

# SOZIAL

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

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

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

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

Nr. 26.

Berlin, den 30. Juni 1912.

16. Jahrg.

## Achter Verbandstag in Breslau.

Mittwoch, den 12. Juni.

Eine Deputation soll am Grabe Ferdinand Lassalle's im Auftrage des Verbandstages einen Kranz niederlegen.

Seitens der Beschwerdekommision berichten S a n g e r l a n d, Leipzig und M u g e r e r, München. N i c h, S c h u l t z e, Berlin tritt in der Diskussion für den Beschwerdeführer Wogge-Berlin ein. Die Sache wird dann seitens des Vorsitzenden D ö r i n g nochmals näher erörtert und festgestellt, daß Wogge zweifellos mehr Unterstützung herausgeholt hat, als ihm statutarisch zusteht.

L u m b, Darmstadt regt an, die Kollegen, die in den Konsumvereinen eingestellt werden, vorher genau anzusehen, was sie für Gesetze sind. Es ist leider schon zu häufig vorgekommen, daß diese Kollegen, wenn sie erst angestellt waren, sich weigerten, für die Organisation zu arbeiten.

O r t m a n n, Berlin tritt für Abweisung der Beschwerde Wogge ein, da das Material ein gradezu erschreckendes ist.

W ü s c h e l, Berlin schildert nochmals den Fall Wogge und bittet, dem Beschluß der Beschwerdekommision auf Abweisung zuzustimmen.

S c h u l t z e, Berlin tritt dem Vorredner entgegen und verteidigt nochmals das Vorgehen Wogges. Die Vorschläge der Beschwerdekommision werden seitens des Verbandstages akzeptiert.

Hierauf referiert P a u l M ü l l e r über: „Die sozialpolitischen Aufgaben des Verbandes“. Nach einer großzügigen Einleitung gibt Redner eine ausführliche Schilderung der bisherigen sozialpolitischen Tätigkeit der nun vereinigten Organisationen, deren Forderungen und Erfolge. Selbstverständlich ist, daß wir mit unseren Forderungen konform gehen müssen mit der sozialdemokratischen Partei, um deren Unterstützung im Reichstage zu finden. Wir haben aber den Parlamentariern eine Nichtschmür zu geben über das, was wir auf sozialpolitischem Gebiete wollen.

Unsere sozialpolitischen Bestrebungen als Transportarbeiter umfassen naturgemäß ein sehr weites Gebiet, sie umfassen das Arbeiterrecht im allgemeinen auf wirtschaftlichem, politischem und strafrechtlichem Gebiet, sie umfassen die Sozialreform ganz allgemein, soweit sie auf die Reform der heutigen sozialen Zustände Bezug nimmt, sie umfassen den Arbeiterschutz, soweit es sich um die Erhaltung von Leben und Gesundheit handelt, sie umfassen das große Gebiet der Sozialversicherung, soweit die Alters-, Unfall-, Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherung in Frage kommt, sie umfassen das nicht weniger bedeutende Gebiet der Wirtschaftspolitik im allgemeinen, soweit die Zoll- und Steuerpolitik in Frage kommt, die einen ganz wesentlichen Einfluß auf die Gestaltung der Lage der Arbeiterklasse ausübt. Aus diesem Grunde aber ist unsere Sozialpolitik ein Stück der sozialen Frage überhaupt, ein Stück Lebensfrage. Aus dem Grunde ist die Sozialpolitik auch unser Gebiet, und alle Einwände, die dagegen erhoben werden, namentlich von gegnerischer Seite, die fallen daneben, die sind nicht stichhaltig.

In der Auffassung der Sozialpolitik zwischen Bürgertum und Proletariat zeigt sich ein unüberbrückbarer Gegensatz. Die Bürgerlichen wollen durch sozialpolitische Maßnahmen den gegenwärtigen Staat kräftigen, die Arbeiter wollen nur ihre Lage verbessern. In der Medizin ist man längst darauf gekommen, daß die Verhütung der Krankheit wichtiger ist als die Heilung. Diesen Standpunkt können wir Arbeiter uns durchaus zu eigen machen, wir legen nicht das Hauptgewicht auf die Sozialversicherung, auf die Unfallversicherungsvorschriften, auf die Unfallversicherung überhaupt, sondern darauf, daß man versucht, in Gemeinschaft mit der Arbeiterklasse eine durchgreifende soziale Reform herbeizuführen, die den Keim der sozialen Krankheiten vernichtet. Das ist unser Begehren, das ist unser Verlangen. Freilich schließt das nicht aus, daß auch die Heilkunst dauernd und fleißig geübt werden muß. Bei dem Heilungsprozess mitarbeiten zu wollen, ist auch Aufgabe des heutigen Verbandstages.

II.

Der Kapitalismus von heute kann die sozialen Krankheiten, unter denen die Arbeiter so schwer zu leiden haben, nicht verhüten, denn er ist ihr Erzeuger, ihr Erreger.

Als Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter zu Wasser und zu Lande haben wir bei Erörterung unserer sozialpolitischen Aufgaben selbstverständlich auch die Pflicht, unsere Blinde schweifen zu lassen über die technische und wirtschaftliche Entwicklung in unseren gesamten Verufen, in Handel, Verkehr und Schiffahrt. Es geht fest, daß wir uns in einem Zeitalter geleiteter Produktion, des ständigen Steigens des Umfanges einer dauernden Konzentration der Betriebe und seit 1909 auch eines ständigen Steigens der Profitrate befinden. In der Produktion haben wir bloß in den letzten zehn Jahren von 1902 bis 1912 eine Steigerung um 150 pCt., im Umsatz eine von 100 pCt., in der Profitrate eine von 50-60 pCt. zu verzeichnen. Dem steht allerdings auch — das wollen wir ruhig anerkennen und aussprechen — eine Lohnsteigerung gegenüber. Denn es ist selbstverständlich, es liegt in der Natur des Kapitalismus begründet, daß dem Steigen der Profitrate eine Steigerung des Lohnes, des Anteiles des Arbeiters an dem Ertrag seiner Arbeit entsprechen muß. Einer durchschnittlichen Steigerung des Lohnes von 20-30 pCt. steht eine Steigerung der Profitrate von 50-60 pCt. gegenüber. Aber einer Steigerung der Lohnhöhe läuft parallel auch eine Steigerung der Arbeitsleistung; diese ist ständig gestiegen, und ich glaube behaupten zu dürfen, daß die Intensität der Arbeit namentlich in den Verufen gestiegen ist, die wir zu vertreten haben. Weiter steht der Steigerung der Löhne im allgemeinen ein Sinken des Geldwertes gegenüber, ein Sinken der Kaufkraft des Geldes, und damit sinkt der Lohn um mindestens 15-20 pCt. Die Ursache dieser verminderten Kaufkraft des Geldes ist in erster Linie in unserer wahnwitzigen Wirtschaftspolitik zu suchen, die eine ständige Preissteigerung durch Zölle, Verbrauchs- und Verkehrsabgaben hervorruft; allein die Mieten sind um 20 bis 30 pCt. gestiegen. Dabei sehen wir ganz von den Kulturansprüchen ab, die der Arbeiter auf dem Gebiet der Kunst und des Naturgenusses erheben muß und die auch wieder erhöhte Ausgaben zur Folge haben. Alles das drückt auf den höheren Anteil des Arbeiters an dem Ertrage seiner Arbeit und trägt dazu bei, daß die Lohnsteigerungen, die wir uns in heißem Bemühen als gewerkschaftlich organisierte Arbeiter erkämpft haben, wenn auch nicht in vollem, so doch in gewissem Umfange illusorisch gemacht werden. Das führt zur Unterernährung, zur Degenerierung der Arbeiterklasse, wenn nicht Einhalt geboten wird durch unseren Kampf und durch eine fortschrittliche Sozialpolitik. Die wahnsinnige Wirtschaftspolitik des heutigen Deutschland widerspricht einer modernen Sozialpolitik, sie absorbiert ihre Früchte und Erfolge, sie ist konträr einer gesunden Sozialpolitik, und zwar zum Schaden der Gesellschaft und letzten Endes auch zum Schaden des Staates. Deshalb bedauern wir und verurteilen wir es, daß das offizielle Deutschland eine Wirtschaftspolitik treibt, die die Sozialpolitik hemmt und ihre Erfolge vernichtet. Deshalb greifen wir gewerkschaftlich organisierten Arbeiter zur Selbsthilfe durch unsere gewerkschaftliche Organisation; diese Selbsthilfe möchte ich eine durchaus gesunde Aktion des Proletariats nennen. Es gibt Leute, die uns Gewerkschaften den Vorwurf machen, wir seien zur direkten Aktion nicht fähig. Die gewerkschaftliche Arbeit ist aber gerade die vollendetste direkte Aktion, der gewerkschaftliche Kampf ist die gesunde, zulässige Aktion zur Abwendung der Gefahren der heutigen Wirtschaftspolitik. Von diesem Gesichtspunkt aus bewertet, ist unsere Gewerkschaftsbewegung eine Kulturbewegung ersten Ranges. Wie würden denn die Zustände heute in Deutschland und speziell in Preußen sein, wenn die Gewerkschaftsbewegung nicht da wäre, wenn die Gewerkschaften mittels ihrer direkten Aktion nicht Sozialpolitik betreiben würden. Ich will mich im einzelnen nicht darüber auslassen, weil ich als selbstverständlich voraussetze, daß darüber jeder Delegierte in vollem Umfange im

Klaren ist. Also gewerkschaftliche Politik und Sozialpolitik sind identisch sie wirken preisregulierend und abwehrend gegenüber den Missständen und Leiden im heutigen Staate, vor allem auch kontrollierend in Bezug auf die Ausführung der sozialen Gesetze. Wir wirken also sozialfortschrittlich, kulturfördernd und letzten Endes staatsverhaltend, indem wir das Staatswohl, das ist das Arbeiterwohl, fördern. Die herrschenden Klassen dagegen bezeichnen uns als staatsgefährlich, als den inneren Feind, dessen Grundlagen man in Scherben schlagen müsse. Ich sage dagegen, jeder, der sich gegen die sozialpolitischen Bestrebungen der Gewerkschaften auflehnt, ist reaktionär, seine Politik, seine Bestrebungen wirken verbrecherisch. Wir haben als gewerkschaftliche Sozialpolitiker Interesse daran, daß diese reaktionären verbrecherischen Bestrebungen der herrschenden Gewalten gegen die Gewerkschaften abgewehrt werden.

Wir Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter zu Wasser und zu Lande haben über außerordentlich laze Anwendung der sozialen Gesetze zu klagen. Ueber die Willkür in der Auslegung haben wir uns besonders zu beschweren. Manches Gesetz — das muß man anerkennen — weist, wenn man es wirklich nimmt, einen fortschrittlichen Zug auf. Aber von den Behörden und Gerichten werden die Gesetze unverschämte willkürlich zur Anwendung gebracht. Darüber haben wir zu klagen, dagegen erheben wir Protest.

Die Gesetzgebung hat im Laufe der letzten Jahrzehnte bei Erfüllung ihrer sozialpolitischen Aufgaben Rücksicht auf die gesamten Arbeiter genommen, sie hat die ungelerten Arbeiter — und zu denen rechnet man unsere Verufe auch — vernachlässigt und zwar ohne zwingenden Grund. Sie hat ferner nicht Rücksicht genommen auf die neuzeitliche Entwicklung in wirtschaftlicher und technischer Beziehung, namentlich in unseren Verufen. Aber auch die Massen selbst tragen einen enormen Teil der Schuld an dieser Vernachlässigung, und zwar weil die Massen unserer Verufe Angehörigen hierzu sich nicht in dem Maße betätigen, wie es nötig ist, um einen Einfluß auszuüben. Unsere Kollegen im Lande stehen zu oft noch auf dem Standpunkt, wenn nur der Lohn um einiges erhöht wird, so ist die soziale Frage gelöst. Das ist falsch. Wir haben die Aufgabe, die Masse zum Erwachen zu bringen und zu erziehen zu einer regen, intensiveren sozialpolitischen Betätigung. Wenn sie unserer Mahnungen folgt, wird auch das Interesse der gesetzgebenden Körperschaften und der herrschenden Klasse an der Sozialpolitik ein höheres, stärkeres werden müssen. Dann hat die Regierung und das Parlament sich zu oft auf die Betriebsorganen berufen, unter denen wir Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter leben. Wenn Sie die Parlamentarier durchdrättern, soweit sie sozialpolitische Fragen betreffen, die sich auf Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter beziehen, ja finden Sie immer, wenn ein Initiativantrag gestellt ist, daß dann sofort ein Regierungsvertreter aufspringt und erklärt, die Wünsche und die Forderungen mögen an sich berechtigt sein, aber die Eigenarten dieses Berufs, ganz gleich, ob es sich um Eisenbahn, um Wirtenschiffahrt oder sonst was handelt, die Eigenarten dieses Berufs lassen eine gesetzliche Regelung nicht zu. Na, zum Teufel, warum denn nicht? Wir können diesen Einwand nicht anerkennen, und wir wissen, daß bei seiner Erhebung kapitalistische Interessen das leitende Motiv sind. Dann kommt die weitgehende Rücksichtnahme auf die Konkurrenz im In- und Ausland; auch sie ist es mit, die die Erfüllung der sozialpolitischen Forderungen verhindert. Ferner der schärfmächterische Einfluß. Soweit meine Studien und meine Kenntnis reichen, glaube ich es aussprechen zu können, daß es keine zweite Gruppe von Arbeitgebern und Arbeitgeberorganisationen gibt, die so reaktionär ist, wie die für uns in Betracht kommende; keine andere Gruppe von Unternehmern wehrt sich so dagegen, daß die Gesetzgebung die Betriebs- und Arbeitsverhältnisse, die Rechtsansprüche der Arbeiter regelt. — Aber weiter liegt es auch daran, daß unsere gesamten Verufe bisher darunter zu leiden hatten, daß geeignete sachkundige Vertreter in unseren Reichs-, Landes-



and Gemeinderäten nicht ihren Einzug hielten. Ich will niemandem von unseren bisherigen sozialdemokratischen Vertretern mit einem Worte zu nahe treten, aber ich glaube doch sagen zu dürfen, daß die unzureichende Sachkenntnis auf diesen umfassenden Gebieten mit dazu beigetragen hat, daß unsere speziellen sozialpolitischen Forderungen nicht mit dem genügenden Nachdruck und Eindringlichkeit vertreten worden sind. Wir müssen darauf hinarbeiten, daß in der Folge in allen Parlamenten mehr Erfolg zu verzeichnen ist. Am Ende hat aber auch die in diesem Falle wirklich zu verdammende unbegrenzte Bescheidenheit unserer Verfassungskörper zu den geringen Erfolgen beigetragen. Ich meine, unsere Verfassungskörper sind nicht rabiatisch genug, nicht anspruchsvoll genug. Deshalb möchte ich auch von dieser Seite den Wunschnachdruck ausprechen, daß unsere Klassen in Zukunft lauter schreien als bisher, daß sie mit einem nachdrücklichem Schrei ihre sozialpolitischen Wünsche der Öffentlichkeit und den maßgebenden Kreisen in die Ohren gellen lassen. Wir müssen es den Parteien gleich tun, den Industriellen und den Handelsherren, die neuerdings im Hansabund programmatisch die kapitalistischen Interessen zu vertreten sich zur Pflicht gemacht haben. Die Folgen der Nichterfüllung der sozialpolitischen Forderungen zeigen sich in Nachteilen in freierwilliger, wirtschaftlicher, sozialer und beruflicher Hinsicht. Sie zeigen sich in Rechtsverletzungen der Arbeiter, in erhöhten Opfern an Leben und Gesundheit, in Entbehrungen aller Art, Verunsicherung und Berufslosigkeit sind die Folgen dieser Nichterfüllung unserer Wünsche auf sozialpolitischem Gebiet. Das sind wir nun aber als Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter überdrüssig geworden.

Medner erläutert eingehend das in einer Resolution zusammengefaßte sozialpolitische Programm des Verbandes und empfiehlt in warmen Worten schließlich dessen einstimmige Annahme.

Schumann bespricht im Auftrage der Statutenberathungskommission die zu diesem Punkt vorliegenden Anträge und empfiehlt, sie dem Verbandsvorstand als Material zu überweisen.

Dillenberg = Hamburg begründet die Notwendigkeit einer Revision der Seemannsordnung; er empfiehlt dem Verbandsvorstand, die Sache energisch in die Hand zu nehmen.

Wedder = Berlin verlangt, daß der Verbandstag dahin wirke, daß das Ausnahmengesetz für die Automobilführer beseitigt und durch ein Reichsverkehrsgesetz ersetzt werde. In der Resolution müssen auch städtische resp. staatliche Fahrschulen verlangt werden.

Hühnel = Hamburg: Die neuen maschinellen Hilfsmittel in den Häfen stellen an die Tätigkeit der Arbeiter hohe Anforderungen und erhöhen die Gefahren, es muß deshalb für eine durchgreifende Unfallverhütung gesorgt werden. Den neuen Hafenanlagen fehlen wieder die modernen Einrichtungen zur Verhütung der Unfälle. Medner regt die Schaffung von Kommissionen zur Überwachung der Ausführung sozialpolitischer Gesetzesbestimmungen an.

Schilling erklärt, daß eine Revision des Binnenschiffahrtsgesetzes dringend notwendig ist. Wir verlangen die Unterstützung der Binnenschiffer unter die Gewerbeordnung und werden nicht eher ruhen, bis wir das Ziel erreicht haben.

Möller = Hamburg schildert die Beschaffenheit der Arbeitsräume in den Handelsbetrieben, die allen hygienischen Vorschriften spotteten. Ferner begründet Medner die Notwendigkeit obligatorischer Einführung

paritätischer Arbeitsnachweise, um den privaten Arbeitsvermittlern das ausbeuterische Handwerk zu legen. Müllers = Duisburg spricht über die Erhebungen in Binnenschiffahrtbetrieben, die leider bis heute noch kein praktisches Ergebnis gezeitigt haben. Beim Fischereistreit haben sich die Behörden offen und rücksichtslos auf die Seite der Unternehmer gestellt. Der Schutz der Arbeitswilligen war ihr die Hauptsache, sie hat uns sogar die Benutzung unseres eigenen Motorbootes verboten. Es muß also der preussischen Regierung die Mäßigkeit genommen werden, nur die Interessen der Unternehmer zu vertreten.

Samann = Hamburg verlangt die Errichtung von staatlichen oder städtischen Fahr- und Frachtschulen, ferner muß durch Gesetz oder örtliche Verordnungen ein Höchstgewicht, über das hinaus Fuhrwerke nicht beladen werden dürfen, festgesetzt werden.

DeLerich = Bremerhaven wünscht, daß auch eine gesetzliche Regelung des Anheuerungsverfahrens für die Seeleute gefordert wird.

Bei der Einführung des neuen Stellenvermittlungsgesetzes haben die Hamburger Arbeiter die Vermittlungsgebühren mit allem Drum und Dran von Seeleuten ausgewälzt, und dafür haben diese die Aussicht, in die schwarzen Listen zu kommen und gemahregelt zu werden. Vom Lohd werden unsere Flugblätter oft konfisziert. Das haben wir uns nicht gefallen lassen und haben vor Gericht obliegende Erkenntnisse erzielt. Aber der Nebelkater, der die Flugblätter an Bord brachte, ist stets vom Lohd entlassen worden. — Dann die Arbeitszeit. Da herrschen in der Hochseefischerei noch die ungeheuerlichsten Zustände. Bei den Fahrten nach Island, die 18-28 Tage dauern, kommen auf den Fang 5-6 Tage. In dieser Zeit ist von Nachtruhe keine Rede, ununterbrochen sind die Leute tätig, ohne überhaupt in die Kojen zu kommen. Das ist gesetzlich erlaubt; man sagt, die Eigenart des Betriebes verlangt es. Daß unter diesen Umständen viele Unfälle vorkommen, ist selbstverständlich.

Genau so liegt es in der Heringsfischerei; auch da ist die Arbeitszeit unbeschränkt. Möglich ist es auch dort, bessere Verhältnisse zu schaffen. So besteht in Holland ein Gesetz, daß das Fischen am Sonntag verboten ist. In Deutschland kennt man solch Gesetz nicht, der Fang am Sonntag wird nur etwas höher bezahlt.

Wie die Arbeiter mit den Fischern umspringen, zeigen die Erfahrungen, die wir in einigen Prozessen gemacht haben. In einem Fall waren nach 22stündiger ununterbrochener Arbeit 2 Stunden Anheuerpause gewährt, und dann wurde wieder zur Arbeit gerufen. Zwei kamen nicht zur Arbeit, und diesen wurden dafür am Schluß je 50 Mk. als Schadenersatz abgezogen. Vor Gericht mußten die Offiziere unter Eid behaupten, daß ein Schaden überhaupt nicht entstanden war, weil wegen eines Gewitters überhaupt kein Fang gemacht worden war. Ohne diesen zufälligen Umstand wären die Seeleute mit ihrer Klage heringefallen und wären ihre 50 Mk. los gewesen. Solche Rechtszustände bestehen in der Fischerei. Es wäre hohe Zeit, hier einzugreifen, um auch diesen Leuten mehr Schutz für Leben und Gesundheit zu gewähren.

Die Diskussion wird geschlossen. Im Schlußwort bemerkt Kolbige Müller: In sachlicher Hinsicht werden von einigen hier vertretenen Gruppen Ergänzungen namentlich der Anlage gewünscht, die ich durchaus begrüße, soweit sie keine Wiederholungen ansprechen oder Selbstverständliches in die Resolution hineinzuarbeiten beabsichtigen. Die Wünsche nach Ergänzung der Anlage gehen aus von den See-

leuten, den Kraftwagenführern, den Binnenschiffern und den Klüschern der verschiedenen Art. Zwingende Gründe zur Ablehnung dieser Wünsche liegen nicht vor, und wir sind deshalb bereit, diese Ergänzungsansprüche ohne weiteres in entsprechender Gruppierung und Angliederung in die Resolution hineinzuarbeiten. Die Diskussion ist hier geführt worden von Männern, die in Arbeit stehen, von Sachverständigen ist hier der Regierung gesagt worden, wie bei zahlreichen Umständen Wandel geschaffen werden kann. Wir haben Warnungen an die Regierung und die gesetzgebenden Körperschaften gerichtet, wir haben ihnen die Wege gezeigt, die beschritten werden können, um unseren durchaus berechtigten Forderungen Anerkennung zu verschaffen. Jetzt ist es Ihre und unsere Aufgabe, an die Arbeit zu gehen, das Material zu beschaffen, es in zweckentsprechender Weise zu bearbeiten und zu begründen, um so die Wege zu ebnen, um auch in der Gesetzgebung Anerkennung zu finden.

Nach Ueberarbeitung des Entwurfs seitens der Redaktionskommission, in der alle geäußerten Wünsche Berücksichtigung fanden, wird die Resolution in folgender Form vom Verbandstage einstimmig angenommen:

Der achtete Verbandstag des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes erklärt:

I. Die Sozialpolitik ist nach proletarischen Begriffen Medizin gegen soziale Krankheiten, die unserem unter dem Einfluß der kapitalistischen Mißwirtschaft schwer leidenden Gesellschaftskörper anhaften. Sozialpolitik, Arbeiterschutz und Sozialversicherung gemeinsam sollen in ideeller, rechtlicher und materieller Hinsicht ausgleichend und lindernd gegenüber den unterdrückten und ausbeuterischen Tendenzen des Kapitalismus und seiner Auswüchse wirken.

Die moderne Gewerkschaftsbewegung treibt eine ständige und durchgreifende Sozialpolitik, wenn wir sie von diesen Gesichtspunkten aus beurteilen und bewerten.

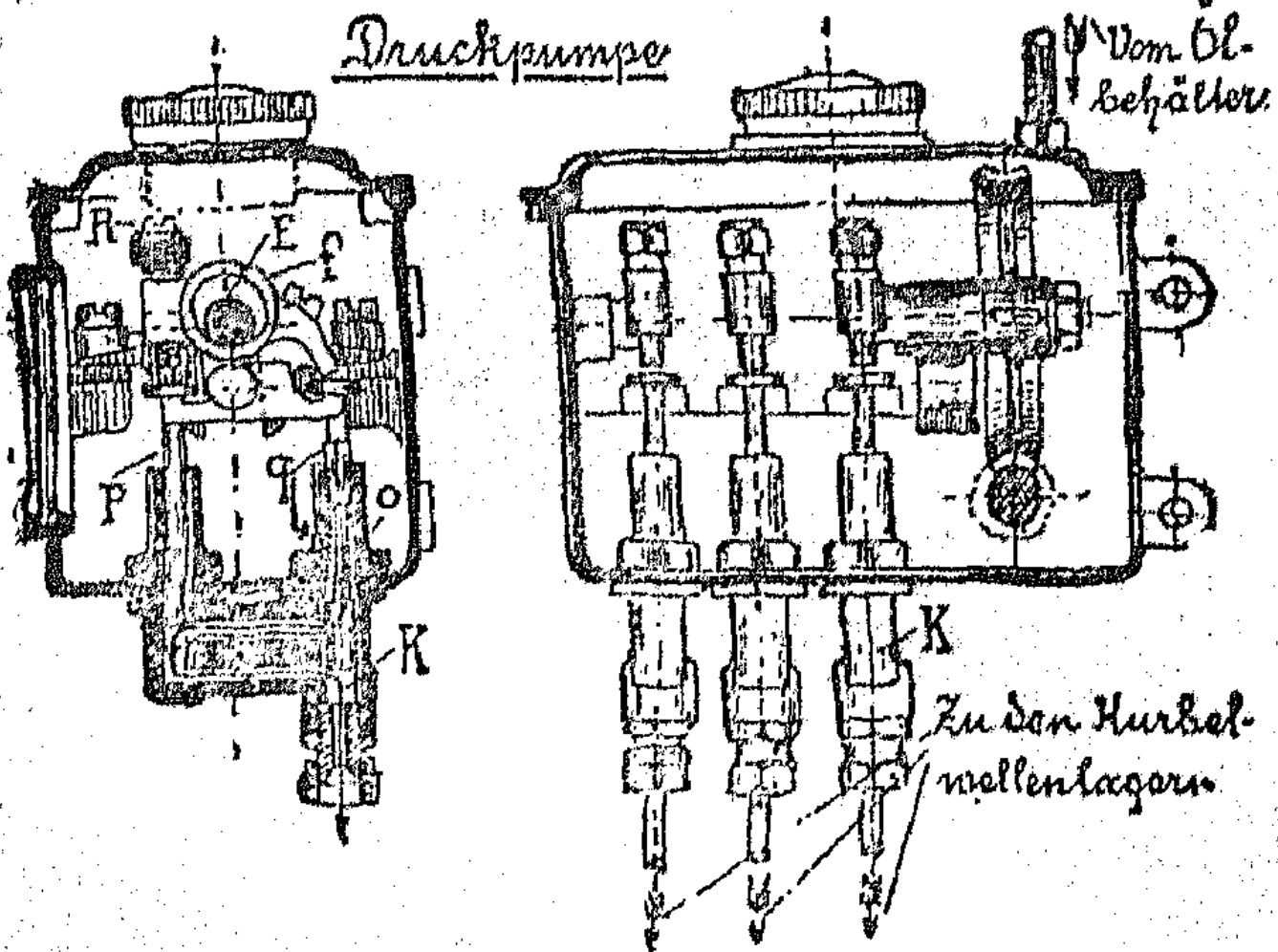
Wenn die im Deutschen Transportarbeiterverbande organisierte Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterchaft seit Jahrzehnten mit nicht geringen Erfolgen eintritt für Lohnerhöhungen, Arbeitszeitverkürzungen, Sonntagstruhe, Regelung des Arbeitsnachweises, Aufhebung des Kost- und Logiswesens im Hause des Unternehmers bezw. bessere Logis und Verköstigung, humanere Behandlung, Demokratisierung der Betriebsleitung, Abschluß von Tarifverträgen, Förderung des Ausbildungsweises, Abfassung von Petitionen aller Art an Behörden und Parlamente, Uebernahme der sozialen Fürsorge durch Schaffung und weiteren Ausbau der Unterstützungsinrichtungen, so ist das eine eminent sozialpolitische Betätigung zum Zwecke der Reform unserer sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse, der Besserung unserer ökonomischen Lebenslage überhaupt, die von jedem wahren Kulturfreunde nur zu begrüßen ist.

II. Aber die Entwicklung und der heutige Stand unserer Lebenslage in rechtlicher, sozialer, wirtschaftlicher, ökonomischer, also allgemein kultureller Beziehung führt uns immer wieder mit aller Deutlichkeit die Notwendigkeit des Eingriffs des Staates und seiner Gesetzgebung zur Bekämpfung bezw. Linderung der sozialen Schäden und Sünden an unserem Gesellschaftskörper vor Augen, da die Gewerkschaften hierzu allein weder berufen noch in der Lage sind. Hier müssen sich wirtschaftliche und politische Aktion des Proletariats einander ergänzen.

**Schmierzweirichtungen bei Automobilmotoren.**

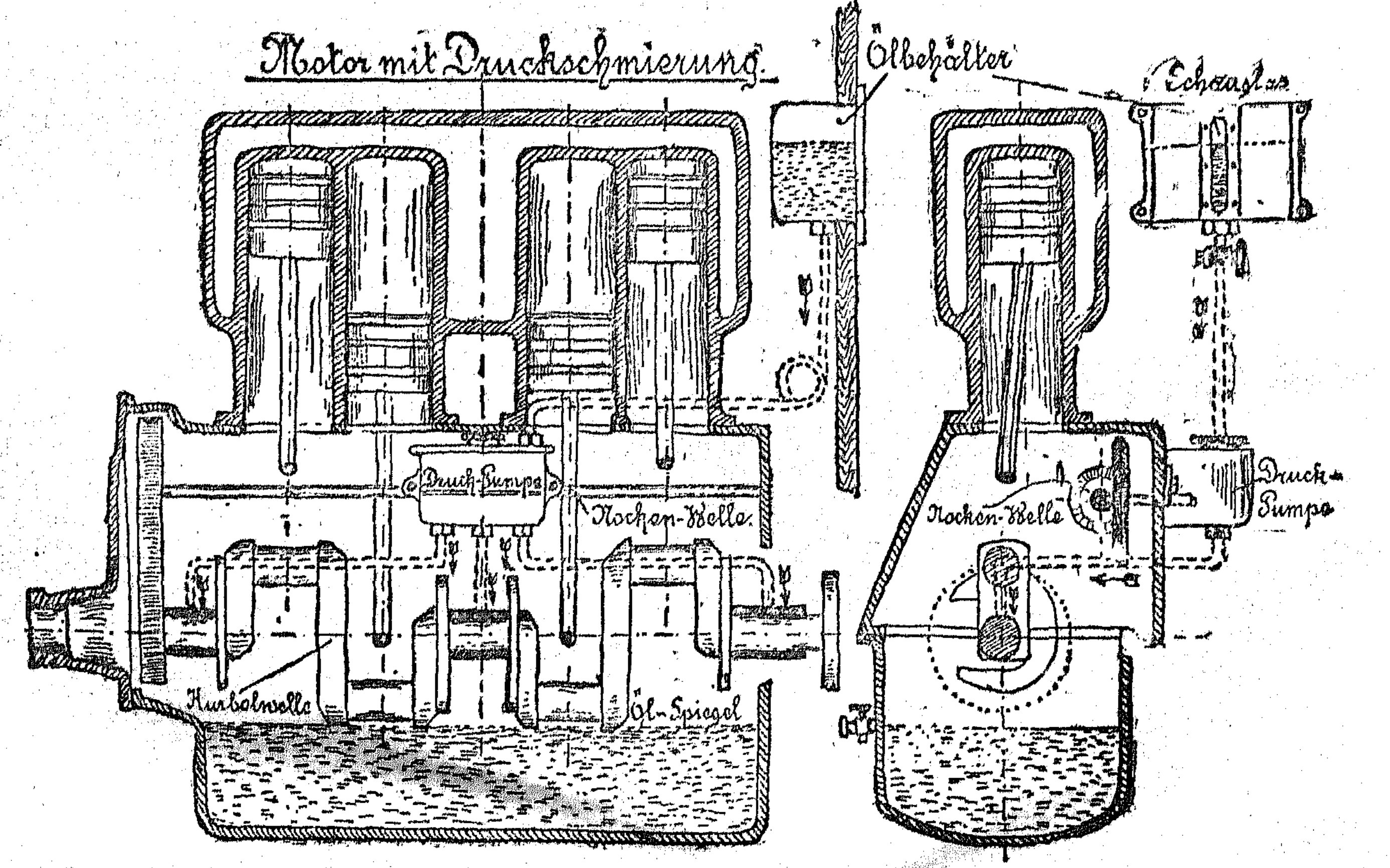
V.

Ein anderes Schmiersystem, das speziell bei größeren Motoren vielfach verwendet und sich guten Eingang in die Praxis verschafft hat, ist die Druckschmierung. Die beigegebene Skizze bringt die Konstruktion,



sowie die Wirkungsweise in schematischer, übersichtlicher Art zur Darstellung. Von einem vielfach am Spritzrohr angebrachten Ölbehälter wird das Öl nach einer Kolben-Druckpumpe geleitet, auf deren Konstruktion noch später etwas genauer eingegangen werden soll. Die Pumpe drückt das Öl nach den wichtigsten Lagerstellen: den Kurbelwellenlagern. Wie aus der Skizze ersichtlich ist, geschieht diese Ölzufuhr nicht mit einer Leitung, sondern für jede Schmierzelle ist eine besondere Leitung von der Pumpe aus vorgesehen. Nachdem das Öl die betreffende Lagerstelle geschmiert hat, ist der Vorgang für die Schmierung der übrigen Motorteile: Pleuellager, Pleiben mit Pleiben, Pleibenwelle, genau

dasselbe wie bei der Tauchschröpfung. Das von den Pleibenwellenlagern abfließende Öl sammelt sich in Fangtaschen, wodurch die Pleibenlager geschmiert werden, außerdem aber auch noch durch Einströmen derselben in das Pleibenpaß. Je höher der Pleibenpiegel des Pleibenabes steht, desto intensiver ist die Schmierung der Pleiben mit Öl, also auch die Wahrheitshaftigkeit des Pleibenabes. Vor Inbetriebsetzung des Motors ist es daher von Wichtigkeit, sich von der vorschriftsmäßigen Höhe des Pleibenabes mit-



teils der Pleibenhöhe zu überzeugen. Während des Betriebes hält das von der Pumpe resp. von den Pleibenwellenlagern abfließende Öl den Pleibenpiegel auf der richtigen Höhe. Die Pumpe muß aber im ganzen soviel fördern, als durch die Pleiben in den Pleibenraum und von da durch die Pleibspalte ins Pleiben kommt. Die Kontrolle für das Arbeiten der Pleiben hat man in der Beobachtung des am Pleibenbehälter durch ein Schauglas zu beobachtenden Pleibenabes, der nach einiger Betriebszeit sinken muß,



Es liegt im Wesen des Kapitalismus und seiner ausbeuterischen Tendenzen begründet, daß seine Vertreter einerseits nach Willkür der Arbeit schreien und sich andererseits aus Willkür und Profitgier gegen hinreichende Arbeiterrechte, Arbeiterschutz und soziale Arbeiterfürsorge wenden, soweit sie nicht durch kapitalistische Interessen, wenn auch nur beschränkt, bedingt sind. Sie handeln so, trotz aller modernen kapitalistischen und technischen Entwicklung, trotz Kapitalismus und Betriebskonzentration, trotz steigender Produktion (Warenherstellung) und Distribution (Warenverteilung), und trotz steigender Profitrate.

Diesem kulturwidrigen Vorgehen der Kapitalisten leisten Behörden, Regierungen und Parlamente andauernd Vorschub, trotz der unzähligen Opfer an Leben, Gesundheit und Menschenglück, die der Kapitalismus in ständig steigendem Maße im heutigen Arbeitsprozeß von der Arbeiterklasse fordert. So hemmen die herrschenden Klassen den kulturellen Aufstieg der Arbeiterklasse, indem sie den sozialpolitischen Rückschritt fördern. Daher der Tiefstand und Stillstand unserer Sozial- und Arbeiterschutzeschgebung, trotz aller Erkläre, Thronreden, Proklamationen und bürgerlichen Wahlversprechungen.

III.

Besonders rückständig und unzugänglich ist das sozialpolitische Ergebnis der Gesetzgebung und ihre Ausführung, soweit sie auf die gesamte Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterschaft zu Wasser und zu Lande Bezug hat. Deshalb fordert der 8. Verbandstag den Reichs- und Landesparlamenten, unter Bezugnahme, Berücksichtigung und eventuellem sachgemäßer Ergänzung der allgemein programmatisch auf Parteitag und Gewerkschaftskongressen festgelegten sozialpolitischen Forderungen der Arbeiterklasse, und unter Hinweis auf die diesbezüglichen in der Anlage zu dieser Resolution zusammenfassend aufgestellten Spezialforderungen der im Deutschen Transportarbeiterverbande heute vereinigten Berufsgruppen, erneut, planmäßig und nachdrücklich die Initiative zu ergreifen, um die legislative Realisierung dieser Forderungen herbeiführen zu helfen.

IV.

Abgesehen von der Erweiterung und Anerkennung des Koalitionsrechts und der Organisationsfreiheit, erstrecken sich diese Forderungen auf:

1. eine durchgreifende und fortschrittliche Revision der geltenden Reichs- und Landesgesetze;
2. Befestigung der Machtbefugnisse der Behörden, Ausnahmebestimmungen zu erlassen;
3. kostenlose Ausdehnung der Gewerbegerichtsbarkeit unter Hinzuziehung von Berufsangehörigen als Weisiger;
4. die Regelung und Verkürzung der Arbeitszeit durch Anerkennung eines Normalarbeitstages;
5. ein Verbot bezw. die Einschränkung der Nacht-, Sonntag- und Feiertagsarbeit;
6. eine Erhöhung der Betriebssicherheit, d. h. erhöhten Schutz für Leben und Gesundheit durch Verbesserung der Arbeitskraft, Einführung moderner, technischer, sanitärer und hygienischer Hilfsmittel;
7. die Einführung und Anerkennung der staatlichen Betriebskontrolle durch angelegte Inspektoren und Assistenten aus Arbeiterkreisen;
8. das Verbot des heutigen Kost- und Logiswesens, bezw. eine moderne Umgestaltung des Kost- und Logiswesens;
9. den weitgehendsten Schutz für die weiblichen und jugendlichen Arbeiter unter Berücksichtigung ihrer

physischen Leistungsfähigkeit und natürlichen Veranlagung;

10. die Anerkennung hinreichender Essenspausen, generelle Durchführung des 8 Uhr-Laden-, 7 Uhr-Rontor- und Arbeitschlusses und Einführung des 6 Uhr-Postschalter- und Wahnschlusses.

### Die Arbeit.

Die Räder rasseln, die Schrauben schrillen,  
Und kreischen und ächzen und stöhnen und füllen  
Den dunstigen Raum mit schrecklichem Schrei;  
Es sausen und schwirren die Riemen vorbei,  
Die Kolben stoßen und poltern und stampfen,  
Die Zähne der Räder verbeißen, verkrampfen  
Sich ineinander und geben sich frei.  
Und packen sich wieder und eins, zwei, drei,  
In gleichem Schritt und gleichem Trab  
Geht's auf und ab und auf und ab.  
Die Feuer prasseln, die Funken sprühn  
Und fliegen umher und knistern und glühn,  
Erhellen gespenstisch die düstere Halle  
Und flackern lustig und sterben im Falle . . .  
Ein ewig Lodern, ein ewig Verglimmen,  
Dazwischen dumpfe, heißere Stimmen  
Und nackte Leiber und Muskeln von Stahl,  
Doch in die Züge gerissen die Qual,  
Die bitt're Sorge ums tägliche Brot  
Und sonst nur Starrheit und bleicher Tod.  
Ein Hämmern und Kreischen, ein Feilen und Bohren,  
Ein müdes Hasten, durch Haut und Poren  
Sticht langsam, quälend der blutige Schweiß,  
Die Luft ist stickig, sie legt sich heiß  
Am Aug' und Schläfen und preßt das Haupt,  
Die Lippen sind dürr, geborsten, verstaubt . . .  
Und draußen lacht Sonne . . . sie spottet und höhnt  
Der Arbeit drinnen, die ächzt und stöhnt.

11. Rücksichtnahme auf die Betriebssicherheit bei Einstellung fremdsprachiger Arbeiter und umfassende Maßnahmen zur Verhütung bezw. Einschränkung der Berufskrankheiten aller Art;
12. die staatl. seitens anzuerkennende Mitwirkung der Organisationsvertreter bei beruflich-statistischen Erhebungen und Enquêtes, Ausarbeitung und Beachtung von Gesetzentwürfen, Erlassen und Verordnungen.

Die Deltkontrolle ist aber bei diesem Schmierhystem eine reichlich primitive, da der Delspiegel durch das oft verschmutzte Schauglas durchaus nicht leicht zu erkennen ist. Die vorzüglichste Konstruktion und Arbeitsweise der für dieses Schmierhystem fast ausschließlich verwandten Friedmannpumpen, schwächt diesen Mangel ganz bedeutend ab. Bevor wir eingehender auf eine Kritik dieser Schmiereinrichtung eingehen, ist es notwendig, auf den wichtigsten Teil derselben, die Druckpumpe, etwas näher einzugehen. Die beigegebene Figur bringt die Pumpe, wie sie am häufigsten verwandt wird, zur Darstellung. Die Deltlieferung für jeden Auslaß bewirken je zwei in gesonderten Zylinderräumen bewegte Kolben: q ist der Steuertkolben, p der Druckkolben. Sie erhalten ihre Bewegung von der durch das Excenter E betätigten Schwinge f, wobei die Bewegungen der beiden Kolben eine derartige ist, daß die Druckleitung niemals in direkter Verbindung mit dem Delgefäß stehen kann. Das Del tritt aus dem Delgefäß bei o in den ersten Kolbenzylinder, und wird auf dem durch Weile erschichtlich gemachten Wege in die Druckleitung K und zur Verbrauchsstelle gefördert. Die Bedingung, daß die Leistung der Pumpe, resp. die den Kurbelwellenlagern zuzuführende Delmenge mit der Tourenzahl des Motors proportional wächst, ist erfüllt, da der Antrieb in der Regel von der Nockenwelle aus geschieht; dabei wird die Umdrehungszahl sehr stark reduziert. Bei 1000 Touren des Motors pro Minute macht die Pumpenwelle nur etwa 4-6 Umdrehungen. Durch Einstellung des Hubes des Förderkolbens p, hat man den großen Vorteil, je nach Bedürfnis jedem einzelnen Lager mehr oder weniger Del zuzuführen zu lassen. Die Hubveränderung erfolgt durch die Schraube h. Früher hat man diese Pumpen vielfach an die Spritzwand montiert und dieselbe so groß ausgebildet, daß ein besonderer Delbehälter überflüssig erschien. Um die dabei notwendigerweise entstehenden, langen Delleitungen zu vermeiden, ist man gegenwärtig bestrebt, die Pumpe mit dem Motor organisch zu verbinden, um auch den Vorteil eines gesünderen Antriebs zu haben. (Siehe Figur.) Man erkennt, daß dieselbe direkt an dem Kurbelgehäuse des Motors angebaut ist und daß der Antrieb der Pumpenwelle von der Nockenwelle des Motors aus geschieht. Man verbindet mit dieser Anordnung außerdem den Vorteil, daß

durch die Wärme des Motors das Del leichtflüssig gehalten wird und die kleinen Pümpchen dasselbe mit Sicherheit ansaugen. Trotz der im übrigen sehr guten Arbeitsweise des Schmierapparates hört man bisweilen Klagen darüber, daß bei sehr kalter Temperatur und der damit verbundenen stärkeren Konsistenz des Fettes, die Pumpen schwer ansaugen. Im übrigen darf die Konstruktion dieser Pumpe als sehr sachgemäß bezeichnet werden, indem alle Organe vermieden, welche in ihrer Wirkung unsicher sind. Die Bewegung der Kolben ist — mit variabler Einstellung — genau vorgeschrieben, also zwangsläufig. Ventile, die gern zum Steckenbleiben neigen, sind vermieden. Ferner eine kleine Unreinlichkeit — ein Haar, ein Sandkorn — läßt den Sitz des Ventils sofort undicht werden und die Pumpe versagt. Federn sind vermieden. Auch sie geben, wegen ihrer Neigung zum Bruch oder mindestens zum Lahmwerden, gern Veranlassung zu Betriebsstörungen. Stoppbüchsen, die ebenfalls eine Wartung haben müssen, sind vermieden. Ein Vorteil liegt ferner in dem Fortfall der Fettstreuung durch Tropfenlöcher, die bei strenger Kälte und dickflüssigem Del leicht versagen. Die Einstellung der Delmenge mittels der dazu vorgesehenen Schraube K kann viel genauer erfolgen, als durch Zählen der fallenden Tropfen in einer gewissen Zeit.  
Auf eine Deltkontrolle für den Fahrer, die wir als einen wichtigen Bestandteil einer guten Schmiereinrichtung früher einmal anführen zu müssen glaubten, ist bei der Friedmannpumpe fast vollständig verzichtet. Das Fehlen derselben wird damit begründet, daß die Konstruktion derart sorgfältig überlegt und ausgeführt ist, daß ein Versagen nicht eintreten kann. Dasselbe könnte man aber schließlich auch von anderen Teilen des Automobils sagen, die bis in die kleinsten Details aufs feinste durchgearbeitet sind, z. B. dem Magnetapparat und trotzdem kommen auch an diesen kleinen Wunderwerken der Technik Defekte vor, die aber lange nicht von der Tragweite sind, wie das Nichtfunktionieren der Delpumpe. Zugunsten des Fortfalls der Deltkontrolle soll hier allerdings noch erwähnt werden, daß für den Fall, daß eine der Pumpen nicht arbeiten sollte, nicht die Schmierversorgung für den ganzen Motor unterbrochen wird. Es ist überhaupt als ein Vorteil gegenüber der Zirkulationsschmierung anzuführen, daß die Schmierversorgung der

V.  
Die Durchführung unseres sozialpolitischen Programms und seiner Spezialforderungen machen Mitglieder und Funktionäre die laufende Sammlung, Zichtung und Verarbeitung des Weisematerials zur Pflicht und die Ausführung dieser Entschlüsse hat Eingaben, Petitionen und Interpellationen an geeignete Vertreter in den Gemeindef-, Landes- und Reichsparlamenten und diesen selbst zur Voraussetzung, wodurch Bearbeitung und Einreichung der Hauptvorstand ermächtigt wird.

Ueber seine sozialpolitischen Maßnahmen und ihre Ergebnisse hat der Hauptvorstand der Öffentlichkeit in geeigneter Weise Kenntnis zu geben.

Die Generalforderungen unter Ziffer 1-12 werden durch nachstehende Spezialforderungen ergänzt:

- Der achte Verbandstag fordert:
- I. Für die Handelsarbeiter:
    1. Reichsgesetzliche Festlegung einer täglichen Maximalarbeitszeit von acht Stunden für alle Arbeiter und Arbeiterinnen über 18 Jahre und von 7 Stunden für jugendliche Personen bis zu 18 Jahren;
    2. bei Unterbrechung dieser Arbeitszeit durch regelmäßige Pausen ist die Mittagspause in der Mindestdauer von zwei Stunden festzusetzen;
    3. einheitliche Durchführung des 8 Uhr-Laden-, 7 Uhr-Rontor- und Arbeitschlusses für alle Handelsbetriebe;
    4. vollständige ununterbrochene, mindestens 36-stündige Sonntagsruhe für alle kaufmännischen Betriebe. Ausdehnung der Unfallversicherung auf das gesamte Handelsgewerbe;
    5. Erlass von Vorschriften betreffs der hygienischen Beschaffenheit der Arbeits- und Aufenthaltsräume;
    6. Verbot der Verwendung jugendlicher Arbeiter unter 21 Jahren als Transportradfahrer;
    7. Errichtung von Handelsinspektoraten analog der Fabrikinspektion, unter Hinzuziehung von im Beruf erfahrenen Arbeitern als Assistenten;
    8. Ausdehnung des obligatorischen Fortbildungunterrichts auf die jugendlichen Handelsarbeiter und Arbeiterinnen bis zum 18. Lebensjahre.

- II. Für die Transportarbeiter:
  1. Schaffung eines Maximalarbeitstages in geschlossener Arbeitsperiode von 8 Stunden;
  2. Unterbrechung der Arbeitszeit durch regelmäßige Pausen von insgesamt 2 Stunden täglich;
  3. die Zeit für Wartung und Pflege der Pferde ist als Arbeitszeit zu betrachten;
  4. vollständige Sonntagsruhe für alle Betriebe mit Ausnahme derjenigen, welche ihrer Natur nach und im öffentlichen Interesse Sonntagsarbeit bedingen. Den in leitbezeichneten Betrieben tätigen Personen ist entsprechende Ruhezeit an Wochentagen zu gewähren;
  5. Verbot der Lohnzahlung an Sonntagen;
  6. Erlass von Vorschriften, durch welche die Anbringung fester Autscherisse und sicherer Bremsen an allen Fahrzeugen durchgeföhrt, durch welchen ferner den Arbeitgebern die Pflicht auferlegt wird, für geeignete heizbare Aufenthaltsräume Sorge zu tragen;
  7. Einsetzung von Inspektoren analog den Einrichtungen der Fabrikinspektion. Diesen sind Assistenten aus den Reihen der Arbeitnehmer des Berufes als Hilfskräfte beizugeben.

einzelnen Lager viel unabhängiger und somit gleichmäßiger geschieht, da — wie bereits erwähnt — für jedes Lager eine spezielle Delversorgungslitung geht, die von einer kleinen Pumpe gespeist wird. Es ist hier noch kurz gesagt, daß derartige Pumpen auch mit Deltkontrolle ausgeführt worden sind. In recht sinnreicher Weise finden wir den Gedanken in der Maybachpumpe verkörpert. An dem Spritzblett ist ein Schauglas angebracht, welches der Deltstrom passieren muß. Um das Stehen desselben dem Fahrer deutlich erkennen zu lassen, ist die Arbeitsweise der Pumpe derart geregelt, daß abwechselungsweise immer Del und Luft angesaugt wird. Dementsprechend erscheinen in dem Schauglas Del- und Luftsäulen, die, wenn die Delung richtig funktioniert, in gleichmäßiger Reihenfolge an demselben passieren. Auch hierbei ist wieder der Nachteil des leichten Verschmutzens des Schauglases mit in Kauf zu nehmen.

Bei der Friedmannpumpe besteht eine indirekte Deltkontrolle übrigens immer noch darin, daß der vom Führersitze leicht zu beobachtende Delspiegel einen Anhalt für den Verbrauch der Pümpchen gibt. Bei einiger Übung muß der Fahrer wissen, daß z. B. nach 500 Kilometer Fahrt der Delspiegel um ein bestimmtes Maß gefallen sein muß. Ueber die richtige Delversorgung der einzelnen Lagerstellen gibt ihm diese Kontrolle natürlich keinen Aufschluß. Auch diese Schmiereinrichtung stellt an den Fahrer, was die Bedienung anlangt, die geringsten Ansprüche. Nach einigen Tausend Kilometer Fahrt müssen natürlich auch hier die Pumpe sowie die Leitungen von Delresten durch Auspülen mit Petroleum befreit werden. Das Del im Kurbelgehäuse muß ebenfalls von Zeit zu Zeit abgelassen und dasselbe gründlich gereinigt werden. Es muß noch hervorgehoben werden, daß bei der Druckschmierung das Steinhaltigen des Kurbelgehäuses nicht von so großer Wichtigkeit ist, weil ja die Lager immer mit frischem Del versorgt werden. Bei der Zirkulationsschmierung, wo das alte Del immer wieder mittelst einer Zahnradpumpe in die Leitungen getrieben wird, muß in dieser Hinsicht für die beste Wartung gesorgt werden.

(Schluß folgt.)



III. Für die Verkehrsarbeiter.

a) Kraftwagenführer.

1. Schaffung eines einheitlichen, den Verkehr für das ganze Reich regelnden Gesetzes;
2. gesetzliche Beschränkung der täglichen Arbeitszeit der Kraftwagenführer auf 8 Stunden. Gesetzliche Einführung einer ununterbrochenen Minutaruhrzeit von 36 Stunden in der Woche;
3. gesetzliche Regelung einer Höchstgeschwindigkeit für Automobile in geschlossenen Ortschaften von 30 Kilometer pro Stunde;
4. die Fahrscheintziehung soll nur durch Spruch der ordentlichen Gerichte erfolgen können;
5. behördliche Anordnung, daß an jedem Automobil ein zuverlässig funktionierendes, für den Fahrer stets kontrollierbarer Geschwindigkeitsmesser anzubringen ist;
6. Bildung von Zwangsgenossenschaften zwecks sicherer Entschädigung der Verletzten.
7. Errichtung von städtischen und staatlichen Fahr- und Fachschulen auf gesetzlicher und paritätischer Grundlage.

b) Straßenbahner.

1. Stellung aller Straßen- und Kleinbahnangehörigen unter die Reichsgewerbeordnung;
2. Beschränkung der täglichen Arbeitszeit auf acht Stunden im Maximum;
3. Gewährung einer regelmäßigen zusammenhängenden zehnstündigen Ruhezeit in jeder Woche;
4. Stellung der Straßen- und Kleinbahnbetriebe unter ein Verkehrsinspektorat analog dem der Gewerbeinspektion;
5. Gleichbewertung der Berufskrankheiten mit den Betriebsunfällen und entsprechende Entschädigung derselben.

IV. Für die Hafenarbeiter.

1. Einführung eines gesetzlichen Maximalarbeits-tages von 8 Stunden;
2. Verbot resp. Einschränkung der Nacht- und Sonntagsarbeit, bezw. Einschränkung des Schichtwechsels;
3. Unterstellung sämtlicher Hafenarbeiter unter das Gesetz betreffend die Krankenversicherung (R.-V.-D.);
4. Einführung von Schutzbestimmungen und Vorschriften zur Verhütung von Unfällen durch die Reichs-Regierung;
5. die Berufskrankheiten sind den Betriebsunfällen gleichzustellen;
6. Verbot der Beschäftigung fremdsprachiger Arbeiter bei Vösch- und Ladearbeiten, soweit sie der deutschen Sprache nicht mächtig sind;
7. Anstellung von Hafeninspektoren durch das Reich mit Funktion der Gewerbeaufsichtsbeamten;
8. Anstellung von Assistenten für die Hafen-Inspektoren aus den Kreisen der Hafenarbeiter, bei deren Auswahl die Berufsorganisation heranzuziehen ist;
9. Einführung sanitärer Einrichtungen zum Schutze der Arbeiter, insbesondere auch bei Unfällen;
10. Beschaffung von Aufenthaltsräumen für die Hafenarbeiter, auch an Bord der Schiffe.

V. Für die Innenschiffer, Flößer und Waggerer.

1. Revision des Innenschiffahrtsgesetzes im arbeiterfreundlichen Sinne;
2. Unterstellung der Schiffsbesatzung unter die Gerichtsbarkeit der Gewerbegerichte;
3. Erlass von Vorschriften für die Strompolizei und die Bemannung der Schiffe und Flöße durch die Reichsregierung;
4. Anstellung von Aufsichtsbeamten durch das Reich zur Kontrolle über die Erfüllung der Strom-polizeilichen und Bemannungs Vorschriften;
5. Anstellung von schiffahrtskundigen Assistenten der Aufsichtsbeamten aus den Kreisen der Schiffer und Flößer unter Mitwirkung der Berufsorganisation;
6. gesetzliche Festlegung einer Mindestnachruhe bei der Gesamtschiffahrt von mindestens 8 aufeinanderfolgenden Stunden, für die Güterschiffahrt beim Lößen und Laden von mindestens zehn aufeinanderfolgenden Stunden, innerhalb 24 Stunden. Die Ruhezeit muß in die Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens fallen;
7. eine gesetzlich festgelegte Sonntagsruhe von 36 aufeinanderfolgenden Stunden; bei der Personenschiffahrt und im Fährbetrieb ist während der Sommermonate jeder dritte Sonntag oder jede Woche ein Werttag als Ruhetag freizugeben;
8. die Berufskrankheiten sind den Betriebsunfällen gleichzustellen.
9. Gleichstellung der Innenschiffer und Flößer mit den gewerblichen Arbeitern im allgemeinen öffentlichen und politischen Recht; insbesondere sind Maßnahmen zu treffen, um ihnen die Möglichkeit der Stimmabgabe bei politischen Wahlen zu schaffen.

VI. Für die Seeleute.

1. Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 ist gemeinsam mit den Nebengesetzen und ihren Einführungsbestimmungen alsbald einer durchgreifenden fortschrittlichen Revision zu unterziehen, soweit insbesondere die Vertrags-, Disziplinar- und Strafbestimmungen und das Anheuerungs Wesen in Frage kommen;
2. neben den Seemannsämtern im In- und Auslande (deren kollegiale Zusammensetzung im Inlande gefordert wird) sind See-Schöffengerichte nach Art der Gewerbe- und Kaufmannsgerichte für die seemannische Rechtsprechung zu errichten. Außerdem fordert der Verbandstag die Errichtung von besonderen Arbeitskammern für den gesamten Schiffahrtsbetrieb;
3. ein Reichsbemannungsgesetz und Verbot der Annahmestellung von farbigen und sonstigen ausländischen Seeleuten, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind;
4. Einführung und Anerkennung der behördlichen Schiffbau- und Schiffahrtskontrolle unter sachgemäher Mitwirkung der Seeleute. Schaffung eines Reichs-

- schiffahrtsamtes und zweckentsprechender Lokalbehörden. Behördlicher Erlass der Unfallverhütungsvorschriften;
5. reichsgesetzliche Regelung der Tief- und Leicht-ladelinie;
6. eine reichsgesetzliche Festlegung der Speiserolle unter Berücksichtigung der neuzeitlichen hygienischen und gesundheitlichen Anforderungen;
7. reichsgesetzliche Einführung der obligatorischen seemannischen Krankenversicherung;
8. Ausbau der seemannischen Sozialversicherung, Erhöhung ihrer Leistungen unter hinreichender Berücksichtigung der seemannischen Berufsgefahren und Gleichstellung der Berufskrankheiten mit den Betriebsunfällen;
9. Gleichstellung der Seeleute mit den gewerblichen Arbeitern im allgemeinen öffentlichen und politischen Recht; insbesondere sind Maßnahmen zu treffen, um den Seeleuten die Möglichkeit der Stimmabgabe bei politischen Wahlen zu schaffen.

Neunter Genossenschaftstag des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine.

Die deutsche Genossenschaftsbewegung hat eine imposante und interessante Tagung hinter sich. In Berlin-Marien, in den schönen und stilvollen Räumen der „Concordia“ haben diesmal Deutschlands Genossenschaftler ihre Beratungen gepflogen. Die Delegierten waren in der imposanten Zahl von mehr als 1100 Mann in der Reichsmetropole erschienen. Im Konzertsaal des „Clou“ war eine sehenswerte Ausstellung der Konsumvereine arrangiert, die da in Modellen, Karten, Bildern und Tabellen den Stand der Genossenschaftsbewegung und ihre rasche Entwicklung zeigte. Was da zu sehen war, ließ das Herz jedes Arbeiters höher schlagen; konnte er doch sich in solchem Selbstbewußtsein sagen, alle diese Herrlichkeiten hat die deutsche Arbeiterklasse aus eigener Kraft geschaffen.

Der Genossenschaftstag wurde am Montag, den 17. Juni eröffnet. Außer den Delegierten waren als Gäste erschienen: Dänemark: Johannsen und Strandup; Frankreich (Sozialistischer Genossenschaftsbund): Lebon, Héles und Dr. Alfred Rasi; Großbritannien: Gilman, Semingway und Deans; Holland: Mitres; Österreich: Mag. Gen. Dr. Karl Reimer; Rußland: Lenky, Krysin, Schullow; Schweden: Schmitt, Erikson; Schweiz: Mohr, Schweizer; Finnland: Olli, Bremer, Linna; Italien: Buffoli, Viraghi. Ferner Prof. Dr. Staudinger-Darmstadt, Prof. Dr. Jastrów-Berlin, Dr. Czerny-Charlottenburg, Prof. Dr. Dade-Berlin (Vand der Landwirte) u. a. m.

Die Generalkommission der Gewerkschaften vertrat Genosse Bauer. Unser Verband hatte die Kollegen Dreher und Sempel delegiert. — Nach Erledigung der üblichen Begrüßungen referierte der Generalsekretär Kaufmann über den internationalen Genossenschaftsbund.

Am nächsten Tage folgte der Bericht des Verbandsvorstandes, der vom 2. Vorsitzenden Herrn Barth-München gegeben wurde. Dem schloß sich der interessante Bericht des Generalsekretärs Kaufmann an. Aus dem gegebenen Zahlenmaterial ersehen wir, daß der Zentralverband umfaßt

	1903	1907	1911
angeschlossene Vereine	666	959	1142
mit Mitgliedern	573 085	879 221	1 313 422
eigenem Kapital in M.	16 827 883	26 061 243	41 368 787

Von den hierauf angenommenen Anträgen intereffiert unsere Kollegenchaft die

Änderung der Verfassung des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine.

„Aus den Vorstandsmitgliedern, Aufsichtsratsmitgliedern und Sekretären der Revisionsverbände, den Geschäftsführern und Aufsichtsratsmitgliedern der Groß-einlaufs-gesellschaft ist eine weitere Körperschaft, ein Generalkrat des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine zu bilden. Er hat wichtige und für die Konsum-genossenschaftsbewegung bedeutungsvolle Fragen vorzubereiten und kann über weniger wichtige und interne Angelegenheiten endgültig entscheiden.“

Der Ausschuß des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine, der aus den Vorsitzenden der Revisionsverbände oder deren Stellvertretern und drei vom Genossenschaftstage frei hinzugewählten Personen besteht, übernimmt nach dem Grundsatze der Konsumgenossenschaftlichen Praxis die Funktion eines Aufsichtsrates des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine.

Das Sekretariat des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine hört auf, ein selbständiges Organ des Verbandes zu sein. Die Funktionen des Generalsekretärs gehen auf den Verbandsvorstand über.

Der Vorstand des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine besteht aus drei im Hauptberuf und ehrenamtlich tätigen Personen, die kollegial die Geschäfte des Zentralverbandes in der Weise zu führen und zu leiten haben, daß die im Hauptberuf tätigen Vorstandsmitglieder die laufenden Geschäfte führen, während zu wichtigen Beschlüssen der Gesamtvorstand zusammentritt. Auch können die ehrenamtlichen Vorstandsmitglieder den Vorstand in den für besondere Zwecke eingesetzten Spezialkommissionen vertreten.“

Ueber die zu errichtende gewerkschaftlich-genossenschaftliche Aktiengesellschaft „Volkswirtschaftliche Genossenschaft“ bespricht Referent A. v. Elm zunächst die Mißstände der privatkapitalistischen Volksversicherung, die im Gegensatz zu dem gesunden alten Prinzip der gegenseitigen genossenschaftlichen Hilfeleistung steht. Schuld daran ist, daß viele Gegenseitigkeitsvereine mangels

des nötigen Weitblicks und der rechnerischen Grundlagen zugrunde gingen. In Deutschland datiert die Entwicklung der Volksversicherung von 1882, wo die „Friedrich Wilhelm“ und nachher die „Viktoria“ sie einführten. 1911 bestanden 8,3 Millionen Volksversicherungspolice mit 1730 Millionen Mk. versichertem Kapital, wovon 800 Millionen auf die „Viktoria“ und über 200 Millionen auf die „Friedrich Wilhelm“ entfielen. Jeder achte Deutsche besitzt heute eine Versicherungspolice. 1 1/2 pCt. der ganzen Bevölkerung Deutschlands sind im letzten Jahre den Volksversicherungen beigetreten. Vom rein kapitalistischen Geschäftskrautpunkte kann man nur sagen, daß diese Gesellschaften die Interessen ihrer — Aktionäre großartig gewahrt haben. Hat doch die „Viktoria“ 36 Millionen Ueberfluß erzielt. Ihr Direktor Gerstenberg hatte aus Gehalt und Lohntime 780 000 Mk. Jahresentkommen (Hört! Hört!), die sieben Aufsichtsräte erhielten 150 000 Mk., die Aktionäre 1 180 000 Mk. — 39 pCt. des Aktienumwertes und bald wohl schon 50 pCt. Brillant genug ist auch der 4 1/2 Millionen-Profit der Volksversicherung der „Friedrich Wilhelm“. Der Aktionär erhält seine Dividende aus dem, was die Gesellschaft dem Versicherten zu viel abgenommen hat. Die Teilnehmerdividende stellt nur eine geringe Minderleistung dar. Die Volksversicherten bei der „Viktoria“ erhielten jahraus jahrein nur die Hälfte dessen zurück, was sie bar eingezahlt hatten, und bei der „Friedrich Wilhelm“ gar nur 13 Millionen gegen 63 Millionen! Diese Art des Sparens ist dem Volk wirklich nicht zu empfehlen! (Zehr wahr!) Gewiß müssen die Kosten in Rechnung gestellt werden die entstehen, aber diese sind bei der privatkapitalistischen Werbetätigkeit eben zu hoch, bedeuten doch die Abschüsse die Haupteinnahme der Agenten. 7 Mk. kostet jeder Abschluß — in vielen Fällen ist das eine Jahresleistung der Volksversicherten. Die Bestimmungen über Erledigung der Versicherung bewirken den Verfall von 30 pCt. der Police und von 35—38 pCt. der Versicherungssumme.

In den letzten drei Jahren haben über eine Million Versicherte bei beiden Gesellschaften ihre Ansprüche verloren. Die gesamte Volksversicherung ist mit prämiensfreien Policen überwuchert. Gerade die Kernsten der Armen verlieren also ihre vom Munde abgearbeiteten Prämienbeiträge. Trotz der schlechten Bezahlung ihrer Agenten haben die kapitalistischen Gesellschaften enorm hohe Verwaltungskosten. Die Abschlußprovisionen machen 4,4 bis 4,5 pCt. der Prämien, die Inanspruchnahme 12,8 pCt., die sonstigen Verwaltungskosten 6,4 pCt. aus. In den letzten drei Jahren hat die „Viktoria“ 23,6 pCt. bis 23,8 pCt. der Prämien für Verwaltungskosten verbraucht. (Hört! Hört!) Die „Friedrich Wilhelm“ hat prozentual noch höhere Verwaltungskosten. Wie kommen dann aber, wird man fragen, die hohen Ueberflüsse dieser Gesellschaften zustande? Die Gewinnquellen sind verschieden. Die „Viktoria“ verwertet die alte Sterbetafel von 1871 bis 1881; da die Sterblichkeit inzwischen günstiger geworden ist, entstehen sogenannte Sterblichkeitsgewinne. Bei der sogenannten großen Lebensversicherung (über 1500 Mk.) betrug der Sterblichkeitsgewinn der „Viktoria“ 14,7 Millionen Mk., bei ihrer Volksversicherung 4,8 Millionen Mk.; bei der „Friedrich Wilhelm“ betrug der Sterblichkeitsgewinn bei der großen Lebensversicherung in den letzten drei Jahren 2,3 Millionen Mk., bei ihrer Volksversicherung über 6 Millionen Mk. — Die „Viktoria“ hat also bei der großen Lebensversicherung, die „Friedrich Wilhelm“ bei der Volksversicherung den größeren Gewinn, was auf die Benutzung verschiedener Sterblichkeits tafeln hinweist. Die zweite Quelle des Gewinnes ist, daß die Gesellschaft bei der Berechnung der Prämien einen weit höheren Aufschlag für Verwaltungskosten nehmen, als er der Wirklichkeit entspricht. Für Verwaltungskosten berechnet die „Viktoria“ 40 pCt., während sie nur 23 pCt. betragen. Die dritte Quelle ist der Zinsgewinn. Die „Viktoria“ legt eine Verzinsung ihres Kapitals von 3 1/2 pCt. ihren Berechnungen zugrunde, während sie 4 1/2 pCt. erzielt. Es ist ein Irrtum, wenn in Latenteisen angenommen wird, die hohen Gewinne resultieren aus dem Verfall der Policen. Gerade die verfallenen Policen verursachen so hohe Verwaltungskosten, daß von der „Viktoria“ alles möglich geschieht, um den Verfall zu verhindern. Die Gewinnbeteiligung ist nicht weiter als die bescheidene Rückgewährung allzu hoher Prämien. Ein so entschiedener Gegner der Sozialdemokratie wie Söhner, kommt zu dem Urteil, daß die Versicherten in der „Viktoria“ und der „Friedrich Wilhelm“ in einer 15jährigen Periode 374 Millionen Mk. mehr eingezahlt haben, als sie zurückbekommen haben. Diese gewaltige Summe ist von den Agenturen, der Presse, der Propaganda, der Bekämpfung der Konkurrenz und den Dividenden verschlungen worden. Söhner kommt zu dem Gesamturteil, daß die Volksversicherung, so wie sie hier betrieben wird, im Sinne einer ökonomischen Zweckmäßigkeit für die breiten Volksschichten auch nicht den kleinsten Vorteil bietet, daß sie vom sozialpolitischen Standpunkt aus keinen ökonomischen Wert habe. Die kapitalistischen Gesellschaften haben nur verstanden, der Volksversicherung nach außen hin ein glänzendes Gepräge zu geben, während sie ihrer inneren Struktur nach für die Minderbemittelten wertlos sind. (Hört! Hört!)

Nun wird gesagt werden, Kritik ist leicht, wie wollt Ihr es besser machen? Wir antworten darauf mit den Gedanken, die der alte Graf in Birmingham seinerzeit entwickelt hat: Die Volksversicherung muß ihrer kapitalistischen Erwerbsform entkleidet und wieder auf der Basis der Solidarität aufgebaut werden, aber auf so großer und breiter Basis, daß sie rechnermäßig auf sicheren Grundlagen beruht. Durch das gemeinsame Vorgehen von Gewerkschaften und Genossenschaften ist diese Basis für uns gegeben. Der Interessententz ist so groß, daß wir auf dem Grunde des Gesetzes der großen Zahl die notwendige Sicherheit haben. Wir haben in Deutschland 2 1/2 Millionen Gewerkschafter und 1 1/2 Millionen Genossenschaftler. Wir



können mit 3 Millionen Männern rechnen, die zum größten Teil verheiratet sind. Wenn auch die Arbeiter genug an Beiträgen für die staatliche Versicherung zu zahlen haben, so ist doch gerade das Pflichtbewußtsein bei ihnen so stark entwickelt, ihren Angehörigen in den Notfällen des Lebens ausreichenden Schutz zu gewähren. Wir versprechen denen, die sich uns anschließen, keine goldenen Berge. Aber eines garantieren wir ihnen: Das Unternehmen hat eine Grundlage erhalten, die für alle Zeiten seine kapitalistische Entartung ausschließt. (Lebhafter Beifall.) In unserer Volksfürsorge ist für den Dividendenhunger der Aktionäre und die Lantienneidlust der Direktoren kein Platz. Auf den wohlmeinenden Rat von Mitgliedern des Reichsaufsichtsamtes für Privatversicherung haben wir beschlossen, uns unter das Gesetz über die Privatversicherung zu stellen. Wir nehmen die Form einer Aktiengesellschaft an. Aber nicht die Form, der Geist macht lebendig. Das Grundkapital soll 1 Million Mk. betragen. — Schon heute können wir erklären: Die Zeichnung des Grundkapitals ist gesichert. (Stürmischer Beifall.) Die eine Hälfte wird von den Gewerkschaften, die andere von den Genossenschaften bar eingezahlt. Der Vorstand wird zu gleichen Teilen von Gewerkschaften und Genossenschaften besetzt. Die Aktien können nur unter Zustimmung des Vorstandes in anderen Besitz übergehen. Damit ist die Gefahr beseitigt, daß sie an der Börse gehandelt werden. Der Höchstbetrag der Verzinsung des Aktienkapitals soll 4 pSt. betragen. Der ganze Reingewinn soll nach Abzug der Reserven den Besicherten zugute kommen. Kein Pfennig geht ihnen verloren. Das ist bei dem antikapitalistischen Demokratiencharakter der Fürsorge für alle Zeiten auszusprechen. Die Kommission hat beschlossen, alle Arten der Volksversicherung einzuführen. Die große Zahl bei der „Victoria“ und bei der „Friedrich-Wilhelm“ neu abgeschlossenen Versicherungen beweist das Bedürfnis der breiten Volksmassen nach der Versicherung. Bei der Versicherung ohne ärztliche Untersuchung ist die Kapitalversicherung auf den Todesfall die Regel. Diese Art der Versicherung hat zur Voraussetzung, daß Wochen- oder Monatsprämien gezahlt werden. Dann also, wird man einwenden, muß die Volksfürsorge mit einem gleich großen Verlust von Policen wie die kapitalistischen Gesellschaften rechnen. Gewiß, Arbeitslosigkeit und Krankheit werden auch unsere Mitglieder treffen. Wir brauchen aber dann nicht so gewissenlos zu handeln, wie die kapitalistischen Gesellschaften. Neben der Kapitalversicherung werden wir eine Spar- und Lebensversicherung haben und ohne weiteres sollen die Policen der Kapitalversicherung in solche der Spar- und Lebensversicherung umgewandelt werden, wenn die Prämien nicht weiter gezahlt werden können. Die Besicherten gehen also ihrer eingezahlten Beiträge und ihres Anrechts auf Versicherung niemals verlustig. An der Grenze von 1500 Mk. muß, wenn keine ärztliche Untersuchung vorgenommen ist, festgehalten werden. Wohl aber können Einrichtungen getroffen werden, um diese Grenze hinauszurücken. Hat sich jemand mit 1500 Mk. für den Todesfall versichert und ist diese Summe nach der Sterbefälle der Spar- und Lebensversicherung durch die Prämienzahlung gedeckt, so soll sich bei der Fortzahlung der Beiträge die Versicherungssumme über 1500 Mk. hinaus erhöhen. Wir können heute noch nicht eine Tabelle über die Kapitalversicherung vorlegen. Die Arbeit der Versicherungsmathematiker erfordert Zeit. Hoffentlich aber wird es uns gelingen, die noch entgegenstehenden Schwierigkeiten im Laufe dieses Jahres zu überwinden, so daß mit Anfang des nächsten Jahres die Volksfürsorge ihre Wirksamkeit beginnen kann. (Lebhafter Beifall.)

Nedner wirft noch einen Blick auf das geübte Treiben der Gegner. Im „Archiv für Versicherungs-wissenschaft“ war zu lesen, daß die Ueberschüsse der Volksfürsorge zu Parteizwecken verwendet werden sollten, und daß das Reichsaufsichtsammt eingreifen müsse. (Große Heiterkeit.) Solche Gekel sind wir nun wirklich nicht. Die „Zeitschrift für Versicherungs-wesen“ ist etwas vorsichtiger. Sie meint, daß wir „die im Hintergrunde stehenden politischen Ziele zu verbergen suchen“, damit wir nicht an der Spitze des Aufsichtsamtes scheitern. Eine andere Frage aber sei, ob nicht das neue Unternehmen dem Aufsichtsammt später Anlaß zum Einschreiten geben dürfte (Alte-Rufe), wenn seine politischen Tendenzen deutlicher hervortreten.

Insbesondere mahnt die „Zeitschrift“, auf die Anlage der gesammelten Kapitalien genau Obacht zu geben. Welche Angst haben doch diese profitwütigen Herren! Wir werden niemals Geld für Partei- oder Streikzwecke hergeben. Wollten nur unsere Gegner so korrekt verfahren! Die Scharfmacher fordern ein Verbot der „Volksfürsorge“ von vornherein. Ein Gewährsmann der Zentrale des Verbandes deutscher Arbeitgeberverbände prophezeit die Besoldung eines neuen großen Heeres von Angestellten, verdienter Agitatoren, und eine gewaltige Machtverlagerung der Sozialdemokratie. Wären wir so dumm, ein großes Heer von Angestellten hoch zu besolden, so verdienten wir Prügel, denn dann wäre die „Volksfürsorge“ ein totgeborenes Kind. Von der Ersparnis der Verwaltungskosten hängt der Erfolg des neuen Unternehmens ab. Nur weil wir die neue Organisation an die bestehenden angliedern können, ist unser Unternehmen so gesünd. Bei den Gewerkschaften macht das wenig Schwierigkeit, die Beitragssammler ziehen die Versicherungsprämien gegen geringe Entschädigung mit ein. Bei den Konsumvereinen wird sich der Mangel einer demokratisch durchgebildeten Verfassung schmerzlich bemerkbar machen. Aber das muß eben anders werden, weil die Mitarbeit der Mitglieder auch für die eigentlichen Konsumvereinszwecke notwendig ist. Denn die Konsumgenossenschaft will ja nicht nur billige Lebensmittel herbeischaffen, sondern den ganzen Menschen mit allen seinen Bedürfnissen umfassen. In diesem Sinne wollen Genossenschaften und Gewerkschaften mit Errichtung der „Volksfürsorge“ nicht nur die Volksversicherung ver-

bessern und verbilligen, sondern auch ihrer eigenen Bewegung neue Stützpunkte schaffen. Gerade das würden sie aber unmöglich machen, wenn sie mit der „Volksfürsorge“ Nebenzwecke verbänden. Die „Volksfürsorge“ ist an und für sich eine so große und herrliche Aufgabe, daß sie des Schweißes der Edlen wohl wert ist. Handeln wir darum nach dem alten Genossenschaftswort: Arbeit und Wartet! (Stürmischer Beifall.)

Bauer (Generalkommission) schließt sich den Ausführungen v. Eins vollinhaltlich an und macht auf die merkwürdigen Treibereien gegnerischer Interessenten in Rheinland-Westfalen aufmerksam. Die Regierung habe bei den Krankenkassen angefragt, ob sie bei der Durchführung der Volksversicherung mitwirken wollten. Diese hätten geantwortet, sie würden gern ihre Arbeit in den Dienst dieser sozialen Aufgabe stellen, sobald das Gesetz entsprechend geändert sei. Aber das meinte die Regierung nicht; es handelt sich vielmehr um die Förderung der Düsseldorf-Vericherungsgesellschaft, die die Volksversicherung mit der Züchtung von gelben Arbeitervereinen verbindet, durch die Krankenkassen. Es wäre beleidigend für die Regierung, anzunehmen, daß sie nicht unserer „Volksfürsorge“ dieselbe Förderung sollte zuteil werden lassen. (Große Heiterkeit.) Aber wir brauchen gar keine Hilfe, wir ruhen fest auf dem Boden des Vertrauens zu Gewerkschaften und Genossenschaften, das sich in den rasch wachsenden Mitgliederzahlen bekundet. Dieses Vertrauen macht unsere „Volksfürsorge“ lebensfähig und wird uns ermöglichen, eine positive Leistung von größter sozialer Bedeutung zu vollbringen und ein neues Wahrzeichen der genossenschaftlich-gewerkschaftlichen Selbsthilfe zu errichten. (Lebhafter Beifall.)

Dann wurde ein Musterstatut für Konsumvereine erörtert und beschlossen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Kleinhandels behandelte Dr. Aug. Müller in einem ausführlichen Referat.

Über die Unterstufungsklasse des Zentralverbandes

berichtete Generalsekretär Kaufmann. Diese entwickelt sich in erfreulich lebhaftem Tempo und zählt jetzt 208 Vereine und 5883 Mitglieder. Immerhin gehören 1000 Vereine der Klasse noch nicht an, freilich durchweg kleinere, die durch Verschmelzung aufhören oder sonst beitreten dürften. Die Unterstufungen werden mit dem Alter der Klasse steigen. In fünf bis sechs Jahren werden wir die Unterstufungen nicht mehr aus den Zinsen bestreiten können. Ohne Beitragserhöhung können die Leistungen nicht erhöht werden. Die Klasse hat zurzeit 2 187 000 Mk. Vermögen, das bei genügender Sicherheit den angeschlossenen Vereinen als erste Hypothek bis 50 pSt. gegeben wird und zwar durch die Bankabteilung der V.-G.-G. Unsere Stellung zum Privatbeamtenversicherungsgesetz, das sich auch auf die Gehaltsempfänger der Konsumvereine erstreckt — die Vorstandsmitglieder werden viellecht als Organe der Genossenschaft (Arbeitgeber) freikommen — wurde dadurch bestimmt, daß die Bestimmungen über Ersatzinstitute sehr unangünstig sind. Wir stellen uns also nicht unter das Angestelltengesetz, sondern sie soll eine Zuschussklasse sein, was sie ja für die in die Arbeiterversicherung fallenden Arbeiter der Genossenschaften schon ist. Auf der Generalversammlung in Magdeburg im September soll beschlossen werden, die Mitglieder der Unterstufungsklasse mit dem halben Gehalt zu versichern. Sie können dann auch zusammen bis auf eine Altersrente von 80 bis 90 pSt. bez. Gehalts kommen. Freilich werden Angestellte und Genossenschaften je 5 bis 5 1/2 pSt. des Gehalts zu zahlen haben. Es liegt im Interesse der Bewegung, auch den über 5000 Mk. bezahlenden Angestellten die Anwartschaft auf eine Altersversorgung zu verschaffen; diese Prämien sollen verpflichtet werden, sich mit dem 1/2 fachen Entommen zu versichern. Wir sind ja leider noch nicht zu einer ausreichenden Bezahlung der Genossenschaftsbeamten gekommen, aber die Fortschritte auf diesem Gebiet sind unleugbar und werden noch größer werden. Der Referent formuliert dann bestimmte Vorschläge im Sinne seiner Ausführungen an die Magdeburger Generalversammlung der Unterstufungsklasse.

Das Tarifamtsmitglied Nieger-Hamburg erstattet nun den

Vericht des Tarifamtes:

Das Tarifamt hat im Berichtsjahre für 78 Tariforte Erhöhungen des Grundlohnes in den meisten Fällen um 2 1/2 pSt. vorgenommen; in einigen Fällen beträgt die Erhöhung 10—15 pSt. Am 1. Oktober 1913 wird für 20 weitere Tariforte eine solche Erhöhung eintreten. Das bedeutet für die beteiligten Gewerkschaften eine dauernde Erregungsaufregung auch für alle späteren Tarifabschlüsse. Das Tarifamt hat weiter die Gewährung von Fahrgeld für die Mitfahrer beschlossen und festgestellt, daß jeder Angestellte, der fünf Jahre im Dienste einer Genossenschaft ist, Anspruch in Krankheitsfällen, die länger als drei Wochen dauern, auf die Zahlung der Differenz zwischen Lohn und Krankengeld hat. Das Tarifamt richtet die Mahnung an die Genossenschaften, unter allen Umständen die Gewerkschaftsarbeitsnachweise zu benutzen. — Der Nedner begründet nun folgenden Antrag des Vorstandes und Ausschusses:

„Der neunte ordentliche Genossenschaftstag des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine, vom 17. bis 19. Juni 1912 in Berlin, erklärt sich im Prinzip damit einverstanden, daß die von den einzelnen Konsumgenossenschaften, Konsumgenossenschaftlichen Vereinigungen oder Revisionverbänden des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine mit anderen Gewerkschaften als die der Bäcker, Transportarbeiter, Lagerhalter und Handlungsgehilfen abgeschlossenen Tarifverträge der Rechtsprechung des Tarifamtes des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine unterstellt werden.“

Voraussetzung der Unterstellung ist die Einsetzung des Tarifvertrages an das Tarifamt und die vorbehaltlose Anerkennung seitens der Kontrahenten, daß sie die aus der Auslegung und Anwendung des eingereichten Tarifvertrages entstehenden Streitigkeiten der Entscheidung des Tarifamtes des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine unterbreiten und sich den Entscheidungen des Tarifamtes fügen werden.

Den Gewerkschaftsvorständen ist es überlassen, Vorschläge für die Vertretung der neu hinzutretenden Gewerkschaften in das Tarifamt des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine zu machen.

Die genossenschaftlichen Mitglieder des Tarifamtes werden beauftragt, diese Vorschläge zu prüfen und eine entsprechende Aenderung der Grundsatze für die Tätigkeit des Tarifamtes zu vereinbaren. Diese Vereinbarung unterliegt auf genossenschaftlicher Seite der Zustimmung des Vorstandes und des Ausschusses des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine, die auch etwa erforderliche Ergänzungswahlen für die Besetzung des Tarifamtes bis zum nächsten ordentlichen Genossenschaftstag vorzunehmen haben.“

Zum Schluß betont Nedner, daß die Entwicklung der Eigenproduktion mit abhängig sein wird von der Einsicht- und Rücksichtnahme der Gewerkschaften. (Lebhafter Beifall.)

In der Diskussion

Preißner-Leipzig-Magdeburg unter Vorführung einiger Fälle darüber, daß bei bloßer Nichterfüllung von Einzelforderungen gleich die Erklärung droht, die Genossenschaft sei tariffrüchtig geworden, selbst wenn es sich um über den Tarif hinausgehende Forderungen handelte. Das Tarifamt habe da tief einschneidende Beschlüsse gefaßt, die die eigenproduzierenden Genossenschaften schwer belasten. So z. B., daß die Dreiwochen-Krankenschädigung bei Erkrankung an derselben Krankheit 8 Tage nach der Entlassung aus dem Krankenstand wieder gezahlt werden müsse. Wo soll das bei 1500 Angestellten hinführen? Die betreffende Genossenschaft sollte zur Tarifamtsverhandlung zugezogen werden.

Störmer-Berlin: Wozu die Arbeitsnachweise in Anspruch nehmen; arbeitslose Genossenschaftler sind einfach als Söhne der Familie Genossenschaft einzuzählen.

Martus-Riemscheid: Reichstarife haben wir erst mit den Transportarbeitern und Bäckern. Die Handlungsgehilfen streben Bezirkstarife an, wir haben teilweise solche abgeschlossen, um eine einheitliche Rechtsprechung zu erzielen, möchte in dem Bezirkstarife das Zentraltarifamt als Schlichtungsbehörde bestimmt werden.

Dreher-Berlin (gewerkschaftlicher Vorsitzender des Tarifamtes) führt zu einem der von dem Nedner aus Leipzig-Magdeburg angeführten Fälle an, daß das Tarifamt mit Recht die Stalkwache als ganzen Arbeitstag betrachtet habe. Das Handelsgesetz schreibt in Sachen des Krankenzuschusses daselbe vor, was das Tarifamt entschieden hat. Die Benutzung des Arbeitsnachweises ist Tarifvorschrift. Auch die wünschenswerte Einstellung arbeitsloser Genossenschaftler muß der Kontrolle der Gewerkschaften unterliegen, sonst könnte wol früher eine Weiterentwicklung eintreten. (Sehr richtig!) Der Deutsche Transportarbeiterverband hat im letzten Jahre 47 Stellen für privalkapitalistische Betriebe vermittelt; wir verlangen in allen abgeschlossenen Tarifen die Benutzung unseres Arbeitsnachweises, verlangen also von den Genossenschaften keine Besonderheiten. Selbstverständlich haben die Genossenschaften das Recht, aus den ihnen von unseren Arbeitsnachweisen zugewiesenen Arbeitsuchenden, die Genossenschaftsmitglieder zu bevorzugen. Wir verwehren auch nicht verdienten Genossenschaftlern die Anstellung, wenn diese infolge ihrer Betätigung nirgends sonstwo Arbeit finden können, nur müssen diese sich durch ihre zuständige Gewerkschaft mit unseren Verwaltungen verständigen.

Preißner-Leipzig: Wir als Verwaltung haben noch nie von dem Handelsgesetz Gebrauch gemacht, das tun wir prinzipiell nicht.

Störmer-Berlin: Ich habe nicht von dem wirklichen Vater gesprochen, der den Sohn einstellt, sondern von der Familie Genossenschaft. Die Anrechnung Niegers könnte Mißbilligkeiten verhindern.

Döhnel-Leipzig (Lagerhalterverband): Einer Ausschaltung der Gewerkschaftsbewegung können wir unter keinen Umständen zustimmen. Der Gesamtvorstand des Lagerhalterverbandes hat sich bereit erklärt, alle Tarifstreitigkeiten dem Zentraltarifamt unter der Voraussetzung anderer Zusammenfassung zu unterbreiten.

Fischer-Nürnberg unterstützt die Anregung, in allen Bezirkstarifverträgen die Entscheidung des Tarifamtes vorzusehen. Mögen doch endlich Handlungsgehilfen und Lagerhalter Reichstarife schließen, sie scheinen sich doch noch etwas zu sträuben. Die Zentralverbände sollten aber auch ihre Lokalbeamten von ihren durch Dreher ausgesprochenen Intentionen unterrichten. Da würde mancher Unfriede beseitigt (Lebhafte Zustimmung), namentlich in bezug auf die Bevorzugung von Genossenschaftlern bei der Einstellung.

Weißler-Hamburg (Bäcker): 3000 unserer Kollegen sind in der Eigenproduktion beschäftigt, aber darunter nur 600 Nichtgenossenschaftler.

Störmer-Berlin: Die Gefahr der Bettlerwirtschaft besteht nicht und wir Genossenschaftler wissen selbst, was den Genossenschaften nützt.

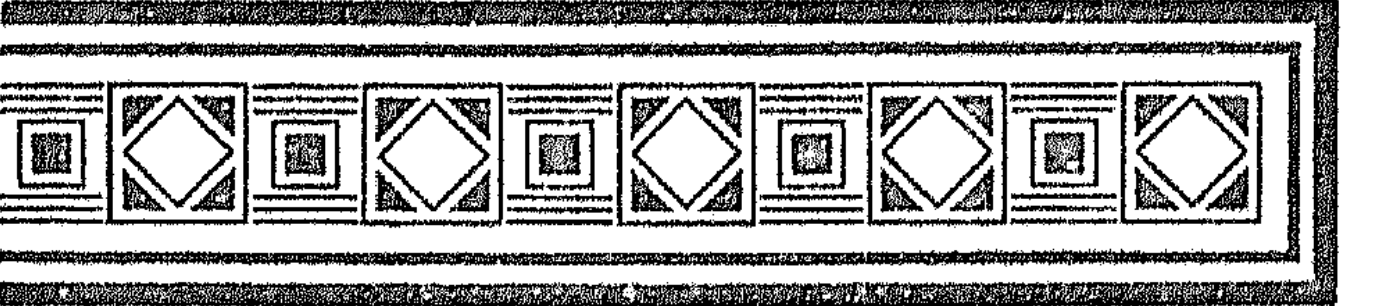
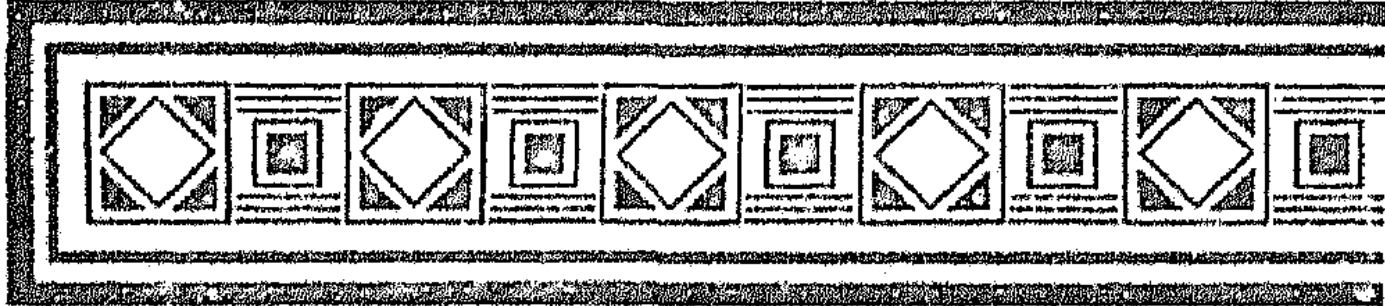
Dreher-Berlin (gewerkschaftlicher Vorsitzender des Tarifamtes): Ich muß leider den Genossenschaftstag noch einmal belästigen. Die Ausführungen der letzten Diskussionredner nötigen mich dazu. Der Ton, den mein ehemaliger Berufskollege Störmer angeschlagen, ist nicht dazu angetan, die Sache zu fördern. So kommen wir nicht weiter. Wir sprechen den Freunden zu Freunden und machen uns nicht an den Genossenschaftlern Vorschriften zu machen. Ich habe nicht behauptet, daß jetzt eine Bettlerwirtschaft herrscht, daß es früher vor dem Abschluß der Tarife hier und



da der Fall war, darf man wohl sagen. Ich erkläre nochmals, daß meine Gewerkschaft nichts dagegen einzuwenden hat, wenn die Genossenschaften aus den Händen von den Arbeitern nachgewiesenen die Genossenschaftlich organisierten Bewerber vorzuziehen. Gemäßregelte Angehörige anderer Gewerkschaften haben sich durch diese an uns zu wenden, und wir werden dann gewiß mit uns reden lassen. Verhüten muß aber werden, daß Leute in die Betriebe kommen, die die Genossenschaften lediglich als Versorgungsanstalt be-

trachten. (Zustimmung. — Störmer: Also nur die Gewerkschaften bestimmen!) Nein, wir müssen Leute fernhalten, die die Arbeiterbewegung nur zu persönlichem Nutzen missbrauchen wollen. (Beifall.)  
 Zu Mitgliedern des Tarifrats werden einstimmig gewählt: Rieger, v. Elm, Postelt, Lorenz; zu Stellvertretern: Berger und Everling, sämtlich in Hamburg. — Nachdem der Ausschußbericht entgegengenommen und der Vorstand entlastet, tritt unter den üblichen Formalitäten Schluß der Tagung ein.

Die Verhandlungen des Genossenschaftstages haben zweifellos gezeigt, daß es rüstig vorwärts geht und alles getan wird, was auf dem Wege der Genossenschaft für die Arbeiterinteressen getan werden kann. Wir dürfen deshalb an unsere Verhandlungsmitglieder die dringende Anforderung richten, zur Wahrung und Förderung ihrer Konsumenteninteressen, restlos Genossenschaftsmitglieder zu werden.



**Automobilfahrer**

Eine „Reinigung in der Automobilsprache“ beantwortet „Teut“ in der „Allg. Aut.-Ztg.“. Er schreibt:

„Als vor mehr als 20 Jahren das Tennisspiel, eine ursprünglich deutsche Sportart, wieder nach Deutschland kam, hatte der Deutsche nichts eiligeres zu tun, als alle englischen Fachausdrücke getreulich mitzubehalten, um allen „Courts“ (beileibe nicht Spielplätze) konnte man hören fifteen, thirty advantage, game usw., und die, die sich von der Schulbank her die geringsten Kenntnisse des angelsächsischen Idioms gerechelt hatten, prohierten am unfehllichsten damit. Ja, es ging soweit, daß man sich in Turnierangelegenheiten slavisch der Tennis-Association in London unterstellte und vor dort Weisungen entgegennahm! Inzwischen hat die Tennistut für die oberen Rehtausend erheblich nachgelassen, das gebrauchsfähig gewordene Auto nahm seine Stelle ein, und da trotz des Umstandes, daß auch das Auto eine deutsche Erfindung ist, wir diese erst von Frankreich übernahmen, so beileibe man sich pflichtschuldigst, die technischen Bezeichnungen dem Französischen zu entnehmen. Da ist zunächst der Chauffeur. Das abgeschmackte Wort wird von Mindergebildeten, vor allem von den berufsmäßigen Kraftwagenlenkern selbst, niemals richtig ausgesprochen, meist hört man Schafför oder Schaffehr. Zunächst aber verdient betont zu werden, daß das Wort an sich absolut widersinnig ist, denn „Chauffeur“ heißt bekanntlich heizen, und man möchte wissen, wo bei einem Auto etwas zu heizen ist. Wenn unsere Chauffeure wüßten, daß sie eigentlich Heizer heißen, so würden sich die meisten für diesen Titel energisch bedanken. Schuld an dieser Benennung ist aber nicht der Chauffeur, sondern das Gros der Autobesitzer, die bei all den vielen Versammlungen, die veranstaltet werden, nicht einmal eine kleine Sitzung für die Reinigung der Autosprache übrig haben. Man denke sich, wir kämen nach Paris und die Hofstetzer hielten dort Krutcher, würde uns das nicht sehr lächerlich vorkommen? Dasselbe Gefühl hat aber auch der Ausländer, und ich habe oft genug Beschämendes hören müssen über unsere vielen Hotel- und Firmenbezeichnungen, die ausländisch gefaßt, wahrscheinlich besonders vornehm klingen sollen, in Wirklichkeit aber lächerlich wirken. Dieselbe Plage haben wir mit dem Wort Chassis, mit Accelerateur und vielen anderen, ja man hört in Süddeutschland sogar noch die bei uns längst abgelegten Ausdrücke: „bitesse“ und für Nihilist: „refroidissement“. Es ist mit Fremdwörtern ein eigen Ding, ganz zu entbehren sind sie nicht, und wenn sie aus den toten Sprachen stammen, können sie als internationales Allgemeingut auch ruhig mit übernommen werden. Niemand hat etwas einzuwenden gegen Motor, nur darf er nicht Motohyr ausgesprochen werden, sondern muß sich die Betonung der ersten Silbe gefallen lassen. Wenn wir aber Ausdrücke, die ursprünglich aus dem Lateinischen stammen, wie „accelerator“ mit Gewalt französisieren und „Accelerateur“ daraus machen, so ist das absurd. Die Militärbehörde will von diesem Wortungestirn auch nichts mehr wissen und hat sofort die vorzügliche (Sml. Red. „Courier“) Verdeutschung „Beschleuniger“ eingeführt. Ähnlich könnten Worte wie Generator (Entwickler), Kompressor, Fraktion und andere leicht verdeutschelt werden, obwohl sie, aus dem Lateinischen stammend, in den technischen Sprachschatz aufgenommen sind und nicht zu den eigentlichen Fremdwörtern zählen. Der Weg, der in letzter Zeit eingeschlagen wurde, um aus Fremdwörtern deutsche zu machen, ist außerordentlich unsympathisch. (Sehr richtig — gilt aber zum guten Teil auch für „Teut.“ Red. b. „Courier“.) Ein Bureau wird nicht deutscher, wenn ich es Büro schreibe, ebenso nicht der Gendarm, der eigentlich gens d'armes heißt und in seiner neuen Schreibweise, die verdeutschelt sein soll, immer noch französisch ausgesprochen werden muß. Bezeichnend ist, daß wir noch kein vernünftiges Wort für Chauffée haben, denn das „Surrogat“ „Kunststraße“ hat sich gar nicht eingeführt. Helfen kann hier nur der Staat, indem er in den Schulen deutschsprachliche Bezeichnungen den Kindern „einimpfen“ läßt; auf diese Art haben sich ja auch nur die Bezeichnungen neuer Längennetze und Münzsorten eingeführt, da die Bevölkerung, am Alt-hergebrachten hängend, für solche Neuerungen nicht zu haben ist. Der Schoppen und die Elle sind bei alten Leuten noch stehende Bezeichnungen, von denen sie sich nicht abbringen lassen. Zeit ist es unsere Pflicht, die Jugend zu unterweisen, daß wir mit dem Geschehen des Reichsgedankens auch die Anwartschaft auf eine eigene, reine Sprache erhalten haben.“

Diese kramphastigen Verdeutschungsversuche haben zwei Seiten. Einmal kann man die Einschränkung der lächerlichen Sucht, mit Fremdwörtern glänzen

zu wollen, nur freudig begrüßen. Zum andern muß man aber leider konstatieren, daß die Verdeutschung mancher Fremdwörter arg vorbeigelingen ist — uns aus dem Reigen der Fremdwörter unter die Traufe der „teutschümlichen“ Lächerlichkeit brachte.

Unsere Kollegen kann es schließlich ganz einerlei bleiben, ob sie fremdsprachig geschmort oder deutsch-tümlich gebraten werden. Wenn „Teut“ bedauert, daß die Autobesitzer noch keine Sitzung übrig hatten zur „Reinigung der Autosprache“, so finden wir es viel bedauerlicher, daß die Autobesitzer noch immer „keine Zeit fanden“, die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Chauffeure menschenwürdig zu gestalten. Und das wäre wichtiger.

„Werbliche Bewerberinnen.“ Nach dem „Kraftwagenführer“ hat der Berliner Polizeipräsident zwei weiblichen Bewerberinnen die Konzession als Droschkenchauffeure verweigert. — Vielleicht entdeckt der „Kraftwagenfahrer“ nun bald männliche Bewerberinnen. Ansehens dieser schönen Leistung wäre es unverantwortlich, wenn wir die Auszeichnung, die der „Kraftwagenführer“ uns zugebracht hat, annehmen würden. Die Redaktion des „Kraftwagenführer“ will nämlich der Redaktion des „Courier“ eine Auszeichnung besorgen: „ein Brett vor den Kopf.“ Wir müssen dankend verzichten; wir nehmen nicht gern was anderen gebührt und deshalb lassen wir das Brett dem, dem es gehört: der Redaktion des „Kraftwagenführer.“ — Sie hats in jahrelanger — Arbeit reichlich verdient.

Die Prämierung von Anzeigen gegen Automobilfahrer! Im „Fuhrhalter“ finden wir unter dieser Ueberschrift ein fast unglaubliches Vorkommnis. Bei einem Einspruch gegen vier Strafbefehle vor dem Schöffengericht Berl., betundete ein Zeuge unter Eid, der Gemeindevorsteher habe ihm für die Erstattung der einzelnen Anzeige 2 Mk. versprochen, und er habe für seine Tätigkeit in 11 Fällen bereits 22 Mk. abschlägig erhalten. Das war natürlich ein ungewöhnlicher Vorgang, dessen Verfolgung dringend notwendig erschien. Es handelte sich um den Mechaniker W. in Westkönigen, in den Urteilen wurde aber leider auf seine Aussage nicht Bezug genommen, auch lehnte das Amtsgericht in Berl die Gewährung der Abschrift des Sitzungsprotokolls ab. Inzwischen wurde gegen zwei Urteile Berufung eingelegt, die zur Freisprechung geführt hat. Die Deutsche Auto-Liga nahm sich der Sache an. Sie berichtete an den Minister des Innern und führte aus: Das hier zur Feststellung von Automobilführer-Übertretungen angewandte Verfahren könne unter keinen Umständen gebilligt werden. Wenn Einwohner der Ortschaften durch Hergabe von Prämien dazu veranlaßt würden, Automobilführer anzuzeigen, so entspräche das zunächst in keiner Weise der Würde der örtlich zuständigen Polizeibehörde und erwecke sehr leicht den Anschein, als käme es dem betreffenden Gemeindevorsteher nur darauf an, möglichst viele Strafbeträge zur Auffüllung der Gemeindefasse in Eingang zu bringen. Aber ganz abgesehen hiervon liege in der Gewährung von Prämien an Einwohner dieser Ortschaften ein höchst ungesunder Anreiz, ungerechtfertigte Anzeigen zu erstatten, denn ein einfacher Mensch werde nicht überall vollständig die notwendige Objektivität wahren, wenn er durch die Erstattung der Anzeige einen Vermögensvorteil erlangen könne. Daß einzelne Einwohner durch derartige Anzeigen einen Nebenverdienst in beträchtlichem Umfange erlangt hätten, gehe aus der Aussage des Mechanikers W. im Hauptverhandlungstermin vor dem Schöffengericht Berl hervor. W., der für 11 Anzeigen schon 22 Mk. erhalten habe, scheine noch ein größeres Guthaben bei der Gemeindefasse liegen zu haben. Es sei ferner aus der Aussage des W. unschwer zu entnehmen, daß der Gemeindevorsteher erst dann die Prämie an die Anzeigerstatter zur Auszahlung bringe, wenn der einzelne Strafbetrag eingegangen wäre. Unter solchen Umständen dürften die Automobilführer beim Durchfahren der Ortschaften Westkönigen und Westbiberich vor ungerechtfertigten Anzeigen nicht sicher sein. Eine scharfe Kontrolle des Automobilverkehrs und die Bekämpfung von Unzulässigkeiten würden von allen Automobilisten-Organisationen durchaus gebilligt, man müsse sich aber auf den Standpunkt stellen, daß ein Gemeindevorsteher, der zugleich die Polizeigewalt handhabe, unter keinen Umständen Anzeigen gegen Automobilfahrer belohnen dürfe. Geschehe dies, so entferne er sich von der notwendigen Objektivität, die beim Straffestsetzungsverfahren in Uebertretungssachen gewahrt werden müsse. Er verleite, wenn auch absichtslos, schwache Charaktere, dem Verlangen nach mißheltem Gewinn mehr nachzugeben, als es sonst der Fall sein würde. Es stehe im übrigen jedem Staatsbürger frei, derartige Anzeigen ohne Belohnung zu erstatten. Die Liga beantragte Untersuchung der Angelegenheit und Beseitigung der durch sie entstandenen Verfassungen, sie wies endlich darauf hin, daß sich die Organisationen des deutschen Automobilwesens alle erdenkliche Mühe geben, gegen das wilde Fabren und sonstige Uebertretungen der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 anzukämpfen, daß sie aber auch einen Schutz gegen derartige verfehlte Maßnahmen der zuständigen Polizei-

behörden erwarten und erbitten müßten. Diese Eingabe hatte vollen Erfolg, wie aus einer Benachrichtigung des Herrn Regierungspräsidenten in Arnberg hervorgeht, die folgende Mitteilung enthält: „Die genannten Gemeinden hatten, da das Aufstellen von Warnungstafeln keinen Erfolg zeitigte, sich entschlossen, um den vielfachen Klagen der Einwohner über die, durch Ueberschreiten der zulässigen Geschwindigkeit durch die vorbeifahrenden Automobile hervorgerufene, unerträgliche Staubentwicklung abzuwehren, zuverlässige Personen gegen Zufolge einer Entscheidung mit der Erstattung von Anzeigen bei Konventionen zu beauftragen. Ich habe dafür Sorge getragen, daß eine derartige Handhabung der polizeilichen Aufsicht in Zukunft unterlassen wird.“ Mit anderen Worten, dem Gemeindevorsteher ist bedeutet worden, daß seine Maßnahmen höchst bedenklich, wenn nicht direkt geschädigt gewesen sind. Damit können die Automobilisten wohl zufrieden sein.

Sachpflicht des Autobus. Ein Automobilomnibus der Allgemeinen Berliner Omnibus-Ktiengesellschaft fuhr eines Tages bei nassem Wetter in so schnellem Tempo, daß er unter Beeinflussung durch die glitschige Straße gegen einen Trägermaß der elektrischen Leitung fuhr, einen Laternenpfahl umriß, gegen einen Baumpralle und zwei Granitplatten des Bürgersteiges senkrecht in die Höhe kantete. Der Kläger J., der sich auf dem Deck des Omnibusses befand, erlitt durch den Schreck und die Stöße ein Nervenleiden: traumatische Neurose. Er hat deshalb gegen die Omnibus-Ktiengesellschaft Klage auf Schadloshaltung erhoben und seine Ansprüche auf den Beförderungsvertrag gegründet, denn er mit der Gesellschaft durch die Lösung der Fahrkarte geschlossen hatte. Die Beklagte hat Widerklage erhoben und ausgeführt, daß dem Kläger ein Anspruch aus dem Unfall nicht zustehe, weil sie kein Verschulden treffe. Der Omnibus sei durch die Glätte der Straße ins Rollen gekommen; die Glätte sei aber durch die unterlassene Reinigungspflicht der Stadtgemeinde Berlin verschuldet.

Das Landgericht und Kammergericht zu Berlin haben die Widerklage abgewiesen und die Beklagte nach dem Klageantrag verurteilt. In den Entscheidungsgründen führt das Kammergericht unter anderem folgendes aus: Der Führer des Wagens hatte die Pflicht, langsam und vorsichtig zu fahren. Diese Pflicht war besonders durch die schlüpfrige Straße geboten. Dennoch hat er diese Verpflichtung nicht beachtet. Er ist in übermäßig schnellem Tempo gefahren, was daraus hervorgeht, daß der Wagen mit großer Wucht an den Trägermaß, an den Baum und an den Laternenpfahl angeprallt ist. Allerdings liegt auch ein Verschulden der Stadt Berlin wegen der Glätte der Straße vor. Hierzu kommt aber im wesentlichen das Verschulden des Chauffeurs. Für dieses Verschulden hat die Beklagte auf Grund des Vertrages einzustehen.

Das Reichsgericht hat am Dienstag die Revision der Beklagten zurückgewiesen und damit das Urteil des Kammergerichts bestätigt.

Ein seltener Fall. Drei Schulkleute im Gerichtssaal gegenüber nur zwei Zivilzeugen und dennoch unterlagen die Schulkleute! Meist ist es anders. Da steht oft ein einziger Schuhmann zahlreicher Zivilzeugen gegenüber und dem Schuhmann glaubt das Gericht doch, ohne Rücksicht darauf, daß die Zivilzeugen einwandfreie und ehrenwerte Leute sind.

Diesmal kam das so: Vor einer Strafkammer des Landgerichts II in Berlin hatte sich vor einigen Tagen ein Chauffeur gegen die Anklage zu verteidigen, an einem Winterabend gegen Ende Februar d. J. das hintere Kennzeichen seines Wagens nicht beleuchtet zu haben. Drei Neutöllner Schulkleute, die Herren Kappel, Duwe und Rose wollten den Angeklagten dieses Verbrechen an der Hafenhalle und Berlinerstraße zu Neutölln gemeinschaftlich überführt haben. Es sollte das um 8 Uhr 28 Minuten abends gewesen sein. Der Angeklagte war auch in 1. Instanz vom Schöffengericht Neutölln verurteilt worden. Im Gefühl seiner Unschuld hat er aber durch Vermittlung unserer Organisation Berufung eingelegt. In der Berufungsverhandlung traten die drei Schulkleute Mann für Mann auf und, wie es so ziemlich üblich ist, beschworen die Schulkleute, daß sie sich in der Festlegung der Nummer des Kraftwagens unmöglich geirrt haben könnten, daß also der Angeklagte der Führer jenes Wagens und so auch der Täter sei.

Dem Angeklagten stand zur Seite einmal das auf seinem Fuhrhof geführte Kontrollbuch, ausweislich dessen er an dem fraglichen Abend bereits um 6 Uhr 40 Minuten von der Fahrt nach der Garage gekommen war. Demgemäß konnte er nicht noch über dreiviertel Stunde später auf der Straße getroffen worden sein.

Des weiteren trat als Zeuge auf, der Fuhrherr des Angeklagten, welcher die Richtigkeit der Eintragung beschwor und zwar namentlich auch unter Hinweis darauf, daß die Eintragungen auf seinem Fuhrhof an der Hand der elektrisch geregelten Kontrolluhr genau gemacht würden.

Auch ein anderer Zeuge war vom Gericht geladen und stand dem Angeklagten zur Seite. Drei weitere Zeugen hatte der Angeklagte in Vorschlag gebracht, das Gericht hatte aber die Ladung dieser weiteren Zeugen als überflüssig abgelehnt.



So standen sich dann Zivilzeugen und Schuhmannschaft gegenüber. Die Schuhmannschaft jedoch in der Übermacht. Von vornherein hatte darum die Sache für den Angeklagten ein böses Aussehen, aber in der Verhandlung stellte sich doch mancherlei heraus:

Der eine der Herren Schlichter, Herr Duwe, mußte zugeben, daß, als er des Tages nach der angeblichen Feststellung auf dem Fährhof gewesen, um dort die nötigen Ermittlungen vorzunehmen, er durch die ihm damals gemachten Einwendungen schwankend geworden war und erklärt hatte, es müsse doch wohl den Schlichtern ein Verstum in der Nummer unterlaufen sein.

Mit diesem Zugeständnis stand allerdings schlecht im Einklang die von dem Zeugen gemachte Behauptung, ein Verstum in der Nummer sei ausgeschlossen.

Der zweite Zeuge, Herr Kuppel, wollte die Nummer gesehen und erkannt haben nur an dem hinteren Teil der Droschke, also gerade an der Stelle, wo überhaupt nicht beleuchtet gewesen sein soll.

Und nun endlich der dritte der Herren, der Schuhmann Rose! Der Schuhmann Rose wußte alles. Einmal erklärte er z. B., er habe den Wagen des Angeklagten an dessen Lackierung in zweifelsfreier Weise erkannt und schon darum sei ein Verstum bei ihm ausgeschlossen. Als ihm entgegengehalten wurde, daß auf anderen Fährhöfen in Neukölln Wagen von ganz genau derselben Lackierung sich befinden, meinte er trotzdem, gerade den Wagen des Angeklagten erkenne er ganz genau. Einen Grund konnte er natürlich nicht sagen, weil eine Unterscheidung zwischen den vielen total gleichgestrichenen Wagen in Wahrheit ja eben nicht möglich ist.

Herr Rose behauptete weiter, er habe den Angeklagten beim Vorbeifahren erkannt. Er bleibt dabei, obgleich er weiterhin zugeben mußte, daß der Wagen des Angeklagten selbst da noch, als er unmittelbar vor und neben dem Schuhmann sich befand, auch nicht das geringste Auffällige geboten hätte, weil ja die schlecht beleuchtete Nummer hinten gewesen sein soll, sodaß der Zeuge doch also auch nicht den geringsten Anlaß hatte, sich den Angeklagten irgendwie anzusehen. Der Zeuge begründet dann seine Behauptung, er habe den Angeklagten wohl erkannt, damit, daß er ihn sehr häufig schon gesehen habe. Als ihm darauf entgegengehalten wurde, daß der Angeklagte noch niemals eine Feststellung von ihm gehabt oder sonst irgend ein Zusammentreffen mit dem Schuhmann, da meinte der Schuhmann, wenn der Angeklagte so monatelang täglich an des Schuhmanns Standort vorbeifahre, so habe er ihn eben kennen gelernt. Zum Leidwesen des Schuhmanns konnte der Angeklagte nachweisen, daß er damals erst ganz kurze Zeit, noch nicht einen Monat in Neukölln gefahren habe, vorher aber überhaupt nicht in Neukölln, sondern in Berlin seinen Fährhof gehabt habe. Alles das zog nicht; der Schuhmann Rose kannte eben den Angeklagten und ein Verstum war bei ihm vollkommen ausgeschlossen. Das Gericht war anderer Meinung. Es stellte bei der Urteilsverkündung fest, daß bei den vielen und auffälligen Widersprüchen eine Verurteilung des Angeklagten trotz der bestimmten Behauptungen der Schlichter unmöglich sei und sprach den Angeklagten frei.

Zwei Zivilzeugen hatten also seltsamerweise drei Schlichter geschlagen!

Wir haben schon häufig Gelegenheit nehmen müssen, uns gegen die Art zu wehren, wie unsere Kollegen von der Polizei im allgemeinen und in Neukölln im besonderen zur Anzeige gebracht werden. Unsere Leser bestimmen sich namentlich noch auf den Fall des Chauffeurs Wegand, welchem zwei Schlichter unter dem Sibe mit der deutbar größten Bestimmtheit nachsagten, daß er mit 32 Kilometer Geschwindigkeit gefahren, während schließlich der im Polizeipräsidium als Sachverständiger beschäftigte Bauerrat und noch ein anderer Sachverständiger feststellten, daß der Wagen des Wegand überhaupt nicht einmal 25 Kilometer mit größter Anstrengung machen könne. Der Schuhmann Duwe war auch damals unter den Belastungszeugen. Schon damals hatten wir hervorgehoben, daß allzu scharf schartig macht.

Vielleicht steht sich die Neuköllner Polizeibehörde auch einmal das soeben besprochene Urteil des Landgerichts genauer an.



**Lohnbewegung der Bierfahrer in den Brauereien in Berlin.** Die in den Niederlagen der Brauereien Berlins und Umgegend beschäftigten Bierfahrer sind in eine Lohnbewegung eingetreten. Sie hatten bereits Mitte April dieses Jahres bei einer Reihe von Brauereien ihre Forderungen eingereicht, erhielten aber dann den Bescheid, daß die Angelegenheit dem Verein der Brauereien überwiesen sei. Dieses Verfahren war merkwürdig insofern, als bei den Verhandlungen über den allgemeinen Tarif für die Arbeiter der Brauereien im Jahre 1910 die Bierfahrer der Niederlagen keine Regelung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse erzielen konnten, sondern von den Vertretern des Vereins der Brauereien darauf verwiesen wurden, mit den einzelnen Brauereien über ihre Wünsche zu verhandeln. Die Ansichten haben sich also auf Seiten der Brauereibesitzer geändert, was aber natürlich die Bierfahrer und ihre Organisation, den Transportarbeiterverband, nicht abhalten konnte, sich zu Verhandlungen mit dem Verein bereit zu erklären. Jedoch kam bei der Sache nichts heraus. Die Forderungen wurden abgelehnt mit der Begründung, daß das Geschäft schlecht gehe und die Brauereien zurzeit nicht in der Lage seien, den Wünschen Rechnung zu tragen. Die Bierfahrer sollten sich gedulden, bis im Jahre 1914 der Tarif für die übrigen Brauereiarbeiter abläuft, und würden dann bei einem neuen Tarifabschluß berücksichtigt werden. Es fand nun gestern Abend im Gewerkschaftshaus eine Ver-

sammlung der Bierfahrer der Brauereien in Berlin statt, in der Misch über die Angelegenheit berichtete. Die Versammlung beauftragte dann die Organisationsleitung, nochmals mit den Vertretern der Arbeitgeber Rücksprache zu nehmen. Im übrigen aber zeigte es sich deutlich, daß die Bierfahrer nicht die Absicht haben, ihre Forderungen etwa fallen zu lassen oder bis 1914 hinter den Ofen zu stecken. Es sind vorläufig die Brauereien Königstadt, Bahnhöfer, Oswald Berliner, Bölow und Wehmischs Brauhaus, denen die Forderungen eingereicht sind. Inzwischen sind auch die zuletzt nachgekauften Verhandlungen abgelehnt worden und deshalb haben die Fahrer in folgenden Niederlagen die Arbeit niedergelegt: Bahnhöfer in Köpenick, Kautsdorf und Tegel; Wehmischs Brauhaus in Tegel und Zehlendorf; Wobbrauerei in Friedrichshagen und Bölow in Köpenick. Die Bewegung ist erfolgreich verlaufen. Bericht in nächster Nummer.



**Dresden.** Am 14. Juni fand im Burgkeller eine öffentliche gut besuchte Versammlung der Droschkenführer statt, die sich mit einer auf Anregung des gelben Führervereins geplanten Einführung eines neuen Entlohnungssystems beschäftigte. Nachdem der Referent einen Rückblick auf die Entstehung, Entwicklung und die Bestrebungen der gelben Organisationen geworfen hatte, führte er noch folgendes aus: Trotz der reichlichen Unterstützung der Droschkenbesitzer, war der gelbe Führerverein von vornherein kaum lebensfähig. Da in Dresden im Fuhrergewerbe Frieden herrschte, gab es für die Gelben keine Möglichkeit, sich betätigen zu können. Das nahe Ende stand also bevor. Es mußten nun eifrig Wiederbelebungsversuche gemacht werden. Als Mittel hierzu sollte nun die Eingabe an die Herren Besitzer um eine andere weite Regelung des Entlohnungssystems dienen. Letztere lehnten zunächst ein Eingehen ab. Erst als die Führer drohten, den gelben Verein aufzulösen und in den Transportarbeiter-Verband einzutreten, sahen sich die Besitzer genötigt, sich mit der Eingabe zu beschäftigen. Diese hat ihnen zweifellos schwere Kopfschmerzen gemacht. Hier war guter Rat teuer. Der Pelz sollte gewaschen werden, durfte dabei aber nicht naß werden. Wofür, wie die Unternehmer nun mal sind, haben sie auch das Kästel gelöst und zwar so, daß sie noch einen guten Korb bei der Sache machten. Das Fixum wurde herabgesetzt und die Prozente erhöht. Und es scheint so, als ob eine Aufbesserung erfolgt wäre. In der Saison wird sich der Gesamtverdienst wohl ein wenig heben. Rechnet man aber das ganze Jahr zusammen, so wird zweifellos ein Minus zu verzeichnen sein.

Ganz besonders starken Einfluß wird dieses System auf die Arbeitszeit ausüben. Diese wird naturgemäß ganz erheblich verlängert werden, ohne daß die Besitzer es besonders zu verlangen brauchen. Der eine Wechselkutscher wird sehr bald überflüssig werden. Es wird dann für eine Droschke auch nur ein Kutscher nötig sein. Und darauf dürfte es den Besitzern besonders ankommen. Sie sparen dabei das Fixum für den zweiten Kutscher. In einer letzten Besizerversammlung stand auch auf der Tagesordnung: Regelung des Nachtdroschken Verkehrs. Zweifellos hängt dies mit der Neuregelung der Entlohnung zusammen. Aufgabe der Kollegen und der Verbandsleitung wird es sein, die Einführung des neuen Systems abzuwenden.

Nach einer lebhaften Debatte, in der noch einiges ergänzt wurde, fand nachstehende Resolution einstimmige Annahme:

Die am 14. Juni im Burgkeller zahlreich versammelten Droschkenführer nehmen Kenntnis von der auf Anregung des gelben Führervereins geplanten Einführung eines neuen Lohnsystems.

Sie erblicken darin eine wesentliche Verschlechterung ihres Einkommens. Und die schon ohnehin allzulange Arbeitszeit wird dadurch naturgemäß eine ganz erhebliche Ausdehnung erfahren, wodurch eine große Anzahl Droschkenführer aus ihrem Beruf, den sie jahrelang ausgeübt haben, verdrängt werden. Bei den übrigen werden sich die Folgen an ihrer körperlichen Gesundheit sehr bald bemerkbar machen.

In Würdigung dieser unabwiesbaren Tatsachen richten sie an die Herrn Droschkenbesitzer das Gesuchen, von der Einführung eines der gesamten Droschkenführer schwer schädigenden Systems Abstand zu nehmen und es bei den bisherigen Bewenden zu lassen. Eine Aufbesserung der Löhne wäre allerdings dringend geboten. Dies kann jedoch nur durch Erhöhung des Fixums wirksam geschehen.

Sie beauftragen die Verbandsleitung des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, die hierzu notwendigen Schritte einzuleiten.



**Berlin.** Edition der in den Papier-, Pappen-, Engros-, Buchdrucker-, Buchbinder-, Buchhandlungen, Journal-Delegierten und sonstigen in der Papier-Industrie tätigen Hausdiener etc. In der am 20. Mai stattgefundenen Branchenversammlung erstatteten die Kollegen J. und Sch. als Delegierte die Berichte über die Beschlüsse der ordentlichen und außerordentlichen Generalversammlungen, welche bereits im "Courier" erschienen sind. Bezüglich des am 1. Juli d. J. eintretenden Ortszuschlages von 10 Pf. im allgemeinen für sämtliche Gruppen, hat die Branchenleitung in Gemeinschaft mit den Vertrauensleuten festgestellt, daß zirka 170 Kollegen im 1. Quartal 1912 diesen Ortszuschlag zahlen, darunter auch Neuaufgenommene, und konnten die Delegierten ihre Zustimmung zu der Einführung ab 1. Juli d. J. in der

Generalversammlung nicht verweigern, da auch außerdem zirka 30 jugendliche Kollegen unserer Branche mit 5 Pf. Ortszuschlag festgestellt wurden. Unter Verweisung wurden die Arbeitsverhältnisse der Sport- und Droschkenfahrer diskutiert. Die Verbandsleitung hatte sich im Auftrage dieser Kollegen an den Polizeipräsidenten gewandt. Auf unser Schreiben erhielten wir nachstehende Antwort:

„Der Polizei-Präsident.  
Abteilung IX.  
Auf die Anfrage vom 24. Februar d. J. erwidere ich ergebenst folgendes:

Mitros der fraglichen Art sind als Anstalten zur Mitteilung telegraphischer Nachrichten an Abonnenten anzusehen. In ihnen dürfen daher gemäß § 9 der Verordnung vom 21. März 1895, betreffend die Sonntagsruhe im Gewerbebetriebe mit Ausnahme des Handelsgewerbes Arbeiter an allen Sonn- und Festtagen mit Arbeiten, die für den Betrieb unerlässlich sind, beschäftigt werden. Diese Beschäftigung unterliegt folgender Beschränkung: Wenn die Sonntagsarbeiten länger als 3 Stunden dauern, so sind die Arbeiter entweder an jedem dritten Sonntag, für volle 36 Stunden, oder an jedem zweiten Sonntag mindestens in der Zeit von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, oder in der Woche während der zweiten Hälfte eines Arbeitstages, und zwar spätestens von 1 Uhr nachmittags ab, von jeder Arbeit freizulassen.

Wenn die Arbeiter durch die Sonntagsarbeiten am Besuch des Gottesdienstes behindert werden, so ist ihnen an jedem dritten Sonntag die zum Besuch des Gottesdienstes erforderliche Zeit freizugeben. Unterschrift.

An den Deutschen Transportarbeiter-Verband. Hier.

Die Kollegen haben nun Veranlassung, auch selbst auf die ihnen zustehende Sonntagsruhe Achtung zu geben und Gebrauch davon zu machen. Weiter berichtete der Branchenleiter, daß bei der Firma H. S. Hermann, Buchdrucker, 9 Kollegen 1 Mt. Zulage erhalten haben. Nachdem noch auf den Maßfonds für Ausgesperrte hingewiesen wurde, war Schluß der Versammlung.

In der am 17. Juni d. J. abgehaltenen Branchenversammlung hielt der Kollege F. einen Vortrag über „Zeichen der Zeit“, der mit Beifall aufgenommen wurde. Unter Verweisung gab der Branchenleiter Bericht über den Zustand der Radfahrer des Verlages „Sporn“. Am Dienstag, den 28. Mai waren die Rad- und Droschken-Fahrer des Verlages „Der Sporn“, Neue Königstraße, gezwungen, die Arbeit einzustellen. Die im Betriebe tätigen Express-Fahrer, welche des Abends von 6 bis 10 Uhr und des Nachts von 1 bis 3 Uhr arbeiten müssen, erhalten für diese Abends- und Nachtarbeit 21 Mt. Lohn pro Woche. Die Fahrer wurden auf Grund der Teuerungsvhältnisse wegen Aufbesserung der Löhne vorstellig. Herr H. jr. versprach, bis zu den Pfingstfeiertagen eine Neuregelung eintreten zu lassen. Die Firma hat am dritten Feiertag, anstatt ihr Versprechen zu erfüllen, mehrere Fahrer entlassen. Die Arbeiten der Fahrer werden jetzt durch die kaufmännischen Angestellten erledigt. Nach erledigtem Tagespensum verlangt die Firma von denselben, daß sie sich zu Überstunden verpflichten müssen, um die Arbeiten der Fahrer zu erledigen. Die Firma zahlt dafür eine Entschädigung von 5 Mt. pro Woche. Nachdem eine Kommission in einer Verhandlung wegen WiederEinstellung kein Entgegenkommen gefunden hatte, verließen sämtliche Fahrer den Betrieb.

Daß in diesen Instituten in Berlin eine beratige Ausbeutung für kaufmännische wie gewerbliche Arbeiter besteht, sollte man kaum für möglich halten. Aber die Kapitalisten dieses Genres haben in allen Städten Deutschlands gegenüber ihren Angestellten eine Profitgier, wie in keinem anderen Berufe; im Fasten, Zagen sollen in wenigen Stunden Laufende verdient werden. Dem Streik der Elbboten in Braunschweig sowie in Breslau sind in diesem Jahre ein Teil der Kollegen in Berlin gefolgt. Sie haben dieser Firma ihre Zähne gezeigt. Auch die modernen Betrugsmagnaten in Berlin sehen diesen Herren sehr nahe. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Zeitungsbahn-Expressfahrer liegen sehr im Argen. Eine der unruhigsten, nervenaufregenden Arbeiten ist diese, zur Nachtzeit zwischen 2 bis 3 Uhr im Dienst, zu den Frühzügen bestimmt, am Bahnhof. Ist der Zug erreicht, muß von Station zu Station für jeden Ort der Abnehmer auf der Tour bedient werden, müssen die bestimmten Exemplare herausgegeben werden. An bestimmten Kreuzungspunkten der Strecke heraus, um auf einer anderen Route einen anderen Zug zu erreichen; dann auf dieser Tour Station von Station pünktlich die Abonnenten bedienen. Ist das Endziel der Tour erreicht, heißt es, pünktlich zur Zeit umkehren, um Anschluß zu haben zur Rückkehr. Nachstehend einige Beispiele: Nach Stargardt: Abfahrt früh 6 Uhr, Rückkehr nachmittags 5 Uhr 55 Minuten; nach Stettin: Abfahrt früh 6 Uhr, Rückkehr nachmittags 3 Uhr; nach Casselberg: Abfahrt früh 4 Uhr, Rückkehr nachmittags 1 Uhr; nach Sorau: Abfahrt früh 4 Uhr, Rückkehr nachmittags 1 Uhr; nach Frankfurt a. O.: Abfahrt früh 4 Uhr, Rückkehr vormittags 9 1/2 Uhr. Für die Tour Stargardt zahlt betreffender Verlag 85 Mt. pro Monat an den Fahrer, kommt pro Stunde ca. 23 Pf. Lohn heraus; für die Tour Stettin 60 Mt. pro Monat, Stundenlohn zirka 20 Pf.; für die Tour Casselberg 70 Mt., zirka 23 Pf. die Stunde; für die Tour Sorau 70 Mt., zirka 23 Pf. die Stunde; für die Tour Frankfurt a. O. 45 Mt., zirka 25 Pf. die Stunde. Die Tagelasten sind verschieden; 2 bis 3 Kisten, zirka 1 Meter hohe Pakete, kommen vor, wenn Beilagen etc. vorhanden sind. Zur Propaganda und zur Reisezeit haben die ständigen Tourenfahrer 2 bis 3 Auswärtige mit, um alles Fortschaffen zu können. — Trotzdem ein Kontrolleur die Auswärtigen notiert,



sind für die Fahrer Differenzen, Abzüge zwischen 9 bis 19 Mt. seitens der Verlags-Expeditoren für ver- auslagten Lohn der Aushilfsfahrer eingetreten. Hat der Fahrer keine Aushilfsfahrer zur Stelle, droht man mit Entlassung.

Auch die Arbeitsverhältnisse der im Bahnhofs- buchhandel beschäftigten Angestellten müssen wir zu gleicher Zeit einer Würdigung unterziehen. Aus ist ein Lohnzettel bekannt geworden mit folgendem Inhalt:

**Gehaltszettel.**

Gehalt		15		
Provision				
Abzug	Strafgeld	—	15	—
	Abzahlung	8	—	—
	Versicherung		20	—
	Krankenkasse	50	8	70
Bar			11	80

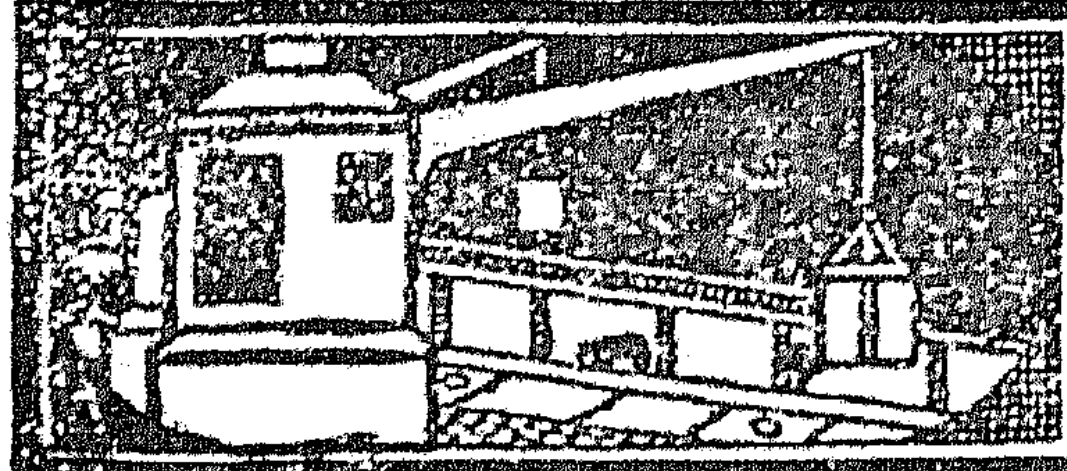
Solche niedrigen Löhne mit einem Abzug von 8 Mt. pro Woche als Kautions für Waren, werden von den „Herren Buchhändlern“ im Jahre 1912 ge- zahlt. Diese Unternehmer, die vom Wohlwollen und sozialem Empfinden für ihre Angestellten nur „triefen!“ Aber zu diesen Hungerslöhnen dieser Angestellten tritt noch eine Neuerung. Man will auch die Sortimenter aus der Kontorluft auf die Straße bringen. Der Reklamische Verlag hat den Gedanken der Einführung eines Bücher-Automaten auf den Bahnhöfen. Möge diese Neuerung für einen bestimmten Verkehrskreis erwünscht sein. Der Zensor — Eisenbahnbehörde — hat der Arbeiterpresse die Litr. des Handels an dieser

Stelle verschlossen. Wie weit sich dieses Unternehmen eine Bevormundung gefallen lassen wird und muß, können wir abwarten. Was der Scherzbibliothek pas- siert ist, kann auch für Reklam unter solchen Verhält- nissen eintreten. Auch die „Vossische Zeitung“ macht in der Nr. 281 scharf durch einen Artikel unter „Pro- blem des Rundverkaufs“. Sie schreibt: „Der alte und der neue Detailhandel sind von Gesetzeswegen über einen Kamm geschoren, — mit Unrecht, kritisiert dann die Vorgänge im Kostportage-Buchhandel und der Wäscheverleibbranche und kommt zu dem Schluß: Ab- hilfe ist dringend notwendig. ... Da müßten mal alle bösen Erfahrungen auf diesem Gebiete mit zahlen- mäßiger Belegung des Schadens gesammelt, ... in einer Broschüre zusammengefaßt, den Behörden und Gerichten übermittelt werden. ... Gegenüber die- sen Schädigungen vermag der gesetzliche Schutz voll- ständig. ... Also Verschärfung der Auslegung des § 1 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes. Ausbeutung der Angestellten, Profit- gier und Gesetzesverschärfungen gegen die Arbeiterklasse sind die Unternehmerrgisse. Werdet wachsam, Ihr Angeheilteten des Buchhandels, der Zeitungsbranche! Organisiert Euch besser als bisher.“

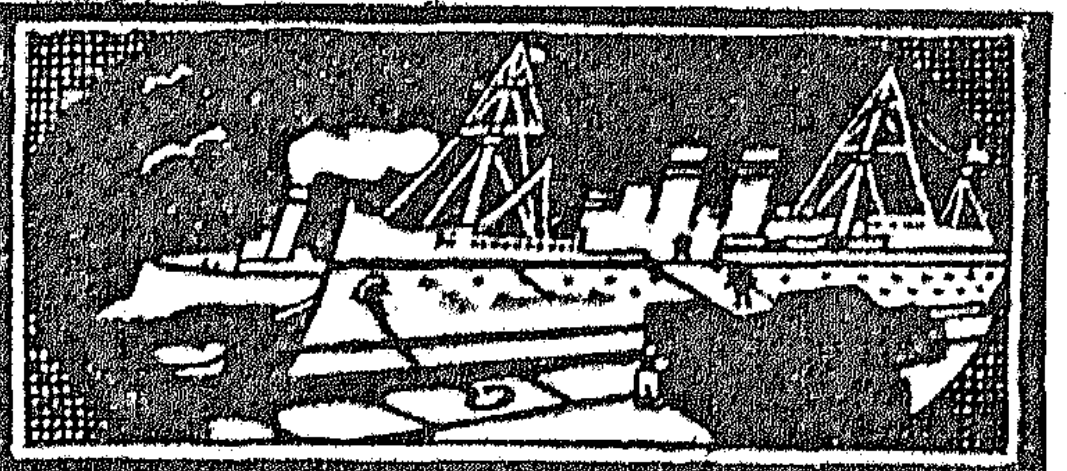
**Tresden.** In Meinholds Sälen fand am Dienstag, den 11. Juni eine öffentliche Versammlung der Markthelfer und Handelshilfsarbeiter aller Branchen statt. Landtags- abgeordneter Genosse Eimermann hielt einen lehrreichen Vortrag über: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Handelsgewerbes und die Stellung der Handelshilfsarbeiter. Aus den Ausführungen sei folgendes hervorgehoben: Bis in die 70 Jahre hinein war Deutschland vorwiegend ein Agrarstaat. Seit jener Zeit ist die Landwirtschaft in den Hintergrund gedrängt worden und Industrie und Handel

sind in den Vordergrund getreten. In den letzten Jahren hat besonders der Handel eine Ausdehnung erfahren und nimmt eine hervorragende Stellung in der gesamten Volkswirtschaft ein. Die Zahl der im Handel Beschäftigten steigt ganz rapld. Das Nationalvermögen ist gewaltig gestiegen und beträgt gegenwärtig pro Kopf der Bevölke- rung 6000 Mt. Fragt man indessen, wer es besitzt, so muß man konstatieren, daß die Handelshilfsarbeiter keinen An- teil daran haben. Die reichen Handels- und Industrie- herren haben es ausgezeichnet verstanden, das Fett abzu- schöpfen. Und die Handelshilfsarbeiter befinden sich in der größten wirtschaftlichen Elend. Finden sie sich in der Organisation zusammen, um dadurch ebenfalls den ihnen zukommenden Teil an dem Aufschwung in Form von höheren Löhnen zu fordern, so zernern die Besitzenden über die anmaßende Begehlichkeit der Arbeiter. Die Gewerk- schaften betreiben die gesundeste Wirtschaftspolitik, indem sie die Löhne höher treiben, wodurch die Kaufkraft der Masse gehoben wird.

Aufgabe jedes einzelnen ist es, an dem Ausbau der Organisation mitzuarbeiten, damit auch der Handelshilfs- arbeiter sich den Anteil an dem Aufschwung erlinge, der ihm zukommt. Die Verwaltungsstelle Dresden des Trans- portarbeiter-Verbandes habe ja in den letzten Jahren ganz enorme Fortschritte gemacht. Er habe der Entwicklung der Verwaltungsstelle besondere Beachtung geschenkt, da er Mitbegründer des Vereins der Markthelfer und Packer in den 90er Jahren war. Reicher Beifall lohnte den lehr- reichen und interessanten Vortrag. Der Vorsitzende weist darauf hin, daß in den großen gemeinsamen Versamm- lungen allgemeine Betriebs- und Branchenangelegenheiten nicht erörtert werden möchten, dazu seien die Branchen- Versammlungen da und ersucht, davon Abstand zu nehmen und Branchen-Versammlungen ebenso zahlreich zu besuchen, wie es heute der Fall war.



# Hafenarbeiter



Zur Lohnbewegung im Hamburger Hafen wird uns geschrieben: Während es anfangs den Anschein hatte, als würde für das Schiffs- und Kessel- reitlergewerbe kein von beiden Parteien anerkannter Tarif zustande kommen, ist nunmehr doch Aussicht dafür vorhanden. Den Stein des Anstoßes bildeten für die Arbeiter der Anfangslohn und die Ueberstundenlöhne. Sie lehnten deswegen den ersten Tarifentwurf ab und ersuchten unter eingehender Begründung ihres Standpunktes die Unternehmer um anderweitige Regelung. Obwohl die Unternehmer durch den Hafenbetriebsverein hatten erklären lassen, daß sie im Falle der Ablehnung den Tarif autonom, aber ohne die vorhergehende Staffierung, einführen würden, haben sie sich doch offenbar den Gründen der Arbeiter nicht verschließen können und sind deren Wünschen entgegengekommen. Der neue Tarif befestigt die am meisten beanstandeten Mängel. Wenn die Arbeiter in ihrer dieser Tage stattfindenden Versammlung dem neuen Tarife zustimmen, ist für eine weitere starke Arbeitergruppe das Arbeitsverhältnis tariflich geregelt. Das Ergebnis der Lohnbewegung besteht in einer nicht unerheblichen Lohnerhöhung, namentlich für die jugend- lichen Arbeiter, die erhöht für ihre schwere und unges- undene Tätigkeit eine halbwegs angemessene Bezahlung bekommen. Für die Schiffsreiniger beträgt die Lohn- zusage für das erste Jahr — bis 30. September 1913 — 20 Pf., für das zweite 30, für das dritte 40 Pf. pro Stunde, für die Kesselreiniger über 18 Jahren 70, 80 bzw. 90 Pf., für die jugendlichen 50 Pf. Außer- dem sind in den Sonderbestimmungen über Extralöhne usw. verschiedene Verbesserungen geschaffen. Weitere Abschlüsse sind zurzeit nicht zu verzeichnen, dürften aber in der nächsten Woche erfolgen. — Zwischen haben die Schiffs- und Kesselreiniger dem verbesserten Tarif- vertrag mit großer Mehrheit zugestimmt. Ihre Lohn- bewegung ist damit beendet. Nach einem kurzen par- tellen Streit sind auch die Barkassensführer zu einer Verständigung mit den Unternehmern gelangt. Sie erreichten eine Erhöhung des Anfangslohnes um 1 Mt., während für die bereits Beschäftigten Lohn- erhöhungen bis zu 4 Mt. pro Woche erzielt wurden. Auch nicht erledigt ist die Bewegung der bei den Quartiersteuern beschäftigten Expeditionsar- beiter; doch ist zu hoffen, daß es bei erneuten Ver- handlungen zu einer Verständigung kommt. Dann wäre auch für die letzte große Arbeitergruppe ein Vertrags- verhältnis geschaffen.

„Herren im Hause“. Es gab einmal eine Zeit, wo auch die Inhaber der Ewerführereibe- triebe in Hamburg sich als die „Herren im Hause“ fühlten und demgemäß die Wünsche und For- derungen der Ewerführer behandelten. Indes: die Welt ist rund und dreht sich und die Zeit, die eine immer stärker werdende Konzentration des Kapitals brachte, brachte auch die Ueberzeugung, daß die Ewer- führebetriebe keine Selbständigkeit beanspruchen kön- nen. In der Tat haben recht viele Kaufleute, Reedere usw. den Warentransport zu Wasser bereits in eigene Regie übernommen, und für die, die es noch nicht taten, liegt kein schwerwiegender Grund vor, es nicht morgen oder übermorgen ebenso zu machen. Unter diesen Umständen war es ein klünes Unter- fangen, daß der Verein der Hamburg-Altonaer Ewer- führer-Waase von 1874, gleich nach Abschluß des neuen Tarifes mit uns, eine Bekanntmachung losließ, in der er mitteilte, daß seine Mitglieder wegen der vorge- nommenen Erhöhung der Arbeiterlöhne auf alle Transportfähre 20 pCt. (!!) aufschlagen müs- ten. Das ist ihnen schlecht bekommen. Im „Hambur-

gischen Correspondent“ finden wir folgende unschein- bare Notiz, die aber gleichzeitig beweist, daß die Ewer- führer es in Zukunft mit anderen Unternehmern zu tun haben werden:

„Transportfähre der Ewerführe- reien. Unter Leitung der Handelskammer haben die Vertreter des Vereins Hamburg-Altonaer Ewer- führer-Waase von 1874 e. V. für die Mitglieder die- ses Vereins mit den anwesenden delegierten Vertretern des Vereins Hamburger Exporteure, des Vereins der Getreidehändler der Hamburger Börse, des Vereins der am Futtermittelhandel beteiligten Firmen, des Vereins der am Staakehandel beteiligten Firmen, des Vereins Westafrikanischer Kaufleute, des Vereins Ham- burger Spediteure, des Vereins Hamburger Reedere und der Vereinigung Hamburger Schiffswaller und Schiffsgagenten e. V. am 15. Juni 1912 eine Ver- ständigung dahin getroffen, daß die von den Vereins- mitgliedern am 29. Mai d. J. angeforderte Erhöhung der Transport-Tarife für die auf einem besonderen Verzeichnis zusammengestellten Waren ab 1. Juni d. J. auf 10 pCt. und für alle übrigen Waren auf 15 pCt. beschränkt werden soll.“

Sie transit gloria mundi! — So geht der Ruhm der — Herren im Hause dahin. Wir aber steigen feuerfest auswärts ans Licht. ...

Der Vorgang ist auch noch deshalb bemerkenswert, weil er die Hinfälligkeit des arbeiterfeindlichen Schlag- wortes illustriert, wonach die Erhöhung der Arbeiterlöhne die Erhöhung der Preise — in diesem Falle der Transportkosten im Hamburger Hafen — nach sich ziehen müssen. Wenn in diesem Fall der Kreis des „Konsumenten“ nicht Herr der Situation, d. h. Herr im Hause der Ewerführer-Waase, gewesen wäre, dann hätte die Erhöhung der Ewerführertarife die Trans- portkosten um 20 pCt. in die Höhe getrieben — jetzt nur um 10 pCt. resp. 15 pCt.

Daß diese Erhöhung der Transportkosten für eine handvoll Krampfbetriebe not- wendig wurde, wollen wir nicht abstreiten. Wenn wir uns jedoch die Entwicklung, die die Ewerführere- betriebe in den letzten Jahren genommen haben, ver- gegenwärtigen, dann kann kein Eingeweihter zweifeln, daß die Ewerführerei die Kosten der Lohnerhöhung aus Eigenem hätte tragen können. Die Intensität der Arbeit, die in den letzten Jahren immer stärker ge- worden ist, hat den Ewerführereien goldene Schätze in den Schoß geschüttet. Wir verdienen es den Ewer- führerwaasen nicht, wenn sie diese Schätze festhalten wollen; niemand darf es uns aber kumm nehmen, wenn wir diese Gelegenheit wahrnehmen, um die läppische Behauptung: die Arbeiterlöhne verteuern alles, zurückzuweisen.

Beschäftigung im Hamburger Hafen im Mai. Der Monat Mai hat für den Ham burger Hafen (laut Mitteilung des Hafenbetriebs-Vereins) in diesem Jahre gegenüber dem Vormonat nicht wie sonst einen größeren, sondern nur einen geringen Rückgang der Beschäftigung gebracht und zeigt im Verhältnis zum Mai 1911 einen beträchtlichen Aufschwung. Im Claus- ereibetrieb betrug die Anzahl der werktätig durch- schnittlich Beschäftigten 5288 gegen 5322 im April und 4821 im Mai 1911. Im Kabinbetrieb waren im Mai durchschnittlich täglich 6334 Leute beschäftigt gegen 6623 im Vormonat und gegen 5452 im Mai des Vor- jahres. — Die Schiffsreinigung verzeichnete 1274 Be- schäftigte im werktätigen Durchschnitt, während es im April 1182 und im Mai des Vorjahres 1110 gewesen sind. — Bei der Schiffsesselreinigung waren 343

Mann gegen 312 im Vormonat werktätig durchschnitt- lich in Tätigkeit. Im ganzen beschäftigten diese vier Betriebszweige des Hafens während des Monats Mai täglich 1516 Arbeiter mehr als im Mai 1911. Das Angebot an Arbeitskräften hat sich etwas gehoben und daher im ganzen ausgereicht. In der Hafen- und Lagerhausarbeit in Hamburg hat im Mai die Zahl der durchschnittlich werktätig Beschäftigten 364 gegen 375 im Vormonat und 332 im Mai 1911 betragen.

**Halle a. S. Der Streit der Hafen- arbeiter, der nach fast sechswöchiger Dauer von den Ausständigen abgebrochen werden mußte, hat nach vielerlei Nüchternheiten hin Bismarckwertes gezeigt. So stand es u. a. von vornherein sicher, daß der den Hafenarbeitern aufgezwungene Kampf ein schwerer sein würde. Der Arbeitgeberverband für das Handels- und Transportgewerbe, an dessen Spitze der Direktor Oble- rich vom Speditionsberein stand, hatte sich nach mehre- ren Mißerfolgen das für ihn eulrenschwerste Ziel ge- steckt, den verhassten Transportarbeiterverband endlich einmal aus dem Felde zu schlagen.**

Die Streiks der Schwerefuhrerwerksführer, der Kohlenfuhrerente, der Müllräumer und die Lohnbe- wegungen in einzelnen Betrieben, die im Laufe der letzten zwei Jahre von den Transportarbeitern geführt wurden und geführt werden mußten, schlugen alle zu- gunsten der letzteren aus. Bei all diesen Bewegungen vermochte der Arbeitgeberverband es nicht, den Arbeitern den Erfolg freitig zu machen, und gerade deshalb holte er bei dem Hafenarbeiterstreik zu einem Schla ge gegen den Transportarbeiterverband aus. Nach heftigen Kämpfen, nach schweren finanziellen und moralischen Opfern blieb denn auch das vereinigte Kapital Sieger. Aber, wie einst Pyrrhus rief: Nach einem solchen Sieg, und wir sind verloren! — so müssen auch die Hafengewaltigen jetzt diesen Ruf aus- stoßen. Sachverständige versichern, daß der finanzielle Schaden, den die Herren erlitten haben, gegen 50 000 Mark betragen wird, ungerchnet den, welchen der ge- samte Schiffsverkehrs- und die Geschäftswelt unserer Stadt durch den Streit erlitt. Der Kapitalismus hat vorläufig seinen Zweck erreicht. Ob er es allerdings ein zweites Mal wagen wird, einen solchen Kampf zu provozieren, das glauben wir nicht; wir nehmen viel- mehr an, daß einflußreiche Kräfte vorher ein Wörtchen mißsprechen werden.

Vorläufig haben sich nun allerdings die „Besiegten“ Arbeiter mit der Sache abzufinden. Sie haben zum Teil ihre alten Arbeitsplätze zu den früheren Lohn- und Arbeitsverhältnissen wieder eingenommen, zum andern Teil läßt das Kapital noch Nachse, indem einige der alten bewährten Arbeiter vorläufig nicht zur Ein- stellung gelangen. Der Kampf zeigte, daß eine Ar- beitermasse, die gegen den allgewaltigen Kapitalismus ins Feld zieht, vor allen Dingen gut organisiert und gut diszipliniert sein muß, wenn sie nicht von vorn- herein als unterlegen gelten will. Beide Eigenschaften waren bei den Hafenarbeitern noch nicht so ausgebaut, daß allen Ebenualitäten mit Recht entgegengeteher werden konnte. Nicht immer hat sich in dem Kampfe jeder einzelne dem großen Ganzen untergeordnet, nicht bei jedem war der Gedanke, für sich selbst und für die Allgemeinheit zu kämpfen, zum Durch- bruch gekommen. Die Maßnahmen der Polizei, die in dem Kampfe direkt zum Schutze des „bedrohten“ Kapitals auftrat, und das Heranlocken der Arbeits- willigen machte einzelne Ausständige zuzeiten energie- los. Ein Beweis dafür, daß sie im Kampfe mit den Gegnern noch keine Erfahrung und Ausdauer besaßen, und ein Grund mehr dafür, daß in der Organisation



gearbeitet werden muß, um bei kommenden Kämpfen geschickte Streiter zu haben.

Weiter ist zu beachten, daß sich bei dem Streit sehr viele Streikbrecher fanden. Ungerechnet derer, die aus Hamburg hergeköstet worden waren, kamen noch eine ganze Reihe solcher aus Halle und dessen näherer Umgebung. Unter ihnen überwog das jugendliche Element. Zum Teil waren es durch Arbeitslosigkeit herumirrende, durch Hunger gezwungene, zum Teil aber notorische Streikbrecher, die bei fast allen Kämpfen der Arbeiter diesen in den Rücken fallen. Nebenfalls muß bei jedem neuen Kampfe damit gerechnet werden, daß es der Kapitalismus durch seine Wirtschaftsweise fertig bringt, den kämpfenden Arbeiter in immer eine große Armee am Ufergrunde stehender Menschen entgegenzustellen. Mit einem Streit, den ungelernete Arbeiter führen müssen, ist das um so leichter, weil gewöhnlich die zu leistende Arbeit selbst von jedem Arbeiter geleistet werden kann. — Einem praktischen Erfolg wird allerdings der abgebrochene Kampf der Hafenarbeiter doch noch zeitigen, nämlich den, daß die Unternehmer im Hafen sich gezwungen sehen werden, doch noch einen Teil der aufgeregten Forderungen der Arbeiter zu bewilligen, falls sie eben nicht Gefahr laufen wollen, über kurz oder lang wieder einen neuen Kampf herauszufechten. Die Hafenarbeiter sind keineswegs einmütig, sondern werden, wenn es sein muß, ihre Rechte von neuem in wiederum ganz energischer Weise zu vertreten wissen, bis dahin heißt es für sie: Agitieren, organisieren und auflären!

Emden als Auswandererhafen? Ballin, der Sieger! Zwei Tage nachdem der deutsche Kaiser bei dem Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie als Gast willie, wurde bekannt, daß die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd in dem Interessenkampf gegen den Fürstentönnern, die Deutsche Neederei A. G. und die Stadt Emden, Sieger gelieben waren. Der Bundesrat hat das Konzeptionsgesetz des Fürstentönnern, eine Auswandererlinie von Emden nach New-York einzurichten zu dürfen, abgelehnt. Dagegen werden die beiden großen Neederen von jetzt ab regelmäßig Emden anlaufen, um den Warenverkehr über Emden zu fördern. Zur Entscheidung des Bundesrats, zu deren Fiktion die beiden Häfen Hamburg und Bremen alle Linien springen ließen, wird der bürgerlichen Presse von einer dem Fürstentönnern nahestehenden Person geschrieben:

„Den Interessen von Emden ist auf diesem Wege in keiner Weise gebient. Für sie war es wichtig, daß eine eigene Gesellschaft ins Leben trat, die ihren Sitz in Emden hatte, deren sämtliche Angestellte dort wohnten und daselbst steuerpflichtig waren. Davon erhoffte Emden einen großen Aufschwung, der durch das Anlaufen von Dampfern freier Gesellschaften nicht hervorgerufen wird. Die Steuerkraft Emdens wird auf diese Weise nicht gehoben. War es schon im rein preussischen Interesse sehr zu beklagen, daß seinerzeit der Sultan von Seldin nach Hamburg verlegt wurde und dadurch der preussische Staat einen sehr leistungsfähigen Steuerzahler verlor, so ist dies jetzt wieder der Fall. Die neue Gesellschaft, die in Emden mit einem Kapital von 50 Millionen errichtet werden sollte, fällt nunmehr aus. Auch dem deutschen Schiffsbau gehen beträchtliche Werte verloren. Es sollten zahlreiche neue Dampfer von je 20 000 Tonnen lediglich auf deutschen Werften errichtet werden. Das erübrigt sich jetzt, da die holländischen Gesellschaften das Anlaufen von Emden mit ihrem bisherigen Schiffsparc ausführen können, ohne daß es dazu Neubauten bedarf.

Es ist daher wohl begreiflich, daß in Emden infolge dieser Entscheidung große Mißstimmung herrscht. Man begreift es nicht recht, daß die preussische Regierung, die mit einem Kostenaufwand von 80 Millionen Mark den Emdener Hafen ausgebaut hat, die Gelegenheit nicht benutzte, auf die Reichsbehörden hinzuwirken, daß nun auch die preussischen Anlagen weiter gefördert werden. Dies hätte um so wirkungsvoller geschehen können, als die hinter der Deutschen Neederei-A.G. stehende Gruppe (Fürst Hohenlohe und Fürst Fürstenberg) Gewähr bot, daß das beabsichtigte Unternehmen auch mit genügendem Kapital ins Leben gerufen und in großzügiger Weise geleitet worden wäre. Für Emden ist jetzt auf lange Zeit hinaus die Möglichkeit geschwunden, sich schnell zu einem bedeutenden Hafenplatz zu entwickeln.“

Die Nachbargeräten um den Profit kümmern uns wenig, aber diese Ausführungen des Fürstentönnern verdienen einen kleinen Kommentar. Neuestens interessant ist die Klage, daß Preußen diesmal seine Allmacht im Reich einmal nicht zu rein preussischen, rein egoistischen Zwecken ausübte. Man ist schon allgemach gewohnt, daß Preußen die Reichsherrlichkeit vor den preussischen Parrenspannt, so daß man gar nicht begreifen kann, wie es dazu kommt, einmal nicht so strupellos vorzugehen.

Was die wirtschaftliche Seite der Fürstentlage betrifft, so sind sie teilweise, vom Standpunkt der Stadt und des Fürstentönnern, zu verstehen. Ob aber die glänzenden Folgen für Emden wirklich eingetreten wären, ist nach keineswegs unerschütterlich festgestellt. Denn eine künstliche Aufpöpelung kann niemals die natürliche Entwicklung ersetzen. Und die natürliche Entwicklung Emdens ist erfreulich genug. So hat sich z. B. der Verkehr im ersten Vierteljahr 1912, gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres, um 49 pCt. gehoben (d. h. von 197 240 M. Reg. Z. auf 293 728 M. Reg. Z.), während die Verkehrszunahme während der gleichen Zeit in Hamburg nur 1,3 pCt. betrug, in Bremen 16 pCt., in Seldin 15 pCt., in Rotterdam 14 pCt. und in Antwerpen 2,6 pCt. Wenn diese Entwicklung Emdens den in Frage kommenden

Herren noch immer nicht genügt, dann müssen sie dafür Sorge tragen, daß die exorbitant hohen Abgaben auf dem Dortmund-Ems-Kanal beseitigt, oder zum mindesten stark herabgesetzt werden. — Das ist auch eine preussische Angelegenheit. Heute denkt kein rheinisch-westfälischer „Bariton“ daran, Waren über Emden zu verschiffen, wenn er es über einen ausländischen Konkurrenzhafen billiger haben kann.

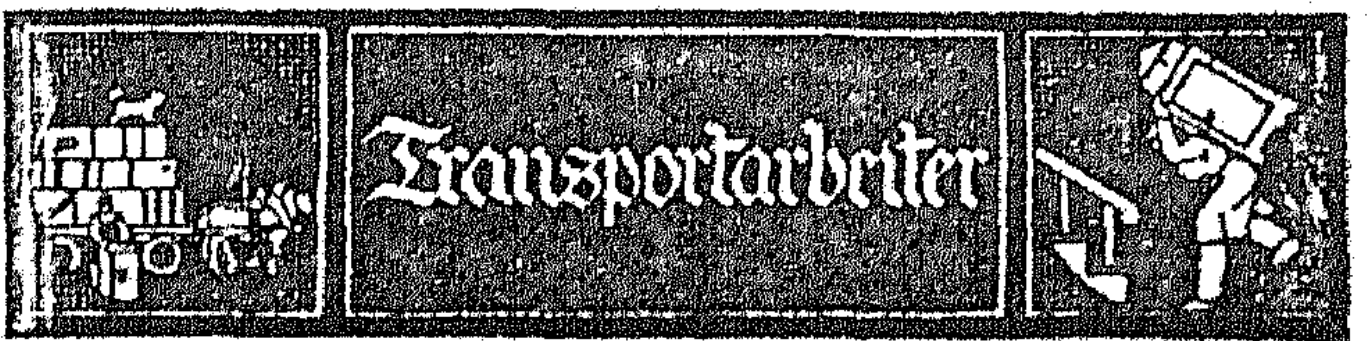
Daß dem deutschen Schiffsbau große Werte verloren gehen, ist vom Standpunkt der Werften und vielleicht auch der Werftarbeiter zu bedauern, nicht aber vom volkswirtschaftlichen Allgemeinstandpunkt. — Wie liegen denn die Dinge? Die Masse der zu transportierenden Güter und die Zahl der Auswanderer wachsen durchaus nicht, wenn einige fürstliche Personen eine Konkurrenzschiffahrtslinie aufmachen. Jede Register-Tonne aber, die über den wirklichen Bedarf hinaus gebaut wird, ist ein wirtschaftlicher Fehler. Je größer der Schiffsraum, der sich anbietet, desto niedriger die Frachten. So die Arbeiter — soweit unsere Kollegen in Frage kommen — an finanziellen Schwierigkeiten der Neederen ein Interesse haben, braucht hier doch wirklich nicht erörtert zu werden. Die Emdener Linie hätte selbstverständlich einen scharfen Konkurrenzkampf herausbeschworen. Trotz der Willkuren, die der Fürstentönnern hinter sich hat, halten wir es für ganz ausgeschlossen, daß er diesen Kampf siegreich bestanden hätte. So leicht ist die Geschichte denn doch nicht. Sehen wir ganz davon ab, daß die zahllosen, manchmal recht oberausen, Gründungen dieser fürstlichen Krämmer ihnen bei einem so gewaltigen Kampf ein Kloß am Bein gewesen wären, so kommt andererseits die unbestreitbare Kapitalmacht der beiden Gesellschaften und die überragende Weisheit Ballins in Betracht. Ballin kam von der Passagierschiffahrt, gerade auf diesem Gebiet ist er bewandert wie kein zweiter. Und daß er den Krämpel überhaupt zu meistern versteht, wird kein Mensch bestreiten, der der Erledigung der Konzeptionsfrage überhaupt tieferes Interesse widmet. Hierzu kommt, daß der Fürstentönnern nicht nur mit den beiden, je 200 Millionen M. schweben Gesellschaften angebanden hätte, sondern mit dem internationalen Pool, der in Passagierschiffahrt besteht.

Wie gesagt, für uns wäre der Ausgang des Kampfes nicht im mindesten zweifelhaft gewesen. Aber nehmen wir den für den Fürstentönnern günstigsten Fall: Die konkurrierenden Schiffahrtsgesellschaften hätten sich nach längerem Kampf geeinigt, dann wäre die erste Sorge der Gesellschaften gewesen, wie der Verlust wieder einzubringen sei. Auf Jahre hinaus hätten sie keine nennenswerten Dividenden ausschütten können, da die verschiedenen Reservefonds hätten wieder angefüllt werden müssen. Nun ist es an sich für uns ja unerwartet, daß die Aktionäre Dividenden erhalten oder nicht. Solange aber die Dividendenauschüttung der Maßstab der Prosperität der Gesellschaften ist, solange wir die feinen Abstufungen nicht aufdecken können, die zur Verdünnung des Goldstromes beitragen, solange werden bei Arbeiterforderungen die Höhe der Dividenden immer eine ausschlaggebende Rolle spielen. Und die von den Schreiberseelen der Schiffahrtsgesellschaften vergiftete „öffentliche Meinung“ wird es uns nie verzeihen, wenn wir Forderungen an eine Gesellschaft stellen, die „nicht prosperiert“, d. h. die keine erträgliche Dividende abwirft. Und der jetzt vermiedene Konkurrenzkampf hätte so schon eine solche Dividendenziehung gefördert und verschleiert. Das ist — wenigstens in alzu großem Umfang — für die nächsten Jahre unmöglich.

Nach alledem will es uns scheinen, daß der Entschluß des Bundesrates auch im Interesse der Arbeiter lag. Die Stadt Emden mag sich trösten: Es war Gold des Fürstentönnern, das ihr geboten wurde — also Klagengold. Unsere Kollegen werden voraussichtlich von der Wenukung Emdens durch die Schiffe der H. u. L. und des Nordb. Lloyd ebensoviel Vorteil ziehen, wie sie ihnen durch die Errichtung einer neuen Linie vielleicht geboten worden wäre.

Strasburg. Mörder Kapitalismus. Ein schrecklicher Unglücksfall kostete einem jungen Menschen am 28. Mai im Strasburger Hafen das Leben. Bei der Firma Franz Haniel wurden mit einem Selbstgreifer Kohlen von einem Schiff zum anderen umgeladen. Da der Schnabel des Krans aber nicht über das erste Schiff hinwegreichte, so bediente man sich einer sogenannten Prüfsche, auf welche die Kohlen mit dem Greifer gebracht wurden und dann von selbst in das zweite Schiff hinabstürzten. Von Zeit zu Zeit mußte diese Prüfsche verlegt werden, was durch Anhängen an den Kran geschah. Diese Arbeit des Anhängens besorgte ein 18jähriger Arbeiter, der im Schiffsraum mit tätig war. Da aber eine Leiter fehlte, um aus dem Schiffsraum herauszukommen (1), so wurde der Arbeiter jedesmal mit dem Selbstgreifer auf- und abgelassen. Dieser Unzufall ist leider nichts Neues, sondern gang und gäbe. Als wieder einmal die Prüfsche verlegt werden war und der junge Arbeiter mit dem Selbstgreifer in den Schiffsraum herabgelassen wurde und unten durch den halbgeöffneten Greifer hindurchschliffen wollte, schloß sich auf bisher noch nicht genau ermittelte Weise der Greifer in dem Moment, als der Körper außen und der Kopf innen war, so daß der Kopf förmlich vom Humpf getrennt wurde und nur noch am Wirbelnocken hing. Der Arbeiter war sofort tot. Bei der erfolgten gerichtlichen Feststellung der Unfallursache wurde der Kran in einem ganz verwahrlosten Zustand gefunden. Der Kranführer, der zugleich Platzmeister der Firma Haniel ist, wurde dem Gericht vorgeführt, vermochte aber die direkte Ursache des Unfalls nicht anzugeben. Nach unserem Ermessen verteilt sich die Schuld an diesem Unfall auf verschiedene Faktoren. Zunächst ist es eine

ganz verwerfliche Unfälle, Personen mit einem Selbstgreifer, überhaupt mit einem Kran zu befördern. (Im Hamburger Hafen ist diese Art der Beförderung streng verboten, trotzdem wird auch dort zuweilen der Unzufall geübt.) Hierfür trägt wohl die Firma die Schuld, weil sie es unterließ, die sonst nötigen Einrichtungen zum Befördern der Arbeiter zu treffen. Aber auch der Platzmeister, der den Kran bediente, ist nicht ganz ohne Schuld. Der schlechte Zustand des Krans mußte ihm bekannt sein, da er den Kran schon seit Jahren bediente. Er hätte also auf Reparatur desselben drängen müssen. Dann tragen ferner die Arbeiter einen Teil der Schuld mit, weil sie sich nicht energisch genug gegen ein solches Spiel mit Menschenleben wandten. Würde dies geschehen, so würden solche durch die Profitgier des Kapitals herbeigeführten Mißstände, wie oben geschildert, bald verschwinden. Dieser Unfall hätte unter allen Umständen vermieden werden können. Über belamulich fragt das Kapital nicht nach Menschenleben, sondern nur nach Mehrwert.



Carlisbewegung der Rutscher usw. aus dem Bau- und Arbeits-Fuhrwerkbetriebe Groß-Berlins. Am Donnerstag, den 20. Juni, fand eine Branchenversammlung statt, in der der Bericht der Lohnkommission über die bisherigen Verhandlungen mit den Vertretern der Fuhrherren erstattet wurde. Dem seinerzeit an dieser Stelle wiedergegebenen Tarifentwurf haben die Unternehmer einen Gegenentwurf entgegengesetzt, über den die Vertrauensmänner der Arbeiter in einer Sitzung beraten haben. Das Ergebnis dieser Beratung war, daß dem Entwurf der Unternehmer Zusatze beigefügt wurden. Die solchermassen entstandene Tarifvorlage unterlag nun der Beschlußfassung der oben erwähnten Versammlung. Den Bericht gab Franke. Die wesentlichen Positionen in dem Unternehmerentwurf sind:

Die Arbeitszeit beginnt a) in Schwerfuhrwerksbetrieben (Waufruhwert usw.) früh um 5 Uhr; b) im Expeditions- und Möbeltransportbetrieben früh um 4 1/2 Uhr; sie endet in allen Betrieben abends um 7 1/2 Uhr, vorausgesetzt, daß das Tagespensum erledigt ist. Aufträge, welche der Arbeitgeber nach 7 1/2 Uhr abends erteilt, ergreifen die Verpflichtung zur Bezahlung von Ueberstunden mit je 50 Pf. Angefangene halbe Ueberstunden kommen hierbei nicht in Berechnung.

Die Ruhepausen sind derart innewahalten, wie es die Wirtschaftslage des Betriebes bedingt.

Der Arbeitslohn beträgt für Rutscher: a) in Betrieben mit gemischtem Fuhrwerk (Expedition, Möbeltransport, Luxusfuhrwerk usw.) pro Woche 29 M.; b) in Betrieben mit schwerem Fuhrwerk (Waufruhwert usw.) 32 M., für Arbeiter und Stalleute pro Woche 27 M. und wird für die geleisteten Arbeitstage jeden Freitag nach Beendigung der Arbeit ausbezahlt. Die Abzüge gesetzlicher Versicherungsbeiträge muß sich der Arbeitnehmer gefallen lassen. Nach zwei Jahren tritt eine Erhöhung der Lohnsätze um 1 M. pro Woche ein. Die bereits bestehenden Lohnsätze bleiben in Kraft. Nachtarbeit wird mit 50 Pf. pro Stunde bezahlt. Diese Wochenlöhne gelten nur für Personen über 21 Jahren. Für nicht voll erwerbsfähige Arbeiter und Rutscher unterliegt der Lohn einer freien Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

In dem Entwurf der Arbeitnehmer hingegen wird in den Hauptpunkten gefordert:

Die Arbeitszeit beginnt: a) in Schwerfuhrwerksbetrieben (Waufruhwert usw.) früh um 5 1/2 Uhr; b) in Betrieben mit gemischtem Fuhrwerk, wie Expedition, Möbeltransport (in Vororten) Luxus und dergleichen früh 5 1/2 Uhr; für Arbeiter früh 6 Uhr; sie endet in allen Betrieben abends 7 Uhr, vorausgesetzt, daß das Tagespensum erledigt ist. Das Tagespensum ist seitens der Fuhrherren bezw. deren Betriebsinspektoren so zu bemessen, daß die Beendigung der Arbeitszeit um 7 Uhr abends erfolgen kann. Aufträge, welche Arbeitgeber erteilen, die voraussichtlich erledigt werden können, bedingen die Verpflichtung zur Bezahlung von Ueberstunden mit je 60 Pf. Dergleichen werden auch Aufträge, welche der Rutscher etwa noch in dringenden Fällen nach 7 Uhr abends erteilt werden, pro Stunde mit 60 Pf. bezahlt. Angefangene halbe Ueberstunden kommen nicht zur Berechnung.

Die Pausen zur Einnahme von Mahlzeiten betragen am Tage zwei Stunden und sind da abzuhalten, wo sich der Rutscher gerade befindet oder wie sie die Wirtschaftslage des Betriebes bedingt.

Der Arbeitslohn beträgt für Rutscher: a) in Betrieben mit gemischtem Fuhrwerk (Expedition, Möbeltransport, Luxusfuhrwerk usw.) pro Woche 30,50 M.; b) in Betrieben mit schwerem Fuhrwerk (Waufruhwert usw.) 34 M.; c) für Stalleute pro Woche 30 M.; d) für Arbeiter pro Tag 5 M. Der Lohn wird für die geleisteten Arbeitstage jeden Freitag nach Beendigung der Arbeit ausbezahlt. Die Abzüge gesetzlicher Versicherungsbeiträge muß sich der Arbeitnehmer gefallen lassen. Vom 1. Juli 1913 werden die Lohnsätze für alle Rutschergruppen und Stalleute um 1 M. pro Woche erhöht. Der Lohn für Arbeiter erhöht sich gleichfalls von diesem Zeitpunkt ab um 25 Pf. pro Tag. Am 1. Juli 1914 tritt eine Lohnaufbesserung in gleicher Höhe wie vorstehend angegeben in Kraft. Die vorstehenden Lohnsätze gelten als Minimallohn. Die bei Abschluß dieses Vertrages bereits bestehenden höheren Lohnsätze bleiben in Kraft.



Für diesen Tarif kommen in Groß-Berlin etwa 1000 bis 1200 Firmen mit ca. 15 000 Arbeitern in Betracht. Der Tarif soll auf drei Jahre festgesetzt werden. Die Arbeitgeber hatten 5, die Arbeitnehmer nur 2 Jahre gewünscht, doch haben sich beide Parteien dann auf 3 Jahre geeinigt. Es wäre dies auch der erste Tarif, der für diese Gruppe abgeschlossen würde.

In die Verichterstattung knüpfte sich eine kurze Diskussion, in der noch einige Spezialwünsche geäußert wurden. Einige Gegner bezeichneten die Zugeständnisse bzw. Forderungen als nicht genügend, jedoch stimmte die Versammlung gegen einige Stimmen der Vorlage, die von den Vertrauensmännern ausgearbeitet wurde, einschließlich eines Zusatzantrages zu. Die weiteren Verhandlungen nehmen nun ihren Fortgang, wozu die Versammlung die Lohnkommission ernannte.

**Ein Streik bei der Berliner Paketfabrikgesellschaft.** Bei der Berliner Paketfabrikgesellschaft in der Mitterstraße traten die Kutscher und ihre Begleiter am 20. Juni plötzlich in den Streik. Die Ursache dieses Vorgehens ist hauptsächlich darin zu suchen, daß die Gesellschaft ihren Angestellten das Koalitionsrecht vorenthält. Jedem Kutscher und Begleiter wird bei der Anstellung die Verpflichtung auferlegt, nicht Mitglied des Transportarbeiterverbandes zu sein, so lange seine Tätigkeit bei der Gesellschaft dauert, und der Kutscher, den er unterschreiben muß, enthält außerdem die Bestimmung, daß eine Station von 50 Mk. zu hinterlegen ist, die der Gesellschaft zufallen als Strafe für Kontraktbruch, falls der Angestellte einmal in Streik treten sollte. Aber dieser gegenwärtige Kutscher konnte die Kutscher wie auch die übrigen Transportarbeiter der Gesellschaft nicht abhalten, sich doch in immer größerer Zahl ihrem Verbands anzuschließen. Als die Direktion das erfuhr, stellte sie an fünf der Transportarbeiter, die von ihren Kollegen als Vertrauensmänner gewählt waren, unter Drohung mit Entlassung das Ansinnen, aus dem Verbands auszutreten, und entließ sie auch, als sie sich weigerten, das ihnen ja doch gesetzlich zustehende Koalitionsrecht preiszugeben. Da trat die übrige Arbeiterschaft des Betriebes für sie ein, suchte zunächst auf gutlichem Wege ihre Weiterbeschäftigung zu erwirken, und als das nicht gelang, kam es zur Arbeitsniederlegung, die einmütig durchgeführt wurde. Die Leitung des Transportarbeiterverbandes war überrascht von diesem Schritt und erhielt erst um 10 Uhr Kenntnis davon. Inzwischen hatte die Direktion dafür gesorgt, daß der Betrieb durch ein Massenaufgebot von Schülern unter Führung eines Leutnants und Wachmeisters "bewacht" wurde. Das verursachte, wie leicht begreiflich, große Erregung unter der Bevölkerung der ganzen Gegend. Die Organisationsleitung bot, nachdem sie von dem Streik Kenntnis erhalten hatte, der Direktion sofort ihre Vermittlung an, und es fand dann auch bald darauf eine Aussprache zwischen der Direktion und den Verbandsvertretern sowie Vertretern aus den Reihen der Streikenden statt. Auf Vorschlag der Direktion einige man sich dann zunächst dahin, daß mit einer Kommission von zehn Mann aus den Reihen der Streikenden über deren Wünsche verhandelt werden sollte; ferner, daß die fünf Entlassenen so lange zur Disposition stehen sollten, bis die Verhandlungen erledigt waren, und daß unter diesen Bedingungen die Arbeit sofort wieder aufgenommen werden sollte. Die Streikenden erklärten sich mit diesen Vorschlägen vorläufig einverstanden, wählten eine Kommission von elf Mann, und die Arbeit wurde dann kurz nach 2 Uhr nachmittags in vollem Umfang wieder aufgenommen. Die Wünsche, die an die Direktion gestellt werden, sind: 1. daß der Anstellungsvertrag zurückgezogen wird; 2. daß die Zugehörigkeit zum Verband keinen Entlassungsgrund bilden darf; 3. Weiterbeschäftigung der fünf Entlassenen; 4. Umwandlung des Monatslohnes in Wochenlohn; 5. einige Aufbesserung der Anfangslöhne. — Es bleibt abzuwarten, ob die Direktion den Wünschen Rechnung trägt.

Am anderen Tage erschien an den Berliner Anschlagssäulen ein großes Plakat, durch welches die Gesellschaft unorganisierte Arbeiter suchte. Wir wissen nicht, ob dies nur geschehen sei, um gegebenenfalls bei Fortdauer des Streiks den Betrieb aufrecht erhalten zu können oder in der Absicht die organisierten Angestellten ja nach und nach hinauszuweisen zu können. Wir warten also ab, werden aber gegebenenfalls die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen wissen.

**Geme.** Ein Gemütskranke scheint der Möbelhändler G. zu sein. Dieser Herr stellte vor einigen Wochen einen Mann ein, dem er 22 Mk. Wochenlohn versprach bei einer Arbeitszeit von zehn Stunden. Der Mann arbeitete nach diesen Bedingungen, doch wie erlautet war er, als er nach einiger Zeit folgendes Schreiben erhielt:

"Da Sie es heute Sonntag morgen, wieder mal nicht für nötig gehalten, wie am letzten Sonntag auch schon nicht, welches doch ausgemacht, am Sonntagmorgen das Pferd zu füttern und zu pugen, oder meinen Sie das das Pferd am Sonntag nicht zu fressen braucht, den Hof abfegen, Wagen von Straße bringen, wo Sie doch wissen das der noch auf der Straße steht, und heute den ganzen Sonntag doch nicht stehen bleiben kann, wenn es nun wirklich mal, je in hoch Saison mal etwas später geworden, nachdem auch Zeit kommt, wo wir nicht wissen was wir anfangen sollen, so müssen Sie das je mit im Kauf nehmen, aber nicht denken, gestern abend bischen später geworden, geht heute morgen einfach mal wieder nicht hin denn überanstrengen thun Sie sich ganz gewiß nicht die ganze Woche im liebsten würden Sie ja sehen, wenn man Ihnen alles ab und auch auf Wagen packt, Sie nur los fahren brauchen, ich stelle Ihnen von jeht an folg Bedingungen von morgens 7 Uhr bis Abend 7 1/2 Uhr oder mal je nachdem wie das Geschäft es mit sich bringt, wird auch mal 9 Uhr u später Sonntagmorgens Pferd füttern u Pugen, Hof abfegen, — auch das Pferd begehren mal nachsehen und einsetten usw. Lohn Winterstag 18 Mark Sommerstag dem entsprechen mehr sollten

Ihnen diese Bedingungen zusagen oder nicht, so müssen Sie ja wissen was Sie zu thun haben; ich würde nicht wo ich dazu käme die Woche fast 23 Mark zu zahlen und ich dann noch Ihre Arbeit zu machen; denn Sie müssen doch selbst einsehen und wissen doch, daß man bei jedes bischen Ihnen behilflich sein muß, was Sie häufig wirklich alleine machen können und müssen, denn sonst müßten Sie jezt schon nach 4 Wochen bischen umständlicher sein, alles im Weg hinstellen, weg stellen kann es ja anderer, dieses geht doch nicht, müssen Sie doch wirklich selbst einsehen

Achtungsvoll G. G. . . .  
Also für 18 Mk. soll der Mann weiter arbeiten dürfen, und zwar mit wesentlich längerer Arbeitszeit. Die Ueberstunden, die sich auch mal bis 9 Uhr und später hinziehen, sowie die Sonntagsarbeiten werden auch nicht bezahlt; alles soll für 18 Mk. geleistet werden. Natürlich hat der betreffende Arbeiter es vorgezogen, diese "gute" Stelle zu verlassen. Die Transportarbeiter sollten an diesem Vorgang wiederum ersehen, wie notwendig gerade für sie die gewerkschaftliche Organisation ist. Wären die Geschäftskutscher stark organisiert, würde kein Unternehmer es wagen, für 18 Mk. eine derartige Arbeitsleistung zu fordern.

**Streik der Duisburger Fuhrleute.** Die in den Duisburger Fuhrbetrieben tätigen Fuhrleute haben Sonntag morgen die Arbeit eingestellt. Vor 14 Tagen wurden den Unternehmern durch den Transportarbeiterverband die Forderungen gestellt. Die Unternehmer lehnten es ab, mit dem Verband zu verhandeln, sie wollten mit ihren Leuten die Sache zur "Zufriedenheit" regeln. Die von den Unternehmern angebotene zufriedene Regelung erfolgte dann so, daß sie ihren Leuten mitteilten, sie wollten 1-1,50 Mk. pro Woche zulegen. Da die Unternehmer seit zehn Jahren die gleichen Löhne zahlten, so lehnten die Fuhrleute dies Anerkennen als ungenügend ab. Die Unternehmer legten dann den Fuhrleuten einen von ihnen ausgearbeiteten Tarif vor, der sogar verschiedene Verschlechterungen gegenüber den jetzt bestehenden Arbeitsverhältnissen enthielt.

Die Löhne, die bisher gezahlt werden, schwanken zwischen 18 und 25 Mk. in der Woche. Der Durchschnittslohn beträgt 20,88 Mk., die Arbeitszeit pro Tag 14, 15, 16 und 17 Stunden. Sonntags- und Nacharbeit wird nicht bezahlt. Dagegen sind die Fuhrherren aber stets bereit, alle möglichen Abzüge zu machen. Die Unternehmer versuchen jezt, aus allen Gegenden Leute heranzuziehen. Kein Arbeiter darf nach Duisburg als Fuhrmann in Arbeit gehen!

**Uebertretung der Sonntagsruhebestimmungen im Frankfurter Fuhrgewerbe.** Eine eigenartige Auffassung von der Umkehrung der Sonntagsruhebestimmungen scheinen die Frankfurter Fuhrherren zu haben. Mit wenigen Ausnahmen wird Sonntag für Sonntag bis mittags 12, ja sogar 1 Uhr gearbeitet, ohne daß sich die Polizei darum kümmert. Es wird ausdrücklich bemerkt, daß während dieser Zeit nicht nur die Pferde gepflegt, sondern auch alle sonstigen an Wochentagen zu verrichtenden Arbeiten, wie Wagen schmierern und reinigen, Geschirrpugen, Wischaufgaben usw. verrichtet werden. In dem § 105b der St.-O. Art. 3 steht ausdrücklich, daß nur diese Ausnahmen denn zulässig sind, wenn diese Arbeiten eine Störung des Betriebes verursachen und an den Werktagen nicht erledigt werden können. In dem Stadtteil Niederrad ist es der Unternehmer H. Hoffmann, der die gesetzlichen Bestimmungen dadurch übertritt, indem er noch viel weiter wie oben angeführt geht. Bei Hoffmann wird schon lange Klage darüber geführt, daß jeden Sonntag im Hofe des Betriebes Pferde beschlagen werden. Nicht nur die Fuhrleute, sondern auch die Schmiede sind dadurch gezwungen, über die gesetzlich zugelassene Zeit hinaus zu arbeiten. Während in anderen Schmieden in Frankfurt an Sonntagen die Arbeit ruht, kümmert sich Herr Hoffmann außeinander verdammt wenig darum; er hat ja seinen eigenen Schmied im Hause und glaubt jedenfalls deshalb machen zu können, was und wie er will. Bemerkenswert ist, daß in allernächster Nähe des Hoffmannschen Betriebes sich ein Verkauf des blauen Kreuzes befindet, die doch ebenfalls zweifellos in ihrer sonntäglichen Andacht gestört werden. Die sonst bei anderen Anlässen, soweit die sozialdemokratische Arbeiterschaft in Frage kommt, überaus eifrige Polizei ist gegenüber beregten Vorgängen völlig taub. Sie steht und hört absolut nichts von dem die Nachbarschaft den ganzen Sonntag vormittag störenden Geräusch. Sollen nicht nur die Sonntagsruhebestimmungen auf dem Papier stehen, dann ist es unerlässlich, daß die Uebertreter der Gesetze schärfer überwacht werden, wie bisher. Eine derart laxer Handhabung der Gesetze ist, wie eingangs nachgewiesen, ungemein schädlich für sämtliche in diesem Beruf tätigen Arbeiter. Die Polizei hat zudem ein erhöhtes Interesse an der konsequenten Durchführung der Sonntagsruhe im Fuhrgewerbe, weil nicht zu allererst die regelrechte Abwicklung des Verkehrs darunter leidet. Fast tagtäglich kann man in der Tagespresse nachlesen, daß Fuhrwerkslenker wegen Uebertretung der polizeilichen Bestimmungen betreffend Verkehrsregelung in den Straßen Frankfurts mit außerordentlich hohen Strafen belegt werden. Bei der Weltfremdheit unserer heutigen Gerichte nimmt das wenig Wunder. Bekanntlich haben wir ja in Preußen-Deutschland keine Massenjustiz. Der Richter steht mir immer in dem Fuhrmann den Uebertreter der Gesetze. Dem eigentlichen Verursacher aber zu diesen Vorgängen wird kein Haar getrümmert. Es ist doch ganz natürlich, wenn z. B. wie bei H. Hoffmann in Niederrad an Wochentagen von morgens 4 Uhr bis abends 9 Uhr, also 19 Stunden ohne festgesetzte Pause gearbeitet wird, daß der betreffende Arbeiter kaum imstande ist, dem Verkehr die notwendige Aufmerksamkeit zuzuwenden. Dazu kommt dann noch die vier bis sechs Stunden waghende Sonntagsarbeit, durch die den in Frage kommenden Arbeitern die wenige Zeit, ihren er-

müdeten Körper auszuruhen, um mehr als die Hälfte gefürzt wird. Wir wiederholen: Hier bietet sich der Polizei ein wirklich dankbares Feld zur Betätigung und sie kann sicher sein, daß sie dadurch mehr für die Verkehrssicherheit leistet, als wenn sie hunderte von Strafmandaten auf die Fuhrleute losläßt.

Natürlich trifft das von Niederrad Gesagte auch auf die Betriebe in anderen Stadtteilen, wie z. B. in Vorheim bei May zu. Wir zweifeln nicht, daß Herr M. sicher bei der nächsten Uebertretung ein Strafmandat über 600 Mk. bekommen wird, obwohl er erst sechsin bei der Vorheimer Kriegervereinsfestlichkeit deloriert wurde.

**Frankfurt a. M. Geistesarmut im Südwesdeutschen Arbeitgebetverband.** Der Eintritt der wärmeren Jahreszeit macht sich anscheinend auch in der Redaktionskübe der "Südwesdeutschen Arbeitgeberzeitung" bemerkbar. Die andauernde Wärme muß wohl das wenige Gehirn schmalz vollständig zum Eintrocknen gebracht haben, weil in der letzten Nr. 57 vom 1. Juni fast nur Ausschnitte aus unserer und anderen Zeitungen Verwendung gefunden haben. Zunächst beschwert sich der "Kleinstertopf-Redakteur", daß wir die Frankfurter Fuhrunternehmer mit "modernen Mandrillern" verglichen haben. Dabei weiß derselbe sehr wohl, daß die Zustände bei einzelnen Firmen noch viel schlimmer sind, als bei den mittelalterlichen Verfahren des von ihm vertretenen Berufs. Der Unterschied ist nur der, daß die Mandriller des Mittelalters ihren Opfern in Hohlwegen oder sonstigen Vertiefungen aufstauten, während die modernen Mandriller im Fuhrgewerbe ihre Beutezüge viel bequemer ausführen, indem sie ihre "Stecher" bei 16stündiger Arbeitszeit mit 23-26 Mark bezahlen. Rechnet man dann die oftmals bis zu 10stündige Sonntagsarbeit hinzu, dann kann man wohl mit Recht behaupten, daß man es nicht mehr mit einsichtigen Arbeitgebern zu tun hat, sondern mit wirklich "modernen Mandrillern", deren Beutezüge um so gemeingefährlicher sind, als die Opfer nicht wie früher reiche Kaufleute, sondern nur arme Fuhrleute sind. Dann heulmeiert der Arbeitgeber-Strikar, daß sich die Firmen Zichwolff und Passavant, bei denen unsere Kollegen in diesem Jahre die zweite Lohnbewegung mit Erfolg führen konnten, noch immer nicht unter die schließenden Fittiche des Herrn Wolf begeben haben. Nach berühmten Mustern rechnet er dann aus, was die 33 in Betracht kommenden Kollegen seit ihrer Verbandszugehörigkeit als Verbandsbeitrag gezahlt haben, und kalkuliert, daß wenn sie noch weiter bezahlen müssen, von den 2042 Mark erzielten Mehrlohn nichts mehr übrig bleiben dürfte. Ja, ja, die Hibel-Furchbar schweres Gemüsel: 1 Mk. Mehrlohn im ersten Jahr, Abzug davon als Verbandsbeitrag 60 Pfg.; bleibt ein Defizit von ? Na wieviel, Herr Wolf? Nun haben die meisten Kollegen eine Lohnzulage von 1,50 bis 2,50 Mk. erreicht, wie hoch ist das Defizit nun bei denen nach Abzug der Verbandsbeiträge, Herr Wolf? Und die Unterstützungsansprüche, die sich jedes Mitglied durch Zahlen der Beiträge erwirbt, werden die Summen von 36 Mk. bis 132 Mk. auch als Defizit betrachtet? "Herr, vergib ihnen!" Die Mitglieder-schwinducht in Ihrem Verband wird durch solche Rechenkunststücken wahrlich nicht aufgehoben, und wenn Sie sich noch so große Mühe geben, Herr Wolff! Die dritte Nummer betrifft die Firma M. Müller, Reinigungs-Institut, der von Herrn Wolf dringend angezaten wird, sich der allgemeinen Organisation des Arbeitgeber im Handels- und Transportgewerbe anzuschließen. (Soll wohl heißen, dem "Südwesdeutschen A. V.!") Man erkennt auch hieran wieder, wie wenig der Scheren-Redakteur die Verhältnisse kennt. Er weiß nicht, daß die Reinigungsunternehmer selbst einen Zentralverband über ganz Deutschland haben und demzufolge darauf verzichten können, mit ihrem Gelde die Ebbe in der "Südwesdeutschen" Klasse füllen zu helfen. Zudem würde ja auch der Anschluß an den den Todeskeim in sich tragenden Scharfmacherverband für die Reinigungsunternehmer wenig Wert haben, weil Herr Wolf und Genossen sicher nicht bei einem Streik den Lederlappen in die Hand nehmen würde, wie es des öfteren die Unternehmer in den betroffenen Reinigungsbetrieben getan haben. Der echte scharfmacherische Geist, wie er fast bei allen Anlässen im Gebiet des Generalgezwaltigen Wolff zum Durchbruch kommt, zeigt die 4. Nummer! Auf Grund der kürzlich stattgefundenen Lohnerböhrungen bei der Milchverwertungs-gesellschaft betonten wir in einer Notiz, daß sich die Kollegen mit einer sofortigen Lohnerböhrung zufrieden erklärten und erst den Tarif abgelehnten wollten, wenn die Firma die Bilanz gezogen hat. An diese Tatsache knüpft der Schreiber der "Südwesdeutschen" die Bemerkung, daß die Genossen in "sozialdemokratischen" Betrieben im Transportarbeiterverband nicht die schneidige Vertretung fänden, als wenn sie bei bürgerlichen "Mandrillern" in Arbeit stehen. So viel Worte, so viel Verdrehungen wider besseres Wissen. Es gibt keine Gewerkschaft, die, ohne daß dem Unternehmer eine angemessene Frist gegeben wird, sich zu den eingereichten Forderungen zu äußern, sofort zum offenen Kampf übergeht. So auch nicht der Deutsche Transportarbeiterverband. In zahlreichen Fällen hat er bewiesen, daß es ihm Ernst ist, den Frieden zu erhalten. Auch im Gebiet des Herrn Wolff. Wer war es aber, der es ausschließlich zum Kampf trieb und die eventuell verhandlungsfreundlichen Unternehmer zum äußersten Widerstand aufreizte? Der "Südwesdeutsche Arbeitgeberverband" mit Herrn Wolff an der Spitze! Wir berufen uns hierbei auf das Zeugnis eines Arbeitgeber, der seinem gewählten Kollegen in trefflichen Worten in dem Unternehmern-Fachblatt "Der Fuhrhalter" Luft gemacht hat. Er schreibt: . . . "Zunächst entspricht es dem allgemeinen Brauch, in Streitfällen zu verhandeln und erst dann zum Kampf überzugehen, wenn die Verhandlungen aussichtslos bleiben. Diese U f a n c e



lehnt der Arbeitgeberverband ab zu befolgen. Er spielt sich auf als der Meister unseres Berufs, er beglückt uns mit der unchristlichen Lehre, den Armen und Bedrängten überall zu bekämpfen, wo er zur Verbesserung seiner Lebenslage sich bemerkbar macht, und läßt überall zum Sammeln blasen, damit durch große Opfergaben nicht die Verwundung des vermeintlichen Gegners, denn das ist heute unmdglich, erzielt, sondern nur die künstliche Erregung auf den Siebesmitt gebracht wird, damit allerdings absichtslos zahlreiche Betriebe dem Untergang verfallen." — Und weiter: "...aus dessen Ausführungen (Wolffs) ein solches Uebermaß von Weisheit und Selbstbewußtsein hervorquillt, daß man unwillkürlich auf den Gedanken kommt, der Herr hat die soziale Wissenschaft allein in Erbpacht genommen und bedauern wollte, ihn nicht an anderer Stelle sehen zu lassen, wenn nicht die Allgütigkeit seiner weiter vortragenden Ziele nicht so schnell ermüdet haben würde (auf dem Verbandstag in Eisenach 1911) und der Ruf nach Geld und nachmal's Geld und weiterer Opferwilligkeit zu deutlich bewies, wie faul es im Staate Dänemark aussieht." Wir können uns vorläufig mit dem Wüngen begnügen. Aber noch ein: Die Milchverwertungsgesellschaft ist überhaupt kein sozialdemokratisches Unternehmen. Das ist auch in der Notiz in Nr. 20 des "Courier", aus dem Herr Wolff sich die Ausschütze besorgt hat, deutlich gesagt. Es ist eine G. m. b. H., an der selbstverständlich auch der Konsumverein — wieder kein sozialdemokratisches Unternehmen — finanziell beteiligt ist, aber nur verhältnismäßig wenig Einfluß auf die Geschäftsführung hat. Wäre es mehr der Fall und würde das von der "Südwestdeutschen" Gesagte zutreffen, dann hätte sich die Gewerkschaft wahrlich nicht über die Umgehung des Gewerkschafts-Arbeitsnachweises zu beklagen. Daß dieses geschah, beweist die Haltlosigkeit der Wolffschen Ausführungen. Wir möchten der "Südwestdeutschen" raten, in Zukunft etwas vorsichtiger mit der Schere und dem Kleinstertopf umzugehen, sonst könnte es passieren, daß man sich noch mehr blamiert, wie es diesmal schon geschehen ist!

Höchst a. M. Hier leiden die Kollegen noch unter recht traurigen Lohn- und Arbeitsverhältnissen. Im Frühverweilen werden bei 14- bis 15stündiger Arbeitszeit Wochenlöhne von 22 bis 25 Mk. gezahlt. Das macht für die Arbeitsstunde 26 bis 28 Pf. Dazu kommt noch die natürlich unbezahlte Arbeitsleistung an den Sonntagen, wie Wagen umrüsten, schmieren usw. Die Pferde können in der ganzen Woche nur einmal richtig gepuht werden — natürlich am Sonntag. In der Woche hat man vor der Jagd nach Dribbenden natürlich für derartige Sachen keine Zeit übrig. Wenn ein Pferd verwendet, was schadet's, es ist ja versichert. Und vor der Dessenlichkeit läßt man sich den Rücken dadurch frei, daß man den "schuldigen" Aufsicht zum Teufel jagt.

Angesichts dieser empfindlichen Zustände ist es doppelt traurig, daß unsere Berufscollegen sich ihrer gewerkschaftlichen Pflicht so wenig bewußt sind. Alles was uns zu Menschen stampft, hat man uns geraubt, man brüht uns auf die niederste Stufe der Lebenshaltung, aber trotzdem hat sich erst ein kleines Häuflein aufgerafft und sich der Organisation angeschlossen. Wir sagen aber nicht, wir wissen sicher, daß die Zukunft unser ist — trotz der Feindschaft der Unternehmer und der Ineffizienz unserer Berufscollegen.

Am 2. Juni tagte eine öffentliche Transportarbeiterversammlung in der ein Kollege aus Frankfurt a. M. referierte und die uns ein erhebliches Stückchen vorwärts brachte. Aber noch immer stehen 200 Kollegen außerhalb der Organisation. Diese für den gewerkschaftlichen Gedanken zu gewinnen ist Aufgabe jedes organisierten Kollegen und sich dieser Aufgabe zu unterziehen ist gebieterische Pflicht. Möge sie keiner verfehlen.

Krefeld. Die Fuhrleute und Expeditionsarbeiter Krefelds stehen in einer Tarifbewegung. Am 4. Juli dieses Jahres läuft der im Jahre 1910 zwischen dem deutschen Transportarbeiterverband und den hiesigen Fuhrunternehmern abgeschlossene Tarifvertrag ab. Die Arbeitnehmer konnten den Tarif nicht mehr weiterlaufen lassen, da seine Lohnsätze und die Arbeitszeitbestimmung durchaus in keinem Verhältnis mehr zu der zu leistenden Arbeit und den teuren Lebensverhältnissen stehen. Es ist deshalb von der Ortsverwaltung des deutschen Transportarbeiterverbandes ein neuer Tarif bei den Unternehmern eingereicht worden, der allerdings nur die, angesichts der Verteuerung der Lebenshaltung allernotwendigsten Forderungen enthält. In einer am Montag, den 17. Juni im Lokale von Neuen abgehaltenen, äußerst gut besuchten öffentlichen Transportarbeiterversammlung hielt der Gewerkschaftssekretär H. Horlich einen Vortrag über das Wesen der Tarifverträge, in dem er den Standpunkt vertrat, daß nur kurzfristige Tarifverträge im Interesse der Arbeiter selbst abzuschließen seien, da die wirtschaftlichen Verhältnisse sich so schnell entwickeln, daß der Arbeiter nicht zu sehr in seiner Bewegungsfreiheit gebunden werden darf. Im Verlaufe seines Vortrages weist Redner auf das Vorhaben der Firma Weis hin, die beabsichtigt, bei einem etwaigen Streik der Fuhrleute der Stadt für die Straßenreinigung ihre Pferde zur Verfügung zu stellen, während die städtischen Arbeiter Arbeitswillige spielen sollen. Redner weist darauf hin, daß das ein unverantwortliches Beginnen von der Stadtverwaltung sein würde, wenn sie es wagte, in einem Lohnkampf zwischen zwei Gruppen ihrer Steuerzahler Partei für die eine Gruppe zu ergreifen. Redner geht dann auf die speziellen Verhältnisse im Transportgewerbe ein, geteilt die niedrigen Löhne, die überlange Arbeitszeit und die Sonntagarbeit. Er fordert, daß sich alle einsichtigen Transportarbeiter im Transportarbeiterverband organisieren. Dann kann der Sieg

nicht ausbleiben. In der Diskussion hielt zunächst der Lokalbeamte des deutschen Transportarbeiterverbandes, Kollege Fäßbender, das Wort, der mit energischen Worten alle etwa anwesenden Unorganisierten aufforderte, in den Verband einzutreten. Redner erinnert an die unheimlichen Zustände besonders bei der Firma Weis, die die Gespanne für die städtische Straßenreinigung stellt. Dort werden nur 26 Mk. Wochenlohn für Nachtarbeit gezahlt bei sieben Arbeitsschichten in der Woche. Redner fordert nochmals zu eifriger Agitation für den Verband auf. Dann sei die Bewegung ohne Streit durchzuführen. Verschiedene Redner sprechen sich noch im Sinne einer energischen Durchführung der Bewegung aus. Der vorliegende Streik fordert insbesondere, daß die Kollegen bei der Bewegung nach der Stange bleiben. Gegen jeden Unternehmer, der nach Abschluß des Tarifs diesen nicht in allen Teilen einhalte, müsse nachher energisch vorgegangen werden. Kein Fuhrmann, kein Kutscher und Expeditionsarbeiter dürfe es sich gefallen lassen, daß er nach Abschluß nicht auf Tariferteilen kann. Deshalb ist erster Zusammenstoß, einheitliche Organisation aller Transportarbeiter nötig. Nach anhaltendem Beifall sprechen noch mehrere Redner, die alle zu festem Zusammenhalt auffordern. Nach der Vorlesung des Tarifs, zu dem kleine Forderungen durch den Vorstehenden angeregt werden, erklärt der Referent das Schlußwort, in dem er dazu auffordert, nicht nur Beifall zu spenden, sondern auch mit zu handeln. Dann könne der Erfolg nicht ausbleiben. Unter großem Beifall und dreifachen Hoch auf den deutschen Transportarbeiterverband gingen die Versammelten in bester Stimmung auseinander. Sie sind überzeugt davon, daß ihre gerechten Forderungen von den Unternehmern anerkannt werden müssen, wenn die Transportarbeiter einmütig zusammenstehen.

München. Am 31. Mai wurde mit der Münchener Straßenreinigungsanstalt für die Arbeiter und Arbeiterinnen vom geräuschlosen Plaster ein Tarifvertrag vereinbart. Die Kottensführer hatten bisher einen Wochenlohn von 25 Mk., die übrigen Arbeiter einen solchen von 23 Mk., die Arbeiterinnen einen Tagelohn von 2,50 Mk. bei sieben Arbeitstagen. Am 3. Mai wurde der Firma ein Tarifentwurf übermittle. Die hauptsächlichsten Forderungen waren: Für Kottensführer ein Wochenlohn von 33 Mk., für Truppführer und Einzelstrecker 30 Mk., für Arbeiterinnen ein Wochenlohn von 23 Mk. bei einer Tarifdauer von 2 Jahren. Ferner eine Arbeitszeit von 12 Stunden inkl. 2 1/2 Stunden Pausen. Nebenstunden sollen künftig mit 60 Pf. bzw. 50 Pf. bezahlt werden. Außerdem wurde für sämtliche Angestellte ein Urlaub von 4 Tagen und die Anerkennung des § 616 des B. G. B. gefordert. Da der Fabrikarbeiterverband für die Arbeiter und Arbeiterinnen vom Granitplaster ebenfalls in Verhandlungen getreten war, wurden dieselben gemeinschaftlich geführt. In den Verhandlungen nahmen auch die Vertreter des bayerischen Arbeitgeberverbandes für das Transport-, Handels- und Verkehrsgewerbe teil. Nach mehreren Verhandlungen und zum Teil sehr erregten Debatten wurden seitens der Firma folgende Zugeständnisse gemacht: Die Arbeiter erhalten eine sofortige Zulage von 5 Mk. pro Woche, die Arbeiterinnen einen Wochenlohn von 22 Mk. Sämtliche Löhne steigen im dritten und vierten Tarifjahre um je eine Mark pro Woche, so daß die Kottensführer im vierten Tarifjahre einen Wochenlohn von 32 Mk., die Truppführer und Einzelstrecker 30 Mk. und die Arbeiterinnen einen Wochenlohn von 24 Mk. erhalten. Sämtlichen Angestellten wird ein Sommerurlaub von 4 Tagen gewährt. Die Nebenstunden werden mit 60 Pf. bzw. 50 Pf. bezahlt. Der § 616 des B. G. B. wurde nur für das männliche Personal anerkannt und erhalten dieselben den ersten Krankheitstag voll, die übrigen 3 Tage die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld anzubehalten. Die Arbeitszeitverkürzung für den einzelnen Beteiligten beträgt pro Woche eine Stunde. Die Erhöhung des durchschnittlichen Wochenverdienstes für den einzelnen Beteiligten beträgt pro Woche 5,21 Mk., für 136 Beteiligte insgesamt 709,56 Mk. pro Woche oder pro Jahr 36.813,12 Mk. Diese Zugeständnisse wurden in einer Vollversammlung angenommen. Die Kollegen und Kolleginnen können mit dem Ausgang der Bewegung zufrieden sein. Allerdings hatten sie seit Jahren unter sehr mißlichen Verhältnissen arbeiten müssen. Es ist nunmehr ihre Aufgabe, trenn zur Organisation zu halten und für deren Stärkung beizutragen, damit das Errungene festgehalten werden kann.

Stuttgart-Gannstatt. Den Herrn im Hause-Standpunkt glauben die Aktionäre der Zuckerfabrik rücksichtslos zur Geltung bringen zu müssen. Sie können es sich ja allerdings auch gestalten. Ihre Monopolstellung sowie ihre Profite, 27 pCt. pro Jahr, machen es verständlich, daß ihnen der Stamm geschwollen ist. Stamen da ein paar Fuhrleute und "erstickten" sich, von der Betriebsleitung zu verlangen, daß der forrende 100 Mk. betragende Monatslohn (11) in Zukunft in Form von Wochenlohn ausbezahlt werden solle, wie es im ganzen Lohngebiet üblich ist. Diese unglaubliche Frechheit mußte gezecht werden!

Das höchste gut begründete Anschreiben der Organisation wurde selbstverständlich unbeachtet gelassen, ebenso ein zweites, in welchem die Organisation im Auftrag der Kollegen gleichzeitig die Kündigung einreichte. Ohne ein Wort der Erklärung erhielten dann die Kollegen am Morgen des 1. Juni, an welchem die Kündigung abgelaufen war, ihre Papiere nebst ihrem fälligen Lohn ausbezahlt — obwohl sie zum Teil schon jahrelang im Betrieb beschäftigt waren. Auch wieder ein Musterbeispiel der Arbeiterfreundlichkeit der Unternehmer. Sobald ein Arbeiter nur schwachtern aufzuschauen wagt, steigt er rücksichtslos auf die Straße, ganz gleich ob er sich auch ein ganzes Menschenalter hindurch zu Ruh und Fronnen des Unternehmers die Knochen für einen wahren Hundelohn im Leibe zusammengeschunden hat. Die Firma wollte es also abschütteln darauf antworten lassen. Ein Versuch der Verhandlung, sich mit der Firma auf telephonischem Wege in Verbindung zu setzen, um womöglich eine Einigung herbeizuführen, schlug fehl, dadurch,

daß sofort nach Anruf das Hörrohr mit einem hörbaren Ruck an den Nagel gehängt wurde. Auf einen nochmaligen Versuch wurde sofort ohne irgend welche Antwort abgeläutet. Auch ein Zeichen der vielgerühmten Gütlichkeit!

Inzwischen gelang es der Firma, aus dem ihr unterstehenden Gutshof Neuwirtshaus sowohl, als auch aus der Fabrik selbst Arbeitswillige heranzuziehen. Diesen Herren wurde aber nicht etwa auch ein Monatslohn, sondern 5 Mk. Tagelohn bezahlt. Also beträchtlich mehr als unsere Kollegen verlangten hatten. Diesen braven Schächeln, die zu allem willig waren, konnte man es zahlen, denjenigen aber, die schon jahrelang im Betrieb waren, konnte man es nicht. Unter diesen Umständen ist es erklärlich, daß die Arbeitswilligen nicht aus dem Betrieb herausgeholt werden konnten, zumal sie weit mehr als früher verdienten. Aus diesem Grunde mußte die Bewegung dann unsererseits abgebrochen werden, zumal am dritten Streiktag bereits sämtliche Kollegen anderweitig untergebracht waren.

Die Herren Arbeitswilligen haben erklärt: Sie lassen sich von den Stuttgarter und Gannstatter Schlämpern nichts vorführen, sie wollten ihnen zeigen, daß sie trotz diesen Zucker führen können. Kollegen, diese freien Willkürigkeiten dürft ihr nicht auf euch sitzen lassen, sie zeugen euch aber auch zur Genüge, mit was für Hingebildern ihr es zu tun habt. Die Namen derselben sollen der Verdienste halber, die sie sich um die armen Aktionäre errungen haben, und damit unsere Kollegen eine Verbindung mit ihnen vermeiden können, der Öffentlichkeit nicht vorenthalten bleiben. Es sind dies: A. Punkt von Neuwirtshaus, H. Maier, Tagelöhner in der Zuckerfabrik, A. Fröh, Fuhrmann, blieb von vornherein im Betrieb stehen, sowie Chr. Wücheler, früher bei G. b. Maur. Kollegen, bewahrt ihnen ein gutes Andenken.

Die Sperre bleibt nach wie vor über den Betrieb verhängt. Kein ausländischer Fuhrmann darf dort in Arbeit treten. Sperrebruch ist gleich Streikbruch und zieht unbeschädlich den Ausschluß aus der Organisation nach sich. Wachte ein jeder darauf, daß die Sperre nachdrücklich durchgeführt wird. Nur dann wird es möglich sein, auch diesen Herren zum Bewußtsein zu bringen, daß die Arbeiterschaft von heute ein Machtfaktor ist, an dem brutale Unternehmer nicht mehr verächtlich vorübergehen können.

**Berichtigung**

In Nr. 25 haben wir mitgeteilt, daß der Gau 12 rund 35 000 Mk. zum Hausbaufonds abgeliefert habe; es ist dies nicht der Gau 12, sondern der Gau 11, Hamburg, gewesen.

**Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.**

- Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:
- In Berlin: August Franke, Spt.-Nr. 9453, eingetr. 9. 6. 1900; Ernst Jolly, Spt.-Nr. 73 814, eingetr. 12. 5. 11; Fritz Proder, Spt.-Nr. 65 284, eingetr. 2. 11. 10; Erich Lennbries, Spt.-Nr. 1719, eingetr. 24. 3. 12; Aug. Lerch, Spt.-Nr. 63 756, eingetr. 5. 11. 11; Ernst Erbe, Spt.-Nr. 116, eingetr. 15. 3. 12.
  - In Fürstenwalde: Gust. Felgenbräbe, Spt.-Nr. 372 038, eingetr. 28. 5. 11.
  - In Hamburg I: H. Schumann, Spt.-Nr. 105 470, eingetr. 26. 3. 10.
  - In Krefeld: Karl Breuer, Spt.-Nr. 269 122, eingetr. 1. 5. 09.
  - In Leipzig: Herm. Heine, Spt.-Nr. 90 920, eingetr. 5. 9. 01.
  - In Gagan: G. Lemenz Erner, Spt.-Nr. 246 260, eingetr. 17. 3. 12 in Waldenburg.
- Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Das Mitglied Wily Weber, Spt.-Nr. 92 900, ist von Leipzig abgereist, ohne seinen Verpflichtungen dem Verbande gegenüber nachzukommen. Sollte sich Weber irgendwo melden, ist ihm das Mitgliedsbuch abzunehmen und nebst Angabe seiner jeweiligen Adresse an den Unterzeichneten zu senden.

Mit der heutigen Zeitungsendung erhalten die Ortsverwaltungen die Abrechnungsformulare für das 2. Quartal 1912 und die Quartalsendungsformulare des Reichsstatistischen Amtes.

Die Abrechnungen sind bis spätestens den 31. Juli und die Karten des Reichsstatistischen Amtes bis zum 4. Juli d. J. einzusenden.

Außerdem liegen die Abrechnungsformulare der fakultativen Unterstützungseinrichtung für das 2. Quartal 1912 bei.

Für diejenigen Ortsverwaltungen, wo Arbeitsnachweise bestehen, sind Arbeitsnachweis-Formulare beigefügt. Wir bitten um deren genaue Ausfüllung und rechtzeitige Einsendung.

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 Kasper, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., einzusenden.



# Änderungen des Verbandsstatuts.

## Bekanntmachung d. Verbandsvorstandes.

### Verbandsmitglieder!

Laut Beschluß des 8. Verbandstages treten die von demselben vorgenommenen Änderungen des Verbandsstatuts am 1. Juli d. J. in Kraft. Wir bringen deshalb nachstehend die neuen Bestimmungen bezw. Änderungen zur allgemeinen Kenntnis.

### Name, Sitz, Umfang und Zweck.

#### § 2.

Abf. c) Unterstützung der Mitglieder bei Arbeitslosigkeit, Krankheit, Streiks, Maßregelungen und bei besonderer Not, sowie in allen Fällen, in denen eine Unterstützung zur Erreichung des Verbandszweckes notwendig ist, ferner Gewährung einer Beerdigungshilfe beim Ableben eines Mitgliedes oder dessen Ehegatten an deren Hinterbliebene.

### Beitritt, Austritt und Ausschluss.

#### § 3.

1. Dem Verbands können alle im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe zu Wasser und zu Lande beschäftigten Personen beitreten, sofern sie die Bestimmungen dieses Statuts durch eigenhändige Unterschrift anerkennen.

2. Der Verbandsvorstand kann auch Nichtberufsgewerblichen und solchen Personen, die nicht mehr im Beruf tätig sind, den Beitritt gestatten, sofern dies im Verbandsinteresse notwendig erscheint.

3. Vom Beitritt bzw. Uebertritt ausgeschlossen sind solche Personen, die infolge ihres körperlichen oder geistigen Zustandes in ein dauerndes Arbeitsverhältnis im Verbandsinteresse nicht eintreten können.

4. Mitglieder anderer Gewerkschaften, welche dort ihren Verpflichtungen nachgekommen sind, sich ordentlich abgemeldet haben, sind von der Zahlung des Eintrittsgeldes befreit und treten sofort in den Genuss derjenigen Rechte, welche sie durch ihre frühere Mitgliedschaft erworben haben. Dem Uebertrittenden wird der Wert der gezahlten Beiträge angerechnet, jedoch nur bis zur Dauer ihrer Gesamtorganisationszugehörigkeit. Ueber Ausnahmen entscheidet der Verbandsvorstand.

Bisheriger Abf. 3 wird Abf. 5 und bisheriger Abf. 4 wird gestrichen. Neuer Abf. 5 wird Abf. 6 usw.

### Aufbringung der Mittel.

#### § 4.

3. Dauernd erwerbsunfähige Mitglieder können sich, sofern sie mindestens 5 Jahre organisiert sind, ihre erworbenen Rechte mit Ausnahme des Anspruchs auf die volle Erwerbslosenunterstützung, durch Zahlung eines niedrigeren Wochenbeitrages sichern. Dieser Beitrag beträgt ausschließlich event. Ortszuschläge 20 Pf. für männliche und 10 Pf. für weibliche Mitglieder. Das Recht auf diese Vergünstigung steht auch solchen Mitgliedern zu, welche das 60. Lebensjahr überschritten haben, mindestens 5 Jahre organisiert sind und nicht mehr den vollen Arbeitsverdienst ihrer Berufskollegen erzielen können. Ueber die Zulässigkeit der Beitragsherabsetzung oder Wiedererhöhung entscheidet der Verbandsvorstand.

### Art und Umfang der Unterstützungen.

#### Erwerbslosenunterstützung.

#### § 5.

1. Mitgliedern, welche ein Jahr dem Verbands angehören, d. h. 52 Wochenbeiträge entrichtet haben, kann, — wenn dieselben erwerbsunfähig (krank) oder erwerbslos (arbeitslos) werden — nach einer Karenzzeit von einer Woche am Schlusse der zweiten Woche der Erwerbslosigkeit eine Unterstützung gezahlt werden. Dieselbe beträgt:

#### a) Für männliche Mitglieder:

##### Beitragsklasse 1.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeitr.	6,— Mtl.	auf 6 Wochen	= 36 Mtl.
112	7,—	" 7 "	= 49 "
172	8,—	" 8 "	= 64 "
292	9,—	" 9 "	= 81 "
412	10,—	" 10 "	= 100 "
592	11,—	" 12 "	= 132 "

##### Beitragsklasse 2.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeitr.	5,50 Mtl.	auf 6 Wch.	= 33,— Mtl.
112	6,50	" 7 "	= 45,50 "
172	7,50	" 8 "	= 60,— "
292	8,50	" 9 "	= 76,50 "
412	9,50	" 10 "	= 95,— "
592	10,50	" 12 "	= 126,— "

##### Beitragsklasse 3.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeitr.	5,— Mtl.	auf 6 Wch.	= 30,— Mtl.
112	6,—	" 7 "	= 42,— "
172	7,—	" 8 "	= 56,— "
292	8,—	" 9 "	= 72,— "
412	9,—	" 10 "	= 90,— "
592	10,—	" 12 "	= 120,— "

#### b) Für weibliche und jugendliche Mitglieder.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeitr.	3,— Mtl.	auf 6 Wch.	= 18,— Mtl.
112	3,50	" 7 "	= 24,50 "
172	4,—	" 8 "	= 32,— "
292	4,50	" 9 "	= 40,50 "
412	5,—	" 10 "	= 50,— "
592	5,50	" 12 "	= 66,— "

2. Die Erwerbslosenunterstützung darf nur einmal innerhalb 60 aufeinanderfolgenden Wochen in Höhe des für die betreffende Beitragsleistung vorgesehenen Betrages gezahlt werden.

3. Von anderen Verbänden übergetretene Mitglieder haben nur dann und zu dem Teil Anspruch auf sofortige Zahlung von Erwerbslosenunterstützung nach Absatz 1, wenn und soweit ein solcher durch die Zugehörigkeit zur bisherigen Organisation begründet ist. Darüber hinaus darf Unterstützung nur nach Leistung von 26 Wochenbeiträgen gezahlt werden.

4. Hat ein Mitglied während einer Erwerbslosigkeit die volle Unterstützung (Abf. 1) erhalten, so kann es erst wieder nach Entrichtung von 60 Wochenbeiträgen, vom ersten Erhebungsstage an gerechnet, weitere Unterstützung beziehen. Ist ein Mitglied innerhalb eines Zeitraumes von 60 Wochen wiederholt erwerbslos, so erhält er insgesamt nur Unterstützung bis zum Höchstbetrage der für die entsprechende Mitgliedsdauer vorgesehenen Summe.

5. Wenn ein Mitglied, in drei aufeinanderfolgenden Perioden a 60 Wochen, die volle Unterstützung für jede Bezugsperiode erhalten hat, dann beginnt die Berechtigung zur Bezugszeit weiterer Unterstützung erst wieder nach Entrichtung von 120 Wochenbeiträgen. Hat ein Mitglied in drei aufeinanderfolgenden Bezugsperioden die volle Unterstützung nicht erhoben, dann steht ihm nach Entrichtung von weiteren 60 Wochenbeiträgen der Anspruch auf die Differenz zwischen der bezogenen und der zu beanspruchenden Unterstützung zu, mit der Einschränkung, daß diese den Gesamtbeitrag für eine Bezugsperiode nicht übersteigen darf.

6. Falls ein Mitglied während seines Unterstützungsbezuges in eine höhere Unterstützungsstufe aufsteigt, kann es den in dieser Klasse geltenden Unterstützungsbeitrag nur für die Zeit erheben, welche ihm noch an den satzungsgemäßen Bezugszeit fehlt. Jüngere männliche Mitglieder können die für erwachsene männliche Mitglieder geltenden höheren Unterstützungsstufen erst nach Entrichtung von 52 erhöhten Wochenbeiträgen erhalten; sie haben jedoch dann Anspruch auf diejenigen Unterstützungsstufen, die ihrer Gesamtmitgliedschaftsdauer entsprechen.

7. Dauernd erwerbsunfähige (invalide) Mitglieder, die den herabgesetzten Beitrag nach § 4 Absatz 3 zahlen, gelten nach dreimaligem Bezuge der vollen Unterstützung als endgültig ausgeheuert.

8. Liegt zwischen zwei Erwerbslosigkeiten ein Zeitraum von weniger als vier Arbeitswochen, dann kann die Unterstützung vom Tage der Meldung der neuen Erwerbslosigkeit an gezahlt werden; dasselbe gilt bei militärischen Dienstleistungen, soweit dieselben nicht länger als vier Wochen dauern.

9. Angehörigen werden als erwerbsunfähig (krank) angesehen und während der Zeit des Wochenbeitrages statutengemäß unterstützt.

10. Dem Verbandsvorstande steht das Recht zu, im Einverständnis mit dem Ausschuss die Unterstützung nach dem jeweiligen Klassenstande zu erhöhen oder zu erniedrigen.

#### Reiseunterstützung.

#### § 6.

4. Der gleichzeitige Bezug von Reiseunterstützung aus Ortsmitteln und Erwerbslosenunterstützung ist unzulässig.

#### Unterstützung bei Todesfällen.

#### § 7.

1. Beim Ableben eines Mitgliedes, welches dem Verbands mindestens ein Jahr angehört, d. h. 52 Wochenbeiträge gezahlt hat, kann den Hinterbliebenen derselben eine Unterstützung gewährt werden. Dieselbe beträgt:

#### a) Für männliche Mitglieder:

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeiträgen	40 Mtl.		
172	60		
292	80		
412	100		
592	120		

#### Beitragsklasse 2.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeiträgen	30 Mtl.		
172	45		
292	60		
412	75		
592	90		

#### Beitragsklasse 3.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeiträgen	20 Mtl.		
172	30		
292	40		
412	50		
592	60		

#### b) Für weibliche und jugendliche Mitglieder:

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeiträgen	15 Mtl.		
172	20		
292	25		
412	30		
592	35		

2. Beim Ableben des Ehegatten eines Mitgliedes kann an dieses eine Unterstützung nach folgenden Grundsätzen gewährt werden:

Dieselbe beträgt für männliche Mitglieder:

#### Beitragsklasse 1.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeiträgen	30 Mtl.		
172	35		
292	40		
412	45		
592	50		

#### Beitragsklasse 2.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeiträgen	25 Mtl.		
172	30		
292	35		
412	40		
592	45		

#### Beitragsklasse 3.

Nach Entrichtung von			
52 Wochenbeiträgen	20 Mtl.		
172	25		
292	30		
412	35		
592	40		

Für weibliche Mitglieder kommen 50 pCt. der für Beitragsklasse 1 der männlichen Mitglieder vorgesehenen Unterstützung in Betracht.

3. Wenn beide Ehegatten Mitglieder des Verbandes sind, kann Unterstützung für den einzelnen Fall nur für eine Mitgliedschaft gewährt werden.

#### Streitunterstützung.

#### § 8.

2. Bei einer Mitgliedschaft von mindestens einem halben Jahre und einer Beitragsleistung von 26 Wochen, können folgende Unterstützungsätze gezahlt werden:

Zu Beitragsklasse 1:	14 Mark pro Woche
" 2:	12 " " "
" 3:	10 " " "

#### Gemafregeltenunterstützung.

#### § 9.

8. Mitgliedern, welche sich weigern, ihnen nachgewiesene, ihrer Leistungsfähigkeit entsprechende Arbeit ohne triftigen Grund anzunehmen, kann die Gemafregeltenunterstützung entzogen werden.

#### Nothfallunterstützung.

#### § 10.

3. Anträge auf Nothfall- oder Effektenverlustunterstützung sind nicht in der Mitgliederversammlung zu behandeln.

#### Gemeinsame Bestimmungen.

#### § 17.

Die Beisitzer des Verbandsvorstandes und des Verbandsausschusses, sowie die Mitglieder der Revisionskommission werden von den Mitgliedern desjenigen Orts gewählt, an welchem diese Körperschaften ihren Sitz haben. Diese Wahlen erfolgen nach dem Verbandsstatut und zwar auf die Dauer der Geschäftsperiode. Die Mitglieder bleiben jedoch nach Ablauf dieser Zeit solange im Amte bis die neugewählten Beisitzer in ihre Ämter eintreten.

#### Gauverwaltung.

#### § 20.

6. Zur Deckung der Kosten für die Gauverwaltung haben die Ortsverwaltungen 10 Pfennig pro Mitglied und Quartal an die Hauptkasse abzuführen, den Rest trägt die Hauptkasse.

#### Verbandsstag.

#### § 21.

2. Er wird gebildet durch Delegierte, welche aus den Reihen der Mitglieder zu wählen sind. Zu diesem Zwecke werden Wahlabteilungen gebildet, welche der Vorstand festsetzt. Jede Abteilung wählt für je 1000 zahlende Mitglieder einen Vertreter. Für den ev. überschüssigen Teil ist, wenn derselbe 500 oder mehr beträgt, ein weiterer Vertreter zu wählen. Wahlabteilungen mit mehr als 5000 Mitgliedern können auf jede weiteren 2000 Mitglieder einen weiteren Delegierten entsenden; von einer Wahlabteilung dürfen jedoch nicht mehr als 25 Delegierte entsandt werden. Bei der Wahl der Delegierten ist auf eine ihrer Stärke entsprechende Vertretung der Hauptgruppen zu achten.

4. Jeder Delegierte erhält pro Tag 12 Mtl. Diäten und Fahrgehalt für die 3. Wagenklasse. An Entschädigung für Lohnausfall werden 6 Mtl. pro Tag gezahlt.

#### Beschwerden und Streitfälle.

#### § 24.

2. Sämtliche Beschwerden an vorgenannte Instanzen sind schriftlich, unter genauer Angabe der Gründe und des Beweismaterials innerhalb einer Frist von vier Wochen einzureichen.

Die vom Verbandstage beschlossenen Änderungen der Ergänzungsstatuten für Binnenfahrer und Seenteute werden den Mitgliedern genannter Berufsgruppen durch Veröffentlichung im „Seemann“ bekannt gegeben.

Der Verbandstag hat außerdem durch einstimmigen Beschluß jedem Verbandsmitglied die Pflicht auferlegt, zum Hausbaufonds einen einmaligen Beitrag von 2 Mtl. in Raten von 50, 25 und 10 Pf. zu entrichten. Dieser Beschluß ist auch für die bis zum nächsten Verbandstag neu in den Verband eintretenden Mitglieder bindend.

#### Mit kollegialem Gruß

#### Der Vorstand.

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

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