

# SOZIALISME

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. franko geg. franko 1,50 Mk.  
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 15, 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 Reskriptionen an die Schriftleitung.

Nr. 19.

Berlin, den 12. Mai 1912.

16. Jahrg.

**Verbandskollegen!** Denket stets daran, daß unserer Organisation noch hunderttausende von Berufskollegen fernstehen, sie alle müssen für den Deutschen Transportarbeiter-Verband gewonnen werden, wenn wir unsere Kämpfe um Freiheit und Recht, um Brot und Ruhe mit Erfolg führen wollen.

## Was nützt dem Arbeiter die Verkürzung der Arbeitszeit?

II.

Der Nutzen ist unberechenbar sowohl in moralischer wie materieller Hinsicht. Der Arbeiter gewinnt als Mensch und Bürger. Der geistige und wirtschaftliche Aufstieg der Arbeiterklasse ist in erster Linie auf die Verkürzung der Arbeitszeit zurückzuführen. Die große gewerkschaftliche und politische Organisation, das steigende Interesse für das öffentliche Leben und die Politik, das Gefühl des Zurückgelehrtseins hinsichtlich der politischen Rechte in Staat und Gemeinde und die hiermit im Zusammenhange stehenden gewaltigen Wahlrechtsdemonstrationen; das steigende Bedürfnis nach Zeitungen und sonstiger Literatur, die Bildungsbestrebungen der Arbeiter und vieles andere, ist nur möglich bei einer Arbeiterklasse, die heute schon über ein Maß freier Zeit verfügt, das sie ehemals nicht besaßen. Denn der Mensch, der unter der Last zu langer Arbeitszeit dahinsinkt, verkommt an Körper und Geist. Er stumpft sittlich ab, wird gleichgültig gegen Gut und Böse. Er verliert den geistigen Schwung, um den Druck der Sklaverei als eine Erniedrigung zu fühlen. Da ihm keine Zeit blieb, da er, von der abspannenden und ermüdenden Arbeit ausgemergelt, nach Schluß der langen Arbeitsstunden kein anderes Bedürfnis kennt, als Ruhe; da er, um sich zu vergnügen, erst seinen Körper durch starke Reizmittel aufzuregen, seinen ermatteten Geist erst durch scharfe Anreizung beleben muß, um nicht in Ermattung zu versinken, ergibt er sich dem Genuß verführerischer Getränke. Der überanstrengte Mensch hat nur Sinn und Geschmack an rohen, aufregenden Vergnügungen. Trunt, Spiel und wilde Geschlechtslust allein können ihn vor dem Einschlafen bewahren. Will er etwas Verständiges lesen, will er sich durch vernünftige Gespräche in guter Gesellschaft bilden, so übermannt ihn die Ermüdung.

Solche Menschen, die durch lange Arbeitszeit entmenslicht sind, verfallen in Gleichgültigkeit gegen die Unbill, die ihnen die grenzenlose Ausbeutung zufügt. Sie beachten nicht den Schmutz ihres Lagers, die Unreinlichkeit ihrer Wohnung, die Unzulänglichkeit ihrer Ernährung; sie werden unempfindlich gegen rohe und unwürdige Behandlung. Sie verlieren das Gefühl ihrer menschlichen Würde und werden wie Arbeitstiere, die außer notwendiger Ernährung nur noch Sinn für rohe Reizungen und für Schlaf haben.

Daß mit solchem Material, das die schlechtesten Anzeichen für den Niedergang zeigt, das seinen Körper noch durch Trunt und Ausschweifung zerstört, das sich die längliche Ernährung durch leichtfertige Verschwendung des an und für sich schon ungenügenden Lohnes noch verschlechtert, das seine Kräfte in frühen Jahren verschwendet und verfrühtem Siedtum verfällt durch die lange unerschöpfende Arbeitszeit, nicht die Verbesserung der Lage der Arbeiter zu erzielen ist, daß solche Menschen teilnahmslos und gleichgültig dahin leben und dem einbringlichsten Nuse zur Organisation des Widerstandes

gegen die Ausbeutung nicht Folge leisten, ist eine bekannte Tatsache.

Das Lumpenproletariat, das der Arbeiterbewegung fern steht, das nicht zur planvollen Mitarbeit an der Befreiung mitwirkt, höchstens einmal zu einem rohen Krawall und zu unruhiger Zerstörung aufzureizen ist, verdankt sein Entstehen und sein Wachsen der Entmenslichung durch überlange Arbeitszeit.

Es ist bekanntlich eine alte Erfahrung, daß da, wo die Arbeitszeit am längsten ist, die Löhne am niedrigsten, die sittliche Verkommenheit am größten ist. Jeder Beginn der Besserung der Lage der Arbeiter muß mit Verkürzung der Arbeitszeit Hand in Hand gehen. Selbst auf die Gefahr hin, daß in der ersten Zeit ein größerer Teil der durch lange Arbeitszeit entmenschten Arbeiter mit der freien Zeit nichts anzufangen weiß und sie vielleicht schlecht verwendet, muß die Arbeitszeit abgekürzt werden.

Der Bildungstrieb steckt verborgen in allen Menschen, er muß nur geweckt und belebt werden. Sobald dem Arbeiter die Zeit gegeben ist, etwas zu lernen, sobald sein Körper, der nicht mehr bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit ermüdet ist, noch fähig ist, geistige Anstrengungen zu ertragen, wird er, erst langsam und zögernd, dann bald mit erwachendem Bildungshunger die Bildungsgelegenheit ergreifen. Er wird nun ein Soldat der Arbeiterbefreiung werden.

Das ist der wichtigste, der hauptsächlichste Nutzen der Verkürzung der Arbeitszeit, deshalb kämpfen wir den Kampf um den Achtstundentag."

III.

Welche materiellen Vorteile bringt der Achtstundentag dem Arbeiter?

Einen höheren Lohn. — So merkwürdig es klingt, so richtig ist es, daß in demselben Maße der Lohn steigt, wie die Arbeitszeit sich verringert. (Natürlich ist hiermit nicht die Verkürzung der Arbeitszeit infolge einer Krise gemeint, die meist mit Beschäftigungslosigkeit verbunden ist.) So kann jeder Arbeiter an der Hand der Jahresberichte seiner Organisation sich überzeugen, wenn er es aus eigener Erfahrung nicht weiß, wie neben den sonstigen Vorteilen die Organisation ihm eine Verkürzung der Arbeitszeit und eine Steigerung des Lohnes erkämpfte. Darum: lange Arbeitszeit — niedriger Lohn; kurze Arbeitszeit — hoher Lohn!

Der Achtstundentag vermindert die Arbeitslosigkeit dadurch, daß überall da Arbeitslose eingestellt werden müssen, wo durch Einführung oder Verbesserung von Maschinen oder verbesserter Arbeitsmethoden der durch die Verkürzung der Arbeitszeit entstehende Ausfall des Arbeitsquantums nicht wettgemacht wird. Und diese Einstellung Arbeitsloser hat wieder die wohltätige Folge für den Arbeiter, daß Not und Elend, Selbstmorde, nicht selten sogar Verbrechen vermindert oder oft verhindert werden. Sind doch die Zunahme der Selbstmorde, Vergehen und Verbrechen die Begleiterscheinungen jeder Wirtschaftskrise mit ihrer Arbeitslosigkeit.

Außerdem ist der beschäftigte Arbeiter nicht nur Produzent, sondern auch Konsument. Er ist Käufer; er verausgabt den verdienten Lohn für Waren, wodurch der Absatz gefördert und neue Arbeitsgelegenheit geschaffen wird.

Der Achtstundentag hebt den Arbeiter auch geistig.

Der alte Einwurf, daß der Arbeiter seine freie Zeit doch nur in der Kneipe verbringe, kann heute ernstlich nicht mehr erhoben werden. Denn die überall sich regenden Bildungsbestrebungen der Arbeiter sind ein Beweis großer geistiger Regsamkeit; geistige Betätigung und Aneignen aber schließen einander aus. Darum ist überall da, wo die Arbeiterbewegung Fuß gefaßt, der Alkoholkonsum zurückgegangen, besonders der Branntweingenuß. Die Arbeiterbewegung hat auch ein großes Interesse daran, ihre Zugehörigen auf eine höhere geistige Stufe zu heben. Denn ihre Ziele lassen sich nur verwirklichen, wenn sie getragen werden von einer körperlich und geistig durchgebildeten Arbeiterschaft. Geistige Beschäftigung ist nicht möglich bei Menschen, die müde und schläfrig nach langer Tagesarbeit sich ihr widmen sollen. In jeder Versammlung kann man daher Besucher sehen, die mit Gewalt gegen den Schlaf ankämpfen, von dem sie, beim interessantesten Vortrag selbst, übermannt werden. Was nützt daher dem Arbeiter alle Veranstaltungen, die seiner Fortbildung dienen, alle Einführungen in Literatur, Kunst, Wissenschaft, Musik und so vieles andere, das Leben verschönende, wenn ihm die Zeit fehlt, sich ihr mit ganzer Seele hinzugeben?

Welches Geistesleben würde sich dagegen entfalten durch eine allgemeine Herabsetzung der Arbeitszeit auf acht Stunden. Man vergleiche die kulturell hochstehenden Arbeiter in Berufen mit verhältnismäßig geringer Arbeitszeit. Sie sind die Elite der Arbeiterklasse; sie sind das führende Element in der Arbeiterbewegung, sind gewerkschaftlich und politisch organisiert und haben ein bestimmtes Ziel — den Sozialismus.

Arbeiter dagegen mit regelloser und langer Arbeitszeit zeigen uns das gerade Gegenteil. Unklar über ihre Klassenlage sind sie schwer zu organisieren; und unbekannt mit dem öffentlichen und politischen Leben sind sie eine Gefahr für ihre Klasse. Aus Unkenntnis stimmen sie bei den Wahlen zu den gesetzgebenden Körperschaften Reichstag, Landtag oder auch bei Gemeindevahlen gegen ihre eigenen Interessen, indem sie den rückwärtlichen Parteien und Arbeiterfeinden ihre Stimme geben. Sie schmieden sich selbst ihre Ketten, an denen sie niedergehalten werden, und verhindern den Aufstieg ihrer Klasse.

Diese Gefahr haben die sozialdemokratischen Führer der Arbeiter schon früh erkannt; darum heißt es schon in der Resolution, die der internationale Arbeiterkongress zu Genf im Jahre 1866 annahm: „Wir erklären die Beschränkung der Arbeitszeit für eine vorläufige Bedingung, ohne welche alle anderen Bestrebungen nach Emanzipation (Befreiung) scheitern müssen. ... Wir schlagen acht Arbeitsstunden als legale (gesetzliche) Schranke des Arbeitstages vor.“

IV.

Wie erringen wir den Achtstundentag?

Durch die Gesetzgebung. — Denn daß ihn die Unternehmer aus freiem Antriebe einführen, ist ausgeschlossen, von Einzelfällen natürlich abgesehen, die ja auch tatsächlich zu verzeichnen sind. Und durch freie Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer wird dieses Ziel nur schwer und dann auch nur für wenige Berufe und zwar die bestorganisierten erreicht. Die Geschichte der Arbeiterbewegung lehrt dies. In der Union wurde im Jahre 1886 der Achtstundentag für 192 000 Arbeiter errungen; doch ging er im Laufe desselben Jahres für die größte Zahl der Arbeiter ganz oder teilweise wieder verloren; nur 15 000 der bestorganisierten Bauarbeiter konnten das Errungene sich erhalten. Außerdem werden die Unternehmer bei Eintritt ungünstigen Geschäftszuges sofort darauf bedacht sein, durch Verlängerung der Arbeitszeit die Produktionskosten zu verringern. Der Arbeiter ist in solcher Zeit fast machtlos und wird sich meist fügen; er sieht, daß die häufig erst im zähen Kampfe errungene Verkürzung der Arbeitszeit auf geraume Zeit verloren ist und muß sich auf „bessere Zeit“ vertrusten.

Ein weiterer Beweis für die wenig verlässliche freie Vereinbarung ist die Sonntagsruhe in Handel und Gewerbe. Wir verdanken diese Einrichtung dem Gesetz, — und den Nachhülfs-Ladenschluß dem behördlichen Zwang. Weibes aber nur als Folge der unermüdblichen sozialdemokratischen Agitation und der Tätigkeit der sozialdemokratischen Vertreter in den Parlamenten. Freiwillig gewähren die herrschenden Klassen nichts. Auch hier trifft der Ausspruch N. v. Thierings zu: „Alles Recht in der Welt ist erkritten worden, jeder Rechtsfall, der da gilt, hat erst denen, die sich ihm widersetzen, abgerungen werden müssen.“

Nun soll keineswegs gesagt sein, daß die Arbeiter nicht etwa nach wie vor auch auf dem Wege der Vereinbarung oder durch sonst ihnen nötig und anwendbar erscheinende Mittel für die Verkürzung der Arbeitszeit bemüht sein sollen. Im Gegenteil, auf absehbare Zeit werden sie auf den gesetzlichen Achtstundentag nicht rechnen können, da sie mit wenigen Ausnahmen das gesamte Unternehmertum gerade in dieser Frage geschlossen gegen sich haben, das von einer gesetzlich geregelten Arbeitszeit für alle Arbeiter nichts wissen will. Dies zeigt die Ablehnung der von sozialdemokratischer Seite eingebrachten und darauf gerichteten Anträge im deutschen Reichstage. Nur den sogenannten sanitären Maximalarbeitszeit hat man geschaffen, wonach der Bundesrat in besonders gesundheitsgefährlichen Betrieben die Arbeitszeit verkürzen kann. Die letzte Gewerbeordnungsnovelle enthält ferner noch eine bescheidene Verkürzung der Arbeitszeit für Frauen, — natürlich mit den entsprechenden Ausnahmestimmungen.

Regierung und Reichstag würden und müßten aber zur Frage der gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit, und zwar auf dem Wege zum Achtstundentag, eine andere Stellung einnehmen wie bisher, wenn die Arbeiterklasse, sich ihrer Stärke bewußt, von ihren politischen Rechten den Gebrauch machte, den ihr Interesse erfordert. Sie müssen, den Achtstundentag als unverrückbares Ziel im Auge, bei jeder Gelegenheit in Wort und Schrift dafür eintreten, besonders aber bei Wahlen zum Reichstag, zum Landtag, zum Gemeinderat stets von ihrem Stimmrecht Gebrauch machen und die Kandidaten der sozialdemokratischen Partei wählen, auf die sie sich allein verlassen können. Die Stellung fast aller bürgerlichen Parteien ist mit wenigen Ausnahmen heute noch die, wie sie auf dem Kongress für Hygiene und Demographie im Jahre 1894 zum Ausdruck kam, worüber es im Protokoll heißt:

„Zum Schluß teilte der Vorsitzende mit, daß es seine Absicht gewesen sei, für das Thema des Achtstundentages zwei Referenten zu bestellen, einen Volkswirt und einen Fabrikarzt. Es sei ihm aber trotz lebhafter Bemühungen in Oesterreich und Deutschland nicht gelungen, einen Fabrikarzt für dieses Referat zu gewinnen, weil — wie ihm ein Großindustrieller aus Deutschland schrieb — ein Arzt gegen den Achtstundentag aus wissenschaftlichen Gründen nicht sprechen könne, für den Achtstundentag aber aus Furcht vor seinen Brotaggebern nicht sprechen wolle.“

Trotzdem marschieren der Achtstundentag, Staat, Gemeinde und Unternehmertum sind auf den Weg der Arbeitszeitverkürzung gedrängt durch die Tätigkeit der Gewerkschaften und der sozialdemokratischen Vertreter in den Parlamenten. Außerdem haben sich auch einsichtige Ärzte, Hygieniker, Ökonomen, Gelehrte usw. hierin auf die Seite der Arbeiter gestellt, wie daraus hervorgeht, daß der oben erwähnte Kongress folgende Resolution annahm:

„Die 19. Sektion des VIII. internationalen Kongresses für Hygiene und Demographie spricht sich, im Hinblick auf die allgemein zu Tage tretenden fegensreichen Folgen der allmählichen Verkürzung der Arbeitszeit und die hygienische Schädlichkeit der Nachtarbeit aus und fordert die gesetzgebenden Faktoren aller Länder, aller Staaten moderner Zivilisation auf, die schrittweise Einführung des Achtstundentages für die gewerblichen Arbeiter anzubahnen und die Nachtarbeit in allen Betrieben zu verbieten, mit Ausnahme derjenigen, für welche sie aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Rücksichten unentbehrlich ist.“

So haben denn infolge der Agitation sowohl Privatbetriebe, wie eine Anzahl großer Städte und Behörden den Achtstundentag für die Arbeiter bestimmter Betriebe eingeführt und zwar mit bestem Erfolge. In Deutschland aber kommen fast nur Privatbetriebe hierfür in Frage, denn hier gilt für die Reichs- und Staatsbetriebe, was der französische Freiheitskämpfer Bönanger einem Anhänger der Kapitalistenklasse in den

Mund legte: „Ein Gedanke pocht aus Lor, schiebet schnell die Kegel vor!“ — Aber Deutschland hat eine große politische und gewerkschaftliche Organisation der Arbeiter und diese läßt den Gedanken an den Achtstundentag nicht einschlafen.

Darum, der Achtstundentag hat alle Gründe für sich, die der Volkswirtschaft, der Hygiene, der Moral; Aufgabe der Arbeiter ist es, sich ihn zu erkämpfen.

An die

Arbeiterinnen und Arbeiterfrauen!

Am 12. Mai d. J. werden in ganz Deutschland die Frauen und Töchter der Arbeiterklasse einmütig die Forderung erheben, die Ausnahmestellung der Frauen im öffentlichen Leben zu beseitigen, ihnen das Wahlrecht zu allen gesetzgebenden Körperschaften zu geben.

Die Forderung ist für die Arbeiterklasse nichts neues. Ihre politische Vertretung, die sozialdemokratische Partei, hat die Forderung auf Gewährung des allgemeinen Wahlrechts an beide Geschlechter in ihr Programm aufgenommen und stets diesem Grundfahne entsprechend gehandelt. Wiederholt sind im Reichstage, in den Parlamenten der Bundesstaaten und in den Gemeindeverwaltungen Anträge auf Abänderung der geltenden Bestimmungen gestellt worden, welche die Frauen von der Verwaltung ausschließen. Daß es bis jetzt nicht gelungen ist, diesen Anträgen Geltung zu verschaffen, liegt an dem Verhalten der Vertreter der bürgerlichen Parteien, der Frage des Frauenwahlrechts gegenüber. Mit wenigen Ausnahmen haben diese bisher stets geschlossen die Anträge der Sozialdemokraten niedergestimmt.

Wenn die Vertreter der Arbeiterklasse grundsätzlich für die Gleichberechtigung des weiblichen Geschlechts auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens eingetreten sind, dann deswegen, weil sie in der Frau den gleichwertigen Menschen achten, auch eingesehen haben, daß alle Entscheidungen, alle Gesetze und Verordnungen in gleicher Weise die Frau wie den Mann treffen, beide auch nach denselben Bestimmungen zur Aufbringung der Mittel für Staat und Kommune herangezogen werden und es deshalb ungerecht ist, nur einem Teil der Bevölkerung die Mitwirkung an den öffentlichen Angelegenheiten zu gestatten.

Die Arbeiterklasse hat ferner eingesehen, daß sie die Mithilfe der Frauen bei ihrem Streben um wirtschaftliche und politische Befreiung braucht, daß die Interesselosigkeit des weiblichen Geschlechts, öffentlichen Angelegenheiten gegenüber, eine Gefahr für die Familie wie für die Gesamtbevölkerung bedeuten würde. Das Interesse wird aber wesentlich gefördert durch den Gedanken, mitverantwortlich zu sein an der Gestaltung des öffentlichen Lebens, dadurch, daß alle erwachsenen Personen das Wahlrecht zu den gesetzgebenden Körperschaften haben.

Daß dies Verantwortungsgefühl imstande ist, die Arbeiterklasse auch geistig zu heben, zeigt ihre Entwicklung von dem Zeitpunkt an, wo für alle erwachsenen männlichen Personen das Wahlrecht zum Reichsparlament eingeführt wurde.

Die Arbeiterklasse bekämpft als größten Feind den Unverstand, und weiß, daß es nur diesem, dem Unvermögen eines großen Teils der Bevölkerung, den Zusammenhang der Dinge zu verstehen, zuzuschreiben ist, daß in die gesetzgebenden Körperschaften immer wieder Personen hineingewählt werden, die in ihren Beschlüssen keine Rücksicht auf das Wohl der großen

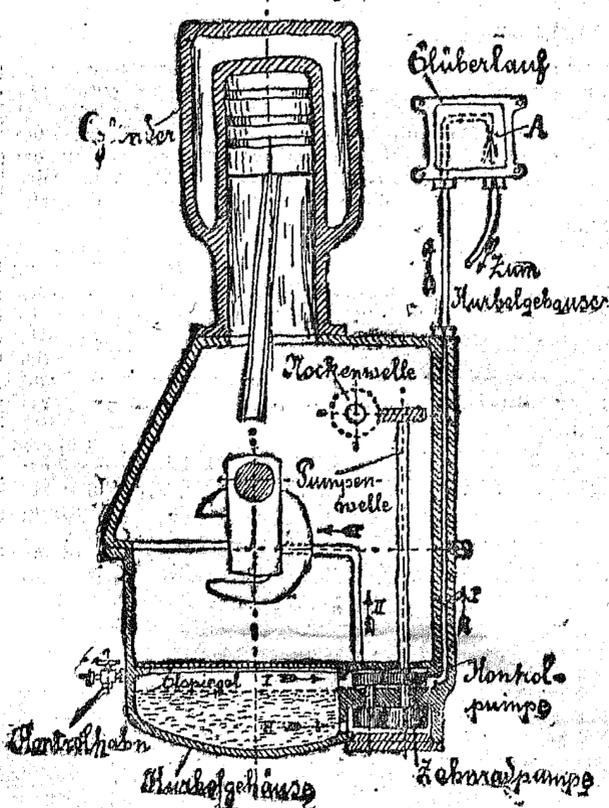
Schmiereinrichtungen bei Automotoren.

IV.

Es wurde bereits in dem vorhergehenden Teil dieses Aufsatzes Erwähnung getan, daß bei einer gut arbeitenden Schmiereinrichtung die Forderung einer sicher arbeitenden, gut übersehbaren Delkontrolle erfüllt sein muß. Es sei weiter daran erinnert, daß bei der vorher beschriebenen und dargestellten Zirkulations-Schmierung die Kontrolle mittelst eines Druckmanometers ausgeführt wurde; die Höhe des angezeigten Druckes in der Delleitung ließ einen direkten Rückschluß auf das etwa vorhandene Arbeiten der Delung zu. Bei der Zirkulations-Schmierung wird vielfach auch eine Kontrolle durch einen deutlich sichtbaren Delüberlauf ausgeführt; da auch dieses System zufriedenstellend arbeitet und sich gut in die Praxis eingeführt hat, sei etwas ausführlicher auf dasselbe eingegangen.

Die nebenstehende Skizze gibt eine schematische Darstellung der Arbeitsweise dieses Kontrollsystems. Die Versorgung der Kurbellager etc. erfolgt in ähnlicher Weise, wie bei der vorher beschriebenen Schmiereinrichtung. Von der Zahnradschmierung (siehe Figur) wird das Del von dem als Delbehälter ausgebildeten, unteren Kurbelgehäuse angefaßt und an die betreffenden Lagerstellen getrieben. Ueber der Zahnradschmierung ist nun noch eine kleinere Kontrollpumpe angeordnet. Die Druckleitung dieser Pumpe führt nun zu einem am Spritzbrett angebrachten, vom Fahrer leicht zu übersehenden Delüberlauf. Eine Rücklaufleitung bringt das Del wieder vom Delüberlauf zurück nach dem Kurbelgehäuse bzw. dem Delbehälter. Die Arbeitsweise dieser Delkontrolle ist nun folgende: Sieht im Kurbelgehäuse das Del bis zu genügender Höhe, so wird die Kontrollpumpe mit Del versorgt sein und dasselbe wird in einem kräftigen, gut sichtbaren Strahl aus der Öffnung A herausfließen. Läuft nun der Motor längere Zeit, ohne daß frisches

Zirkulations-Schmierung mit Delüberlauf.



Del zugegossen wird, so wird das Del verbraucht und der Del Spiegel wird tiefer sinken. Hat derselbe nun noch die in der Figur zur Darstellung gebrachte Höhe, so wird die Kontrollpumpe kein Del mehr ansaugen können und der Delstrahl am Delüberlauf wird verschwinden; d. h. für den Fahrer: der Motor braucht Del. Bevor also alles Del in dem Kurbelgehäuse verbraucht ist, wird der Fahrer daran erinnert, frisches Del nachzufüllen. Dieses Vorteil bezeichnet werden; selbst wenn während der Fahrt der Delüberlauf nicht mehr arbeitet und der Chauffeur dieses Warnungssignal, Del nachzufüllen, übersieht, so sind trotzdem sämtliche wichtigen Lagerstellen noch reichlich mit Del versehen; wenn also der Fahrer nicht gerade Stundenlang die Beobachtung der Delüberlaufstelle vernachlässigt, dürfte der Motor immer noch vor Schaden geschützt bleiben. Auf den ersten Augenblick erscheint diese Art der Delkontrolle wesentliche Vorteile gegenüber jener mit dem Kontrollmanometer zu haben. Wir dürfen jedoch bei der vergleichenden Beurteilung der beiden Delkontrollsysteme folgendes nicht vergessen: Die Delüberlaufkontrolle gibt uns wohl an, daß der Del Spiegel im Kurbelgehäuse nicht unter die Mindesthöhe gefallen ist. Die Delversorgung des Motors geschieht nun tatsächlich nur durch die tiefer gelegene Zahnradschmierung; arbeitet der Delüberlauf, so hat man wohl die Gewißheit, daß dieselbe im Delbad steht, nicht aber weiß man, ob das Del tatsächlich die Delkanäle durchfließt und die Lager vorschriftsmäßig mit Del versorgt. Von diesem Gesichtspunkte aus arbeitet eine Schmierung mit Manometerkontrolle wesentlich einwandfreier. Da das Druckleitungsrohr zum Manometer von der Delversorgungskette der Lager (siehe Figur im vorigen Artikel) direkt abzweigt ist, so gibt uns die Stellung des Zeigers auf dem Manometer die Delzufuhr direkt an; jede Störung im normalen Deldurchfluß äußert sich in einer anderen Stellung des Zeigers; durch das Manometer schaut der Fahrer gewisser-

Masse der Bevölkerung nehmen, ja denen das Fühlen und Denken der Arbeiterschaft und ihre Räte ein Buch mit sieben Siegeln ist. Die Gewährung des Wahlrechts an die Frauen würde veranlassen, auch bei ihnen größeres Verständnis für allgemeine Fragen wachzurufen und zur Folge haben, daß die Männer in ihren weiblichen Familienangehörigen Personen finden, die teilnehmen an dem Befreiungskampf der Menschheit und selbst in den Fällen, wo den Frauen eine aktive Anteilnahme durch Familienpflichten nicht möglich ist, volles Verständnis den Bestimmungen der Männer entgegenbringen und ihre Arbeit erleichtern.

Nicht wenig mag in dem Verhalten der Arbeiterklasse zur Frau des Frauenwahlrechts auch die unmittelbare Wirkung beitragen, die alle Vorkommnisse des öffentlichen Lebens auf die Familienverhältnisse der beschlossenen Bevölkerung ausüben. Gerade die letzten Jahre haben hierfür Beispiele in Fülle gebracht. Die Steigerung der Lebensmittelpreise durch Zoll- und Steuererhöhung hat die Gesamtbevölkerung getroffen, in erster Linie fühlbar aber die Arbeiterklasse und innerhalb derselben die Frauen in höchstem Maße. Es ist in der Regel ihre Aufgabe, das Einkommen der Familie so zu verteilen, daß eine ausreichende Ernährung der Familienglieder gesichert bleibt. In der gegenwärtigen Zeit ist dies geradezu ein Kunststück und eine ständige Quelle neuer Sorgen.

Die Zoll- und Steuererhöhung aber schafft nicht nur verteuerte Lebenshaltung, sondern auch vermehrte Arbeitsgelegenheit. Auch hier ist die weibliche Bevölkerung leitender Teil, sogar in tausenden von Fällen unmittelbar, weil der größte Teil der Frauen und Mädchen der Arbeiterklasse erwerbstätig ist. Weiter wird durch die notwendigen größeren Aufwendungen für Lebensbedürfnisse auch die Notwendigkeit, für höhere Löhne einzutreten zu müssen, in immer größerer Nähe gerückt und weiter veranlaßt, daß immer mehr verheiratete Frauen neben der Hausarbeit noch Erwerbsarbeit verrichten müssen.

Die Zahl der Arbeiterinnen in der Landwirtschaft, der Industrie und im Handels- und Verkehrsgewerbe stieg von 1895 bis 1907 um 27 pSt.; die Zahl der verheirateten Arbeiterinnen vermehrte sich dagegen um 56 pSt. Dies Resultat ist zum größten Teil eine Folge der Verhältnisse, die der beschlossenen Bevölkerung die Lebensbedingungen erschweren.

Hunderttausende seufzen daher heute unter der doppelten Last der Erwerbsarbeit und der Tätigkeit, die ihnen die Hauslichkeit und die Familienpflicht auferlegen. Die arbeitenden Frauen aber können am eigenen Leibe erfahren, wie unzureichend die gesetzlichen Bestimmungen sind, die speziell für die Arbeiterklasse geschaffen wurden.

Der zehnstündige Maximalarbeitstag ist entschieden unzureichend und wird außerdem nur da wirklich umgekehrt, wo die Arbeiterschaft selbst dafür sorgt. Auch die amtliche Durchführung der Arbeiterschutzeschriften ist äußerst mangelhaft. Das gilt nicht nur in bezug auf die Vorschriften über die Arbeitszeit, sondern für alle Gebiete, die durch die Arbeiterschutzeschriften getroffen werden. Alljährlich verunglückten Tausende bei der Arbeit. Im Jahre 1910 betrug die Zahl der gemeldeten Unfälle 484 097. 5292 Personen mußten im Dienst des Kapitals ihr Leben lassen, 453 trugen dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit davon, bei 23 800 Personen brachten die Betriebsunfälle dauernde teilweise verminderte Erwerbsfähigkeit und alle übrigen hatten vorübergehenden Schaden.

Wenn aber die Arbeiter und Arbeiterinnen der einzelnen Berufe von dem ihnen gesetzlich zustehenden Recht des Zusammenschlusses Gebrauch machen wollen, um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu er-

reichen, oder die Durchführung der Arbeiterschutzeschriften zu erzwingen, dann greifen Polizeibehörden und Gerichte ein, um dies zu verhindern. Wer denkt wohl heute nicht mehr an die Vorgänge von Moabit und wer wird jemals vergessen, wie die Bergarbeiter in diesem Jahre der Macht des vereinigten Unternehmertums und der ihm verbündeten staatlichen Behörden weichen mußten, obgleich die Berechtigung zur Lohnbewegung wohl für jeden feststand.

Solche Fälle, die sich — wenn man auch nicht immer für die große Masse so in die Augen springend — aber doch alljährlich in unzähligen Einzelfällen wiederholen, müssen auch den Frauen zeigen, wie dringend notwendig größerer Einfluß der Arbeiterklasse auf die Gesetzgebung ist und wie wichtig es wäre, da mitzubedenken und zu beschließen, wo Vorschriften erlassen werden, die auch für die Frauen

## So schreiten wir . . .

In nackter Brust ein Herz so rot,  
Dem tief im Blut die Zukunft singt,  
Dem heiß aus tausend Wunden ringt,  
Was aufwärts will aus Nacht und Not —

In nackter Faust den Flammenschaff  
Drob unsre Jorressackel loht —  
So schreiten wir ins Morgenrot,  
Mit uns der Sieg, mit uns die Kraft!

Wir künden Kampf und Fehde an!  
Und aus der Fackel Blutstrom fällt  
Das Licht über die ganze Welt  
Und zeichnet leuchtend unsre Bahn. —

von Bedeutung sind und auch auf sie angewandt werden.

Ebenso wichtig wie die Mitarbeit der Frauen bei der Reichsgesetzgebung ist die in den Einzelstaaten und in den Gemeinden. Hier besonders wegen der Schul- und Erziehungsfragen, für die das weibliche Geschlecht ohne Zweifel tieferes Verständnis besitzt. Durch die steigende Anteilnahme verheirateter Frauen der Arbeiterklasse an der Erwerbsarbeit werden immer mehr Mütter gezwungen, ihre Kinder tagsüber fremden Waisen und Institutionen zu überlassen. Gerade dieser Umstand macht die Mitarbeit der Frauen namentlich in der Gemeindeverwaltung zur dringenden Notwendigkeit. Schon um Einfluß zu erlangen auf das öffentliche Unterrichts- und Erziehungsweisen, müßten die Frauen das Wahlrecht fordern. Hinzu kommt, daß auf dem Gebiete der Armen- und Waisenpflege anerkanntermaßen Frauen die geeignetsten Mitarbeiter sind. Nur in ganz wenigen Fällen läßt man aber Frauen als Beraterinnen zu und gibt ihnen Stimmrecht. Die politische Rechtslosigkeit des weiblichen Geschlechts bewirkt, daß die Frauen auch hier keine genügende Stätte für ihr Wirken finden.

Diese geringere Bewertung in staatsrechtlichen Beziehung hat weiter zur Folge, daß die Arbeiterinnen

und weiblichen Angestellten von der Mitarbeit in den Gewerbe- und Kaufmannsgerichten ausgeschlossen sind, worauf schon des öfteren an dieser Stelle hingewiesen wurde. Auch dieser Umstand müßte maßgebend für die Frauen sein, das Wahlrecht für alle gesetzgebenden Körperschaften zu fordern. Unersättlich werden die Frauen bei dieser Forderung von den männlichen Angehörigen der Arbeiterklasse, aus Gerechtigkeitsgefühl und in Rücksicht auf die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse.

Große Lasten sind in der letzten Zeit der Arbeiterklasse auferlegt worden und schon wieder wird verlangt, daß die Bevölkerung tief in den Sackel greife, um Hunderte von Millionen für mehr Soldaten herbeizuschaffen. Gegen diese Belastung der Bevölkerung, die in erster Linie von der Arbeiterklasse empfunden wird, erscheint das, was ihr an wirklichen und papiernen Vorteilen geboten wurde, lächerlich gering.

Die Reichsversicherung hat Entrechtung der Arbeiterklasse auf allen Gebieten der Arbeiterversicherung und namentlich für die Krankenversicherung gebracht, den so notwendigen Schwangeren- und Wöchnerinnenschutz aber nicht geschaffen. Die bisher hierfür in Frage kommenden Bestimmungen sind kaum erweitert worden. Und wie sieht es mit der vielgepriesenen Hinterbliebenenversicherung, deren Bestimmungen bereits in Kraft getreten sind? Der Rentensatz von 19 Pf. pro Tag für eine invalide Witwe ist nicht imstande, den Beweis zu erbringen, daß die Interessen der weiblichen Angehörigen der Arbeiterklasse von den bis jetzt dazu berufenen Vertretern genügend gewahrt sind. Auch das lang versprochene Hausarbeitsgesetz vermag nicht, diese Ansicht zu ändern. Als zwingende Vorschriften sind nur solche in das Gesetz aufgenommen worden, die den Heimarbeitern Opfer auferlegen. Alle übrigen Vorschriften, z. B. Einsetzung von Sachauschüssen zur Festsetzung der Preise, sind von den besonderen Vorschriften des Bundesrats und der die Aufsicht ausübenden Behörden abhängig. Also auch die Resultate der speziell für die Arbeiterklasse geschaffenen Gesetze lassen die Forderung nach Gewährung des Wahlrechts an die Frauen dringend erscheinen und geben ihr zum großen Teil die Begründung.

Die Ausschaltung des weiblichen Geschlechts von der praktischen Mitarbeit auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens wird aber solange geübt werden, wie die Mehrzahl der Frauen diese ruhig duldet. Der 18. März im vorigen Jahre hat gezeigt, daß bereits die Zahl Millionen beträgt, die eine Aenderung des geltenden Rechts fordert. Männer und Frauen der Arbeiterklasse haben im vergangenen Jahre Protest erhoben und einmütig gefordert; das allgemeine, gleiche, geheime und direkte Wahlrecht für beide Geschlechter einzuführen. Sorgen wir dafür, daß auch die Versammlungen am 12. Mai sich zu Massenkundgebungen gestalten, denen gegenüber die Regierung sich nicht länger ablehnend erkalten kann.

## Des Handelshilfsarbeiters Frühlingstraum.

Es grünt und blüht, die Natur erwacht und mit ihrem Erwachen zieht auch wieder die Sehnsucht in die Herzen der Handelshilfsarbeiter nach mehr Sonne, mehr Luft und Licht. Dieses Sehnen ist wohl nirgends berechtigter als gerade bei den Handelshilfsarbeitern, denn es gibt wohl wenige Arbeiterkategorien, die heute noch unter so mannigfaltigen Missständen in Berufe zu leiden haben, als dies im Handels- und Gewerbe der Fall ist. Wie oft schon sind in dem

maßen in das Innere des Motors. Schlägt z. B. der Zeiger ungewöhnlich stark aus, so ist dem Delfluß in den Zuleitungen ein Hindernis in den Weg gesetzt; steht der Zeiger auf Null, so fließt in den Leitungen überhaupt kein Del mehr. Letzterer Hinweis erfolgt bei dieser Schmierkontrolle leider erst dann, wenn sämtliches Del im Kurbelgehäuse verbraucht ist. Diese Nullstellung muß also vom Fahrer sofort beobachtet werden; längere Zeit damit zu fahren, würde die größte Gefahr für die Zerstörung des Motors bedeuten. Es sei noch erwähnt, daß die Kontrollmanometer derart leicht vom Fahrer beobachtet werden können, daß eine Ablenkung von seinen übrigen Funktionen nicht damit verknüpft ist; — kürzere Strecken mit einem auf Null angezeigten Manometer zu fahren, ist ohne Gefahr verknüpft, da sich ja immer noch etwas Del in den einzelnen Lagern befindet. Praktisch hilft sich die Kontrolle und Nachteile der beiden beschriebenen Kontrollsysteme die Wage halten; jedenfalls haben sich beide gut bewährt und sind die anhaltenden Mängel von untergeordneter Bedeutung.

Die Tatsache, daß bei der Zirkulations-Schmierung die hochbelasteten Lagerstellen der Kurbeln durch einen Delstrom mit Del versorgt werden, muß als äußerst vorteilhaft bezeichnet werden, wenn schon auch kleine Nachteile mit in Kauf genommen werden müssen. Vor allem sorgt das ständig fließende Del für eine reichliche Schmierung, was bei den hohen Umdrehungszahlen der Automotoren nur von Vorteil sein kann. Außerdem wird die Geschwindigkeit des Delflusses durch die zwangsläufig angetriebene Ölpumpe vorteilhaft beeinflusst. Läuft der Motor schnell, — brauchen also die Lagerstellen mehr Del, — so läuft auch die Zahnradpumpe schneller und versorgt somit die Lager reichlicher mit Del. Außerdem sorgt das fließende Del für eine vorzügliche Abfuhr der in den Reibflächen notwendigerweise entstehenden Wärme. — Ferner werden die kleinen Metallpartikelchen, die sich im Laufe des Betriebes von den sich reibenden Lagerstellen lösen, von dem fließenden Del mitgerissen; bleiben diese kleinen Metallspäne im Lager stecken, so geben sie zum Festfressen der Lager gern die erste

Veranlassung. Die Kolben, welche bei der Laufschnierung in der Regel viel zu reichlich mit Del versorgt werden und deshalb gern zur übermäßigen Rauchentwicklung Veranlassung geben, werden nur mäßig mit Del versorgt, da ja ein Eintreten der Kurbelwelle in das Delbad nicht mehr stattfindet. Nur das aus den Lagern abspritzende Del wird für die Delversorgung der Kolben verwendet. Was nun die Frage der Gleichmäßigkeit der Delzufuhr an den einzelnen Lagerstellen anlangt, so ist dieselbe nicht ohne weiteres zu bejahen. Solange der Motor neu ist, und die Lagerstellen das gleiche Spiel haben, wird auch die Delbenetzung eine gleiche sein. Tritt aber nach längerem Betrieb ein verschiedener Verschleiß der Lager ein, so wird das Del naturgemäß den Weg des geringsten Widerstandes aussuchen, also die stärker verschliffenen Lagerstellen auch stärker mit Del versorgen. In Anbetracht der reichlichen Delversorgung sind die Lager — auch bei ungleichmäßiger Verteilung — immer noch genügend geschmiert. Viel schlimmer liegt der Fall, wenn eine Verstopfung der Kanäle im Innern des Motors eintritt. Die Delversorgung aller hinter der verstopften Stelle liegenden Schmierstellen hört natürlich auf. Da das Del mit großem Druck, also auch mit großer Geschwindigkeit durch die Leitungen getrieben wird, ist wenig Neigung zum Verstopfen der Leitungen vorhanden; kleine sich lösende Metallteilchen werden einfach von dem Delstrom mitgerissen. Immerhin ist es für das einwandfreie Arbeiten dieser Schmier Systeme von größter Bedeutung, nur taubeloses reines Del in das Kurbelgehäuse zu bringen, weshalb auch ein feinnachiges Sieb an der Eingangsstelle angebracht ist. Dieses Sieb darf auf keinen Fall entfernt werden. Die ganze Konstruktion legt das Hauptgewicht darauf, nur reines Del in die Leitungen zu bekommen; bevor das Del seinen Kreislauf vollendet, muß es daher wieder ein großes, feines Sieb passieren, welches jede Unreinlichkeit zurückhält. Dieses Sieb muß natürlich von Zeit zu Zeit gereinigt werden. Selbst bei Verwendung besten Oeles und sorgfältigster Filtration durch die Einlassstelle ist es nicht zu vermeiden, daß sich in den Delleitungen nach

längerer Betriebszeit ein Delschlamm ansammelt. Am einfachsten entfernt man diesen dadurch, daß man alles Del abläßt und in das Kurbelgehäuse Petroleum eingießt. Läßt man nun den Motor einige Minuten laufen, so wird das Petroleum vermittelst der Zahnradpumpe durch sämtliche Leitungen getrieben. Das Petroleum löst den Delschlamm gut auf; mit diesem gemischt, sammelt sich dasselbe wieder im Kurbelgehäuse. Nachdem man das Petroleum wieder abgelassen hat, füllt man frisches Del in den Delbehälter. Im übrigen bedarf die Schmiereinrichtung keiner Bedienung und entlastet so den Fahrer.

Wie aus dem Gefagten auch hervorgeht, arbeitet diese Schmierung vollkommen automatisch. Da der Antrieb der Zahnradpumpe zwangsläufig vom Motor aus geschieht, so tritt die Schmierversorgung sofort mit dem Anwerfen des Motors in Funktion und hört wieder auf, sobald der Motor zum Stillstand gebracht wird. Außer der Leitung zum Kontrollapparat sind überhaupt außerhalb des Motors keine Leitungen. Dadurch werden die zum Bruch neigenden Hochverschraubungen vermieden; der Motor bekommt ein ruhiges, elegantes Aussehen; auch ist der Temperatureinfluß der Witterung auf die Konsistenz des Oeles nur gering. In vorteilhafter Weise schmiegt sich die Delversorgung dem Delbedürfnis der Lagerstellen an. Brauchen bei langsamem Lauf des Motors die Lagerstellen nur wenig Del, so läuft auch die Pumpe langsamer und fördert somit auch weniger Del. Bei erhöhter Tourenzahl des Motors steigt auch die Leistungsfähigkeit der Pumpe; es wird also auch mehr Del durch die Leitungen getrieben. Bei derselben Tourenzahl des Motors ist die Schmierversorgung des Motors vollkommen unabhängig von der Höhe des augenblicklichen Drehmomentes. Da der Motor immer nur soviel Del bekommt, als er entsprechend seiner Tourenzahl braucht, so arbeitet diese Schmiereinrichtung sehr ökonomisch.

(Fortsetzung folgt.)

Spalten des „Courier“ die heute noch vielfach herrschenden, menschenunwürdigen Zustände, wie in der Art der Behandlung und der Lage der Arbeitsräume geäußert worden, sodaß es sich erübrigt, hier noch näher darauf einzugehen.

Ein großer Teil unserer Kollegen wird hierdurch zu Arbeitern 2. Klasse degradiert und lebt, als befände er sich noch unter der Gefinde-Ordnung. Vor allem aber ist es die überaus lange Arbeitszeit, die jetzt bei Beginn des Sommers doppelt unmensächlich empfunden wird und den Trieb in uns auslöst für eine mögliche Verkürzung derselben einzutreten.

Es ist eigentlich sonderbar, daß beim Handelsgewerbe, der modernen Schwester der Industrie, noch über so erbärmliche Arbeitsverhältnisse geklagt wird. Sind es doch gerade hier die leitenden Faktoren, welche mit allen Neuerungen und Verbesserungen in Punkt Arbeitsverhältnisse des Auslandes genau informiert sind. Ja, ja, sie scheuen sich auch gar nicht, gelegentlich auf England oder Amerika hinzuweisen und deren moderne Einrichtungen betreffs Arbeitsfürsorge lobend hervorzuheben. In ihrem eigenen deutschen Vaterlande bleiben sie aber stockkonservativ. Man könnte sie fast mit den russischen Fürsten oder Groß-Finanziers vergleichen, welche es sehr wohl verstehen, mit ihrem Gelde in West-Europa alle möglichen Kultur-Erfindungen auszunutzen, in der Heimat aber mit ihrer reaktionären Wanditenregierung durch die dumm gehen.

Wohl hat es bei uns in Unternehmerkreisen nicht an Versuchen gefehlt, einen Sonnabend-Frühschluß sowie eine verkürzte Arbeitszeit nach englischem Muster wenigstens während der Sommermonate einzuführen. Aber leider ist man nicht viel darüber hinaus gekommen. Es ist zum Teil bei Versuchen geblieben, zum Teil hat es mit der Durchführung sehr, sehr gehapert. Während einige der Unternehmer mit Recht feststellten, daß trotz verkürzter Arbeitszeit dasselbe Arbeitspensum erledigt wurde, fehlte es nicht an gegnerischen Stimmen, die darüber ratiönierten, daß mit derartigen Arbeitszeitverkürzungen die „Hausmechte“ nur zur Faulheit erzogen würden.

Nun, da jetzt wieder die schöne Jahreszeit beginnt, dürfen wir uns durch solche vormärzliche Anschauungen einiger unserer Herren Chefs nicht davon abhalten lassen, immer und immer wieder darauf hinzuweisen, daß auch wir als Handelshilfsarbeiter, als Menschen, ein Recht zum Leben haben, und nicht nur lediglich als Ausbeutungsobjekte des Handelskapitals geboren sind. Die Frage eines früheren Geschäftschlusses muß wieder ins Rollen gebracht werden. Beginnen wir mit der Duvettüre, spielen wir den Herren auf, wenn man auf allzu große Schwerhörigkeit stoßen sollte.

Können wir uns doch mit als Bundesgenossen im Kampfe um menschenwürdige Arbeitsverhältnisse auf den Mittelnhaber der großen Konfektionsfirma W. Manheimer, Herrn Ludwig Rosenhal stützen, welcher vor einiger Zeit im Berliner Tageblatt unter der Überschrift *Wochen-Ende* (Wochen-Ende) die vorbildlichen Arbeitsverhältnisse Englands schilderte, mit dem Hinweis, daß dasselbe für Deutschland dringend zu wünschen wäre. Nebenbei bemerkt, Herr Rosenhal ist ja in der angenehmen Lage als Unternehmer mit gutem Beispiel voranzugehen. Warten wir es daher ab, ob er das, was er theoretisch so schön zu fordern verstand, auch ebenso gut in die Praxis umsetzen wird.

Hic Rhodus, hic salta!  
Seine dankenswerten Ausführungen sind immerhin so beachtenswert, daß es sich verlohnt, einiges hiervon unserer Kollegschaft zu unterbreiten. Mit Recht weist er einigmaßen Artikel darauf hin, daß alle Wohltätigkeitsfeste und Veranstaltungen, welche den Zweck haben, eine größere Fürsorge zur Erhaltung der Volksgesundheit zu entfalten, nicht dazu beitragen werden, die große Anzahl der bleichen und gebrühten Gesichter zu vermindern, sondern daß eine große zusammenhängende Ruhepause in der Woche weit mehr nützen würde als alle sonstigen philantropischen Wohltätigkeitsfeste.

Er schildert wie in London Sonnabends Mittagpunkt 1 Uhr alle Geschäftshäuser und Fabriken schließen, eine Stunde später auch alle Läden und Kaufhäuser, sodaß die lebhaftesten Geschäftsstraßen nachher vollkommen verödet daliegen. Wie dann, da auch Sonntag geschlossen bleibt, die Angestellten mit Kind und Kegel ins Freie ziehen, um sich bei Sonne und frischer Luft zu erholen und Montag früh gestärkt, mit neuem Lebensmut zur Arbeit kommen.

Vergleiche man dagegen bei uns: Mit großen Huden gehen unsere Kollegen Sonnabends Abend spät noch vielfach auf Tour. Das Kostgeld wird manches Mal, da Mutter schon schläft, auf den Rückenrahmen gelegt und Sonntag früh heißt es wieder antreten, um dann noch schließlich sogar während der Kirchzeit mit Kästen herumzupudeln. Das also haben wir als deutsche Handelshilfsarbeiter unsern englischen Kollegen voraus. Das ist unsere Ehre, unser Stolz. — Wehe dem, der anspruchsvoll genug ist, ab und zu mal vom Unternehmer einen freien Sonntag zu verlangen, er wird auf ein langjähriges Zeugnis nicht rechnen können.

Aber kommen wir zu unserm Gewährsmann zurück, das fröhliche Leben und Treiben des Sonnabend-Nachmittags in der freien Natur wie auf den Spielplätzen Londons wird ihm jeder beständigen, der das dortige Leben kennen gelernt hat. Interessant ist es nur, wie er darauf hinweist, in welcher überreichem Maße gerade die Umgegend Berlins für solche Erholung der Arbeiterschaft geeignet wäre. Lassen wir aber einen bemerkenswerten Abschnitt seines Artikels hier folgen:

Daß es auch an geistiger Anregung am Sonnabend nachmittag nicht fehlt, habe ich schon erwähnt.

In allen Theatern finden um drei oder vier Uhr nachmittags Vorstellungen statt. Die großen politischen Versammlungen im Hydepark oder in den Sälen der Stadt haben an Sonnabenden den größten Zuspruch, sie tragen auch dazu bei, jedermann mit Fragen der inneren und äußeren Politik vertrauter zu machen, als dies bei uns der Fall ist.

Verschiedene Berliner Großbanken haben in vorbildlicher Weise bereits am Sonnabend den Dreihüschluß eingeführt. Einige wenige Großhäuser haben sich dieser für alle Angestellten so segensreichen Einführung für die heißen Sommermonate angeschlossen. Gewiß wird ein früherer Schluß vielen Kaufleuten als Verlust, als Schmälerung in der Produktion gelten, aber nach sehr kurzer Zeit wird es wie mit der Sonntagruhe gehen, die wir uns heute gar nicht mehr verdienen können. Zeigen wir einmal, daß wir ein mündiges Volk sind, das nicht erst durch behördliche Vorschriften zu nützlichen Neuerungen erzogen werden muß, sondern frei und selbständig zu handeln vermag.

Die Liebe zur heimatischen Scholle, die Freude an der Natur wird an jedem Wochenende lebhafter empfunden werden, und Kaufleute und Handwerker, Beamte und Gelehrte werden einsehen, daß das Vaterland kein Traum, die Heimat keine Phrase ist. Mit doppelter Energie und Tatkraft wird dann jeder die neue Woche beginnen.

Die Jugend der Großstadt verlangt mehr und mehr nach Luft und körperlicher Freiheit, wir so können die Kräfte im menschlichen Körper geweckt werden und die Monotonie des Alltagslebens eine Unterbrechung finden. Geistige Erfrischung für jung und alt nach getaner Wochenarbeit, edlere Formen der Geselligkeit, dies alles bringt die Week-end-Bewegung mit sich.

Vor allem aber nützen am Sonnabend nachmittag Schulen und Hörsäle, Fabriken und Kontorräume, Kaufhäuser und Läden, staatliche, wie private Unternehmen geschlossen sein, damit die Jugend am Wochenende Gelegenheit zu körperlicher Übung und der Erwachsene zur geistigen und physischen Erholung habe.

Kommentar überflüssig. Das können auch wir Wort für Wort unterschreiben. So weiter Herr Rosenhal. Soffentlich können die Handelsangestellten in ihrem Kampfe um Arbeitszeitverkürzung auf ihre fernere Unterstützung rechnen. Wir besüchten nur, man wird ihnen schließlich auch sagen, daß alles sind nur „sozialdemokratische Zukunftsplattideen“, mit denen man unsere Kaufherren noch vom Leibe bleiben muß, denn die überwiegende Mehrheit unserer Handelskapitalisten handelt nach dem Motto:

„Nach den Gütern dieser Erde greifen alle um die Wette, und es ist ein ew'ges Kaufen und ein jeder stiehlt für sich.“

Von humanen Entgegenkommen ihren Profiteuren gegenüber ist wenig zu merken. Es liegt daher an uns Kollegen selber einzugreifen, den Entwicklungsgang zu besseren Arbeitsverhältnissen zu beschleunigen zu helfen. Ihr steht aus oben angeführtem, daß es an Stimmen selbst in Unternehmerkreisen nicht fehlt, welche einseitig genug sind, anzugeben: Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse wie sie heute noch vorherrschen, sind als alles andere, nur nicht als ideal zu bezeichnen. Falsch wäre es aber, wollten wir darauf warten, bis man uns höheren Orts mit Verbesserungen unserer jetzigen Wirtschaftslage kommen würde. Wir müssen dem Unternehmertum zeigen und das bei allen passenden Gelegenheiten, daß es uns bitterer Ernst ist, in eigenem, wie im Interesse unserer Familien ist eine kürzere Arbeitszeit zu erkämpfen.

Nutzen wir die Zeit. Was heute noch, verglichen mit der Arbeitszeiteinteilung Englands, dem deutschen Handelshilfsarbeitern ein Frühlingstraum sein mag, muß Wirklichkeit werden.

Suchen wir möglichst die Indifferenten noch für unsere Organisation zu gewinnen, damit der Handelsarbeiter im Deutschen Transportarbeiterverband zu einem achtunggebietenden Machtfaktor im wirtschaftlichen Kampfe mit unseren noch allzu reaktionären Unternehmertum werden.

Bitter not tut es aber, daß wir jede Versplitterung in kleine Verbände vermeiden, denn:

Es ist ein Feind nur, den wir alle hassen und eine Freiheit macht uns alle frei.

**Eine erfolgreiche Lohnbewegung der in den Expeditions-, Schwerfuhrwerksbetrieben und Scheabfuhrgeschäften beschäftigten Kutscher und Arbeiter in Magdeburg.**

Als im Jahre 1906 nach einem sechswochenlänglichen Streik die Kutscher der oben bezeichneten Branchen Lohnzulagen von 1 bis 4 Ml. pro Woche erhielten, wurde es lebhaft von den Kutschern bedauert, daß die den Kutschern vor Abbruch des Streiks von den Fuhrherren gemachten Versprechungen nicht schriftlich niedergelegt und dadurch nach dem Streik zu allerlei Differenzen Veranlassung gaben.

In den nachfolgenden Jahren wurde seitens der Verbandsleitung wiederholt der Versuch unternommen, mit einzelnen Fuhrherren in ein Tarifverhältnis zu kommen, um geordnete Lohn- und Arbeitsbedingungen herbeizuführen. Aber immer schlugen diese Versuche an der Einseitigkeit der Fuhrherren fehl. Wurde z. B. die Verbandsleitung von den Kutschern einzelner Firmen damit beauftragt, den Fuhrherren eine Vorlage zwecks Abschluß eines Tarifvertrages zu unterbreiten,

dann erfolgte in der Regel eine Lohnzulage von 1 Ml. pro Woche und damit war die Sache für die Fuhrherren erledigt. In dieser Weise ging es vom Jahre 1907 bis zum Ausbruch des Streiks in diesem Jahre.

Im Februar d. J. setzte unter den Kutschern eine lebhafteste Agitation ein zwecks einheitlicher Regelung der noch recht verschiedenartigen Lohn- und Arbeitsbedingungen in den einzelnen Betrieben. In allen Stadtbezirken wurden Versammlungen einberufen, um eingehend zu den Lohn- und Arbeitsbedingungen Stellung zu nehmen. Ueberall in den Versammlungen wurde von den Kutschern darüber lebhaft Klage geführt, daß verschiedene Fuhrherren ihre Versprechungen nicht halten und eine durchgreifende Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen nur durch Abschluß eines Tarifvertrages herbeigeführt werden könnte. Am 21. März fand dann eine gemeinschaftliche Versammlung aller der in den oben bezeichneten Branchen beschäftigten Kutscher statt, um zu dem von den Vertrauensleuten der einzelnen Firmen in Gemeinschaft mit der Verbandsleitung ausgearbeiteten Vertragsentwurf zur Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen Stellung zu nehmen. Dieser Vertragsentwurf wurde einstimmig von der Versammlung gutgeheißen und beschloß, diesen sofort den in Frage kommenden Firmen mit der Verantwortung bis zum 30. März zu unterbreiten.

Daraufhin ging der Verbandsleitung von dem Syndikus des Arbeitgeberverbandes für die Provinz Sachsen, folgendes Antwortschreiben zu:

„Magdeburg, den 27. März 1912.  
An den Deutschen Transportarbeiterverband, Verwaltung Magdeburg.“

Unter höf. Bezugnahme auf das an die Firmen: 1. H. Ahrendt, 2. Herm. Arndt, 3. G. Becker, 4. Louis Dehne, 5. Franz Demella, 6. Karl Flewing, 7. Rich. Gorgas, 8. Fr. Heine, 9. Fr. Hennig, 10. L. Henkel u. Sohn, 11. Alb. Höpner, 12. Karl Hilbert, 13. Otto Hilbert, 14. Paul Hübnert, 15. W. Hübnert, 16. Gustav Kanning, 17. F. Kirchner, 18. Knirim u. Co., 19. Otto Kraatz, 20. S. Kraushaar, 21. D. Langewisch, 22. S. Lichtenfeld, 23. Ernst Delje, 24. Alb. Nudde, 25. A. Reichardt, 26. S. Schmiedicke, 27. A. Schulze, 28. A. Steffen, 29. Staubstreie Müll- und Abfuhr-Gesellschaft, 30. Ferdinand Eldmeister, 31. H. H. Sparfeld, 32. A. Ufemann, 33. A. Wieprecht, 34. Bahn u. Lütke, 35. Aug. Zieble, 36. A. Ziegler u. Delemer unter dem 23. März d. J. gerichtete Schreiben teilt der Endunterfertigte im Auftrage benannter Firmennamen mit, daß dieselben zu ihrem Bedauern nicht in der Lage sind, mit Ihrem Verbande bezügl. der Lohn- und Arbeitsbedingungen der in diesen Betrieben beschäftigten Kutscher in Unterhandlungen einzutreten. Die betreffenden Firmen sind aber stets bereit, mit den in ihren Betrieben beschäftigten Arbeitern direkt in eine Besprechung über die Lohn- und Arbeitsbedingungen einzutreten.

Hochachtungsvoll  
Dr. Bohl.“

Zwischen 36 Firmen hatten sich also unter dem Schutz des Arbeitgeberverbandes begeben, ungefahr 20 Firmen beantworteten unsere Eingabe überhaupt nicht.

Am Sonntag abend, den 31. März fand eine zweite Kutscherversammlung statt, in welcher festgestellt wurde, daß 36 Firmen ihren Kutschern bereits eine Lohnzulage von pro Woche 1 bis 1,50 Ml. gewährt hatten. Die Versammlung erachtete aber die gemachten Zugeständnisse der Fuhrherren in bezug auf Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen für ungenügend und auf Anraten der Verbandsleitung wurde beschlossen, von einer sofortigen Arbeitsniederlegung Abstand zu nehmen, vielmehr nochmals an die Fuhrherren zwecks Regelung der Arbeitszeit, Ueberstunden, Sonntagarbeit, Ferien usw., heranzutreten. An sämtliche Firmen wurde dann am anderen Tage ein zweites Zirkular gefandt und um endgültige Beantwortung über die nochmals unterbreiteten Wünsche der Kutscher bis spätestens den 6. April gebeten. Am 3. April ging dann der Verbandsleitung das nachfolgende Schreiben zu:

An den Deutschen Transportarbeiter-Verband Verwaltung Magdeburg.

Im Auftrage der in der Anlage bezeichneten Firmen und unter höf. Bezugnahme auf das unter dem 1. April an diese Firmen gerichtete Schreiben erlaube ich mir ergebenst folgendes zu erwidern:

1. Eine Lohnerhöhung für das Jahr 1913 zu bewilligen, ist zur Zeit unmöglich, da die Verhältnisse im Fuhrgewerbe außerordentlich ungünstig liegen und bisher noch keine Anzeichen darauf hinweisen, daß dieselben sich in der Zukunft besser gestalten werden. Es mag allein auf die hohen Futterpreise hingewiesen werden, um Ihnen zu zeigen, daß auch ein großer Teil der Fuhrgeschäfte unter den teureren Zeiten leidet und sich in großer Notlage befindet. Daß die Fuhrgeschäfte den guten Willen haben, diese Lohnbewegung in friedlichem Sinne zu regeln, hat die schon jetzt vorgenommene Lohnaufbesserung gezeigt.
2. Zu der unter 2 und 3 in Ihrem Schreiben vom 1. April gemachten Bemerkung bezügl. der Regelung der Arbeitszeit, der Ueberstunden und der Sonntagentschädigung mag darauf hingewiesen werden, daß die besondere Eigenart des Betriebes in den Fuhrgeschäften eine derartige in dem von Ihnen gewünschten Sinne als abgeschlossen erscheinen läßt. Die Verhältnisse in

den Fuhrgeschäften liegen ja anders wie in den andern Gewerben: Die Arbeiterchaft arbeitet an verschiedenen Stellen, eine Beaufsichtigung ist unmöglich, daher würde es allein in das Belieben der Arbeiter gestellt werden, ob Ueberstunden nötig sind oder nicht. Die Arbeitgeber sind der Ansicht, daß unter normalen Verhältnissen Ueberstunden vermieden werden können, werden aber außerordentliche und längere Leistungen von den Arbeitern verlangt, so wird sich schwerlich der einzelne Arbeitgeber dagegen sträuben, solche Leistungen auch besonders zu vergüten. In den meisten Betrieben ist weiter an den Sonntagen die Arbeitszeit so geregelt, daß die Arbeiterchaft sich abwechselt, im übrigen findet eine Regelung ja schon durch das Gesetz statt.

8. Die Regelung des Sommerurlaubs in der gewünschten Form ist nicht möglich, derselbe wird aber wohl in einer Reihe von Betrieben schon gewährt. Die Arbeitgeber sind weiter nicht in der Lage, bei behördlichen Terminen und Erkrankungen, die nur einen Tag dauern, den vollen Lohn zu zahlen, oder wenigstens eine Verpflichtung zu übernehmen, dieses zu tun. Es wird von den Arbeitgebern darüber geklagt, daß einzelne der in den Fuhrgeschäften tätigen Arbeiter darüber geklagt, daß einzelne der in den Fuhrgeschäften tätigen Arbeiter ganz außerordentlich häufig vor Gericht teils als Angeklagte, teils als Zeugen vorgeladen sind, und aus diesem Grunde die Arbeit veräumen müssen. Werden die Arbeiter als Zeugen vernommen, erhalten sie die gesetzliche Zeugnengebühr, im andern Falle aber, wenn der Arbeiter als Angeklagter vor Gericht steht, diesen den vollen Lohn auszus zahlen, erscheint nicht angängig. Ebenso wird von den Arbeitgebern darüber geklagt, daß häufig die Arbeit wegen angeblicher Erkrankung an einem Tage veräumt wird, es würde ein Anreiz für das Simulantentum sein, wenn sich die Arbeitgeber verpflichten, in allen solchen Fällen den vollen Lohn auszus zahlen.

Ebenso müssen es die Arbeitgeber ablehnen, sich zu verpflichten, den Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiterverbandes in jedem Falle zu benutzen, die Arbeitgeber sind vielmehr gezwungen, tüchtige Arbeitskräfte da zu beschaffen, wo sie glauben, am besten bedient zu werden, wo mit allerdings keineswegs der Arbeitsnachweis des Transportarbeiterverbandes ausgeschaltet werden soll.

4. Der Abschluß eines Tarifvertrages zwischen den einzelnen Arbeitgebern und ihrem Verbands ist unmöglich.

1. sind, soweit uns bekannt ist, keineswegs alle Kutscher in ihrem Verbands.

2. Ist ihr Verbands nicht in der Lage, für die Einhaltung des von ihnen vorgelegten Tarifvertrages einzustehen, da er nicht die Macht hat, von der Arbeiterchaft zu verlangen, daß sie nun auch unbedingt zu den vereinbarten Bedingungen arbeitet, und er weiter auch nicht imstande ist, die notwendigen Arbeitskräfte zu stellen.

Weigert sich der Arbeiter, nach den Bedingungen des Tarifvertrages zu arbeiten, so übernimmt der Verbands keine Verpflichtung, wohl aber ist der einzelne Arbeitgeber gebunden. Ein Vertrag ist aber ein Üding, der nur einen Teil bindet, dem andern aber völlig freie Hand läßt.

Die mich zu diesem Schreiben ermächtigenden Herren hoffen, daß die hier vorgebrachten Gründe die Ablehnung der von ihnen gestellten Forderungen genügend begründet haben und daß die schon jetzt gewährten Zugeständnisse ihnen den guten Willen der Arbeitgeber beweisen haben werden.

Hochachtungsvoll

Dr. P o h l.

Was schon in der zweiten Versammlung eine allgemeine Unzufriedenheit über das Verhalten der Fuhrherren zu verzeichnen, so trug dieses Schreiben absolut nicht dazu bei, Zufriedenheit unter den Kutschern zu erwecken.

Inzwischen waren aber schon in den nächsten Tagen ernsthafte Differenzen ausgebrochen und bei 5 Firmen waren ca. 30 Kutscher in den Streit getreten. Alle Bemühungen, bei diesen 5 Firmen „Vereinbarungen“ zwecks Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen zu treffen, schlugen fehl, da sich diese Firmen auf ihre Zugehörigkeit zum „Arbeitgeberverband“ beriefen, wonach sie mit dem „Verbands“ keine Abmachungen treffen dürften.

Am zweiten Oftertage, vor mittags 11 Uhr, fand dann die 3. Versammlung statt, welche nun endgültig über alle weiteren Maßnahmen entscheiden sollte. Das von den Fuhrherren eingegangene zweite Schreiben schlug aber dem Faß den Boden aus. Nach lebhafter Diskussion wurde dann beschloffen, vorläufig von einem allgemeinen Streik im Transportgewerbe Abstand zu nehmen, daß aber die Kutscher, welche in den Schwerefuhrwerksbetrieben beschäftigt sind, überall bei den Firmen, wo die Fuhrherren eine tarifliche Regelung der Forderungen ablehnen, am andern Morgen die Arbeit niederlegen. Diesem Beschlusse haben die Kutscher auch einmütig Folge geleistet und am nächsten Morgen hatten bei 17 Firmen über 150 Kutscher einmütig die Arbeit niedergelegt.

Gleich am Abend des ersten Streiktages wurden seitens der Fuhrherren Verhandlungen zwecks Beilegung der Differenzen in die Wege geleitet. Zwei Verbandsvertreter und 5 Kutscher traten in Gemeinschaft mit der gleichen Zahl von Fuhrherren

unter Aufsicht des Herrn Dr. Pohl in Verhandlungen ein. Nach äußerst sachlichen, 13stündigen Verhandlungen wurde dann auf drei Jahre eine Vereinbarung getroffen, deren wichtigste Positionen wir hier wiedergeben:

Die Arbeitgebervertreter erklärten, die nachfolgenden Arbeitsbedingungen in ihren Betrieben einzuführen, und sich hierzu durch Unterschrift dieses Protokolls zu verpflichten. In gleicher Weise wird von den unterfertigten Arbeitgebern darauf hingewirkt werden, daß auch die übrigen Arbeitgeber die in diesem Protokoll niedergelegten Arbeitsbedingungen durch Unterschrift dieses Protokolls für sich bindend anerkennen. Die Vertreter der Arbeitnehmer erkennen gleichfalls durch Unterschrift diese Arbeitsbedingungen an und erklären, daß sie dahin wirken werden, daß die Arbeit nunmehr in allen Betrieben sofort aufgenommen werden wird.

1. Arbeitszeit.

Die tägliche Arbeitszeit für die Kutscher beginnt in der Zeit vom 1. März bis zum 15. November, an den Wochentagen frühestens morgens um 4,30 Uhr (wo bisher später angefangen wurde, bleibt die bisherige Aufangszeit bestehen), und in der Zeit vom 16. November bis zum 1. März um 5 Uhr; sie endet in der Zeit vom 1. März bis zum 15. November abends um 7 Uhr, in der Zeit vom 16. November bis zum 1. März beginnt in sämtlichen Betrieben die Arbeitszeit ½ Stunde später und endet ½ Stunde früher. In diese Arbeitszeit ist eingeschlossen eine ½ stündige Frühstückspause, eine einstündige Mittags- und eine ½ stündige Vesperpause. Das Füttern und Putzen der Pferde frühmorgens ist in die Arbeitszeit einzurechnen.

An Sonn- und Festtagen beginnt die Arbeitszeit für die Kutscher morgens um 7 Uhr und endet morgens um 9 Uhr.

Jeder 3. Sonntag ist den Kutschern vollständig frei zu geben. Die Regelung erfolgt in den einzelnen Betrieben.

2. Löhne.

Der Wochenlohn wird für 6 Arbeitstage berechnet. Für die in die Woche fallenden Feiertage wird ein Lohnabzug nicht gemacht. Die Lohnzahlung erfolgt möglichst freitags am Schluß der Arbeit und beträgt:

1. Für Kutscher in den Schwerefuhrwerksbetrieben vom 1. April 1912 bis zum 1. April 1913 27 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 1. April 1914 28 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1914 bis zum 1. April 1915 28,50 Mk. pro Woche.

2. In den Speditionsbetrieben in der Zeit vom 1. April 1912 bis zum 1. April 1913 26 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 1. April 1914 27 Mk. pro Woche; vom 1. April 1914 bis zum 1. April 1915 27,50 Mk. pro Woche.

3. In den Nebenabfuhrbetrieben, in denen Kostgeld gewährt wird, beträgt der Lohn in der Zeit vom 1. April 1912 bis zum 1. April 1913 14 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 1. April 1914 15 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1914 bis zum 1. April 1915 15,50 Mk. pro Woche. In den Betrieben, in denen weder Kost noch Logis gewährt wird, beträgt der Lohn in der Zeit vom 1. April 1912 bis zum 1. April 1913 27 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 1. April 1914 28 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1914 bis zum 1. April 1915 28,50 Mk. pro Woche.

Die Arbeiter erhalten in der Zeit vom 1. April 1912 bis zum 1. April 1913 26 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 1. April 1914 27 Mk. pro Woche; in der Zeit vom 1. April 1914 bis zum 1. April 1915 27,50 Mk. pro Woche.

Der Stundenlohn beträgt in der Zeit vom 1. April 1912 bis zum 1. April 1913 42½ Pfg.; in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 1. April 1914 45 Pfg.; in der Zeit vom 1. April 1914 bis zum 1. April 1915 46 Pfg. Wo bisher höhere Löhne bestanden, dürfen diese nicht gekürzt werden.

Für Staats- und sonstige Kutscher werden von den Firmen Kraak, Dehno, Kutsche und Sprenger besondere Vereinbarungen mit den Arbeitern getroffen werden.

Kutscher, welche Sackgeld und sonstige Vergütungen haben, erhalten diese weiter gewährt.

Bei Ueberlandtouren werden dem Kutscher pro Tag 1,50 Mk. und für die Nacht 2,50 Mk. Bezahlungs gewährt.

3. Ueberstunden und Sonntagsentschädigung.

Alle an den Wochentagen vor 4,30 Uhr resp. 5 Uhr morgens und nach 7 Uhr abends zu verrichtende Arbeit gilt als Ueberstundenarbeit und ist pro Stunde mit 50 Pfg. zu entschädigen, wenn sie auftragsgemäß und nicht durch die Schuld der Kutscher gemacht werden muß.

Das gleiche gilt für die an Sonntagen vor 7 und nach 9 Uhr zu verrichtende Arbeit.

Das Füttern der Pferde an den Sonntag- und Festtagabenden geschieht von den Kutschern wechselnd und erhalten diese für diese Tätigkeit an den Sonntagabenden 1 Mk. Entschädigung. Für Füttern der Pferde (bis zu 12 Pferden 1 Mann) mittags und abends sind dem Kutscher 2 Mk. Entschädigung zu zahlen. Falls ein Kutscher zur Sonntagfrüharbeit fehlt, wird ihm 1 Mk. vom Wochenlohn gekürzt zugunsten desjenigen Kutschers, der für den fehlenden die Arbeit verrichtet.

Stallwachen an Sonn- und Festtagen werden, wenn sie von morgens 7 Uhr bis abends 6 Uhr dauern, mit 2,50 Mk., und wenn sie von mittags 2 Uhr bis 6 Uhr abends dauern, mit 1,50 Mark bezahlt.

Omnibusfahrten werden, wenn sie 1 Uhr nachmittags beginnen, bis zum Abend mit 3 Mk., wenn

sie am frühen Morgen beginnen und bis zum Schluß dauern, mit 5 Mk. bezahlt.

4. Sommerurlaub.

Unter Fortzahlung des Lohnes werden den Kutschern Sommerferien gewährt. Sie betragen nach mindestens 2jähriger Beschäftigung im Betriebe 2 Tage, nach mindestens 3jähriger Beschäftigung 3 Tage. Bei Firmen, welche bisher mehr Ferien gewährt, dürfen diese nicht gekürzt werden.

5. § 616 W. G. B.

Lohnabzüge finden nicht statt: Bei Musterungen, Kontrollveranlassungen, öffentlichen Wahlen, Vormundschaftsachen und politischen Vernehmungen, für die nach dem besonderen Falle dazu nötige Zeit, bei familiären Vorkommnissen, Todesfall bis zu einem Tag Veräumnis.

Es sind dies 43 Firmen, welche annähernd 400 Kutscher beschäftigen und außerdem auch die größten und maßgebendsten Firmen. Nur ganz wenige Firmen sind noch vorhanden, welche vortehend getroffenen Vereinbarungen noch nicht schriftlich anerkannt haben. Außerdem haben noch folgende Firmen ihren Kutschern und Arbeitern Lohnzulagen gewährt: S. Gerlach, S. Schulze u. Co., Henniger, A. Dahlem, Dulon, Scharrer u. Knüppel, Herm. Leich und Meyer u. Treichel.

Sind durch diese Lohnbewegung und die auf drei Jahre getroffenen Vereinbarungen noch nicht alle Wünsche der Kutscher erfüllt worden, so ist doch der bisher von den Fuhrherren geübten Praxis, alles nach Laune und Willkür zu regeln, ein Riegel vorgeschoben. Sind auch diese „Vereinbarungen“ in bezug auf die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen nicht mit dem offiziellen Titel unseres Verbandes versehen, in Wirklichkeit ist es ein Tarifvertrag, wie er im Buche steht. Hoffentlich trägt diese so erfolgreich verlaufene Lohnbewegung dazu bei, dem letzteren indifferenten Kutscher die Augen zu öffnen. An den Kutschern aber selbst wird es liegen, mit aller Kraft daran zu arbeiten, das Errungene festzuhalten, nicht nur festzuhalten, sondern nach Ablauf der „Vereinbarungen“ die nicht erfüllten Forderungen zur Anerkennung zu bringen. „Denn vereinzelt sind wir nichts, vereinigt sind wir alles.“

Aus der Genossenschaftsbewegung.

Die Hamburger „Produktion“ im Jahre 1911. Der Jahresbericht der Hamburger Konsumgenossenschaft „Produktion“, der eine Spanne des neuen organisierten Zustandes umfaßt, liegt jetzt vor. Bekanntlich hatten die Hamburger Mittelstandsretter es durchgesetzt, daß der Senat unter Sanktion der Bürgerchaft am 30. Juni 1911 ein Gesetz erlassen hat, durch das Konsumvereine ohne Rücksicht auf ihren tatsächlichen Reingewinn gezwungen werden, 8 pCt. ihres Umsatzes als fiktiven Reingewinn zu versteuern. Dieses Gesetz war noch etwas radikaler als der derzeitige preussische Steuergesetzentwurf, denn es wurden dadurch die Konsumvereine nicht nur verhindert, sich durch die Einrichtung des „festen Rabattes“ von der juristisch nicht zu rechtfertigenden Besteuerung ihres Ueberschusses zu befreien, sondern es wurde ihnen auch der Weg abgeschnitten, keine Einkommensteuer zu bezahlen, indem sie durch möglichst niedrige Normierung der Verkaufspreise überhaupt auf die Erzielung eines Einkommens verzichteten. So glaubten die weissen Hamburger Stadtväter, die Konsumvereine ganz unentwerrbar in den Maschen ihres Gesetzes gefangen zu haben. Aber ihr feiner Plan sollte an seiner eigenen Ungerechtigkeit zu scheitern werden. Während man nämlich so die Selbsthilfebestrebungen armer Proletarier noch dazu in einer Zeit allgemeiner Misere und Teuerung zu erschweren suchte, dachte man natürlich nicht daran, kapitalistische Betriebe etwa mit dem gleichen Elke zu messen. Sie ließ man von dieser sonderbaren Art der Besteuerung frei und so konnte man es denn auch nicht verhindern, daß der Geschäftsbetrieb der „Produktion“ sich einfach in die kapitalistische Form flüchtete und so der ganzen feine eingefädelt Staatsaktion ein Schnippen geschlagen wurde.

Am 1. Oktober v. J. ging der Handelsbetrieb der Genossenschaft „Produktion“ an die „H a r d e l s g e s e l l s c h a f t P r o d u k t i o n m. B. S.“ über, wobei natürlich dafür gesorgt wurde, daß den Mitgliedern der weiter bestehenden Genossenschaft alle feilherigen Rechte unverkürzt erhalten bleiben. Wo der soeben erschienene Bericht über das 13. Geschäftsjahr mittelt, ist auch in diesem die Vorwärtsentwicklung der Genossenschaft in ungeheuren Tempo vor sich gegangen. Die Mitgliederzahl erhöhte sich von 49 312 Ende des Vorjahres auf 57 930. Gleichzeitig ist der Umsatz von 13 107 169 Mk. im Jahre 1910 auf 16 511 791 Mk. in 1911 gestiegen, von welchem Umsatze 11 742 492 Mk. auf die Genossenschaft und 4 769 299 Mk. auf die Handelsgesellschaft entfallen. Und während im Vorjahre Rabatte und Reingewinn zusammen den Betrag von 655 847 Mark ausmachten, erreichten die im letzten Jahre vom dem Unternehmen erzielten Ueberschüsse unter Einrechnung der festen Rabatte die Höhe von 887 517 Mk. Dabei gewährte die Handelsgesellschaft „Produktion“ den Mitgliedern der Genossenschaft einen Rabatt von 5 pCt. Da die Genossenschaft einen Rabatt von 5 pCt. Da die Genossenschaft einen Rabatt von 4 pCt. und eine nachherige Dividende von 1 pCt. gewährte, so konnten den Mitgliedern für alle entnommenen Waren 5 pCt. gutgebracht werden.

Zur Bewältigung ihres Riesenumsatzes hatte die „Produktion“ am Jahresanfang 98 Verkaufsstellen, darunter 12 Schlachtereien, 8 Brot- und 2 Grünwarenläden. Am Jahreschluß zählte sie 125 Läden, darunter 22 Verkaufsstellen für Schlachtereien, 22 für Bäckereien und 2 für Grünwaren. Insgesamt beschäftigte der Verein am 31. Dezember 1911 ein Personal

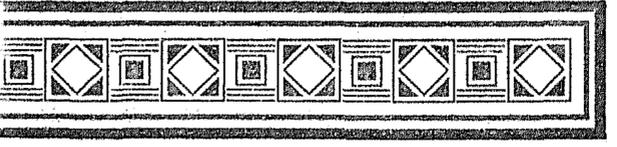
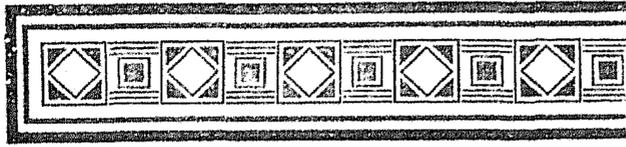
von 1100 Köpfen, deren Arbeitsbedingungen durchweg tariflich geregelt sind. Für soziale Fürsorge (Versicherungen etc.) wurde für diese Angestellten im Berichtsjahre 85 420 M. = 5,6 pCt. der Lohnsumme aufbewahrt.

Der Baubericht konstatiert, daß im letzten Jahre für 957 000 M. neue Bauwerke hergestellt wurden. Dadurch erhöht sich das Grundstückkonto der Genossenschaft (resp. Gesellschaft) auf 6 1/2 Millionen M., die Zahl der von ihr errichteten Wohnungen auf 736.

Die Eigenproduktionsbetriebe haben gleichfalls eine vorzügliche Entwicklung genommen. Die Bäckerei erzielte einen Umsatz von 1 740 559 M. = 13 pCt. mehr als im Vorjahre. Da sie den wachsenden Anforderungen nicht mehr gewachsen ist, so wurde im Laufe des Jahres eine zweite Miesenanlage in der Begestraße erbaut, die mit 15 Doppelauszugöfen ausgestattet wurde. Noch weit mächtiger ist die Schlächterei, die ihren Umsatz um rund 30 pCt. auf 5 023 500 M. steigerte. Auch hier sind die Vorbe-

reitungen zu einem Erweiterungsbau bereits im Gange. Die Nebenbetriebe: Tischlerei, Stemperei, Montagebetrieb, Wäscherei haben gleichfalls an Umfang zugenommen. Dem Fuhrpark gehörten am Jahreschlusse 36 Brot- und Lastwagen, 10 Automobile mit 3 Anhänger und 10 Pferde an.

Die Entwicklung der „Produktion“ hat die feinerzeit als „Klopffabrik“ verschrienen auf sie gesetzten höchsten Hoffnungen weit überflügelt. Wohin mag ihr Siegeslauf noch führen?



**Eine Zentrumsattacke gegen den Automobilverkehr.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. April 1912 wandte sich ein Zentrumsabgeordneter gegen die zu laue Handhabung des Automobilverkehrs durch die Polizeibehörden. Er führte aus: „Gegen das zu scharfe Fahren der Automobile geht die Polizei nicht mit der nötigen Energie vor. Die ruhig dahinfahrenden Führer bedürfen des polizeilichen Schutzes dagegen.“ Hierauf erwiderte der Minister des Innern v. Dallwitz: „Die bestehenden Vorschriften im Autowesen gehen schon ziemlich weit, und wenn sie beobachtet werden, sind sie auch ausreichend, um Unzuträglichkeiten vorzubeugen, die durch die Schnellfahrer hervorgerufen werden. Innerhalb der Ortschaften soll nicht mehr als 15 Kilometer gefahren werden; das ist kein übertriebenes Tempo, eine weitere Verschärfung dieser Bestimmung würde nachteilig auf das Autowesen wirken. Nun ist es allerdings sehr schwer, auf dem Wege der Kontrolle Uebertretungen festzustellen. Daran werden auch die gemachten Vorschläge nichts ändern können. Was nützt es, wenn man den Beamten vorschreibt, die Autos durch Signale zum Halten zu bringen. Schon jetzt haben die Autofahrer die Pflicht, auf Zeichen, Zurufe und Winke der Polizeibeamten zu halten, dem folgen gewissenhafte Besitzer und Chauffeure auch; andere wieder fahren in beschleunigtem Tempo davon.“ — Daß die Polizei übrigens mit der nötigen Energie vorgeht, erhellt wohl am besten aus der Anzahl von Strafmandaten, von denen die Chauffeure ein Lied singen können und deren teilweise recht beträchtliche Höhe keinen Zweifel an der Scharfsichtigkeit, mit der die Bestimmungen gehandhabt werden, aufkommen läßt.

**Zur Haftung des Automobilisten.** (Urteil des Reichsgerichts vom 27. April 1912.) Der Automobilist kann für den von ihm angerichteten Schaden auch dann haftbar werden, wenn er nicht zu schnell und mit erlaubter Geschwindigkeit fährt, und zwar dann, ist seine Haftung begründet, wenn er die erlaubte Geschwindigkeit so steigert, daß er den gewöhnlichen Gefahren, die ihm auf seiner Automobilfahrt begegnen können, nicht mehr gewachsen ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg hat das Reichsgericht in folgendem Falle bestätigt. Der Handlungsgeselle Sch. in Hamburg hatte am 31. Mai 1909 sich zur Gesellschaft an einer Automobilfahrt beteiligt, die von dem Automobilhändler S. in Hamburg in die Umgebung unternommen wurde. Auf dieser Fahrt war Sch. schwer verletzt worden und zwar dadurch, daß beim Befahren einer Kurve ein Radreifen platzte und das Automobil an einen Baum rannte. Der Kläger behauptete, S. habe die sehr scharfe Kurve in viel zu schnellem Tempo genommen. Der Beklagte bestritt dies aber, und machte außerdem noch geltend, der Kläger sei von ihm aus Gefälligkeit mitgenommen worden und könne schon deshalb keine Schadenerschaftsansprüche an ihn stellen. Auch habe Sch. ja selber gesehen, mit welchem Tempo der Beklagte gefahren sei. Das Landesgericht Hamburg hatte ausgeführt, es sei nicht erwiesen, daß S. zu schnell gefahren sei, und hatte darum die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht Hamburg aber hatte der Klage dem Grunde nach stattgegeben. Die Frage, so hatte das Berufungsgericht ausgeführt, ob der Beklagte zu schnell gefahren sei, könne vorliegend ganz dahingestellt bleiben. Jedenfalls dürfe der Führer eines Automobils die Geschwindigkeit nicht so steigern, daß er den gewöhnlichen Gefahren des Automobilverkehrs dann nicht mehr gewachsen sei. In einem solchen Falle hafte der Führer auch dann, wenn sich die angenommene Geschwindigkeit noch innerhalb der polizeilich erlaubten Grenzen halte. Wie der Unfall geschehen sei, sei zwar nicht sicher aufgeklärt. Ob das Hiniausfliegen der Fahrgäste erst die Folge des Radreifenbruches gewesen sei, oder ob dies schon vorher geschehen sei, könne ebenfalls dahingestellt bleiben. Möge auch das Plätzen des Reisens vielleicht nicht auf einer zu schnellen Fahrt beruhen und auch sonst den Beklagten nicht der Vorwurf treffen, daß er mit zu großer Geschwindigkeit gefahren sei, so würde sich trotzdem der Unfall nicht ereignet haben, wenn der Beklagte die Kurve in langsamer Fahrt genommen hätte. Denn dann hätte eben der Beklagte, möge nun der Radreifenbruch geschehen sein, aus welcher Ursache er wolle, die Herrschaft über sein Fahrzeug nicht in der Weise verloren, daß dasselbe an einen Baum und in den Graben geraten sei. Bei dieser Sachlage sei auch ganz unerheblich, ob der Kläger vom Beklagten zu einer Gefälligkeitsfahrt mitgenommen sei. Selbst wenn man dies auch unterstelle, so sei der Kläger berechtigt gewesen, sich ganz der Leitung des sach-

kundigen Führers zu überlassen, zumal ihm auch gar keine Möglichkeit gegeben gewesen sei, auf die Führung irgend welchen Einfluß auszuüben. Jedenfalls hafte der Beklagte auf Grund von § 823 W. G. B. und auch der Schmerzensgeldanspruch des Klägers sei gemäß § 847 W. G. B. begründet. Die vom Beklagten gegen dieses Urteil beim Reichsgericht eingelegte Revision wurde als unbegründet zurückgewiesen. Wie das Reichsgericht schon in einer früheren Entscheidung ausgeführt hat, kann der Automobilist auch dann haftbar werden, wenn er mit polizeilich erlaubter Geschwindigkeit fährt, wenn nämlich besondere Umstände ihn verpflichten, langsam zu fahren.

**Hannover. Wendenigung des Chauffeurstreiks.** Der Streik der hiesigen Droschkenchauffeure ist am Sonnabend, den 27. April, mit Erfolg beendet worden. Leider ist es uns nicht gelungen, alle Wünsche der Kollegen zur Anerkennung zu bringen. Daran hat aber die Organisation keine Schuld, sondern ein Teil der Kollegen. Nachdem volle vierzehn Tage der Betrieb vollständig geruht, war es der Firma gelungen, einen Teil der Kollegen, und zwar 9 Mann, am Sonnabend früh zur Aufnahme der Arbeit zu bewegen, es fanden sich außerdem noch ein anderer Arbeitswilliger und zwei neu ausgebildete Chauffeure, so daß der Betrieb mit 12 Wagen eröffnet wurde. Dem vereinten Bemühen der Kollegen gelang es jedoch, alle Arbeitswilligen zu veranlassen, am Nachmittag auf's neue die Arbeit ruhen zu lassen. Nunmehr erklärte sich die Firma bereit, mit der Lohnkommission wieder zu verhandeln und wurde nach mehrstündiger Beratung eine Einigung erzielt. Die Forderung der Kollegen, nur unter Hinzuziehung eines Vertreters der Organisation zu verhandeln, wurde mit Rücksicht auf die veränderte Situation fallen gelassen. Der Lohn wird um täglich 60 Pfg. erhöht, und zwar von 2 M. auf 2,60 M. inkl. Kleidergeld, letzteres ist bisher nicht bezahlt worden.

Weiter werden den Chauffeuren, die länger denn ein Jahr im Betriebe tätig sind, jährlich 3 Tage Ferien bewilligt und wird für den Tag eine Entschädigung von 4 M. bezahlt. Ferner wurde in bezug auf die Bezahlung der Reparaturen eine Aenderung zugunsten der Kollegen erreicht. Die Kollegen werden nur dann zu Ersatzeleistungen herangezogen, wenn der Schaden durch Fahrlässigkeit entsteht. Außerdem werden auch die bisher geltenden Sätze für Strafen wesentlich herabgesetzt und den Chauffeuren ein Kontrollrecht eingeräumt. Weiter wird ein Arbeiterauschuss gebildet, und ist die Firma gehalten, alle vier Wochen mit diesen eine Aussprache herbeizuführen. Maßregeln werden nicht vorgenommen und Lehren die Kollegen alle wieder an ihre alten Plätze zurück. Das Koalitionsrecht wird anerkannt und darf kein Chauffeur wegen Zugehörigkeit zur Organisation entlassen werden. Insgesamt beträgt der erungene Mehrlohn für den einzelnen Beteiligten 200 M. im Jahre, ein Betrag, mit dem die Kollegen wohl zufrieden sein können. Auch die übrigen Erungenschaften sind außerordentlich beachtenswert, namentlich, wenn man berücksichtigt, daß die Organisation doch noch recht jung war.

Der Erfolg wäre aber ein noch besserer gewesen, wenn die Geschlossenheit der Kollegen bis zum letzten Augenblicke gewahrt worden wäre. Nun der Fehler ist einmal gemacht, die Kollegen haben das Verbrechen ihrer Handlungsweise eingesehen und wollen wir nur hoffen, daß diese Einsicht eine dauernde ist. Weiter sind wir aber auch der Ueberzeugung, daß die Firma eingesehen gelernt hat, daß ihre Lage der absoluten Herrschaft zu Ende sind. In den Chauffeuren ist eben, infolge der Erziehung durch die Organisation, das Massenbewußtsein erwacht. Sie haben es endlich satt, sich noch weiter willenlos ausbeuten zu lassen. Sie haben erkennen gelernt, daß sie ein Anrecht auf einen größeren Teil des Ertrages ihrer Arbeit haben als bisher. Hoffen wir, daß diese Erkenntnis auch bei den uns noch fernstehenden Kollegen Eingang finden wird.

An den Kollegen aber liegt es jetzt, das Erungene zu halten und die Bahn frei zu machen für neue Erfolge. Fest halten an der Organisation, das muß die Devise sein, dann können wir auch mit frohem Mute in die Zukunft blicken. Nun Kollegen, an die Arbeit, baut die Organisation aus. Sorgt dafür, daß der Gedanke der Zusammengehörigkeit auch in die Köpfe, auch in die Herzen der uns noch fernstehenden Eingang findet.

**Silbesheim. Der Streik der Chauffeure bei der Firma Schirmer konnte, nachdem den Streitenden ihren Forderungen einigermaßen entsprechende Zugeständnisse gemacht worden waren, beendet werden.** Es wurde zwischen den Chauffeuren, vertreten durch das Gewerkschaftsamt, und Herrn Schirmer ein Vertrag abgeschlossen, der außer einer allgemeinen Lohnerhöhung noch sonstige erhebliche Verbesserungen für die Kollegen vorsieht. Die Bewegung hatte auch insofern Erfolg, als sämtliche

Chauffeure dem Transportarbeiterverband (Abteilung Chauffeure) als Mitglieder beigetreten sind.

Der „Silbesheimer Kurier“ fühlte sich berufen, die Interessen des Herrn Schirmer zu vertreten. Daran wäre an sich nichts auszusetzen (wenn unsere Kollegen die Konsequenz ziehen wollten und das Blatt aus ihrem Hause hinauswürfen), wenn der „Kurier“ glaubte, die Interessen des Unternehmers nicht besser vertreten zu können, als durch Verläumdung der Streitenden.

Der „Kurier“ schrieb: „Im Zusammenhang mit dem „Streik“ steht eine böse Schlägerei zwischen fünf streikenden beziehungsweise arbeitswilligen Chauffeuren gestern abend in einer Wirtschaft beim Paradeplatz. Dabei erhielten drei Teilnehmer so schwere Verletzungen am Kopf, daß sie zunächst auf der Polizeiwache und dann von einem Arzt verbunden werden mußten.“

Hierzu können wir folgendes mitteilen: Es handelt sich gar nicht um eine Schlägerei zwischen arbeitswilligen und streikenden, sondern um einen Ueberfall, der von einem Schwager des Herrn Schirmer (dem Anschein nach Geschäftsführer der Firma) inszeniert wurde. Einer der Streitenden wurde im Müllerischen Restaurant am Paradeplatz von dem Herrn mit einer Weinflasche derart geschlagen, daß er vom Arzt verbunden und in Behandlung genommen werden mußte. Ein anderer Streitender wurde dann von einem Getreuen des betreffenden Herrn, einem Arbeitswilligen, mit einem Bierglase erheblich verletzt. Auch dieser Verletzte begab sich in ärztliche Behandlung. Als nun, nachdem dies geschehen war, die Verwundeten von der Polizei Schutz verlangten, wurde ihnen dieser gewährt. Sie sollten von einem Polizeiergeanten nach ihrer Wohnung begleitet werden; der Beamte brachte die Verletzten, die in der Reimsstraße wohnen, nur bis zur Unterführung und übergab von da ab einem Nachtwächter seine Pflicht. Mittlerweile erschien wieder Herr Strüber. Er hatte die Streitenden verfolgt. Der Nachtwächter ließ es nun ruhig geschehen, daß die Personen, deren Beschädigung ihm übertragen war, von dem Herrn überfallen und mit einem eisernen Instrument mißhandelt wurden. So war der Hergang. Trotzdem stellen es die Zeitungen noch so hin, als wenn die Streitenden Gewaltmittel in Anwendung gebracht hätten. Die Verstenbergische Zeitung schreibt u. a.: „wobei drei der streikendsten Männer derart verletzt wurden, daß sie auf der Polizeiwache verbunden werden mußten.“ Wo diese Streikpflichtigen zu finden sind, dürfte nach obiger Darstellung leicht festzustellen sein. Diese Angelegenheit wird übrigens ein gerichtliches Nachspiel haben, denn es ist bereits Strafantrag gestellt.

**Magdeburg.** In den „Magdeburger Nachrichten“, Rubel- und Couleurfabrik sind sämtliche Chauffeure und Mitfahrer in den Streik getreten. Die Firma sucht allerorts „Lastwagenchauffeure“. Die Chauffeure wollen bei Arbeitsangeboten „Magdeburg“ beachten.

**Ueber eine Entziehung des Führerscheins,** wegen Strolchens, berichtet Dr. Oberländer in der „M. W.“: Ein 19jähriger Chauffeur in München hatte das seinem Dienstherrn gehörige Lastautomobil heimlich aus der Garage genommen und damit etliche Freunde bis nachts 1/2 12 Uhr in der Stadt und Umgebung spazieren gefahren, wobei er obendrein das hintere Kennzeichen nicht beleuchtet hatte, wodurch die Sache zur Kenntnis der Kgl. Polizeidirektion gelangte. Letztere entzog daraufhin dem Chauffeur den Führerschein. Hiergegen ergriff dieser Beschwerde zur Kgl. Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern, jedoch ohne Erfolg. Die Regierung stellte sich auf dem Standpunkt, daß sich die Eigenmächtigkeit des Chauffeurs nicht nur als eine große Leichtfertigkeit, sondern auch als ein schwerer Vertrauensmißbrauch gegenüber seinem Dienstherrn erweise. Sie zeige aber auch, daß er noch nicht das Verantwortungsbewußtsein besitze, das von einem Manne verlangt werden muß, dem die Führung eines Kraftwagens anvertraut werden soll. Es erscheine daher angezeigt, ihm den Führerschein so lange zu entziehen, bis er in reiferen Jahren sich die Zuverlässigkeit erwerbe, die ihn zum Leiter eines Kraftfahrzeugs geeignet erscheinen lasse. — Diese Fälle dürften sich mehren, da alle Ministerien Erlasse gegen die „Strolche“ losgelassen haben, in denen die Behörden scharf gemacht werden.

**Ausrüstung der Nürnberger Schulente mit Stoppuhren.** Um dem Schnellfahren der Automobile, namentlich der Automobilroschen, zu steuern, haben zwei Schulente in Zivil Stoppuhren erhalten, mit welchen dieselben sich an verschiedenen in der Stadt abgemessenen Stellen postieren und die Geschwindigkeit vorbeifahrender Automobile messen. Fahrer, welche die erlaubte Geschwindigkeit im Stadtgebiet innerhalb und außerhalb der Ringmauern überschreiten, werden unmissverständlich zur Anzeige gebracht. In den letzten Wochen wurde bereits eine große Anzahl von Fahrern mit Strafmandaten bedacht.

Der Kreisweg St. Peter = Glottertal ist nach Verfügung vom Bürgermeisteramt St. Peter für Kraftfahrzeuge gesperrt.

Der Amtsvorsteher von Mariendorf erklärt folgende Bekanntmachung: „Meine Bekanntmachung vom 21. März d. J. betreffend die einseitige Sperrung der Großbeerenstraße, südlich der Wilhelm-Wasewald-Straße wird hiermit aufgehoben und die völlige Sperrung der Straße verhängt.



Um die Sonntagsruhe. Daß der neue Gesetzentwurf betreffend die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe ein ganz reaktionäres Gebilde ist, geht schon aus der Tatsache hervor, daß der deutsche Handelstag, die Vertretung der Handelskammern, dieses Gesetz akzeptabel findet. Der Handelstag begrüßt es, daß der neue Entwurf die Lösung der Frage nicht auf dem Wege des Entwurfes von 1907 suche, sondern sich auf den Standpunkt des geltenden Rechtes stelle, derauf, daß er grundsätzlich die sonntägliche Beschäftigung anerkennt und sie nur hinsichtlich der Dauer gegenüber den geltenden Bestimmungen einschränkt. Nun sehe allerdings der Entwurf eine Verkürzung der zurzeit geltenden Arbeitszeit von fünf auf drei Stunden vor. Es sei dies aber von geringerer Bedeutung, da in den meisten Städten die zulässige Verkaufszeit schon erheblich eingeschränkt ist. — Bedauerlich sei allerdings, daß der Entwurf für die Beschäftigung in Kontoren und den nicht offenen Verkaufsstellen verbundenen Betrieben den Grundsat der völligen Sonntagsruhe einführt und der höheren Verwaltungsbehörde oder der Gemeinde gestatte, eine Beschäftigung bis zur Dauer von zwei Stunden zuzulassen. Denn die Verwaltungsbehörde bzw. die Gemeinde werde wohl kaum geneigt sein, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen.

Der neue Entwurf ist also von der unbegrenzten Rücksicht auf die profitwütigen Geschäftsinhaber diktiert, er soll deren Ausbeutungsrecht auch an Sonn- und Feiertagen schützen, nicht aber zum Schutz der Handelsangestellten bestimmt sein. Das ist deutsche Reichs-Sozialpolitik.

Als dagegen kürzlich das Berliner Kaufmannsgericht eine Eingabe beschloß, nach welcher die Einführung der vollen Sonntagsruhe befürwortet wurde, schlug sofort der Verein der Textilbetrieblisten während Lärm und produzierte folgende Erklärung:

„Der Beschluß des Ausschusses des Berliner Kaufmannsgerichtes, für die völlige Sonntagsruhe im Handelsgewerbe einzutreten, bringt lediglich die Wünsche der Angestellten zum Ausdruck, da die zehn Vertreter der Angestellten und ein Arbeitgeber für die völlige Sonntagsruhe, neun Arbeitgeber sich dagegen aussprachen. Es bedarf keiner Hervorhebung,

daß die Rücksichtnahme auf die Interessen der Detailisten bei der Regelung der Sonntagsruhe von entscheidender Bedeutung sein muß. Wie wenig das beim Votum der Kaufmannsgerichte der Fall ist, zeigt das Stimmverhältnis 9 zu 1 der Arbeitgeber sowie der Forderung der völligen Sonntagsruhe auch für die Sonntage vor Weihnachten. Glücklicherweise ist gar nicht daran zu denken, daß so einseitigen Wünschen Folge gegeben und damit die Existenz vieler mittlerer und kleiner Geschäfte aufs äußerste gefährdet wird.“

Die Herrschaften wissen, daß ihre Kommiss in der Reichsregierung nur die Geschäfte des Kapitals besorgen, deshalb sprechen sie mit solcher Zuversicht davon, daß an eine volle Sonntagsruhe nicht zu denken ist. Na, es ist ja noch nicht aller Tage Abend und schließlich haben auch die Handelsarbeiter noch ein Vöhrchen mitzureden und diese ruhen nicht eher, bis die völlige Sonntagsruhe zur Tatsache geworden ist.

München. Die Eintassierer der Firma M. und S. Andraun, Herrengarderobegeschäft, traten in die Lohnbewegung ein, um den Tarifvertrag zu erneuern und einige Verbesserungen durchzusetzen. Dank des guten Organisationsverhältnisses boten die Verhandlungen keine besonderen Schwierigkeiten. Seitens der Firma wurde selbst eine Verhandlung auf dem Eintassersamt des Kaufmannsgerichtes beantragt. Nach zweifelhüftiger Verhandlung wurde ein Tarifvertrag vereinbart, aus dem wir die wichtigsten Stellen wiedergeben:

„Der Anfangslohn beträgt monatlich 140 M. sowie 1 pCt. vom Futasso. Die Provisionen werden für sämtliche Beträge bezahlt, die den Eintassierern vom Futasso hinausgegeben werden. Für Anzahlungen und Barzahlungen wird die Provision immer bezahlt.“

Für Uebermittlung von Aufträgen, die von der Firma übernommen und ausgeführt werden, werden 3 pCt. vergütet. Bei einem Umsatz von 12 000 M. an wird 1 pCt. extra bezahlt. Bei einem Austritt während des Jahres wird das eine Prozent bezahlt, wenn monatlich für durchschnittlich 1000 M. verkauft wurde.

Im Laufe des Jahres erhalten sämtliche Eintassierer in der Zeit vom 15. Juni bis Ende August einen Urlaub von 7 aufeinander folgenden Tagen.

Das Futasso ist täglich an den Nachmittagen von 3—5 Uhr abzuliefern.

Lieferungen und sonstige Nebenbeschäftigungen fallen nicht in die Tätigkeit der Eintassierer.

Für Benutzung des Rades werden jährlich 60 M. vergütet, zahlbar in 12 Raten und zwar je am Ersten eines Monats.“

Die Verbesserung beträgt im neuen Vertrag pro Woche 2,70 M. Außerdem wurde der Urlaub auf 7 Tagen ausgedehnt. Mit Rücksicht auf die Erregung vor zwei Jahren, die pro Woche 6 M. für jeden Eintassierer ausmachte, und um die Bewegung ohne Kampf zu Ende zu führen, wurde diesmal auf die Erhöhung der Futasso- und Verkaufsprovision verzichtet. Nach Ablauf dieses Vertrages dürfen auch

diese Positionen eine Erhöhung erfahren, vorausgesetzt, daß die Kollegen der Organisation nach wie vor treu bleiben.

Sonneberg. Lohnverhältnisse in einem christlichen Betrieb. Vor uns liegt ein Lohnbeutel eines Lagerarbeiters, der in einer hiesigen größeren Wappenfabrik, in der mittleren Bahnhofstraße, tätig ist. Leider sind die vorgebrachten Positionen nicht klar genug ausgefüllt; wir sind aber gut informiert und werden weiter unten die nötige Aufklärung folgen lassen.

Der Lohnbeutel lautet folgendermaßen:

Name der Firma.
Name des Arbeiters.
Lohn
abzögl. Krankengeld . . . 16,50 M.
Hiervon ab Steuern . . . 1,15 „
Bleibt 15,35 M.

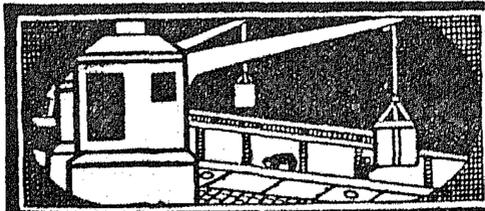
Betrag inlegend.
Ohne zu öffnen sofort nachzählen.

Wahrheitsgetreu müßte der Lohnbeutel so ausgefüllt sein:

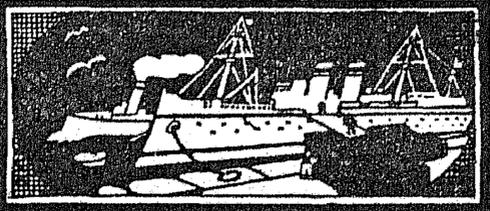
Lohn 16 M.
ab 40 Pf. für Krankengeld = 14,60 M.
0 1/2 Ueberstunden a 20 Pf. = 1,90 „
Bleibt 16,50 M.
Hiervon ab für Steuern . . . 1,15 „
Bleibt 15,35 M.

15 M., sage und schreibe „Fünfehn Mark“ pro Woche, bezahlt der christlich gutgefinnte Chef der Firma einem 26 Jahre alten Arbeiter, der verheiratet und Vater von 2 Kindern ist. 20 deutsche Reichspfennige für jede Ueberstunde.

Ist das nicht der reinste Hohn der gesamten Arbeitererschaft gegenüber, wenn man von anderer Seite hört, daß derselbe Chef 40—50 000 M. für den Bau eines Hauses, in dem fast täglich von der Liebe zum Nächsten gepredigt wird, spendiert hat. Sollte das Nächstenliebe sein? Nein, das ist eine Ausbeutung der Arbeiter, die mit der christlichen Nächstenliebe nichts gemein hat. Obgleich die Kollegen in diesem Betrieb solchen Zuständen unterworfen sind, weigern sich noch viele, der Sektion II des D. T. B. beizutreten. Der D. T. B. hat sich zur Aufgabe gemacht, solche Hungerlöhne zu beseitigen und eine bessere Bezahlung unserer Arbeitskraft zu erkämpfen. Habt Ihr nicht gemerkt, welche Vegetation in letzter Zeit unter den Kollegen herrscht, die Sektion II des D. T. B. zu einem Felsen auszubauen, der die Arbeiter vor der tollen Ausbeutung durch christliche und unchristliche Unternehmer bewahren und schützen soll? Drei Viertel aller hier tätigen Kollegen Packer, Einbinder, Ueberschreiber und Lagerarbeiter, annähernd 300, bekennen sich nach dreivierteljährigem Bestehen der Sektion II des D. T. B. zur Organisation. Wir rufen allen uns noch fernstehenden Kollegen zu: Schließt Euch Mann für Mann der Sektion II des D. T. B. an, und in aller Kürze werden solche Hungerlöhne verschwinden.



# Hafenarbeiter



Jahresbericht der Bremer Hafeninspektion. Am 1. Juli 1900 trat der Hafeninspektor sein Amt an. Im Verlaufe der Jahre von 1901 bis 1910 haben sich die stadtbremischen Häfen wesentlich vergrößert. Die Zunahme des Verkehrs ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Table with 3 columns: Jahr, Seeverkehr, Flußschiffsverkehr. Rows for years 1901, 1906, 1911.

Die Zahl der vom Hafeninspektor seit 1901 ausgeführten Revisionen und der dabei gefundenen Mängel hat betragen:

Table with 4 columns: Berichtsjahr, Schiffe, Revisionen erhob, Anstände. Rows for years 1901 to 1911.

Von den im Jahre 1911 auf 1610 Schiffen ausgeführten 1773 Revisionen wurden 1322 Schiffe einmal, 227 zweimal und 61 Schiffe drei und mehrere Male besichtigt unterzogen. Anlässlich von Unfällen wurden 36 Schiffe wiederholt besichtigt. Eine Anzahl von Bösch- und Ladeanstalten am Lande, so am Holz- und Fabrikhafen, Kohlenhafen, an der großen und kleinen Weser, wurden in 34 Fällen revidiert. Das Stromrevier wurde 16 mal begangen.

Zu der angeführten Anzahl der Schiffe ist zu bemerken, daß diese niedriger ist als die vom Statistischen Amt angegebene Zahl. Der Unterschied rührt daher, daß eine nicht unerhebliche Zahl von Schiffen in regelmäßiger Fahrt Beschäftigung findet und infolgedessen diese Schiffe in bestimmten Zeitschnitten immer wiederkehren.

Viele dieser Schiffe und die meisten der Rähne und Leichter werden, weil sie dem Hafeninspektor ge-

nan bekannt sind, nicht jedesmal revidiert. Dagegen werden die nichtbremischen und die fremden Schiffe vom Hafeninspektor stets besonders beachtet und genau besichtigt. Abstellungen von Betriebsmängeln wurden veranlaßt:

- 1. auf Schiffen in den Häfen . . . in 446 Fällen
2. im Stromrevier . . . 4 „
3. bei Bösch- und Ladeanstalten am Lande . . . 5 „

zusammen 455 Fälle. An Bord von Schiffen und Fahrzeugen in den Häfen betrafen die abgestellten Mängel:

- a) Bösch- und Ladegeschirr . . . in 112 Fällen
b) Raumleitern . . . 47 „
c) Steganlagen . . . 66 „
d) Lutten und Lutendeckel . . . 69 „
e) Dampfwinden, Kräne . . . 71 „
f) Ungehöriges Einschlingen (Ueberfüllung) . . . 27 „
g) Beleuchtung . . . 32 „
h) Stellagen und Stellsägen . . . 6 „
i) Ausführung der Arbeit . . . 5 „
k) Arbeitsgerätschaften . . . 3 „
l) Schiffsreeling . . . 1 „
m) Defen und Schornsteine . . . 7 „

zusammen 446 Fälle.

Der Hafenmeister hat es sich in betreff des Bösch- und Ladegeschirrs angelegen sein lassen, insbesondere dasjenige an Bord von fremden Schiffen und von solchen deutschen Dampfern, die nicht in regelmäßiger Fahrt auf Bremen beschäftigt sind, zu revidieren. Bei Raumleitern, Lutten und Lutendeckeln, Dampfwinden und Kränen handelte es sich hauptsächlich um unvollständige oder fehlende Leitern, schlechte Lutendeckel, fehlende Handgriffe und Stroppen an Scheerständen, fehlende Einfriedigungen bei offenstehenden unbemuteten Lutten, Dampfwinden, an denen Splinte oder Schutzbleche fehlten, oder Undichtigkeiten vorhanden waren und dergleichen. Auch die Steganlagen bedurften im Berichtsjahr des öfteren einer Verbesserung; es mußte in 66 Fällen eingeschritten werden. Nur in den wenigsten Fällen handelte es sich dabei um deutsche Schiffe.

Betreffs der Beleuchtung der Schiffszugänge, Räume und Decks war eine Verbesserung derselben in 32 Fällen anzuordnen. Entweder fehlte die Beleuchtung ganz oder sie war mangelhaft; auch handelte es sich verschiedene Male um das Brennen von Petroleumlaternen. Die Verwendung der Anlage zur Abgabe von elektrischem Licht zur Erhellung der Schiffsräume bewährt sich nach wie vor ausgezeichnet. Die Anwendung dieser Beleuchtung hat auf Antrag des Hafeninspektors in der Weise eine Erweiterung erfahren, indem nun nach § 28 der neuen Hafenordnung auch diejenigen Schiffe mit Ladungen, deren Bearbeitung mit einer starken Staubeentwicklung verbunden ist, in den Laderäumen nur elektrisches Licht anwenden dürfen. Das ist für die Arbeiter von wesentlichem Vorteil.

Die Ausführung der Arbeit bedingte ein Eingreifen des Hafeninspektors in 5 Fällen. Es handelte sich hierbei teils um gleichzeitiges Arbeiten aus Zwischen- und Unterraum, teils darum, daß die im Betriebs-Beschäftigten durch Umsfallen oder Abgleiten von Gittern gefährdet erschienen. Bei Defen und Schornsteinen handelte es sich um das Vorhandensein von Verstellklappen und Schotten, andere Male um das Fehlen von Funtenfängern. An Bord von Schiffen im Stromrevier war ein Einschreiten erforderlich wegen

- Steganlagen . . . in 2 Fällen
Stellagen . . . 1 Falle
Defen und Schornsteine . . . 1 „

zusammen 4 Fälle.

Bei den Bösch- und Ladeanstalten auf dem Lande waren Mängel abzustellen bei:

- Bösch- und Ladegeschirr . . . in 3 Fällen
Beleuchtung . . . 1 Falle
Stellagen . . . 1 „

zusammen 5 Fälle.

Das Journal des Hafeninspektors wies im Berichtsjahre 634 Nummern auf gegen 557 Nummern des Vorjahres. Die Sprechstunden wurden 59 mal benutzt, davon 12 mal von Arbeitern. In einem Falle wurde der Hafeninspektor von einem Arbeitnehmer um seine Vermittlung angegangen. Es gelang,

die Sache zugunsten des Arbeitnehmers zu erledigen.

Ueber die Unfälle im Berichtsjahre ist folgendes mitzuteilen: Beim Löschen und Laden in den stadtbremischen Häfen sind in den für den Hafensinspektor zuständigen 32 Arbeitsbetrieben 92 Unfälle vorgekommen, gegen 91 Unfälle des Vorjahres.

Table with 2 columns: Cause of accident and number of accidents. Includes categories like 'Herabfallen, Zusammenbrechen von Lasten und Gegenständen' (26), 'Umschlagen, Umfallen von Lasten und Gegenständen' (17), etc.

Zum Vorjahre fielen die meisten Unfälle in die Monate April 13 (2), Januar 11 und Juli 11 (1), im Berichtsjahre in die Monate Mai und April. Die schlimmsten Unfalltage im Vorjahre waren Dienstag 19 (3) und Donnerstag 17 (3), diesmal sind es Montag und Sonnabend.

Ueber die Arbeits- und Lohnverhältnisse der in den stadtbremischen Häfen beschäftigten Arbeiter ist folgendes zu berichten:

Es waren im Berichtsjahre in den stadtbremischen Hafenanlagen 32 Arbeitsbetriebe vorhanden, gegen 34 Betriebe im Vorjahre. In diesen Arbeitsbetrieben wurden während des Berichtsjahres insgesamt 1332 Arbeiter (d. h. Arbeitskräfte zu je 300 Werktagen) beschäftigt.

Der für die Stauereibetriebe und die Lagerhaus-Gesellschaft („Gelegenheitsarbeiter“) zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vereinbarte, seit dem 1. Juli 1910 in Kraft befindliche Lohnstarif hatte auch für das Berichtsjahr Gültigkeit. Er dauert bis zum 30. Juni 1912 und gilt als auf ein Jahr verlängert, wenn eine vorherige Kündigung nicht eintritt.

Es sind folgende Löhne gezahlt worden, den Tag zu 10 Arbeitsstunden gerechnet:

Table with 4 columns: Category, Tagelohn (m.), Stauerei (m.), and Afford (m.). Rows include 'Stauereibetriebe (Kohlen)', 'Expeditions-geschäfte', 'Holzhandlungen', etc.

Der Aufschwung des Verkehrs, die Zunahme der Gütermengen, die zu bewältigen waren, brachten es mit sich, daß die Nachtarbeit in den stadtbremischen Hafensbetrieben ebenfalls eine Vermehrung erfuhr. Mit Ausnahme des Sommerquartals ist in der übrigen Zeit in vielen Nächten auf Schiffen und Fahrzeugen gearbeitet worden, wenn auch meistens nur in der Zeit von 6 bis 9 Uhr abends.

Die Vergütung für geleistete Nachtarbeit beträgt pro Stunde 70 Pf., und 75 Pf., wenn länger als bis 9 Uhr abends gearbeitet wird.

Am 24. Sonntag- und Feiertagen, gegen 39 des Vorjahres, wurde auf 57 Schiffen, gegen 74 des Vorjahres, gearbeitet. Durchschnittlich wurden an jedem der 24 Sonntage 67 Arbeiter mit Löschen und Laden, Umschlagen oder Bunkern beschäftigt, gegen durchschnittlich 75 Arbeiter im Vorjahre.

Schließlich soll noch erwähnt werden, daß vom Bremer Mäßigkeitsverein im Monat Mai d. J. am Hafenkopf des Hafens 1 eine Milchhalle errichtet worden ist.

Der zeitweise recht erhebliche Milchkonsum spricht dafür, daß diese Wohlfahrts-Einrichtung bei sehr vielen am Hafen Verkehrenden eine sympathische Aufnahme gefunden hat.

Vom Hafensinspektor in Bremerhaven wurden im Berichtsjahre auf 1063 Schiffen 2071 Revisionen vorgenommen. In 236 Fällen wurden Betriebsmängel festgestellt. Die Anzahl der Unfälle betrug im Berichtsjahre 217 — 15 mehr als im Vorjahre — diejenige der verletzten Personen 220 gegenüber 203 im Jahre 1910.

Eine Schuld dritter Personen, schlechtes Material oder Mängel in den Betriebsanlagen waren in keinem Falle die Ursache eines Unfalls. (Sml. Red. d. „Courier“.) Zwei der schwereren Unfälle hatten leider den Tod der Verletzten zur Folge.

Der durchschnittliche Tagesverdienst betrug im Bremerhaven:

Table with 2 columns: Category and Tagelohn (m.). Rows include 'im Stauereibetrieb (Waren)', 'im Stauereibetrieb (Kohlen)', 'bei Kohlenhandlungen', etc.

Im Oktober des Berichtsjahres traten die Arbeiter einer Expeditionsfirma, die auch Kajarebeiter beschäftigt, wegen Lohnforderungen in den Streit; derselbe endete nach drei Tagen mit einem Erfolg für die Arbeiter. Der Seeverkehr in den Häfen an der Unterweser stieg einkommend von 1 443 790 Reg.-Tons in 1902 auf 2 092 429 Reg.-Tons in 1907 und betrug 1 928 845 Reg.-Tons in 1911.

Zur Lohnbewegung der Hamburger Hafensarbeiter schreibt „Mercator“ nach einer sachlichen Mitteilung in der „Hansa“:

„Wir hoben an dieser Stelle vor einiger Zeit hervor, daß eine Lohnsteigerung unter Berufung auf die gute Konjunktur eigentlich nur gefordert werden könnte, wenn in dem betreffenden Gewerbe bei schlechter Konjunktur Lohnherabsetzungen einzutreten pflegen, wie dies im Ruhrrevier der Fall ist. Das Blatt der Hafensarbeiter bringt über unsere bisherigen Auslassungen einen sehr scherzhaften Artikel, der so voller schiefer Ansichten ist, daß wir uns mit ihm nicht auseinandersetzen können. Es ist schließlich nicht unser Beruf, die falschen Ansichten anderer Leute zu berichtigen. Wunderlich ist aber das, was man zu dem eben wiederholten Gedanken zu sagen weiß. Das Blatt erklärt nämlich, die Lohnsteigerung bei guter Konjunktur sei auch ohne entsprechendes Hinabgleiten bei schlechtem Geschäft durchaus berechtigt; denn erstens sei diese nicht, wie „Mercator“ behauptet, ein Ausnahmezustand. Zweitens entließe der Unternehmer bei schlechter Konjunktur ja einen Teil seiner Arbeiter und entlaste sich damit. Zu dem ersten Punkt nur die Bemerkung, daß es niemandem angenehmer wäre als den Reedereien, eine Garantie dafür zu erhalten, daß die jetzige Konjunktur andauert und wie lange sie andauert. Der Glaube hieran ist aber recht gering; denn erst kürzlich hat Herr Wallin im „Fair-play“ erklärt, daß man, wer weiß wie bald, einer ungünstigen Konjunktur entgegensetzen müsse und zwar um so mehr, je besser die jetzige Lage sei. Zum zweiten Punkt: Der Unternehmer entlaste bei schlechter Konjunktur seine Arbeiter und entlaste damit sein Lohnkonto. Es zeugt allerdings von sehr geringem Nachdenken, ein solches Argument zu bringen; denn der Schreiber jener Zeilen könnte wissen, daß bei schlechter Konjunktur nicht nur die Quantität der Arbeit, die Beschränkungsmenge auch für die Reeder zutrifft, sondern außerdem auch die Frachten. Der Reeder also ist diesem Rückgang in Bezahlung und Quantität der Arbeit bei schlechter Konjunktur ausgesetzt, und wenn er den Rückgang der Bezahlung in der Lohnhöhe nicht zum Ausdruck bringt, dann tut er ohne Zweifel ein Übriges. Verlangen die Arbeiter bei steigender Konjunktur höhere Löhne, dann sollten sie es nicht unlogisch finden, daß bei schlechter Konjunktur auch die Löhne die Kurve nach unten mitmachen.“

Wir müßten außerordentlich — höflich sein, wenn wir diese Auslassungen Mercators besonders geistreich finden sollten. Aber, um die Wahrheit in das Gegenteil zu verkehren, wie Mercator es macht, wenn er unsere Ausführungen „sehr scherzhaft“ nennt, dazu sind wir denn doch nicht höflich genug, und deshalb: Wenn Mercator seine Ausführungen in den gewöhnlichen Zeilen der Hansa praktiziert hätte, würden wir sie auch sehr scherzhaft genannt haben, da sie aber unter der „Wirtschaftlichen Rundschau“ stehen, sind sie zum Armutzeugnis des Verfassers geworden. Mercator behauptet, eine Lohnsteigerung bei günstiger Konjunktur rechtfertige eine Herabsetzung der Löhne bei schlechter Geschäftslage, d. h., eigentlich argumentiert er umgekehrt: weil die Unternehmer die Lohnsätze während der beschäftigungslosen Zeit nicht herabsetzen (wie z. B. die Zehngewaltigen), können die Arbeiter bei günstiger Geschäftslage keine Lohn-erhöhungen verlangen. Mercator enthielt, vielleicht unbewußt, damit das Rezept der Hamburger Hafensbetriebsherren — „Gewiss die Hafenbetriebsherren waren bisher — „sozial“ denkend genug (wenn wir von wenigen Ausnahmen absehen) die Löhne in der flauen Zeit nicht zu beschneiden, aber sie haben sich auch nicht gemüßigt gesehen, die Löhne der Arbeiter aufzubessern, wenn die Konjunktur besser wurde. Und so er-

gibt sich eine glatte Rechnung: Die Löhne der Hafensarbeiter waren stets so niedrig, daß die Unternehmer sie nicht als drückend empfanden in der Zeit der kleineren Profite, und diese Löhne bleiben gleich niedrig, wenn für die Unternehmer die Zeit der großen Profite kamen. Daraus erklärt sich auch, warum die berufsgenossenschaftlichen Nachweise der Hafensarbeiterlöhne, hinter den Nachweisen anderer Berufsgenossenschaften für andere Berufsgruppen zurückblieben.

Mercator ist in der summarischen Wiedergabe unserer Ausführungen recht oberflächlich. Doch soll uns die schiefe Darstellung nicht hindern, wir beschäftigen uns mit dem, was er aus unserm Artikel herausgelenkt (oder was er in ihn hineingelenkt hat). Unsere Behauptung, daß die Konjunktur von 1911 noch kein Ausnahmezustand sei, soll unrichtig sein, denn Wallin habe im „Fair-play“ erklärt, „daß man, wer weiß wie bald“ einer ungünstigen Konjunktur entgegensetzen müsse. Sollte Mercator den Wert dieser Äußerung nicht selbst kennen? Wallin wünscht ein internationales Abkommen, das die Folgen einer eventuellen Krise für die Schifffahrt abschwächen könne. Unter diesen Umständen wäre er ein Narr gewesen, wenn er gesagt hätte, vorerst habe noch keine Not, wir haben noch einige Jahre Zeit bis zur nächsten Krise. Andererseits konnte Wallin aber den englischen Reedern nichts vorschreiben über die Dauer des gegenwärtigen Wirtschaftszustandes. Wallin wurde diplomatisch und sagte (vor mehr als einem halben Jahre) „wer weiß wie bald...“ Ja, wer weiß? Wenn der Hahn kräht auf dem Mist, ändert sich das Wetter — oder es bleibt wie es ist. Was Wallin, der von der Hansa ja nun einmal als Schwurzeuge herangeholt ist, in Wirklichkeit gesagt hat, unterscheidet sich — bei allem Respekt! — wenig von der eben angeführten Bauerregel. Und Wallin hat im „Fair-play“ weiter geschrieben, „je besser die jetzige (!!) Lage sei“, desto eher komme der Umschlag. Sehr richtig! Wer ins Wasser fällt, wird naß, dem Blick folgt der Donner — wer hoch steigt, kann tief fallen. Wir sind überzeugt, wenn wir uns ähnliche Geistesblitze zu Schulden hätten kommen lassen, Mercator hätte sie „sehr scherzhaft“ gefunden. Der Streit dreht sich eben um die Frage, ob das wirtschaftliche Ergebnis des Jahres 1911 — demnächst darauf basiert die Lohnbewegung der Hafensarbeiter — ein Ausnahmezustand ist oder nicht. Und da könnten wir den Wallin Mercators mit dem Wallin der Generalversammlung der Hamburg-Amerika-Linie schlagen oder mit dem Heinemann des Norddeutschen Lloyd (auch mit den Berichten englischer Gesellschaften), aber da wir quasi gegen Mercator polemisieren, lassen wir diese Äußerungen fehlen. Sie standen schon in der vorigen Nummer und Mercator las dran vorbei. Aber, daß der Wallin der Generalversammlung mehr Vertrauen verdient, als der für ein „Zukunftsjahr“ agitierende Wallin des „Fair-play“ geht, vielleicht auch für Mercator, deutet sich genug aus folgender Bewegung der Kurse hervor, zu welchem die Papiere der drei größten Reedereien an der Börse gehandelt werden.

Table with 5 columns: Year, Hamburg, Paketfahrt, Hansa, Nordd. Lloyd. Rows include 'Schlußkurse Ende Sept. 2. Jan. 2. März 30. März 27. Apr. 1911', '1912', '1912', '1912', '1912'.

Nach der Erklärung, die die Schifffahrtsdirektoren auf den Generalversammlungen über die Geschäftslage im laufenden Jahre gaben (Heinemann vom Lloyd konnte sogar positiv mitteilen, daß das erste Quartal 1912 das erste Quartal 1911 in den Schatten stelle) ist diese Erscheinung verständlich. Ferner bauten wir, und wie obige Tabelle beweist, nicht nur wir, darauf, daß der lebhafteste Welthandel mit in erster Linie auch den Reedereien größere Einnahmen bringen würde. Daß auch die Rechnung auf steigenden Welthandel keinen Fehlschuß barg, beweist der Umstand, wie entschieden der Außenhandel der wirtschaftlich an erster Stelle stehenden europäischen Staaten aufwärts strebt. Man betrachte die nachstehende Tabelle des Außenhandels Deutschlands, Englands und Frankreichs im ersten Quartal des laufenden Jahres, im Vergleich mit dem Vorjahre:

Table with 5 columns: Country, Year, Import (m.), Export (m.). Rows include 'Deutschland', 'England', 'Frankreich'.

Das ist durchweg eine gewaltige Steigerung, wobei die Steigerung durch die Bergarbeiterstreiks eine doppelte Unterstreichung der Steigerung bedeutet. Und auch für die nächste Zukunft dürften die Profite der Reedereien, soweit sie auch Passagierschiffahrt betrieben, keine Einbuße erleiden. Die Titanic-Katastrophe — eine Katastrophe, die zum furchtbaren Verbrechen wurde, durch die Begleitumstände — wird den Passagierstrom auf deutsche Schiffe lenken. In der Tat wird aus den Hafensstädten berichtet, daß die amerikanischen Reisenden gegenwärtig die deutschen transatlantischen Dampfer vor den englischen bevorzugen; schon auf lange Termine hinaus, sollen vor amerikanischen Seite Plätze auf deutschen Schiffen belegt sein. — Dies alles beweist wohl am besten, daß wir nicht auf einen „Ausnahmezustand“ bauten, das wäre eine nicht zu entschuldigende Leichtsinngigkeit gewesen, sondern auf ziemlich sichere Tatsachen — so sicher, als man wirtschaftliche Möglichkeiten überhaupt einschätzen kann.

Aber da ist noch ein Punkt. Mercator wirft uns „geringes Nachdenken“ vor, weil wir geschrieben haben, daß die Unternehmer während der stillen Zeit die Arbeiter entlassen und so ihr Lohnkonto ent-

\*) Die eingeklammerten Ziffern beziehen sich auf die schweren Unfälle.

lassen. Dagegen hält Mercator die von uns nicht bestrittene Tatsache, daß die Schiffe nicht nur weniger Frachten haben, sondern auch diese Frachten billiger verladen müssen. Und daran schließt er noch einmal die Weisheit, daß wenn die Löhne bei günstiger Konjunktur steigen, die Arbeiter es auch nicht unlogisch finden dürften, wenn die Löhne bei schlechter Beschäftigungsmöglichkeit die Kurve nach unten mitmachen. Mercator kann nicht aus seiner Haut heraus, deshalb nehmen wir ihm seine Argumentation weiter nicht übel. Wenn die Arbeiter für alle Wechselfälle des Geschäfts mitbüßen sollen, dann darf wohl auch verlangt werden, daß sie Anteil an der Leitung des Geschäfts haben. Heute müssen sie jeden Dummkopf ertragen, müssen sie jede geschäftliche Dummheit ausführen, wozu sie befohlen werden. Sollten sie das Geschäftsrisiko mittragen, sollten sie also auch mitentscheiden, dann würde sich mancher Gewaltige den Tempel von außen ansehen dürfen. Heute wird es den Arbeitern aber noch krumm genommen, wenn er mit seiner eigenen Ware, mit der Arbeitskraft, haus- hälterisch und launmännisch umgehen will. Auf die wirtschaftlichen Wechselfälle aber hat er nicht den geringsten Einfluß. Die wirtschaftlichen Krisen sind eben untrennbare Begleiterinnen der kapitalistischen Gesellschaftsordnung. Die Arbeiterklasse nun für die Sünden der Ausbeuterklasse verantwortlich zu machen, ist zwar wenig christlich, wohl aber — haufenfisch.

In dem von Dr. Ernst von Halle-Berlin herausgegebenen Jahrbuch über Weltwirtschaft schrieb Dr. Hirschfeld im Jahre 1907 über Welthandel. Am Schluß seiner Abhandlung hieß es: „Es ist ein alter Erfahrungssatz, daß die Steigerung der Arbeitslöhne nur langsam dem Aufschwung der Gewerbe folgt.“\*) Und der vor einigen Jahren verstorbene Berliner Professor Bausen, der zum mindesten ebenso fundieren ist wie der eben zitierte Gelehrte, schrieb, nach der ausführlichen Schilderung einer Krise, in seinem „System der Ethik“, Band II, Seite 385: „So gelingt es den Kapitalisten, die angeleglich das Risiko tragen, den Mehrertrag der Arbeit bei günstigen Konjunkturen sich zuzuwenden, den Fehlbetrag bei ungünstigen Zeiten durch Entlassung der Arbeiter auf die Gesamtheit abzuwälzen.“ Solcher Urteile aus dem Munde von Gelehrten, Praktikern und Theoretikern ließen sich Dutzende anführen. Der bekannte Nationalökonom und Statistiker Richard Calver\*\*\*) beschäftigt sich im letzten Heft seiner „Konjunktur“ mit der Frage des Unternehmerrisiko und des Arbeiterrisiko. Er kommt dabei zu folgendem Schluß: Der hohe Unternehmergewinn wird mit dem Risiko erklärt; dies Risiko wird zugegeben, doch tragen die Arbeiter ein weit größeres Risiko, ohne daß ihnen, wie den Unternehmern, ein besonderer Gewinn beschieden ist. Dies Risiko ist die Arbeitslosigkeit, die sogar in den Jahren, der aufsteigenden Konjunktur eine ständige Gefahr für den Arbeiter bleibt, die aber für ihn zur Katastrophe wird in den Jahren des Niederganges. Während die Unternehmer in dem Gewinn einen Nutzen haben, fehlt dieser bei den Arbeitern. Die Steigerung des Lohnes der Arbeiter während des wirtschaftlichen Aufschwunges entspricht nicht dem Unternehmergewinn, sondern dem Steigen der Leihgeldrate, die immer 1/2 bis 2 pSt. unter dem Unternehmergewinn bleibt. Für die, die meinen, daß da der Risikogewinn nicht besonders groß ist, weist Calver auf die von uns schon oft erwähnte Kurs-treiberin an der Börse hin. Den meisten Aktieninhabern sei der Zinsgewinn Nebensache, die Hauptsache sei ihnen Kauf der Aktien zum hohen Kurs. Da die „Papiere“ aber nicht nach Wunsch fallen und steigen, würden die wildesten Schiebungen gemacht, das Risiko der Arbeiter könne dabei nur wachsen. Calver schreibt dann:

„Wenn zugestanden wird, daß das Risiko des Arbeiters an dem lotterienähnlichen Charakter der Unternehmung mindestens ebenso groß, wenn nicht noch größer ist als das des Kapitals, wenn es weiter Tatsache ist, daß das Unternehmungskapital die Macht hat, sich für dieses Risiko einen besonderen Unter-

\*) Weiter hieß es: „obgleich durch die Arbeiterverbände auch diese Bewegung in der Neuzeit sich etwas beschleunigt hat. Diese wissenschaftliche Bestätigung unserer Hauptung, daß die Unternehmer freiwillig nichts herausdrücken, wenn nicht eine starke Organisation hinter den Arbeitern steht, sei allen kapitalistischen Zweiflern gewidmet — auch der Hansa und ihren Getreuen.“

\*\*) Wir zitieren aus der Menge der Autoren Calver, weil Mercator diesen wohl gelten lassen wird, schon deshalb, weil der Verhandlungsleiter des Hafenbetriebsvereins sich unsern Vorstehenden gegenüber auf Calver als Schwurzeugen darüber berief, daß sich die allgemeine Lage der Arbeiter gehoben hat. Dr. Hager hätte sich die Verurteilung auf Calver sparen können, wäre seine Behauptung nicht richtig, so müßten wir uns schämen, dann hätten die Gewerkschaften ihre Aufgabe schlecht gelöst. Aber Calver hat auch nachgewiesen, daß die Lebensmittelpreise enorm gestiegen sind und wir haben nachgewiesen, daß die Entwicklung der Löhne der Hamburger Hafenarbeiter nicht gleichen Schritt gehalten hat mit der Entwicklung der Kosten für den Lebensunterhalt. Wenn Dr. Hager die Hebung der Lebenslage der Arbeiter zugibt, wie Calver sie definiert, dann hat er auch zugestanden, daß die Hafenarbeiter hinter der durchschnittlichen Verbesserung zurückgeblieben sind. Ob das ein Ruhmesstiel für die Hafenbetriebsunternehmer ist, mögen sie mit sich selbst abmachen. Es ist dies aber eine Folge des oben von Mercator ausgeplauderten Rezeptes: keine Abzüge bei Rückgang und keine Zuschläge bei Aufschwung des Wirtschaftslebens.

nehmungsgewinn zuzuführen, liegt es dann nicht nahe . . . von diesem besonderen Gewinn, den man Unternehmergewinn nennt, einen Teil für das Risiko der Arbeiter zu beanspruchen, damit die Arbeitslosen in Zeiten des gefährlichen Niederganges über Wasser gehalten werden können? Wenn die Unternehmung in guten Zeiten Ertragsgewinne, die weit über die landesübliche Verzinsung hinausgehen, abwirft, haben die Arbeiter nicht auch einen Anspruch auf einen Teil dieses Plus? Denn weshalb besseren Anspruch hat der Kapitalist, der sein Geld in Industriekassen anlegt?“

Ja, sagt Mercator, das mag ja recht gut und richtig sein, aber dann müssen die Löhne bei schlechter Konjunktur herabgesetzt werden. Darauf erwidert Calver, der Schwurzeuge Dr. Hagers:

„Die Folgen einer ungünstigen gewerblichen Konjunktur für die Arbeiterklasse können und müssen bis zu einem Teil aus dem besonderen Gewinn der Unternehmungen getragen werden. Wenn eine leistungsfähige Arbeitslosenunterstützung geschaffen werden soll, dann müssen die besonderen Gewinne der Unternehmung zu den Kosten herangezogen werden, aber nicht etwa in der Weise, daß die einzelne Unternehmung für die ihr beschäftigten Arbeiter sorgt, sondern in der Weise, daß die Beiträge in einen allgemeinen Fonds fließen, aus dem die Verteilung an die von der Krise betroffenen Arbeiter erfolgt.“

Mercator, wie wird Euch? Während Mercator es „unlogisch“ findet, wenn wir uns nicht mit

### Weitere Fortschritte der Internationalen Transportarbeiter Federation.

Wir haben bereits mitgeteilt, daß durch eine Mitgliederzunahme von über 200 000 in den letzten 1 1/2 Jahren, die Mitgliederzahl sich von 500 000 auf über 700 000 erhöhte. Die letzte Organisation, welche den Anschluß vollzog, war die der spanischen Eisenbahner mit 40 000 Mitgliedern. Augenblicklich verhandelt die Schweizer Union Schweizer Transportanstalten (Verband der Eisenbahnarbeiter und Straßenbahner) über den Anschluß. Der Verband zählt 12 000 Mitglieder in 99 Sektionen. Der Anschluß ist ab 1. Januar 1913 gebacht. Diefem Verbande wird bald eine andere schweizerische Eisenbahner-Organisation folgen und zwar der Lokomotivpersonalverband. Ein Verband gleicher Art, der Verband der Lokomotivführer und Heizer in Argentinien, der jetzt einen musterhaft und erfolgreich geführten Kampf hinter sich hat, wird auch nicht lange mehr mit dem Anschluß zögern, der vielleicht schon vollzogen wäre, hätte nicht der Streik die Organisation in anderer Weise in Anspruch genommen. Dieser Verband zählt auch 8000 Mitglieder und hat eine gute finanzielle Grundlage. Zuletzt möge noch darauf hingewiesen werden, daß die Nationalo Federation in England, die jetzt annähernd 250 000 Mitglieder zählt und im Juni ihren Kongreß abhält, sich mit der Anschlußfrage beschäftigt ist. Beachtenswert ist, die Nationalo Federation als einheitliche Körperschaft der I. L. F. anzuschließen, womit gesagt sein soll, daß die 24 Organisationen, die jetzt der Nationalen Federation angehören durch diese ihren Anschluß an die internationale Federation vorziehen werden. Das bringt uns einen großen Sprung vorwärts und trägt sicherlich zur Stärkung der in der Internationalen Transportarbeiter Federation verkörperten Macht bei.

seiner „gleitenden Lohnskala“ (die allerdings, dem bekannten Naturgesetz folgend, nach unten sührt, nach oben nur unter schweren Anstrengungen gebracht werden kann), befreunden können, während er es „unlogisch“ findet, daß die Arbeiter den Risikoverlust nicht mittragen wollen, der entsteht aus Ursachen, die abzuändern, ganz außerhalb des Machtbereichs der Arbeiter liegen, während Mercator es natürlich findet, daß der Arbeiter für gleiche Arbeit niedrigeren Lohn bekommen soll, weil der Unternehmer weniger verdient, aus einem Grunde, auf den die Arbeiter wiederum keinen Einfluß haben, fordert Calver sogar, daß die Unternehmer sogar für die Arbeitslosenunterstützung kräftig herangezogen werden.

Das Beste an der ganzen Geschichte ist schließlich, daß die Unternehmer augenscheinlich anders denken als Mercator. Und das freuen wir uns rechtlich — weil es verständig ist. Es ist aber nicht nur verständig, sondern vor allem verständlich, denn wäre Mercators „gleitende“ Lohnauffassung richtig, dann müßten auch die Direktoren, Prokuristen usw. der Schiffahrtsgesellschaften pp. bei jedem Rückgang der Konjunktur auf einen Teil ihres Einkommens verzichten leisten. Und da hört die Gemütslichkeit auf. Außerdem müßte Mercator dafür sorgen, daß sich die Lebensmittelpreise stets auf und ab der Konjunktur (resp. der Löhne anpassen, oder ist dies Verlangen „unlogisch“?

Wenn Mercator noch immer nicht merkt, wie unendlich — scherzhaft seine Ansichten über die Arbeiterlöhne sind, dann ist jedes weitere Wort verloren.

Hamburg. Die Kontraktshauerleute haben von der Hafengevaltigen nun auch einige Zugeständnisse erhalten, nachdem sie sich schon über ein Jahr lang vergeblich bemühten. Erst das Vorgehen des Transportarbeiterverbandes für die ihm angeschlossenen Branchen hat den Hafenbetriebsverein daran erinnert, daß seine Kontraktshauer nicht hinter den Verbänden zurückstehen dürfen, und so hat er sich dem zu folgenden Zugeständnissen bereit gefunden. Der Tageslohn, der bisher 5,20 Mk. betrug, soll wie folgt bemessen werden: Vom 1. Mai 1912 bis 31. Dezember 1912 pro Tag 5,40 Mk., vom 1. Januar 1913

bis 31. Dezember 1913 pro Tag 5,50 Mk. und vom 1. Januar 1914 bis 30. April 1915 pro Tag 5,80 Mk. Schwer zu verarbeitende Artikel sollen einem Aufschlag bei der Lohnzahlung in Rechnung gebracht werden. Vom 1. Mai 1913 ab soll die tägliche Arbeitszeit (statt zehn) nur neun Stunden betragen. Soweit die gemachten Zugeständnisse. Die Unterhandlungskommission der Kontraktshauerleute hatte beim Hafenbetriebsverein noch beantragt, einen Sommerurlaub zu gewähren und die Kontraktshauer in die Listen der Ortskrankenkasse eintragen zu lassen. Diese beiden Wünsche haben jedoch kein Gehör gefunden.

Eine Versammlung der Kontraktshauerleute, die sich mit den Zugeständnissen beschäftigte, nahm schließlich folgende Resolution an: „Die Versammlung nimmt Kenntnis von den gemachten Bewilligungen, bezeichnet sie als akzeptabel, bedauert aber das nicht genügende Entgegenkommen. Die Kommission wird beauftragt, noch mal als beim Hafenbetriebsverein vorstellig zu werden, um ihn zu bewegen, den nicht erfüllten Wünschen Rechnung zu tragen.“

Neues aus dem Musterhafen Hamburg. Auf dem im Kluhwarderhafen liegenden schwedischen Dampfer „Aratos“ verunglückten die Hafensarbeiter H. F. und S. Sch. Der Unfall ereignete sich infolge Brechens des Schwanzhalses eines sogenannten Vorkbaumes. Kurz vor Frühstüd waren die Schauerleute an Luke 4 damit beschäftigt, den Querschiff mit der Winde herauszunehmen. Um nun den Scherfod nach der anderen Seite des Schiffes zu bekommen, war es notwendig, die bei des Vorkbaumes so weit zu sieren, daß das Land am Deck möglich war. Kaum war die bei gesteuert, so fiel der Baum herunter, und auf die beiden Arbeiter, so daß S. schwer und Sch. leichter verletzt wurden, jedoch beide Verletzte nach dem Hafenskrankenhause gebracht werden mußten. Bei näherer Untersuchung stellte sich heraus, daß die Vorrichtung, worin der Schwanzhals befestigt ist, sich nicht gedreht hat und derartig festgellemmt und verrostet war, daß schwere Hammerschläge ihn nicht aus der Lage brachten. Wäre die Vorrichtung nicht so eingerostet gewesen und hätte sich drehen können, so wäre unzweifelhaft der Unfall nicht erfolgt. Die auf dem Schiffe beschäftigten Arbeiter bedauern sehr, daß der Hafensinspektor im Laufe des Tages nicht an Bord gewesen ist und eine Besichtigung vorgenommen hat.

Mehr Schutz den Arbeitern! Verstärkung der Hafensinspektion durch Kontrolleure aus Arbeiterkreisen!

Auf dem am D'Waldbai, Schuppen 45, liegenden englischen Dampfer „Den of Antheben“, der sich im Charter der Bremer Hansa-Linie befindet, waren am 27. April, abends kurz vor 6 Uhr, die Schauerleute damit beschäftigt, die Lukenbedeckel vom Raum 2 anzulegen, wobei die Arbeiter im Begriff waren, die Seitenscherföcke anzulegen. Hieran wurden sie jedoch von dem Stauerwizen Hermann Sader ganz energisch gehindert, indem er dem einen Mann den Scherfod wieder aus der Hand riß. Auf der Steuerbordseite ist er dann auch nicht angelegt worden. Nachdem die Schauerleute den Wizen darauf aufmerksam gemacht, daß es ihre Pflicht sei, die Seitenscherföcke anzulegen, sagte er, daß er dafür verantwortlich sei, wenn etwas passiere. Der Mann gebärdete sich und schimpfte, als ob er auf dem Klaffenkopf sei.

Der Stauerwize Sader weiß also sehr gut, daß er verpflichtet ist, die Seitenscherföcke einlegen zu lassen, er weiß also auch, daß er direkt gegen die Unfallverhütungsvorschriften verstößt. Will er sich denn selbst ins Verderben stürzen? Erst kürzlich brachten wir eine Notiz, daß durch das Fehlen der Seitenscherföcke auf dem Dampfer „Wabagri“ der Kohlenarbeiter G. G. mit einem Lukenbedeckel aufgeschüttet und mit diesem in den Raum gestürzt ist, wo er mit zerschmetterten Knochen tot liegen blieb. Was meint Sader, wenn ein solcher Fall auch durch sein Verschulden passiert? Dann wird er bestraft, und mit Recht! Leider wird der Tote nicht wieder lebendig, der Krüppel nicht wieder gesund.

Streik der Hafensarbeiter in Halle a. d. Saale. Wegen geringer Lohnforderungen, die von den Unternehmern abgelehnt wurden, mußten die Hafensarbeiter in Halle a. d. Saale in den Ausstand treten. Die Betriebe des Speditionsvereins, der Saale-Neederet, der Schiffahrtsgesellschaft, der Firmen Aug. Mann, Schüge u. Gentel, sowie die des Kornhanfes sind vom Streik betroffen. Der Hafenbetrieb ruht fast vollständig. Stehengeblieben sind im Speditionsverein nur ein organisierter Böttcher sowie ein invalider Kranführer und in den übrigen Betrieben ebenfalls nur einige invalide Arbeiter. Die Sache sieht für die Ausständigen günstig. Sie stehen fest und geschlossen und sind gewillt, ihren geringen Forderungen unter allen Umständen Geltung zu verschaffen.

Vorteile und Nachteile der Getreideheber. Die Vorteile der Getreideheber sind rühmlichst bekannt. Den Unternehmern bringen sie klingende Profite. Daß diese Maschinen für die Arbeiter auch Nachteile haben, wird stets energisch bestritten, im Gegenteil: befreien sie doch die Arbeiter von staubiger und gesundheitsgefährdender Arbeit. Dabei wird stets geflissentlich übersehen, daß der Mensch nicht von Arbeit lebt sondern von Trant und Speise. Und unsere „göttliche Weltordnung“ bringt es mit sich, daß der Mensch — sofern er beständiger Prolet ist — nichts zu heißen hat, wenn er von der Arbeit „befreit“ ist. Später mag sich ja der Ausglick herstellen, aber der Mensch — sofern er nicht Kapitalist ist — kann ja nicht die Hände in den Schoß legen und warten bis die wirtschaftliche Entwicklung, phäxer seiner Hände

wieder bedarf. Doch mag diese Seite der Maschinenfrage heute auf sich beruhen, heute interessiert uns die Einwirkung der Getreideheber auf die Seetüchtigkeit eines durch Elevatoren oder Heber beladenen Getreideschiffes. Es ist wohl angebracht, einmal darauf hinzuweisen, welchen Gefahren diese Schiffe ausgesetzt sind. In der „Sanja“ vom 27. April d. J. plaudert ein Kapitän W. D. aus der Schule. Der Kapitän begnügt sich wohl deshalb mit der Belanntgabe der Anfangsbuchstaben seines Namens, weil er jedenfalls aus Erfahrung weiß, daß mit den Hebern nicht gut Kirichen essen ist. Aber schließlich ist das Interesse an der eigenen Haut immerhin größer als sein Interesse am ungeführten Nebbach der Heber, und deshalb stellt er die Frage:

„Wie ist es möglich, daß Getreideladungen übergehen können und daß hierdurch Schiffe untergehen?“

Von der Antwort, die er sich selbst gibt (übrigens: wenn eine Getreideladung übergegangen ist, braucht man nicht mehr zu fragen, wie es möglich war, daß das Schiff unterging), veröffentlicht wir folgende Zeilen:

„Der Grund hierfür ist hauptsächlich darin zu suchen, daß die Beladung der Schiffe, wie sie zum größten Teil ausgeführt wird, durch Elevatoren oder Getreideheber geschieht. Diese werfen 100 bis 200 Tons pro Stunde ins Schiff und arbeiten ununterbrochen weiter, bis die Lufen voll sind. Ist es aber auch möglich, in derselben Zeit das Quantum wegzutrimmen und die Räume richtig zu füllen, sodaß ein Uebergehen der Ladung unmöglich wird? Ich glaube nicht (Sicher nicht! Heb. des Cour.) Nur wer in der Getreidefahrt groß geworden ist, kann sich hiervon die richtige Vorstellung machen. Ich schicke voraus, daß ich nur von solchen Fällen spreche, bei welchen das Schiff eine volle Ladung loses Getreide erhält. — Die See-Versicherungsgesellschaft schreibt vor, daß Längsschotten bei Getreideladungen zu setzen sind; dies ist sehr richtig, können aber diese Längsschotten allein ein Uebergehen der Ladung verhindern? Ich glaube nicht! Nur wenn die Ladung so getrimmt ist, daß dicht unter Deck zwischen den Deckbalken alle richtig aufgefüllt wird, und sollten oben leere Räume verbleiben, hier das Getreide abgedeckt und beschwert wird, kann die Ladung nicht übergehen. Bei Schiffen mit Zwischendeck ist das Uebergehen noch gefährlicher, wenn hier der Unterraum nicht richtig bis unter Deck aufgefüllt worden ist. Bei Beladung durch Elevatoren fehlt es hierzu aber an Zeit (11 Heb. d. C.), um diese Arbeit richtig auszuführen zu können. In Hamburg hat sich folgender Fall ereignet: Ein Dampfer war für ein bestimmtes Quantum Getreide gechartert; die Beladung wurde durch Elevatoren ausgeführt. Die Räume waren voll und das Schiff hatte ungefähr 150 Tons zu wenig geladen. Jetzt erklärte der Abader, den Kapitän für die Differenz verantwortlich machen zu wollen. Hierdurch veranlaßt, ließ der Kapitän während der Nacht die Ladung nachrücken und am nächsten Tage konnte das Schiff bequem das volle Quantum nehmen. Wäre das Schiff so nach See geschickt, wie es anfänglich beladen war, wer weiß, ob es je den Bestimmungsort erreicht haben würde.“

Das ist ein Beitrag zur Frage: Wie macht man Profit? Auf einige Seeleute kommt es ja nicht an. Vielleicht hilft die Behörde sich aber nun veranlaßt, die Klage des Kapitäns zu untersuchen. Das Resultat könnte unseres Erachtens nur das sein, daß den Stauern die vollständige Beladung der Getreideschiffe durch Heber verboten wird, der letzte Rest muß stets mit Handbetrieb geschaffen werden. Sonst besteht stets die Gefahr, daß Getreideschiffe mit Mann und Maus verschwinden. Und die Heber ziehen die Versicherung ein.

Emden lenkt heute, infolge des bekannten Vorstoßes der Fiskusgruppe, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit, soweit sie am Schiffbauwesen beteiligt ist, auf sich. Da dürfte es von Interesse sein, etwas über die Emdener Hafenverhältnisse und ihre Entwicklung zu erfahren, um so mehr, als im Oktober d. J. die mit einem Kostenaufwand von 2 1/4 Millionen Mark erbaute Hafenerweiterung in Emden dem Verkehr übergeben werden soll, von deren Betriebnahme man sich eine bedeutende Belebung des dortigen Verkehrs verspricht. Das neue Bassin ist durch eine große Schleufe von der Ems aus zugänglich. Die nutzbare Länge der Schleufe ist 260 Meter, die Breite 10 Meter und die Tiefe bei mittlerem Hochwasser 13 Meter. Mit anderen Worten also könnte die Schleufe bequem das gegenwärtig größte deutsche Schiff, den „George Washington“, der 220,2 Meter lang und 23,8 Meter breit ist, aufnehmen, doch können derartige Schiffe einstweilen noch nicht infolge der unzulänglichen Fahrwassertiefe der Ems, die nur Dampfer von 10 Metern Tiefe bei mittlerem Hochwasser passieren läßt, nach Emden hinaufgelangen. Im übrigen liegt aber auch noch gar nicht das Bedürfnis vor, die Ems auf 13 Meter zu vertiefen, denn die großen transatlantischen Ozeanriesen, die hierfür lediglich in Frage kämen, wird man doch nicht in absehbarer Zeit nach Emden hinüberziehen können. Die Schiffe der regelmäßigen Linien, die schon jetzt Emden anlaufen, werden nach wie vor an den Anlagen im Außenhafen abgefertigt werden, die noch vollkommen den Anforderungen genügen. In erster Linie handelt es sich hier um die Dampfer der deutschen Ost-Afrika und Boermann-Linie sowie um die Ostlanddampfer der Hamburg-Amerika-Linie, alles Schiffe, die eine Größe von 7000 Br.-Tons nicht überschreiten. Das neue Hafenbassin dagegen soll lediglich Umschlagzwecken dienen, weshalb die Ufer einseitig

auch noch gar nicht ausgebaut werden. Den größten Nutzen wird jedenfalls der Getreideverkehr ziehen. Bisher wurden die Getreidedampfer im Emdener Außenhafen noch mit der Hand entladen, und ein Schiff mit etwa 5000 Tons schwerem Getreide brauchte in der Regel eine Woche zur Entladung. Die Folge war, schreibt die Heberpresse, daß Emden, soweit Getreidedampfer in Betracht kamen, infolge des langwierigen Aufenthaltes der Schiffe in Heberkreisen nach Möglichkeit gemieden wurde. Im neuen Hafen wird das nun erheblich besser werden. Man ist hier nämlich in der Lage, infolge der Geräumigkeit des Beckens schwimmende Getreideheber zum Entladen zu verwenden wie in Hamburg, Rotterdam usw. schon verwendet werden. Jeder dieser Elevatoren kann pro Tag ca. 1300 Tons leisten, und da man gewöhnlich mit zwei Hebern an einem Schiff arbeitet, so kann also unter Umständen ein 5000 Tons-Dampfer dann in 2 anstatt wie jetzt in 7 Tagen entladen werden. Gegenwärtig befinden sich für Emden 4 solcher Heber im Bau, und zwar 2 für die Firma Behnkering u. Cie., und 2 für die Getreidehebergesellschaft m. b. H.; sie werden alle 4 bis zur Inbetriebnahme des neuen Hafens fertiggestellt sein. Für einen Heber ist natürlich eine Ersparnis von 5 Tagen von größter Wichtigkeit, und es ist anzunehmen, daß nach der Eröffnung des neuen Hafens, insbesondere in bezug auf Getreideimport eine bedeutende Steigerung eintreten wird. Dieses ist umso mehr zu erwarten, als der Emdener Hafen auch für sich ein äußerst begünstigter ist, und zwar durch seinen Export von westfälischer Kohle, sodaß den leeren Getreidedampfern dort auch immer eine Gelegenheit zur Rückfracht nach dem Mittelmeer geboten wird. In dieser Hinsicht ist Emden also viel begünstigter wie etwa Hamburg oder Bremen. Davon Schwarzem Meer mit Getreide dort ankommen den Schiffe verfehlen infolge Mangels an Rückladung fast ausnahmslos nach der Entladung in Valla nach Cardiff oder Newcastle o. L., und laden hier wieder Kohlen nach dem Mittelmeer. Dieses bedeutet für den Heber natürlich nicht nur einen erheblichen Zeitverlust, sondern auch doppelte Hafengebühren. Da die leeren Getreideschiffe in Emden von der ihnen gebotenen Gelegenheit zur Rückfracht auch Gebrauch machen, zeigt der Umstand deutlich, daß im Jahr 1910 beispielsweise 71 Schiffe mit Getreide im Emden vom Mittelmeer ankamen, während andererseits 107 Schiffe mit Kohlen, Holz und Brekett nach dem Mittelmeer auslieferten. Auch der Kohlenexport würde sich nach dem Hamburgischen Correspondent in Emden noch bedeutend heben lassen, wenn das Laden schneller vonstatten ginge, aber leider ist in Emden nur ein einziger Ripper vorhanden, der oft die vorliegenden Mengen nicht prompt genug bewältigen kann. Die Anlage eines zweiten Rippers wäre jedenfalls sehr erwünscht und würde in Schiffahrtskreisen mit Freuden begrüßt werden.

Zum größten Teil hängt die weitere Entwicklung Emdens jedoch davon ab, ob die Abgaben auf dem Dortmund-Ems-Kanal noch weiter herabgesetzt werden oder nicht. Für einige Massengüter, wie Kohle, Erz und Getreide, müssen die Sätze wirklich noch erniedrigt werden, um sie Rotterdam gegenüber konkurrenzfähiger zu machen. Sollte man sich hierzu nicht entschließen, dann wird man Ende dieses Jahres in Emden einen modernen Hafen, jedoch ohne Schiffe haben. Mit anderen Worten: die Anlage wäre eine Fehlspekulation. Da dieses sicherlich nicht im Sinne des Fiskus ist, so ist anzunehmen, daß gleichzeitig mit der Eröffnung des neuen Emdener Hafens auch eine Herabsetzung der Kanalgebühren auf dem Dortmund-Ems-Kanal eintritt.

Breslau. Sandschiffer! Sonntag, den 21. April wurde in einer Versammlung der hiesigen Sandschiffer zu den Maßnahmen einzelner Unterbeamten der Strombauverwaltung Stellung genommen, die einzig und allein den Großunternehmern und besonders der Sand- und Kiesbaggerei-Gesellschaft nützen, die Sandschiffer und die Kleinunternehmer aber erheblich schädigen. Dieses Vorgehen sei keineswegs in Einklang zu bringen mit der Verfügung, die Herr Regierungs- und Baurat Wegner erlassen habe. Die Verbandsleitung wurde beauftragt, die nötigen Schritte dazu einzuleiten, daß den Sandschiffern die Arbeitsgelegenheit nicht ganz unmöglich gemacht wird. Folgende Resolution wurde einstimmig angenommen:

„Die heute versammelten Sandschiffer der unteren und oberen Oder protestieren ganz energisch gegen die scharfen Maßnahmen der Strombauverwaltung, besonders der Unterbeamten, in bezug auf die unausgesetzten Verbote des Waggerns, die keineswegs mit der Verfügung des Herrn Regierungs- und Baurats Wegner in Einklang zu bringen sind.“

Sie sprechen auch weiterhin ihr Bedauern darüber aus, daß ein Teil der Arbeitgeber, ganz besonders die Breslauer Sand- und Kiesbaggerei-Gesellschaft, fortgesetzt fremde Arbeiter beschäftigen, trotzdem es in der Verfügung des Herrn Regierungsrates ausdrücklich bestimmt ist, daß bei Einstellung von Arbeitern in erster Linie die Sandschiffer zu berücksichtigen sind, und erwarten, daß nun endlich die Arbeitgeber diesen Bestimmungen

Rechnung tragen, damit den Sandschiffern als steuerzahlenden Bürgern ihre Existenz nicht vollständig geraubt wird.“

Streik und Sieg der Hafnarbeiter in Gent. Im Hafen von Gent, der vor allem am Holzhandel stark beteiligt ist, legten Anfangs April etwa 2300 Hafnarbeiter die Arbeit nieder, weil die Arbeitgeber sich weigerten, den Lohn von 5 auf 6 Frs. zu erhöhen. Weitere Forderungen waren: Ausnahme der Arbeiter für nicht weniger denn einen halben Tag; zwei Mann beim Holzlochen mehr; Schließung der Wirtschaften und Herbergen der Waise und Waisen; Regelung der Ausbezahlung des Lohnes. Für die vier letzten Forderungen waren die Arbeitgeber zu haben, jedoch eine Lohnhöhung zu geben, weigerten sie sich ganz entschieden. Hieraus kommt es den Hafnarbeitern aber an, denn seit 12 Jahren ist keine Lohnhöhung erfolgt, der Lebensunterhalt ist aber während dieser Zeit um 25 pSt. gestiegen. Ferner kommt hinzu, daß die große Mehrheit der Hafnarbeiter keine beständige Arbeit hat und durchschnittlich noch keine 20 Frs. pro Woche verdient. Das sind natürlich sehr traurige Verhältnisse und nicht zu vergleichen mit denen in Antwerpen und Brügge, wo die Mehrheit der Hafnarbeiter im ersten Hafen einen Minimallohn von 5,50 Frs., in letzterem von 7 Frs. pro Tag hat. Es blieb den Hafnarbeitern in Gent nichts anderes übrig, wollten sie ihre Forderung durchsetzen, zum letzten Mittel, zum Streik zu greifen. Mit großer Einmütigkeit legten auch alle die Arbeit nieder. Den Arbeitgebern ist es nun inzwischen gelungen, durch Vermittlung von gewerkschaftlichen Streikbrecherbüros etwa 400 vorkommene Subjekte aus Deutschland heranzuziehen, eine kleinere Zahl auch aus verschiedenen Teilen des eigenen Landes. Was will das weiter bedeuten! Es handelt sich um unfähige Menschen, zum Teil zweifelhaftes Gesindel, die den Arbeitgebern und städtischen Behörden in Gent noch Kopfschmerz genug machen werden. Die Hauptsache ist, daß die Streikenden fest bleiben und gute Disziplin üben, dann wird ihnen der Erfolg schon winken. Schließlich müssen die Arbeitgeber doch zu ihren alten Arbeitern zurückkehren. Zugang nach Gent ist fernzuhalten.

Nachschrift: Der Hafnarbeiterstreik in Gent ist beendet. Die Doker erhalten vom 1. Mai an eine Lohnhöhung von etwa 10 pSt.

Streik der Hafnarbeiter in Ternenzen. In diesem Hafen sind ungefähr 400 Hafnarbeiter beschäftigt. Die Löhne dort sind durchschnittlich die niedrigsten von sämtlichen Häfen in Holland. Erst vor einigen Monaten schlossen sich nun die Hafnarbeiter in Ternenzen in einer örtlichen Vereinigung, namens „Recht und Pflicht“ zusammen. Darauf trat man an die Arbeitgeber mit einigen Forderungen heran, worauf die englische Firma Little und Johnson 5 ihrer Arbeiter entließ, darunter den Vorsitzenden und den Kassierer der Vereinigung. Das sahen die Arbeiter als Provokation an und legten mit etwas über 100 Mann die Arbeit nieder. Zugang ist streng fernzuhalten.



Die regelmäßige Monatsversammlung der Abteilung Schönhauser Vorstadt II erfreute sich eines sehr guten Besuchs. In derselben referierte Kollege Niebel über das Thema: „Die Stellung des Arbeiters im Produktionsprozess“. Redner fand eine aufmerksame Zuhörerschaft, die seinen Ausführungen mit großem Interesse folgte. Eine Diskussion fand nicht statt. Aus Delegierte für die Generalversammlungen des Bezirks Groß-Berlin wurden die Kollegen H. Voerschte, H. Zimetta und W. Knopf gewählt. Da der bisherige 1. Abteilungsleiter auf Grund seines Arbeitsverhältnisses gezwungen war, sein Amt niederzulegen, machte sich eine Ersatzwahl notwendig. Gewählt wurde der bisherige Schriftführer der Abteilung Kollege Voerschte und an dessen Stelle als Schriftführer der Kollege W. Knopf. Gleichzeitig wurde auch die Wahl eines 2. Abteilungsleiters vorgenommen, da der Kollege M. Gladow, welcher bisher dieses Amt inne hatte, in den letzten Monaten sich an keiner Sitzung und Versammlung mehr beteiligte. Gewählt wurde an dessen Stelle der Kollege W. Laagenpufsch. Nach Besprechung der in Aussicht genommenen Partien erfolgte der interessanten Versammlung.



Münster. Einen herben Verlust hat die hiesige Zahlstelle erlitten. Einer unserer Besten und Aeltesten ist einer langwierigen und tödlichen Krankheit erlegen. Der Kollege Bertold Schridel ist tot! Immer an der Stelle, wo es galt, für die Organisation zu arbeiten, war er ein unermüdlicher Agitator. Seine Arbeit war ihm zu schwer und noch in der letzten Zeit, als die tödliche Krankheit bereits seinen Körper erfaßt hatte, war er zur Stelle, wenn ihn die Organisation rief. Lange Jahre hindurch hat er in den verschiedensten Ämtern seiner Pflicht genügt, immer dort einspringend, wo es galt, zu arbeiten. Nun ist er uns entzissen und die hiesige Kollegenchaft kann das Andenken an den Braven nicht besser ehren, wenn sie mit allen ihr zu Gebote stehenden Kräften das Erbe des Kollegen Bertold Schridel übernimmt

und dafür sorgt, daß das Angefangene weiter geführt wird, daß Ziel, welches sich Schridel gestellt hatte, auch den letzten unorganisierten Berufskollegen für uns zu gewinnen, erreicht wird. Wenn wir in diesem Sinne wirken, dann ehren wir das Andenken unseres Kollegen in seinem Sinne.

Das Vorgehen der Breslauer Arbeitgeber in der Expedition und im Möbeltransport. Mit dieser Frage beschäftigte sich am Sonntag eine Versammlung der in der Expedition und im Möbeltransport beschäftigten Arbeiter. Scharf wurde gegen die Maßnahmen einzelner Arbeitgeber, die unangenehme Entlassungen der am Streit Beteiligten vornehmen, protestiert. Ganz besonders ist dies im Möbeltransport zu verzeichnen. Jetzt, wo die Hauptarbeit vom Quartal erledigt ist, glaubt man die Angestellten dafür, daß sie Lohnforderungen gestellt hatten, zu strafen, indem man sie entläßt.

Die Arbeitgeber glaubten, dadurch die Angestellten einzuschüchtern und von der Organisation wieder abbringen zu können. Denn einzelne der Arbeitgeber haben sich ja schon den Kollegen gegenüber geäußert: „Die im Verbanne sind, fliegen raus!“ Nur gehören aber, bis auf einige Gleichgültige, alle dem Verbanne an, so daß das Mittel der Entlassung den Unternehmern nichts nützen wird. Bezeichnend ist aber, daß diese Unternehmer, die selbst eine Unternehmerorganisation haben und ihr alle angehören, ihren Angestellten das gesetzliche Recht der Koalition nicht zugestehen wollen.

Die Versammelten sind der Ansicht, daß die Verbandsleitung sofort die nötigen Gegenmaßnahmen zu treffen hat, und, wenn die beteiligten Unternehmer die Entlassungen nicht widerrufen, weitere Maßnahmen zu ergreifen sind, um diesen Arbeitgebern die rechte Antwort auf ihr rücksichtsloses Vorgehen zu geben. Die Arbeiter geloben, fester als je zur Organisation zu halten und nicht eher zu ruhen, bis der letzte Mann der Organisation angehört.

Nach eingehender Aussprache über alle die geäußerten Mißstände wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute am 21. April zahlreiche versammelten Expeditions- und Möbeltransportarbeiter protestieren ganz energisch gegen die Maßnahmen der Firmen Knauer, Linke und Pape, Stahlert, Winkel, Brzemet und Moquette, indem, entgegen den Vereinbarungen, daß aus Anlaß des Streiks Maßnahmen nicht vorgenommen werden, dieses nun doch erfolgt ist, da eine ganze Anzahl langjährig Angestellte nun, nachdem die Hauptarbeit zum Quartal geleistet ist, entlassen wurden.“

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

Was sich einzelne Unternehmer nach dem Streit ihren Arbeitern gegenüber erlauben, zeigt folgendes Zeugnisformular:

W. Linke u. Pape  
Expedition u. Möbeltransport  
Steinbohlen en gros.  
Breslau, den 21. April 1912.  
Inhaber dieses, der Pader . . . . . war bei uns vom . . . . . bis zum . . . . . als solcher bei uns tätig und wir sind mit seinen Arbeitsleistungen zufrieden gewesen.  
. . . . . war willig und nüchtern und er folgte seine Entlassung wegen Arbeitsniederlegung infolge des Streiks im Möbeltransportgewerbe.  
W. Linke u. Pape, gez. Lange.

Wie kommt das Geschäft von Linke u. Pape dazu, solche Zeugnisse auszustellen, die doch nur dazu führen können, den Inhaber zu schädigen? Wir bemerken dabei, kein Arbeiter ist verpflichtet, ein solches Zeugnis anzunehmen. In allen Fällen muß die Firma aufgefordert werden, ein anderes Zeugnis auszustellen, das die Bemerkung über den Grund der Entlassung nicht enthält. Weigert sie sich, das zu tun, so ist sofort die Klage beim Gewerbeamt einzubringen.

Cottbus. Wie in einigen anderen Städten, so hat man auch hier eine kommunale Fahrschule errichtet, die ihren ersten Kursus vor einigen Tagen beendigte. Die Errichtung der Fahrschule wurde vom Tierchutzverein angeregt, um den hier und da vorkommenden Pferdeunfällen und der unangenehmen Behandlung der Zugtiere, die meistens durch Unwissenheit und Ungehörigkeit, weniger durch Bosheit, der Fahrer verursacht werden, vorzubeugen. Der Schulprüfung der Fahrschule wohnten die Spitzen der Behörden, wie auch der Leiter der Berliner Fahrschule bei; Fabrikanten und sonstige Interessenten waren ebenfalls zugegen. Der Kursus begann am 6. November v. J. mit 37 Kutschern (in der Mehrzahl solche Gespannführer, die schon längere Zeit als Fahrer in Stellung sind) und 2 Lehrern der hiesigen gewerblichen Fortbildungsschule. Es wurden 30 Stunden theoretischer und 15 Stunden praktischer Unterricht erteilt. Die nun im Rahmen des umfangreichen Lehrplanes stattfindende Prüfung begann Herr Kreisarzt Schlägel, der von vornherein im Interesse der Allgemeinheit dem Tierchutzverein und der guten Sache seine Kraft zur Verfügung gestellt hatte. Er prüfte über Körperbau des Pferdes, Knochen, Muskeln, Pferdeaffen, Futtermittel, Verdauung, Krankheiten der Atmungsorgane, des Magens und Darmes, erste Hilfe bis zur Ankunft des Sachverständigen, Einreibungen, über Anlegen von Bandagen, Verbänden und Umschlägen am lebenden Modell, über Fußbeschlag, Fußpflege, Fußleiden, Hilfe in Unglücksfällen sowie Behandlung von Wunden

und Lahmheit. Sodann prüfte Polizeinspektor Wittner über Pferdebehandlung im allgemeinen, Stallpflege, Fütterung, Geschirrtunde, das richtige Anspannen, Fahrkunde, Unfallverhütungsvorschriften und verkehrs- polizeiliche Bestimmungen, Gesundheitslehre für Gespannführer, vorläufige Instandsetzung zerbrochener Wagenenteile und über die praktische Einrichtung eines Pferdebestalles mit einfachen Mitteln. Die Prüflinge antworteten durchweg gut und sachverständig. Man hatte den Eindruck, daß eifrig, mit Lust und sichtbarem Erfolge gearbeitet worden ist. Für diejenigen 15 Schüler, die den Unterricht am regelmäßigsten besucht hatten, verteilte man der Vorsitzende des Tierchutzvereins besondere Prämien in Gestalt von Lehrbüchern über sachgemäßen Gebrauch des Pferdes, seine Behandlung und seine Pflege. Dann wurde die Festigkeit in ein-, zwei- und vier-spännigem Fahren gezeigt, wozu acht Gespanne verschiedener Art zur Verfügung standen. Die zahlreichen Gäste und sonstigen Kritiker waren auch hier mit dem Gezeigten überaus zufrieden und sprachen bezüglich der durchweg gelungenen Veranstaltung ihre volle Anerkennung aus. — Endlich überreichte der Oberbürgermeister jedem Beteiligten in Form eines Führungszeugnisses die Bescheinigung, daß letzterer den Kursus regelmäßig mit Interesse und Erfolg besucht hat, unter dem Schlußwort, das Gelernte nun auch stets zu beachten und zu befolgen und das harte Los des Pferdes, unseres schönsten, edelsten und nützlichsten Haustieres, das wie kein anderes dem Menschen in treuer Arbeit bis zum Tode dient, milder und besser gestalten und dem Geschöpf eine feinen Leistungen würdige Behandlung und Pflege sicher zu helfen. Aus der Gesamtvorführung ging hervor, daß solche Fahrschule eine wertvolle Einrichtung im städtischen Gemeinwesen bildet, die auf die Dauer erkennbare Vorteile zur schafft, wenn sie recht vielen Personen, die im Transportgewerbe oder sonst beruflich im Fahrdienst tätig sind, eine sachgemäße Ausbildung kostenlos ermöglicht und dazu beitragen kann, daß das richtige Verständnis für die Aufgaben vermittelt wird, die der verantwortungsvolle Beruf auferlegt. Wenn mit ihrer Einführung die regelwidrige Behandlung der Pferde auch nicht ganz aus der Welt geschafft sein wird, so bleibt doch zu erwarten, daß die Unkenntnis allmählich immer mehr verschwinden und die Kutscher unter sich darauf halten werden, daß Mißhandlungen der Tiere nicht mehr vorkommen und gebildet werden.

Es wäre erwünscht, diese Fahrschule zu einer ständigen kommunalen Einrichtung zu machen und die Kurse für die beteiligten Kutscher unentgeltlich zu gestalten. Auch wäre es empfehlenswert, wenn sich unsere organisierten Kollegen ebenfalls an den Kursen beteiligen wollten, damit sie in ihrem verantwortungsvollen Berufe eine immer größere Fertigkeit erlangen, (was ja der Hauptzweck der Fahrschule ist,) die ihnen auch in materieller Hinsicht von Vorteil sein dürfte. Im übrigen ist die Einrichtung der Fahrschule im Einverständnis mit unseren Organisationsvertretern erfolgt.

Essen. Recht unsoziale Arbeitsverhältnisse herrschen bei der Firma Cosmann, Eisenwarenhandlung, Altenessener Straße. Die dort beschäftigten Plaz- und Lagerarbeiter, zirka 70 Mann, beklagen sich über die verschiedensten Mißstände im Betriebe. Zunächst läßt die Entlohnung außerordentlich zu wünschen übrig. Den Neuanfängern wird ein Tagelohn von 3,50 Mark bezahlt. Die länger im Betriebe Beschäftigten erhalten 4 Mk., aber die 50 Pf. werden nur als Prämie bezahlt. Sie werden nur an diejenigen ausbezahlt, die sich „gut“ führen, nicht zu spät kommen usw. Auch der Betrag, der über 4 Mk. gezahlt wird, gelangt nur nach Günst und Gabe zur Auszahlung. Für diese Löhne wird eine überaus schwere Tätigkeit verlangt. Eisenplatten, die 5 bis 8 Zentner schwer sind, müssen von zwei bis drei Mann transportiert werden. Dabei herrscht eine kolossale Antreiberei seitens der vorgelegten Meister. Besonders der Meister Thiele tut sich hierin ganz besonders hervor. Dabei beliebt dieser Herr einen Ton gegenüber den Arbeitern anzuschlagen, der einem die Schamröte ins Gesicht treibt. Kamele, Laufjungen, Sonnenbrüder, Heuschrecken sind die gelindesten Ausdrücke. Die Folge dieser Treibeien sind häufige Unfälle. Uebrigens werden die Unfallverhütungsvorschriften von der Firma fast gar nicht beachtet. An einer Maschine liegen schwere Eisenstücke hoch in die Luft, die denjenigen Arbeiter, der nicht rechtzeitig genug ausweicht, sehr leicht zum Krüppel schlagen können. Infolge Fehlens jeglicher Abschovrichtung müssen sämtliche Arbeiter schmutzig von der Arbeit nach Hause gehen. Von fast allen Arbeitern wird bekundet, daß Herr Cosmann selbst nicht der schlechteste Arbeitgeber ist, nur der Werkmeister Thiele wäre an den meisten Mißständen schuld. Gestagt wird von den Arbeitern weiter über die hohen Beträge, die für Zuspätkommen usw. in Abzug gebracht werden. Dieselben setzen sich aus Prämien zusammen, die die Arbeiter nicht ausgezahlt erhalten. Sie betragen oftmals 3 Mk. und noch mehr wöchentlich. Ueber die Unterstützungsstelle, in die diese Gelder fließen, haben die Arbeiter keine oder doch nur eine ungenügende Kontrolle. Wirklich Bedürftige wurden mit ihren Unterstützungsgeheimnissen meistens zurückgewiesen. Diese Verhältnisse, die dringend einer Neuregelung bedürfen, werden solange bei der Firma Cosmann bestehen, bis sich die Arbeiter samt und sonders dem Deutschen Transportarbeiterverband angegeschlossen haben.

Frankfurt a. M. Im Wirtschaftsbericht für das Jahr 1911 der Frankfurter Handelskammer wird über den Geschäftsgang im Expeditions- und Fuhrergewerbe gesagt, daß wohl die Beschäftigung das ganze Jahr hindurch befriedigend war, die Preise dagegen waren stark gedrückt, während die Unkosten durch die hohen Futtermittel- und durch die Steigerung der Löhne eine weitere Erhöhung er-

fahren.“ Wunderbar, daß unsere Kollegen Fuhrleute und Expeditionsarbeiter absolut nichts von einer Steigerung ihrer Löhne verspürt haben. Tatsache ist, daß nimmehr seit 5 Jahren, mit einzelnen Ausnahmen Lohnerhöhungen im Expeditions- und Fuhrergewerbe überhaupt nicht eingetreten sind. Ueberdies steht fest, daß die Kleinhandelspreise für Lebensmittel aller Art sowie der wichtigsten Bedarfsartikel für die unteren Klassen der Bevölkerung eine Höhe erreicht haben, wie sie noch nicht dagewesen ist. Das erkennt auch die „Gesellschaft für Wohlfahrtsrechnungen“ in ihrem Bericht unumwunden an. Zuzugerechnet kommt dann der Frankfurter Hausagrarier, der ebenfalls seinen Tribut, der nicht allzu niedrig ist, für seine Mansarden, wohnung“ — wo unsere Berufskollegen zumeist wohnen — fordert. Warum also diese Verschlechterung der wahren Tatsachen? Denken die Herren etwa, daß es nicht Leute gibt, die die verdunkelten Absichten erkennen? Was anders soll damit bezweckt werden, als die Mollgeld- und Spejesätze ihrer Pundschafft schmacht zu machen. Das wird auch auch dann zum Schluß des Berichtes gesagt. Es heißt da:

„In den letzten Monaten haben sich die Unternehmer zu einer Vereinigung zusammengeschlossen, um neben der Wahrung ihrer allgemeinen Standesinteressen den illoyalen Wettbewerb zu bekämpfen und die Spejesätze durch gemeinschaftliche Vereinbarungen den Unkosten anzupassen.“

„Den Unkosten anzupassen!“ Das ist das, was auch bei den Arbeitern bitter nottut. Es kann auf die Dauer so nicht weiter gehen, daß Löhne von 22 Mk. bezahlt werden. Selbst die kleinsten Städte zeigen nicht diesen Tiefstand, wie Frankfurt a. M. Wenn in Ostpreußen die Arbeitszeit beginnt, wenn der Morgen graut und das Ende mit dem Eintritt der Dunkelheit erreicht wird, hier ist es noch toller: Um 3 Uhr früh tritt der Frankfurter Fuhrmann den Gang nach seiner Arbeitsstätte an, um 11 Uhr, ja noch später begegnet man die meisten Kollegen mit ihrem Gefährt auf der Straße. Wohl können sich einige Kollegen glücklich schätzen, schon um 8 oder 9 Uhr abends Feierabend zu haben, die Zahl derselben ist jedoch so verschwindend klein, daß kaum davon geredet werden kann. Eine 16 bis 18stündige Arbeitszeit ist in fast allen Betrieben die Regel. Man bedenke: 16—18 Stunden eine geist- und nervenzerrüttende Arbeit auszuüben, ohne Pausen, ohne genügende Bezahlung, ohne Aussicht auf einen Tag in der Woche, wo man frei, gänzlich frei ist von aller Fron, das muß auch den genügsamsten, den rückständigsten Arbeiter aufreithen, muß ihn mit eherner Gewalt einprägen, daß auch bei den Frankfurter Fuhrleuten Tyrannenmacht eine Grenze haben muß. Die ehedem so zahmen, zufriedenen Kollegen fangen nimmehr auch endlich an zu begreifen, daß sie ihren „Herren“ viel mehr wert sind im Produktionsprozeß, wie sie früher geglaubt haben. Sie erkennen immer mehr, daß der gemeinsame Wille der Arbeiterschaft den Kapitalismus auf die Knie zwingen kann. Und das ist recht so. Schon mehrten sich die Zeichen, wo durch den bloßen Anschluß der Kollegen die Unternehmer Lohnzulagen eintreten lassen mußten. So z. B. bei H. Müntz, May usw., die beste Anerkennung der Organisation als Machtfaktor. In anderen Betrieben hingegen, wo die Organisation trotz vieler Mühen nicht Wurzel fassen will, werden anstatt Lohnzulagen — Abzüge gemacht! So soll der Unternehmer Wilh. Hofmann, Sachsenhausen, dem Einzelnen eht 50 Pf. pro Woche vom Lohn abzuziehen, weil die Invalidentenmarken pro Woche 12 Pf. mehr kosten. Man sieht, ein ganz feines Geschäft! Der Unternehmer verbietet dabei noch an jedem Mann 38 Pf. pro Woche, das macht bei 25 Beschäftigten 9,50 Mk. oder pro Jahr 494 Mk. Und da wagen die Unternehmer davon zu reden, daß die Löhne gestiegen sind. Nun, die Lammesgeduld der Frankfurter Fuhrleute beträgt viel. Doch eines Tages wird sich der freie Geist durchsetzen, trotz Verdunkelungsmanipulationen des Unternehmerverbandes. Die gewerkschaftliche Erziehungsarbeit hat bereits die ersten Früchte gezeitigt. Zahlreich erfolgen die Betritte zur Berufsorganisation. Das Erfreuliche an der Sache ist, daß die in einzelnen Betrieben tätigen Vertrauensleute selbst eifrig für die Ausbreitung unserer Ideen tätig sind. Von sehr guter Wirkung ist auch die für alle Fuhrleute eingeführte graue Legitimationskarte, nach der auf allen Bauten, auf allen Plätzen, in jeder Wirtschaft gefragt wird. Die Gewerkschaftsgenossen im Baugewerbe sind durch ein Flugblatt, welches ihrer Gewerkschaftszeitung beigelegt wurde, besonders darauf hingewiesen worden, und sie tun ihre Pflicht.

So bliden wir froh in die Zukunft. Dem Frühling der gewerkschaftlichen Aufklärungs- und Erziehungsarbeit folgt, daran zweifeln wir nicht, der Entschimmer, der reiche Farben in unsere Scheuern bringen wird! Jedoch, es genügt keinesweges, wenn die ganze Last dieser Arbeit, die durchaus nicht zu unterschätzen ist, nur auf die Schultern Einzelner gelegt wird. Der Kreis der agitatorisch Tätigen muß weit, weit mehr vergrößert werden, umso leichter wird es gelingen, ein Werk gewerkschaftlicher Kulturarbeit, die tarifliche Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse auf der ganzen Linie durchzusetzen, zum Wohle der gesamten Kollegenenschaft. Darum: Fuhrleute Frankfurts, heranz! An die Arbeit!

Fürstentumbrud. Sine in die Organisation! In den Fuhrwerksbetrieben haben sich vor einiger Zeit eine Anzahl Fuhrleute und Arbeiter angegeschlossen. Sofort ging auch die Hebe der Spieher gegen die Leute los. Trohdem haben aber die Fuhrleute an der Organisation festgehalten. Da

alles nichts helfen konnte, sann man auf andere Mittel. Man wollte den Hauptübeltäter unschädlich machen. Die Firma Joseph Kiener, Expeditions- und Möbeltransportgeschäft, kündigte dem Vertrauensmann Da sich die übrigen Kollegen sofort solidarisch erklärten, trat der Ganleiter mit Herrn Kiener in Unterhandlung. Nach einstündigem Verhandeln gelang es, mit der Firma einen Tarif abzuschließen, der den Leuten erhebliche Vorteile brachte. Der Wochenlohn wurde für Fuhrleute und Arbeiter auf 25 Mt. pro Woche festgelegt. Früher betrug der Lohn 20, 21 und 22 Mt. Die Lohnaufbesserungen betragen demnach 3, 4 und 5 Mt. pro Woche. Da dem Vertrauensmann inzwischen eine bessere Stelle angeboten worden war, verzichtete er auf seine WiederEinstellung. Durch ihr festes Zusammenhalten haben die Kollegen gezeigt, daß es auch in den kleinen Orten möglich ist, die Lohnverhältnisse zu regeln. Hoffentlich sehen auch die übrigen Fuhrleute und Transportarbeiter bald ein, wie notwendig und nützlich die Organisation für sie ist und schließen sich dem Verbands an. Dann werden die zum Teil noch sehr schlechten Lohn- und Arbeitsverhältnisse in allen Betrieben verbessert werden.

**Hamburg I. Branche Roll- und Spe- ditionskutscher.** Versammlung am 24. April. Saad erstattete in der äußerst stark besuchten Versammlung Bericht von dem Verhandlungsergebnis. Die Ausführungen hatten etwa folgenden Inhalt: Nachdem der Tarif gekündigt und am 16. Februar der neue Tarif eingereicht, wurde in drei Sitzungen über denselben verhandelt. In der ersten Sitzung verhielten sich die Arbeitgeber ablehnend. Sie sprachen vom Niedergang des Berufs usw. Man wollte nur 1 Mt. Lohn zulegen und im übrigen den Tarif so belassen. Seitens der Arbeitnehmervertreter wurde besonders darauf hingewiesen, daß wir an der Hand der Erhebungen, die wir bei Einleitung der Lohnbewegung machten, und die zum Teil arge Mißstände ans Licht förderten, unter allen Umständen auf korrekterer, präziserer Fassung der einzelnen Positionen bestehen müßten. In der zweiten Sitzung wurde vorweg seitens der Arbeitgeber dem zugestimmt, daß der Lohn für die Blockwagenkutscher ab 30. April um 1 Mt. erhöht und der Tarif bis zum 30. April 1913 verlängert werde. Damit haben wir für die Blockwagenkutscher einen gleichen Lohn und Abfall beider Tarife zu einem Zeitpunkt erreicht. Den Rollwagenkutschern machte man weiter folgendes Angebot: ab 1. Mai 1912 34 Mt. und ab 1. Mai 1913 35 Mt. Lohn. Einpänner und Möbelkutscher erhalten die gleichen Zulagen. Eine präzisere Fassung betreffs Mittagsgeldes wurde nicht erreicht. Zugestanden wurde lediglich Erhöhung von 80 Pf. auf 1 Mt., also um 20 Pf. Auch die Beseitigung der neutralen halben Stunde konnte nicht erlangt werden. Bedingt wurde von einem Vertreter der Arbeitgeber der Vorschlag gemacht, wenn die neutrale halbe Stunde überschritten würde, dann solle diese mit bezahlt werden. In der dritten Sitzung wurde betreffs des Passus „Bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen“ usw. zugestanden, daß sich derselbe auch in Zukunft auf die bereits in einzelnen Betrieben eingeführten Ferien erstrecken solle. Allgemeine Regelung betreffs Ferien wurde nicht erreicht. Ein Arbeitgeber machte den Vorschlag, nach einem Jahre den Kutschern drei Tage, nach zweijähriger Beschäftigung acht Tage Ferien zu gewähren. Allerdings fand dieser Vorschlag auf Arbeitgeberseite wenig Gegenliebe. Auch wurde Freitag-Lohnzahlung zugestanden. Das Verhandlungsergebnis wurde ebenso wie die neueren Zugeständnisse uns seitens der Arbeitgeber schriftlich zugesandt. An der Hand des alten Tarifes stellte nun Kollege G. Vergleiche an und resümierte wie folgt: Keine Arbeitszeitverkürzung, keine präzisere Fassung der Bestimmungen betreffs Mittagsgeldes, nur eine Erhöhung des Mittagsgeldes von 80 Pf. auf 1 Mt. Jedoch wurde zugestanden, daß Abhilfe im Freihafen geschaffen werden solle, damit die Kutscher auch im Freihafen die anderthalb Stunden Mittagsgeld für sich voll ausnutzen können. Eine sofortige Erhöhung des Lohnes um 1 Mt. und ab 1. Mai 1913 eine weitere Erhöhung um 1 Mt. für alle Roll-, Expeditions- und Möbelkutscher. Der Passus betreffs Ansfänger bleibt bestehen. Nur bezüglich der Zuschlagskutscher wurde unserm Vorschlag zugestimmt. Betreffs der neutralen halben Stunde wurde zugesagt, diese wird mitbezahlt, wenn sie überschritten wird. Die Lohnzahlung soll Freitag erfolgen. Die Lohnwoche beginnt Freitag morgens und endet Donnerstag abends. Jeden dritten Sonntag hat der Kutscher gänzlich frei, jedoch soll, wenn ein Kutscher an einem Sonntag nicht kommt, wenn derselbe Stallwache hat, der Lohn um 2 Mt. gekürzt werden können. Betreffs Kündigung wurde seitens der Arbeitgeber folgender Vorschlag gemacht: Kündigung kann jeden Abend nach erledigter Tour erfolgen; wird dieses von einer Seite nicht innegehalten, so soll ein Tagelohn als Strafe von dem Uebertreter zu zahlen sein. Die Bestimmungen betreffs besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie Schlichtung der Differenzen, ebenso der Passus betreffs Sonderverträge sollen bestehen bleiben, nur wurde hier eingeschaltet, sowie Fruchtbetriebe. Die bestehenden Tarife der Transport-Altien-gesellschaft sowie Casar Kochs sollen nur bis Ablauf des allgemeinen Tarifes bestehen bleiben dürfen. Ferien wurden prinzipiell zugestanden, definitive Vorschläge sind allerdings seitens der Arbeitgeber nicht gemacht. Sämtliche Diskussionsredner (es beteiligten sich an der Debatte die Kollegen Bröjen, Radtke, Schauber, Brüning, Thälmann, Dörnchen, Heins, Schambach, Wob und Hamann) sind von dem Ergebnis nicht voll befriedigt. Besonders wurde kritisiert, daß keine Arbeitszeitverkürzung, keine Beseitigung der neutralen halben Stunde, keine präzisere Fassung der Bestimmungen über Mittagsgeld zugestanden sei.

Scharf wandte man sich gegen die vorgesehenen Strafen usw. Der Vorsitzende resümierte alle Monita dahin, daß zum mindesten ab 1. Mai 1913 eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung stattfinden müsse. Die Bestimmungen über die Mittagszeit müssen präziser gefaßt werden. Zu verwerfen sei unter allen Umständen das Strafsystem. Bezüglich der angeführten Monita beschloß die Versammlung, daß die Kommission sich auf unsere Vorlage zurückziehen solle. Der Passus betreffs Sonderverträge für die Fruchtbetriebe wurde einstimmig abgelehnt.

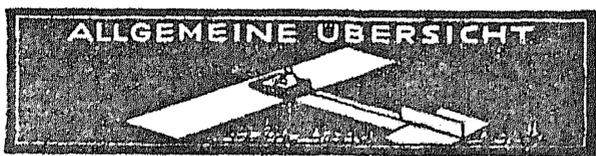
**Magdeburg.** Am 24. April legten in den „Magdeburger Mühlenwerken“ sämtliche Chauffeur, Mitfahrer, Kutscher und Ladearbeiter wegen Lohnhöherungen die Arbeit nieder. Diese Arbeiterkategorien hatten durch die Verbandsleitung Forderungen einreichen lassen, deren Anerkennung die Betriebsleitung verweigerte. Hervorgehoben werden muß, daß die Chauffeure dieses Betriebes, trotz der schweren körperlichen Arbeit, einen Wochenlohn einschließlich der Prozente für Sackenträger von höchstens 30 Mt. verdienen. Das gleiche trifft für die Mitfahrer, Kutscher und Ladearbeiter zu. Eine Verhandlung mit dem Verband lehnte die Firma nach Scharfmachermanier strikte ab. Diese Firma ist Lieferant zahlreicher Konsumvereine. Eine daraufhin von den Arbeitern gewählte Kommission suchte eine Verständigung mit der Firma herbeizuführen, aber vergebens. Esrigt ist die Firma bemüht, Lastwagenchauffeure zu engagieren, aber nach 8 Tagen ist es ihr bisher nicht gelungen, auch nur einen einzigen Chauffeur zu ergattern. Bezug ist daher strengstens fernzuhalten.

**Naumburg.** Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Kollegen spotten in den meisten Betrieben noch jeder Beschreibung. Werden doch in einigen Expeditionsbetrieben noch 12 und 18 Mt. Lohn bei durchschnittlich 14stündiger Arbeitszeit bezahlt. Daß daher die Unternehmer alle Furcht vor der Organisation haben, ist leicht verständlich. Wissen sie doch, daß mit dem Moment, wo sich ihre „Stinche“ auf ihre Menschenrechte besinnen, es mit derartigen mittelalterlichen Gepflogenheiten vorüber ist. Daher machen auch einzelne Herren verzweifelte Anstrengungen, die junge Organisation am Plage zu zerstören. Nicht nur, daß sie jeden Kollegen auf die Strafe setzen, der von seinem Koalitionsrecht Gebrauch macht, haben die Firmen G. Jähner und A. Flemming, sowie die Kolonialwarenfirma Neumann u. Beuch ihren Kutschern einen „freiwilligen“ Austritt aus der Organisation unterzeichnen lassen und die Mitgliedsbücher abgefordert! Wenn das die Arbeiter machen würden, dann würden die Herren jämmerlich über „Errorismus“ klagen. Aber dafür sind wir ja auch Unternehmer, wir können uns das leisten!

Nun, für immer werden auch die Naumburger Unternehmer nicht so weiter spielen können. Es wird auch hier einmal die Zeit kommen, wo man ausruhen wird: Bis hierher und nicht weiter! Auch in Naumburg werden die Arbeiter des Transportgewerbes einmal sich aufrichten und dann mögen sich die kleinen Scharfmacher nicht wundern, wenn gerade die am meisten getretenen Leute sich energisch zur Wehr setzen! Daß die Kutscher nicht mehr ganz so willfährige Elemente sind wie früher, das hat ja bereits der Kampf der Kollegen bei der Firma Flemming gezeigt. Und wenn auch dieser Kampf nicht den gewünschten Erfolg gebracht hat, so steht doch fest, daß auch Herr Flemming eingesehen hat, daß mit scharfmacherischen Gewalttaten heute schon nichts mehr zu machen ist.

Unsere Berufskollegen aber mögen erkennen, daß nur die Organisation in der Lage ist, ihre erbärmlichen Verhältnisse zu verbessern. Kollegen, nehmt Euch die Kollegen anderer Städte zum Beispiel und schließt Euch dem Verbands an!

**Erier.** Anecht soll Anecht bleiben; dieser klassische Ausdruck eines hohen geistlichen Würdenträgers, wird treffend illustriert durch folgende Schilderung: In der Lohnzahlung, der Arbeitszeit, der Behandlung, spiegelt sich dies Wort in seiner ganzen Bedeutung wieder. Hier wird der horrenden Lohn von 16, 18 bis 21 Mt. pro Woche bei 14 bis 15stündiger Arbeitszeit bezahlt. Wie da noch ein Kollege seine Familie ernähren kann, ist unbegreiflich. Weder die Rücksicht auf die Familie unserer Kollegen, noch ein sonstiges menschliches Mitleiden, verspüren die Unternehmer ihren „Fuhrknechten“ gegenüber. Die Behandlung ist eine unwürdige und im höchsten Maße empörende. In dieser Hinsicht tut sich besonders die Firma J. B. Neuß Sohn, Inhaber Hermann Schmitz hervor. Die dortigen Kollegen sollten sich eigentlich vor Annahme der Arbeit, in der Behandlung des Schrubbers und Teppichloppers ausbilden, damit sie den Anforderungen der Dienstmagd dieses Herrn gerecht werden. Des Sonntags, wenn andere Leute schon längst Feierabend gemacht haben, ertönen aus dem Munde der Dienstmagd die Wörter: „Ihr kommt nicht eher euer Geld, bis daß ihr Kohlen rausgeholt, die Teppiche geklopft und die Waschtische gereinigt habt.“ Kollegen, was sagt ihr nun zu solchen Dingen, die am letzten Sonntagsabend sogar zur Entlassung eines Kollegen geführt haben? Ähnliche Vorgänge könnten fast täglich berichtet werden, sie beweisen am besten, wie tief man glaubt, den Transportarbeiter in Erier noch einschämen zu dürfen. Nur durch Einigkeit und den weiteren Ausbau der Organisation können wir diese Mißstände in Kürze beseitigen. Also hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband, wer noch einen Funken Ehrgefühl und Selbstachtung besitzt.



**Essen.** Betreffs der in der vorigen Nummer gemeldeten Beschlagnahme von Verbandsmaterial seitens der hiesigen Kriminalpolizei ist zu bemerken, daß die beschlagnahmten Sachen freigegeben wurden. Bei der Zurückgabe stellte sich allerdings heraus, daß zwei Sachen fehlten. Es sind dies ein Markenverkaufsbuch und ein **Straßenbahner-Verzeichnis.** (Ausgerechnet!) Diese Sachen scheinen bei der Geschichte abhanden gekommen zu sein. Denn auf unserer mehrmaligen Mahnung hin rief die politische Polizei am 2. Mai bei der Ortsverwaltung telefonisch an und erklärte, die Sachen wären nicht zu finden. Der Kollege K. gab dem Kriminalkommissar Leschmitz zu verstehen, daß ein derartiges Vorkommnis die verschiedensten Schlüsse zulasse. Die Staatsanwaltschaft hat keine Sachen mehr im Besitz. Die beschlagnahmten Sachen seien nicht vorschriftsmäßig verpackt worden. Es blieb also nur die Möglichkeit, daß die fehlenden Sachen von der Polizei verbummelt seien. Unser Verband verlange auf alle Fälle die fehlenden Sachen zurück. Herr Kriminalkommissar Leschmitz versprach darauf, nochmals deswegen an die Staatsanwaltschaft in Duisburg zu schreiben. Eine halbe Stunde später aber war der Herr schon bei der Geschäftsleitung der „Arbeiterzeitung“, der ebenfalls Sachen beschlagnahmt und zurückgegeben wurden, und erkundigte sich dort, ob nicht dort die fehlenden Sachen mit zurückgeliefert worden seien. Das mußte dem Herrn leider verneint werden.

bleibt die Frage offen, wo sind die Sachen, wenn sie nicht bei der Staatsanwaltschaft sind? Ferner, was ist mit den Sachen geschehen, daß sie aus Verpackungen verschwinden konnten?

Hat etwa gar die Polizei unbefugter Weise in den beschlagnahmten Sachen herumgestöbert? Sollte uns auf diesen Fragen keine befriedigende Antwort zu Teil werden, werden wir selber nichts unversucht lassen, um die Wahrheit zu ermitteln.

**Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.**

Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:

In Berlin: Georg Schmielewski, Spt.-Nr. 429 316, eingetr. 8. 7. 10; Erwin Lehner, Spt.-Nr. 48 291, eingetr. 1. 10. 10; Otto Müller, Spt.-Nr. 66 261, eingetr. 28. 2. 99.

In Dresden: Bruno Lohse, Spt.-Nr. 153 746, eingetr. 3. 9. 10; Hermann Seidel, Spt.-Nr. 152 254, eingetr. 29. 1. 11.

In Gagen: Wilhelm Wieners, Spt.-Nr. 263 899, eingetr. 6. 9. 11.

Falls diese Mitglieder vorgezeigt werden, sind sie anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten zu senden.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand,

J. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

NB. Alle den Verband und die Agitation betreffenden Schriftstücke sind an obige Adresse zu richten. Alle Gelder sind an den Hauptkassierer, Kollegen Carl Kähler, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., einzusenden.

**Bekanntmachung.**

Für unsere Verwaltung Hamburg I suchen wir einen Büroarbeiter, der die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrscht und zur Erledigung aller Büroaufgaben, sowie zur Agitation gut befähigt ist. Bewerber muß seit mindestens drei Jahren der gewerkschaftlichen Organisation angehören.

Handschriftliche Offerten sind unter Beifügung einer ausführlichen Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten und Schilderung der bisherigen Tätigkeit bis 1. Juni an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Verbands-Vorstand,  
J. A.: D. Schumann.

**Bekanntmachung.**

Den Bewerbern um die in Nr. 10 des „Courier“ vom 10. März d. J. ausgeschriebene Stelle eines Ortsbeamten für unsere Verwaltung in Rürnb erg Fürt h zur Kenntnis, daß dieser Posten besetzt ist.  
Der Vorstand.

**Bekanntmachung.**

**Wärzburg.** Das Verbandsbüro mit Arbeitsnachweis, Semmelstraße 46, 1 Tr., Telefon 248, ist geöffnet täglich von 11—12 Uhr; Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag von 7 8 Uhr abends; Sonntags von 10 bis 11 Uhr vormittags.  
Unterstützungen werden nur im Büro ausgezahlt.

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

# Berliner Mitteilungen.

12. Mai 1912.

Am Sonntag, den 26. Mai 1912, (1. Pfingstfeiertag) findet wie alljährlich in der Brauerei Friedrichshain am Königstor ein

## Großes Frühkonzert

ausgeführt von einer 40 Mann starken Kapelle der Zivilberufsmusiker statt, wozu die Mitglieder Groß-Berlins mit ihren Verwandten und Bekannten freundlich eingeladen sind. Bei ungünstiger Witterung findet das Konzert im Saale statt. **Kasseneröffnung 5 Uhr. Anfang des Konzerts 6 Uhr. Entree nur 20 Pf., an der Kasse 25 Pf. Programm gratis.** Die Kaffeeküche ist von 5 Uhr früh geöffnet. Kaffee auch in Portionstassen 4 Tassen 40 Pf., 6 Tassen 60 Pf., 12 Tassen Inhalt 1 Mt. **Zahlreichen Besuch erwartet** Das Komitee.

Nachstehend geben wir den Mitgliedern des Bezirks Groß-Berlin das Resultat der Delegiertenwahlen zum Verbandstag in Breslau nach den in den einzelnen Wahllokalen abgegebenen Stimmen bekannt:

Wahllokal	Gesamtzahl der abgegebenen Stimmen	Ungültige Stimmen	Fr. Wappler	H. Fröhlich	Kohlschmidt	D. Timm	H. Schälge	G. Paerling	M. Wittat	Emil Witt	Karl Leube	H. Götte	G. Wiltshahn	Fr. Luckow	Fr. Nebel	S. Jente	H. Ullrich	P. Steinicke	Fr. Böhmer	L. Franke	G. Wirth	H. Dyrning	D. Niebe	Lambrecht	H. Scherer	D. Weister
1. Bethnacht	225	6	70	35	49	47	54	44	46	47	59	65	44	41	55	54	49	42	39	46	51	62	47	124	51	59
2. Böhrich	94	1	69	66	64	69	59	68	61	14	14	18	14	14	11	17	30	16	15	17	17	12	18	71	12	14
3. S. Störmer	216	6	39	51	30	44	28	24	31	57	37	28	24	48	35	35	149	45	30	78	72	69	40	31	43	54
4. R. Senechtel	199	7	49	56	56	44	50	44	41	41	45	45	36	44	59	47	58	50	35	61	47	61	62	112	53	45
5. D. Giese	233	3	76	57	71	59	73	58	82	59	70	47	57	75	79	74	100	80	77	109	196	142	187	79	118	108
6. W. Weigelt	308	9	116	105	107	81	128	97	155	107	135	82	70	79	138	131	128	98	101	165	96	130	159	129	142	180
7. H. Felsch	171	12	22	26	86	22	119	19	124	25	122	22	41	24	120	124	26	32	43	32	25	125	128	62	101	95
8. S. Werner	147	6	58	32	62	36	64	32	70	34	72	35	21	19	72	67	74	53	73	81	55	69	93	25	89	82
9. H. Wiemers	170	10	77	42	35	57	45	37	45	68	48	37	37	41	47	35	96	70	57	81	71	62	65	65	56	64
10. G. Obst	167	2	65	55	53	52	54	48	63	54	47	39	42	41	47	49	70	51	43	79	47	50	58	71	56	61
11. S. Doberstein	212	9	52	44	49	43	57	48	67	59	72	55	51	57	78	73	77	80	68	106	75	87	91	78	82	83
12. C. Feuerherdt	87	5	46	40	31	29	28	27	29	27	22	23	18	38	30	31	61	20	16	46	50	59	33	30	32	36
13. H. Lamprecht	122	5	52	31	34	40	39	25	44	37	38	28	27	28	38	34	62	41	38	64	37	40	51	43	45	46
14. Volkshaus, Charlottenburg	242	3	37	28	25	21	37	28	37	74	76	61	58	60	66	80	136	35	33	136	108	47	61	44	48	49
15. Lehmann, Charlottenburg	152	2	19	17	17	22	16	21	19	118	120	120	117	121	119	119	28	22	25	25	15	26	24	15	26	19
16. Kietzke, Wilmersdorf	147	7	21	11	11	10	7	8	9	55	52	52	51	52	51	54	15	29	72	78	16	71	75	74	71	75
17. H. Marsand	200	12	52	37	39	43	42	38	49	56	77	41	89	54	77	56	92	80	66	98	72	92	88	66	73	86
18. Kowalczyk	210	12	40	30	50	35	55	38	63	32	44	30	25	38	42	49	71	56	57	63	49	65	69	59	69	120
19. W. Nebel	297	12	104	39	167	32	161	24	145	32	158	69	36	37	172	134	64	42	64	79	51	171	195	85	201	194
20. Eichbornstraße	38	3	19	13	9	15	7	14	8	27	19	18	6	27	16	21	21	22	16	19	20	13	10	12	7	15
21. G. Hoffmann	401	38	109	98	135	101	146	105	186	94	189	84	57	79	132	148	164	119	102	125	116	172	169	156	177	182
22. Frz. Bähr	231	10	45	25	72	49	58	41	60	55	94	58	26	49	93	85	69	88	80	58	50	79	94	97	69	78
23. R. Abendroth	86	3	21	21	31	23	33	28	42	16	30	21	18	22	36	37	24	23	26	29	27	31	41	23	42	41
24. H. Maas	284	16	91	82	135	87	130	85	138	70	123	71	77	82	133	114	121	109	95	117	125	177	154	130	131	159
25. Rosenthaler Hof	193	12	55	51	47	55	58	45	55	63	64	61	33	66	67	70	53	51	53	50	42	45	60	65	47	63
26. Frd. Kausch	214	11	51	50	37	61	91	46	94	77	86	52	42	52	85	98	56	37	55	92	64	116	99	55	104	119
27. C. Bantzen	223	7	77	49	61	63	60	47	67	41	56	50	55	74	68	61	101	71	75	87	76	94	101	137	121	100
28. W. Schulz	522	7	133	107	131	118	160	131	171	126	107	90	120	161	163	266	127	126	165	147	195	187	219	181	181	183
29. K. Haseloff	311	11	63	46	96	88	74	44	81	143	166	136	70	125	161	156	91	130	116	77	79	106	95	87	100	104
30. Fr. Content	76	1	30	20	33	22	31	22	33	17	26	18	17	16	33	26	34	32	28	46	23	41	37	39	31	34
31. J. Ortelt	196	8	77	52	59	57	60	52	53	52	44	43	44	47	45	36	103	83	123	113	63	79	99	74	89	100
32. D. Blum	322	13	80	58	94	75	86	65	87	78	94	73	98	77	80	88	177	127	205	172	123	149	159	154	145	166
33. B. Bier	226	3	87	71	74	71	81	64	88	67	76	56	54	69	85	85	123	84	80	101	73	92	95	76	89	85
34. M. Witz	313	16	80	56	101	59	68	59	76	60	79	69	86	71	69	69	141	104	92	114	86	104	150	160	130	125
35. Fr. Rabe, Schönw.	133	3	29	13	18	15	19	19	17	14	16	11	19	14	11	14	66	78	16	67	62	26	24	26	38	21
36. D. Becker, Tempelhof	49	1	11	22	17	18	12	19	24	26	16	12	9	26	16	37	28	25	15	27	23	14	23	14	19	22
37. Th. Benzly, Steglitz	24	6	11	9	6	6	5	13	7	11	6	2	2	4	18	6	6	8	7	11	11	5	4	6	6	8
38. Siege, Adlershof	34	1	11	12	20	11	11	11	7	4	10	9	13	7	12	9	10	17	12	15	16	11	18	16	10	17
39. Tietze, Köpenick	36	1	1	34	33	3	2	2	4	3	4	3	32	4	4	4	1	34	3	21	33	1	1	33	1	2
40. Menzel, Friedrichshagen	21	1	3	12	14	13	7	12	6	6	4	12	12	17	7	8	2	16	13	13	13	6	16	14	8	13

7547 | 297 | 2178 | 1693 | 2364 | 1807 | 2313 | 1676 | 2437 | 2045 | 2024 | 1967 | 1662 | 1368 | 2559 | 2575 | 2948 | 2322 | 2295 | 2958 | 2337 | 3008 | 3128 | 2845 | 2907 | 3055

Wahllokal	Fr. Groppe	H. Weimann	S. Wirth	H. Biedt	S. Walter	H. Dreyer	G. Kahler	D. Nischke	D. Perns	Fr. Nischel	S. Schulz	H. Wäppler	D. Ortman	H. Lange	G. Nebel	H. Ruff	H. Becker	H. Zeising	S. Scheurel	H. Abraham	S. Franke	S. Schmidt	H. Witzmann	Sofsky Juff	H. Böttinger	G. Wirtz
1. Bethnacht	54	59	82	45	50	54	53	45	70	73	46	82	55	58	52	56	67	74	54	58	40	60	58	60	65	58
2. Böhrich	14	13	14	20	14	11	15	16	64	73	14	25	20	13	71	66	80	77	21	18	21	23	16	66	68	67
3. S. Störmer	58	51	56	62	64	44	42	55	187	137	45	44	48	57	28	29	76	68	49	31	41	52	61	32	34	37
4. R. Senechtel	54	99	60	58	70	65	56	40	74	74	58	103	68	58	58	59	62	74	62	52	42	75	56	59	56	58
5. D. Giese	107	110	97	96	125	108	94	95	125	103	108	103	79	103	63	80	84	97	98	92	54	108	73	94	84	74
6. W. Weigelt	134	133	145	124	159	166	112	102	171	124	147	203	105	131	86	120	109	130	114	128	106	162	118	142	120	115
7. H. Felsch	100	127	137	25	128	129	28	54	129	37	99	103	28	95	25	55	23	114	67	53	20	99	79	123	91	81
8. S. Werner	60	66	66	62	77	101	63	64	97	70	87	58	72	72	36	64	66	75	64	60	59	100	81	82	61	60
9. H. Wiemers	65	84	53	77	66	76	82	60	72	76	58	72	57	53	39	44	74	72	36	42	54	81	50	42	40	60
10. G. Obst	59	62	42	46	52	48	37	45	54	46	48	60	74	64	54	52	34	34	50	45	62	76	49	53	55	58
11. S. Doberstein	91	123	93	84	105	106	98	79	102	91	88	101	76	82	57	77	84	96	80	85	36	104	90	93	88	74
12. C. Feuerherdt	32	62	33	43	33	60	50	20	67	56	43	19	37	34	21	27	53	42	32	34	39	47	41	20	20	26
13. H. Lamprecht	87	74	48	47	47	62	40	42	62	41	58	50	53	49	42	47	58	60	61	60	57	64	42	57	33	31
14. Volkshaus, Charlottenburg	48	108	94	135	99	98	104	156	96	85	77	94	50	59	71	73	70	74	78	75	61	63	54	79	65	61
15. Lehmann, Charlottenburg	27	127	125	127	133	123	127	131	129	122	123	120	96	99	41	47	92	96								

# Sektion I. Handelsarbeiter.

Buchhandlungen, Papier, Zeitungsbranche.

Marktheller, Boten aus den Buchhandlungen und Journal-Lesezirkeln, Hausdiener, Packer, Kutscher aus den Papier- u. Pappengros-Firmen, Buchdruckereien, Buchbindereien und der Papierverarbeitungs-Industrie.

Am Montag, den 20. Mai 1912, abends 8 Uhr, in den Mitterfäden, Jnh. R. Bercht, Ritterstr. 75.

## Branchen-Versammlung Die Branchenleitung.

Textilbranche.

Hausdiener, Packer, Radfahrer aus der Stoff-, Leinen-, Tuch-, Woll-, Baumwoll-, Teppich-, Manufaktur-, Weißwaren-, Wäsche- und Defatur-Branche.

Am Donnerstag, den 23. Mai, abends 8 1/2 Uhr,

**Gr. Branchen-Versammlung**  
im Restaurant von Lehmann, An der Stralauerbrücke 3.  
Die Branchenleitung.

Kollegen Hausdiener, Chauffeurs, Packer, Radfahrer und Jugendliche aus allen Ladengeschäften der Schuhbranche.

Am Donnerstag, den 30. Mai, abends 9 Uhr, im Lokale von Weichardt, Grünstr. 21 (nahe Gertraudtenstraße):

## Öffentliche Versammlung.

Tages-Ordnung: „Die Taktik der Unternehmer in einigen Betrieben und welche Stellung müssen wir dazu nehmen?“

Die Branchenleitung.

Hausdiener und Packer aus der Lederbranche!

Am Donnerstag, den 23. Mai, abends 8 Uhr,

**Branchen-Versammlung**  
im Lokale von Richter, Klosterstr. 67.  
Die Branchenleitung.

Fahrstuhlführer und Portiers.

Am Mittwoch, den 22. Mai, abends 8 1/2 Uhr,

**Große Branchen-Versammlung**  
im Arbeitsnachweis-Saal, Alte Leipzigerstr. 1.  
Die Branchenleitung.

Kollegen und Kolleginnen aus der Apotheken-, Chemikalien-, Drogen-, Farben-, Parfümerie- und Seifenbranche!

Am Montag, den 20. Mai 1912, abends 8 1/2 Uhr

**Branchen-Versammlung**  
im „Gewerkschaftshaus“, Engel-Ufer 14 — 15, Saal 11.  
Die Branchenleitung.

# Sektion II. Transportarbeiter.

Für die nachbenannten Branchen der Sektion II finden an den dabei vermerkten Tagen

## Versammlungen

mit wichtigen Tagesordnungen statt.

Kutscher, Mitfahrer, Stalleute und Arbeiter aus den Bau- und Arbeits-Fuhrwerks-Betrieben, welche für die Lohnbewegung in Frage kommen!

Sonntag, den 19. Mai 1912, pünktlich nachm. 5 Uhr im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 14/15 (großer Saal). Tagesordnung: 1. Bericht der Lohnkommission über den Stand unserer Lohnbewegung.

Das Verbandsmitgliedsbuch muß am Eingang des Saales zur Kontrolle vorgelegt werden. Ohne Mitgliedsbuch kein Zutritt zur Versammlung.

Mitglieder aus sämtlichen Brauereien und Niederlagen Berlins und Umgegend!

Mittwoch, den 5. Juni, abends 7 1/2 Uhr im Saal I, Gewerkschaftshaus, Engelufer 15.

Branche Bretterträger, Kutscher, Platzarbeiter von den Holzplätzen Gross-Berlins.

Am Sonntag, den 19. Mai, vormittags 10 Uhr, im „Königstädtischen Kasino“, Polzmarktstr. 72.

Fensterputzer, Messingputzer Berlins u. Umgegend.

Mittwoch, den 15. Mai, abends 6 Uhr, im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c.

Fräse-kutscher und Hilfsarbeiter

Am Montag, den 20. Mai, abends 8 1/2 Uhr im Arbeitsnachweis, Saal Gewerkschaftshaus Engelufer 15 Seitenflügel 3 Treppen.

Für die Branche Geschäftskutscher, Wäschekutscher, Lagerarbeiter und Arbeiterinnen.

Sonabend, den 18. Mai, abends 8 1/2 Uhr im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c.

Kohlenarbeiter und Kutscher.

Am Mittwoch, den 22. Mai, abends 8 Uhr, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c.

Leitergerüstbauer.

Sonntag, den 12. Mai, vorm. 10 Uhr „Gewerkschaftshaus“, Engelufer 15 Saal 5.

Mineralwasserarbeiter, Abzieher, Flaschenspüler, Kutscher, Mitfahrer.

Sonntag, den 12. Mai, vormittags 10 Uhr, im Saale des Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstr. 1.

Tagesordnung: 1. Unsere Tarifverträge in den Mineralwasserbetrieben und welche Maßnahmen sind zur Einführung eines Einheitsvertrages zu schaffen.

Möbeltransportarbeiter, Packer und Kutscher.

Mittwoch, den 22. Mai, abends 8 1/2 Uhr, im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c.

Getreide-Speicherarbeiter.

Donnerstag, den 23. Mai, abends 7 1/2 Uhr, im Englischen Garten, Alexanderstraße 27 c.

Für die Branche Rollkutscher, Begleiter, Stalleute u. Bodenarbeiter aus all. Speditionsbetrieben Berlins.

Sonntag, den 19. Mai, vormittags 10 Uhr, im Lokal von Voelker, Weberstr. 17.

Die Sektionsleitung. J. U.: Albert Utheß.

Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Gross-Destillationen, Wein- u. Bierversandgeschäften, wie den Mineralwasser- und Essigfabriken Berlins und Umgegend.

Donnerstag, den 16. Mai (Himmelfahrtstag)

## Partie

nach Birkenwerder, Wanderung an der Bräse, Forsthaus Wensleben, durch das Hoffagdreier und um den Schiffssee nach Dranienburg.

Abfahrt morgens 6.30 Uhr vom Stettiner Vorort-Bahnhof nach Birkenwerder. Frühstücken dabei im Restaurant „Zum Abteingau“ (an der Bahn), Erfrischungen im Forsthaus Wensleben. Proviant für den ganzen Tag mitnehmen. Fahrpreis hin und zurück 90 Pf.

Kollegen, welche im Besitze etwaiger Musikinstrumente sind, wollen dieselben mitbringen. Die Branchenleitung.

# Sektion III (Strassenbahner).

Unsere diesjährige Herrenpartie findet am Mittwoch, den 29. Mai, statt. Alles Nähere wird in der nächsten Nummer der Beilage bekannt gegeben.

Die Sektionsleitung. J. U.: O. Ortman.

# Jugend-Abteilung.

Versammlungen.

Abteilung Zentrum am Sonnabend, den 18. Mai 1912 abends 9 Uhr, bei Joh. Böh. Klosterstr. 101.

Tages-Ordnung: Vortrag des Kollegen S. Giller über: „Welche Rolle spielt der Lohnarbeiter“. Wahl der Delegierten zur Generalversammlung von Groß-Berlin, Berufliches und Abteilungsangelegenheiten.

Abteilung Gesundbrunnen II. am Mittwoch, den 15. Mai, abends 9 Uhr, bei Ringrod, Biontschplatz 5

Tagesordnung: Vortrag, Besprechung der nächsten Partien.

Abteilung Süd-Ost am Sonnabend, den 18. Mai, abends 9 Uhr bei Wählich, Stalitzerstr. 22. Vortrag: „Die Entwicklung des Welthandels“.

Abteilung Süd-West am Sonnabend, den 18. Mai, abends 9 Uhr, bei Ferner, Gneisenaustr. 67. Tagesordnung: Vortrag, Besprechung der nächsten Partien.

Die Abteilungsleitung.

Für die Abteilungen Schönhauser Vorstadt und Prenzlauer Vorstadt findet am Sonnabend, den 18. Mai, abends 9 Uhr bei Max Aug. Danzigerstraße 71 eine gemeinsame Versammlung statt.

## Partien

An den Pfingstfeiertagen unternimmt die Jugendsektion eine

zwei- bzw. dreitägige Wanderschaft.

Die Wanderung beginnt am 1. Feiertag in Finkenrug, geht dann durch den Brieselang, den Nauener Stadtfors und endet in Nauen. — Am 2. Feiertag von Nauen mit der Kleinbahn nach Pausin, dann Wanderung durch den Krümer bis nach Kremen. — Der 3. Feiertag führt uns von Kremen nach Verlorenort — Gernsdorf, nach Dranienburg, von wo die Heimfahrt angetreten wird.

Kollegen, welche nur zwei Tage zur Verfügung haben, können am Abend des 2. Feiertages von Kremen nach Berlin zurückfahren. Die Kosten betragen einschließlich Fahrgeld, Verpflegung und Ueberrachten für 2 Tage 6 Mk. und für 3 Tage 8 Mk. — Die Teilnehmer an dieser Partie werden ersucht, sich bis zum 15. Mai unter gleichzeitiger Anzahlung von 2 Mk. entweder in den Abteilungsveranstaltungen oder im Büro, Michaelkirchplatz 2, zu melden.

Ferner findet für unsere jugendlichen Kollegen, denen die Beteiligung an der zweitägigen Wanderschaft nicht möglich ist, am Sonntag, den 20. Mai (1. Pfingstfeiertag), eine Tagespartie nach Wannsee — Sätrow — Mömerschanze — Potsdam statt.

Die Teilnehmer treffen sich bis 8 1/2 Uhr vor dem Bahnhof Wannsee. — Fahrgeld insgesamt 1 Mk. Zieherbücher sind mitzubringen.

# Sektion IV. Kraftdroschenführer.

Am Mittwoch, den 15. Mai, abends 8 Uhr, findet im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, S. I. 8 Tr. (Arbeitsnachweis), eine

## Vertrauensmänner-Versammlung

statt. Es ist notwendig, daß von jedem Betriebe ein Vertreter erscheint.

Am Mittwoch, den 22. Mai, abends 8 Uhr, findet in den Mitterfäden, Kaiser Wilhelmstr. 18m, eine

## Mitglieder-Versammlung

statt. — Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Geschäftsbericht für das 1. Quartal 1912. 3. Bericht der Delegierten von der General-Versammlung Gr.-Berlin. 4. Berufsstagen.

Bezirk Charlottenburg. Am Freitag, den 17. Mai, abends 7 1/2 Uhr, findet im Lokal von Wernicke, Bismarckstraße Ecke Sosenheimerstraße, eine

## Bezirks-Versammlung

statt. — Tages-Ordnung: 1. Vortrag über: „Die neueste Automobilstatistik. 2. Wahl eines Bezirksführers. 3. Berufsstagenangelegenheiten.

Einen guten Besuch erwartet Die Branchenleitung.

Kollegen der Sektion IV des Bezirks Osten. Droschenführer, Kraftdroschenführer, Wagenwäscher, Stalleute etc.

Am Montag, den 20. Mai, abends 8 1/2 Uhr, findet in den Commenius-Festfäden, Memelerstr. 67, eine

## Versammlung

statt. — Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Wahl eines Bezirksführers für die Kraftdroschenführer und Neuwahl eines Bezirksführers für die Pferdewagenführer. 3. Berufsstagen.

Die Sektionsleitung.

## Geschäfts- und Lastwagen-Chauffeurs!

Am Sonntag, den 19. Mai, vorm. 10 Uhr, in „Schulzes Festfäden“, Am Königsgraben:

## Branchen-Versammlung

Die Branchenleitung.

## Privatchauffeurs Berlins!

Zur Betreibung der Agitation und Pflege des kollektiven Verkehrs unter unseren Branchenangehörigen finden regelmäßig jeden Mittwoch nach dem 15. im Monat bei Ernst Müller, Berlin, Prinz Louis Ferdinandstr. 8, an der Weibendammer Brücke, abends 8 1/2 Uhr, unsere

## Branchen-Versammlungen

statt. — Nächste Versammlung am Mittwoch, den 22. Mai 1912.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag über: Abgeordneter Strojer und die Automobilunfallstatistik. 2. Diskussion. 3. Das Rauchverbot. 4. Interne Berufsstagenangelegenheiten.

In Charlottenburg finden die Versammlungen nach wie vor jeden ersten Donnerstag im Monat bei Wernicke, Bismarckstr. 88, statt. Um zahlreiches Erscheinen ersucht Die Branchenleitung.

## Berliner Lokales.

Die Kraftdroschenführer werden vor Frau Neumann, Emserstr. 21, gewarnt.

Am 26. April, abends 10 Uhr, hat ein Kollege Droschenführer einen Herrn nach der Lessingstraße 16 gefahren und anstatt Fahrgeld, eine Uhr mit goldener Kette in Pfand genommen. Der Kollege wird gebeten, sich im Zimmer 43/44 (Gewerkschaftshaus) zu melden.

Desgleichen derjenige Kraftdroschenführer, welcher in der Nacht vom Sonnabend, den 26. zum 27. April, auf der Fahrt nach dem Alexanderplatz einen Paletot in Pfand genommen hat.

Sowie derjenige Kraftdroschenführer, welcher am 30. April früh 2—3 Uhr einen Herrn nach Gr.-Lichterfelde, Sophienstr. 8, gefahren und eine silberne Uhr mit goldener Kette in Pfand genommen hat. Unkosten werden vergütigt.

Ein Droschenführer m. a. E. ist gefunden worden; der Verlierer kann denselben bei Carl Göritz, Alt-Moabit 79, abholen.

## Bekanntmachung.

In einer anhängigen Strafsache ist die Feststellung der Person des Droschenführers von wesentlicher Bedeutung, welcher am Freitag, den 26. April d. J., abends 8 Uhr, von Cöthenerstr. 17 (gegenüber Eck Bernburgerstr.) ein junges Mädchen abgeholt hat, nachdem er ihren Koffer noch vorher aus der 2. Etage des Hauses Cöthenerstr. 17 heruntergetragen hatte.

Da das Mädchen den Koffer mit Inhalt gestohlen hat und es sich vermutlich um eine gewerbsmäßige Schlafstellenhebel handelt, ihr Name aber bisher nicht festgestellt werden konnte, so wird der betreffende Droschenführer hierdurch aufgefordert, sich entweder beim Kriminalkommissar Weiß, Zintner 48a des Polizeipräsidiums zu melden, oder bei einem Polizeirevier Angaben über die Person des Mädchens sowie über das Ziel der Droschenfahrt zu dem Kennzeichen: 1766. IV. 9. 12 zu machen.

Das Mädchen ist etwa 20 Jahre alt, ca. 1,60 Meter groß, hat dunkles Haar und war mit dunkelblauem Kleid, Pelztragen und gelben Strohhut mit grünen Federn bekleidet.

Der Polizeipräsident.

Abteilung IV.

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

Druck: Maurer & Dimmig, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.