

# 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 Reklamationen 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 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 Dries 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 Druckens 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 Junkerfellen des „finsternen Mittelalters“, wie uns die Skatzen 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 Meißner 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 Zunftzeit 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 „arbeitscheuen 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.

D r e 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 Ärmel 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.)

W a l t e r = 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.

D ö h n e l = 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.

H u e b e r 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 vorliegenden 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 Weigel 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 Weigel 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 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 u n n a c h s i c h l i c h 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 erklimmt 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  
Daß siegreich deine Fahne flattert.

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 Muskelstark wie Stahl  
Und mußt tagtäglich sie riskieren,  
O, spann sie an auch dieses Mal,  
Um tödlich deinen Streich zu führen.  
Wurf 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 unachtsamlich disziplinarisch bestrafen, welche ihre Berufspflichten nach dieser Richtung hin nicht voll erfüllen.

Was auf weiteres sind die Anzeigen bezüglich Uebertretungen im Fuhrwerksverkehr w a c h e n e i s e 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. U n n a c h s i c h t l i c h sollten sie einschreiten, und den Beamten, die ihre Berufspflicht nach dieser Richtung nicht voll erfüllten, wurde angeordnet, daß sie unachtsamlich disziplinarisch bestrafen würden. Und die Anzeigen sollten gleich wachenweise 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. Mts. 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. U n n a c h s i c h t l i c h 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 vorgehen 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 ganzerammer packt einem, 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 profitwütigen 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, so daß 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, Pflugschare 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 ermaßen 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 H. 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 Grabsengraben. Einige andere Fuhrleute mühten abends nach 8 Uhr die Karre aus dem Graben rauszuholen. 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 Fresse 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.“

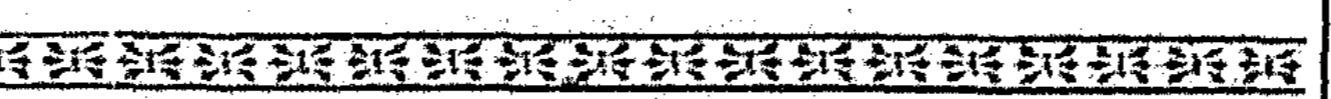
In den drei Versammlungen traten über 50 Fuhrleute dem Verbands bei.

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 abgepeitscht, 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 abgepeitscht, 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 Ausbeutekosten der Ausgebeuteten mehr Lohn und bessere Arbeitsbedingungen gewähren — wenn der geheißelte Profit nicht wäre, der, wie es scheint, ihnen auch nicht Muße gibt über die traurige wirtschaftliche Lage dieser Arbeitergruppe nachzudenken.

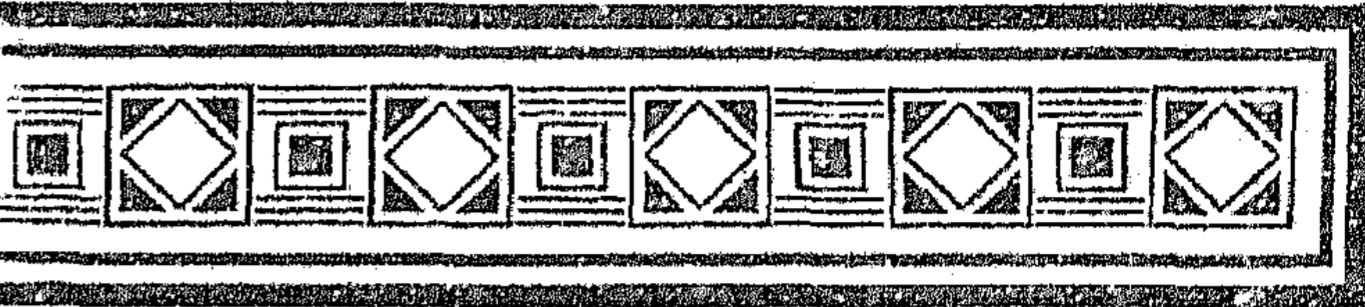
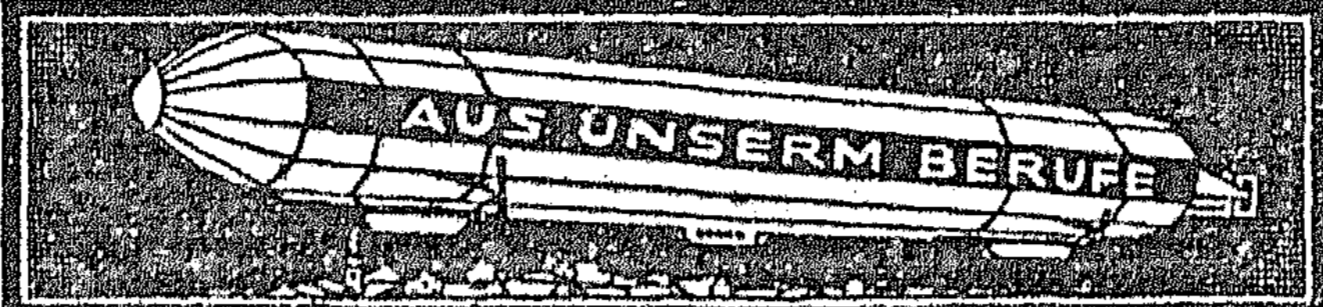
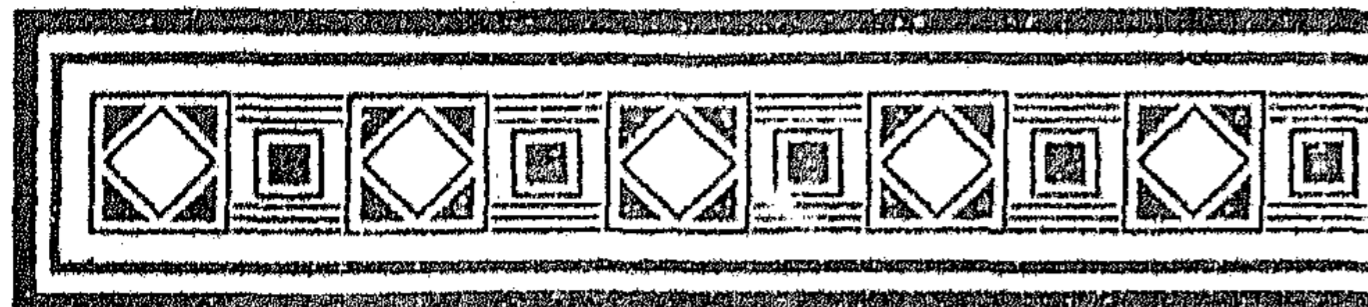
Kollegen, man hat es bei den Verhandlungen anlässlich der letzten Lohnbewegung gewagt, den Anfangslohn von 40 Pf. als den wirtschaftlichen Verhältnissen angemessen zu bezeichnen, obgleich von Jahr zu Jahr die Lebensmittelpreise steigen und andererseits höhere Dividende an die Aktionäre gezahlt worden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

Wir fragen, wie lange wollt ihr noch als unglückliche 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. 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.



**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 umzuwandeln 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 Mitgl. 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 Weisheitvollen 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, erhitzen 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 Bund-Ausstoß nehmen wird. Das glauben wir gern: Welcher Erwachsene wird sich fürchten, wenn Kinder mit Knallbombspielen? 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 weiterhin 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. Einzige 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 Chauffeurfahrer 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 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 Mk. 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 (1) — 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 Berufscollega 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 Gefindeabrechnung 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 Gefindeabrechnung 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 hehr. 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 Mk. Strafgebühren bezahlt. So ein Stoppkommando beschwört alles, was in seinen Mäxchen 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 Strafe 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. Schlenberschmierung 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 unzweifelhafte 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 einzustellende Kraftdroschken 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 Verteilung zu übermäßig schnellen Fahrten vermindert wird. Ueberreibungen 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 in nennenswertem 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 Neuerung 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 Ueberholen 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 Polizeigemüthsamhaftigkeit, 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 einzustellende 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 Oberverwaltungsgericht, 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 geschehen, 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 Führer, 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- ersappflichtig. 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 demgegenüber, 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 Klüften fallen werde.

Mit freundlichem 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 Sar, Motordroschenbetrieb in Zürich, sind infolge Differenzen sämtliche Chauffeure in den Ausstand getreten. Zugang ist strengstens fernzuhalten. Kein Chauffeur werde zum Berräter an seinen kämpfenden Kollegen. Hoch die Solidarität. Verband der Handels- und Transportarbeiter der Schweiz.



Das Kammergericht hat eine für Droschenführer beachtenswerte Entscheidung getroffen. Der Droschenführer 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 geschehen; auch andere daraus der Umstand nicht, 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 Geschäftsführung 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 Führer 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 zugefagt. 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 eingreifen. 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 abgedrochene Sprosse wurde vom dem Schupmann, 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.

Pflicht 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 Seetrkehrs 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 beiden 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 einem, wenn auch nur geringen Teile über Emden 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 versteckten 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, Preußen 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 Reedereimunter-





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 Stahlbranche 68, Stabeisenlager, Trägel- 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 einsacken.

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 enfsakten 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 jatte 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 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.B. 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 unangeseht Entlassungen der am Streik beteiligten vornehmen protestiert.





