

# 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. franco 1,50 Mt.  
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

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

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

Nr. 18.

Berlin, den 5. Mai 1912.

16. Jahrg.

In den Arbeitsnachweisen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes wurden im Jahre 1911  
**54 908 offene Stellen**  
gemeldet und davon mit Verbandsmitgliedern

**47 326 Stellen**

befetzt. Der Verband sorgt also für seine arbeitslosen Mitglieder, indem er sie nicht nur in der Zeit ihrer Verdienstlosigkeit tatkräftigst materiell unterstützt, sondern ihnen auch wieder Arbeit vermittelt. Jeder Berufskollege, der für Zeiten der Arbeitslosigkeit Vorsorge treffen will, ist deshalb Mitglied im Deutschen Transportarbeiter-Verband.

## Der Achttundentag.

„Der Mensch soll arbeiten, aber nicht wie ein Lasttier, das unter seiner Bürde in den Schlaf sinkt und nach der notwendigen Erholung zum Tragen derselben Bürde wieder aufgestört wird. Es soll angstlos, mit Lust und Freudigkeit arbeiten und Zeit übrig behalten, seinen Geist und sein Auge zum Himmel zu erheben, zu dessen Anblick er gebildet ist.“

Sicht e.

I.  
Obwohl der Kampf um die Verkürzung der Arbeitszeit so alt ist wie die Lohnarbeit selbst, wird heute jede darauf gerichtete Forderung als eine Folge sozialdemokratischer Wählerlei hingestellt. Nun ist aber besonders die Forderung des Achttundentages schon recht alt. — Nur wurde sie nicht von den Arbeitern und Sozialdemokraten, sondern von den Männern der Wissenschaft und bürgerlichen Menschenfreunden zuerst erhoben. So verlangte schon vor mehr als 300 Jahren der berühmte Pädagoge Comenius in seiner „Großen Unterrichtslehre“ die Dreiteilung des Tages dargestellt, daß acht Stunden der Arbeit, acht Stunden der Erholung und acht Stunden dem Schlaf zu widmen seien.

Dasselbe forderte auch der französische Philosoph Helvetius (gestorben 1771) und zwar, um die Ansammlung von Reichtum zu verhindern. — Es empfahl ihm, daß die Reichen in Ueberfluß und Langeweile, die Armen dagegen in übermäßiger Arbeit dahinfliehen.

Auch Wieland kommt in seinem „Goldenen Spiegel“ zu dem Resultat seiner Betrachtungen, daß Arbeit, Erholung und Ruhe, jedes zu gleichen Teilen, Wunder wirke

Und Hufeland, ein hervorragender deutscher Arzt, sagt in einer Anmerkung zu Kant's Schrift: „Von der Macht des Gemüths“, die natürlichste Einteilung des Tages sei acht Stunden der Arbeit, acht Stunden der Nahrung, körperlichen Bewegung, Gesellschaft und Aufheiterung zu widmen.

Ebenso forderte Robert Owen, dieser hochherzige Menschenfreund und Kommunist, den Achttundentag. Dieser Mann, der durch sein Vorgehen die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf sich lenkte, aber leider wenig Nachahmer fand, leitete von 1800 bis 1829 die Baumwollspinnerei von New Lanark. Aus ihren 2500 Arbeitern, die durch schlechte Entlohnung, übermäßige Arbeitszeit, maßlose Ausbeutung von Frauen und Kindern entartet, an die Krümer des Ortes tief verschuldet und in Trunksucht, ge-

schlechtlicher Ausschweifung, Rohheit und Unwissenheit völlig verkommen waren, schuf er eine Musterkolonie. Seine Mittel waren der zehnstündige Arbeitstag, die sorgfältige Erziehung des heranwachsenden Geschlechts, überhaupt die menschenwürdigen Zustände, in die er seine Arbeiter versetzte.

1830 gab Owen einen „Katechismus“ heraus, in dem Frage 14 lautete: „Warum sollst du die Arbeitszeit auf höchstens acht Stunden täglich festsetzen?“ Antwort:

1. „Weil es die längste Periode physischer Anstrengung ist, welche das Menschengeschlecht, wenn man den Durchschnitt nimmt und dem Schwächern die Existenzrechte ebenfalls zugesetzt, wie dem Stärkeren, ertragen kann, um gesund, intelligent, tugendhaft und glücklich zu sein.“

2. Weil die modernen Erfindungen in Chemie und Mechanik eine längere Periode physischer Anstrengung unnötig machen.

3. Weil bei achttündiger Arbeit unter geeigneten Einrichtungen ein Ueberfluß an Reichtum für alle geschaffen werden kann.

4. Weil kein Mensch das Recht hat, vor seinem Mitmenschen zu verleugnen, daß sie länger arbeiten sollen, als für die Gesellschaft im allgemeinen gut ist, nur damit er reich werde, dadurch, daß er viele arm macht.

5. Weil es das wirkliche Interesse jedes menschlichen Wesens ist, daß jedes andere menschliche Wesen gesund, intelligent, zufrieden und reich sei.“ Welche Arbeitszeit würde wohl Robert Owen heute im Zeitalter der Elektrizität fordern. —

Und John Rae sagt in der Vorrede seines klassischen Buches „Der Achttundentag“: „... Die kürzere Arbeitszeit hat jedes Volk, das sie einführt, zugleich gesünder, reicher und weiser gemacht; und die Verkürzung auf acht Stunden scheint, wenn ich so sagen darf, noch mehr Segen mit sich zu bringen, als die früheren...“

Diese Erfahrung trifft auch für Deutschland zu. Seit dem Jahre 1898 sind die Mitglieder der Gewerkschaften von 493 000 Mitgliedern auf etwa zweieinhalb Millionen gestiegen. Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen — natürlich lange noch nicht die achttündige — waren die selbstverständlichen segensreichen Folgen der gewerkschaftlichen Agitationsarbeit. Und was trat ein? Nicht die „Vernichtung des Volkswohlstandes“ und der „Ruin des Unternehmertums“, wie das letztere es stets behauptete, sondern das gerade Gegenteil. In den letzten 10 Jahren hob sich der Gesamtwert der aus dem deutschen Zollgebiet ausgeführten Waren von 4057,5 Millionen auf 7447

Millionen Mark. Nach den Erträgen der Ergänzungsteuer berechnet, stieg die Gesamtsumme der zur Steuer herangezogenen Vermögen über 6000 Mt. in Preußen in den 10 Jahren von 1895 bis 1905 von 62 Milliarden auf 80½ Milliarden Mark; es hatte sich also um 18½ Milliarden Mark vermehrt. Im dritten Teile des Denkschriftenbandes zu 1043 XII des Druckfaches des Reichstages wird das Gesamteinkommen der physischen Personen in Preußen für 1896 auf 10 148 Millionen, für 1907 hingegen auf 15 874 Millionen Mark berechnet. Nach einer Berechnung von May stellte sich das gesamte Volkseinkommen im Deutschen Reich für 1895 auf 25 387 Millionen Mark, für 1900 auf 31 561 Millionen Mark; und für 1908 schätzt Steinhilber in seiner Denkschrift zur Reichsfinanzreform das Volkseinkommen auf 35 Milliarden Mark.

Das interessanteste aber ist, daß auch bezüglich des achttündigen Arbeitstages die Worte von Altes her zu finden sind: „Es ist alles schon dagewesen.“ Denn was heute von den herrschenden Klassen als volkswirtschaftliche Unmöglichkeit hingestellt wird, hat bereits bestanden. — Nicht acht Stunden den Tag, wohl aber 48 Stunden die Woche arbeiteten die Junktgesellen des „finsternen Mittelalters“, wie uns die Skizzen in einem Artikel über „Die Arbeitszeit heute und vor fünfhundert Jahren“ schildert.

„Die Leute können nicht genug den ungeheuren Fortschritt preisen, den die kapitalistische Gesellschaft mit sich gebracht hat. Sie weisen auf die Wunder des Dampfes und der Elektrizität hin, welche die Produktionsfähigkeit des Arbeiters verzehnfachen, unter Umständen verhundertfachen, und vergleichen triumphierend damit die erbärmlichen Produktionsverhältnisse des Mittelalters. Dieselben Leute aber wenden sich auf das Nützlichste gegen jeden Versuch der Arbeiterklasse, die Arbeitszeit zu verringern, und erklären den achttündigen Normalarbeitstag für ein frevelhaftes Attentat auf unsere herrliche Kultur! Kann man in der heutigen Wirtschaftsordnung ein klügeres Armutzeugnis ausstellen?“

Im Mittelalter mit seinen so unvollkommenen Produktionsmitteln waren die Ansprüche, die man an die Arbeitskraft des Arbeiters stellte, viel geringer als heutzutage. Die Länge der Arbeitszeit war allerdings eine ziemlich bedeutende. Sie wechselte in der Regel von 12 bis 14 Stunden. Aber in diese Zeit fielen mehrere Mahlzeiten und bei der Arbeit selbst überließ man sich nicht. Dabei war die Arbeit nicht eintönig, sondern voll Abwechslung, da jeder Arbeiter ein ganzes Stück herstellte, sodaß er die verschiedenen Verrichtungen nacheinander vornehmen

musste. Das geisttötende und nerbenzerrüttende Einerlei der heutigen Fabrikarbeit konnte man nicht.

Man kann wohl sagen, daß der Arbeiter im Mittelalter in einem Tagewerk weit weniger Arbeit verausgabte, als der heutige Arbeiter verausgibt, selbst in den Fällen, in denen seine Arbeitszeit eine längere war.

Wenn die tägliche Arbeitszeit des Gesellen nach Abzug der Mahlzeiten 10 bis 12 Stunden täglich betrug, so betrug seine wöchentliche Arbeitszeit 40 bis 48 Pfunden, soviel als heute bei der Durchführung des achtstündigen Normal-Arbeitstages auf den Arbeiter in der Woche entfallen würden.

Das, was heute für die Arbeiter ein Ideal ist, um das sie einen harten und erbitterten Kampf gegen die Bourgeoisie führen müssen, das war demnach vor einem halben Jahrtausend, im „finsternen Mittelalter“, bereits anerkannte Wirklichkeit. Hat man unter diesen Umständen nicht Recht, zu sagen, daß die Notwendigkeit der Meißer und der Widerstand gegen sie eine Schande für die heutige Wirtschaftsordnung und ihre Vertreter ist?

Die Arbeiter haben vor fünfhundert Jahren weniger angestrengt gearbeitet und eine kürzere Arbeitszeit gehabt, als heutzutage. Trotzdem war aber ihr Lohn — in Naturalien gemessen — ein höherer als heutzutage. Davon zeugen die vielen Luxusverbräuche und Lohnzinsen aus dem 14. und 15. Jahrhundert, welche erklären, der Arbeiter habe auf nicht mehr als auf zwei Fleischspeisen und ein gewisses Maß Wein oder Bier im Tag Anspruch — die Arbeiter aßen damals mit dem Meister an einem Tisch — und welche den Gesellen verboten, sich in Sammt und Seide zu kleiden und dergleichen mehr. Heute wären solche Verbote höchst überflüssig.

Aber auch die Meister standen sich damals nicht schlecht; war doch die damalige Zeit jene, die unsere Kunstschwärmer wieder herbeiführen möchten, jene Zeit, in der Handwerk einen goldenen Boden hatte.

Die Arbeitszeit wurde im Mittelalter nie bis zur Erschöpfung ausgedehnt. Deshalb findet sich auch kein Beispiel davon, daß die Lohnarbeiter der Zukunft bei ihren zahlreichen Kämpfen mit den Meistern verlangt hätten, daß die tägliche Arbeitszeit verkürzt werde.

Das rührte nicht etwa davon her, daß sie als brave Gesellen fleißiger gewesen als die „arbeits-scheuen Wähler“ des 20. Jahrhunderts. Auch im 14. und 15. Jahrhundert kämpften die Arbeiter um größere Freiheit von der Arbeit. Aber sie strebten diese Freiheit nicht an, durch Verkürzung der täglichen Arbeitszeit, sondern durch Vermehrung der Feiertage.

Bevor die Arbeitswelt der kapitalistischen Produktionsweise aufkam, war die Zahl der Tage im Jahr, an denen garnicht oder nur wenige Stunden gearbeitet werden durfte, sehr groß. Die Zahl der katholischen Feiertage betrug bis ins vorige Jahrhundert nicht weniger als 150, davon 90 strenge, an denen jede Arbeit unterbleiben mußte. Aber diese Feiertage genügten den Gesellen nicht; sie brauchten noch mehr freie Zeit, und zwar nicht bloß zu Vergnügungen, wie die Arbeiterfeinde behaupten; so verlangten sie z. B. ausdrücklich Zeit, um ihre gemeinschaftlichen Angelegenheiten zu besorgen, und Zeit, um sich in den Wäffern zu üben und zu baden, worauf im Mittelalter viel gehalten wurde. Daher erstritten sie sich zu den kirchlichen Feiertagen noch einen weltlichen, den blauen Montag.

Der Kampf um den blauen Montag war für die Zunftgesellen dasselbe, was für uns der Kampf um den Achtstundentag ist.

So gelangten die Handwerksgefallen dahin, daß sie in der Woche im Durchschnitt nur vier Tage arbeiteten und in diesen vier Tagen soviel verdienten, um davon sieben Tage lang gemächlich leben zu können, eine Erscheinung, welche die Vertreter des aufkommenden Kapitalismus natürlich mit großer moralischer Entrüstung erfüllte.

Seitdem hat die Maschine das Handwerk ruiniert — für immer; sie hat, wie schon Eingang erwähnt, die Produktivität der Arbeit verzehnfacht. Und die Folgen davon für den Arbeiter: Elend und Ueberarbeit.

Alle die unendlichen Reichthümer, die die Arbeiter mit Hilfe der Maschine schaffen, sie fallen denjenigen in den Schoß, welche die Produktionsmittel zu ihrem Monopol gemacht haben. Das Monopol ist die Ursache, warum die Arbeiter um eine Verkürzung der Arbeitszeit kämpfen müssen, die sie vor einem halben Jahrtausend schon errungen hatten. Dieses Monopol wird aber auch die Arbeiter zwingen, wenn sie diese Verkürzung der Arbeitszeit errungen haben, dabei nicht stehen zu bleiben, sondern sie zu benutzen als

eine Sprosse in der Leiter, welche sie ersteigen müssen, um zu jenem Ziele zu gelangen, welches allein ihnen ermöglicht, teilzunehmen an den riesenhaften Errungenschaften unserer Kultur. Die Ausbeutung des ausbeuterischen Monopols an den Produktionsmitteln durch deren Ueberführung in den Besitz der Gesellschaft.“

## Vierter Verbandstag

### des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Oesterreichs.

Die österreichischen Berufscollegen hatten während der Osterfeiertage fleißige Organisationsarbeit geleistet, ihr vierter Verbandstag trat während dieser Zeit in Wien zusammen. Der außerordentliche Verbandstag unserer Freunde, der bekanntlich im Jahre 1909 stattfand, hatte zerrüttete Finanzen zu ordnen, was nur vermittels einer ausgiebigen Beitragserhöhung und anderweitiger Regelung der Unterstützungen geschehen konnte. Diese Finanzreform war schmerzhaft, sie hat aber die ganze Organisation konsolidiert, so daß die Delegierten diesmal einen recht erfreulichen Finanzbericht entgegennehmen konnten.

Das bare Vermögen des Verbandes beträgt jetzt 150 000 Kronen bei einer Mitgliederzahl von rund 10 000 Mann.

Es wohnten dem Verbandstag 50 Delegierte der Ortsgruppen sowie die Verbandsfunktionäre bei. Die Internationale Transportarbeiterföderation und der Deutsche Transportarbeiterverband waren durch Kollegen Hans Dreher, der Verband der Lagerhalter Deutschlands durch Genossen Dörmel, der Verband der Handels- und Transportarbeiter der Schweiz durch Genossen Walter vertreten. Die Gewerkschaftskommission entsandte Genossen Hueber, der Zentralverein der kaufmännischen Angestellten Genossen Urbach, der Reichsverein der Gemeindebediensteten Genossen Berger, der Zentralverband der Konsumvereine Genossen Kautsky und die Landesparteivertretung Genossen Chaloupka.

Zu Vorsitzenden wurden die Obmänner Abgeordneter Forstner, Menges und Chobot (Schlesien), zu Schriftführern Scherzetz, Scherze (Posawitz) und Giacomini (Triest) bestimmt.

Dr. H. e. r. Berlin begrüßte den Verbandstag im Namen der internationalen Transportarbeiterföderation, die gegenwärtig 707 000 Mitglieder in 56 Organisationen und 19 Staaten umfaßt. Wir haben ja nicht überall die Organisation so ausgebaut wie in Deutschland, Oesterreich und den skandinavischen Ländern, aber wir haben die Hoffnung, unter deutscher Leitung auch die romanischen Organisationen so zu erziehen, wie es notwendig ist. Die romanischen Organisationen stehen noch auf dem Standpunkt des Syndikalismus, der große Worte macht und kein Geld hat. Die französischen Eisenbahner haben uns beispielsweise beim schwedischen Generalstreik ein Telegramm geschickt: „Hoch die internationale Solidarität! Aufbei zehn Frcs.“ (Lebhafte Heiterkeit.) Wir sind anderer Meinung. Wir sagen: Zuerst das Geld und dann, wenn damit eine gute Grundlage geschaffen ist, der Streik — ohne große Worte. (Beifall.) Seit Ihrem letzten Verbandstag ist die Zahl der im Deutschen Transportarbeiterverband organisierten Arbeiter von hunderttausend auf zweihunderttausend gestiegen. Wir haben auch unsere hohen Beiträge nicht aus dem Aermel geschüttelt, sondern sie in langen Kämpfen durchgesetzt; aber heute gibt es bei uns nur eine Meinung: Wenn wir nicht die hohen Beiträge hätten, so hätten wir heute keine zweihunderttausend Mitglieder. Wir hoffen, daß dieser Verbandstag ein neuer Stein in dem Bau Ihrer Organisation werden wird und daß wir Deutschen die Freude haben werden, die Oesterreicher mit uns in gleicher Front marschieren zu sehen. (Lebhafte Beifall.)

Walter Zürich überbringt im Namen des Schweizer Transportarbeiterverbandes die herzlichsten Brudergrüße. Wir in der freien Schweiz haben es noch nicht zu einem wirklichen Arbeiterschutz gebracht, und wir wissen, daß auch wir diesen Arbeiterschutz nur dann bekommen werden, wenn wir ihn durch unsere Organisation erkämpfen.

Dörmel Leipzig begrüßt den Verbandstag im Namen des Verbandes deutscher Lagerhalter und teilt mit, daß sich dieser Verband nächstens mit dem Verband der deutschen Handelsangestellten verschmelzen wird, wenn er auch bedauern muß, daß dem Wunsch des größten Teiles ihrer Mitglieder, die dem Transportarbeiterverband angeschlossen werden wollten, nicht Rechnung getragen wurde, nachdem dieser größere Bruder selbst davon nichts wissen wollte.

Hueber begrüßt den Verbandstag im Namen der Gewerkschaftskommission und verweist auf den Kohlenarbeiterstreik in England, der so deutlich gezeigt hat, daß die Gewerkschaften die Grundlage der Klassenorganisation bilden, die auch mächtig in die politische Maschine eingreifen kann und bei den Entscheidungskämpfen des Proletariats auch überall eingreifen wird. Gerade die Handels- und Transportarbeiterorganisation ist in der Massenorganisation und im Klassenkampf ein mächtiger Faktor.

Am nächsten Tag erstattete Verbandsobmann Abgeordneter Forstner den Bericht des Vorstandes. Er ergänzte den in Druck vorliegende umfangreichen Bericht des Vorstandes und erklärte: Von dem finanziellen Stande können wir teilweise befriedigt sein. Während wir am 1. Jänner 1909 einen Passivstand von 12 000 Kronen hatten, besaßen wir Ende 1911: 118 068 Kronen ohne den Dispositionsfonds. Der Gewinn an Mitgliedern beträgt aber nur einige hundert. Wir sind in Wien gewachsen, aber in der Provinz sind wir infolge der Beitragserhöhung zurückgegangen. Besonders in Triest haben wir viele Mitglieder verloren. Im Jahre 1908 hatten wir Aufträge

der Organisation in landwirtschaftlichen Betrieben. So hatten wir in ganz kleinen Orten organisierte Metzger und andere Arbeiter. Sie sind infolge der Beitragserhöhung abgefallen. In Böhmen und in Mähren verloren wir 400 Mitglieder. Der Verlust durch den Separatismus ist also nicht groß; aber die Mitglieder, die wir verloren haben, haben die andern nicht gewonnen. Der Verlust in Triest ist auf den verunglückten Seemannstreik zurückzuführen. Er ist plötzlich ausgebrochen und es war nicht möglich, ihn zu verhindern. Die Kriegsmarine leistete Hilfe, zumal da gerade das Gepäck des Kaisers Wilhelm nach Skofju zu schaffen war.

Der gute Klassenstand ist auch die Folge der äußersten Sparsamkeit. Die Gelüste nach höheren Unterstützungen, als der Vorstand vorschlägt, können unsere Zustimmung nicht finden. Wir brauchen Geld für die Lohnkämpfe. Wir hatten jetzt einen kleinen Streik, den der Fensterputzer; nur ein Teil von den 130 Mann stand drei Wochen im Streik, aber doch kostete er 2200 Kronen. Die technische Umwälzung im Fuhrwerksbetrieb wird ebenfalls dahin führen, daß die Streiks viel länger dauern. Die Pferde brauchen Wartung, sie hungern und schlagen den Stall zusammen. Die Automobile kann man ruhig stehen lassen. Unsere Wiener Chauffeure machen sich auch damit veriraunt, daß ihre Kämpfe schwerer werden und sammeln darum selbst einen Widerstandsfonds an, und es ist schon ein hübsches Sämmchen beisammen. (Bravo!) Auch in der Hafnarbeit wird der technische Fortschritt die Kämpfe erschweren. Wenn Sie die modernen Saugapparate im Hamburger Hafen, wo der größte Getreideschlepp in einer Stunde geleert ist, mit unseren Einrichtungen vergleichen, erkennen Sie, daß für die Hafnarbeiter noch schwere Kämpfe kommen werden.

Ein Beschluß des Gewerkschaftskongresses machte eine besondere Maßregel nötig. Er beschloß, daß der Solidaritätsfonds in anderer Weise, und zwar durch wöchentlichen Beitrag von 1 Heller eingehoben und daß der Beitrag der Kommission von  $\frac{1}{10}$  auf 1 S. erhöht werde. In den Solidaritätsfonds hätten wir schon früher zahlen sollen, wir haben aber die Marken nicht gelebt. Nur deswegen bedeutete der Beschluß eine neue Ausgabe. Der Vorstand und unsere Kongressdelegierten haben sich nun zusammengesetzt und beschlossen, daß die 2 S. von den Mitgliedern eingehoben werden sollen. Es haben zwar die Mitglieder geschimpft, aber die Sache ist gelungen, weil jedes Mitglied die Notwendigkeit erkennen muß. Wenn Sie unseren Bericht prüfen, werden Sie zugeben müssen, daß wir unsere Pflicht getan haben. (Lebhafte Beifall.)

Sekretär Weigl referierte dann über den Klassenstand und die Finanzpolitik des Verbandes in eingehender Weise. — Dann erstattete Redakteur Waly den Bericht über die Presse. Es folgten dann Referate über den internationalen Transportarbeiter- und allgemeinen Sozialistenkongress in Kopenhagen, sowie über den letzten österreichischen Gewerkschaftskongress.

Nach einer ausgiebigen, aber streng sachlichen Diskussion wurde dem Vorstand Decharge erteilt.

Folgender Antrag der seefahrenden Branchen in Triest wurde zum Beschluß erhoben:

„Der Verbandstag der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Oesterreichs bringt neuerdings der k. k. Regierung den Jahrzehnte alten Wunsch der Schiffsmaschinen Oesterreichs, ehetunlichst (mit dem Schuljahr 1912/13) eine Schiffsmaschinenschule mit eigener Schulwerkstätte als Sektion der nautischen Akademie in Triest — wofür die Gemeinde Triest bereits den Mietzins bewilligt hat — errichtet werde, zur Erinnerung.“

Die Reichsratsabgeordneten werden aufgefordert, diesen Wunsch der österreichischen Schiffsmaschinen der k. k. Regierung mit dem Hinweis vorzubringen, daß Deutschland 10, Italien 17 Schiffsmaschinenschulen unterhalten, und daß an diesem Wunsche nicht nur ein Bedürfnis der Schiffsmaschinen, — sondern auch eine Ehrenfrage der österreichischen Marine geknüpft ist.“

Der größte Teil der Verhandlungen war sodann der Wenderung des Statuts und der Beitrags- sowie Unterstützungsregulativs gewidmet. Die Anträge wurden, bevor die Verhandlung auf dem Verbandstag erfolgte, von einer Antragprüfungskommission vorberaten. Die Diskussion drehte sich hauptsächlich darum, ob den Ortsgruppen von jedem Mitgliedsbeitrag 5 oder 6 S. überwiesen werden sollen. Bisher belamen die Ortsgruppen 4 S.

Sekretär Weigl erstattete das Referat der Antragprüfungskommission. Gemäß deren Anträgen wurde beschlossen:

Der Verbandstag findet nicht mehr alle zwei, sondern drei Jahre statt. Die Einladung muß acht Wochen vorher (bisher vier Wochen) erfolgen. Die Sekretäre, Redakteure, Landesvertragsmänner und Beamten des Verbandes haben beratende Stimme.

Die Zahlstellen werden zur Vertretung auf dem Verbandstag nicht mehr abgefordert zusammengefaßt, sondern der zunächst gelegenen Ortsgruppe zugeteilt. Die Mitgliederzahl wird nicht mehr nach dem Durchschnitt der gezahlten Beiträge, sondern danach festgestellt, wie viele Mitglieder am Ende des dem Verbandstag vorhergegangenen Jahres die Ortsgruppen und Zahlstellen zählten.

Die Arbeitslosenunterstützung der weiblichen Mitglieder, die dem Verbands drei Jahre angehört haben, wird von 4 Kr. auf 5 Kr. wöchentlich, für die weiblichen Mitglieder, die dem Verband 5 Jahre angehören, von 5 Kr. auf 6 Kr. erhöht.

Die Arbeitslosenunterstützung der männlichen Mitglieder, die dem Verband drei Jahre angehören, wird von 8 Kr. auf 9 Kr., für die Mitglieder, die dem Verband 5 Jahre angehören, von 8 Kr. auf 10 Kr. erhöht.

Die Hinterbliebenenunterstützung von 30 bis 60 Kronen wird auch dann bezahlt, wenn das Mitglied ein Jahr krank war und in dieser Zeit keine Beiträge gezahlt hat.

Die Reisunterstützung wird dadurch erhöht, daß sie, die bisher nach dem Kilometerystem gewährt wurde, in ein Taggeld umgewandelt wird. Sie beträgt 1,20 Kr. täglich. Es kann auch eine Aufenthaltunterstützung gewährt werden, und zwar in Wien für drei Tage, in den übrigen Hauptstädten für zwei Tage und in den Orten mit mehr als 15 000 Einwohnern für einen Tag. Die Aufenthaltunterstützung beträgt täglich 1 Kr.

Die bisher ziffermäßig nicht festgesetzte Unzugskostenentschädigung beträgt ein Drittel der dem Mitglied entstandenen Kosten und höchstens 40 Kr.

Bei Lohnbewegungen werden die Mitglieder nicht erst nach halbjähriger, sondern schon nach vierteljähriger Mitgliedschaft, und zwar in der Höhe der Arbeitslosenunterstützung unterstützt.

Der Verbandsvorstand wird beauftragt, die Schaffung einer niedrigeren Beitragsklasse für die Provinz ins Auge zu fassen.

Der bisher an die Ortsgruppen und Zahlstellen zur Deckung der Verwaltungskosten vom einfachsten Wochenbeitrag abgegebene Betrag von 4 S. wird auf 5 Heller erhöht. Von diesem Betrag müssen die Verwaltungs- und Versammlungskosten der Gruppen und Zahlstellen, eventuelle Entschädigungen der Funktionäre sowie die Beiträge für die allenfalls bestehenden Ortskommissionen gedeckt werden. Besondere Zuschüsse zu diesem Verwaltungsbeitrag werden von der Verbandszentrale nicht geleistet. Nur in solchen Fällen, wo sich infolge ganz abnormaler Verhältnisse die Notwendigkeit ergibt, ist der Verbandsvorstand berechtigt, von Fall zu Fall einen einmaligen oder regelmäßigen Zuschuß zu bewilligen.

Die Neuwahl des Verbandsvorstandes rief eine ziemlich intensive Debatte hervor. Schließlich wurde der alte Vorstand in seiner Mehrzahl wiedergewählt. Damit waren die Arbeiten des Verbandstages beendet.

Der Verlauf des Verbandstages hat bewiesen, daß die österreichischen Kollegen des Wesen der Gewerkschaftsorganisation begriffen haben und bestrebt sind, ihren Verband mit allen Kräften auszubauen. Und gerade in Oesterreich bedarf es eifriger Arbeit, soll der Verband gedeihen. Die leidigen nationalen Streitigkeiten, die arbeiterverräterische Separatistenbewegung sind Wasser auf die Mühlen der Ausbeuter. Zudem hat außer Wien und Triest keine Stadt einen Verkehr oder einen Großhandel von Bedeutung, und auch in den genannten Städten ist modernes Handels- und Transportwesen erst in einem gewissen Anfangsstadium begriffen. Klein- über Kleinbetrieb erschwert die Agitation in höchstem Maße, und wenn trotz aller dieser Hindernisse die österreichischen Kollegen sich eine feste, für die dortigen Verhältnisse starke Organisation geschaffen haben, dann ist das ihrer Fähigkeit, ihrer Ausdauer und ihrem organisatorischen Fleiß zu danken.

### Dokumente des Königsberger Polizei-Präsidenten und die Ursachen des Droschkentuschersstreiks.

Wiederholt ist in Preußen gellagt worden, daß die Polizei über die Bürger viel zu viel Strafmandate verhängt. Und vor einiger Zeit hat sogar ein Königsberger Richter in einer Gerichtsverhandlung erklärt, die Schulpente sollten lieber mit Ermahnungen und Belehrungen, statt mit Strafmandaten vorgehen. Nun steht fest, daß vor einigen Monaten in Königsberg die Droschkentuschers und Chauffeurs derart mit Strafmandaten bedacht wurden, daß sie in den Streit treten mußten, der sich lediglich gegen die Polizei richtete. Wir haben damals zahlreiche Beispiele woher ihr Vorgehen veröffentlicht. Innerhalb eines Monats waren nach einer von uns angenommenen Statistik 400 Strafmandate gegen die Kutscherschere verhängt worden. Der Zustand endete mit einem Siege der Kutscher; die noch nicht rechtskräftigen Strafmandate wurden zurückgezogen. Nach dem Streit verfuhr der Polizeipräsident v. Wehrs das Verhalten der Polizei in der Öffentlichkeit zu rechtfertigen. Er schrieb den bürgerlichen Blättern, die Behauptung des Flugblatts (der Streitenden), daß die Polizeibehörde in schändlicher Weise gegen die Wagenführer vorgegangen sei, sei unberechtigt. Wären bei der Durchführung der Anordnungen des Polizeipräsidenten von einem Teil der ihm unterstellten Beamten in irriger Auffassung der ergangenen Befehle unnötige Anzeigen erstattet, so hätte er das nicht. Die Beamten seien bereits wiederholt darauf hingewiesen, daß er eine Kleinliche Handhabung unter keinen Umständen wünsche.

Im Widerspruch zu diesen Erklärungen stehen die vom Polizeipräsidenten gezeichneten Tagesbefehle an die Schutzmannschaft, die nicht der Öffentlichkeit bekannt gegeben wurden, die uns aber ein günstiger Wind auf unsere Redaktionsstube geweht hat. Eins dieser interessantesten Dokumente (Tagesbefehl Nr. 262) lautet: „Die von mir wiederholt gegebenen Befehle, die Handhabung der Aufsicht über den Verkehr auf den öffentlichen Straßen betreffend, sind nicht genügend beachtet worden.“

Unter Bezugnahme auf meine öffentliche Bekanntmachung vom heutigen Tage mache ich deshalb erneut der gesamten Schutzmannschaft die strengste Durchführung der in der Straßenordnung gegebenen Vorschriften nachträglich zur besonderen Pflicht. Namentlich sind die Vorschriften betreffs des Rechtsfahrens, des Ueberholens, des unbeaufsichtigten Stehenlassens der Fuhrwerke (vor Dostillen usw.) des Einbiegens in die Seitenstraßen mit vollkommener Nachdruck zu handhaben. Bei Zuwiderhand-

lungen sind Strafanzeigen vorzulegen. Die Beamten haben sich von einem Einschreiten nicht durch die Befürchtung abhalten zu lassen, daß ihnen seitens eines Teiles der kutscher Schwierigkeiten bereitet werden.

Die in meinen Verfügungen vom 27. 11. 09 Tagesbefehl Nr. 284, sowie vom 29. 3. 10 Tagesbefehl Nr. 77 bezüglich des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen gegebenen Anweisungen bleiben bestehen.

Die Herren Polizeikommissare, die ich für die dauernde Erhaltung eines strafenordnungsmäßigen Zustandes innerhalb ihres Distrikts persönlich verantwortlich mache, und die Polizeiwachmeister haben bei den Revisionen innerhalb des Distrikts wie auch im allgemeinen im ganzen Polizeibezirk bei Uebertretungen gegen die Straßenordnung unanachsichtlich einzuschreiten und persönlich Anzeige vorzulegen. Ferner sind die vertriebenen Schulpente zur Ueberwachung des Fuhrwerksverkehrs schärfer als bisher heranzuziehen.

Ich verlange unter allen Umständen die Schaffung und dauernde Erhaltung ordnungsmäßiger Ver-

### Zum Sturm!

Noch einen flammenden Protest!  
Noch einmal sollst das Schwert du schwingen!  
Von Nord und Süd, von Ost und West  
Stürm an, mein Volk, zum letzten Ringen.  
Schon halb erkühten ist der Wall,  
Der Feind schon matt und am Erliegen,  
Noch einen Druck, noch einen Prall  
Mein Arbeitsvolf, dann wirst du siegen!

Es ist der letzte Tagenschlag,  
Drum sollst du ihn auch wuchtig führen, =  
Was dich bedrückt seit Jahr und Tag,  
Es darf nach ihm sich nicht mehr rühren.  
Zertritt, zertritt, was dich bedroht,  
Was dich umzingelt gleich wie Ratterit,  
Von allen Zinnen purpurrot  
Laß siegreich deine Fahne flattern.

Ein Kreuzzug ist's, ein heiliger Krieg,  
Die letzte Waffe des Proleten —  
Dem Licht, der Freiheit schaffst du Sieg  
Und Untergang den Trugpropheten. —  
Drum auf die Schanzen, Mann für Mann,  
Es geht, mein Volk, zum letzten Ringen —  
Verstucht der Feigling, der sich dann  
Noch weigert, um das Schwert zu schwingen!

Du hast ja Muskeln stark wie Stahl  
Und mußt tagtäglich sie riskieren,  
O, spannt sie an auch dieses Mal,  
Um tödlich deinen Streich zu führen.  
Wirf in die Feinde deinen Speer!  
Laß niederfallen deinen Hammer!  
Und jeder Wurf brech' eine Wehr,  
Und jeder Schlag spreng' eine Kammer.

Herbei, zum letzten Sturm, herbei!  
Und heft' den Sieg an deine Fahnen!  
Doch schon hör' ich dein Kampfesgeschrei,  
Mein Volk, ich brauch' dich nicht zu mahnen.  
Frei auf den Feind, der halb schon wich,  
Mit Allgewalt, mit Sturmeswettern!  
Mein Volk, es blüht die Welt auf dich,  
Ich weiß, du wirst ihn niederschmettern! —

hältnisse und werde diejenigen Beamten unanachsichtlich disziplinarisch bestrafen, welche ihre Berufspflichten nach dieser Richtung hin nicht voll erfüllen.

Was auf weiteres sind die Anzeigen bezüglich Uebertretungen im Fuhrwerksverkehr wachweise zu sammeln und jeden Montag beim Rapport dem Kommando mit einem auf diesen Befehl bezugnehmenden Bericht zur Kontrolle besonders vorzulegen.

Verfügung vom 28. 9. 11. Der Polizeipräsident.  
N. P. 1260 Misc. gez. von Wehrs.

Eine Kleinliche Handhabung hätte der Polizeipräsident nicht gewünscht, wie er seinerzeit erklärte, auch bestritt er, daß die Polizeibehörde in schändlicher Weise vorgegangen sei. Aber in dem Tagesbefehl wurde der Schutzmannschaft die strengste Durchführung der Vorschriften zur besonderen Pflicht gemacht. Unanachsichtlich sollten sie einschreiten, und den Beamten, die ihre Berufspflicht nach dieser Richtung nicht voll erfüllten, wurde angeordnet, daß sie unanachsichtlich disziplinarisch bestrafen würden. Und die Anzeigen sollten gleich wachweise gesammelt werden. Der Tagesbefehl 262 wurde an die Distrikte weitergegeben und zwar mit folgender Verfügung des Kommandos der Schutzmannschaft:

„Abschrift erhalten die Distrikte zur Kenntnis und strengsten Durchführung. Seitens des Kommandos wird darüber hinaus eine Verkehrsparole aus einem Wachmeister und einem Schutzmann gebildet werden, welche dann in Tätigkeit treten wird, wenn aus dem vorgelegten Material auf eine mangelhafte Durchführung des Tagesbefehls geschlossen werden kann. Der Tagesbefehl ist der Schutzmannschaft monatlich mindestens

einmal erneut bekannt zu machen, und daß dieses geschehen, am 1. j. Mits. auf dem Rapport zu melden; die nach dem Tagesbefehl Nr. 33/09 A. i. erforderlichen Meldungen fallen hiernach fort.  
N. P., 29. 9. 11.

Kommando der Schutzmannschaft.  
Daltchow.“

Trotz dieser Verfügungen ist in einigen Distrikten der Tagesbefehl nicht ganz so nach Wunsch des Polizeipräsidenten durchgeführt worden. Etwa einen Monat später erfolgte der zweite Tagesbefehl (Nr. 288) in dieser Angelegenheit. Er lautet:

„Dem Kommando zur weiteren Veranlassung nach den Vorschlägen des Verkehrs- und Gewerbe-Kommissariats.“

Im übrigen habe ich mit Mißfallen aus den Nachweisungen ersehen, daß eine große Anzahl von Schulpente (siehe insbesondere die Distrikte I, II und VIII) ihrer Pflicht in bezug auf eine ausreichende Ueberwachung des Straßenverkehrs in höchst mangelhafter Weise oder vielmehr überhaupt nicht nachgekommen sind. Dem sonst wäre es nicht möglich gewesen, daß im I. Distr. 12, im II. Distr. 11, im VIII. Distr. 9 Beamte Anzeigen wegen Fuhrkonventionen im Monat September überhaupt nicht vorgelegt haben. Die betreffenden Beamten haben also entweder während des Dienstes geschlafen oder aus Bequemlichkeit nicht einschreiten wollen. Ich erwarte bestimmt, daß in dieser Beziehung ein dauernder Wandel eintritt und daß auch die Herren Distriktsvorsteher sich eine fortgesetzte Ueberwachung angelegen sein lassen.  
Verf. v. 22. 10. 11. Der Polizeipräsident.  
N. P. 1333 Misc. gez. v. Wehrs.“

Und das Wachkommando fügte u. a. hinzu:

„Abschrift erhalten die Distrikte unter Bezugnahme auf den Tagesbefehl Nr. 262/11 zur Kenntnis und strengsten Beachtung.“

Am 5. November er. sind erneut Nachweisungen der Beamten des Distrikts einschl. der Wachmeister unter Angabe der von diesen im Monat Oktober vorgelegten Anzeigen über Uebertretungen gegen die Straßenordnung nach folgendem Muster vorzulegen.“

Ein Muster war verzeichnet. Doch lehnen wir zurück zum zweiten Tagesbefehl, in dem der Polizeipräsident seine Entrüstung darüber ausdrückt, daß eine Reihe Beamten einiger Distrikte keine Anzeigen gegen Kutscher erstattet haben. Auf Grund dieser Tatsache glaubt er den Vorwurf gegen die Beamten erheben zu können, daß sie entweder während des Dienstes geschlafen (II) hätten oder aus Bequemlichkeit (II) nicht hätten einschreiten wollen. Auch die Distriktsvorsteher werden zur Ueberwachung angehalten. Und derselbe Polizeipräsident, der in dieser Weise die Beamten aufsporn, Anzeigen zu erstatten, erklärt öffentlich, eine Kleinliche Handhabung wünsche er unter keinen Umständen. Im Oktober wurde der zweite Tagesbefehl erlassen. Er tat seine Schuldigkeit, denn in der nächsten Zeit häuften sich die Strafmandate derart, daß die Kutscher anfangs Dezember in den Ausstand traten und auch ein einigermaßen erträgliches Verhältnis erwirkten. Wie wir seinerzeit nachweisen, kamen allerlei Mißgriffe vor. Kutscher, die gar nicht in Beschäftigung standen, Kutscher, die bettlägerig waren, wurden mit Strafmandaten bedacht. Wundert darf man sich jetzt, nachdem man die Tagesbefehle kennen gelernt hat, über die Mißgriffe nicht. Der Herr Polizeipräsident freilich erklärte seinerzeit öffentlich, wären bei der Durchführung seiner Anordnungen von einem Teil der ihm unterstellten Beamten in irriger Auffassung der ergangenen Befehle unnötige Anzeigen erstattet, so hätte er das nicht.

Unnötige Anzeigen würden also vom Polizeipräsidenten auf die „irrigere Auffassung“ der ergangenen Befehle einzelner ihm unterstellten Beamten zurückgeführt. Wir meinen, die Tagesbefehle sind recht klar und deutlich abgefaßt. Jeder Schutzmann dürfte ihren Sinn richtig aufgefaßt haben. Unanachsichtlich sollten sie einschreiten; Strafanzeigen zu erteilen von ihnen verlangt. Von irrigen Auffassungen konnte da gar keine Rede sein. Die polizeilichen Dokumente liefern den Beweis, wie man gegen preussische Bürger vorzugehen beliebt. — Und der Polizeipräsident erklärt den Streit der Droschkentuschers für ungerechtfertigt. Wer glaubt's? Wir nicht!

### Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Duisburger Fuhrleute.

Wohin es führt, wenn eine Arbeitergruppe interessenlos dahingleibt, ohne sich um ihre ureigensten Interessen zu kümmern, das zeigt mit aller Deutlichkeit das Lohn- und Arbeitsverhältnis der Duisburger Fuhrleute. Im allgemeinen sind ja die Verhältnisse unter denen die Fuhrleute im Westen vegetieren, keine glänzenden, aber der Menschheit ganzer Jammer packt einen, wenn man die erbärmlichen, geradezu zum Himmel schreienden Bedingungen sieht, unter denen die Duisburger Fuhrleute in den gewerblichen Fuhrbetrieben schmachten müssen. Seit Jahren von einem brutalen und profitwolligen Unternehmertum geschunden und geschoren, besitzen die Kollegen in der Mehrzahl für ihre tieftraurige Lage fast kein Verständnis. Die Kollegen sind bereits auf dem Standpunkt angelangt, daß sie glauben, es müßte so sein, wie es ist. Es bedarf außerordentlicher Mittel, um die Kollegen aus ihrem jahrzehntelangen Schlaf aufzurütteln. Das Unternehmertum hat dank der Interessenlosigkeit der Kollegen in den langen Jahren der Ausbeutung Reichtümer auf Reichtümer gehäuft und dagegen haben die Kollegen kaum so viel erworben, um sich und die Jhren am trockenen Brot satt zu machen. Die Löhne, die hier gezahlt werden, schwanken

zwischen 18 und 24 Mark in der Woche. Durchschnittlich wird ein Wochenlohn von 20,50 Mark gezahlt. Die Arbeitszeit ist unbeschränkt. Selbst die Wacker der Fuhrmannsvereine erklären, daß die Arbeitszeit 16 und mehr Stunden im Tage betrage. Bei einer Anzahl Firmen herrscht das Kost- und Logiswesen, sodaß die dort tätigen Kollegen doppelt ausgebeutet werden. Die gewährte Kost ist in den meisten Fällen unzureichend. Die Schlafstellen befinden sich fast überall im oder über dem Stall und auf dem Heuboden. Die Löhne werden tageweise berechnet, damit das Unternehmertum die Möglichkeit hat, jedes Fehlen, selbst das von einigen Stunden, in Abzug zu bringen. Ueber-, Nacht- und Sonntagsarbeit wird nicht gezahlt. Wer am Sonntag morgen nicht zum Pflügen der Pferde im Stall erscheint, bekommt bei zwei Pferden 1,00 Mark und bei einem Pferd 50 Pfennig abgezogen, trotzdem diese Arbeit umsonst geleistet werden muß. Damit den Fuhrleuten nicht allzu üppig wird bei ihren „hohen“ Löhnen, müssen sie sich für eigenes Geld folgendes Handwerkszeug stellen: Laternen, das dazu notwendige Petroleum, Peitsche, Leitriemen, Pfluge, Pflugschmied zum Pflügen der Gesäthe und eine Schippe. Es fehlt nur noch, daß die Fuhrleute Pferde und Wagen stellen und am Schlusse der Woche das nötige Geld zur Auszahlung mitbringen, damit die armen Fuhrherren wenigstens etwas zum Leben haben. Bei einer Anzahl von Firmen müssen Kauttionen in Höhe von 15 bis 20 Mk. gestellt werden, die den Fuhrleuten mit 1 Mk. per Woche eingehalten werden. Rechnen wir zu all diesem noch die hohen Polizeistrafen hinzu, die die Fuhrleute zu zahlen haben, so wird jeder denkende Mensch ermeslen können, in welchem Glend die Fuhrleute leben. Die Behandlung ist eine menschenwürdige. Würden die Fuhrleute die Pferde der Fuhrherren so behandeln, wie diese ihre Leute behandeln, dann könnte die Fuhrleute sicher sein, daß sie von den Fuhrherren verprügelt und der Staatsanwaltschaft übergeben würden. Prügel gibt es auch schon. Es kommt öfters vor, daß, wenn die Fuhrleute aufhören und ihr Geld haben wollen, sie verprügelt und dann mit dem Hund vom Hof geholt werden oder aber man übergibt sie der Polizei, weil sie angeblich Hausfriedensbruch verübt haben sollen. Ein gewisser Fuhrherr S. droht immer mit der Hundepeitsche. Der Fuhrherr M. warf dieser Tage einen Fuhrmann, der aufhörte und sein Geld haben wollte, kurzerhand die Treppe hinunter. Aber auch sonst wissen die Fuhrherren ihren Fuhrleuten das Fell über die Ohren zu ziehen. Bei der Firma St. geriet ein junger Fuhrmann mit der Karre in den Chauffeegraben. Einige andere Fuhrleute mühten abends nach 8 Uhr die Karre aus dem Graben rauszolen. Der Fuhrmann, der den Karren in den Graben hinein gefahren hat, erhält einen Abzug von 6,00 Mark und die Fuhrleute, die den Karren herausgeholt und dabei bis 11 Uhr nachts gearbeitet haben, erhielten für ihre Arbeit — nichts! — Bei dieser Gelegenheit wurden noch einem Fuhrmann, der um 9 Uhr nach Hause ging, ebenfalls 2,00 Mark abgezogen, weil er nicht nach der im Graben liegenden Karre kam und mithalf! — Der Fuhrherr hat also schlantweg 8,00 Mark verdient. Das heißt man ein Geschäft. So könnten wir noch eine Anzahl von Fällen anführen, aber wir wollen es damit genug sein lassen.

Die Fuhrherren wissen sehr gut, daß es in dem Augenblick, wo die Fuhrleute sich ihrer Berufsorganisation anschließen, anders werden muß. Sie versuchen daher alle Mittel, um die Fuhrleute von der Organisation fernzuhalten. Unter Umständen lassen sie es sich, um ihr Ziel zu erreichen, ein gutes Stück Geld kosten. So erhielten schon öfters die Fuhrleute des Herrn S. als Gegenleistung, daß sie die für sie einberufenen Versammlungen nicht besuchten, so viel Butter- und Schinkenbrötchen mit Bier oder Schnaps, als sie nur mochten. Die armen Teufel freuten sich schon immer einige Tage vorher auf den köstlichen Schmaus, konnten sie sich doch so einmal gründlich satt essen, was sonst doch nicht so oft der Fall war. Andere Fuhrherren glauben billiger davonzukommen, sie verbieten einfach den Fuhrleuten den Besuch der Versammlungen und drohen jedem mit Entlassung, der mit einem organisierten Kollegen spricht. Ja, der Fuhrherr St. verlangte sogar von einem Fuhrmann, der sollte einem organisierten Kollegen, mit dem er gesprochen hatte, in die Presse schlagen. Dann, so sagte dieser Prügelknecht, hättest du bewiesen, daß du mit mir hälst!

Aber diese Mittelchen haben nicht vermocht, die Fuhrleute von der Organisation fernzuhalten. Durch eine fortwährende Agitation ist auch hier unter den Kollegen Dreche gelegt worden. Die Kollegen, die einsichtsvoll sind, haben erkannt, daß ohne die tatkräftige Mithilfe der Organisation eine Verbesserung ihrer Lebenslage nicht herbeizuführen ist. Dieser Ansicht haben die Kollegen in drei Versammlungen, die am Samstag, den 20. April, tagten und die sich mit den oben geschilderten Verhältnissen befaßten, Ausdruck gegeben. Die Versammlungen, die sich eines guten Besuches erfreuten, nahmen überall nachstehende Resolution einstimmig an.

„Die am 20. April 1912 tagenden öffentlichen Versammlungen der Fuhrleute und Arbeiter halten zur Verminderung der hohen Kranten- und Strebliehkeitsziffern und der frühzeitigen Invalidität und zur Vermeidung der vielen Unfälle, zur Wiederherstellung des Familienlebens und einer besseren Ernährung, eine Verkürzung der Arbeitszeit und eine Erhöhung der Löhne der Fuhrleute und Arbeiter in den Fuhr- und Speditionsbetrieben von Duisburg dringend geboten.

Die Versammelten erkennen aber an, daß nur eine starke Organisation eine Erhöhung der Löhne und eine Verkürzung der Arbeitszeit herbeizuführen kann, sie fordern deshalb alle in den Fuhr- und Speditionsbetrieben tätigen Fuhrleute und Arbeiter auf, sich unverzüglich dem deutschen Transportarbeiterverbande anzuschließen, da nur dieser in der Lage ist, für die Kollegen wirkliche Vorteile herbeizuführen.

Die Ortsverwaltung Duisburg des deutschen Transportarbeiter-Verbandes wird beauftragt, alle erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, damit in aller nächster Zeit die berechtigten Forderungen der Kollegen zur Durchführung gelangen.“

In den drei Versammlungen traten über 50 Fuhrleute dem Verbands bei.

An den Kollegen Fuhrleuten liegt es jetzt, dafür zu sorgen, daß sehr bald die Resolution in die Tat umgesetzt werden kann. Geht es so vorwärts wie in den letzten Wochen, dann dürfte der Zeitpunkt nicht fern sein, wo die Duisburger Kollegen ihren Unterdrückern mit Zins und Zinseszinsen alles heimzahlen können, was jene seit Jahren an ihnen verbrochen haben.

Die Agitation, die unsere Organisation unter den Fuhrleuten betrieben hat, hat auch die Fuhrmannsvereine auf die Beine gebracht. Die Wacker dieser Vereine glauben, jetzt sei für sie die Zeit gekommen, im Trüben fischen zu können und wollen sie nun in eine „Lohnbewegung“ eintreten. Die Kollegen nötigen sich von diesen Elementen, die nach ihren eigenen Angaben seit 15 Jahren in Duisburg ihr Unwesen treiben, seit dieser Zeit aber zur Besse-

**Niederringen erlaubt!**

Gerade in diesen Tagen, wo von den Kapitalvertretern allerorten das Evangelium von dem Schutzengelverus des Staates als Hüter der Streibredner gepredigt wird, interessiert ein Prozeß aus der Hefeindustrie. Das Preßhefesyndikat verbot seinen Mitgliedern, an die Wareneinkaufsgesellschaft m. b. H. Hefe zu liefern, bei Androhung vollständiger Sperrung. Das Syndikat ermittelte durch die Einrichtung eines Spionagesystems deren Referanten und stellte ihnen das Ultimatum: Entweder — Oder! Die Konkurrenz wurde in den Konkurs getrieben; sie klagte gegen das Syndikat auf Schadenersatz. Das Landgericht Berlin erkannte dem Antrage gemäß auf Zahlung von Schadenersatz und Aufhebung der Sperre. Das Kammergericht entschied reiflos zugunsten der Beklagten; der Boykott sei erlaubt und führe er bis zur Vernichtung. Das Reichsgericht hob das Urteil auf; nicht weil der vom Syndikat erstrebte und erreichte Zweck unerlaubt sei, sondern nur, weil das Kammergericht die Beweisanträge über die vom Syndikat angewandten Mittel nicht genug gewürdigt habe. — Also: Boykott und Vernichtung wirtschaftlicher Existenzen ist erlaubt!

Die in den Giebereien beschäftigten Kollegen sind mit ihren Lohn- und Arbeitsbedingungen so gestell, daß man wirklich keine Ursache hat, sie zu beneiden. Diese Berufskollegen werden noch mit Löhnen abgespießt, die man bei den teuren wirtschaftlichen Verhältnissen nicht für möglich und mit Rücksicht auf die schwere körperliche Arbeit, als ungenügend bezeichnen muß. Es werden Löhne von 20 Mk. und noch darunter, die Woche bezahlt; der Stundenverdienst beträgt 40 Pf. für volljährige und darunter, für minderjährige, d. h. unter 21 Jahre alte Arbeiter. Die Arbeitszeit reißt sich den Löhnen würdig an, von einer geregelten Arbeitszeit ist nicht die Rede, dieselbe beträgt oftmals 70 Stunden und darüber die Woche.

**Unsere Lohnbewegung in der A. G. G. Huttenstraße.**

Auf eine erfolgreiche Bewegung können unsere in der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, Huttenstraße, beschäftigten Kollegen blicken.

Die letzte Bewegung, die in diesem Werk geführt wurde, liegt bis ins Jahr 1910 zurück und beteiligt waren damals daran 450 Kollegen.

In diesem Jahre war die Zahl der Beteiligten weit höher, denn sie betrug 635 Mann, also 185 Kollegen mehr als wie vor zwei Jahren.

Am 26. Februar cr. wurde die Bewegung eingeleitet und durch den Arbeiterausschuß der Direktion nachstehende Forderung übermittelt. Der Einstellungslohn, der bisher 40 Pfg. pro Stunde betragen hatte, sollte auf 45 Pfg. erhöht werden und außerdem sollte allen eine Lohnzulage gegeben werden, und zwar an solche, die im Stundenlohn unter 45 Pfg. stehen 5 Pfg. und über 45 Pfg. Stundenlohn 3 Pfg. pro Stunde.

Bei den Verhandlungen gab die Direktion offen zu, daß mit Löhnen von 40 Pfg. pro Stunde ein schlechtes Auskommen sei und daß eine Erhöhung, angemessen erscheine. Doch die Direktion könne zunächst die geforderten Lohnzulagen aus eigenem heraus nicht geben, sondern es sei eine Verständigung mit der

Generaldirektion erforderlich, und wenn eine solche erfolgt ist, soll der Ausschuß über das Ergebnis Mitteilung erhalten. Diese Mitteilung wurde denn auch am Freitag, den 8. März, dem Arbeiterausschuß zuteil, und zwar gestand die Direktion zu, daß sie die Anfangslöhne von 40 auf 42 Pfg. erhöhen wolle, außerdem solle jenen Beschäftigten, die seit dem letzten Vierteljahre Lohnzulagen nicht erhalten haben, eine Erhöhung zuteil werden.

Den Bericht über das Ergebnis der Verhandlung nahm eine stark besuchte Betriebsversammlung am 12. März entgegen. Nach längerer und eingehender Diskussion erklärte die Versammlung, daß die gemachten Zugeständnisse nicht genügend seien und beauftragten den Arbeiterausschuß, nochmals zu verhandeln und die Direktion zu ersuchen, ein wenig mehr Entgegenkommen zu zeigen. Bei den weiteren Verhandlungen gab jedoch die Direktion erneut die Erklärung ab, im gegenwärtigen Moment nicht höher gehen zu können. Was die Zulagen anbetreffe, so sollen diese in möglichst weitem Spielraum gewährt werden. Eine Prüfung der noch vorhandenen schlechten Lohnarten wurde in nahe Berücksichtigung gestellt.

Am 19. März wurde der erneute Bericht entgegengenommen, und da der Ausschuß über weitere nennenswerte Zugeständnisse nicht berichten konnte, so entstand die Frage, ob die äußerste Konsequenz zu ziehen sei, oder ob die Zugeständnisse als befriedigt anzuerkennen seien. Die Vertrauensleute empfahlen den Kollegen, dem letzteren zuzustimmen.

Nach einer ausgiebigen Diskussion wurde denn zur Abstimmung des Antrages der Vertrauensleute geschritten, in dem den Kollegen geraten wurde, von weiteren Schritten Abstand zu nehmen, die Bewegung auf der gegenwärtigen Höhe abubrechen und die gewährten Lohnzulagen als Abschlagszahlung zu betrachten.

An der Abstimmung beteiligten sich 431 Kollegen, und von denen stimmten mit „Ja“ (für den Antrag) 137, mit „nein“ (gegen den Antrag) 277, ungültige Stimmen 17. Da die vier Fünftel-Majorität nicht erreicht worden war, so galt der Antrag der Funktionäre als angenommen.

Bei ruhiger und sachlicher Beurteilung muß man zugeben, daß es besser ist, daß der Antrag der Vertrauensleute zur Annahme gelangte. Denn wenn die Lohnzulagen auch nur 5 Prozent betragen, so ist doch nicht außer acht zu lassen, daß sie manchen befriedigte und die Kampfeslust sehr stark herabgemindert hatte. Außerdem kam auch noch hinzu, daß in Punkte Organisation in manchen Abteilungen es zu wünschen übrig blieb. Alle diese Gründe wären bei erster Durchführung der Bewegung sehr hinderlich gewesen. Eine Lohnerhöhung von 2 bis 4 Pfg. ist 65 pCt. der Beteiligten zuteil geworden, so daß der erlangte Mehrverdienst 468 Mk. pro Woche beträgt. An den Kollegen bei der A. G. G., Huttenstraße, liegt es, ihre gewerkschaftliche Organisation schlagfertiger zu gestalten und dann im geeigneten Moment von neuem an die Bessergestaltung ihrer Löhne heranzutreten.

**Die Lage der in den Eisengießereien beschäftigten Lager-, Hilfs-, Hof- und Transportarbeiter.**

Die in den Gießereien beschäftigten Kollegen sind mit ihren Lohn- und Arbeitsbedingungen so gestell, daß man wirklich keine Ursache hat, sie zu beneiden. Diese Berufskollegen werden noch mit Löhnen abgespießt, die man bei den teuren wirtschaftlichen Verhältnissen nicht für möglich und mit Rücksicht auf die schwere körperliche Arbeit, als ungenügend bezeichnen muß. Es werden Löhne von 20 Mk. und noch darunter, die Woche bezahlt; der Stundenverdienst beträgt 40 Pf. für volljährige und darunter, für minderjährige, d. h. unter 21 Jahre alte Arbeiter. Die Arbeitszeit reißt sich den Löhnen würdig an, von einer geregelten Arbeitszeit ist nicht die Rede, dieselbe beträgt oftmals 70 Stunden und darüber die Woche.

Nun ist es an sich ja verständlich, wenn die Kollegen Überstunden arbeiten, um den Wochenverdienst einigermaßen so zu gestalten, um den notwendigen Lebensbedürfnissen gerecht werden zu können. Daß aber durch die lange Arbeitszeit an ein Familienleben nicht gedacht werden kann, ist begreiflich, lernen doch die Kinder den Vater kaum kennen.

Auch die gesundheitlichen Zustände sind nicht diejenige, die man billigerweise in Gießereien mit ihren Schmutz und Ausdünstungen fordern kann. In den meisten Betrieben haben die Kollegen keine Garderobe resp. verschleißbare Spinde, geschweige denn Gelegenheit, ihre Lebensmittel so unterzubringen, um dieselben vor Staub u. dergl. zu schützen. Es nimmt dann wohl auch nicht wunder, daß die Gießereibetriebe reinen Taubenschlägen gleichen.

Die Unternehmer würden wohl gerne diesen Ausbeuteeffekten der Ausbeuteten mehr Lohn und bessere Arbeitsbedingungen gewähren — wenn der geheiligte Profit nicht wäre, der, wie es scheint, ihnen auch nicht Muße gibt über die traurige wirtschaftliche Lage dieser Arbeitergruppe nachzudenken.

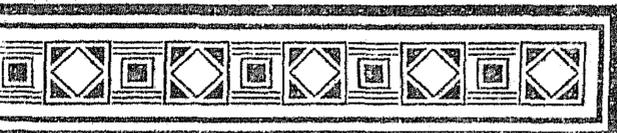
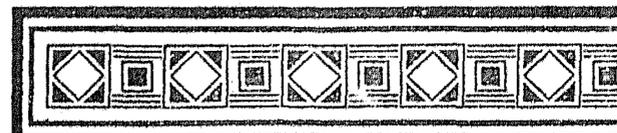
Kollegen, man hat es bei den Verhandlungen anlässlich der letzten Lohnbewegung gewagt, den Anfangslohn von 40 Pf. als den wirtschaftlichen Verhältnissen angemessen zu bezeichnen, obgleich von Jahr zu Jahr die Lebensmittelpreise steigen und andererseits höhere Dividende an die Aktionäre gezahlt worden sind.

Wir fragen, wie lange wollt ihr noch als unheimliche behandelt werden, wie lange noch wollt ihre eure traurige, elende Lage ertragen? Wie lange

noch wollt ihr zusehen, wie man euer Markt auslaugt und ihr nichts dafür bekommt?  
Kollegen! Es muß anders werden, es muß möglich sein, unsere wirtschaftliche Lage zu heben, um uns auch als Mensch zu fühlen, um unsere Familie besser zu ernähren, besser zu kleiden usw.

Deshalb müssen wir den Weg beschreiten, der einzig und allein die Gewähr bietet, unser Ziel zu erreichen. Dieser Weg ist: die Stärkung und der Ausbau unserer Organisation. Jedem neu anfangenden Arbeiter diesen Weg zu zeigen und die uns noch Fernstehenden zu gewinnen, dürfen wir keine Mühe scheuen. Darum, Kollegen, versucht gut zu machen, was ihr so lange verabsäumt habt, versucht das zu erreichen, was wir uns als Ziel gesetzt haben: auskömmlichen Lohn und verkürzte Arbeitszeit. Hinein in eure Berufsorganisation, hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband.

bringen der Führerfrage. Jagow schreibt unter dem 3. März an die Droschkenfabriken:  
"Die in der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 gegebenen Vorschriften, betreffend die Schmiervorrichtung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmaschine genügen, wie die Erfahrung gezeigt hat, nicht, um manuelle Schmiervorrichtungen auszuschließen. Vorrichtungen (Hähne oder dergl.), durch welche der Defekt im Kurbelgehäuse erkannt werden soll, sind bei vielen, namentlich älteren Kraftfahrzeugen, unzulänglich und an Stellen, die unvermeidlich der Verschmutzung ausgesetzt sind, angebracht. Dies hat zur Folge, daß der Führer eine Schädigung des Motors durch überreichliche Delzugabe zu verhindern sucht; diese bewirkt dann übermäßige Rauchentwicklung. Vorrichtungen zum Erkennen des Defektes im Kurbelgehäuse mühen auch deshalb wenig, weil es nicht auf die Vorbereitung zur Motorschmierung ankommt, sondern auf die Schmierwirkung; diese kann aber nur dann zuverlässig angezeigt werden, wenn die Erkennungsvorrichtung im unlaufenden Delstrome angebracht ist. Schleuderschmierung ist deshalb unzuverlässig; die modernen Verbesserungen lassen die eigentlichen Mängel der Schmierart unverändert. Diese Verbesserungen sind Zufälle, die nur mit dem Delvorrat in Zusammenhang stehen, nicht aber mit der Schmierwirkung. Die neuesten Kraftwagen Typen weisen in den Schmiervorrichtungen unzweifelhaft Verbesserungen auf. Es erscheint aber auch eine Vervollständigung der behördlichen Vorschriften über Schmiervorschriften, die diesem Fortschritt der Technik Rechnung trägt, geboten. Ich beabsichtige deshalb, für neu einzuführende Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmaschinen einen Vorschlag des Geheimen Regierungsrats Prof. Dr. Kiedler (Prüfstelle für Kraftfahrzeuge an der Technischen Hochschule Berlin) entsprechend vorzuschreiben, daß eine Vorrichtung zur Beobachtung der Schmierung vorhanden sein muß, die 1. dem Führer jederzeit während der Fahrt sichtbar ist; 2. dem Führer jederzeit zugänglich ist; 3. den tatsächlichen Schmierzustand anzeigt, indem sie in den unlaufenden, also tätigen Delstrom eingeschaltet ist. Ein weiterer Grund für die übermäßige Rauchentwicklung bei Kraftdroschken ist die Verwendung überharter Motoren. Es erscheint geboten, die Motorstärke den Geländeverhältnissen, die gerade in Berlin wegen der wenigen Steigungen sehr günstig sind, entsprechend zu begrenzen. Die Beschränkung der Motorleistung ist auch im Interesse der Verkehrssicherheit nötig, damit die Bremsleistung zu übermäßig schnellem Fahren vermindert wird. Überreibungen der Motorstärke haben weiter den Nachteil, daß der Droschkenbetrieb ganz unnötigerweise verunreinigt wird. Ich beabsichtige deshalb, die Neuemstellung von Kraftdroschken, deren nach der Steuerformel berechnete Motorleistung 10 PS. übersteigt, zu verbieten. Ermittlungen haben ergeben, daß alle Fabriken, die im nehmenswerten Umfange Kraftdroschken nach Berlin liefern, Typen herstellen, die sich innerhalb der angegebenen Grenze halten. Von den im letzten Vierteljahr 1910 in Berlin neu eingestellten Benzol-Kraftdroschken hatten 72,5 pSt. eine Motorleistung bis zu 10 PS., 16,4 pSt. eine Motorleistung zwischen 10 und 12 PS., 7,8 pSt. eine Motorleistung zwischen 12 und 14 PS., 3,3 pSt. eine Motorleistung zwischen 14 und 17 PS., immer nach der Steuerformel berechnet. Die Erfahrung zeigt, daß eine Motorleistung von 10 PS. in Berlin allen berechtigten Ansprüchen genügt. Ich stelle Ihnen ergebenst anheim, mir bezüglich der beabsichtigten Vorschriften betreffend Schmiervorrichtung und Motorleistung eine Neuprüfung bis zum 20. d. Mts. zukommen lassen zu wollen; ferner bitte ich, mir mitteilen zu wollen, warum Sie bei Ihren Fahrzeugen den Führer auf der rechten Seite anordnen, obwohl doch die Anordnung des Führers auf der linken Seite den unzweifelhaften Vorteil hat, daß der Führer bei den am ehesten mit einer gewissen Gefahr verbundenen Wendungen, nämlich beim Ueberfahren und beim Links abbiegen, bessere Aussicht hat. Wiederholte Ausführungen, von denen auch einige auf der letzten Berliner Automobil-Ausstellung zu sehen waren, zeigen, daß die Anordnung des Führers auf der linken Seite konstruktiv möglich ist. Wenn auch die Unfallziffer der Kraftdroschken, hauptsächlich wegen der besseren Ausbildung und der schärferen Prüfung der Führer etwas zurückgegangen ist, so ist sie doch immer noch so außerordentlich hoch, daß alles geschehen muß, um eine weitere Besserung zu erzielen."  
Der arme Jagow. Da muß er sich von den Industrieflecken wieder vorrechnen lassen, daß die Geschichte nicht so einfach ist, wie er sich in seiner reinen Polizeigemeinschaftsharmlosigkeit, die Sache gedacht hat, die ganzen Chassisvorräte wären wertlos geworden usw. Eine noch stärkere Verlässigung der älteren Wagen wegen Rauchentwicklung wäre die Folge. Wenn auch die Vorschriften nur für neu in Betrieb einzuführende Wagen gelten soll, wer garantiert dafür, daß ein pflichtgetreuer Schummann alte und neue Wagen auseinanderkennt? — Jedenfalls haben auch wir alle Ursache, die Entwicklung der Dinge aufmerksam zu beobachten.



**Automobilfahrer**

Auf dem Delegiertentag des Deutschen Kraftwagenführer-Kartells, der am 2. und 3. März in Berlin tagte, und dem wir erst jetzt einige Zeilen widmen können, weil wir bisher wichtigeres zu tun hatten, wurde beschlossen, den Namen des Kartells umzuändern in Deutscher Kraftwagenführer-Bund. Das ist weder unwahrscheinlich, denn es bleibt alles beim alten, noch scheint es unwahrscheinlich, wie der „Kraftwagenführer“ mit gut geminteter Wichtigkeit meint. Der Delegiertentag bot, selbst nach dem vorläufigen Bericht des Bundesorgans, ein wenig erfreuliches Bild, ein Bild der vollendeten Hilflosigkeit. — Deshalb ist die Schaffung einer Geschäftsordnung bringend erforderlich. — Der Bericht der Kartellleitung ist reichlich mager. Es sollen zwar Maßnahmen gemacht worden sein, aber nirgends wird die Zahl der Mitglieder angegeben. Der Klassenbestand beträgt knapp 5000 Ml. Aus dem Bericht geht hervor, daß das Kartell sich mit ausländischen Vereinen in Verbindung gesetzt hat, also international geworden ist. Da aber nach der abgerundeten Weisheitvollsten Interpretation unserer patentierten Patente, international gleichbedeutend ist mit antinational, so dürfen wir wohl konstatieren, daß der Bund sich auf „gefährlichem“ Wege befindet. Ueber die „Streitfrage“ Kartell oder Bund, erhiteten sich die Gemüter. Von welcher Seite die Namensänderung betrachtet wurde, illustriert die Mitteilung eines Delegierten, wonach „sein Verein deshalb gegen die Namensänderung sei, weil alsdann der Verdacht aufstünde, daß wir eine Organisation bilden, die sich auf das politische Gebiet beziehe. Wir brauchen starke, lebensfähige Vereine.“ Dem guten Mann ist wohl nicht zum Bewußtsein gekommen, daß das eine das andere nicht ausschließen braucht. Der weltbewegende Kampf der Geister wurde erst beschwichtigt, als der Generalsekretär der deutschen Auto-Liga, Behden, sich als Vertreter einer Organisation von Automobilbestizern vorstellte und die beruhigende Erklärung abgab, daß kein Automobilbestizer an der Zeichnung eines Bundes teilnehmen wird. Das glauben wir gern: Welcher Erwachsene wird sich fürchten, wenn Kinder mit Krallobonbons spielen? Die Sache ist ja auch furchtbar harmlos. Der „Kraftwagenführer“ schreibt darüber:

„Was die Zeichnung „Bund“ betrifft, so wurde sie gewählt, weil das bisherige Kartellstatut ohnehin schon bis zu einem gewissen Grade dem Bundescharakter Rechnung trug. Weiter aber ging der Delegiertentag nicht. Die Bildung von Bezirken oder Gauen hielt er noch nicht für geboten. Die Vereine behielten nicht etwa nur ihre Selbständigkeit, die übrigens auch niemand antasten wollte, sondern ihr Wirkungskreis bleibt auch fernerhin ein unbeschränkter und wird durch keine Grenze gehemmt.“ Na also.

Trotzdem scheinen die Münchener sich den neuen Aufgaben nicht gewachsen zu fühlen, sie lehnten die Ehre ab, für die nächsten drei Jahre die Leitung des Bundes zu übernehmen. Die Begeisterung für den Bund war aber so groß, daß die Versammlung München trotzdem zum Sitz des Bundes bestimmte. Alle Vereine gönnten eben München die Ehre und — die Arbeit. Aber man spricht nicht umsonst von bayerischen Dickschädeln: München blieb fest, und so mußte sich Berlin bequemen, wollten sich die Berliner nicht gegenüber der „Provinz“ eine Blöße geben. Die Versuche des Frankfurter Vereins, die Leitung an sich zu reißen, sind also mißlungen. Einzlig die hannoverschen Delegierten verließen zum Protest die Versammlung, dafür leistete sich der Bund den Luxus, Ehrenmitglieder zu ernennen. Die Kinderer, ein Bundesabzeichen einzuführen, wurde abgelehnt. Erfreulich war die Abschlüßung der Motorfahrervereinigung, jetzt N. D. A. Es heißt darüber im Kraftwagenführer: „Ein Delegierter weist auf die zweite Klasse hin, in welche die frühere Deutsche Motorfahrervereinigung, jetzt N. D. A., die Chauffeure gesteckt habe. Seine Vereinsmitglieder hätten daraufhin sofort ihren Austritt aus der Vereinigung erklärt, da sie es unter ihrer Würde halten, Mitglieder zweiter Klasse zu sein. Sie hätten auch keine Lust, ein Mühenabzeichen zu führen, in dessen Besitz jeder Chauffeur gelangen könne. Ein anderer Delegierter erwidert, daß man der Vereinigung nicht die Ehre antun könne, sich mit ihr des Weiteren zu beschäftigen, es handle sich fast ausschließlich um Kleinwagenbesitzer.“ — Ob dieser Delegierte anders entschieden hätte, wenn es sich um Großwagenbesitzer gehandelt hätte?

Nicht mager war auch der Bericht über die Presse, den der Geschäftsmann Berg erstattete. Ausführlicher wurde die Frage des Rechtschusses ventiliert. Der Rechtschuss wurde im Prinzip beschlossen. Um das Prinzip durchzuführen, soll ein

Vertrag von 20 bis 25 Personen geschlossen werden, ein Vertrag wurde jedoch nicht gefaßt, da erst die widersprechenden Vereine zur Vermittlung gebracht werden müssen. — Die Sterbunterstützung soll nach wie vor durch Umlageverfahren aufgebracht werden, jedes Mitglied hat bei jedem Todesfall einen Extrabeitrag von 1 Ml. zu leisten. — Die beantragte Arbeitslosenunterstützung wurde abgelehnt. Wer den Beruf aufgibt wegen körperlicher Fehler, ohne Ganzinvalid zu sein, bekommt, wenn er austritt, seine Beiträge zurück (II) — Der Antrag auf Einführung einer Krankenzuschußunterstützung wurde abgelehnt. — Die Aufnahmebedingungen sollen bleiben wie sie sind, doch soll in Zukunft kein Chauffeur — und wäre er der „allerbeste“ — aufgenommen werden, der das 45. Lebensjahr vollendet hat. Ob den Delegierten nicht nachträglich die Schamröte ins Gesicht gestiegen ist, ob ihrer sozialen Grausamkeit? Glaubt denn der Bund, daß der Berufscollege über 45 Jahre weniger Mensch ist, weniger des Schutzes bedarf, als der Chauffeur unter 45 Jahren? Das ganze Glend dieser Kartellatur einer wirklichen Arbeiterorganisation, kommt in diesem, das mangelnde soziale Gefühl in voller Klarheit und prägnanter Schärfe wiederpiegelnden Beschluß, zum Ausdruck. Hauptsächlich trägt dieser aller Menschlichkeit bare Beschluß dazu bei, die Augen der Chauffeure zu öffnen und sie zur einzigen möglichen Tat zu drängen: Wer uns nicht mit 45 Jahren haben will, bekommt uns auch nicht mit 20. Wir gehen in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Dann störte Behden wieder den Gang der Handlung. Er trat erfreulicherweise dafür ein, daß die Chauffeure von der Gefindearbeitung befreit werden. Wir auch! Allerdings nicht, weil man, wie Behden meint, den Chauffeur nicht mit dem Dienstmädchen auf eine Stufe stellen dürfe, sondern weil die Gefindearbeitung ein Ueberrest aus alten versunkenen Zeiten ist und wie ein Stück Mittelalter in die Zeit des Arbeiterrechts hineinragt. — Auch die Bekämpfung der jetzigen Chauffeurausbildung und Errichtung staatlicher Schulen, die der Generalsekretär forderte, ist recht lobenswert und stimmt mit unseren Forderungen überein. Behden fährt dann nach dem „Kraftwagenführer“ aus:

Ich komme nun zu der Forderung: Zustellung der Strafbefehle innerhalb 14 Tagen nach der Notierung. In dieser Hinsicht hat unsere Auto-Liga die schlimmsten Erfahrungen gemacht. Ich habe viele Führer vertreten, die sich der Straftat nicht erinnern konnten, aber auch viele, bei denen sich feststellen ließ, daß ihre Wagen die heil. Strecke gar nicht passiert hätten. Trotz wiederholter Eingaben ist es uns nicht gelungen durchzusetzen, daß die Strafbefehle so zeitig zugestellt werden, daß man des Vorgangs sich noch entsinnen kann. Wir haben hier ein Stoppkommando, welches abends in Funktion tritt. In Charlottenburg allein wurden 192 000 Ml. Strafgebühren bezahlt. So ein Stoppkommando beschwört alles, was in seinen Märgen steht, es arbeitet präzise und prompt, natürlich in Zivil. Kein Mensch weiß natürlich etwas davon, wenn er nach 5, 6, 8 Wochen einen Strafbefehl bekommt, ob er die Strecke durchfahren und ob er zu schnell gefahren ist. Wir haben deshalb unseren Mitgliedern geraten, Fahrkontrollen zu üben, doch das bereitet gewisse Schwierigkeiten. Wir müssen also verlangen, daß die Strafbefehle innerhalb 14 Tagen zugestellt werden und müssen, auch wenn unsere Forderung zuerst keinen Erfolg hat, immer wieder die Ministerien darauf aufmerksam machen, daß Wandel geschaffen wird. Man sollte bei der Vernehmung dem Chauffeur wenigstens sagen, wo die Feststellung geschah.

Der Redner beklagte weiter die ungenügende Beleuchtung der Langholzwagen und forderte ferner die Einwirkung der Schulbehörden auf die Kinder, um sie auf die Gefährlichkeit des Wagens mit Steinen auf Automobile aufmerksam zu machen.

Alles in allem: Der Delegiertentag der „besten Chauffeure“ wurde interessant durch das, was die Nicht-Chauffeure ausführten. Ein anderes Zeugnis können wir weder der Tagung, noch der ganzen Vereinsmeierei des „Bundes“ ausstellen. Wir können nur hoffen, daß recht vielen Leuten die Sache zu viel wird und sie den rechten Weg finden:

Der Weg zum Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Ein neuer Jagow. Der Berliner Polizei-Präsident arbeitet eifrig mit, um das Wort vom „papierernen Zeitalter“ zu bewahren. Seine Erlasse hagelt so dicht auf uns und andere Sterbliche nieder, daß man wirklich nicht weiß, ob der letzte, über den man berichten möchte, nicht schon der vorletzte ist. Der Erlaß, den wir meinen, will Berlin in „guten Geruch“ bringen und beschäftigt sich mit der An-

bringung der Führerfrage. Jagow schreibt unter dem 3. März an die Droschkenfabriken:  
"Die in der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 gegebenen Vorschriften, betreffend die Schmiervorrichtung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmaschine genügen, wie die Erfahrung gezeigt hat, nicht, um manuelle Schmiervorrichtungen auszuschließen. Vorrichtungen (Hähne oder dergl.), durch welche der Defekt im Kurbelgehäuse erkannt werden soll, sind bei vielen, namentlich älteren Kraftfahrzeugen, unzulänglich und an Stellen, die unvermeidlich der Verschmutzung ausgesetzt sind, angebracht. Dies hat zur Folge, daß der Führer eine Schädigung des Motors durch überreichliche Delzugabe zu verhindern sucht; diese bewirkt dann übermäßige Rauchentwicklung. Vorrichtungen zum Erkennen des Defektes im Kurbelgehäuse mühen auch deshalb wenig, weil es nicht auf die Vorbereitung zur Motorschmierung ankommt, sondern auf die Schmierwirkung; diese kann aber nur dann zuverlässig angezeigt werden, wenn die Erkennungsvorrichtung im unlaufenden Delstrome angebracht ist. Schleuderschmierung ist deshalb unzuverlässig; die modernen Verbesserungen lassen die eigentlichen Mängel der Schmierart unverändert. Diese Verbesserungen sind Zufälle, die nur mit dem Delvorrat in Zusammenhang stehen, nicht aber mit der Schmierwirkung. Die neuesten Kraftwagen Typen weisen in den Schmiervorrichtungen unzweifelhaft Verbesserungen auf. Es erscheint aber auch eine Vervollständigung der behördlichen Vorschriften über Schmiervorschriften, die diesem Fortschritt der Technik Rechnung trägt, geboten. Ich beabsichtige deshalb, für neu einzuführende Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmaschinen einen Vorschlag des Geheimen Regierungsrats Prof. Dr. Kiedler (Prüfstelle für Kraftfahrzeuge an der Technischen Hochschule Berlin) entsprechend vorzuschreiben, daß eine Vorrichtung zur Beobachtung der Schmierung vorhanden sein muß, die 1. dem Führer jederzeit während der Fahrt sichtbar ist; 2. dem Führer jederzeit zugänglich ist; 3. den tatsächlichen Schmierzustand anzeigt, indem sie in den unlaufenden, also tätigen Delstrom eingeschaltet ist. Ein weiterer Grund für die übermäßige Rauchentwicklung bei Kraftdroschken ist die Verwendung überharter Motoren. Es erscheint geboten, die Motorstärke den Geländeverhältnissen, die gerade in Berlin wegen der wenigen Steigungen sehr günstig sind, entsprechend zu begrenzen. Die Beschränkung der Motorleistung ist auch im Interesse der Verkehrssicherheit nötig, damit die Bremsleistung zu übermäßig schnellem Fahren vermindert wird. Überreibungen der Motorstärke haben weiter den Nachteil, daß der Droschkenbetrieb ganz unnötigerweise verunreinigt wird. Ich beabsichtige deshalb, die Neuemstellung von Kraftdroschken, deren nach der Steuerformel berechnete Motorleistung 10 PS. übersteigt, zu verbieten. Ermittlungen haben ergeben, daß alle Fabriken, die im nehmenswerten Umfange Kraftdroschken nach Berlin liefern, Typen herstellen, die sich innerhalb der angegebenen Grenze halten. Von den im letzten Vierteljahr 1910 in Berlin neu eingestellten Benzol-Kraftdroschken hatten 72,5 pSt. eine Motorleistung bis zu 10 PS., 16,4 pSt. eine Motorleistung zwischen 10 und 12 PS., 7,8 pSt. eine Motorleistung zwischen 12 und 14 PS., 3,3 pSt. eine Motorleistung zwischen 14 und 17 PS., immer nach der Steuerformel berechnet. Die Erfahrung zeigt, daß eine Motorleistung von 10 PS. in Berlin allen berechtigten Ansprüchen genügt. Ich stelle Ihnen ergebenst anheim, mir bezüglich der beabsichtigten Vorschriften betreffend Schmiervorrichtung und Motorleistung eine Neuprüfung bis zum 20. d. Mts. zukommen lassen zu wollen; ferner bitte ich, mir mitteilen zu wollen, warum Sie bei Ihren Fahrzeugen den Führer auf der rechten Seite anordnen, obwohl doch die Anordnung des Führers auf der linken Seite den unzweifelhaften Vorteil hat, daß der Führer bei den am ehesten mit einer gewissen Gefahr verbundenen Wendungen, nämlich beim Ueberfahren und beim Links abbiegen, bessere Aussicht hat. Wiederholte Ausführungen, von denen auch einige auf der letzten Berliner Automobil-Ausstellung zu sehen waren, zeigen, daß die Anordnung des Führers auf der linken Seite konstruktiv möglich ist. Wenn auch die Unfallziffer der Kraftdroschken, hauptsächlich wegen der besseren Ausbildung und der schärferen Prüfung der Führer etwas zurückgegangen ist, so ist sie doch immer noch so außerordentlich hoch, daß alles geschehen muß, um eine weitere Besserung zu erzielen."  
Der arme Jagow. Da muß er sich von den Industrieflecken wieder vorrechnen lassen, daß die Geschichte nicht so einfach ist, wie er sich in seiner reinen Polizeigemeinschaftsharmlosigkeit, die Sache gedacht hat, die ganzen Chassisvorräte wären wertlos geworden usw. Eine noch stärkere Verlässigung der älteren Wagen wegen Rauchentwicklung wäre die Folge. Wenn auch die Vorschriften nur für neu in Betrieb einzuführende Wagen gelten soll, wer garantiert dafür, daß ein pflichtgetreuer Schummann alte und neue Wagen auseinanderkennt? — Jedenfalls haben auch wir alle Ursache, die Entwicklung der Dinge aufmerksam zu beobachten.

Unzulässigkeit des Vertretungsverfahrens für Automobil-Fahrlehrer. Eine für die beteiligten

Reise außerordentlich wichtige Entscheidung hat das preussische Oberverwaltungsgericht gefällt. Der § 3 des Automobilgesetzes vom 3. Mai 1909 bestimmt:

„Der zum Zwecke der Ablegung der Prüfung (§ 2 Absatz 1 Satz 2) sich in der Führung von Kraftfahrzeugen übt, muß dabei auf öffentlichen Wegen oder Plätzen von einer mit dem Führerschein versehenen, durch die zuständige Behörde zur Ausbildung von Führern ermächtigte Person begleitet und beaufsichtigt sein. Das Gleiche gilt für Fahrten, die bei Ablegung der Prüfung vorgenommen werden.“ Der § 5 bestimmt dann: „Gegen die Verfassung der Fahrerlaubnis, wenn sie aus andern Gründen als wegen ungenügenden Ergebnisses der Befähigungsprüfung erfolgt, ist der Rekurs zulässig. Das Gleiche gilt von der Entziehung der Fahrerlaubnis.“ Ferner wird bestimmt, daß die Zuständigkeiten für das Verfahren nach den Landesgesetzen sich bestimmen. In Preußen tritt nun an Stelle des Rekurses das Verwaltungsstreitverfahren. Die endgültige Entscheidung fällt durch das Oberverwaltungsgericht.

In dem zur Entscheidung stehenden Falle (Sachs wider Oberpräsident der Provinz Brandenburg), wo die Ermächtigung zur Ausbildung von Führern versagt worden war, entschied nun das Ober-Verwaltungsgericht, daß der Kläger schon deshalb abgewiesen werden müsse, weil das Verwaltungsstreitverfahren nur für Verfassung der Fahrerlaubnis zur Ausbildung von Führern gegeben sei.

Begründend wurde ausgeführt: Das Verwaltungsstreitverfahren sei nur zulässig, soweit es durch besondere Vorschriften zugelassen sei. Im vorliegenden Falle handle es sich nun um die Ausbildungserlaubnis. Das sei etwas von der Verfassung des Führerscheins sehr wesentlich verschiedentliches. Insbesondere könne diese Erlaubnis nicht als eine Art Unterabteilung des Führerscheins angesehen werden. Das Reichs-Automobilgesetz lasse nur für die Verfassung des Führerscheins und für die Entziehung des Führerscheins den Rekurs zu, mit der Möglichkeit, daß die Zuständigkeit nach den Vorschriften der Landesgesetzgebung geregelt werden könne. Das sei in Preußen gegeben, indem an Stelle des Rekurses das Verwaltungsstreitverfahren trete. Das sei aber nur gegeben für das Gebiet des Rekurses, also für die Verfassung und Entziehung des Führerscheins, nicht aber für die Ausbildungserlaubnis. — Es könnte sich nur noch fragen, ob eine Verfügung auf Verfassung der Ausbildungserlaubnis eine polizeiliche Verfügung im Sinne des vierten Titels des preussischen Landes-Verwaltungsgesetzes wäre, wofür das Verwaltungsstreitverfahren gegeben wäre. Das sei aber auch ausgeschlossen. Dieser Titel beziehe sich nur auf bestimmte polizeiliche Verfügungen und nehme direkt aus diejenigen polizeilichen Verfügungen, welche sich auf das Unterrichtsweesen, auf die Erteilung von Unterricht beziehen. Darum handle es sich hier aber.

Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung. (Urteil des Reichsgerichts vom 22. April 1912.) Das Landgericht Cassel verurteilte im Januar dieses Jahres den Chauffeur Gregor Leib wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung zu 4 Monaten Gefängnis. Der Angeklagte stand im Dienste eines Direktors Emminghaus in Dsnabrück. Im August vorigen Jahres hatte er einmal seinen Dienstherrn und dessen Familie von Dsnabrück nach Gotha zu fahren. Bis Cassel waren dem Angeklagten die Straßen gut bekannt. Er fuhr deshalb mit der höchsten Geschwindigkeit, doch verringerte er diese auch nicht, als er hinter Cassel in eine ihm völlig unbekannt Gegend kam. So ließ denn auch das Verhängnis nicht lange auf sich warten. An einer scharfen Kurve gelang es dem Angeklagten nicht, seinen Wagen in der Fahrbahn zu halten. Das Auto rannte vielmehr gegen einen Obstbaum und schlug um. Bei diesem Unfälle trug die Tochter des Besitzers des Kraftwagens so schwere Verletzungen davon, daß sie kurz darauf verstarb; E. selbst und seine Frau erlitten auch erhebliche Verletzungen. Nur der Chauffeur kam völlig unverletzt davon. Das gegen ihn ergangene Urteil legt ihm zur Last, durch zu schnelles Fahren an einer gefährlichen Stelle das Unglück verschuldet zu haben. E. stellte zwar seinem Chauffeur ein überaus wohlwollendes Zeugnis aus, erklärte aber doch, daß die Geschwindigkeit des Autos an der Unglücksstelle zu hoch erschienen sei und daß er auch den neben ihm stehenden Angeklagten darauf aufmerksam gemacht habe. Gegen seine Verurteilung legte E. beim Reichsgericht Revision ein. In dieser machte er geltend, daß Vorschriften darüber, mit welcher Höchstgeschwindigkeit ein Automobil auf offener Landstraße noch fahren dürfe, überhaupt nicht beständen. Das Urteil stelle nicht fest, mit welcher Geschwindigkeit er zur Zeit des Unfalles gefahren sei; nach der Fahrzeit, innerhalb der er die Strecke von Cassel bis zur Unglücksstelle durchfahren habe, lasse sich nur eine Fahr- geschwindigkeit von 29 Stundenkilometern berechnen. Wenn in dem Urteile gesagt werde, er sei mit der Höchstgeschwindigkeit 3 gefahren, so sei dazu geltend zu machen, daß es eine Geschwindigkeit 3 überhaupt nicht gäbe, sondern nur eine Ueberlegung 3, deren Anwendung die höchste Geschwindigkeit ermögliche. Der Reichsanwalt konnte keinem der von der Revision erhobenen Bedenken beitreten und gemäß seinem Antrage erlachte der Senat auf kostenpflichtige Verwertung der Revision.

Ausweichen von Automobilen nach links bei Zusammenstoßgefahr. (Urteil des Reichsgerichts vom 22. April 1912.) Die schon im allgemeinen für Fuhrwerke bestehende Vorschrift und von ihnen geübte Gepflogenheit, beim Einbiegen in eine Straße nach rechts in kurzem, nach links aber in weitem Bogen einzufahren, ist für die Automobile durch die Kaiser-

liche Verordnung vom 2. September 1906 übernommen worden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann in entgegensetzter Richtung fahrende Automobile in gefährliche Situationen bringen, aus denen auch oft die Geistesgegenwart des durch das vorschritts- widrigsfahrende Automobil bedrohten Kraftwagenführers nicht zu retten vermag. Fraglich ist es in solchen Fällen, ob der Fahrer, sobald er die durch den falsch fahrenden Kraftwagen geschaffene Gefahr erkennt, bremsen und halten muß oder seinerseits durch vorschrittswidriges Ausweichen der Gefahr zu entgehen suchen. Das letztere muß, wie man der nachstehenden Reichsgerichtsentscheidung entnehmen kann, dem Wagenführer zugestanden werden, wenn die Möglichkeit, der Gefahr durch allerdings vorschrittswidriges Ausweichen zu begegnen, größer ist als die, einen Unfall durch Bremsen zu verhüten. Im vorliegenden Falle war der Beklagte Dr. W. mit seinem Automobil bei der Wiegung einer Landstraße in der Nähe von Mühlhausen (Elsaß) auf der linken, westlichen Straßenseite in nur 1 Meter Entfernung vom Straßenrand um die Ecke gefahren. Der ihm hier entgegenkommende Kläger, der Kaufmann Kr., versuchte nun, da er glaubte, der Beklagte wolle die linke Straßenseite gewinnen, an ihm vorbei nach der rechten, östlichen Straßenseite auszuweichen, was ihm aber nicht mehr gelang. Die Automobile stießen zusammen, und für den Schaden machte der Kläger den Beklagten schaden- erschaftlich. Vom Landgericht Mühlhausen wurde der Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Verurteilung hingegen vom Ober- landesgericht Colmar zurückgewiesen. Das Reichsgericht hob dann das Urteil auf und verwies die Sache an die Vorinstanz zurück, um die Frage nach dem Verschulden des Klägers zu prüfen. Das Reichsgericht führte dazu aus, das Verwaltungsgericht habe mit Recht festgestellt, daß der Beklagte, entgegen § 19 der angezogenen Verordnung zu scharf um die Wiegung gefahren, als daß der Kläger noch an der rechten Seite wie vorgeschrieben hätte vorbeifahren können. Dadurch sei der Kläger veranlaßt worden, nach links auszuweichen. Dies sei zwar auch ein Verstoß gegen § 19, aber kein Verschulden, weil er sein Verhalten als sachgemäß habe annehmen können. Wenn also das Verwaltungsgericht meint, der Kläger habe glauben dürfen, der Beklagte wolle nach der westlichen Straßenseite, so müsse doch noch geprüft werden, ob der Kläger, nachdem er die Gefahr erkannt habe, nicht die Pflicht gehabt habe, seine Geschwindigkeit zu mäßigen und zu bremsen. Das Oberlandesgericht Colmar entschied schließlich daraufhin, daß es keinen Grund habe, von seiner ersten Entscheidung abzuweichen. Wenn der Kläger auch nicht nach links ausgewichen wäre und gehalten hätte, würde doch bei der Geschwindigkeit der Automobile und dem kurzen Zwischenraum der Unfall nicht vermieden worden sein. Daß der Kläger angenommen habe, der Beklagte wolle die linke Seite erreichen, sei ein unentscheidbarer Irrtum. Zu bremsen oder anzuhalten habe der Kläger keinen Anlaß gehabt, weil er auch dadurch einen Zusammenstoß nicht verhindert haben würde. Das Reichsgericht, dem der Rechtsstreit jetzt zum zweiten Male vorlag, bestätigte nun dieses Urteil, indem es die Revision des Beklagten als unbegründet zurückwies.

Der mißglückte Chauffeursfang. Bei der größten Autodroschenfirma in Zürich hatten die Chauffeure schon längst unter Maßnahmen zu leiden, die den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen. Der Lohn beträgt dort 20 pCt. der Bruttoeinnahme nach Abzug des Benzinverbrauches. Das Benzin müssen die Chauffeure selbst bezahlen. Außerdem ist ein System eingeführt, wonach die Leerkilometer berechnet werden. Für jede Fahrt sind nämlich 2 Leerkilometer frei, jeder weitere Leerkilometer wird mit 40 Cent. verrechnet. Außerhalb des Stadtbezirkes hat der Chauffeur die Berechtigung, für den Leerkilometer vom Fahrgast 50 Cent. zu fordern. Indem aber der Stadtbezirk sehr groß ist und die meisten Fahrten nur 3 und 4 Kilometer innerhalb des Stadtbezirkes betragen, so können die Chauffeure unmöglich auf ihre Rechnung kommen. Der Herr Besitzer Sachs hatte sich sogar dazu verstiegen, sich auf den Standplätzen herumzutreiben, und wenn ein Chauffeur nicht anwesend ist, ihm den Fahrpreisanzettel einzuschalten, wodurch dem Chauffeur ein Schaden von einem Franken erwächst. Noch verschiedene Mißstände sind dort an der Tagesordnung. Durch diese Maßnahmen haben sich die Chauffeure veranlaßt, in einer Versammlung die Sache zu besprechen und beauftragten die Vertreter ihrer Organisation, bei Herrn Sachs vorstellig zu werden. Zugleich wurde eine Tarifvorlage eingereicht, um bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse herbeizuführen. Herr Sachs versprach, mit der Organisation verhandeln zu wollen, verlangte aber eine 14tägige Frist, um den Tarifentwurf durch- beraten zu können. Diese Frist benötigte Herr Sachs, um in auswärtigen Zeitungen zu inserieren. Zugleich begab er sich zu Ostern nach München, um persönlich auf den Chauffeursfang auszugehen. Er schwätzte den Münchener Kollegen vor, daß ihm das Verhalten und der Geschäftseifer der Münchener Chauffeure sehr gut gefalle und er gerne solche Leute für seinen Betrieb haben möchte, denn in der Schweiz sei ein großer Mangel an tüchtigen Chauffeuren zu verzeichnen. Herr Sachs betonte aber merkwürdigerweise, daß er nur organisierte Leute will, weil er sich von der Organisation mehr verspreche. Die Kollegen schenkten ihm aber keinen rechten Glauben und meinten, ob nicht eine Lohnbewegung oder sonstige Differenzen ausgebrochen wären. Herr Sachs beteuerte aber, daß derartiges überhaupt nicht der Fall sei, er sei kein Lügner, und wenn die Chauffeure irgendwelchen Zweifel hegen, so sollten sie 2 Delegierte auf seine Kosten nach Zürich senden, um sich alles genau anzusehen und sich überall zu erkundigen. Nun stellten die Kollegen 2 Vertrauensleute auf, die diese Mission

übernehmen sollen. Einer der beiden Vertrauensleute setzte nun noch einmal in einem Schreiben Herrn Sachs auseinander, daß die Münchener Chauffeure samt und sonders organisiert seien, und wenn Differenzen mit der Organisation beständen, sie sich für Hausreicherdienste auf keinen Fall verwenden ließen; ebensowenig würden sie sich dazu hergeben, Angestellte von ihren Stellen zu verdrängen oder brotlos zu machen. Würde aber alles dies nicht zu treffen, so möge er das Reisegeld oder eine dementsprechende Sicherheit übersenden. Herr Sachs beteuerte in einem Antwortschreiben, daß es sich nur um eine Vermehrung des Personals und nicht um einen Ersatz von Leuten handle, und er tatsächlich über mehrere freie Stellen verfüge. Er bemerkte nebenbei, daß er das Schreiben der Münchener Kollegen für sehr wacker halte und mit ihnen vollständig sympathisiere. Zugleich übersandte er 100 M. als Voranschuß zu den Reisekosten und ersuchte um Zeitangabe des Eintreffens der beiden Delegierten. Diese machten sich nun auf den Weg nach Zürich, um auf Kosten des Herrn Sachs die Sache anzuhandschauen. Wie staunten sie aber, als sie auf dem Büro des dortigen Transportarbeiterverbandes erfuhren, daß die Kollegen bei dieser Firma in einer Lohnbewegung stehen, um ihre mangelhaften Verhältnisse zu verbessern. Nun ging es zum Herrn Sachs. Dieser befaß die Treue, noch einmal offen zu erklären, daß Differenzen mit der Organisation nicht beständen und versuchte in allen möglichen Formen die Verhältnisse der dortigen Chauffeure in ein möglichst günstiges Licht zu stellen. Nachdem man sich über zwei Stunden unterhalten hatte, versprachen die beiden Münchener Chauffeure, wenn die Verhältnisse so liegen, wie Herr Sachs angegeben, für die Vermittlung von tüchtigen und gut geschulten Chauffeuren Sorge zu tragen. Herr Sachs befaß noch die Liebenswürdigkeit, die beiden Delegierten mit dem Automobil in ganz Zürich herum und quer zu fahren, um ihnen die sehr schön gelegene Stadt zu zeigen. Hierauf wurden sie noch zu Mittag geladen, und um 4 Uhr nachmittags trennten sich die Kollegen, um angeblich die Heimreise nach München anzutreten. Die beiden Kollegen ließen aber den Zug fahren und wohnten noch am gleichen Abend einer Betriebsversammlung an, in der alle Mißstände im Betriebe grell beleuchtet wurden. Die Züricher Kollegen beschloßen, am nächsten Tage Herrn Sachs noch einmal um eine Verhandlung anzugehen. Einer der Münchener Kollegen meldete sich ebenfalls zum Wort und führte das falsche Verhalten des Herrn Sachs den Anwesenden vor Augen. Er betonte zugleich, daß die Welt einen solchen Fall, wonach sich ein Arbeitgeber an eine geschlossene Organisation um Vermittlung von Streikbrechern gewendet habe, noch kaum gesehen hat. Der Kollege gab zugleich den Züricher Kollegen das Versprechen, daß sie sich auf die Münchener Droschenchauffeure in jeder Hinsicht verlassen können und daß ihnen kein einziger in den Rücken fallen werde.

Mit freundlichstem Dank für die Liebenswürdige Aufnahme und vorzügliche Gastfreundschaft und mit der Genugtuung, auf billige Weise Zürich kennen gelernt zu haben, dampften die beiden Kollegen wieder der Heimatstadt zu. Herr Sachs wird aber unter diesen Umständen lange auf die Münchener Kollegen warten müssen.

Zürich. Bei der Firma Hugo Sarz, Motordroschenbetrieb in Zürich, sind infolge Differenzen sämtliche Chauffeure in den Ausstand getreten. Zugang ist strengstens fernzuhalten. Kein Chauffeur werde zum Verräter an seinen kämpfenden Kollegen. Hoch die Solidarität.

Verband der Handels- und Transportarbeiter der Schweiz.



Das Kammergericht hat eine für Droschenfahrer beachtenswerte Entscheidung getroffen. Der Droschenfahrer M. wollte eines Tages nach Friedenau fahren. In Schöneberg wurde er von einem Herrn angerufen, welcher mit Gepäc nach dem Potsdamer Bahnhof fahren wollte. Ein Schutzmann erklärte aber, M. sei nicht befugt, in Schöneberg eine Kraftdrosche in Betrieb zu setzen und dürfe daher einen Fahrgast nicht fahren. Da der Herr aber M. dringend bat, ihn zu fahren, fuhr M. den Herrn bis zum nächsten Droschenhalteplatz, ohne Bezahlung von seinem Fahrgast zu verlangen. Nichtsdestoweniger beurteilten die Vorinstanzen M. zu einer Geldstrafe, da M. in Schöneberg unbefugt eine Kraftdrosche in Betrieb setzen durfte; dies sei aber gegeben; auch andere daran der Umstand nichts, daß M. den Fahrgast leblich aus Gefälligkeit zur nächsten Droschenhaltestelle gefahren habe. Diese Entscheidung griff M. beim Kammergericht an, welches indessen die Revision als unbegründet zurückwies. (Es handelt sich hier um ein Urteil, welches in den beteiligten Kreisen nicht verstanden werden und nur böses Blut erregen dürfte.)



Berlin. Neue Besen lehren gut! Diese Beobachtung kann man so recht bei der Firma F. W. Grünfeld, Gebild- und Leinwandweberei, aus der Provinz der billigen Arbeitslöhne, machen. Durch den häufigen Wechsel

der Inspektoren in diesem Hause ist für die dort beschäftigten Diener die Arbeitszeit eine wahre Leidenszeit geworden, weil die neu eingetretenen Herren glauben, durch besondere Schneiderei den Handelshilfsarbeitern gegenüber sich bei ihrem Herrn und Gebieter beliebt zu machen.

Wiederholt haben wir an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß es nicht mehr zeitgemäß ist, den Hausdiener als ein mit weniger Ehrgefühl ausgerüstetes Lebewesen zu betrachten, hat er doch durch die Schulung seiner Berufsorganisation so viel gelernt, daß er mit Recht Anspruch darauf macht, menschenwürdig behandelt zu werden.

Besonders die dort beschäftigten Jugendlichen haben unter der Regie des jeweiligen Herrn Inspektor viel zu leiden, da ihnen Kosenamen wie Laufjungen, dummer Bengel und sonstige schöne Titulationen täglich an den Kopf geworfen werden.

Zur besonderen Illustration diene noch folgender Fall: Vor kurzer Zeit brach ein Streit bei dem Fuhrunternehmer Kllem aus, diese Firma hat die Geschäftsführen der Firma F. B. Grünfeld vertraglich übernommen. Da es dem Fuhrherrn Kllem während des Streits nicht gelungen war, Arbeitswillige in genügender Anzahl zu finden, blieben folglich auch die Führen bei der Firma Grünfeld liegen.

Da entstand der Firma Kllem ein "Ketter in der Not!" Herr Inspektor Lemy erschien auf dem Plan und hielt eifrig Umschau unter dem Dienerpersonal, um den heiligen Profit zu retten. Und siehe da, die Arbeit war nicht unlosig gewesen, drei seiner Getreuen hatten sich bereit erklärt, die ehrenvolle Arbeit zu übernehmen.

Als ein Verbandskollege pflichtgemäß die Betroffenen auf die Arbeiterinteressen schädigende Handlungsweise ihres Luns aufmerksam machte, ließen die Götzen beschwerdeführend zur Geschäftsleitung, unser Kollege wurde vor dem Hausstadl geschleppt und sofort entlassen.

Leider besteht auch in diesem Hause ein gelber Verein, der unserem vorwärtstrebenden Kollegen hindernd in den Weg tritt. Aber auch dieser wird überwunden werden, je mehr Aufklärung die Organisation in diesem Hause schafft.

**Hausdienerlöhne.** Folgendes Schreiben geht uns zu:

"Sie bringen in Ihrer Zeitung eine Kritik über unsere Lohnzahlungen, — überschrieben: "Hausdienerlöhne". Die darin angeführten Zahlen und Tatsachen sind teils entstellend, teils unrichtig. Wir beziehen uns auf § 11 des Preßgesetzes und ersuchen um folgende Berichtigungen resp. Klarstellungen. 1. Behauptet wird, daß unsere Hausdiener schlecht bezahlt sind, und zwar einen Lohn von 13-18 Mt. per Woche erhalten. Wir bezahlen in Wirklichkeit 16 bis 24 Mt. mit einer jährlichen Zulage von 1 bis 3 Mt. per Woche, also mehr wie ortsüblich! — Einer, eventuell zwei kleine Laufburschen für leichtere Botengänge verdienen 10 bis 13 Mt. per Woche. 2. Es wird ferner behauptet, unsere Hausmeister verdienen als Höchstlohn 24 Mt., das Salair derselben beläuft sich auf 31 bis 40 Mt., ebenfalls von Jahr zu Jahr steigend. 3. Es sollen den Dienern für Nacharbeit 2 Mt. vergütet worden sein! — Die Behauptung stimmt somit, daß vier beim Umzug beschäftigte Hausdiener 2 Mt. erhalten haben, aber nur als beiläufige Nebenvergütung, weil den Möbeltransporteuren in ihrer Gegenwart ein Trinkgeld von 3 Mark überreicht wurde. Nach dem Umzug und den Enträumungsarbeiten hat jeder Hausdiener 15 Mt.

erhalten. — Diese Vergütung hat auch der Hausdiener Adreas Hoser bekommen, welcher nach Beendigung der Arbeit bei uns austrat. 4. Von schlechter Bezahlung und Mangel an Freigebigkeit kann wohl keine Rede sein; denn sämtliche Diener und Hausmeister haben freie Garderobe, Kranken- und Zubalibengeld wird von der Firma voll bezahlt! Ferner erhält jeder Diener (ohne Ausnahme auch diejenigen, welche im Dezember eingetreten sind), eine Weihnachtsvergütung von 23 bis 113 Mt. (Zahlen aus der letzten Dezember-Kasse). — Als weitere Vergünstigung gewähren wir einen Sommerurlaub von acht Tagen, nach Ablauf eines Jahres einen Urlaub von 14 Tagen.

Hochachtungsvoll

Stallmann u. Harber.

Zu obiger Berichtigung bemerken wir, daß die Löhne doch nicht so sind, wie die Firma Stallmann u. Harber schreibt. Nach von uns eingezogener Erkundigung erhält ein 16jähriger junger Mann einen Lohn von jetzt 14 Mt., vorher 13 Mt. per Woche für 7 Arbeitslage oder einen horrenden Stundenlohn von 18 Pf. Die Behauptung, daß der Hausmeister von Stallmann u. Harber 24 Mt. verdient, haben wir nicht aufgestellt. Da aber die Firma mit dem Lohn von 31 Mt. paradien will, bisher 30 Mt., so hat sie dabei vergessen zu schreiben, welche Verantwortung und welche Arbeitszeit mit diesen Posten verbunden ist. Dieselbe beträgt bei normalen Zeiten täglich 15 bis 16 Stunden, des Sonnabends 17 bis 20 und Sonntags 5 bis 6 Stunden. Nun kann jeder den Stundenlohn berechnen. Wie verhält es sich nun mit der Vergütung von 15 Mt., die jeder Hausdiener erhalten soll. Schon Ende vorigen Jahres ist den Hausdienern eine Lohnzulage von 1 Mt. per Woche zugesagt. Diese ist allerdings erst nach dem Umzug und nachdem der Artikel im "Courier" erschienen war, nachbezahlt. Daher die Behauptung von 15 Mt., womit die Firma sich brüsst. Nun behauptet die Firma, daß die von ihr gezahlten Löhne gute wären. Kann denn bei den heutigen teuren Lebensverhältnissen ein Mensch noch mit 16 bis 24 Mt. bestehen? Wir empfehlen den Herren Chefs, doch nur eine Woche zu versuchen, ob es ihnen möglich ist, mit 16 Mark auszukommen. Wenn nun weiter die Firma die freie Garderobe erwähnt, die den Hausdienern geliefert wird, so ist dabei zu beachten, daß dieses nur aus Kellern für die Firma geschieht. Die Hausdiener verzichten gern darauf, ihnen kommt es nur auf einen auskömmlichen Lohn an. Zum Schluß können wir allen Hausdienern, besonders denen der Firma Stallmann u. Harber, nur empfehlen, sich dem Deutschen Transportarbeiter-Verband anzuschließen, damit bessere Verhältnisse geschaffen werden.

**Elbing.** Jahrelang sind hier am Platz die schlechtesten Löhne für Handelsarbeiter und Kutscher gezahlt worden. Mit den niedrigen Löhnen eine überaus lange Arbeitszeit. Jahrelang hat sich die Organisation bemüht, die indifferenten Kollegen an sich heranzuziehen. Diese Arbeit war schwer! Langsam nur, Schritt für Schritt, konnte die Organisation an Boden gewinnen und waren wir erst in diesem

Jahre so weit, mit Lohnforderungen an zwei Firmen heranzutreten. Bei der Firma Signer gewannen wir, bei der anderen Firma (Kruiche) verloren wir, weil sich hier Leute als Hausmeister fanden. Die Arbeitgeber im allgemeinen haben aber begriffen, daß die bisher bezahlten Löhne unzureichend sind und da tun sie das, was sie schon früher hätten tun müssen und legen ihren Arbeitern an Lohn zu, um so einen Konflikt mit unserer Organisation zu vermeiden. Das dies aber indirekt auf das Wirken der Organisation zurückzuführen ist, wollen oder mögen die Arbeiter und auch ein Teil unserer organisierten Kollegen nicht begreifen. Ghe sie das vernünftige tun und mitbessern, der Organisation mehr Mitglieder zuzuführen, haben sie und nörgehn an diesem oder jenem herum. Gewiß haben ein großer Teil unserer Kollegen das Bestreben, die Organisation wachsen zu lassen. Wie das Wachstum aber schneller herbeigeführt werden kann, darüber herrscht keine Klarheit. Die einen meinen: Ja, warum ist der Gauleiter immer an diesem oder jenem Orte mehr, als wie in Elbing. Hier müßte er mehr sein, dann würde es auch in Elbing besser gehen, sagten die anderen und so zerbricht man sich den Kopf über den Gauleiter und läßt das andere links liegen. Wenn die Kollegen begreifen wollten, daß durch das Anwachsen der Organisation auch im Gau 1 die Arbeiten des Gauleiters sich häufen und er dort sehr oft hingehen muß, wo Lohnbewegungen und Streiks sind, dann würden sie sich auch sagen müssen, daß es nicht immer im Willen des Gauleiters liegt, hier oder dort hinzugehen, sondern daß er den Verhältnissen unterworfen ist und er dort hingehen muß, wo mehr auf dem Spiel steht. Den Kollegen muß aber gesagt werden, daß heute andere Verhältnisse bestehen, als wie vor drei oder vier Jahren und daß es heute nicht so geht wie damals, daß auf jeden Wunsch oder Willen der Gauleiter hier oder dort auf einen oder mehrere Tage erscheint. Im Gau 1 sind ebenfalls noch Massen von Mitgliedern zu gewinnen und da heißt es, alle Kraft entfalten, um vorwärts zu kommen. Heute haben wir im Gau 1 das sechste Tausend Mitglieder überschritten und da ist es nötig, daß die Mitgliedschaften selbstständig werden. So wie Königsberg, Tilsit, Memel, Danzig, so muß auch Elbing sich selbst zu helfen wissen. Natürlich wird auch der Gauleiter bei sich bietender Gelegenheit einreisen. Aber es dürfte immer weniger werden, weil auch in Elbing die Vorbedingung zur Selbstständigkeit gegeben ist. Der Kollege Stepte bedarf nur einer recht kräftigen Unterstützung seitens der Elbinger Kollegen, dann wird's vorwärts gehen. Ein Beweis dafür ist in den letzten vier Wochen erbracht — während welcher Zeit die Mitgliedschaft Elbing von 106 auf 162 zahlende Mitglieder gestiegen ist. Wenn die Elbinger Kollegen den Kollegen Stepte besser unterstützen, dann wird nicht nur in den nächsten Wochen die Zahl 200 überschritten, sondern weit mehr erreicht sein. Also fort mit der ewigen Mörgelei! Denkt daran — allen Leuten recht getan, ist 'ne Kunst, die niemand kann! Erfüllt die statistischen Bedingungen, steht fest Schulter an Schulter, dann werdet auch ihr in Elbing Großes schaffen. Das aber muß das Werk der Elbinger Kollegen selbst sein!



**Bremen.** Auf dem Lloyd-Dampfer "Lothringen" ereignete sich dieser Tage ein Unfall, der nur auf die schlechte Beschaffenheit des Fallreeps zurückzuführen ist. Der Vermunglückte, der sich vom Bord des Dampfers auf einen Kahn begeben wollte, benutzte, weil kein anderer Abstieg vorhanden war, hierzu das Fallreep. Kaum hatte er dieses betreten, als auch schon eine der Sprossen abbrach und Struwe, welcher so jeglichen Halt verloren hatte, stürzte hinunter auf den Lloyd-Dampfer. Er mußte, da er schwere innerliche Verletzungen erlitten hatte, mit dem Sanitätswagen nach dem Krankenhaus gebracht werden. Auch diesmal wurde wieder, nachdem das Unglück geschehen war, nachdem ein Arbeiter seine Gesundheit eingebüßt hatte, der Mißstand beseitigt. Auf Veranlassung des Hafeninspektors, der später an Bord war, wurde die Leiter, welche nach dessen Gutachten völlig unbrauchbar war und auch schon vorher nicht mehr hätte verwendet werden dürfen, ausrangiert, die abgebrochene Sprosse wurde vom dem Schuttmann, welcher über den Unfall Erkundigungen einzog, beschlagnahmt.

Die Untersuchung über diesen Unglücksfall mag nun ausfallen wie sie will, das eine steht jedenfalls für uns fest: die Schuld liegt im System, ist in der kapitalistischen Wirtschaftsweise begründet. Hier lautet der Grundsatz: "Zeit ist Geld!" Kaum hat ein Schiff angelegt, liegen auch schon die Leichter längsseits und die Entladung beginnt. Hat ein Schiff es noch besonders eilig, vielleicht wegen Verspätung oder aus anderen Anlässen, dann wird mit verdoppelten Kräften Tag und Nacht gearbeitet; denn jede Stunde, jeder Tag, der hierdurch gewonnen wird, bedeutet für die Reederei eben einen Gewinn von mehreren tausend Mark. Daß man sich dann keine Zeit läßt, ja daß keine Zeit übrig bleibt, das Arbeitsgeschir auf seine Brauchbarkeit mit der nötigen Sorgfalt zu prüfen, ist selbstverständlich.

Wünscht der zuständigen Behörde wäre es aber, dann um so größere Aufmerksamkeit walten zu lassen.

Wir wollen aber noch darauf hinweisen, daß man überall dort, wo es angebracht ist — und das war auch hier der Fall —, nur feststehende Leitern verwenden solle. Leider findet man diese Strickleitern bei dem Norddeutschen Lloyd noch recht oft, — bei anderen Reedereien weniger — in Gebrauch.

Sollen jedoch Unglücksfälle dieser Art in Zukunft vermieden werden, dann mag der Hafeninspektor den Gebrauch dieser Leitern gänzlich verbieten.

**Emden.** Die Hohenlohe-Gruppe, der sogenannte Fürstentkonzern, weil das Vermögen der Gesellschaft fast allein von den beiden Fürsten Hohenlohe und Fürstenberg gestellt wird, hat mit Emden großes im Sinn. Sie hat um Konzession zum Betrieb einer Auswanderer-Linie nachgesucht, die in Emden beheimatet werden soll und deren Schiffe von Emden laufen sollen. Da der Fürst Fürstenberg zu den intimsten Freunden S. M. zählt — Wallin anscheinend nur zu den intimen — ist es nicht ausgeschlossen, daß die Konzession wirklich erteilt wird. Das würde für Emden und nicht zuletzt für die Emdener Hafenarbeiter, von weittragender Bedeutung sein. Für die deutsche Gesamtschiffahrt würde allerdings die neue Linie von großem Schaden sein. Ein schwerer Konkurrenzkampf zwischen den Bremen und Hamburger Linien einerseits und dem Fürstentkonzern andererseits wäre die Folge. Zur Zeit steht die Sache allerdings gefährlicher aus als sie ist. Heber Emden als "Königliche Zeitung" aus Hamburg u. a. folgendes schreiben:

Es ist kein Geheimnis, daß Emdens Ausgabe vermöge seiner geographischen Lage vornehmlich darin bestehen soll, einen Teil des über die benachbarten holländischen Häfen gehenden Seetehrs mit dem industriellen Binnenlande an sich zu ziehen. Von diesem Gesichtspunkte gehen auch die Vorkämpfer bei ihrem Konzessionsgesuch an den Reichskanzler aus, wenn es auch kaum wahrscheinlich ist, daß es Emden in

nennenswertem Maße gelingen würde, die Auswanderer-Linie über Rotterdam, die bekanntlich die sehr gut geleitete Holland-Amerika-Linie in engerster Verbindung mit den führenden deutschen Gesellschaften besorgt, an sich zu ziehen. Die Gründe hierfür brauchen wohl nicht näher ausgeführt zu werden, wohl aber ist an sich die Möglichkeit gegeben, die bisher über Hamburg und Bremen gehende Auswanderer-Linie zu leiten, wenn dem auch die höheren Landtransportkosten keineswegs förderlich sind. Erfolgte aber diese Entwicklung Emdens im Kampf gegen Hamburg und Bremen, was unbedingt der Fall wäre, wenn eine Linie in der nachgesuchten Weise und von der hinter dem Plane stehenden, zu der Großschiffahrt im Gegenfah wirkenden Seite ins Leben gerufen würde, so wäre gewiß nicht anzunehmen, daß sich daraus ein nachhaltiger Vorteil für Emden ergäbe. Auch hierfür liegen die Gründe ohne weiteres klar, gegebenensfalls genügt ein Blick auf die offenen und verdeckten Machtmittel, die den beiden großen Reedereien zu Gebote stehen. Die Erstellung einer Konzession unter solchen Umständen hätte also nichts Verlockendes, weder für Hamburg und Bremen, noch für Emden, Bräuken und selbst das Reich. Reichskanzler und Bundesrat werden es sonach nicht gerade leicht haben, die "Bedürfnisfrage", von der unter allen Umständen ausgegangen werden muß, zu entscheiden, und jedenfalls auf die Berichte und Gutachten der in der Sache zu hörenden Senate von Hamburg und Bremen einiges Gewicht legen. Aber auch sonst wird man gut tun, die ganze Konzessionsfrage mit möglichster Ruhe zu betrachten. Wer sucht denn diese Konzession nach? Eine Gesellschaft ohne Schiffel? Vor etwa einem Jahre hat die Hohenlohe-Gruppe die Deutsche Reederei-Gesellschaft in. b. H. mit 5 000 000 M. Kapital gegründet, wie es damals hieß, zu dem Zweck, allmählich die mit allerhand Prozessen belasteten und demgemäß in ihrer freien Wirksamkeit ungemein behinderten anderen Reedereimittel-

nehmungen derselben Gruppe, nämlich die Seetransportgesellschaft, die Unionreederei, die Erbertreidgesellschaft, aufzulösen und an deren Stelle mit dem neuen Unternehmen in die freie Schifffahrt einzutreten. Nun sind durch die erwählten Prozesse die Schiffe dieser Gesellschaften und teilweise auch ihre Aktien (die der Unionreederei) festgelegt, sodass sie nicht in die neue Reederei eingebracht werden können, diese demnach eigentlich nur auf dem Papier steht. Aber auch wenn die Schiffe verfügbar wären, ließen sie sich doch zu der erstrebten Passagierfahrt Emden-Amerika gar nicht verwenden, weil es keine Frachtdampfer sind. Solange also die Konzession nachsuchende Reederei ihr Schiffsmaterial nicht vorzeigen kann, ist natürlich — wenn nicht Sinn und Nutzen werden soll — an eine Erlaubnis der Reichsregierung nicht zu denken, verlangt doch das Gesetz ganz bestimmte Voraussetzungen, deren allerwesentlichste darin besteht, daß geeignete Schiffe da sind. Solche geeigneten Schiffe aber lassen sich auch nicht im Handumdrehen beschaffen. Am offenen Markt besteht in dieser Hinsicht bei der herrschenden Konjunktur so gut wie kein Angebot, die Werften sind auch stark belegt, jedenfalls würden Neubauten manches Jahr verschlingen und dazu eine Geldsumme, die der jetzigen Wirtschaftslage angemessen ist, aber leicht nach einigen Jahren, wenn die bestellten Dampfer in Fahrt treten könnten und dann vielleicht auf einen Niedergang der Schifffahrt trafen, auch selbst eine bescheidene Verzinsung nicht mehr einbrächte, am wenigsten unter dem Druck des Wettkampfes mit Hamburg-Bremen. Wer heute eine neue Passagierlinie von einem so jungen Hafen wie Emden aus im Gründerswege eröffnen will, muß mit ungezählten Millionen für eine durchaus unsichere Sache rechnen. Wichtig ist, daß der Name des Oberbürgermeisters von Emden, des sehr rührigen und um die Weiterentwicklung seines Gemeinwesens verdienten Herrn Fürbringer, unter dem Gesuch steht: und daß er die ihm anvertrauten Interessen mit Nachdruck wahrzunehmen weiß, hat er mehrfach als Verwaltungsbeamter und auch im Abgeordnetenhaus bewiesen. Sein Standpunkt ist eben: etwas muß jetzt geschehen, um die in Emden hineingesteckten Millionen zu verzinsen. Daß aber der Weg über die „Reedereigesellschaft“ des Herrn Kothe und der übrigen Hintermänner gegen Sapag und Lloyd zu keinem erwünschten Ziele für Emden zu führen vermag, kann einem so gewiegten Kopf wie dem des Oberbürgermeisters von Emden um so weniger unklar sein, als er in den früheren unrentablen, weit verfehlt angelegten Gründungen bei Emden ein genügend reibliches Menetekel hat. Das Ergebnis aller Betrachtungen kann deshalb eigentlich nur die Erkenntnis sein, die Wünsche Emdens, Grafhafen zu werden und auch Passagierverkehr zu erhalten, möglichst nicht gegen, sondern mit Hamburg und Bremen zu verfolgen. Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd werden sich zwar voraussichtlich nicht gerade mit besonderem Vergnügen Emdens als Anlaufhafen bedienen, da es ja für sie ganz bedeutende Opfer einschließt; auf der anderen Seite aber läßt sich, wie die Dinge nun einmal liegen, mit guten Gründen annehmen, daß die beiden großen Gesellschaften sich fernerhin wohl nicht sträuben würden, Emdens Wünsche in der gekennzeichneten Richtung zu unterstützen, wenn man sie darum anginge.

Wenn die großen Linien, um die Konkurrenz zu wägen, ehe sie lebt, in Zukunft Emden anlaufen lassen, so würde dies, wie wir zuversichtlich hoffen, die Arbeitsgelegenheit unserer Kollegen vermehren. Einige Hamburger, angeblich „nach jeder Seite hin unbeeinträchtigt“, schiffahrtssachverständige, insbesondere ein Herr, der über die Emdener Verhältnisse besonders gut unterrichtet ist, gaben dem Ausschuss der „Woff. Ztg.“ u. a. folgende Darstellung:

„Natürlich läßt sich heute noch nicht sagen, ob der Reichskanzler für die Konzessionierung gewonnen worden ist; aber angenommen, die Konzession würde erteilt, dann würde sich die weitere Frage erheben, ob sie auch in die Tat umgesetzt werden kann. Trotzdem man hier glaubt, daß das Kapital der Deutschen Reederei G. m. b. H., die für die neue Linie in Betracht käme, bisher nur durch schriftliche Anweisung von der „Deutschen Palästina-Bank“ zugesagt worden ist, set angenommen, es ständen der neuen Reederei das volle Aktienkapital mit 5 Mill. Mk. und die Reserve mit 1 1/2 Mill. Mk. vollständig zur Verfügung. Nichtsdestoweniger wird man die stärksten Zweifel hegen müssen, daß mit diesen geringen Mitteln irgend etwas gegen die beiden Großreedereien auszurichten ist. Hugo Stinnes steht seinem Dementi einer Bremer Zeitung gegenüber zufolge nicht in Verbindung mit dem geplanten Schifffahrtsunternehmen, so stünde also der Hohenlohekonzern im Grunde doch allein hinter diesem Projekt und müßte jedenfalls der neuen Linie ganz erheblich größere finanzielle Mittel zur Verfügung stellen als die erwähnte völlig unzureichende Summe. Wenn der Fürstentrost aber die notwendigen großen Mittel hergeben wollte, so muß immer noch bezweifelt werden, daß geeignete Schiffe für Passagierfahrten aufzutreiben und zu erwerben sein werden. Am offenen Markt kann man wohl Frachtdampfer kaufen, nicht aber Schiffe für Passagierfahrten. Auch in England dürften solche kaum zu haben sein, und jedenfalls wohl keines unter 3 bis 4 Mill. Mk. Die Dampfer müßten also erst in Bau gegeben werden, und da sie nicht eher als in 2 Jahren abgeliefert werden könnten, so würde der Beginn der Fahrten wahrscheinlich bereits in eine Zeit der absteigenden Konjunktur der Seeschifffahrt fallen, wodurch bereits die Unrentabilität des Unternehmens verbürgt wäre. Daß die preussische Regierung oder die Reichsregierung der neuen Linie eine direkte oder indirekte Subvention zukommen lassen würde, ist schon deshalb ausgeschlossen, weil kein öffentliches Bedürfnis vorliegt. Wir wollen aber noch einen Schritt weiter gehen und annehmen,

daß die neue Reederei geeignete Dampfer fahrberett im neuen Emdener Hafen zu liegen habe. Woher sie die Auswanderer für ihre Schiffe nehmen? Allerdings wird niemand verhindern können, daß sie ihre Passagiere von der Bahn auf das Schiff bringen kann, vorausgesetzt, daß sie Passagiere hat. Man muß von vornherein verneinen, daß Passagiere den Weg nach New-York über Emden nehmen werden, so bleiben also die Zwischendecker. Die Auswanderung aus Rußland und Oesterreich kommt fast allein in Betracht. Diese beiden Gebiete werden aber seit Jahren von der Hamburg-Amerika-Linie und dem Lloyd gemeinsam beherrscht. Als Hinterland für Emden würde nur Deutschland in Betracht kommen können, und die Auswanderung aus dem deutschen Reich geht, wie statistisch leicht nachzuweisen ist, ständig zurück. Sie beläuft sich monatlich auf nur wenige hundert Personen. Zumindest wäre es denkbar, daß die neue Reederei durch Unterbietung der Passagierpreise eine Anzahl Auswanderer durch ihre Agenten gewinnen könnte. Und schon die Tatsache der Unterbietung würde die beiden Großreedereien zwingen, ihrerseits die Raten herabzusetzen. Dieser Ratenkampf müßte letzten Endes sich doch zugunsten der finanziell um so vielfacher stärkeren Großreedereien entscheiden, so daß eine Rentabilität der neuen Linien in keiner Weise denkbar ist, selbst wenn noch zur Zeit der jetzigen Hochkonjunktur in Aktion treten könnte. Aber das scheint, wie oben ausgeführt, unmöglich. Hinzu kommt, daß die neue Konkurrenz der Großreedereien darauf gefaßt sein müßte, sich nicht nur einem erbitterten Ratenkriege gegenüber zu sehen. Vielmehr würden die Gegner sicherlich versuchen, die sämtlichen Schifffahrtsunternehmungen, die zum Interessentkreis des Hohenlohekonzerns gehören, unschädlich zu machen, also wohl auch der jetzt so vorteilhaft arbeitenden Levante-Linie in ihrem Betätigungsbereich die Existenz zu erschweren. All das müßten sich schiffahrtssachverständige Berater der Mitglieder des Fürstentrost selbst sagen und ihren Auftraggebern vor Augen führen. Jemand einen Erfolg auf dem Wasser kann das projektierte Großschifffahrtsunternehmen jedenfalls nicht haben.“

So ist also der Fürstentrost auf dem besten Wege, seinen zahlreichen zweifelhaften Gründungen eine neue hinzu zufügen. Jedenfalls darf man, auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt, mit Spannung der Dinge harren, die kommen werden.

**Hamburg.** Durch das Fehlen von Schutzvorrichtungen ist auf dem an Sandtoraf, Schuppen 6, liegenden englischen Dampfer „Sull“ der Kornumfleher W. Warne schwer verunglückt. Auf dem Schiffe wurde Korn in Säcken geladelt, und zwar so, daß die Säcke auf eine Schale gesetzt, die Säcke dann aufgeschitten und in ein neben dem Dampfer liegendes Fahrzeug ausgeschüttet wurden. Mit dem Aufschneiden der Säcke war M. beschäftigt, der hierbei das Gleichgewicht verlor und kopfüber in das Fahrzeug stürzte, wo er mit schwerer Verletzung am Hinterkopf liegen blieb. Der Verunglückte wurde durch die Sanitätskolonne nach dem Hafensanatorium gebracht. Dieser Unfall wäre nicht erfolgt, wenn vorher ein Tau quer vor den Gangway gezogen worden wäre, woran sich der Mann beim Aufschneiden der Säcke mit einer Hand hätte festhalten können. Wenig kollegial sollten sich nach dem Unfall seine Mitarbeiter benommen haben.

**Hamburg.** Eine Fribolität sondersartigen ist von der Vulkanwerk verübt worden. Man hat dort kürzlich abends das große Dock nach dem Hüllinghöft verholt, es etwa 100 Meter von der Werft abgelegt und es mit Drahttauen nach der Werft festgelegt. Dieses Verholen des Docks ist aber den Schiffen der Fährdampfer nicht bekannt gegeben worden, und sie haben auch nicht gewußt, daß das Dock verholt werden sollte. Als nun am Morgen im Nebel der Fährdampfer „Brahms“ mit etwa 400 Arbeitern besetzt nach der Vulkanwerft heranzufuhr, glitt der Fährdampfer über das eine Drahttau, welches ziemlich schlaff hing, hinweg, worauf man erst merkte, daß das Dock verholt war. Dem unsichtigen Handeln des Schiffsführers, der die Maschine des Dampfers schnell stoppen und dann auf rückwärts stellen ließ, ist es zu verdanken, daß kein Mensch durch den zweiten Sturz, woran das Dock fest lag, verletzt wurde. Hätte der Schiffsführer des Fährdampfers nicht ein so wachames Auge gehabt und so schnell gehandelt, hätte es viele Menschen ernstlich in Gefahr bringen können.

**Hamburg.** Was bei der Ueberhastung der Arbeit entsteht. Bei der Entlohnung des Dampfers „Santa Cruz“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft am D'Zwalskai, Schuppen 46, hatte man die Dampfkräne so dicht gegeneinander geschoben, daß sie sich nicht gegenseitig mit den aus dem Schiffe kommenden Hieven vorbekommen konnten und durch die Verlängerung des Auslegers übereinander hinweggedreht werden mußten. Bei der außerordentlichen Hast, mit der diese Arbeit betrieben, schlug eine Hieve Getreide in Säcken herab, gegen den anderen Kran, daß dessen Fenster zertrümmert wurde und die Hieve ausstieß. Von den herabfallenden Säcken wurde ein Schiffsreiniger getroffen, der mit noch mehreren Kollegen auf Stelagen außenbords arbeitete. Er ist herabgeraten und verletzt worden, daß er nach seiner Wohnung gebracht werden mußte.

Diese Arbeitsmethode widerspricht direkt den Unfallverhütungsvorschriften, worin es heißt, daß unter Hieven kein Mensch arbeiten darf. Aber was kümmert man sich um Unfallverhütungsvorschriften und ob ein Mensch zu Schaden kommt, wenn die Arbeit nur flott vorkattelt geht, damit der Profit nicht leidet.

**Hamburg.** Und wieder der Scherz. Auf dem Dampfer „Babaqui“ waren die Schauerleute mit Abdecken der Lendenbedel des Na-

mes 2 beschäftigt, als ein Lendenbedel aufklippte und mit samt dem Schauermann C. G. in den Unterraum stürzte. Dort verstarb der Schauerverletzte nach wenigen Minuten. Dieser Unfall ist wiederum durch das Fehlen der Scherzbocke erfolgt. Wohl haben die Querscherebedel eingelegen, aber die Längscherebedel hatte man nicht für notwendig erachtet, einzulegen. Hierdurch hatten die Lendenbedel nicht den erforderlichen Halt und mußten aufklippen. — Die wirklich Schuldigen sind natürlich weit vom Schuß. Wenn man Geld hat!

Die Beschäftigung im Hamburger Hafen hat laut Mitteilung des Hafenbetriebsvereins während des Monats März eine Höhe erreicht, die sowohl dem Vormonat als dem März 1911 hinter sich läßt. Es sind im Stauereibetrieb werktätig durchschnittlich 5096 Arbeiter gegen 4289 im Februar 1912 und gegen 4397 im März 1911 beschäftigt worden. Im Raibetrieb war die Beschäftigung etwas geringer wie im Vormonat, nämlich 6710 Arbeiter im werktätigen Durchschnitt gegen 7152 im Februar 1912 und 5978 im März 1911. Nachdem die Stauung der Elbeschifffahrt und die Ablenkung des Verkehrs auf die Eisenbahn überwunden, dürfte der Raibetrieb wieder auf seine normale Beschäftigungsstärke zurückgelangen. Das erste Quartal des laufenden Jahres zeigt hinsichtlich der Arbeiterzahl, die im werktätigen Durchschnitt in Beschäftigung stand, im Vergleich zum Vorjahre folgendes Bild: Stauereibetrieb 4611 (1911: 4329), Raibetrieb 6899 (5232), Schiffsreinigung 908 (1081), Schiffsfesselreinigung 323 (?), Hafen- und Lagerhausbetrieb in Hamburg 455 (340). Wie die Beschäftigung, hat sich auch das Angebot an Arbeitskräften gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres vermehrt, allerdings nicht in dem Maße wie die Nachfrage, so daß namentlich während der ersten Hälfte des März in allen Betriebszweigen ein starker Mangel an Arbeitern bestand.

**Mannheim.** Lohnbewegung der Kohlenarbeiter am Rheinauhafen. Die Kollegen der Rheinischen Kohlenhandels- und Reederei-G. m. b. H., soweit sie im Spudatstlager Rheinauhafen beschäftigt sind, haben Forderungen eingereicht. Diese sind demnach bescheiden, daß sie ohne weiteres von der Firma hätten bewilligt werden können. Es wurden geordert: ein Minimaltagelohn von 5 Mk. (zwei Drittel der Arbeiter haben diesen Lohn bereits vorher schon gehabt). Weiter für Arbeiten über die zehnte Stunde hinaus 25 pSt., über die zwölfte Stunde 50 pSt. Zuschlag. Die Forderung nannte der Betriebsleiter einen Unflug. Trotzdem die Eingabe nur die fünf Arbeiter, welche als Kommission gewählt worden waren, unterschrieben hatten, brachte es die Betriebsleitung fertig, von einer Einmischung fremder Elemente zu reden, die sie sich selbstredend verbittet. Die Kommission die vorstellig war, wurde so behandelt, wie man es von Kohlenmagnaten gewohnt ist. Die Herren, die ihr Konstitutionsrecht für sich in Anspruch nehmen, wie sonst niemand, die auf Grund dessen Herren der Situation sind, die einfach durch ihre Organisation die Preise bestimmen, diese Herren nehmen sich das Recht heraus, ihre Arbeiter zu warnen, sie sollen sich von fremden Elementen nicht irreführen lassen. Auf der einen Seite glatte Drückerei der bescheidenen Wünsche der Arbeiter, auf der andern Seite eine indirekte Drohung gegen die Organisation der Arbeiter. Klarer kann der Probenstandpunkt nicht zutage gefördert werden.

Also, ihr Rheinauarbeiter, laßt euch nicht von fremden Elementen irreführen. Sonst geht es euch wie z. B. euren Mannheimern Arbeitskollegen, daß ihr eventuell pro Tag als Kohlenarbeiter statt 10 Stunden nur 9 Stunden arbeiten dürft, und die Kohlenbarone euch eines Tages statt 4,50 bis 5 Mk. für 10 Stunden nur 5 bis 5,50 Mk. für 9 Stunden bezahlen würden, „freiwillig“ selbstredend, denn die Herren der Situation lassen sich zu nichts zwingen.

Werdet wieder indifferent, ihr Kohlenarbeiter, schuftet weiter 10, 12, 15, 20, 36 Stunden, ganz nach Kommando der Herren Betriebsleiter, ohne Murren. Werdet wieder willenlose Arbeitsflaven, denn wer Knecht ist, muß Knecht bleiben. Dann werdet ihr ganz nach Wunsch eurer „humanen“, „einsichtsvollen“, „Brotherren“ sein. Wollt ihr das, ihr Kollegen vom Rheinauhafen? Nein und tausendmal nein! So wird uns der Ruf entgegenschallen. Darum frisch ans Werk, den letzten Arbeiter und Kollegen „irre“ geleitet! Einem in den Deutschen Transporthandwerker-Verband. Der Tag der Abrechnung wird und muß kommen.

**Nordenham.** Wenn man das traurige Organisationsverhältnis der hiesigen Hafentarbeiter betrachtet, so muß man glauben, daß sie der Organisation nicht mehr bedürfen, daß ihre Lebenslage so glänzend ist, daß sie darum zu beneiden wären. Dem ist aber leider nicht so, denn die jetzigen Löhne stehen mit den Luerungsverhältnissen am Ort in einem so traffen Widerspruch, daß man die Bescheidenheit, oder soll man es Gleichgültigkeit nennen, der Hafentarbeiter bewundern muß. Bis jetzt hat ein großer Teil es noch nicht für notwendig befunden, der Organisation beizutreten, um zu versuchen, sich bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. Oder sind die Nordenhamer Hafentarbeiter noch in dem Bahn besfangen, durch Demut und Stillschweigen mehr zu erreichen, als durch mannaftes Klampfen? Kollegen, wenn ihr das noch glaubt, dann seid ihr auf dem Holzwege, denn das sollte euch doch die Erfahrung, das Beispiel anderer, schon gelehrt haben, daß auf diesem Wege nichts erreicht werden kann.

Kollegen, es wird Zeit, daß ihr aufwacht, bedenkt, daß ihr Pflichten gegen euch selbst habt, daß ihr Pflichten gegen diejenigen habt, die euch ihre Ernährer nennen. Ihr habt es selbst in der Hand, eure und die Lebenslage eurer Familie zu verbessern. Nehmt euch die Kollegen anderer Hafenhäute als Vorbild und Richtschnur, wenn ihr das tut, dann

Können ihr dasselbe erreichen, was andere Kollegen erreicht haben.

Nun ist es aber nicht genug, daß ihr einer Organisation beitreten und eure Verbandsbeiträge zahlt, ihr habt dann auch noch andere Pflichten zu erfüllen...

Datum hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband, der es bewiesen hat, daß er eure Interessen vertritt...



Berlin. Die Monatsversammlung der Abteilung Lichtenberg fand am Sonnabend, den 18. April, statt. Nach Verlesung des Protokolls der vorigen Versammlung hielt ein Kollege einen interessanten Vortrag über: 'Welche Rolle spielt der Lohnarbeiter im wirtschaftlichen Leben?'

Für die Abteilung Centrum fand die Monatsversammlung am Sonnabend, den 20. April, statt. Ein jugendlicher Kollege aus der Abteilung Lichtenberg hielt einen Vortrag über 'Alkoholismus'.

Am 24. April fand die Monatsversammlung der Abteilung Dste n statt. Ein Kollege aus der Sektion V hielt einen interessanten Vortrag über: 'Wirtschaftliche Forderungen der Arbeiterjugend'.



Berlin. Die Tätigkeit der Sektion V im 1. Quartal. Das 1. Quartal hat seinen Abschluß gefunden und so erscheint es angebracht, einen kurzen Rückblick auf die vergangene Wegstrecke zu werfen...

Die Aufnahme von neuen Mitgliedern hat im 1. Quartal einen recht erfreulichen Fortschritt gemacht und ist bedeutend besser, als wie zur gleichen Zeit im Vorjahre.

Auch an Lohnbewegungen hat das 1. Quartal eine gewisse Lebendigkeit gezeigt. Es haben in diesem Zeitraum neun Bewegungen ihren Abschluß gefunden...

waren. Die Verteilung auf die fünf Branchen zeigt folgendes Bild: Elektrobranche 121, Maschinen-, Eisen- und Fahrzeugbranche 68, Stabeisenlager, Trägelager- und Konstruktionsbranche 62, Branche für gemischte Klein- und Mittelbetriebe 38, Branche der Schilderhersteller 9.

Gefälligkeitsmillionen.

Industrieherren nennen die Schmiergelder, die auch heute noch oft genug ihren Weg in die bürgerliche Presse finden, Bequemlichkeitsgelder, weil sie damit erreichen, daß sie nicht allzuviel gefragt werden.

Als die Institution gesetzlich festgelegt wurde, dachte man, wie ja schon aus dem Namen, welcher dieser Einrichtung gegeben wurde, hervorgeht, an eine Aufsichts-, eine Kontrollinstanz der oft recht dunklen Wege großer Bau- und Industriekonzerne.

Die Aufsichtsratsposten der Aktiengesellschaften sind heute durchweg einflußreiche Stellungen, die mit hohem Gehalt vergütet werden und außerdem - keine Arbeit verlangen!

Deswegen gilt der Nationalliberalismus und seine Parlamentsfraktionen, im besonderen die des Reichstages, im doppelten Sinne als die Partei der Aufsichtsräte.

Seit der kleinen Finanzreform von 1906 wird der größte Teil des Einkommens aus Aufsichtsratsstellen, soweit es in Lantienem erkennlich ist, durch eine 8prozentige Steuer erfasst. Ihre Untrechnung ergibt die Summe, die alljährlich die deutschen Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und die G. m. b. H. an Lantienem für ihre Aufsichtsräte ausgeben.

Die verneuerte Aufsichtsratsantiente betrug 1907/08: 52,77 Millionen M., 1908/09: 41,01 Millionen, 1909/10: 59,30 Millionen, 1910/11: 65,39 Millionen und 1911/12 schon 71,50 Millionen M.!

Durch die mit Lantime hochdotierten Posten verdienen eine ganze Anzahl Menschen alljährlich Millionen, ohne daß sie auch nur den Finger rühren. Wir haben Bankdirektoren, Industriekapitäne, die in 20, 30, ja 40 Aufsichtsräten sitzen, und überall Lantienem einpacken.

Erst wenn die Lantienem bewilligt sind, erhalten die Aktionäre der Aktiengesellschaften Dividenden, und erst wieder nach diesen erhalten vielleicht, aber nur sehr vielleicht, und auch nur dann, wenn sie darum kämpfen, die Arbeiter etliche Pfennige von den Millionengewinnen, die aus ihrer Arbeit herausgewirtschaftet worden!

Ausbau des Betriebsvertrauensmännerstems hat weitere Fortschritte gemacht und kommt seiner Vollendung immer näher. Betrug die Anzahl der Vertrauensleute am Schlusse des Jahres 1911 zusammen in fünf Branchen 236, so schließt das 1. Quartal mit 283 ab.

Unter Maßregelungen hatte die Sektion auch im verfloßenen Quartal wiederholt zu leiden. Es wurden sieben Kollegen von seiten der Unternehmer wegen ihrer Verbandsstätigkeit entlassen, und folglich von der Bezirksverwaltung als gemahregelt übernommen.

werden können und unangenehm sind, so geht aber doch aus der enkrafteten Gesamttätigkeit hervor, daß die Sektion sich auf gesunder Grundlage entwickelt.

Da das Heer der Unorganisierten in unserem Organisationsgebiete noch recht erheblich ist, so dürfen die Erfolge vom 1. Quartal keinerlei Anlaß dazu geben, nun die Hände in den Schoß zu legen, sondern die Parole muß nach wie vor lauten: Nicht ruhen und nicht rasten, bevor der letzte Kollege der Organisation als Kämpfer zugeführt ist.

In der Klage der Sanja-Brotfabrik gegen unseren Verband hat nun auch das Reichsgericht gesprochen. Wie erinnerlich, hatte die Sanja-Brotfabrik (G. m. b. H.), Hamburg, gegen den deutschen Transportarbeiterverband in Berlin und dessen Hamburger Bevollmächtigten, den Kollegen Gaad, eine Schadensersatzklage erhoben.

Das Landgericht Hamburg hatte die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht aber nur insoweit, als der Transportarbeiterverband als solcher verklagt worden sei.

Das Oberlandesgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht aber nur insoweit, als der Transportarbeiterverband als solcher verklagt worden sei. Gegenüber dem mitverklagten Hamburger Vertreter Gaad des Verbandes aber hatte das Oberlandesgericht die auf Zahlung von 4500 M. gerichtete Schadensersatzklage als dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt.

Die ganze Entstehungsgeschichte des Streiks sei in den Veröffentlichungen falsch geschildert worden. Es sei aber von Gaad, der schon seit 1905 in der Gewerkschaftsbewegung tätig gewesen sei, fahrlässig, diese objektiv unrichtigen Angaben auf Grund kurzer Notizen veröffentlicht zu haben, die ihm gemacht worden seien, ohne sich genauer zu überzeugen.

Die vom Kollegen Gaad dagegen beim Reichsgericht eingelegte Revision wurde am Donnerstag als unbegründet zurückgewiesen.

Breslau. Das Vorgehen der Arbeitgeber in der Speidition und im M.S. beltranspote. Mit dieser Frage beschäftigte sich am 21. d. M. eine Versammlung der in der Branche Beschäftigten. In scharfer Weise wurde gegen die Maßnahmen einzelner Arbeitgeber, die unausgesetzt Entlassungen der am Streik beteiligten vornehmen protestiert.

Gegenmaßregeln zu treffen hat und daß, wenn die betreffenden Unternehmer die Entlassungen nicht widerrufen, weitere Maßnahmen zu ergreifen sind und diesen Arbeitgebern die Antwort auf ihr rückfichtloses Vorgehen zu geben. Sie gelobten auch, fester denn je zur Organisation zu halten und nicht eher zu ruhen, bis auch der letzte Mann der Organisation angehört. Nach eingehender Aussprache über alle die gerügten Missetaten fand nachstehende Resolution einstimmige Annahme:

**Resolution.**

„Die heute am 21. April versammelten Expeditionen- und Möbeltransportarbeiter protestieren ganz energisch gegen die Maßnahmen der Firmen Gustav Maier, Linke u. Pape, Josef Kahlert, M. Kinkel, Hugo Bozemeck und Hoquette, indem dieselben entgegen den Vereinbarungen, daß aus Anlaß des Streiks Maßregelungen nicht vorgenommen werden, solche nun doch erfolgt sind, da eine ganze Anzahl langjährig Angestellte, nun, nachdem die Hauptarbeit zum Quartal geleistet ist, entlassen wurden.“

„Die Versammelten hatten nicht geglaubt, daß die Arbeiter das gegebene Ehrenwort brechen werden. Sie sind der Ansicht, daß es notwendig ist, wenn diese Maßnahmen seitens der Arbeitgeber nicht zurückgezogen werden, zu energischer Abwehr gegriffen werden muß und beauftragen die Verhandlungskommission, sofort die nötigen Schritte dazu einzuleiten.“

**Dülken.** In Dülken, wo der Boden für unsere Ideen schwer zugänglich ist, fanden zwei Versammlungen statt, um die Berufskollegen des Transportgewerbes der Organisation zuzuführen. Die Agitation, die von den vierer Kollegen in die Hand genommen war, war mit Erfolg gekrönt. In beiden Versammlungen referierte der Stell. B. über die kulturelle Bedeutung des Transportarbeiterverbandes. Der Redner verstand es, in markanten Ausführungen den Anwesenden den Wert der Organisation klarzulegen. Von der Gründung einer Filiale wurde noch Abstand genommen. Um den Kollegen Gelegenheit zu geben, sich in das Organisationsleben einzuarbeiten, wurden sie der vierer Verwaltung überwiesen. Die von den Anwesenden in der Diskussion geschilderten Verhältnisse sind geradezu haarsträubend. Löhne von 15 Mk. für verheiratete Führer werden gezahlt, dazu eine Arbeitszeit von 12 und 13 Stunden pro Tag. Interessant ist, daß in solchen Zentren gegenüber unsere Brüder in Christo es noch nicht für notwendig gefunden haben, gegen das Unternehmertum Front zu machen, erst als wir Fuß gefaßt hatten, kamen auch die Christen, um die Arbeiter vom Transportarbeiterverband abzulassen. Doch die Kollegen zeigten kein Verständnis für das Verbändchen mit den langen Namen und ließen die Christen unter sich. „Profit und Macht“ sind die Götter, zu denen die Unternehmer auch in Dülken beten. Möge der Boden auch noch so hart und rauh sein, — ihn zu bearbeiten ist Aufgabe der Kollegen. Dem Gegner zum Trotz, und dem Arbeiter zum Ruh.

**Essen.** Die falschen erwischt. Am Abend des 5. Mai 1911 wurde am Essener Hauptbahnhof der Klempner Stork von einem ihm unbekanntem Manne angesprochen und gefragt, ob er nicht Lust habe, in Elberfeld Arbeitswilligendienste zu tun. Dort streikten die Transportarbeiter und er — der Fremde — suchte Arbeitswillige. Stork sagte zu und versprach noch mehr Arbeiter besorgen zu wollen. Die ohne Zweifel mit nach Elberfeld gehen würden. Es wurde verabredet, daß man sich am selben Abend in der Wirtschaft Schulte in der Grabenstraße treffen wollte. Stork hat noch einige Leute aufgesucht und ist mit ihnen dann in die Wirtschaft Schulte gegangen. Dort wurden alle von dem Manne, mit dem Stork am Bahnhof bekannt geworden war und einem andern in aller Form angeworben. In späterer Stunde ging die Gesellschaft nach dem Bahnhof in Essen-West, von dem die Abfahrt nach Elberfeld erfolgen sollte. In der Krämerstraße, kurz vor dem Bahnhof, entstand unter den Leuten eine Schlägerei, wobei Stork, ein Arbeiter Röder u. a. unter den Rußen: „Ihr verfluchten Streikbrecher“ usw. verprügelt wurden. Die Verletzten nahmen noch an demselben Abend die Polizei in Anspruch und diese bemühte sich, die Täter ausfindig zu machen.

Der Kriminalschutzmänn Simonis wurde mit der Ermittlung betraut, und dieser Herr suchte die Uebelthäter — wahrscheinlich einige zweifelhafte Individuen — bestmöglichst in den Reihen der — organisierten Arbeiter. Anlaß hierzu bot ihm der Umstand, daß in Elberfeld, wohin die Reise gehen sollte, die Transportarbeiter streikten. Daraus folgerie der Herr, daß die Uebelthäter unter den hiesigen Transportarbeitern zu suchen seien. Das war zwar ziemlich einfach, führte aber am letzten Ende zu einem grandiosen Scheitern. Am 5. Mai war die Geschichte passiert, und nach der Personalbeschreibung, die Herr Simonis von den Verprügelten erhielt, konnten als Verdächtige vielleicht die Kollegen Strehl und Sander in Frage kommen. Die beiden wurden nun den beiden Geschlagenen gegenübergestellt und von diesen als diejenigen bezeichnet, die sie in der Wirtschaft Schulte angeworben hatten.

Auf Grund dieser Ermittlungen wurde gegen die beiden Kollegen Klage wegen Vergehens gegen § 153 in Verbindung mit Körperverletzung erhoben. Vor einiger Zeit fand Termin vor dem Amtsgericht statt, wo beide Angeklagte freigesprochen wurden. Dagegen hatte der Anwalt Berufung eingelegt und so gelangte die Sache vor die Strafkammer, wo am Donnerstag der Termin stattfand, nachdem ein früherer Termin vertagt werden mußte, weil der Hauptbelastungszeuge, der Klempner Stork, damals nicht erschienen war.

Die Verhandlung am Donnerstag ergab, daß die Klage auf sehr schwachen Füßen stand. Die Kollegen Sander und Strehl vermochten nachzuweisen, daß sie zu der fraglichen Zeit an ganz anderen Orten waren. Sander hatte an einer Sitzung des Aufsichtsrates im Konsumverein „Eintracht“ teilgenommen und konnte dieses zum Teil durch Zeugen nachweisen. Strehl hatte zu der Zeit das Bureau des Transportarbeiterverbandes aufgesucht, um dort einige Arbeiten zu erledigen. Der Hauptbelastungszeuge, Klempner Stork, wußte nicht einmal anzugeben, um welche Zeit er am Hauptbahnhof von dem Manne, in dem er Sander wieder erkennen will, angesprochen worden war. Als der Verteidiger, Justizrat Dr. Niemeyer, deshalb einige Fragen an ihn richtete, geriet er so in Rage, daß er vom Vorsitzenden ernstlich auf seine Pflicht, dem Verteidiger Rede und Antwort zu stehen, hingewiesen werden mußte. Ueberhaupt scheint dieser Zeuge eine sonderbare Nummer zu sein. Er war schon in einer Irrenanstalt interniert und hat schon eine stattliche Anzahl Vorstrafen hinter sich. Er wurde auch jetzt wieder aus der Unteruchungshaft vorgeführt. Auf das Zeugnis eines solchen Mannes hin eine so schwere Anklage aufzubauen, erscheint uns mindestens sehr gewagt. — Der Zeuge will bestimmt die beiden Angeklagten wieder erkennen. Er kann aber nicht sagen, ob die beiden bei der Schlägerei mitgeschlagen haben.

Der zweite Belastungszeuge, Röder, will auch die beiden Angeklagten als die wieder erkennen, die die Arbeitswilligen in der Wirtschaft Schulte angeworben haben.

Kriminalschutzmänn Simonis war mit den Ermittlungen in der Sache betraut. Er hat die Angeklagten den beiden Zeugen gegenübergestellt. Beide hätten mit Bestimmtheit die Angeklagten als die Täter bezeichnet. Der Staatsanwalt ließ in seiner Anklagerede den Hauptzeugen schon halb fallen. Er war aber der Ansicht, daß eine Bestrafung wegen Vergehens gegen § 153 erfolgen müsse und beantragte für jeden Angeklagten 1 Woche Gefängnis.

Herr Dr. Niemeyer war der Ansicht, daß die Zeugen unmöglich nach drei Wochen, als ihnen die die Angeklagten gegenübergestellt wurden, diese noch erkennen könnten, zumal sie diese nur oberflächlich gesehen hätten. Dies sei auch bei einer mangelhaften Intelligenz des Hauptzeugen ausgeschlossen. Er beantragte die Freisprechung.

Das Gericht kam zu folgendem Urteil: Die Beweise reichen nicht aus, um die Angeklagten zu überführen. Sie werden deshalb freigesprochen. Die Kosten trägt die Staatskasse.

So waren denn die Bemühungen des Herrn Simonis umsonst. Wir waren von vornherein der Ueberzeugung, daß die Geschichte so auslaufen würde. Es ist aber bezeichnend, daß man bei so mangelhafter Beweisen erst Anklage erhebt.

**Lüneburg.** Seit mehreren Jahren besteht hier eine Mitgliedschaft unseres Verbandes. Mehrfach wurden Anläufe gemacht, um die meist recht traurigen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verbessern. Erfolge waren wohl da, jedoch hat die Mehrzahl der Kutscher und Handelshilfsarbeiter keinen Anteil daran gehabt. Kürzlich fand eine außerordentlich gut besuchte öffentliche Versammlung der Transportarbeiter statt. Der Referent führte etwa folgendes aus: Es sind zirka fünf Jahre verstrichen, seit ein kleinerer Teil der hiesigen Transportarbeiter sich dem Berufsverbande angeschlossen hat. Jedes Jahr sind über die Löhne und die Arbeitszeiten Erhebungen veranstaltet worden. Leider sind die Löhne im Durchschnitt während der ganzen fünf Jahre zusammengerechnet nur um 50 Pf. pro Woche gestiegen. In Einzelfällen läßt sich natürlich eine größere Steigerung nachweisen, allgemein aber nicht. Die Ursachen liegen auf der Hand. Wirkliche Großbetriebe sind nicht vorhanden. Es gibt zwar Handelsgeschäfte mit namhaftem Umsatz und größerem Personal, die Handelshilfsarbeiter sind aber in der Minderheit. Das kaufmännische Personal betrachtet sich meist als Vorrechte, so daß von dieser Seite kein Einfluß auf Besserstellung der Hausdiener usw. zu erwarten ist. Bei der letzten Erhebung durch den Transportarbeiterverband wurde festgestellt, daß es 80 Betriebe gibt, die nur einen einzigen Transportarbeiter beschäftigen (Hausdiener oder Geschäftskutscher). Die Kleinbetriebe sind die Mehrheit und das bedingt auch eine andere Inszenierung von Lohnbewegungen. Die Zeitung hat in mehreren Sitzungen die Vorarbeiten gemacht, die heutige Versammlung sollte diese nachprüfen und Beschlüsse fassen. Die Vorschläge lauten: Die Lohnbewegung wird einheitlich über alle Betriebe geführt. Alle Vorschläge auf Verbesserung werden in einen Tarif aufgenommen, dieser wird allen Unternehmern zugestanden. Die Lohnvorschläge können nicht als genügend bezeichnet werden. Bei der Verschiedenartigkeit der Geschäfte und der in diesen bezahlten Löhne bestehen Schwierigkeiten, die bei dem erstmaligen Vorgehen berücksichtigt werden müssen. Der Tarifentwurf wurde der Versammlung vorgelegt.

Die Versammlungsteilnehmer kritisierten scharf die Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Die gemachten Vorschläge werden, weil es sich um ein erstmaliges Vorgehen handelt, angenommen, trotzdem die Wünsche der Beteiligten weiter gingen. Beschlossen wurde noch, die gedruckt vorliegenden Vorschläge zur Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen im Transport- und Handelsgewerbe heute noch den Arbeitgebern zuzustellen.

**Magdeburg.** In der Holzhandlung und Holzwarenfabrik von Hermann Fritsch, Köthenerstr., legten am 22. April sämtliche Kutscher und Streckenarbeiter wegen Nichtanerkennung ihrer Lohnforderungen die Arbeit nieder. Alle Bemühungen der Verhandlungskommission, auf friedlichem Wege den Firmeneinhaber

zu bewegen, die bescheidenen Forderungen der Kutscher und Arbeiter anzuerkennen, waren erfolglos. Bei dieser Firma erhalten die Kutscher noch Wochenlöhne von 23 Mk., und die Arbeiter Stundenlöhne von 32½ bis 35 Pf. In fast allen anderen Konsumbetrieben erhalten die Kutscher Wochenlöhne von 27 Mark und die Arbeiter Stundenlöhne von 40 bis 50 Pf. Am zweiten Tage des Streiks erklärte sich der Firmeneinhaber bereit, einige Zugeständnisse zu machen, die aber von den Streikenden als zu gering nicht anerkannt wurden. Am dritten Tage des Streiks wurde nochmals mit dem Firmeneinhaber verhandelt, und die Firma erklärte sich bereit, auf drei Jahre hinaus die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kutscher und Streckenarbeiter schriftlich zu regeln. Die Kutscher erhalten hiernach in diesem Jahre eine wöchentliche Lohnzulage von 2 Mk., im nächsten Jahre eine solche von 1 Mk. und im darauffolgenden Jahre eine solche von 50 Pf. Die Streckenarbeiter erhalten in diesem Jahre eine Erhöhung ihres Stundenlohnes von 2½ Pf., in den beiden folgenden Jahren ebenfalls 2½ Pf. pro Stunde, so daß dies einer wöchentlichen Lohnzulage von 1,50 Mk. alljährlich gleichkommt. Außerdem erfolgte noch eine Erhöhung der Ueberstundenlöhne. Ferien sowie Vergünstigungen aus § 616 des Bürgerl. Gesetzbuches gelangen gleichfalls zur Einführung. Mit diesen Zugeständnissen erklärten sich die Streikenden einverstanden und beschloßen, am andern Tage die Arbeit wieder aufzunehmen. Auch dieser Streik hat durch das einmütige Zusammenhalten der Kutscher und Streckenarbeiter den Kollegen einen ganz annehmbaren Erfolg gebracht.

**Memmingen.** Die Vorgänge, die sich in der letzten Zeit hier abgespielt haben, erfordern ein offenes Wort in der Öffentlichkeit. Die Kollegen bei der Expeditionen- und Möbeltransportfirma Smith haben sich vor längerer Zeit schon dem Verbande angeschlossen. Ende März beauftragten die dortigen Kollegen die Gauleitung, eine Eingabe an die Firma zwecks Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu richten. Diesem leicht beargwöhnlichen Wunsche der Kollegen — sie haben einen Wochenlohn von 18 Mk. — wurde Rechnung getragen und der Gauleiter versuchte in einer persönlichen Unterredung mit der Inhaberin des Geschäfts, Frau Smith, die minimalen Forderungen der Kollegen durchzubringen. Außer recht vielen Klagen über ihre Leute, war jedoch aus Frau Smith nichts herauszubringen, als das Versprechen, wenn ihr der erhöhte Fuhrtarif seitens der Bahn und von der Kammer genehmigt würde, dann wollte sie auch den Leuten eine Zulage von 2 Mk. pro Woche geben. Die Kollegen beschloßen, das Anerbieten von Frau Smith vorläufig anzunehmen, da die Erhöhung des Fuhrtarifes soviel wie sicher sei. Wirklich wurde auch der Lohn am Samstag erhöht, aber nicht um 2 Mk., sondern nur um 1 Mk. pro Woche. Gleichzeitig wurde einigen Kollegen das Arbeitsverhältnis gekündigt — der eine, weil er der Heher sein sollte, der andere, weil er in nicht ganz nüchternem Zustand abends heimkam und sich zu unbedachten Worten hinreißen ließ. Was den letzteren Fall anbetrifft, so bedauern auch wir, daß gerade in der Zeit einer Lohnbewegung sich ein Kollege so weit vergessen konnte. Wenn wir mehr Lohn verlangen, müssen wir es auch mit unseren Pflichten ernst nehmen, damit auch die Arbeitgeber Respekt vor den Arbeitern haben. Bei den anderen Kollegen hat Frau Smith die Kündigung wieder zurückgenommen. Ueber die Vorgänge in den letzten Tagen wollen wir heute noch nichts erwähnen, da wahrscheinlich das Gericht auch noch ein Wort mitzusprechen haben wird. Wenn dies aber zutrifft, was uns aus Memmingen bekannt wurde, dann wird Frau Smith wohl selbst herausfinden, wer der „Heher“ war. Wir sind allerdings der Meinung, daß in einer Stadt wie Memmingen, wo alles ebenso teuer ist wie in der Großstadt, bei einem Wochenlohn von 18 Mk. es durchaus keiner Verhegung bedarf, daß die Leute mehr Lohn verlangen. Die Verhältnisse zwingen die Leute von selbst dazu Forderungen zu stellen. Wenn Frau Smith auch sagt, ihre Leute können sich zum Frühstück Gansvierteln leisten und leben überhaupt zur Brotzeit schon besser, wie sie zu Mittag, so wollen wir diese Sache lieber nicht untersuchen, denn wir fürchten sehr, Frau Smith könnte den Beweis für ihre Behauptungen im allgemeinen nicht erbringen. Wir möchten für heute Frau Smith nicht zu nahe treten, weil wir bestimmt der Ansicht sind, daß Frau Smith ihr gegebenes Wort einlöst und den Leuten die versprochene 1 Mk. noch zuzibt. Es braucht ja nicht immer nur heißen „ein Mann, ein Wort“, auch eine Frau kann schließlich doch Wort halten und der erhöhte Fuhrtarif ist doch auch angenommen worden.

Hoffentlich gibt auch Frau Smith den Einschlüßlungen eines gewissen Herrn aus Ulm, der ein geschworener Feind der Organisation ist, nicht allzubiele Gehör, denn bei der Firma Smith in Memmingen sind schließlich andere Leute beieinander als in jenen Ulmer Betrieben, und das wird auch Frau Smith wissen, wenn man den Wogen allzu straff spannt, kann derselbe auch mal brechen.

Unseren Kollegen in Memmingen aber rufen wir zu: Tut Eure Pflicht in der Arbeit wie es sich gehört, seid aber auch Männer, die treu und fest zu ihrem Verbands halten und laßt Euch das, allen Arbeitern gelehrt zustehende Koalitionsrecht nicht nehmen.

**Planen.** Die hiesigen Expeditionenarbeiter haben ihre alljährliche Lohnbewegung wieder hinter sich. Bei der vorjährigen, die Arbeitsniederlegung zur Folge hatte, wurde nach einer Woche die Arbeit wieder aufgenommen, nachdem die Arbeitgeber neben den sofort gemachten Zugeständnissen versprochen hatten, nach einem halben Jahre eine weitere Mark zuzulegen. — Aber wer nicht Wort hält, waren selbstverständlich

die Arbeitgeber. Drei Monate nach Ablauf des Termins war noch keine Zulage gemacht. Nun nahmen die Expeditionsarbeiter in einer vollbesetzten Versammlung zu der Frage Stellung und beauftragten die Verbandsleitung, die Arbeitgeber an ihr Versprechen zu erinnern. Aber schon das Stattfinden der Versammlung hatte genügt, das Gedächtnis der Herren aufzufrischen und am nächsten Lohnfrage wurde, ehe die Verbandsleitung etwas unternommen hatte, in den meisten Betrieben 1 Mt. pro Woche zugelegt. Bei den übrigen Betrieben hat eine schriftliche Aufforderung das Übrige getan. Nur in dem Betrieb der Wollhändler hat man es nicht für nötig gehalten — und warum nicht? Weil die Kollegen dort schon bei der vorjährigen Lohnbewegung dem Verbands den Rücken gekehrt haben, und auch heute noch, bis auf einige Ausnahmen, nicht organisiert sind. Dafür dürfen sie aber auch zur Freude des Herrn Steinert aus Obernhau weiter für Monatslöhne von 85 Mt. sich ausbeuten lassen. Das macht die Woche 21 Mt. und da das Jahr nicht 12 x 4, sondern 52 Wochen hat, so haben sie jährlich 4 Wochen umsonst zu arbeiten. Dafür haben sie aber die Aussicht, Postminister oder Nachhilfsbriefträger zu werden. Die Organisation tritt für jeden ein, der tren zu ihr hält; aber Mann mit zufriedenen Taschen, die tut niemand was zu Lieb'; Hand wird nur von Hand gewaschen, wenn du nehmen willst, so gib. — Die organisierten Kollegen wissen, was sie vom Verbands haben. Vor vier Jahren noch ein Häuflein von 25 Mitgliedern, haben sie sich zu einer achtunggebietenden Verwaltungsstelle mit nahezu 500 Mitgliedern emporgearbeitet, und neben den Unterhaltungen, die in diesem Zeitraum 2869 Mt. betragen, den Unternehmern in drei aufeinander folgenden Lohnbewegungen insgesamt 42 693 Mark an Mehrlohn abgerungen. Der Wochenlohn, der 1908 noch durchschnittlich 18,— Mt. betrug, ist heute auf 24 Mt. gestiegen. Die Erfolge sind gewiß wert, erklämpft zu werden.

**Stuttgarter-Eßlingen.** Zwischen dem Fuhrunternehmer Wohlfarth in Eßlingen und unserer Organisation kam es im Frühjahr 1911 zu einem Tarifabschluß. In diesem Vertrag ist eine tägliche Arbeitszeit von früh 5 Uhr bis abends 8 Uhr vorgesehen. Arbeiten über diese Zeit hinaus gelten als Ueberstunden und müssen mit 50 Pf. pro Stunde entschädigt werden. Jedermann wird zugeben müssen, daß es mit einer so langen Arbeitszeit von 12½ Stunden täglich dem Unternehmer möglich ist, sein Pferdmaterial und seine Leute überreichlich auszunutzen zu können. Der Fuhrunternehmer Wohlfarth ist jedoch anderer Meinung. Als bald nach dem Vertragsabschluß verweigerte er die Bezahlung der Ueberstunden. Alle Vorstellungen seiner Leute wie der Verbandsleitung schlug er in den Wind und erklärte kategorisch: Bei mir gibt es keine Ueberstunden. Diese Haltung des Unternehmers ist ein kompletter Vertragsbruch nicht allein soweit die Nichtbezahlung der geleisteten Ueberstunden in Frage kommt, sondern, da die betreffenden Arbeiter täglich selten vor 10 Uhr Feierabend haben, auch in bezug auf die Nichtbezahlung der vertraglichen 12½ stündigen Arbeitszeit. Dieses Verhalten konnte sich die Organisation im Interesse ihrer Mitglieder auf die Dauer nicht gefallen lassen. Um aber die letzte Möglichkeit einer friedlichen Beilegung der Differenzen zu ergreifen, ersuchte die Organisation den Vorsitzenden des Gewerbegerichts Eßlingen um die Einberufung eines Schiedsgerichts, das als letzte Instanz zur Beilegung von Differenzen vertraglich vorgesehen ist. Diese Schiedsgerichtssitzung fand am Mittwoch, den 17. April statt und hatte für Wohlfarth einen direkt blamablen Ausgang. Wir wissen, daß es namentlich den kleinen und mittleren Fuhrwerksbesitzern schwer fällt, sich bei Verhandlungen die schon durch den Anstand gebotene Reserve anzuerkennen. Aber Wohlfarth hatte bei dieser Verhandlung alles weit in den Schatten gestellt, was wir seither mit dem einen oder anderen seiner Kollegen nach dieser Richtung hin zu kosten das zweifelhafte Vergnügen hatten. Auf alle sachlichen Einwände antwortete er mit den größten Verdächtigungen seiner Leute, die alle nur deswegen so spät Feierabend haben, weil ihnen die Freude am Saufen über alles gehe. Als er von allen Seiten auf die ausgesprochenen Verdächtigungen aufmerksam gemacht und ihm das unwürdige seines Verhaltens vorgehalten wurde, da wollte er nicht die jetzt bei ihm Beschäftigten gemeint haben, sondern die, die früher bei ihm waren. Darüber mit ihm zu streiten, lag und liegt jetzt noch kein Anlaß vor, denn er hat die Bezahlung der Ueberstunden abgelehnt mit der Begründung, daß seine Leute dann erst recht herumlaufen, nur um Ueberstunden zu bekommen; also konnte er nicht die früher, sondern nur die jetzt bei ihm Beschäftigten mit seinen Beleidigungen und Verdächtigungen gemeint haben. Dabei steigerte er sein Organ zu einer solchen Höhe, daß der nebenan arbeitende Oberbürgermeister entsetzt ins Zimmer stürzte und frug, was denn eigentlich los sei. Zuletzt plähte er mit der Drohung heraus, daß er Ueber die 6000 Mt. Ration die er bei der Stadtverwaltung hinterlegt habe kaputt sein lasse als Ueberstunden zu bezahlen. Wir müssen gestehen, daß diese Drohung keinerlei Eindruck auf uns machte, wie diese Drohung auch nicht im geringsten unsere Maßnahmen beeinflusst, die wir zu treffen für notwendig erachteten. Auf ein müssen wir aber doch hinweisen und zwar darauf, daß der Unternehmer Wohlfarth in den wenigen Jahren seit er sein Geschäft hat einen schweren Schaden verdient haben muß, wenn er angeblich 6000 Mt. zum Fenster hinauswerfen kann. Als er wohl selbst merkte, daß wir von unserem Standpunkt nicht abgehen, bequente er sich endlich zu der Erklärung, daß er notwendig werdende Ueberstunden bezahle. Es liegt nun an ihm, ob er will, daß damit der Streitfall seine Einleitung gefunden hat. Wenn nicht, werden wir uns auch keine grauen Haare wachsen lassen und

da nun alle Instanzen einer friedlichen Beilegung der Differenzen erschöpft sind und wenn notwendig die Einhaltung des Vertrages erzwungen. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß Wohlfarth seinen Vorarbeiter als Schiedsrichter mitbrachte. Da wir uns mit diesem ob seines zweideutigen Verhaltens und seinen Versuchen, ihm Mißliebige aus dem Betrieb hinauszubringen noch näher zu beschäftigen haben, verzichten wir darauf, auf seine Tätigkeit als Schiedsrichter hier näher einzugehen. Nur kurz wollen wir bemerken, daß er auf uns den Eindruck gemacht hat, daß er vor dem Wasser als Mittel um Gesicht und Hände zu reinigen, seinem Aussehen nach einen heillosen Respekt haben muß und daß das Wasser für ihn auf dem Obertortwasen so rar wie Zucker zu sein scheint.

In der am 21. April stattgefundenen Versammlung nahmen die Kollegen Stellung zu der Streitfrage. Einmütig brachten sie zum Ausdruck, daß sie unter allen Umständen auf der Einhaltung des Vertrages bestehen. Scharf verurteilt wurde das Verhalten des Kollegen Sch., der nicht genug über die Nichtbezahlung der Ueberstunden resonnieren konnte, dann aber, als es galt, den Mann zu stellen, in feiger Weise alles ableugnete. Es zeigte sich auch hier wieder, daß die Nichtorganisierten die größten Maulaufreißer sind, aber wenn es gilt, ihre Kollegen einfach im Stich lassen. Für jeden Kollegen ergibt sich daraus die notwendige Lehre, mit solchen Nachkollegen reinen Tisch zu machen und dafür zu sorgen, daß jeder im Betrieb organisiert ist. Zum Schluß noch die Bemerkung, daß der Unternehmer Wohlfarth den Streitfall wohl nicht so auf die Spitze getrieben hätte, wenn er nicht von dem Unternehmer Bart dazu aufgeschlachtet worden wäre.

**Tilfit.** Die Lohnbewegung der Expeditionsarbeiter in diesem Jahre war, wie im Vorjahre, von Erfolg gekrönt. Aus solchen Bewegungen lernen nicht nur die Arbeiter, sondern auch die Arbeitgeber und andere Faktoren. Im vorigen Jahre kam es zum Streit, weil die Arbeitgeber es nicht lassen konnten, daß die Arbeiter sich plötzlich so einig seien und weil es ihnen schwer fiel, etwas mehr herauszurücken. Standen die Arbeitgeber doch auf dem Standpunkt, daß sie gewissermaßen den Arbeitern noch eine Gnade erwiesen, wenn sie arbeiten ließen. Das dementsprechend auch die Löhne waren, erklärte sich am Ende — im Sommer 17 Mt. für Arbeiter und 18 Mt. für Kutscher; im Winter 13 Mt. für Arbeiter und 14 Mt. für Kutscher. Unsere Forderungen erschienen den Arbeitgebern so hoch, daß sie sich lustig darüber machten und sie einfach ignorierten. Weder fiel es ihnen ein, den Forderungen Antwort zu geben, noch ihnen irgend ein Zugeständnis zu machen. Als die Arbeiter in den Streit traten, riefen die Herren nicht nur nach Polizei, sondern machten auch den zweiten Bürgermeister mobil, der in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Gewerbegerichts den Arbeitern Ratson beibringen sollte. Die Sache kam natürlich wie sie kommen mußte. Die Polizei hatte keine Gelegenheit, gegen Streikende einzuschreiten und mußte, nachdem sie sich über die Lohnverhältnisse erkundigt hatte, selbst zugeben, daß solche Löhne nicht genügten, um einigemmaßen als Mensch leben zu können. Und in der Verhandlung vor dem Gewerbegericht mußten der Vorsitzende und auch schließlich die Arbeitgeber selbst zugeben, daß die Forderungen recht und billig seien. So kam ein Tarifvertrag zustande, der den Kollegen eine Lohnzulage von wöchentlich 3 Mt. brachte — im Sommer. Und da die Winterlöhne mit den Sommerlöhnen egalisiert wurden, so ergab dies eine Erhöhung pro Woche von 7 Mt. im Winter. Dazu kamen noch andere Zugeständnisse so daß die Kollegen zufrieden gestellt waren. Wollten wir den Tarif auf zwei Jahre abgeschlossen wissen, so hatten sich die Unternehmer — welche doch auch ihren Willen haben wollten — darauf verbeißt, die Dauer der Vertragszeit auf ein Jahr festzulegen. Natürlich haben wir damals mit 1000000 Herzen zugestimmt und so war für uns die kurze Zeit gegeben, um gleich wieder auf neue zu rüsten. Wir reicheten die neuen Forderungen im März 1912 ein. Nun waren es aber die Arbeitgeber, denen die Zeit zu kurz war und bei den folgenden Verhandlungen waren sie es, welche die Vertragsdauer auf zwei Jahre festgelegt wissen wollten.

Dieses Mal ließen die Unternehmer nicht mehr zum Gewerbegericht, sondern man setzte sich mit uns in Verbindung und es wurde dann in drei Verhandlungen die Tarifvereinbarung am 28. März 1912 für die Dauer von zwei Jahren, d. h. bis zum 31. März 1914 geschlossen. Auch in diesem Jahre ist den Kollegen u. a. eine Lohnerrhöhung von wöchentlich 2 Mt. herausgeholt worden. Wenn im Jahre 1911 die Tilfiter Allgemeine Zeitung schrieb, der Transportarbeiter-Verband entfalle eine reine Streikperiode, so konnten wir in diesem Jahre den Beweis erbringen, daß es den Arbeitern nicht daran liegt, Streiks zu provozieren, sondern daß, wenn auf friedlichem Wege etwas erspriechliches für die Kollegen herauskommt, sie auch mit Abschlagszahlungen zufrieden sind. — Eine bezügliche Notiz, die wir diesem Malte fanden, brachte die Zeitung nicht. Wohl ein Beweis dafür, daß sie die Gelegenheit wahrnimmt, den Arbeitern eins auszuweisen, aber niemals der Wahrheit die Ehre gibt.

Was nun diese Kollegen in der kurzen Spanne Zeit, wo sie organisiert sind, erreicht haben, läßt sich leicht nachrechnen. Es sind in den drei Jahren der Tarifdauer eine Mindesterrhöhung von 4 Mt. pro Woche zu verzeichnen. Das macht in den drei Jahren, wo der Tarif besteht, 624 Mt. Mehrlohn aus. Rechnen wir, daß die Kollegen den richtigen Standpunkt eingenommen haben und sich sagten, wer da läst, der wird auch enten, so ist die Ernte 8½ größer als die Saat ausgefallen. Die Saat — Beitrag in

die Organisation — beträgt in den drei Jahren 79 Mark, die Ernte aber 624 Mt. mithin ein Reinertrag von 552 Mt. Hierbei haben wir aber nicht die Vergütung für Ueberstunden usw. in Betracht gezogen, welche ebenfalls für die Kollegen eine wesentliche Verbesserung bedeuten. Alles in allem können die Kollegen sagen, so lange sie der Organisation angehören, hat sich diese Mühe gegeben, das Versprechen einzulösen, welches sie den Kollegen bei ihrem Eintritt gab. Das wird die Organisation auch weiterhin tun.

Nun muß aber auch die Organisation von den Kollegen verlangen, daß sie voll und ganz ihrer Pflicht der Organisation gegenüber nachkommen. Schon ist das Unternehmertum dahinter gekommen, daß die Löhne nicht zureichend sind und, um sich der Verpflichtung zu entziehen, mit der Organisation einen Tarifvertrag abzuschließen, geben sie den Arbeitern die Löhne, welche wir tariflich niedergelegt. So die Firma „de le Chang“, Bruder und Richter. Also jetzt können auch diese Herren mit einmal Löhne zulegen. Es liegt aber nicht allein an der Verbesserung der Löhne, sondern weit mehr noch daran, an die Regelung der Arbeitszeit. Und hier müssen die Kollegen in Gemeinschaft mit den Ortsverwaltungsmitgliedern alle Hebel in Bewegung setzen, daß der letzte Mann, auch die von oben genannten Firmen, in die Organisation hineinkommen. Denn es haben nicht nur die Kollegen einen Nutzen, die wir gewinnen wollen, sondern auch die Kollegen, welche in der Organisation drinn stehen. Je größer und stärker die Organisation, je leichter wird den Kollegen der Sieg, je leichter werden die Kämpfe ausgefochten werden können. Und wir haben noch heisse und schwere Kämpfe — auch in Tilfit — zu bestehen. In diesem Jahre, am 1. Oktober, ist der Tarif für unsere Kollegen auf den Holzplätzen fällig. Soll für diese Kollegen ebenfalls ein Lohn erreicht werden, der sich den der anderen Kollegen anpaßt, dann heißt es beizeiten rüsten. Beizeiten alle Kräfte ans spannen, um den besten Mann, nicht nur in der Holzindustrie, sondern im Transportgewerbe überhaupt, in die Organisation hineinzuziehen. Wird jeder Kollege — und das muß er — seine Pflicht als Agitator tun, wird er in jedem Monat noch ein Mitglied der Organisation zuführen, dann werden wir so geschlossen dastehen, daß wir allen kommenden Stürmen und Kämpfen gewachsen und ruhigen Auges entgegensehen können. Das erste tausend ist in Tilfit überschritten! Sorgt dafür, Kollegen, daß in Tilfit uns noch die fehlenden 500 Kollegen zugeführt werden. Dann werden wir geschlossen sein.

Wir sollen aber auch eingedenk sein, daß die auf dem Wasser beschäftigten Transportarbeiter — die Fischer und Schiffer und Fischer — unsere Berufskollegen sind und daß wir auch hier, wo und wann uns immer die Gelegenheit gegeben ist, agitieren sollen, um auch diese Kollegen der Organisation zuzuführen. Auch deren Lage ist sehr verbesserungsbedürftig und ihr verdient ein gutes Werk getan haben, diese Kollegen aufzurichten. Also: vorwärts immer, rückwärts nimmer, seid auf dem Posten, ihr Tilfiter!

**Trenen i. Bgkl.** Auf eine harte Probe sind die Kollegen der neu gegründeten Verwaltungsstelle Trenen gestellt worden. So lange sie sich im lokalen Kutscherverein über ihre wirkliche Lebenslage hinwegzusetzen suchten, hat man ihnen von Seiten der Expeditionseinerlei Vorschriften gemacht. Als die Kollegen aber einsehen, daß ihnen ihre allzugroße Zufriedenheit zu feiner Lohnerrhöhung verhalf und sie deshalb beschloßen, sich dem Transportarbeiterverbande anzuschließen, da stand kein Stecken mehr gerade. Zuerst mußte der Bevollmächtigte bestraft werden, weil er sich an die Spitze einer gegen alle Interessen der Arbeitgeber verstoßenden Organisation hatte stellen lassen. Durch die Einigkeit der Kollegen des Betriebes von Herrmann Mahnig wurde aber die Wieder-einstellung des Bevollmächtigten erzwungen. Bis hierher waren die beiden Inhaber der bedeutenderen Expeditionsfirmen die unerbittlichsten Feinde. Sie hätten einander verflucht, wenn einer des andern Wechsel angerührt hätte. Als aber die Expeditionsarbeiter sich nun geschlossen an ihre Arbeitgeber wandten und eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse verlangten, da war aller Haß vorbei. In den Armen liegen sich beide und weinen vor Schmerz und Freude. Aber nicht etwa, um das ganze Unrecht gegen die Arbeiter gemeinschaftlich einzusehen, sondern um die gerechten Forderungen der Arbeiter abzuwehren zu können, hat man Frieden geschlossen. Nicht nur gegenseitig wollte man sich unterstützen, sondern man hatte sich auch hilfsuchend an die Mannerepistlere gewandt, die gegebenenfalls die Streikbrecher liefern sollten. Hier hatte man aber die Rechnung ohne die organisierten Bauarbeiter gemacht, die ihre Boliere nicht im Unklaren darüber ließen, daß sie sich zu solchen Ehrenämtern nicht hergeben. Schließlich haben aber die Transportarbeiter mit Rücksicht auf die junge Organisation die Bewegung vertagt bis auf einen späteren Zeitpunkt, nachdem zunächst eine Zulage auf den Lohn bei Geschirrführern von 1 Mt. und bei Anladern von 50 Pf. gemacht worden war. Daß das keine große Verbesserung bedeutet, versteht sich am Rande und die alten Forderungen werden zu geeigneter Zeit wieder erhoben werden. Die Kollegen haben jetzt eingesehen, daß das sogenannte harmonische Zusammenarbeiten mit den Arbeitgebern nur so lange für die letzteren einen Wert hat, wie von den Arbeitern nichts verlangt wird und sich ein einziges Untergehen erhebt, wenn man sie an ihre Menschenspflicht erinnert. Nicht kleiner, sondern stärker wird die Verwaltungsstelle Trenen, die jetzt fast alle dort beschäftigten Kollegen umfaßt. Zum Schluß wollen wir aber noch eines Nachkollegen gedenken, der nicht oft und dringend genug allen Kollegen, hauptsächlich der Umgegend und ganz beson-

ders in Plauen zur Berücksichtigung empfohlen werden kann. Es ist das der Vorsitzende des bisherigen Ausschusses **Ferdinand Fränkel**, der sich zum Ehen in den Verband aufnehmen ließ, um seinem Arbeitgeber alles Wissenswerte aus den Verhandlungen mitteilen zu können, ja vermutlich hat auch der Arbeitgeber das Eintrittsgeld und die Verbandsbeiträge für ihn bezahlt; Fränkel, der bei der Verhandlung in der Maßregelungssache mit in der Kommission war, brachte es auch fertig, die Kommission zu hintergehen um mit seinem Arbeitgeber hinter verschlossenen Türen zu „verhandeln“, während die anderen draußen auf ihn warteten.

Dieses Vorbild eines Arbeiters verdient ausgearbeitet zu werden, natürlich in Stein und wir machen die Kollegen in Plauen ganz besonders darauf aufmerksam, daß sie, wenn Fränkel Dienstags und Freitags nach Plauen kommt und Vorspann oder sonst irgend etwas braucht, ihm ja recht unter die Arme greifen.

**Zeulenroda.** Zu geregelten Arbeitsverhältnissen sind endlich auch die hiesigen Expeditionsarbeiter gekommen. Wenig beneidenswert war die bisherige Lage. Niedrige Löhne und eine bis ins Unendliche ausgedehnte Arbeitszeit. Kein Wunder, wenn auch sie sich nach Ordnung sehnten und durch die Verbandsleitung ihren Arbeitgebern ihre Wünsche unterbreiten ließen. Es wurde ein Lohn von 22 Mk. bei Einstellung, steigend innerhalb eines Jahres auf 24 Mk. verlangt. Die Tagesarbeitszeit wurde von früh 6 bis abends 8 normiert und Bezahlung der Ueberstunden mit 40 Pf., Sonntags- und Nachtarbeit mit 50 Pf. pro Stunde verlangt. Der Lohn soll künftig am Sonnabend ausgezahlt werden.

Während man mit der einen der beiden Firmen, **Gustav Scheibe**, Hoffpediteur, auf dem Wege der Verhandlung mit der Verbandsleitung zum Abschluß eines Tarifvertrages kam, zwang die andere Firma, **Tränner u. Feustel**, ihre Arbeiter zum letzten Mittel, zur Arbeitsniederlegung. Nach einem Tage nahmen auch dort die Expeditionsarbeiter die Arbeit wieder auf, nachdem ihnen derselbe Lohn zugesichert wurde, welcher mit der anderen Firma tariflich vereinbart war. Nur zur Bezahlung der Ueberstunden wollte sich die Firma **Tränner u. Feustel** nicht verstehen, war aber in letzter Stunde bereit, auf die Auslösung bei Touren nach auswärtig, durch welche hauptsächlich Ueberstunden entstehen, noch 50 Pf. zuzulegen, so daß auch hier nur eine Differenz um etwa die Hälfte der Ueberstunden vorhanden war. Die Arbeiter verzichteten hierauf auf die tarifliche Unterschrift und nahmen die Arbeit wieder auf in der richtigen Erkenntnis, daß sie sich die Einhaltung der Zugeständnisse auch durch festes Zusammenhalten sichern können.

Ihre Starrköpfigkeit hat die Firma schwer büßen müssen. Des Herrn Auge soll bekanntlich die Pferde fett machen, aber das Umgekehrte war hier der Fall. Bei der üblichen Aufsicht nun, eben die Arbeit allein zu machen, weil sich Streikbrecher nicht melbten, hatte man, d. h. der Buchhalter, der beide Hände über's Geschäft hält, und der Chef ganz vergessen, die warm gefahrenen Pferde zuzudecken, und zwei Tage später fiel das beste Pferd aus dem Stalle. Wir können der Firma den Schaden selbstverständlich nicht, aber mit diesem Verlust hätte man viel mal 12 Mk. wöchentlich Zulagen machen können.

Der mit der Firma **Gustav Scheibe**, Hoffpediteur, abgeschlossene Tarif sieht folgendes vor:  
Lohn bei Einstellung . . . 21 Mk.,  
nach 6 Monaten . . . 22 „  
nach 12 Monaten . . . 23 „  
Bezahlung der Ueberstunden von abends 8 Uhr an mit 40 Pf., Sonntags- und Nachtarbeit mit 50 Pf. pro Stunde. Bei Krennfahrten wird ferner der Firma für eine Entschädigung von 6 Mk. inkl. Eintrittsgeld garantiert. Für Mehltransporten wird eine Extravergrütung für eine Treppe von 3 Pf. und für zwei Treppen von 5 Pf. pro Saal gewährt. Abzüge vom Lohn nach § 616 BGB. bis zu einem Tag werden nicht gemacht. Der Lohn wird künftig Sonnabends ausgezahlt.

Es muß festgestellt werden, daß die Expeditionsarbeiter mit diesem Zugeständnis zufrieden sein können. Leider mußte auch hier in den heiderseitigen mit allem Aufwand geführten Kampf der bürgerliche Zeitungsschmoll seine Nase hineinstecken und die um bessere Verhältnisse kämpfenden Arbeiter mit dreifachen Anwürfen belästigen. Das **Zeulenrodaer Tageblatt**, das sonst unter Ausschluß der Öffentlichkeit seine Lage verbringt, schnappte nach der Gelegenheit, seinen Lesern neben Wurstpapier auch noch etwas anderes zu liefern und da nun so gar nichts passierten wollte, keine Schiffe streikender gegen Streikbrecher fielen (bisher war es immer umgekehrt), so schwindelt es den Lesern folgendes vor:

„Streik. Die Fuhrleute eines hiesigen Fuhrgeschäftes legten heute morgen die Arbeit nieder. Die Streitenden hatten die gesamten Türen zum Stalle usw. verschlossen und sich unter Mitnahme der Schlüssel entfernt.“

Was ist denn hier Wahres daran? Entgegen aller sonstigen Taktik, nach welcher man schon das Füttern der Pferde früh dem „Herrn“ selbst überläßt (der Streik war am Abend zuvor beschlossen und man hatte auch die Firma unterrichtet), gingen die Expeditionsarbeiter am Streiktag früh in den Betrieb, flüchteten und putzten ihre Pferde und erst dann stellten sie den Arbeitgeber vor die Frage, ob er bewilligt, andernfalls spannen sie nicht ein. Der Inhaber konnte eine Zusage nicht geben und bestellte die Arbeiter um 11 Uhr wieder. Hierauf gingen diese nach dem Gewerkschaftshause, ohne die Schlüssel zu ihren Futterlatten, die sie immer in der Tasche tragen, abzugeben. Es hat aber keiner weder ans Abgeben, noch Behalten derselben gedacht. Bei der nächsten Begegnung um 1/3 Uhr nachmittags mit dem Ver-

bandsleiter, teilte ihm die Firma das mit und eine Stunde später waren die Schlüssel abgegeben. Von Stallschlüssel ist gar keine Rede gewesen. Einen derartigen Wödsinn zu konstruieren, ist nur das **Zeulenrodaer Tageblatt** fähig. Wir würden uns auch mit ihm nicht aufhalten, denn es ist zu viel Ehre, wenn es uns nicht um die Abkommen aus dem Arbeiterstande zu tun wäre, die leider noch immer solche Schmöcker lesen. Die organisierten Arbeiter sieht ein solches Gebelke nicht an und auch die Transportarbeiter haben heute das zweite Hunderttausend überschritten und sollten sich vom **Zeulenrodaer Tageblatt** irre machen lassen?

**Bekanntmachung.**

Das Tarifamt des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine hielt am 18. April 1911 eine Sitzung im Sitzungszimmer der Verlagsanstalt des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine in Hamburg ab.

Anwesend waren als Vertreter der Genossenschaften die Herren **A. v. Elm, S. Kaufmann, S. Kieger, H. Postelt, C. Urnholtz**, als Vertreter der Gewerkschaften die Herren **Dreher, Himpel, Friedmann, Kahl** und als Vertreter der Generalkommission der Gewerkschaften Herr **Kube**.

Auf Grund freier Vereinbarungen ist der Ortszuschlag für Freiburg i. Br. auf 20 pCt. erhöht worden.

Das Tarifamt hatte eine größere Anzahl Anträge zu erledigen, von denen die meisten jedoch kein allgemeineres Interesse beanspruchten. Erwähnenswert sind die nachstehenden Entscheidungen:

Infolge der Erhöhung der Ortszuschläge im Buchdruckertarif war ein Verein aus der Kategorie der Orte mit 0-10 pCt. Ortszuschlag in die Kategorie mit 12 1/2 bis 20 pCt. Ortszuschlag geraten. Er war im Zweifel darüber, ob infolge dieser Erhöhung der Ortszuschläge auch eine Erhöhung der Grundlöhne einzutreten habe. Das Tarifamt entschied, daß auch die Grundlöhne zu erhöhen seien, wenn durch Erhöhung der Ortszuschläge die Genossenschaften in eine Kategorie mit höherem Grundlohn eingereiht werden.

In einem Verein war unter Beachtung der gesetzlichen Kündigungsfrist ein Arbeiter entlassen worden. Die betreffende Genossenschaft erklärte sich nachträglich damit einverstanden, daß der Fall einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werde. Das Schiedsgericht gab einen Schiedsspruch ab, wonach die Entlassung des Arbeiters unberechtigt war. Der betreffende Arbeiter war 14 Tage arbeitslos, bevor er eine neue Stellung fand. Er verlangte nunmehr auf Grund des Schiedsspruches Schadenersatz in Höhe des entgangenen Lohnes für 14 Tage. Das Tarifamt erklärte diesen Entschädigungsanspruch des Arbeiters für berechtigt. Da die Genossenschaft das Schiedsgericht nachträglich anerkannt hatte, mußte sie nach Meinung des Tarifamtes auch die Konsequenzen tragen, die aus dem Schiedsspruch erwachsen. Die Genossenschaft hätte sich weigern müssen, den Fall einem Schiedsgericht zur Beurteilung zu unterbreiten, wenn sie vor weitergehenden Ansprüchen gesichert sein wollte.

Die verschiedenartige Auffassung über die Auslegung des § 6 des Tarifs, der sich mit der Gewährung von Ferien beschäftigt, veranlaßte das Tarifamt, die folgende Entscheidung zu fällen: „Wer bis Ende September eine entsprechend lange Arbeitszeit hinter sich hat, dem stehen auch die Ansprüche auf die entsprechend erhöhten Ferien zu.“ Der Tarif bestimmt, daß in Orten mit mehr als 500 000 Einwohnern bei 5 bis 10jähriger Beschäftigungsdauer 1 1/2 Woche Ferien zu gewähren sind, bis zu fünfjähriger Beschäftigungsdauer eine Woche. Die Frage ist nun die, müssen diese 5 Jahre Beschäftigungsdauer, deren Vollenendung Anspruch auf die längere Ferienzeit gewährt, bereits am 1. April, d. h. mit Eintritt des Feriensemesters vollendet sein, oder ist auch das eigentliche Feriensemester noch in diese Zeit mit einzurechnen. Das Tarifamt war der Meinung, daß auch solche Arbeiter, die erst Ende September die 5jährige Beschäftigungsdauer vollendet haben, Anspruch auf die erhöhte Feriendauer haben und fällte darum den vorerst wiedergegebenen Entscheid.

Ein Konsumverein hatte einem Arbeiter einen höheren Lohn gewährt, als für die Arbeiter der betreffenden Kategorie nach dem Tarif vorgeschrieben ist. Er glaubte dadurch der Pflicht entbunden zu sein, bei der am 1. Januar eingetretenen Erhöhung der Ortszuschläge auch den Lohn des betreffenden Arbeiters zu erhöhen. Das Tarifamt erklärte diese Auffassung für unrichtig. Wenn eine Genossenschaft ihren Arbeitern höhere Löhne gewährt, als wie tariflich vorgeschrieben ist, so ist das ihr freier Wille. Von der Pflicht, wenn eine Erhöhung der Ortszuschläge eintritt, alle ihre Arbeiter zu berücksichtigen, kann sie deshalb nicht entbunden werden.

Auch in der letzten Sitzung des Tarifamtes waren wieder eine Anzahl Fälle wegen Nichtbeachtung des § 9 des Tarifs zu entscheiden. Es handelte sich in allen diesen Fällen um Umgehung der gewerkschaftlichen Arbeitsnachweise, deren Benutzung durch die Tarife vorgeschrieben ist. Das Tarifamt mußte alle anhängig gemachten Beschwerden, die sich gegen die Genossenschaften richteten, für begründet erklären. Es ist darum wünschenswert, daß die Genossenschaften bei der Einstellung von Transportarbeitern oder Bäckern die Arbeitsnachweise der beiden Gewerkschaften berücksichtigen, weil die Vorschriften des Tarifs im § 9 zwingend ist und Ausnahmen nicht für zulässig erklärt werden können. Wenn aus irgend welchen Gründen Genossenschaften Angehörige anderer Berufe einstellen wollen, so ist es ihre Pflicht, ihre Wünsche dem zuständigen gewerkschaftlichen Arbeitsnachweis zu un-

terbreiten. Nur im Einverständnis mit diesem kann die Einstellung Angehöriger anderer Berufe vorgenommen werden.

gez.: **S. Dreher.**

gez.: **A. v. Elm.**



In Berlin ist dieser Tage der Chef der Expeditionsfirma **Jacob u. Valentin**, Geheimere Kommerzienrat **Emil Jakob** gestorben. Jakob war ein glänzender Stern am Berliner Unternehmerrhimmel, als Vorsitzender des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller hat er mit die erste Geige gespielt. Ganz in allen kapitalistischen Gassen, schmiegfam und biegsam nach oben, trug er eine Anzahl in- und ausländischer Orden und war bei allen sogenannten Wohlthätigkeitsaktionen der Berliner Gesellschaft mit an der Spitze. In seinem Fache zweifellos ein ganzer Mann, war er ein schier unermüdlicher Arbeiter, der sich keine Ruhe gönnte. Unserer Organisation stand der Verlorene mit großem Vertrauen gegenüber, belämpfte sie besonders in den ersten Anfängen, um dann, die Sache erkennend, einzusehen, daß mit diesem Faktor gerechnet werden muß. So blieb er zwar ein ehrlicher, offener Gegner, sollte jedoch der modernen Zeit seinen Tribut, indem er niemals sich als öder Scharfmecher betätigte, der mit dem Polzeiapparat die Bestrebungen der Arbeitererschaft totzuschlagen gedachte. Wiederholt hat er bei den Tarifabschlüssen im Berliner Expeditionsgewerbe Zustimmung mitgewirkt und sich durch seine wirklich Vornehmheit auch die Achtung seiner wirtschaftlichen Gegner zu erringen gewußt.

**Eine Staatsaktion.** Am 16. v. Mts. wurden in unseren Verwaltungsstellen Essen und Duisburg polizeiliche Hausdurchsuchungen abgehalten. Es wurde dabei eine erhebliche Anzahl Bücher und Papiere mit Beschlag belegt. Während aus dem Büro der Ortsverwaltung Duisburg nur ein Kassenbuch den Weg zur Polizei bezw. zum Untersuchungsrichter antreten brauchte, widerfuhr dasselbe Schicksal rund 40 Büchern und Mappen der Ortsverwaltung Essen. Die Polizeibeamten, fünf Mann hoch, dabei ein Kommissar, gingen mit großer Rücksichtslosigkeit vor. Der Kommissar forderte den Kollegen **Kimmich** auf, freiwillig sämtliche Materialien vorzulegen. Nach den Erfahrungen, die man hier über das Vorgehen der Kriminalpolizei bei Hausdurchsuchungen im Verleide der Arbeiterzeitung gemacht hatte, die Schränke und Kiste einfach aufbrach und den Inhalt beschlagnahmte, mußte der Aufforderung Folge geleistet werden. Der Kollege **Kimmich** machte ausdrücklich auf die Unzulässigkeit dieses Vorgehens aufmerksam, daß mit einer Überhebung der Verwaltungstätigkeit der Organisation gleichbedeutend war. Der Kommissar versprach daraufhin, dafür sorgen zu wollen, daß bis zum nächsten Tage abends die Sachen zurück seien. Die Staatsanwaltschaft hat jedoch noch heute, nach einer Woche, die Sachen im Besitz. Auf die Frage des Kollegen **Kimmich** nach der Ursache der Hausdurchsuchung wurde demselben eine Anklagepostkarte mit dem Inhalte eines von einem Arbeitswilligen erschossenen Kollegen aus Duisburg gezeigt. Aus einigen Bemerkungen war zu entnehmen, daß der Drucker der Karte gesucht werde. Was aber die beschlagnahmten Materialien mit dieser Feststellung gemein haben, mögen die Götter wissen. Es wurden nämlich beschlagnahmt: 1 Wappe enthaltend die Funktionen der Verwaltungsstelle, 1 Wappe enthaltend Rechtsabgesuche, die Privatkorrespondenz des Kollegen **Kimmich**, 1 Zirkularmappe, 8 Kassabücher, 6 Korrespondenzmappen, 1 Quittungsbuch für Entlassener, 2 Eintragsbücher für Arbeitslose, 1 Kontobuch, 4 Beitragsabrechnungsbücher, 1 Portobuch, 1 Namensverzeichnis, 1 Vorschlagsliste, 1 Monatsabschlussliste, 2 Bücher der Fakultä, 1 Arbeitslosenliste, 1 Stellenbuch, 4 Branchenmappen, 1 Adressenverzeichnis, 2 Aufnahmebücher, 1 Martenausgabebuch, 1 Einzelmarken-Verkaufsbuch und 1 Protokollbuch.

Die Beschlagnahme dieser Materialien läßt darauf schließen, daß neben der Ermittlung des Anklagekartendruckers noch andere Zwecke verfolgt werden. Die gerichtliche Feststellung, daß die Essener Kriminalpolizei den Bechen die Adressen der Mitglieder des Steigerverbandes verschaffte, wo für sich die Letztere in recht „nobler“ Weise erkenntlich zeigte, gibt jedenfalls zu allerlei Befürchtungen Anlaß.

Selbstverständlich wird gegen das gänzlich unmotivierte Vorgehen der Polizei Beschwerde erhoben werden.

**Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.**

Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet am 21. April d. J. in **Kreuzburg i. S.** Der Vertrauensmann fungiert der Kollege **S. A. R. Mura**. Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachgehend genannter Mitglieder:

In **Brunsbüttelkook**: **Paul Götz** w. a. l. l. a., Spt.-Nr. 365 723, eingetr. 1. 7. 10.

In **Frankfurt a. M.**: **Johann Deuner**, Spt.-Nr. 170 211, eingetr. 1. 7. 05.

In **Nürnberg** = **Fürth**: **Josef Döhler**, Spt.-Nr. 191 087, eingetr. 10. 3. 10; **Friedr. Weinberger**, Spt.-Nr. 190 747, eingetr. 26. 5. 05

Mit kollegialem Gruß  
Der Vorstand,  
**S. A.: Oswald Schumann**, Berlin SO. 16, Engel-Arter 21, Hof 1 Tr.

Verantwortl. Redakteur: **Karl Mühlhahn**, Lichtenberg.  
Verlagsanstalt „**Courier**“, G. m. b. H.  
Druck: **Maurer & Dimmig**, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.