nicht ein, an dieser Stelle den Unterschied zwischen Belohnung und Lohn klarzustellen — wir wollen unsere Kollegen nicht beleidigen — uns genügt die Feststellung der Höhe der Löhne, die Stoff für Chauffeurs angibt. An der Hand einer Statistik gehen wir in einem dritten Artikel auf die Lohnfrage zc. näher ein.

V. Konferenz des Gauess Schlesien-Posen.

Die Konferenz fand am 23. September statt und war von 56 Delegierten besucht. Als Vertreter des Vorstandes war der Verbandsvorsitzende erschienen.

Der Gauleiter hob in seinem Bericht eine Differenz mit dem Gottesberger Konsum-Verein hervor, der die Tarifbestimmungen bezüglich Arbeitsnachweis nicht innehält. Die Entwicklung des Gauess befriedigt. Seit 1908 ist die Mitgliederzahl um 1700 Mann gestiegen und ist ein Mehr von 19 Verwaltungsstellen zu verzeichnen. Eine noch erfreulichere Entwicklung zeigt der Beitragsmarkenumsatz. Die stärkste Gruppe im Gau sind die Handelsarbeiter. In den Orten Wollenhain und Neumarkt ist es recht erfreulich vorwärts gegangen. Die Errichtung einer Verwaltung in Lauban hat viel Mühe gekostet. Das gleiche kann von Neusalz berichtet werden. In Dels und Subran hat der Brauerverband seinen bekannten Mitgliederbezug betrieblen, dies, obwohl in Dels gar keine Brauereien sondern nur Bierbrennerien sind. Mit den Bauarbeitern gab es Grenzstreitigkeiten in Wrieg und Wunzlau. Die Fabrikarbeiter versuchten in Wrieg die Kinnangehörigen zu gewinnen. Die zweitgrößte Verwaltungsstelle des Gauess ist Plegnitz, die dritte Posen, die vierte Görlitz. Letztere ist wieder im Aufschwung begriffen. In dem kleinen Saynau mit seinen 11 000 Einwohnern haben wir 220 Mitglieder, in dem nicht viel größeren Freiburg deren 170. Auch Strichberg hat einen guten Aufschwung zu verzeichnen, trotzdem die Unternehmer mit allen Mitteln bestrebt waren, die Organisation zu vernichten. Durch die Lohnbewegung der Speditionsarbeiter hat sich auch Posen gut entwickelt. In Löwenberg, Goldberg und Jauer geht es langsam vorwärts, weil jene Orte Hochburgen der Hirsch-Dummerschen Gewerkschaft sind. Glogau hat leider einen kleinen Rückgang zu verzeichnen, der auf persönliche Streitigkeiten unter den Kollegen zurückzuführen ist. Gut entwickelt sich Schweidnitz. Die Organisation hat in Posen, Bromberg und Hohensalza sehr mit der Konkurrenz der nationalpolitischen Berufsvereine zu kämpfen. Der Sitz dieser Vereinigung soll jetzt nach Rattowitz verlegt werden, unsere obersteinsten Kollegen werden also in Zukunft sehr auf dem Posten sein müssen. Am wenigsten haben sich die ober-schlesischen Verwaltungsteile entwickelt; dort müssen die örtlichen Funktionäre viel etlicher als bisher arbeiten. Hedner bemerkt zum Schluss, daß im Gau noch tausende von Berufscollegen zu organisieren sind. In der hierauf folgenden Diskussion schilderten die Delegierten aus den einzelnen Orten in eingehender Weise die örtlichen Arbeitsverhältnisse, streiften die Lohnbewegungen und verbreiteten sich über die Agitations- und Organisationsarbeit. Festgestellt wird, daß leider eine große Zahl uns fernstehender Berufscollegen in den Kriegerveteranen Mitgliedern sind, diese Kollegen sind dank ihres Patriotismus besonders schwer für die Berufsorganisation zu gewinnen. Gestagt wird auch über die Unzeit der Konsumvereinsarbeiter, nur wenige von diesen tun ihre Pflicht gegenüber der Organisation, der allein sie ihre Stellung und ihren verhältnismäßig guten Lohn und Arbeitszeiten verdanken. In Oberschlesien sind es Kirche und Schnaps im hohen Bunde, die die Kollegen nicht zur Erkenntnis kommen lassen und dort, wo der Mann endlich die Einsicht gewonnen hat, was zu tun ist, dort kommt die geistig rückständige Frau und hält ihn vom Beitritt zum Verband ab. Auch die leidigen Grenzstreitigkeiten tragen ihr Teil dazu bei, wenn es in einzelnen Orten nicht so vorwärts geht, wie es sollte.

Über Agitation und Organisationsaufbau sprach sodann der Gauleiter, Kollege Zimmer Hausagitation, Branchen- und Betriebsversammlungen gehören zu den besten Agitationsmitteln, ihr zweckmäßig richtiges Argument vorausgesetzt. In allen Orten sollten Kommissionen eingesetzt werden, welche für die Agitation die Vorarbeiten übernehmen und die Ausführung kontrollieren. Jeder Kollege, der zur Agitation befähigt ist, muß Aufnahmefähigkeit erhalten. Agitationsmaterial ist laufend im „Courier“ und auch besonders im Jahrbuch enthalten. Notwendig ist ferner, daß aus den Quartalsversammlungen die persönlichen Streitigkeiten fern gehalten werden. Der Kassenführung ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen, die Aufgabe der Revisoren ist es, die Kassengebarung ständig zu kontrollieren. Bei allen Lohnbewegungen, die geplant werden, ist der Gauleitung rechtzeitig Mitteilung zu machen, damit diese alle notwendigen vorbereitenden Arbeiten erledigen kann. In den Ortsversammlungen ist die Tagesordnung der Mitgliederversammlung vorzubereiten und sind auch sonst alle einleitenden Organisationsarbeiten zu machen.

Beschlossen wurde: In jeder Zahlstelle eine Agitationskommission zu wählen, bestehend aus drei Kollegen, diese soll im Monate mindestens einmal am Orte eine Agitation vornehmen. Vom Gauvorstand sollen den Zahlstellen Agitationsflugblätter übermittelt werden.

Zur Agitation unter den Kinnangehörigen wurde noch besonders aufgefordert.

Über unsere Stellung zur Reichstagswahl referierte dann der Verbandsvorsitzende.

Die Unternehmer sind in der letzten Zeit immer mehr bestrebt, der Arbeiterkraft das Koalitionsrecht zu kürzen und zu beschränken, den Eisenbahnern ist bekanntlich der Anschluß an unseren Verband verboten worden. Nun soll auch gelegentlich der Neuschaffung des Strafgesetzbuches auch den übrigen Verkehrsarbeitern das Streikrecht genommen werden. Durch die Reichsversicherungsordnung hat man den Arbeitern ebenfalls ihre Rechte beschnitten. Gegen alle diese Uebergriffe müssen die Arbeiter sich mit allen Kräften wehren und dafür sorgen, daß im nächsten Reichstag die Anhänger des schwarz-blauen Blocks in die Minorität versetzt werden. Es ist ganz selbstverständlich, daß unsere Kollegen mit für die Wahl von Arbeiterkandidaten überall eintreten müssen.

Ein Antrag auf Anstellung eines Bezirksleiters in Niederschlesien wurde dem Verbandsvorstand zur Veranschaulichung überwiesen. Ebenso einige andere Anträge. Ein allgemeines Gauessfest zu veranstalten, wurde dem Gauvorstand überlassen.

Damit waren die Arbeiten der Konferenz erledigt und wurde diese mit einem begeisterten Hoch auf den Verband geschlossen.

Aus der Genossenschaftsbewegung.

Die Konsumgenossenschaft Berlin und Umgegend im Jahre 1910/11. Im Berliner Konsumvereinswesen geht es jetzt mit Macht vorwärts. Eine kraftvolle Agitation, die gestützt wird durch die Beschlüsse der sozialistischen Kongresse in Kopenhagen und Magdeburg, und der jetzt herrschende Lebensmittelpreiserhöhung das Verständnis bei den Arbeitermassen öffnet, führt der Konsumgenossenschaft Scharen neuer Mitglieder zu. Im letzten Geschäftsjahr 1910/11, über das soeben der Bericht erschienen ist, stieg die Zahl der Mitglieder der Konsumgenossenschaft Berlin und Umgegend von 27 957 auf 38 423, also um 10 466. Gleichzeitig hob sich auch der Umsatz, der im Vorjahre 4 162 098 Mk. betragen hatte, auf 6 071 998 Mk. im Berichtsjahre, was einer Steigerung von 44,8 pSt. entspricht. Zu seiner Bewältigung waren 60 Verkaufsstellen erforderlich. Durch die mit dem neuen Geschäftsjahre erfolgte Uebernahme des Charlottenburger Vereins mit 4, des Adlershofers mit 9 und des Britzer Vereins mit 1 Verkaufsstelle erhöhte sich diese Zahl auf 74.

Das Ereignis des Jahres bildete die im Frühjahr erfolgte Eröffnung des in Liebenberg bei Berlin gelegenen eigenen Heimes der Genossenschaft, bestehend aus einem mächtigen Lagerhaus mit Konsum- und Verwaltungsräumen, einer Dampfbackerei und einer Straßenzentrale. Der Geschäftsbericht bringt von der im Vorjahre, einen Wert von 1 1/2 Millionen Mk. repräsentierenden Anlage vorzüglich gelungene Abbildungen. Die Backerei hatte in den ersten drei Monaten ihres Betriebes einen Umsatz von 219 660 Mk. beschäftigt werden in sämtlichen Betrieben der Genossenschaft 442 Personen gegen 270 im Vorjahre. Sowohl mit den angestellten Bäckern und Transportarbeitern, als auch mit den Lagerhaltern und Verkäuferinnen sind Tarifverträge abgeschlossen, mit den früheren Reichstaktive, mit den letzten lokale Tarife.

Ganz bedeutend, sogar in noch stärkerem Verhältnis als der Umsatz ist auch der Kleinverkauf gestiegen. Er stellte sich auf 385 285 Mk. gegen 241 334 Mk. im Vorjahre, d. i. ein Mehr von rund 60 pSt. Diese starke Steigerung ist eine Folge der prozentualen Verminderung der Unkosten mit steigenden Umsätzen. Der Bericht bringt eine sehr interessante Berechnung, die bereits dieses Geleit auch für die einzelnen Verkaufsstellen nachweist. So hatten im vorletzten Geschäftsjahre 31 Verkaufsstellen mit mehr als 100 000 Mk. Umsätzen 6,0 pSt. Unkosten, 20 Verkaufsstellen mit 75 000—100 000 Mk. Umsatz 6,8 pSt., 8 mit 50—75 000 Mk. 8,0 pSt. und 1 mit 25 000—50 000 Mk. Umsatz 10,5 pSt. Unkosten. Selbstverständlich ist die Zahl der Verkaufsstellen mit großen Umsätzen in beständigem Wachsen begriffen, so daß schon darum der Gesamtunkostenfuß immer mehr herabgedrückt wird. Endlich ist noch erwähnenswert, daß auch die Sparrasse des Vereins rege benutzt wurde. Ihr Bestand stieg von 479 500 Mk. am Beginn des Geschäftsjahres auf 974 779 Mk. am seinem Ende. Die Summe der eingezahlten Hausanteile, die sich zum großen Teil in Händen der Berliner gewerkschaftlichen Arbeiterorganisationen befinden, betrug 555 280 Mk.

Kann auch die Konsumgenossenschaft die Ursachen der gegenwärtigen Teuerung nicht aufheben, so kann sie doch ihre Folgen wesentlich einschränken. Je mehr Mitglieder ihr zufließen, desto energischer und erfolgreicher kann sie den Kampf gegen die Ausbeutung der Volksmassen als Konsumenten aufnehmen.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Berlin. Anonyme Denunziation. Es ist bedauerlich, daß es immer noch Leute gibt, die in leichtfertiger Weise ihre Mitmenschen verdächtigen oder denunzieren. Wenn derartige Denunziationen aber anonym gemacht werden, so zeugt dies von einer charakterlosen, hinterlistigen und feigen Handlungsweise. Wir lassen hiermit ein derartiges Denunziationsschreiben folgen. Daraus ist zu ersehen, welches Geistes Kind der Schreiber ist.

Herrn M. Otto, Pantow-Berlin, Uckermarkstraße 186.

Verrier Herr Kollege Da ich annehme das Sie Ihre Wagen zum geldverdienen haben möchte ich Ihnen raten Ihre

Fahrer etwas zu kontrollieren hauptsächlich Mosstraß und Trimmelgeorg richten Sie sich nur noch Einnahme und Benzinverbrauch ich denke wenn die Leute saufen und Stundenlang in der Kneipe liegen und Spazierfahrten machen sie kein Geld verdienen.

Mit Gruß
Ein Kollege.

Kollege nennt sich dieser schuftige, feige Demunziant. Er ist wohl kein Kollege, sonst wäre er eine Schande für den ganzen Beruf.

„Der Kraftwagen“. In der letzten Nummer nahmen wir an dieser Stelle Gelegenheit, der Schwärmererei des „Kraftwagens“ für die Abteilung minderwertiger Chauffeurs im N. D. V.-C. mit einigen Worten der Kritik zu bedenten. Der Druckfehler in der Zeile machte dabei mehrfach aus dem „Kraftwagen“ einen „Kraftwagenführer“. Da nun aber der „Kraftwagenführer“ bisher in dieser Sache einen anderen Standpunkt vertrat als der „Kraftwagen“, möchten wir nicht verfehlen, vom Druckfehlerleuten abzurücken. Man sagt zwar, diese kleinen Geisterchen können in die Zukunft blicken und Verborgenes enthüllen — wir wollen jedoch die Entwicklung nicht vorgehen lassen.

Die Begeisterung des „Kraftwagens“ für die Abteilung minderwertiger Chauffeurs ist übrigens noch recht jung. Als der Plan auftauchte, machte der „Kraftwagen“ dazu die Bemerkung, daß die Interessen von Herrnenfahrern und Chauffeurs doch zu entgegengesetzt seien, um in einer Organisation wahr genommen werden zu können.

Und damals war es viel heißer als jetzt. Eine wunderliche Entwicklung.

Magdeburg. Am 9. Oktober fand eine Versammlung der Chauffeurs statt, in welcher Herr Dr. med. Ebeling einen sehr lehrreichen Vortrag über die gesundheitlichen Schädigungen des Chauffeurberufs hielt. An einer Anzahl von Beispielen verstand es der Redner, den Chauffeurs zu zeigen, welchen gesundheitlichen Gefahren sie täglich infolge ihres Berufes ausgesetzt sind. Der Vortrag fand lebhaften Beifall. Unser Berufsangelegenheiten wurden wieder einige Fälle zur Sprache gebracht, daß selbst Kollegen, welche nur ihre Notdurft verrichteten, wegen unbedingten Alkoholenlassens des Automobils mit Strafmandaten belegt wurden. In einer späteren Versammlung soll hierzu Stellung und Schritte zur Beseitigung solcher Mißstände unternommen werden. In der Versammlung wurden sämtliche Chauffeurs verpflichtet, alle Extraanzeigen sofort im Bureau zu melden. Die von der Branchenleitung vorgeschlagene Regelung der Stellenvermittlung wurde von der Versammlung gutgeheißen. Nachdem noch von einem zwischen einer hiesigen Firma und einem Chauffeur abgeschlossenen Arbeitsvertrag und von dem Inhalt einzelner lohnsprechender Paragraphen Kenntnis genommen, wurde die interessante Versammlung geschlossen.

Droschkenführer.

Berlin. Am 21. v. Mtz. fand eine gut besuchte Versammlung der nachfahrenden Kollegen statt. Der Sektionsleiter hielt einen Vortrag über „Die Umwälzung im Droschkenfuhrergerbe“. Hedner besprach die Umwälzung, welche in den letzten Jahrzehnten hauptsächlich durch Einführung des Taximeters und des Automobils im Gewerbe hervorgerufen wurde. Die Kollegen zeigten zu den Ausführungen ein reges Interesse, was um so erfreulicher ist, da in letzter Zeit die Agitation unter den Kollegen sehr im argen lag. Nachdem noch verschiedene Berufsfragen besprochen wurden, beschloß die Versammlung in eine rege Agitation einzutreten. Zu diesem Zweck werden in nächster Zeit verschiedene Zusammenkünfte stattfinden.

Chauffeur und Droschkenfuhrer. Unter dieser Epithete brachte „Die Wahrheit“ (K) kürzlich einen Artikel, der von Beleidigungen und Beschimpfungen der Droschkenführer sprach. Der Artikelschreiber, der nach seiner Schreibweise zu urteilen, vom Droschkenberuf sozial Abnung hat wie der Esel vom Lautenschlagen, erlaubt sich, alles mögliche zu kritisieren. — Er behauptet zunächst, daß der Droschkenfuhrer unwillig auf den Schienen entlang trüdelte, so daß der Straßenbahnfuhrer plötzl anhalten muß und die Fahrgäste der Straßenbahn durcheinandergewirbelt und ihnen von den Humadeln die Augen ausgestochen werden. Daß den Droschkenfuhrern das Bückhalten ein böhmischer Wert sei, er ganz nachlässig auf dem Hof sitz, und wenn ihm was in den Weg kommt, einen Fluch, 'ne Fläbhe macht und drauflos schimpft. Dann kommt der wunderbare Heilige auf die Autos, Etindosen zu sprechen und schildert die Führer derselben als Müllermenschen, denen eine gewisse Mitleidlichkeit anhaftet. Er gibt dann zu, daß ein großer Teil der Droschkenführer sich dem Automobilismus gewidmet hat und ist der Meinung, daß das Automobil bildend auf den Führer gewirkt hat. Dann fährt er wieder in einem richtigen Raschmenton fort. Wenn die Droschkenführer bösig und snubide und behauptet, sie seien zu faul, mal hül und hott! zu sagen. Dann schwindelt der Artikelschreiber, daß sich die Passen biegen und tucht ein Märchen auf, nach welchem ein Gastwirt am Savignyplatz erzählt hatte, die Kutscher saufen den ganzen Tag, daß sich die Pferde die Beine in den Leib stecken. Der Herr fabelt dann von der Einsicht des Polizeipräsidenten, die darin bestünde, daß die Verfügung, welche dahin zielt, die Pferdebedroschken immer mehr zu verringern und im Auge hat, die Kutscher dem Automobilismus zuzuführen. Nachdem der Fahrgesetzte noch die Kutscher anderer Städte bis über den Klee lobt, sagt er zum Schluss:

„Aber ich schaue mir immer die Gesichter an! Mein liebtes Studium was sehe ich da? Den Pferdedroschkenhalterplatz entlang Gesichter, die

rot, oft blaurot, aufgedunsen, verwilnert, so ganz und gar nicht lebensbig, geschäftig und hübsch sind! Ulli- ben's würdige, blöde-arrigante, verböste Bisagen! Ohrfreigengesichter und Wimmerlöffel!"

Selch ein Schmiermil wie der Kritikschriftler, mißte man sagen, der kann uns nicht beleibigen und sollte man über den Wödsinn ruhig hinweggehen. Bei ruhigem Nachdenken muß man zu der Ueberzeugung kommen, daß ein Zerstörer losgelesen ist, oder ein Kaschemmenbäcker in seinen Mißgeschick das Weich in einem Bonilloneller verzapft hat. Beide können dem Dreckschuldkritiker nicht die Stiefel geben. Ist der Kritikschriftler unter dieser Kategorie nicht zu finden, dann müssen wir dem „Zuhälter“ zustimmen, der da sagte: „Zuhalter, kleib bei deinem Leisten!"

Wenn die „Wahrheit“ für das Geschick noch etwas bezahlt hat, so ist dies auch nur bei der „Wahrheit“ möglich, da diese dafür bekannt ist. Wir möchten der „Wahrheit“ daher empfehlen, an den Kopf ihrer Zeitung zu setzen: „Hier kann Mißbill abgelesen werden!“ Trotzdem haben wir eine Berichtigung eingefandt, in welcher wir auf die Unkenntnis des Kritikschriftlers hinweisen; die Berichtigung hat die „Wahrheit“ auch gebracht, jedoch mit der Randbemerkung, daß an ihrem Artikel nichts zu ändern sei. Das steht der „Wahrheit“ ähulich und sind uns ja die Geschäftspraktiken aus dem „Wahrheit“-Prozess genügend bekannt. Darum hängen wir den Erguß der „Wahrheit“ niedriger.

Fahrstuhlführer und Portiers.

Berlin. In der am 4. Oktober stattgefundenen Branchenversammlung referierte Genosse W. Ibt über: „Kraft und Zentralweien“. Er zeigte, wie durch den Verbrennungsprozess der Kohle nach und nach Kraft und Energie zum Treiben von Arbeitsmaschinen gewonnen wird. Die Kohle, so führte er aus, ist das U.verbefeljel untergegangener Walder, sogenannte aufgeschichtete Sonnenwärme; die Kohle wird zu Tage gefördert und unter den großen Dampfsteinen verbrannt, um Wasser im Dampf zu verwandeln, welcher nun seinerseits den Stollen der Maschine vorwärts tribt. Eine andere Kraftentfaltung ist nun die Elektrizität. Woraus entsteht nun die Elektrizität? Ursache des Einflusses des Erdmagnetismus ist in jedem Stück weichen Eisens ein schwacher Magnetsismus vorhanden. Nehmen wir nun eine Drahtspule, die mit einem Galvanometer verbunden ist und schieben durch dieselbe zwei Magn.stäbe, die mit ihren gleichnamigen Polen aneinanderstoßen, so werden wir die Beobachtung machen, daß der Galvanometer ausschlägt und zwar wechselt die Richtung des Ausschlags so oft, wo oft ein Indifferenzpunkt die Drahtspule passiert. Denken wir uns nun den Stab aus einer ganzen Anzahl von Magneten zusammengefügt und zu einem Ring gebogen, wir erhalten dann, wenn wir ihn durch eine Anzahl Drahtspiralen ziehen, eine ganze Anzahl stets wechselnder Ströme, die wir sehr gut zu sammeln vermögen, wenn wir die Einzelspiralen zu einer einzigen verbinden. Wenn nun der Ring feststeht und die Spiralen herumrotieren, so entsteht in der Luftraum diese Ströme sind da am stärksten, wo der Ring seine Pole hat. In den Indifferenzpunkten hören sie auf. Da nun aber ein feststehender Ring die Drehung der Spiralen verhindert, hilft man sich in der Weise, daß man den Ring mit den Drahtspiralen zu einem Ganzen verbindet und dann das Ganze zwischen den Polen eines Elektromagneten rotieren läßt. An Stelle der beiden Pole des Ringes treten nun die beiden Pole des Elektromagneten. Diese indizieren, indem zwischen ihnen mitant der Drahtspirale rotierenden Ring aus weichem Eisen, die zwei magnetischen Pole des Ringes, deren Magnetismus immer an der gleichen Stelle bleibt, wenn sich auch der Ring selbst weiter dreht. Der Strom wird nun von jeder Drahtspirale nach einem auf der Achse aufgesetzten Zylinder geleitet und dort durch die Bürste abgenommen.

Man hat ja nun andere Formen für diese elektrische Maschinen gefunden, aber das Grundprinzip ist daselbe geblieben. Diese Maschinen werden nun Dynamo genannt. Da nun aber die Dynamo immer größer gebaut werden, ist man dazu übergegangen, diese elektrischen Maschinen an Dampfmaschinen anzuschließen. Der erzeugte Strom wird nun in Elektromotoren geleitet, wo er wieder in Kraft zum Treiben von Arbeitsmaschinen umgewandelt wird.

Um nun den Strom zu messen, hat man Messapparate konstruiert. Die gesetzlichen Einheiten für elektrische Messungen sind für den Widerstand „Das Ohm“, für die Stromstärke „Das Ampère“ und für die elektromotorische Kraft „Das Volt“. Um nun die Leistungen und Maschinen gegen zu starkem Strom zu schützen, hat man Sicherungen angefertigt. Diese Sicherungen bestehen aus Metallen mit einem niederen Schmelzpunkt als den des Kupfers und einem geringeren Durchmesser als den des Leitungsdrahtes. In neuerer Zeit sind nun die Elektrizitätswerte zur Erzielung großer Ueberlandzentralen geschritten, in denen der elektrische Strom mit starker Spannung durch Transformatoren in Strom mit schwacher Spannung umgewandelt wird, um in dünnen Kabeln über Land geleitet werden zu können, damit der Landmann seine Erntemaschinen durch elektrische Kraft in Gang setzen kann und so sich eine Umwandlung auch auf diesem Gebiete vollzieht. In kurzen Worten erwähnte der Referent noch die Dampfmaschinen, die ihren Siegeslauf neben den elektrischen Maschinen nehmen werden. Reicher Beifall dankte dem Referenten für seine lehrreichen Ausführungen.

Unter Punkt Berichtenes wurde noch die Frage der Branchenzugehörigkeit der Fahrstuhlführer angeschnitten. Sämtliche Redner waren der Meinung, daß die anderen Branchen, in welchen noch Fahrstuhlführer eingeschrieben sind, uns diese auch überwiefen

werden müßten, da doch unsere Branche eine technische ist und wir doch nur auf Grund technischer Vorkräfte imstande sind, den Fahrstuhlführer in seinen Beruf vor Gefahren zu schützen und weiter zu bilden. Nachdem der Branchenleiter noch die Kollegen aufgefordert hatte, Mißstände in den Betrieben ihm zu melden, schloß die Versammlung.

Gasenarbeiter.

Hamburg I. Ein schwerer Unfall ereignete sich auf dem Dampfer „Kanal III“. Wir erhalten von der Ortsverwaltung folgende Schilderung:

Der Unfall ereignete sich bei Uebernehmen von allem Metall, bestehend aus den Wänden eines alten kupfernen Kessels, die man mittels Gasen abgefeert hatte, indem man die Gasen in die Nietenscher hakte. Als das nicht genug schaffte, benutzte man eine Kette, in die man mehrere ungleich große Platten in einer Kette einschlug. Eine dieser Platten schon nun aus und traf den Schaueremann J. W., der schwere Verletzungen erlitt, so daß er nach dem Gasenkrankenhause gebracht werden mußte. Es arbeiteten zwei Gänge Schauerleute in einer Luke, und zwar kamen vom Lande mittels Kranz die Kupferplatten und von außen her wurden Delfässer übernommen. Der verletzte W. befand sich in dem Vordraum. Auf diesem Schiffe besteht nun der Mißstand, daß der an Deck des Dampfers stehende Mann, in diesem Fall der Wize, den Kranführer nicht sehen kann und diesen durch Pfeifensignale verständigen muß, ob er hieven oder sieren soll. Da nun der Wize öfter abgerufen wird, muß der Mann an Deck, der die Hieven von außen her wahrnimmt, auch gleichzeitig die von Land kommenden Hieven wahrnehmen und dem Kranmeister signalisieren. Daß es hier zu Fehltönen und insofern dessen leicht zu einem Unfall kommen kann, ist erklärlich. Es darf also auf einer so gefährlichen Stelle nie der Mann zum signalisieren fehlen.

Es ist leider nicht anzunehmen, daß in Zukunft die Arbeit anders ausgeführt wird, weil ja dann der Gang um einen Mann verstärkt werden muß. Erst kommt aber der Profit und dann Leben und Gesundheit der Gasenarbeiter — noch lange nicht.

Krause der Zentrumsheld. Am 3. September fand in Lauenenthal, Bezirk Neufahrwasser, eine öffentliche Versammlung der Gasenarbeiter statt. In der Versammlung waren auch die Christlichen eingeladen, aber — nicht erschienen. Der große Zentrumsgagator Krause drückte sich. Vor seinen Getreuen reanimierte er früher aber mit der fürchterlichen Drohung, daß er die Notizen in seine Versammlungen einladen und mit ihnen wegen der Angriffe im Kabinett abrechnen würde. So verhöhrte der edle Oberchrist auch in seiner Gewerkschaftsstimme die Gasenarbeiterorganisation, weil ihr in Neufahrwasser durch den schwarzen Terrorismus kein Lokal zur Verfügung steht. Er billigte sich aber, in die Versammlung zu kommen und berief nach seinem geliebten Präsen eine Mitglieder-Versammlung unter der läufenden Firma „Zentralverband der Hülfs- und Transportarbeiter Deutschlands“ zur — Antwort ein. Daß es einen Zentralverband dieses Namens nicht gibt, haben wir schon häufiger nachgewiesen. Der von dem mütigen Krause als Verleger gezeichnete Einladungszettel enthält folgende bezeichnende Schlußsätze:

Werte Kollegen! In letzter Zeit findet es der sozialdemokratische Transportarbeiter-Verband für nötig, unsere Mitglieder, ganz besonders unseren Bezirksleiter als Arbeiterzerpflitterer und Arbeiterverräter zu bezeichnen, ja man geht soweit und bittet unsere Mitglieder durch Lauffettel, doch ja in ihre Versammlung zu kommen, um zu hören, wie der kleine Bartels, von Beruf Kassenvorstand der „Eure Selbsthilfe“, auf die christlich organisierten Kollegen schimpfen kann. Wir erwarten einen vollständigen Besuch, jedes Mitglied unserer Zahlstelle muß gegen eine derartige Unterstellung ganz entschieden Protest erheben.

Mit kollegialem Gruß

J. A.: Carl Steinke.

Es ist auch wirklich entsehrlich, daß der freie Transportarbeiter-Verband schon so tief gesunken ist, um mit den führenden christlichen Drahtziehern wegen ihrer vielfachen an den Gasenarbeitern begangenen Sünden in öffentlichen Versammlungen abzurechnen. Es gibt keine bessere Bestätigung, als die krause Entzückung des biederen Krause dafür, daß die zentristischen Quereiter diese Auseinandersetzung schuldbehaftet wie sie sind, nicht wagen können. Die öde Anrempelung des Genossen Bartel ist so geschmackvoll und echt christlich, daß man sie als kindischen Kerger ignorieren kann.

Handelsarbeiter.

München. Tarifvereinbarungen mit dem Kaufhause Oberpollinger. Unser Verband hat den vor 3 Jahren mit der Firma Oberpollinger abgeschlossenen Tarifvertrag zum 1. Dezember gekündigt. Den heutigen Feuerungsverhältnissen entgegengerichtete Rechnung tragend, hat die Organisation für das vorjährige Hilfspersonal der Direktion eine neue Vorlage unterbreitet. Unter dem Vorsitz des Gerichtsrats Sartorius wurde darüber am Montag vor dem Einigungsamte verhandelt. Direktor Gbel erklärte nach kurzer Begründung der Forderungen durch Gchner, daß die Direktion bereit sei, mit der Organisation den Tarifvertrag zu erneuern und daß die Firma Oberpollinger die Berichtigung der erhobenen Forderungen anerkenne. Dem vorgelegten Tarifentwurf des Transportarbeiter-Verbandes wurde vom Direktor Gbel auch glattweg zugestimmt; soweit Veränderungen gewünscht wurden, sind sie redaktioneller Art. Es wurde folgendes vereinbart: Die Arbeitszeit beginnt für das in Betracht kommende Personal früh 7 Uhr 30 Minuten und endet abends 8 Uhr. Die im Ortsstatut der Stadt

München festgelegten Ausnahmen gelten als Arbeitszeit, ebenso die Tage und Zeiten der Inwentur etc. Gleichviel ob diese auf Sonn- oder Werktagen fallen. Die Mittagspausen werden auf 2 Stunden, die Frühstück- und Vesperpausen auf je 15 Minuten festgelegt. Dauert die Ueberarbeit länger als bis 9 Uhr abends, so ist den Beteiligten eine Pause von 30 Minuten zu gewähren. An Lohn erhält männliches Personal beim Eintritt mit 14—15 Jahren 10—12 Mark, mit 15—16 Jahren 13—14 Mk., mit 16—17 Jahren 15—16 Mk., mit 17—18 Jahren 17 Mk., mit 18—21 Jahren 23 Mk., über 21 Jahren 25 Mk. Die Löhne sind Wochenlöhne und steigen jährlich um 1 Mk. pro Woche bis zum Höchstlohn von 30 Mk. Die Dienstjahre kommen in Anrechnung. — Chauffeure erhalten einen Anfangswochenlohn von 28 Mk., dieser Lohn steigt jährlich um 1 Mk. pro Woche bis zum Höchstlohn von 32 Mk. — Putz- und Abwaschfrauen erhalten einen Anfangslohn von 13 Mk., steigend jährlich um 50 Pf., bis zum Höchstlohn von 15 Mk. — Den Chauffeuren und Schaffnern wird bei Ueberlandtouren, wenn sie auswärts Mittag machen müssen, 1 Mk. Zulage gewährt. Ueberstunden, d. h. sobald solche nach dem Ermessen der Geschäftsleitung notwendig sind, werden mit 60 Pf. pro Ueberstunde bezahlt; hierbei zählt jedoch die erste Ueberstunde nur mit, wenn sie überschritten wird. Das Abreiben und Reinigen der Fußböden mit Stahlspänen etc. wird mit 70 Pf. pro Ueberstunde bezahlt. Falls ein Diener, Packer, Schaffner etc. über Mittag durcharbeiten muß, so ist ihm hierfür eine Vergütung von 2 Mk. (Zuschuß eingeschlossen) und eine halbstündige Essenspause zu gewähren. Die gesamte Sonntagswache wird mit 6 Mk. bezahlt. Sämtlichen Angestellten, für die dieser Tarif Geltung hat, wird ein Sommerurlaub gewährt. Er beträgt nach halbjähriger Tätigkeit 3 Arbeitstage, nach einjähriger Tätigkeit 6 Arbeitstage, nach zweijähriger Tätigkeit 9 Arbeitstage, nach drei- und mehrjähriger Tätigkeit 12 Arbeitstage. In den seitherigen allgemeinen Bedingungen wurde nichts geändert. Der Tarif tritt am 1. Dezember in Kraft und läuft ab mit dem 30. November 1913. Der Vertrag ist kündbar ein Vierteljahr vor seinem Ablauf. Der kündigende Teil hat binnen vier Wochen nach der Kündigung das Einigungsamt des Gewerbegerichts anzurufen. Wird der Vertrag von keiner Seite gekündigt, so läuft er unter den gleichen Kündigungsbedingungen je ein Jahr weiter.

Diese Vereinbarungen, die vorläufig provisorischer Natur sind, werden noch der Direktion der Firma Oberpollinger und in einer Betriebsversammlung dem beteiligten Personal zur definitiven Genehmigung unterbreitet. Doch steht die Zustimmung von beiden Seiten außer allem Zweifel. — Dieses Gutgekommen der Direktion der Firma Oberpollinger zeugt von einem erfreulichen Verständnis für die wirtschaftliche Lage ihrer Angestellten. Mancher andere Unternehmer könnte sich daran ein Beispiel nehmen.

Aus den Jugend-Abteilungen.

Magdeburg. Am 4. Oktober fand eine gute suchte Versammlung der jugendlichen Handelsarbeiter statt. Im ersten Punkt der Tagesordnung wurden die jugendlichen Kollegen durch einen „Lichtbilder-Vortrag“ in die Naturschönheiten des Harzes eingeführt. Mit stichtlichem Interesse nahmen die jugendlichen Kollegen die zu den einzelnen Bildern gegebenen Erklärungen entgegen, im innern ihres Herzens wohl den Wunsch hegend, alle die in den Bildern vorgeführten Naturschönheiten einmal mit eigenen Augen wahrnehmen zu können. Nach dem Lichtbildervortrage kamen Verrückten zur Erörterung, welche ein recht trostloses Bild von den schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen der jugendlichen Handelsarbeiter gewährten. Werden doch an jugendliche Hausdiener, Laufburschen etc. noch Wochenlöhne von 2,50 — 5 Mk. bezahlt. Bei einer Arbeitszeit von morgens 5 Uhr bis abends 7 Uhr werden in einem Betriebe ca. 45 jugendliche Kollegen mit 7 Mk. pro Woche abgepeist. Auch die Werbung und Licht in vielen Betrieben noch sehr viel zu wünschen übrig. Daß diese Zustände nur durch die Organisation beseitigt werden können, leuchtete auch den jugendlichen Handelsarbeitern ein und sie schlossen sich in großer Anzahl unserer Jugendabteilung an. Nachdem noch die Mitteilung gemacht wurde, daß im Laufe der nächsten Monate noch eine Anzahl Lehrreicher Lichtbildervorträge für die jungen Kollegen gehalten werden sollen, trat Schluß der interessanten Versammlung ein.

Schaustellergehilfen.

Zur Lage der Schautellergehilfen schreibt uns eine Kollegin: Seit einem Jahre verfolge ich mit Interesse die Versammlungsberichte der Schautellergehilfen. Zu meiner größten Freude faste die Organisation in allen Orten festen Fuß. Ein Zeichen, daß das Bedürfnis nach einer besseren Lebensweise, nach besserer und vor allen Dingen menschlicherer Behandlung auch bei diesen Armisten unter den Ärmsten schon lange vorhanden gewesen ist. Es ist zu begrüßen, daß auch endlich diese sogenannten vogelfreien Arbeitsbrüder den Mut gehabt haben, sich von der Knechtskette der Schaubudenbesitzer zu befreien. Schauspieler und Schauteller hat man bis vor kurzem seitens der Arbeiterbewegung gar nicht berücksichtigt. Und doch wird so viel von ihnen verlangt. Beide Kategorien müssen zur Unterhaltung und Kurzweil aller Gesellschafts-schichten beitragen. Aber wenn man einmal einen Blick hinter die Kulissen wirft, dann sehen wir erst, was für ein Elend, Armut und Pampf uns daselbst herrscht, mit wieviel Not und Entbehrung diese Menschen kämpfen müssen. Und daher ist es zu begrüßen, daß die Schautellergehilfen es wirklich fertig gebracht haben, sich zu organisieren. Aber leider wird hier nur wieder halbe Arbeit gemacht! Und

zwar darum, weil sie dabei die Schaustellergesellen vergessen haben. Und das mit Unrecht, denn es tut doch wirklich not, daß auch an diese gedacht wird. Denn die Frauen und Mädchen im Schaustellergewerbe sind doch eben so übel dran wie die Männer. Sind es doch meistens Mädchen, die sich in den Buden öffentlich zur Scham stellen müssen, mitunter doch in ganz erniedrigender Weise.

Sie wird wirklich jedes bessere Empfinden gewaltig unterdrückt. Diese armen Unterdrückten, die jedes Schicksal bar vom Schicksal arg mitgenommen sind, werden auch vielfach noch Brutalitäten aller Art ausgesetzt. Sie leben unter denselben schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen wie die Schausteller. Die Schaustellergesellen weiß, wer nicht partiert, kann gehen, die Frau nicht. Die Strafe ist so voll von Arbeitslosen, daß kein Ausbeuter in Verlegenheit kommt. Dies ist den Schaustellergesellen alles wohl bekannt und die Lust ums tägliche Brot macht sie zum willenlosen Werkzeug ihres Arbeitgebers. Aber noch ein kommt in Frage, und das ist die Arbeit selbst. In der Angst ums Brot macht die Gehilfin alle Arbeit, auch schließlich Arbeit, die sonst Männern zukommt. Sie wird schließlich geübt darin, denn die Not macht sie zum Antreiber ihrer selbst. Weil sie aber Frau ist, wird sie schlechter bezahlt. Es wird das aber zur Folge haben, daß man dort, wo es irgend möglich ist, immer weibliche Arbeitskräfte anstellen wird, da diese billiger sind. Die männlichen Arbeitskräfte aber werden auf dem Markt liegen bleiben. Darum muß vor allen Dingen den Schaustellergesellen klargelegt werden, daß auch sie ein Recht auf bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen haben, daß sie Menschen unter Menschen sind und ein Recht haben, als solche zu leben. Darum, ihr Schaustellergesellen, nehmt euch eurer Kolleginnen an, denn sie brauchen euren Schutz. Zieht sie hinein in eure Kampforganisation, denn nur mit vereinten Kräften wird es möglich sein, vorwärts zu kommen. Kämpft Schulter an Schulter mit euren Kolleginnen um bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse, nur so werdet ihr zu einer Macht heranwachsen und eurem Arbeitgeber Respekt einflößen.

Transportarbeiter.

Eine neue Straßenordnung bekommen demnachst Berlin und seine Verkehrsarbeiter v e r o r d n e t. Sie wird vereinfachter und übersichtlicher gestaltet werden, als die bisher geltende, diese hatte 134 Paragraphen, die neue wird deren 150 haben. Die Kutscher werden nach wie vor nur das Objekt der Straßenordnung sein. Es fällt der Polizeibehörde gar nicht ein, die allein am Verkehr beteiligten resp. den Verkehr ausführenden Arbeiter um ihre Meinung zu fragen. Sie könnten ja vielleicht in manchen Fragen etwas anderer Meinung sein als die Herren am grünen Tisch und dadurch der letzteren Autorität gefährden. Das darf nicht sein. Die Kutscher und Chauffeure dürfen sich auf Grund der neuen Straßenordnung empfehlen lassen, aber sonst haben sie gefälltigt das Maul zu halten. So ist es nun mal üblich in Preußen-Deutschland und das nennt man dann vollendetes Staatsbürgerrecht.

Der Herr „Generalsekretär“ Adolf Wolff aus Benzheim als „erfolgreicher“ Bekämpfer der Möbeltransportarbeiterstreiks. Die Schläge, welche vor kurzem ein Möbelspediteur im „Fuhrhalter“ dem Herrn „Generalsekretär“ verabreicht hat, sitzen und nun sucht sich der Wolff in seiner unter Ausschluß der Öffentlichkeit erscheinenden Süddeutschen Arbeiter-Zeitung weis zu waschen. In der Nummer vom 1. Oktober bringt er einen Abwehrartikel, in welchem die Wahrheit jedoch ziemlich malträtiert ist. Zunächst sucht er die Sache so hinzustellen, als ob die Arbeiter lediglich des Streiks wegen streiken würden und aus der Bauarbeiter a u s s p e r r u n g vom vorigen Jahre macht er einen großen Bauarbeiter s t r e i k. Wir meinen, daß ein Generalsekretär schließlich doch den Unterschied zwischen Ausperrung und Streik kennen sollte. Dann behauptet Herr Wolff schlankweg, daß der Arbeitgeberverband in P a r l s r u h e den Streik erfolgreich bekämpft habe. Wie der „Erfolg“ des Herrn W. aussieht, erhellt am besten daraus, daß von 21 Karlsruhe Möbeltransportfirmen 16 den vom Transportarbeiterverband vorgelegten Tarifvertrag unterschrieben anerkannt haben, worunter sich 7 Firmen befinden, welche dem Arbeitgeberverband vorher einen auf hundert Mark lautenden Revers unterschrieben hatten, dahingehend, daß sie sich bei Zahlung dieser 100 Mk. verpflichteten, mit dem Verband keinerlei schriftliche Anerkennung zu machen. Tatsächlich hat dann auch Herr Wolff mit der gerichtlichen Einziehung dieser 100 Mk. gedroht, die Möbelspediteure haben ihm aber etwas ge-pfiffen, und, heute w a r t e t Herr Wolff noch auf die 7 mal hundert Mark. (Hoffentlich wird ihm die Zeit nicht lang werden. Red.) Dem Kritikschreiber im „Fuhrhalter“ macht Herr W. den Vorwurf der Leichtfertigkeit und in heuchlerischer Weise wird weiter behauptet, daß gegen die Organisation der Arbeiter keinerlei Animosität bestehe. Auch niemals habe der S ü d w e s t d e u t s c h e r Arbeitgeberverband Unfrieden gestiftet, sagt Herr Wolff, der wie der Wolf, in der Fabel kein Wasserlein zu trüben in stande ist. Da sein Gedächtnis jedenfalls etwas schwach geworden ist, wollen wir ihm sagen, daß er hier mit der Wahrheit kollidiert. Erinnerung sich Herr Wolff nicht mehr an F r e i b u r g i. B., wo die Unternehmer vor dem Bürgermeister verhandeln wollten, ihre Forderung auf Weisung des Arbeitgeberverbandes aber wieder zurückgezogen? Es ist elende Heuchelei, wenn sich Herr W. auf den § 3 der Arbeitsverordnungen beruft, wo es heißt, daß es wesentliche Aufgabe des Verbandes sei, Streitigkeiten zwischen seinen Mitgliedern und deren Arbeitern in friedlicher Weise beizulegen. Wie verhält sich dies mit dem Vorgehen in Freiburg, wo die Unternehmer selbst auf dem besten Wege waren,

eine friedliche Verständigung zu erzielen, bis der Arbeitgeberverband eingriff, worauf der Streit ausbrach. Und werden nicht die Arbeitgeber durch die Strafandrohung mit den 100 Mk. gerade gezwungen, eine friedliche Verständigung abzuweilen? Hier schlägt Herr Wolff also der Wahrheit direkt ins Gesicht und der Arbeitgeber im „Fuhrhalter“ hatte nur zu recht, wenn er in bezug auf den General-Sekretär Wolff sagte: „Gott behüte mich vor meinen Freunden!“ Ein Karlsruhe Möbelspediteur, der sich auch dem Arbeitgeberverband angeschlossen und den 100 Mk. Revers unterschrieben hatte, sagte nach der Lohnbewegung in öffentlicher Versammlung: „Wir sind von dem General-Sekretär belogen worden, den Großen hat man gebessert und uns Kleinen ließ man im Dreck sitzen.“ Und wie hat sich Wolff in S t r a ß b u r g verhalten? Es war gemacht, daß er den Verhandlungen nicht beiwohnen dürfe und er verließ das Bureaugebäude vorne, um sich von hinten wieder einzuschmuggeln und den Verhandlungen hinter verschlossenen Türen dennoch beizuwohnen. Ein solches Verhalten läßt darauf schließen, daß es dem Leiter des Arbeitgeberverbandes wirklich nicht darum zu tun ist, in Lohnkämpfen eine friedliche Verständigung herbeizuführen.

Cöthen. Aus Anlaß des Streiks bei der Firma M. Streuber hatte die Eisenbahn-Direktion in Magdeburg den Ausritt unserer Expeditionskollegen aus dem Verbandsverband verlangt. Um den Streik so schnell wie möglich beendigen zu können, wurde Streuber berechtigt zu erklären, daß seine Leute der Forderung Folge gegeben hätten. Zu dieser Komödie liegt nun ein unangenehmer Schlußpunkt vor. In dem eingeklagten Antrage dieser Sache wurde der Direktion ein Schreiben zugestellt, das eine Geschichte der Lohnbewegung und des Streiks enthält. Dabei sind der Direktion einige positiv formulierte Fragen gestellt und um deren Beantwortung ist sie höflichst ersucht worden. Einleitend wird bemerkt, daß das Schreiben den Zweck habe, der Direktion die Möglichkeit zu geben, sich erst einmal über die Art und Weise zu informieren, wie bei uns Lohnbewegungen geführt werden und wie vornehm und objektiv die Arbeiter ihre Forderungen zu begründen verstehen. — Auf diesen ganzen Teil der Darlegung weiß die Direktion in ihrem Antwortschreiben kein Erbarmen zu antworten. Offenbar ist sie in größter Verlegenheit, denn wer weiß, ob sie nicht eine straggelnde Persönlichkeit ist, die alles, was in der Süddeutsche Reichsverbund über den Transportarbeiterverband geschrieben worden ist, für richtig hält. Dann sind der Direktion folgende konkrete Fragen gestellt worden: 1. Auf welches Gesetz stützt sich die Direktion bei ihrer Forderung, welches Gesetz enthält ein Koalitionsverbot für die Transportarbeiter in bahnamtlichen Expeditionsbetrieben? Wenn nun der Ausritt erfolgt wäre, so ergäbe sich die Frage: wer entschädigt den Ausreitenden den Verlust, den sie an erworbene Unterhaltungsrechte erleiden? Die bis jetzt erwarteten Rechte gestatten den Arbeitern bei Streuber, im Falle der Not, der Maßregelung, der Krankheit oder Erwerbslosigkeit materielle Forderungen in mehr hundertfachen Beträge geltend zu machen. Wer also entschädigt die Arbeiter für den Verlust dieser Erparungen? Ferner: was hätten die Arbeiter tun sollen, als Streuber sich hartnäckig weigerte, zu unterhandeln und somit einer friedlichen Erledigung der Sache polternd aus dem Wege ging? Außer auf die letzte Frage weiß die Direktion auch hierauf nichts zu antworten und deshalb erhebt sie eine Art Kompetenzinwand und zwar in der Form, daß der Schreiber der Eingabe, als zum Streuberschen Betriebe nicht zugehörig bezeichnet, und ihm deshalb die Legitimation, solche unangenehme Fragen zu stellen, bestritten wird. Das ist wirklich sehr bequem! Hinsichtlich der letzten Frage schreibt sie, daß sie gegebenenfalls vermitteln wolle. Wenn also die Arbeiter Forderungen geltend machen, so sei sie bereit, diese oder Weisungen eingehend zu prüfen und das Erforderliche zu veranlassen. Diese letzte Nebendwendung offenbart das tiefste Verständnis, daß die Direktion für solche Bewegungsfragen hat. Sie denkt ihrer „Kommandogewalt“ hätten sich auch der Streuber und Konforten zu fügen. Also von diesem Vermittlungsangebot wird selbstverständlich nicht der geringste Gebrauch gemacht. Wir haben dazu selbstgewählte Beamte, und diese gehen bestenfallsenge Vertrauen bei der Arbeiterschaft, das erforderlich ist, um von organisierten Arbeitern mit Vermittlungsaufträgen beehrt zu werden. Wenn aber die Direktion ein so großes Vermittlungstalent besitzt und so viel Zeit hat, dann raten wir ihr „gehorsam“, ihr Talent und ihre Zeit zur Prüfung der Beschwerden und Forderungen der Eisenbahnarbeiter zu betätigen bez. zu verwenden, da hat sie in Hülle und Fülle zu tun, so daß sie garricht daran denken kann, Privatstreitigkeiten zu schieben. Zum Schluß ist dann der Direktion gesagt worden, daß die Arbeiter sich die Ermittlung der Direktion in das freie Entscheidungsbereich, da organisatorischen Anschluß zu suchen, wo man glaubt, den größten Nutzen zu haben, vorbehalten und daß ihre Austrittsforderung unberechtigt und deshalb unerfüllt gelassen ist und für alle Zeit und unter allen Umständen unerfüllt bleiben wird.

Abwehrstreik der Kutscher des Mannheimer Petroleumbetriebs, Filiale Schwyningen. Am Sonntag, den 8. Oktober wurde der Kollege W. von dem Betriebsleiter in Schwyningen entlassen. Auf Befragen, aus welchem Grunde die Entlassung erfolge, ließ derselbe die Antwort schuldig. Seine einzige Ausflucht war: das der Befehl von der Direktion aus Mannheim käme, wogegen er nichts machen könne. — Eine Wespenehre, welche unmittelbar nach der Entlassung mit dem Kutscher stattfand, beschloß, sich dem Kollegen gegenüber solidarisch zu erklären, da die Ent-

lassung nur wegen der Organisation erfolgt sein konnte. Zuerst sollte aber von Seiten der Organisationsleitung versucht werden, auf dem Wege der Verhandlung die Differenz beizulegen.

Als am andern Tag der Bevollmächtigte in Mannheim bei der Direktion anfragte: Warum W. entlassen wurde, teilte dieselbe mit, daß W. ein Auswiegler sei und sie solche Leute in ihrem Geschäft nicht dulde. Man war für uns die Situation klar. Am 1. Oktober waren drei der Schwyninger Kollegen in Mannheim. Sie besuchten die Betriebsanlagen des Hauptgeschäftes, kamen auch mit den dort beschäftigten Kutschern in Verührung, wo man dann auf die Arbeitsverhältnisse und die Organisation zu sprechen kam. Unter den Mannheimer Kutschern, die den Wert der Organisation noch nicht begriffen haben, befand sich ein Demutant, der nichts eiligeres zu tun hatte, als die Schwyninger Kollegen bei der Direktion anzuschwärzen. Die Direktion erkundigte sich alsdann bei dem Betriebsleiter in Schwyningen, wer der Hauptagitator von den dortigen Kutschern sei; daraufhin kam dann der Kollege W. auf die Schlenkermaschine. Vielleicht hätte man dann später auch noch die übrigen Kollegen hinausbefördert. Deshalb wurden Vorkehrungsmaßnahmen getroffen, daß alle Kollegen am Dienstag mit der Parole die Arbeit niederlegten: Entweder der Kollege W. wieder in den Betrieb, oder gar keiner mehr. Darauf hatte die Firma nicht gerechnet, sie hat deshalb das Klügere vorgezogen. Am selben Tag abends fanden Verhandlungen statt, die sich darauf bezogen, daß der Fall W. nochmals am andern Morgen untersucht werden soll; ergibt sich, daß W. nicht mehr gesund ist, hat als die übrigen, so soll er wieder eingestellt werden. Die Untersuchung ergab, daß W. wieder eingestellt wurde. Leider sind wir unter den Petroleumkutschern nicht allortwärts solche Kollegen, die in solcher Weise ihr Koalitionsrecht verteidigen wie hier. Der Gegenstand dokumentiert sich am deutlichsten bei dieser Differenz. Auf der einen Seite in Mannheim Bauchschmerz, in Schwyningen Mannesmut und Solidarität. Die Mannheimer Petroleumkutscher sind zum größten Teil indifferent, sowohl bei obiger Firma als auch in den übrigen Betrieben. Sie können sich ein Beispiel nehmen an ihren Kollegen in Schwyningen. Tun sie das, dann wird es auch bei ihnen besser werden. — So lange sich aber ein Teil auf Demunzieren verlegt, so lange haben sie kein Recht zum Klagen.

Strasbourg i. El. Die Lohnbewegung der Möbeltransportarbeiter wurde am 2. Oktober, also nach dreitägigem Streik beendet erklärt, da sich der größte Teil der Streikenden mit den von den Unternehmern gemachten Zugeständnissen einverstanden erklärte. Ein Tarifvertrag kam nicht zustande, da die Arbeitgeber den von der Kommission vorgelegten Vertrag nicht anerkennen wollten und andererseits die Arbeitnehmer auch einen Vertrag ablehnten, welchen die Möbelspediteure gerne eingeleitet hätten. Der Tagelohn, welcher vormals 4,50 Mk. betragen hatte, wurde von den Firmen: Expeditionsgesellschaft, Ph. Gruber, Seegmüller u. Co. und Rescherichne auf 5,40 Mk. erhöht, ein Beweis, daß die Unternehmer schon höheren Lohn bezahlen können, wenn sie nur wollen. — Zweifellos ist es allerdings, ob sich die Unternehmer auch an ihre in der „Strasburger Post“ veröffentlichten Zugeständnisse halten; wir schenken diesen Herrschaften wirklich versucht wenig Vertrauen. Die streikenden Kollegen selbst haben aber auch verschiedene Fehler gemacht; soll eine Bewegung mit Erfolg durchgeführt werden, dann muß unbedingt Einheitlichkeit und die nötige Disziplin vorhanden sein, an welcher es ein Teil der Kollegen fehlen ließ. Hoffentlich haben die Strasburger Transportarbeiter aus dieser Bewegung gelernt, daß die Organisation noch besser ausgebaut werden muß, nur dann ist ein durchschlagender Erfolg zu erwarten.

Sulzbach bei Saarbrücken. Mit großer Mühe gelang es einem Kollegen, eine kleine Gruppe von Führern für den Deutschen Transportarbeiter-Verband zu gewinnen. Davon bekamen die christlichen Sekretäre und das Pfarramt Sulzbach Wind, und der Kampf gegen uns setzte zugleich von beiden Seiten ein. Die Sekretäre suchten unseren Vertrauensmann unzustimmen und der Herr Pastor ließ die Frau eines unserer Kollegen auf das Pfarrhaus rufen. Dort wurde der Frau schwer zugelegt, daß ihr Mann bei den Ruten wäre. Die Täuschung des Herrn Pastor auf diesem Gebiete ist nur geübt, Unklarheit in die Familie zu tragen. Auf Wunsch werden wir dem Herrn Pastor noch mitteilen, welche Wirkungen sein Eingreifen in Familienverhältnisse gehabt hat. Für heute davon genug.

Für Sonntag, den 1. Oktober, hatten die Christlichen eine Transportarbeiter-Versammlung einberufen, jedenfalls, um Mitglieder zu fangen, die dazu bereit sind, unbewußt die Schulden des christlichen Verbandes zu zahlen. Herr Koster hatte das Kistera übernommen, der in sachlicher Weise die Notwendigkeit der Organisation betonte. Und fragten wir, warum Herr Koster gegen die sonstige Gewohnheit der christlichen Sekretäre so sachlich sprach, so finden wir die Antwort in der Tatsache, daß der Kollege Geugel anwesend war, was dem Herrn Koster nicht verborgen blieb. Herr Koster kennt die Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe nicht, und so sprach er ungefähr 1/2 Stunde über die allgemeinen Verhältnisse, um am Schluß zu sagen, es sei gleich, ob sich die Kollegen im christlichen oder im freien Transportarbeiter-Verband organisieren. Wie behaupten und tolerant. Hätte Herr Koster nur drei Mitglieder gehabt, dann hätte er behauptet, es sei Mitgliederversammlung (a la Vatrusch) und die Gegner hätten das Lokal verlassen müssen. So konnte er aber die Diskussion nicht hindern. Kollege Geugel ließ die christlichen und die freien Gewerkschaften Revue passieren und zeigte, daß die Kollegen im Deutschen Transportarbeiter-Verband besser aufgehoben

sind als im christlichen. Kollege Schnepf besuchte die christlichen „Erlöser“ im Saargebiet, wo sie immer mit 21 Tausend Mitgliedern zusammen und selbst noch nicht gelöst haben. B. W. Durbacher Sittensittlichkeit, Strafenahmerfrei, die Untätigkeit des Generalsvereins im Saargebiet. (Zwischenruf: Wilt schreien.) In seinem kurzen Schlußwort stellte er Herr Köster den Kollegen frei, wo sie sich organisieren wollen. Erben machten die Kollegen den Gebrauch, daß Herr Köster keine einzige Ausnahme machte. Den Kollegen in Sulzbach rufen wir zu: Zeit einzeln, laßt Euch nicht beeinflussen von Herren, die nur darauf ausgehen, diese Einigkeit zu stören. Niemals hat man sich um Eure Verhältnisse gekümmert, jetzt, nachdem sich die Kollegen im Transportarbeiter-Verband organisieren, erinnern sich diese Herren daran, daß auch in Sulzbach noch Führer sind. Diese Versammlung hat gezeigt, in welche Organisation die Führer gehören, und Herr Köster wird von seinem Erfolg wenig erbaut gewesen sein.

Wexlar. Unsere Vierteljahrversammlung wurde am 8. d. Mts. abgehalten. Dieselbe war nicht so besucht, wie es hätte sein müssen. Zum Klassenbericht erklärte der Kassierer, daß wir im ganzen auch wieder Fortschritte gemacht haben, aber der Umfah der Ortsfondsmarken läßt immer noch zu wünschen übrig, die Kollegen müssen sich immer noch besser daran beteiligen. Es wurde festgestellt, die Versammlung am ersten Sonntag im Monat, nachmittags 3 Uhr, abzuhalten. Unter Verschiedenes brachte der Kollege C. vor, daß er bei dem Expedienten H. Waldschmidt ir. beschäftigt gewesen sei. Während seiner Beschäftigung habe er einen Umzug mit Möbeln nach Lausdorf gefahren. Herr Waldschmidt habe ihm den Auftrag gegeben, die Möbel nicht eher anzuladen, bis das Geld für den Transport bezahlt sei, welches 22 M. betragen solle. Kollege C. forderte auch zuerst das Geld, worauf ihm der Mann erklärte, er würde bezahlen, wenn die Möbel ausgeladen seien. Nun handelte der Kollege in dem guten Glauben, der Herr würde den ganzen Betrag bezahlen und lud die Möbel aus. Nach erfolgter Arbeit bezahlte der Herr aber statt 22 M. nur 10 M.; das fehlende würde er später bezahlen. Wie nun der Kollege mit den 10 M. nach Hause kam, erklärte ihm Waldschmidt, daß er die fehlenden 12 M. vom Lohne einbehalten werde. Bei der nächsten Lohnzahlung zog Waldschmidt statt der 12 M. 15 M. ab; darob verließ der Kollege die Arbeit. Wie sich nun herausgestellt hat, hat der Betreffende die 12 M. nachträglich bezahlt, trotzdem muß Kollege C. immer noch auf seine 15 M. warten. Er sieht sich nun genötigt, sein Geld durch das Gericht zu erlangen. Es liegt zum großen Teil an den Kollegen selbst, daß die Herren Arbeitgeber solche Schwindelereien machen können. Sie können sich nicht entschließen, dem Transportarbeiterverbande beizutreten, obwohl ihre Löhne wie auch die Arbeitszeit und Behandlung viel zu wünschen übrig läßt. Zum Schluß wurde durch den Vorsitzenden aufgefordert, sich besser an den Versammlungen zu beteiligen und kein Kollege soll veräumen, für den Verband neue Mitglieder zu werben. Es wurden noch einige Aufnahmen gemacht, dann erfolgte Schluß der Versammlung.

Öffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Die Branche der Geschäftskutscher, Wäscher, Lagerarbeiter und Arbeiterinnen hielt am Sonnabend, den 23. September, eine Branchenversammlung ab, welche sich eines guten Besuches erfreute. Es wurde Bericht erstattet über die letzte öffentliche Generalversammlung. Einleitend wies der Berichterstatter auf das Delegiertensystem hin und gab der Hoffnung Ausdruck, daß es sich gut bewähren wird. Wenn die Delegierten in Erkenntnis der guten Sache ihre Pflicht tun, können alle Branchen zu ihrem Rechte kommen. Leider gebe es immer noch Kollegen, die nicht sachlich bleiben können. Nachdem noch über einige wichtige Punkte und speziell über die Ausschlußanträge berichtet wurde, ging Redner auf die Lohnbewegung ein. Weiter wurde darauf hingewiesen, daß durch die rege Agitation, welche in 1378 Versammlungen und Sitzungen entfaltet wurde, diese Arbeit durch die Neuaufnahme von 6735 Mitgliedern glänzend belohnt wurde. Beim Klassenbericht wurde besonders darauf hingewiesen, daß der Bezirk „Groß-Berlin“ 90 206 Wochenbeiträge a 60 Pf. aufgebracht habe. Dies sei ein erfreuliches Zeichen, daß der größte Teil der Mitglieder daran denkt, die Kassen zu stärken, um dem Unternehmertum gerichtet gegenüberzutreten. Die vorausgabte Summe von 31 317 Mark für Arbeitslosenunterstützung beweise ebenfalls, daß die Organisation wohl in der Lage ist, etwas zu leisten. Hieraus wurde über die einzelnen Anträge berichtet und darauf hingewiesen, daß alle wichtigen Punkte die Funktionärsversammlung und die erweiterte Bezirksverwaltung beschäftigt haben. Diese Instanzen haben empfohlen, im Interesse der Organisation zu handeln. Das habe auch die Generalversammlung zum Ausdruck gebracht, indem sie einzelne Anträge als nicht zweckdienlich ablehnte. In der darauffolgenden Diskussion wurden dann noch einige Anträge erledigt. Es wurde im Schlußwort alsdann zum Ausdruck gebracht, daß die Anwesenden durch ihr Verhalten belohnt haben, daß sie mit den Arbeiten der Generalversammlung zufrieden sind. Unter Verschiedenes berichtete der Branchenberater über Mißstände im Betriebe Carotti. In diesem Colorado habe man bevorzugten Arbeitern eine Teuerungszulage von 1 bis 1,50 M. pro Woche bewilligt. Diese soll jedoch nur bis zum 17. Dezember d. J. gezahlt werden. Nach Ansicht der Firma ist vielleicht bis dahin alle Not und Sorge verschwunden. Ferner ist ein Fonds ge-

stiftet worden, von dem bedürftige Arbeiter unterstützt werden sollen. Lebhafte Parole bekundeten, daß die Arbeiter nicht nur genug sein werden, sich durch solche Beschäftigung fördern zu lassen. Durch die Zurecht vor den berechtigten Forderungen der Arbeiter sind diese Maßnahmen zustande gekommen. Nachdem noch einige andere betrieblige Fälle besprochen wurden, wies der Branchenleiter auf die Wichtigkeit der gewerkschaftlichen und politischen Organisation hin. Ferner machte er darauf aufmerksam, daß am Freitag, den 22. November, von genannter Branche in den Andreasstiftsälen ein Vergnügen veranstaltet wird, wozu sämtliche Kollegen und Kolleginnen herzlich eingeladen sind. Zum Schluß nahm noch ein Kollege das Wort über die ausgedehnte Arbeitszeit im Maschinenbau. Der Achtstundenschluß habe wohl Vorteile gebracht, aber lange nicht in dem Maße wie es gewünscht wurde. Leider trage auch viele Kollegen selbst die Schuld an dem späten Nachhausekommen, indem sie ungewollt vergessen, die Rückfahrt zur Zeit anzutreten. Pflicht eines jeden Kollegen sei es, mehr Selbstzucht zu üben. Es lasse sich konstatieren, daß manchen Kollegen die Interessen des Unternehmers höher stehen, als seine eigenen Interessen. Hoffentlich wird der Lebensunterhalt, dessen Vorbereitungen wohl schon im Gange sind, unseren Kollegen etwas mehr Nutzen als der Achtstundenschluß. Nachdem hieran anschließend noch einige Bemerkungen gemacht waren, schloß der Branchenleiter die Versammlung.

Berlin. Die Kollegen aus der Holzindustrie hielten am 28. September ihre Branchenversammlung. Die Delegierten W. J. und B. gaben den Bericht von der Generalversammlung. Von einer kurzen Diskussion gab der Branchenleiter R. einen Bericht in puncto Lohnbewegung und Agitation. Im 2. Quartal wurden 94 neue Mitglieder der Branche aufgenommen. In einigen Betrieben wurden Lohnaufbesserungen auf ruhigem Wege erzielt. Im Betrieb Klee, Sargfabrik, wo 12 Kollegen in Frage kommen, wurden die Stundenlöhne bei einer 9 1/2 stündigen Arbeitszeit wie folgt erhöht: 1 Kollege 32 + 6 jezt 38 M., 1 Kollege 38 + 2, jezt 40 M., 4 Kollegen 40 + 2, jezt 42 M., 1 Kollege 40 + 5, jezt 45 M., 2 Kollegen 45 + 2, jezt 47 M., 1 Kollege 45 + 5, jezt 50 M., 1 Kollege 55 + 2, jezt 57 M., 1 Kollege erhielt keine Zulage.

Im Betrieb Schwedten, Pianofabrik, kommen 5 Kollegen in Frage, die 1 M. Zulage erhielten, so daß der Lohn jezt 30.— M. beträgt, auch wird Urlaub bewilligt, nach einem Jahr 1 Tag mehr, bis zu 10 Tagen.

Die Kollegen nahmen davon Kenntnis und wurden dann noch einige Betriebsangelegenheiten erledigt. Ein Kollege machte noch darauf aufmerksam, dem Beschluß vom 20. Juli betreffs des 60 Pf. Beitrages mehr wie bisher nachzukommen, darauf Schluß der gut besuchten Versammlung.

Bochum. Am Sonntag, den 8. Oktober, fand eine von unserer Organisation einberufene öffentliche Versammlung statt. Zur Tagesordnung, welche sich mit den schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen der Bochumer Fuhrleute, Kutscher und Ablader befaßte, referierte der Gauleiter. In seinem 1 1/2 stündigen Vortrage geisterte er in kräftigen Zügen die Unverkörtheit und Bestimmungslosigkeit der Herren Fuhrleute. Er wies nach, daß seit einem Menschenalter die Fuhrleute gleiche Löhne und gleichschlechte Arbeitsbedingungen haben. Den Fuhrleuten sei es aber bis heute noch niemals eingefallen, von sich selbst heraus den ihnen Seide und Gold schaffenden Knechten auch nur die geringste Besserstellung zu gewähren. Der Referent zeigte nun an einigen Beispielen von Elberfeld, Barmen, Köln und Düsseldorf, daß an den miserablen Arbeitsverhältnissen der Fuhrleute nur diese selbst etwas ändern können, wenn sie sich dem Verbands anschließen. Nach einigen Statuenerläuterungen nebst statistischen Aufzählungen über die Leistungen unserer Organisation schloß der Kollege seinen Vortrag mit der Aufforderung, endlich einmal die Schlafmütze abzutun und aufzuwachen, die Hand an Werk zu legen, sich auch hier in Bochum zusammen zu schließen und dann dem Unternehmertum einmal gegebenenfalls die Stirn zu zeigen. In der nun folgenden Diskussion sprachen alle Kollegen im Sinne des Referenten und forderten die noch nicht organisierten auf, sich unserem Verbands anzuschließen. Die Versammlung, welche von 80—90 Fuhrleuten besucht war, zeitigte einige Aufnahmen und konnten wir mit dem Erfolge wohl zufrieden sein.

Charlottenburg. Am Sonntag, den 24. September, fand eine äußerst gut besuchte Versammlung der Bau- und Arbeitervereine statt, welche sich mit den Lohn- und Arbeitsverhältnissen in den Betrieben beschäftigte. Der Referent behandelte eingehend die bisherigen Verhältnisse, besonders hervorhebend, daß lange Arbeitszeit und niedrige Löhne in den Fuhrbetrieben Charlottenburgs noch gang und gäbe seien und daß sich die Kollegen endlich einmal aufraffen und ihrer Berufsorganisation anschließen sollten und mit Hilfe derselben bessere wirtschaftliche Verhältnisse zu schaffen. Ferner schilderte der Referent, daß die Kollegen in Lichtenberg, Rummelsburg und im Osten Berlins durch tarifliche Vereinbarungen ihre Löhne verbessert haben. Um dasselbe erreichen zu können, müssen die Kollegen sich dem Deutschen Transportarbeiterverband anschließen. Welche Angst das Unternehmertum vor der Organisation hat und wie es deren Macht fürchtet, zeigt sich wieder recht deutlich bei der Firma Mendorf. Diese legte sofort ihren Kutschern 1 M. pro Woche zu, hoffentlich lassen sich die Kollegen dadurch nicht blenden. Diese Handlungsweise des Unternehmers muß den Kollegen zeigen, daß sie auf dem rechten Wege sind. Je stärker die Organisation in den Betrieben ist, desto größer ist der Lohn der am Wochenschluß ausgezahlt wird.

Erfurt. Das Proletariat als wirtschaftlich und politisch Macht, lautet das Thema, welches ein Verbandsreferent am Mittwoch, den 20. September, in einer ausgedehnten öffentlichen Versammlung behandelte, und sich dieser Aufgabe in ausgezeichneter Weise entledigte. Redner ging von dem Grundsatz aus, daß die Aufgaben der Organisationen nicht nur in der Gewinnung großer Massen von Mitgliedern bestehen, sondern daß jetzt mehr denn je auch die Aufklärung der Massen notwendig sei. Wissen ist Macht! Dieser Grundsatz muß auch bei den proletarischen Massen beachtet werden und muß daher die große Masse der proletarischen Kämpfer in jeder Weise versuchen, ihr Wissen zu bereichern und zu erweitern. Vor allen Dingen soll das Proletariat erkennen lernen, worin seine Macht besteht. Nicht soll man das Unternehmertum kurzweg als Feind betrachten, man soll auch wissen, aus welchen Ursachen heraus dies der Fall ist. Der Referent schildert alsdann die Praktiken des heutigen kapitalistischen Wirtschaftssystems und deren Einwirkung auf die Lebenshaltung des Proletariats. Die ständige Ausbeutungspolitik der herrschenden Klassen bedingt eine fortwährende Steigerung der wichtigsten Lebens- und Genussmittel oder eine Herabminderung der Qualität der Waren. Redner gibt hierfür einige recht drastische Beispiele. Die notwendigen Folgeerscheinungen sind die Lohnkämpfe, welche nur die Gegenmaßnahmen des Proletariats sind. Es ist ganz selbstverständlich, daß diese Gegenmaßnahmen zunächst auf das wirtschaftliche Gebiet gedrängt werden. Die Unternehmer treten allerdings gegen die berechtigten Ansprüche der Arbeiterschaft mit allen Mitteln der Brutalität auf und alle ihnen zu Gebote stehenden Faktoren müssen herhalten, um das Proletariat niederzuzwingen. Alsdann schilderte der Redner, wie es in letzter Zeit besonders der Transportarbeiterverband ist, welcher sich den Zorn der herrschenden Gewalthaber zugezogen hat. Anschließend hieran gibt der Redner eine interessante Darstellung der Verhältnisse, dabei zeigend, wie es gerade diese Arbeiterkategorie notwendig hat, den Weg der Organisation zu beschreiten. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen schildert Redner die Anfänge und die Entwicklung der modernen Organisationen und deren Erfolge, an allen diesem zeigend, daß die Bildungsvereinigungen der Massen auch dafür gesorgt haben, daß die notwendigen Erfolge erzielt werden konnten. Nicht Gewalt, sondern Aufklärung ist unsere Waffe, mit der wir kämpfen. Unser Kampf ist ein Kulturkampf, den wir mit geistlichen Waffen ausfechten. Aber nicht nur auf wirtschaftlichem Gebiete sollen sich die Arbeiter betätigen, sondern es ist auch unbedingt notwendig, daß wir uns politisch aufklären und organisieren. Auch hierfür gibt der Redner ausführliche Begründung und verweist hierbei auch auf die Notwendigkeit der Selbstaufklärung durch die Parteipresse. Mit der dringenden Mahnung, auch in Erfurt dafür zu sorgen, daß in die Reihen der Transportarbeiter immer mehr und mehr Aufklärung hineingetragen wird, schloß Redner seine äußerst interessanten Ausführungen unter allseitigem Beifall der Versammlung. In der Diskussion ergriff der Gauleiter das Wort, welcher an den Erfurter Verhältnissen im Handels- und Transportgewerbe zeigte, wie wir es gerade notwendig haben, die gehörten Worte zu beherzigen und darnach zu handeln. In scharfer Weise geisterte der Kollege das brutale Auftreten einiger Unternehmer und forderte die Anwesenden auf, mit allen zu Gebote stehenden Kräften an dem Ausbau der Zabitelle mitzuarbeiten. Es dürfe in Zukunft nicht möglich sein, daß die Unternehmer noch Löhne von 15 M. für Hausdiener und 18 und 19 M. für Kutscher bieten können. Die Geschlossenheit innerhalb der Organisation müsse dafür sorgen, daß auch unsere „Herren“ den Zeitverhältnissen entsprechende, halbwegs menschenwürdige Lohn- und Arbeitsverhältnisse garantieren. Auch dieser Redner erntete reichen Beifall für seine Ausführungen. Da eine weitere Diskussion nicht beliebt wurde, schloß der Vorsitzende die Versammlung mit dem Wunsche, daß der Erfolg derselben sich recht bald in starker Mitgliederzunahme zeigen möge.

Frankfurt a. M. Am Montag, den 25. September 1911, fand hier eine Versammlung der Sektion „Handels- und Arbeitervereine“ statt, in welcher Herr Dr. Bräuer vom Ausschuss für Volksvorlesungen einen Vortrag über das Postwesen hielt. Der Referent verstand es in geradezu glänzender Weise, die Entstehung desselben vom grauesten Mittelalter bis auf den heutigen Tag unter der gespanntesten Aufmerksamkeit der Kollegen zu erläutern. Wenn wir aus der Geschichte die Zeit an unserem geistigen Auge vorüberziehen lassen, in welcher es weder Eisenbahn noch Telegraph gab, ja noch nicht einmal richtige Verbindungswege vorhanden waren und stellen den heutigen Postverkehr mit dem von damals in Vergleich, so können wir ermessen, welchen Mühseligkeiten und Strapazen diejenigen ausgesetzt waren, die den Postverkehr zu vermitteln hatten. Da bei der damaligen unsicheren Zeit von einer einheitlich geleiteten Postanstalt keine Rede sein konnte, können wir uns einen Begriff machen, wie lange es dauerte, einen Brief an seinen Bestimmungsort zu bringen. Diese direkten Bestellungen wurden später durch die Boten von Thurn und Taxis einer Reform unterzogen, durch die Einführung der Stafette wurde der Dienst ein weniger anstrengender und die Beförderung der Postaufträge eine wesentlich schnellere. Doch der Neuzeit war es vorbehalten, durch die Eisenbahnen und den Telegraphen eine vollständige Revolution auf dem Gebiete des Postwesens hervorzurufen. Redner gedenkt hier des Postmeisters Stephan und schließt seinen Vortrag mit der Mahnung, von dem Gehörten die entsprechende Nutzenanwendung zu machen. In der Diskussion erzählt ein älterer Kollege sehr interessante und amüsante Begebenheiten, die in die Zeit fallen, wo die Postverhältnisse noch sehr primitive waren. In Anbetracht des sehr Lehrreichen

Vortrages wird noch darüber klage geführt, daß ein großer Teil der Kollegen es nicht für nötig hält, die Versammlungen und Vorträge zu besuchen, die doch lediglich den Zweck haben sollen, das Wissen unserer Kollegen zu erweitern, um im Kampf ums Dasein jederzeit seinen Mann stellen zu können. Das muß unbedingt anders werden, Kollegen! Die Zeiten sind ernst und unsicherer denn je, werden in diesem Jahr der Teuerung die Erwerbsmöglichkeiten in Erscheinung treten. Sind nun unsere Kollegen Handelshilfsarbeiter durchwegs nicht auf Reisen gebietet, so wird durch die steigenden Lebensmittelpreise der Verbrauch eingeschränkt und die Folge wird sein, daß hunderte von Kollegen arbeitslos werden und somit doppelt die Wirkung einer verkehrten Wirtschaftspolitik an ihrem eigenen Leibe zu verspüren bekommen. An e. u. Kollegen, liegt es, dem Ruf der Organisationsleitung Folge zu leisten, die Versammlungen und Vorträge fleißig zu besuchen. Nur so gelingt es auch, für die Kollegen Handelshilfsarbeiter Verhältnisse zu schaffen, die mit den heutigen Lebensbedingungen in Einklang zu bringen sind.

Frankfurt a. O. Am Dienstag, den 10. d. M., fand unsere Mitglieder-Versammlung statt. Warum muß der Transportarbeiter sich politisch betätigen, lautete die Tagesordnung. Bei der Abrechnung ist eine Einnahme von 1168,15 M. zu verzeichnen, demgegenüber steht eine Ausgabe von 829,26 M., so daß ein Kassendefizit von 338,89 M. vorhanden ist. An Mitgliedern waren am Schluß des vorigen Quartals 141 männliche und 6 weibliche vorhanden; im Laufe des 3. Quartals wurden aufgenommen 24 männliche und 1 weibliche so daß, wenn die Fluktuation nicht so groß wäre, in Frankfurt bald keine unorganisierten Transportarbeiter mehr vorhanden sind. Kollegen, es muß in dieser Hinsicht anders werden, sorgt dafür, wenn die Unterlassener Sonntags kommen, daß die Frauen die Beiträge entrichten, damit Streichungen wegen rückständiger Beiträge vermieden werden. Der Genosse Falder hielt dann seinen Vortrag und ging auf die Entwicklung der Arbeiterbewegung ein. Er führte aus, daß die Kollegen jetzt nach dem neuen Reichsvereinsgesetz und nach dem Fall des Sozialistengesetzes sich mehr wie bisher öffentlich politisch betätigen können, um so gegen die niederrückliche Volksausbeutung und Lebensmittelpreiserhöhung energisch zu protestieren. Der Beifall am Schluß der Ausführungen zeigte, daß der Redner den Kollegen aus den Herzen gesprochen hatte. Der Erfolg blieb dann auch nicht aus und ließen sich 12 Kollegen in den Wahlverein aufnehmen. Kollegen, zeigt bei allen Gelegenheiten, daß auch wir Transportarbeiter begriffen haben, daß nur die Einigkeit aller Arbeiter uns andere Verhältnisse schaffen kann, dann wird hier auch in Frankfurt endlich mal eine andere Zeit für uns Transportarbeiter anbrechen und wir werden auch in Frankfurt bald mal als Mensch leben können. Kollegen, agitiert mehr wie bisher, dann ist die Zukunft unser.

Köln. Am Sonnabend den 16. September fand eine sehr gut besuchte Versammlung der Transportarbeiter statt. Ein Kollege aus Charlottenburg referierte über den Nutzen und Wert der gewerkschaftlichen Organisation. In der sehr regen Diskussion, an der sich einige Kollegen und der Kartellvorsitzende beteiligten, wurden die tief traurigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse am Orte geschildert und ganz besonders die Verhältnisse auf der Schwelmlentzahn besprochen. Am Schluß der Versammlung ließen sich sämtliche Anwesenden in den Verband aufnehmen.

Am Sonnabend, den 23. Oktober, fand eine weitere Versammlung statt, die noch stärker besucht war. Nachdem nochmals ein Kollege und der Kartellvorsitzende Genosse Braun auf die dringende notwendige Organisierung der Kollegen hingewiesen hatte, ließen sich noch 8 Kollegen aufnehmen, so daß nachdem eine Verwaltungsstelle gegründet werden konnte. Die Ortsverwaltung setzt sich aus 5 Kollegen zusammen. Es wird nun Aufgabe der neuen Verwaltung sein, auf dem begonnenen Wege vorwärts zu schreiten, das erste halbe Duzend Kollegen ist bald erreicht, nun weiter an die Arbeit, jeder einzelne sei Mitorganisator, jeder einzelne ist verpflichtet, zur nächsten Versammlung einen dem Verbands noch fernstehenden Kollegen mitzubringen.

Leipzig. Am 29. September fand unsere Monatsversammlung statt. An erster Stelle war ein Referat angelegt über: „Die bürgerliche Sozialreform“. Genosse Seyr stellte seine Ausführungen zu einer wichtigen Angelegenheit. Er verurteilte die bürgerliche Ausbeutermentalität in berechtigter Weise und brachte in scharfen Zügen zum Ausdruck, daß die gesamten bürgerlichen Parteien vom Zentrum bis herab zum Demokraten eine perfekte Sozialreform weder erstrebt noch durchgeführt haben. Die Sozialdemokraten allein sind von Anfang der deutschen Parlamente bestrebt gewesen, eine wirkliche Sozialreform herbeizuführen. Aufgabe sei es, eine solche für die gesamte Arbeiterklasse zu erkämpfen. Der Redner erntete für seine fast zweistündigen Ausführungen reichen Beifall. — Unter gewerkschaftlichem wurde zunächst einstimmig beschlossen, die vom Metallarbeiterfreil noch unbeschäftigten Verbandskollegen nach der achten Woche mit 2 M. aus Sozialmitteln zu unterstützen. — Wegen Streitvergehen wurden zum Ausschluß empfohlen: Dav. Schürubusch, Ostheim 18a Karl Herr. Müller, Lindenan, Spittastr. 28, 1 Tr. Dann folgte ein Referat über Gewerbevergehen. Die Wahlen zu demselben finden Dienstag, den 7. November statt. Wahlausweise sind schon jetzt in den Polizeiwachen und der Gewerbevergehenstreitbar — Neuer Rathaus-Anbau, Zimmer Nr. 705 — zu entnehmen. Alle in dem Stadbezirk beschäftigte Kollegen, die das 25. Jahr überschritten haben, müssen ihr Wahlrecht ausüben. Als Kandidaten werden aufgestellt: Bastan, Straße und Wiedemann sowie zwei Ersatzleute. — Ein Familienabend ist mit gutem Programm für den 11. November im Volkshaus festge-

setzt worden. Programme hierzu sind bei den Hauskassierern sowie im Bureau zu entnehmen und ist das Best allgemein zu beschaffen. — Der in kurzer Zeit abzulaufende Tarifvertrag der Kintoangestellten soll wieder erneuert und mit günstigeren Bestimmungen versehen werden. Die haltlosen Arbeitsverhältnisse in dieser Branche bedürfen geregelter Arbeitszeit und Löhverhältnisse. Beim Besuch der Unternehmungen sind die ausgehängenen Schilder des Verbandes zu beachten; dieselben lassen erkennen, daß die gestellten Bedingungen erfüllt sind, wozu eine ständige Kontrolle derselben statzuhalten hat. Zum Schluß wird noch für den Verband, die politische Partei und die „Leipziger Volkszeitung“ propagiert. Dem Besuch der Versammlungen ist viel mehr Interesse entgegenzubringen!

Leipzig. „Die Transportarbeiter und die Reichstagswahlen“ lautete das Thema einer am 26. September abgehaltenen öffentlichen Versammlung, zu welcher sich wohl an 400 dem Transportgewerbe angehörende Arbeiter und deren Frauen eingefunden hatten. In längeren Ausführungen behandelte der Verbandsvorsitzende zunächst die „segenreiche“ Tätigkeit des alten Reichstages für die Transportarbeiter im speziellen, und die deutsche Arbeiterschaft im allgemeinen. Er beleuchtete dann eingehend unsere wohnwichtige Finanz- und Steuerpolitik, unsere uferlose Heeres- und Marinepolitik und widmete schließlich auch dem deutschen Streben „nach Westen an der Sonne“, der Kolonialpolitik, die ihr zunehmende Beachtung. In großen Zügen entrollte Redner noch ein Bild von den Aufgaben, die des neuen Reichstages harren, woraus für jeden Arbeiter, für die Transportarbeiter nicht zuletzt, die Pflicht erliehe, dem neuen Reichstage durch Wahl sozialdemokratischer Abgeordneter die Gestalt zu geben, welche von ihm die deutsche Arbeiterschaft erhofft. Die Zeit bis zur Wahl müsse auch von den Transportarbeitern ausgenutzt werden durch rege politische Kleinarbeit. Die äußerst beifällig aufgenommenen Ausführungen wurden durch den Gauleiter in längerer Rede noch unterstrichen und ergänzt. In besonderen wies dieser auf die im November bevorstehenden Stadtverordnetenwahlen hin, und ermahnte die Kollegen, auch dort ihren Mann zu stellen und für die Wahl der Sozialdemokratie mit allen Kräften zu wirken. Denn auch für das Parlament einer so arbeitserfindlichen Stadtverwaltung wie Leipzig, wozu gerade die Transportarbeiter ein Lied zu singen hätten, sei die Wahl von Arbeitervertretern eine unerlässliche Notwendigkeit. Ferner müsse auch das Abonnement auf die „Volkswacht“ gepflegt werden und die bürgerlichen Blätter müssen aus dem Hause der Arbeiter verschwinden. Daß die Ausführungen der Redner nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen sind, war daraus zu ersehen, daß eine Anzahl uns bis jetzt noch fernstehender Kollegen dem Verbands beitreten sowie Abonnenten der Parteipresse wurden. Dann wurde die Versammlung geschlossen.

München. In der am 5. Oktober stattgefundenen gut besuchten öffentlichen Kohlenarbeiter-Versammlung referierte der Vorsitzende über: „Unsere Lohnbewegung im Januar 1911 und den Arbeiterverrat des christlichen Staats-, Gemeinde-, Hilfs- und Transportarbeiterverbandes bei der Firma Lagerhaus Ostbahnhof.“ In kurzen markanten Worten schilderte Redner zunächst das Streben der Organisation, den Kohlenarbeitern auskömmliche Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verschaffen, was auch in einer Reihe von größeren und kleineren Betrieben gelungen sei. Wenn nicht auf der ganzen Front reiner Tisch gemacht werden konnte, so sei hieran nur die verräterische Taktik der christlichen Führer schuld. Auf die Tarifbewegung von 1907 zurückweisend, beleuchtete der Referent das damalige Verhalten des christlichen Sekretärs Kammermeier, der schon damals die christlichen Kohlenarbeiter zum Tarifbruch und Verrat an den frei organisierten Kollegen verleitete. Mit ganzen 10 Pf pro Tag gab sich damals dieser famose Arbeiterführer zufrieden. Bei den Verhandlungen vor dem Einigungsamt 1911 habe Kammermeier ebenfalls eine recht zweifelhafte Rolle gespielt. Seiner sonderbaren Taktik müssen es die Münchener Kohlenarbeiter verdanken, daß sie sich mit einer Aufbesserung von 20 Pf. pro Tag bis zum Jahre 1913 zufrieden geben mußten. Daß es so kam, daran sind leider ein Teil der Kohlenarbeiter selbst schuld, da sie durch ihre Zersplitterung derartigen Machinationen der Christlichen Für und Tor öffneten.

Die Krone des Arbeiterverrates setzte sich jedoch Kammermeier durch die verflorenen Lohnbewegung bei der Firma Lagerhaus Ostbahnhof durch eine wörtlich gar nicht zu kennzeichnende Judasstas auf Haupt. Gemeinsam wurde in die Lohnbewegung eingetreten; dreimal versicherte er öffentlich hoch und teuer, daß er hinter dem Rücken der freien Organisation diesmal nichts unternehmen und nicht mit der Firma in Verhandlungen einreten werde. Währenddessen war jedoch die Anbahnung des Verrats bereits getroffen. Ein Brief mit dem Verratsangebot war bereits in Händen der Firma: Der Verspruch des christlichen Arbeiterführers Kammermeier, alle Konsequenzen bei einem bevorstehenden Streik unsererseits auf sich zu nehmen, also mit anderen Worten, wie das erstmal, für Arbeitswillige Sorge zu tragen und die Aussicht, zu einem billigen Tarif zu kommen, bestimmten den Direktor Baumüller der Firma Lagerhaus Ostbahnhof, mit diesem seinen Herrn in Verhandlungen zu treten; und sie wurden auch einig. Wie! Das zeigt am besten, daß nicht einmal eine Arbeitszeitregelung vorgenommen wurde, besonders aber der Anspruch des Herrn Direktor Baumüller gegenüber unserem Vertreter Kollegen Barthmann: „Wir sind mit den Christlichen ganz gut gefahren!“ Dieser Anspruch aus dem Munde eines Arbeitgebers sagt alles. Alle Beschönigungsversuche in der Gewerkschaftsstimme helfen nichts gegenüber den Tatsachen, daß die Ar-

beiter im Lagerhaus Ostbahnhof wiederholt an der Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsverhältnisse durch den Verrat eines christlichen Arbeiterführers gehindert werden sind. Kammermeier wohl wissend, daß seine genasführten Schäflein heute die Wahrheit erfahren würden, hat schnell selbst eine Versammlung einberufen, um seine Mitglieder von unserer Versammlung abzuballen. Würde er nicht seiner schönen Taktik bewußt, hätte er uns nicht fürchten brauchen, sondern wäre zu uns gekommen und hätte sich vertheidigt, wie es stollege Wertmann in ihrer Versammlung versuchte, Aufklärung zu schaffen. Wollten wir derartige Vorkommnisse vermeiden, dürfen wir nicht unterlassen, die christlichen Arbeiter in ruhiger sachlicher Weise aufzuklären und sie der freien Organisation zuzuführen. In den Betrieben sind, wo irgend möglich, Vertrauensmänner aufzustellen und durch vermehrte Agitation die Zersplitterung zu beseitigen, um so die Organisation für bevorstehende Kämpfe zu stärken. Nur so werden wir auf die Mitarbeit des Christlichen ganz verzichten können und den christlichen Arbeiterverrat nicht mehr zu fürchten haben. Noch nie war auf die Christlichen Verlaß! Sagte doch Dr. Sigl, ihr eigener Parteigegner: Sie liegen wie die Teufel und schwindeln aus Prinzip! (Allgemeiner Beifall.) Nach einer lebhaften, im Sinne des Referenten gepflegten Diskussion, wurde sodann folgende Resolution einstimmig angenommen.

„Die Versammelten sprechen ihre Entrüstung über das Gebaren des christlichen Staats- und Verbandes aus. Sie sind der Meinung, daß mit solchen Arbeitervertretern, die ihr Ehrenwort so frivol preisgeben und so hinterlistig handeln, für die Zukunft nicht mehr zusammengearbeitet werden kann. Deshalb werden die heute Versammelten aber auch mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirken, daß die christlichen Arbeiter über ihre Führer und ihre Organisationen aufgeklärt werden. Die Versammelten erblicken in der freien Gewerkschaft die einzige Organisation, die wirklich ihre Interessen in jeder Hinsicht vertritt, und versprechen, mit aller Kraft für deren Vergrößerung und Ausbreitung zu sorgen und zu agitieren.“

Hierauf folgte Schluß der schön verlaufenen Versammlung.

Saarbrücken. Unsere letzte Mitgliederversammlung war gut besucht. Kollege Bergbauer gab einen historischen Vortrag, und zeigte, wie die Agitation und Organisation der christlichen Weltanschauung sich Geltung verschaffte, und ähnlich auch die Arbeiter im letzten Zeitalter vorgehen mußten. Der Vortrag wurde mit Beifall aufgenommen. In der Diskussion machten die Kollegen Schupp und Hengel Vorschläge, wie die Agitation wirksamer und systematischer betrieben werden könnte. Es wurde beschlossen, für jeden Betrieb einen Vertrauensmann zu wählen, der die Pflicht hat, innerhalb seines Betriebes die Agitation zu betätigen, Lohn, Arbeitszeit, Behandlung, Zahl der beteiligten Arbeiter und alles sonst Wichtige zu ermitteln, und einer späteren Versammlung zu berichten. Dadurch soll auch eine möglichst genaue Statistik erreicht werden. Ferner soll eine planmäßige Hausagitation eingeleitet werden. Dazu soll ein Flugblatt, vom Gauverband herausgegeben, — Du klagst — Verwendung finden. Alle Kollegen waren der Meinung, daß unsere Sache jetzt schneller vorwärts gehen werde. Am Schlußabend soll ein Familienfest abgehalten werden.

Thorn. Am 17. September 1911, nachmittags 4 Uhr, tagte im Lokale Salewzki, Bromberger Vorstadt, eine stark besuchte Versammlung der Kontraktierer. Zum Thema: „Die Arbeiter im Kampf um Verbesserung ihrer Lage“ referierte der Gauleiter. Unter stürmischen Beifall verstand es der Redner, die Versammelten in 1 1/2 stündigen Ausführungen zu fesseln und sein Programm, entgegen der Bochumer Gesellschaft zu entwickeln. Unter Hinweis, daß wir in Thorn schon 1904, 1907 und 1909 nicht allzu kleine Mitgliedschaften unseres Verbandes zu verzeichnen hatten, wolle wir heute aufs neue eine solche wieder gründen, die hoffentlich nicht wieder zum Schaden der Arbeiter zu Grunde geht. Heute sind auch die Arbeiter gewichtig geworden und werden sich nicht wieder von den Gründern nationaler Vereine ins Schlepptau nehmen lassen, um so für die Kapitalisten die Geschäfte zu besorgen. Redner ging auf die Auslegung des Statuts ein und wies nach, daß die Bochumer, welche jetzt, wo wir eben wieder an der Arbeit sind, auch wieder ihr Haupt erheben, bei weitem nicht an die Einrichtung unserer Organisation heranzukommen. Auch das Märchen, daß wir den Kollegen die Religion oder gar ihren Nationalstolz nehmen wollen, zerpflückte Redner. Unter Hinweis, daß einmal die Untereinander, ob Jude oder Christ in einer Organisation sind und nicht bloß national, sondern auch international, zum andern wir doch alle, ob streng oder nicht streng gläubig, bei ein und demselben Arbeitgeber arbeiten müssen, ergo wir auch allesamt in eine Organisation gehören. Und unser Statut garantiert jedem, daß ihm von seiner Religion nichts genommen wird. Denn im Rahmen der Organisation haben wir mit der Religion nichts zu tun, wir überlassen es jedem, nach seiner Façon selb zu werden. Nach den beifälligen Ausführungen traten noch eine große Zahl Kollegen bei und so konnte die Mitgliedschaft Thorn gegründet werden. Die Wahlen ergaben: 1. Vorsitzender der Kollege F. D., 2. Vorsitzender F. G., 1. Kassierer F. G., 2. Kassierer R. U., Schriftführer J. M., als Revisoren die Kollegen J. S., G. G. und A. D. Als Kartelldelegierte wurden, nachdem der Gauleiter die Aufgaben des Kartells erläutert hatte, die Kollegen J. P. und J. M. gewählt. Nach einigen weiteren gewöhnlichen Erledigungen nahm der Gauleiter noch das Schlusswort. In diesem feierte er die Kollegen an, die junge neue Mitgliedschaft Thorn vorwärts zu treiben. Jeder erfülle als Agitator seine Pflicht. Es darf sich kein Kollege nur auf den Vorstand verlassen-

sondern muß seine ganze Kraft einsetzen, um die ca. 1500 Kollegen, welche für unsere Organisation in Frage kommen, so schnell wie möglich zu organisieren. Dann wird auch für die Thurner eine bessere Sommerwohnung an die Kollegen gerichtet, wurde die Versammlung um 1/2 8 Uhr mit einem brausenden Hoch auf die junge Mitgliedschaft Thurn geschlossen.

Sitz. Am Sonntag, den 8. Oktober d. J., fand unsere 15. ordentliche Generalversammlung statt. H. Krüger gab den Geschäftsbericht, in dem er hervorhob, daß auch in diesem Quartal ein schöner Fortschritt an Mitgliedern zu verzeichnen ist, so daß wir mit rund 900 zahlenden Mitgliedern abrechnen konnten. Angriffsbewegungen fanden zwei statt in zwei Betrieben, in einem Betriebe kam es zur Arbeitniederlegung, dagegen wurden in dem anderen Betriebe ohne Arbeitseinstellung wesentliche Verbesserungen für die Kollegen herausgeholt. Es fanden 15 Versammlungen, 69 Betriebs- und Verwaltungs-sitzungen statt, zur Belebung der Agitation wurden 500 Flugblätter und 1200 Versammlungszettel verteilt. Außerdem gab H. Dobinsky den Kassenbericht, worauf eine Einnahme von 6317,32 Mk. zu verzeichnen war, demgegenüber eine Ausgabe von 53-7,32 Mk. steht, mithin ein Kassensaldo von 910 Mk. verbleibt. Hierauf wurde dem Kassierer einstimmig Entlassung erteilt. Nachdem noch einige interne Angelegenheiten erledigt, wurde beantragt, in diesem Herbst von einem Ausflug Abstand zu nehmen, dagegen wurde beschlossen, ein Winterfest mit Fahnenweihe zu arrangieren. Hierauf wurde der Antrag der Vereinenmänner-Sitzung unterbreitet, H. beirätet, wie notwendig es ist, daß wir einen festangestellten Lokalsekretär erhalten, da Kollege Dobinsky sehr von der Mitarbeiterschaft frei gestellt ist, ersucht Redner, beim Hauptvorstand zu beantragen, den Kollegen hier fest anzustellen. Nachdem sich mehrere Kollegen im Sinne des Redners ausgesprochen, wurde der Antrag einstimmig angenommen. Abschluß trat Schluß der gut besuchten Versammlung ein.

Allgemeines.

Berlin. Bericht über den Arbeitsnachweis der Berliner Verwaltung für das 3. Quartal 1911.

Arbeitslos waren nach Branchen	Gemeldete Stellen (für fest. a. Ausb.)	Besetzte Stellen (für fest. a. Ausb.)	Arbeitslos waren nach Branchen	Gemeldete Stellen (für fest. a. Ausb.)	Besetzte Stellen (für fest. a. Ausb.)
Hausdiener u. Bader	1354	1836	2535	1176	2520
Kutscher u. Mitfahrer	624	449	128	247	107
Spedit. u. Lagerarb.	1441	421	1862	249	1648
Wein Kellerarbeiter	95	49	3	82	3
Mineralwasserarbeiter	48	88	54	87	17
Leitungs- u. Bauarbeiter	65	80	139	21	70
Fensterreiniger	824	265	1149	246	1012
Kraftwagenführer	153	133	—	89	—
Lauf- u. Arbeitsbursch.	991	1400	167	842	156
Arbeiterim. u. Packerm.	28	45	2	13	2
	6123	4701	6029	2902	4040
		10730			7032

Arbeitslos blieben am Schluß des 3. Quartals 458 Kollegen, 1671 unterstützungsberechtigte arbeitslose Kollegen erhielten für 19065 Tage 25 793,46 Mk. Arbeitslosenunterstützung.

42 jugendliche Kollegen erhielten für 480 Tage 253,85 Mk. 7 weibliche Mitglieder erhielten für 140 Tage 86,65 Mk.

Insgesamt wurden an 1720 Kollegen und Kolleginnen für 19665 Tage = 26 133,95 Mk. ausgezahlt.

An 57 auf der Durchreise befindliche Kollegen wurden 99,70 Mk. Reiseunterstützung gezahlt.

Abgereist sind 141 Kollegen. Zugereist sind 186 Kollegen.

Kollegen, der Winter steht vor der Tür, die Zahl der arbeitslosen Kollegen nimmt jetzt von Tag zu Tag zu. Wir bitten daher, jede bekannt werdende freie Stelle sofort dem Arbeitsnachweis zu melden. Tue jeder seine Pflicht!

Note Franzschleifen und Normalmenschen! Schon zu wiederholten Malen haben die Gerichte entschieden, daß rote Franzschleifen bei Verordnungen getragen werden dürfen, daß hierdurch das Zeichenbegriff kein außergewöhnliches sei. Die Gerichte haben jedesmal betont, daß das Eingreifen der Polizei unberechtigt gewesen sei, rote Schleifen können vielmehr Schien wild machen, aber keinen normalen Menschen. Trug diesen Urteilen hat die Dortmunder Polizei abermals auf diesem Gebiete sich eine polizeiliche Demonstration geleistet, sie scheint noch nicht herausgefunden zu haben, was normal oder nicht normal ist. Vor einiger Zeit wurde unsere Kollegin, Frau Wening, Botin an der Arbeiterzeitung, beerdigt. Die zahlreich an der Beerdigung teilnehmenden Kolleginnen von der „Arbeiterzeitung“ trugen unter andern auch Kränze mit roten Schleifen, die von unserer Organisation, vom Sozialdemokratischen Verein und von der Arbeiterzeitung gespendet waren. Auf dem Königs-wald, nahe dem Bahnhof, erschien plötzlich unsere löbliche Polizei mit einem nagelneuen Kommissar an der Spitze und hielt die Spitze des Leichenzuges, wo die Kranzträger gingen, fest; dadurch kam der ganze Zug zum Halten. Im Nu hatte sich eine vielhundertköpfige Menschenmenge angesammelt und die Demonstration war fertig. Der Kommissar verlangte die Entfernung der roten Schleifen, die Kolleginnen, die die Kränze trugen, weigerten sich dessen ganz entschieden, darauf wurden die roten Zeichen mit Gewalt von den Beamten entfernt, aber an die Trägerinnen wieder zurückgegeben. Schon bei diesem ersten Vorfall wäre es, wenn es nach den „Schutz“leuten ging, zu unlieb-samen Zwischenfällen gekommen, denn Schmeicheleien waren es nicht die aus der Menschenmenge der Polizei an den Kopf geworfen wurden. Dann der Be-

sonnenheit der Kranzträgerinnen ist es jedoch zu lei-derlei Zwischenfällen gekommen. Nach diesem ersten Vorfall setzte sich der Zug wieder in Bewegung und die Schleifen wurden bald darnach wieder an den Kranzträgern angebracht. Der Zug wurde jedoch bald wieder von der Polizei eingeholt und die Sache wiederholte sich. Jetzt gab der Kommissar auch an, daß er Antrag habe zu seinem Vorgehen. Zwei der Schleifen wurden nun den Trägerinnen aus den Händen ge-rißen, während die dritte durch einen Genossen noch in Sicherheit gebracht werden konnte. Eine ungeheure Erregung bemächtigte sich der Menge, infolge dieses neuen Vorgehens der Polizei: ein „Pöbel“ aus der Menge war die Antwort auf diese Polizeiliste. Wenn es hier abermals nicht zu Zwischenfällen kam, so trägt die Polizei daran wahrlich keine Schuld. Die Anerkennung können wir aber der Polizei nicht ver-sagen, daß durch diese „polizeiliche Demonstration“ eine sehr gute Propaganda für unsere Ideen gemacht worden ist. Nur weiter so demonstriert gegen die un-sichtliche rote Farbe, uns kann es recht sein, die Ar-beit wird uns dadurch wesentlich erleichtert. Das Landgericht hat doch noch immer recht, wenn es von normalen und nicht normalen Menschen spricht.

Die Erhöhung der Lebenskosten. Das „So-ziale Museum“ in Frankfurt (Main) hat eine inter-essante Berechnung über die Erhöhung der Lebens-kosten angefertigt. Es hat die von der Frankfurter Markthallenverwaltung veröffentlichten Marktwerte zugrunde gelegt. Auf Grund der Wirtschaftserrechnung münderbemittelter Familien, die das Kaiserlich Sta-tistische Amt 1907/08 aufgenommen hat, hat das „So-ziale Museum“ nun berechnet, was sich aus den durch die Markthallenberichte festgestellten Preissteigerungen für drei typische Frankfurter Familien für Folgen er-geben. Dabei ergab sich folgendes: Im ersten Falle beträgt für einen Postboten, der Frau und Kind zu ernähren hat und ein Einkommen von 1087 Mk. be-zieht, die Erhöhung der Haushaltskosten 59 Mk. Im zweiten Falle handelt es sich um einen Maurer, der drei Kinder hat. Diese fünfköpfige Familie hat ein Einkommen von 1534 Mk. Für sie beträgt die Steigerung nicht weniger als 122 Mk. Im dritten Falle handelt es sich um eine sechsköpfige Familie, zwei Erwachsene und vier Kinder, mit einem Ein-kommen von 2418 Mk. Hier beträgt die Steigerung 103 Mk. Es ist bezeichnend, daß die Steigerung am stärksten für den zweiten Haushalt, der sich schon bisher sehr eingerichtet hat und wenig Fleisch ver-braucht. Im übrigen zeigen die Zahlen, daß es für einen Haushalt mit feststehenden Einnahmen, der bis-her bereits nur knapp mit seinem Geld auskam, un-möglich ist, ohne ganz bedeutende Einschränkungen der Lebenshaltung, den Etat zu balancieren. Um so wichtiger werden daher jetzt für den Ar-beterhaushalt die Konsumvereine, die wenigstens die Verteuerung durch den Kleinhandel ersparen. Freilich muß sich jeder darüber klar sein, daß er durch Beitritt zum Konsumverein nicht plötzlich über die Folgen der Teuerung hinwegkommt. Um einen Konsumverein zu schaffen, der die Preise in großem Umfange beeinflusst, braucht man jahrelange Arbeit. Wer also jetzt un-zufrieden ist, daß der Konsumverein nicht mehr leistet, der soll sich fragen, ob er bisher alles getan hat, um die Bewegung zu fördern.

Literarisches.

Gehörst du zu uns? Eine Anrede an einen jungen Arbeiter. Von Heinrich Schulz. Herausgegeben von der Zentralstelle für die arbeitende Jugend Deutsch-lands, Berlin SW. 68, Lindenstraße 3. Verlag: Buch-handlung Vorwärts, Paul Singer & Co. m. b. H. (Hans Weber, Berlin). 20 Pfennige.

Die Zentralstelle für die arbeitende Jugend will mit dieser Schrift eine Lücke ausfüllen; es fehlte bis-her an einer einfach und überzeugend geschriebenen Propagandaschrift für die jugendlichen Arbeiter und Arbeiterinnen. Die vorliegende Schrift sucht in der Form der unmittelbaren Anrede an einen Jugend-lichen unter Anlehnung an seine Gedanken- und Ge-fühlswelt und unter Berücksichtigung seiner etwaigen Einwände die Bedeutung der proletarischen Jugend-bewegung darzulegen. Sie wandert mit dem Jugend-lichen aus seinem ärmlichen Heim heraus und führt ihn dann durch die Schule mit ihrer ungenügenden und krüppelhaften Weisheit, durch Werkstatt und Fa-brik, durch die Fortbildungsschule, durch die bürger-lichen Jugendvereine, um ihm überall bei dieser Wan-derung den Beweis zu liefern, daß der junge Ar-beter in die Kreise seiner proletarischen Jugend-kollegen hinein gehört. Der Wert der Arbeiter-Jugend-bewegung in bezug auf die Bildung, V. lehrung, Unter-haltung und Geselligkeit der Jugendlichen wird dem jugendlichen Arbeiter in überzeugender Weise klarge-macht.

Die Wertzuwachssteuer von Albert Südekum. Berlin 1911. Buchhandlung Vorwärts Paul Singer & Co. m. b. H., Berlin SW. 68 Preis 1 Mk., Vereins-ausgabe 40 Pf.

In der unter Leitung von Paul Hirsch herausge-gbenen Sammlung kommunalpolitischer Abhandlungen ist, soeben ein neues Heft erschienen, worin Albert Südekum die Wertzuwachssteuer (Reichsgesetz vom 14. Februar 1911) behandelt. Einleitend setzt der Ver-fasser das Wesen dieser Steuer und ihre Entstehung auseinander, um dann im Hauptteil seiner Schrift den sachlichen Inhalt des Reichsgesetzes gemeinver-ständlich darzulegen. Den dritten und letzten Teil bildet eine kurze übersichtliche Zusammenfassung des Inhalts der Ausführungsgesetze bezw. Vollzugsbe-stimmungen der einzelnen Bundesstaaten. Die poli-tische Seite läßt der Verfasser mit Rücksicht darauf, daß sie in dem vom Parteivorstand herausgegebenen Werk über die Finanzreform und in der Broschüre von Göhre bereits gewürdigt ist, außer Betracht. Durch die übersichtliche Anordnung des Stoffes und die leicht-

fasliche Darlegung ist das Ziel, das Genosse Süde-kum sich gesetzt hat, erreicht: jeder, der mit der Wert-zuwachssteuer zu tun bekommt, kann sich ein klares Urteil über den Willen des Gesetzgebers bilden. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Kommunale Praxis. Die gegenwärtig vorliegende Nummer 39 schließt das III. Quartal dieser vom Ver-wohnen Dr. Albert Südekum redigierten Zeitschrift für Kommunalkommunikation und Gemeindefortschritt ab. Die Reichhaltigkeit des Inhalts sollte jeden Genossen, der sich mit der Kommunalkommunikation beschäftigt, veranlassen, die „Kommunale Praxis“ zu abonnieren. Da mit dem 1. Oktober ein neues Quartal begonnen hat, ist die jetzige Zeit zum Beginn des Abonnements besonders geeignet.

Vestellungen zum Preise von 3 Mk. pro Quartal nehmen alle Postanstalten, Buchhandlungen und Spe-diteure entgegen.

Probennummern liefert kostenlos der Verlag der Buchhandlung Vorwärts Paul Singer & Co. m. b. H., Berlin SW. 68.

Zu freien Stunden. Eine Wochenchrift. Romane und Erzählungen für das arbeitende Volk. Verlag: Buchhandlung Vorwärts Paul Singer & Co. m. b. H., Berlin SW. 68. Jede Woche erscheint ein Heft zum Preise von 10 Pf. Probeweise kostenlos durch alle Parteibuchhandlungen und Spektateure.

Geschichte der Revolutionen. Vom niederlän-dischen Aufstand bis zum Vorabend der französischen Revolution. Von Dr. M. Conrady. Reich illustriert mit Bildern und Dokumenten aus der Zeit. Verlag: Buchhandlung Vorwärts Paul Singer & Co. m. b. H., Berlin SW. 68. Die Hefte 44 und 45 sind erschienen. Jede Woche erscheint ein Heft zum Preise von 20 Pf. Mit dem Abonnement kann jederzeit begonnen werden. Vestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Spektateure und Kolporteurs entgegen.

An die Ortsverwaltungen im Gau 12.

Werte Kollegen!
Auf Antrag des Gauvorstandes berufen wir hiermit eine **Konferenz** von Vertretern der Verwaltungsstellen im Gau 12 zu **Mittwoch, den 22. November 1911 (Rufstag), vormittags 9 Uhr, nach Bremen, Gewerkschaftshaus, Faulenstraße 58/60, ein.**

- Als Tages-Ordnung schlagen wir vor:
1. Bericht des Gauvorstandes.
 2. Die Agitation in unserem Gau.
 3. Unsere Lohnbewegungen.
 4. Die Pläne der Scharfmacher.
 5. Anträge und Verschiedenes.

Wir ersuchen Euch, die Wahlen der Delegierten rechtzeitig vorzunehmen.

Verwaltungsstellen bis zu 200 Mitgl. wählen je 1 Delegierten	
über 200—500	2
500	3

Die Delegierten haben Anspruch auf die vom 8. Ver-bandstage festgesetzten Diäten und Fahrgebühren 8. Klasse. Die Ausgaben hierfür sind aus **Mitteln der dortigen Orts-kasse** zu bestreiten.

Die Namen und Adressen der gemählten Delegierten sowie etwaige Anträge zu dieser Konferenz sind spätestens bis zum **16. November** an den Kollegen **Job. Tesch, Bremen, Faulenstr. 58/60** einzusenden.

Mit kollegialem Gruß
Der Vorstand, J. A. Oswald Schumann.

Mitteilungen des Vorstandes.

Verloren gegangen sind die Mitgliedsbücher der Kollegen: **Kurialfred Kühn**, Hpt.-Nr. 204331, eingetreten 23. 7. 1911 in **Chemnitz** und **Alotz Forstpollner**, Hpt.-Nr. 297176, eingetreten 6. 5. 1910 in **Reichenhall**.

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. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle **Bönigsberg** t. P. suchen wir einen Kollegen, der die Führung der Ortskasse und die Agitation unter den Handelsarbeitern übernehmen soll. Bewerber muß die Buchführung beherrschen und zur Leistung von sonstigen Bureauarbeiten ebenfalls befähigt sein. Drei äyrige Zugehörigkeit zur Gewerkschaftsorganisation ist Bedingung.

Handschriftliche Offerten sind unter Vestügung einer Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsangehe-lten und unter Angabe der bisherigen Tätigkeit bis 7. November d. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Verbandsvorstand,
J. A.: O. Schumann.

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