

SOUMIER

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

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Poststempelkarte 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 gef. sch.

Redaktionschluss
am Montag Morgen vor Erscheinen des Blattes.
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurück-sandt.
Zuschriften und Notifikationen an die Schriftleitung.

Nr. 27.

Berlin, den 7. Juli 1912.

16. Jahrg.

Achter Verbandstag in Breslau.

III.

Donnerstag, den 13. Juni.

Nach kurzer Debatte wird beschlossen, zum internationalen Transportarbeiterkongress 1913 in London 6 Delegierte, zum nächsten Gewerkschaftskongress 25 Delegierte zu entsenden.

Ueber das Koalitionsrecht der Transport- und Verkehrsarbeiter im Entwurf zum neuen Strafgesetzbuch referiert dann der Verbandsvorsitzende Schumann.

Das Koalitionsrecht ist nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung allen Gehilfen, Gesellen und Arbeitern in gewerblichen Betrieben garantiert. Die diesbezüglichen Bestimmungen finden unwidersprochen Anwendung auf unsere im Handel und Transportgewerbe beschäftigten Kollegen, unwidersprochen finden sie auch Anwendung auf die Betriebe des Personentransports, soweit tierische Triebkraft in Frage kommt, ferner auf die Winenschiffahrt, auf den Fährbetrieb usw. Ausgeschlossen von diesen Bestimmungen sind insbesondere durch den § 6 der Gewerbeordnung die Eisenbahnunternehmungen, die Fischerei und ausgeschloffen ist weiter von vornherein die Regelung der Rechtsverhältnisse der Schiffmannschaften auf den Seeschiffen. Zu den Eisenbahnunternehmungen gehören die Straßenbahnbetriebe. Die in den Straßenbahnbetrieben Angestellten und Beschäftigten haben also das Recht der Koalition auf Grund der Gewerbeordnung nicht. Wir haben wiederholt und zwar zuerst auf dem Gewerkschaftskongress in Stuttgart im Jahre 1902 beantragt, die Straßenbahnen der Gewerbeordnung zu unterstellen. Wir haben im Laufe der Jahre dann auf Konferenzen und anderen Tagungen diesen Antrag wiederholt. Es ist eine diesbezügliche Aenderung nicht eingetreten; soweit die Straßenbahnbetriebe als Unternehmungen in Frage kommen, werden die Verhältnisse in Preußen durch das sog. Kleinbahngesetz geregelt; die Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter sind durch dies Gesetz nicht geregelt, es enthält nur Bestimmungen, daß die Aufsichtsbehörde berechtigt ist, zu verlangen, daß bestimmte Leute, solche mit ansteckenden Krankheiten, Trunkenbolde, aus diesen Betrieben entfernt werden können. Also den Straßenbahnen wird das Koalitionsrecht auf Grund der §§ der Gewerbeordnung nicht verweigert. Fündige Köpfe haben nun versucht, ein Koalitionsverbot für die Straßenbahnangestellten herzuleiten aus einer Bestimmung der alten preussischen Gewerbeordnung von 1845, und zwar des § 182, der folgenden Wortlaut hat:

„Gehilfen, Gesellen oder Fabrikarbeiter, welche entweder die Gewerbetreibenden selbst oder die Obrigkeit zu gewissen Zugeständnissen dadurch zu bestimmen suchen, daß sie die Einstellung der Arbeit oder die Beschüderung derselben bei einzelnen oder mehreren Gewerbetreibenden verabreden, oder zu einer solchen Verabredung andere auffordern, sollen mit Gefängnis bis zu einem Jahre bestraft werden. Diese Bestimmung ist auch anzuwenden auf Arbeiter, welche bei Berg- und Hüttenwesen, Landstraßen, Eisenbahnen, Festungsbauten und anderen öffentlichen Anlagen beschäftigt sind.“

Auf Grund dieser Bestimmung der alten preussischen Gewerbeordnung, die ja bekanntlich die Verabredung zur Erlangung günstigerer Arbeitsbedingungen unter Strafe stellte, glaubten einige Direktionen, und wenn ich nicht ganz irre, auch Leitungen und Verwaltungen städtischer Betriebe, den Straßenbahnen das Koalitionsrecht überhaupt abzuschneiden zu können. Diese alte preussische Gewerbeordnung kann aber unter keinen Umständen mehr Anwendung finden auf die Straßenbahnen, sie ist durch die Einführung der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich aufgehoben, befristet. Aber selbst wenn das nicht der Fall wäre, könnten diese Bestimmungen auf die Straßenbahnen schon deshalb nicht Anwendung finden, weil zurzeit, als diese Bestimmungen geschaffen wurden, Straßenbahnen nicht existierten, und unsere Auffassung bedingt sich hier vollständig mit der von der „Deutschen Arbeitgeberzeitung“ vertretenden; sie kommt zu demselben Schluß. Freilich bezüglich der Eisenbahner

kommt sie zu dem Schluß, daß das Verbot des Koalitionsrechts gilt. Sie sagt darüber:

„Wenn man überhaupt den Ausdruck „Koalitionsrecht“ gelten lassen will, so muß man zugeben, daß die Straßenbahner Vereinigungen zum Zwecke der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen, insbesondere durch Einstellung der Arbeit, bilden dürfen. Allerdings nicht auf Grund der §§ 152 ff. der N.-O., die solche Vereinbarungen für gewerbliche Arbeiter gestatten und alle vor dem Erlaß der Gewerbeordnung bestehenden Strafbestimmungen dagegen aufheben. Natürlich sind die Straßenbahner gewerbliche Arbeiter, sie sind aber nicht gewerbliche Arbeiter im Sinne der Gewerbeordnung und unterliegen dieser nicht, weil § 6 der Gewerbeordnung ausdrücklich bestimmt, daß die Gewerbeordnung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung finde. Die Straßenbahnen sind nach allgemein anerkannter Rechtsprechung Eisenbahnunternehmungen. Sie sind Kleinbahnen im Sinne des preussischen Kleinbahngesetzes von 1892. Da also die Koalitionsparagrafen der Gewerbeordnung vom Jahre 1890 auf Eisenbahnen und Straßenbahnen keine Anwendung finden, muß man, um die Frage der Koalitionsfreiheit ihrer Angestellten zu entscheiden, auf den Rechtszustand vor 1890 zurückgehen. In Preußen galt vor 1869 die preussische Gewerbeordnung von 1845 und das preussische Eisenbahngesetz von 1838. Die Gewerbeordnung von 1845 verbot die Koalitionen für gewerbliche Arbeiter schlechthin, mithin auch für Eisenbahner, da das Eisenbahngesetz von 1838 lediglich die Beziehungen der Eisenbahnunternehmungen zum Staate und zum Publikum betraf. Das Koalitionsverbot der Eisenbahner besteht also auf Grund der preussischen Gewerbeordnung in Preußen fort. Es kann sich aber naturgemäß nicht auf solche Kategorien von Personen beziehen, die zur Zeit des Erlasses des Gesetzes (1845) noch gar nicht vorhanden waren.“

1845 gab es noch keine Straßenbahn, auch nicht Kleinbahnen. Sie entstanden erst später und wurden dann 1892 zusammen geregelt. (Eben im Kleinbahngesetz für Preußen.) Die Koalitionsfreiheit der Straßenbahner beruht also auf dieser historischen Entwicklung. Sie wird weder von der verbietenden preussischen Gewerbeordnung, noch von der gestattenden Reichsgewerbeordnung irgendwie betroffen. Die Straßenbahner haben Koalitionsfreiheit, weil diese schlechthin (mit Ausnahme von Mecklenburg) nie verboten gewesen ist und weil eine besondere Regelung des Koalitionsrechts der Straßenbahner selbst nie stattgefunden hat.“

Ich glaube, wir können diese Folgerungen der „Arbeitgeberzeitung“ ruhig akzeptieren, soweit sie die Straßenbahner betreffen. Sie drücken das aus, was ja auch nach unserer Ansicht besteht, den Zustand, der darin gipfelt, wenn etwas nicht verboten ist, dann kann seine Ausübung auch nicht unter Strafe gestellt werden. Es ist ein Verbot der Koalition der Straßenbahner nirgends vorhanden, ergo haben sie vollständig freies Koalitionsrecht, auch nicht eingeschränkt durch den § 153 der N.-O. Da kommen allerdings dieselben Leute her, die auf der einen Seite erklären, die Straßenbahner unterstehen der N.-O. nicht, ergo finden die Bestimmungen, soweit das Koalitionsrecht in Frage kommt, auf sie keine Anwendung — da kommen dieselben Leute her und klagen bei Lohnbewegungen die Straßenbahner an und sie werden auch auf Grund des § 153 der N.-O. verurteilt.

Also die Straßenbahner haben nach den von mir gemachten Ausführungen freies, uneingeschränktestes Koalitionsrecht. Den Eisenbahnern wird die Ausübung des Koalitionsrechts, wenn wir von der Frage absehen, ob die N.-O. von 1845 gilt oder nicht — wir können das ruhig dahingestellt sein lassen — außerordentlich erschwert bzw. unmöglich gemacht durch die Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung. Was nicht schließlich das schärfste Koalitionsrecht auf dem Bayer, was nützlich alle schönen Bestimmungen über das Vereinigungsrecht jedes Deutschen, wenn eine Behörde, eine Verwaltung herkommt und den Ange-

stellten und Arbeitern verbietet, sich zu koalieren, wie sie es für richtig halten, wenn sie ihre Interessen vertreten wollen. Die Eisenbahnverwaltung verbietet ja das Vereinigungsrecht nicht schlechweg, sie gestattet es den Angestellten, in behördlich abgeimpften, behördlich zugelassenen Vereinen, die von vornherein auf die wichtigsten Konsequenzen aus dem Koalitionsrecht Verzicht leisten. Sie sieht alles das als ordnungsfeindlich an, was gegen ihre Absichten geht, was ihr gegen den Strich geht, was die Angestellten dazu bringen könnte, nicht zu bitten und zu betteln, nicht zu kriechen und zu weheln, sondern zu fordern und zu verlangen, was zu verlangen sie berechtigt sind, eine entsprechende Beachtung ihrer Wünsche, eine entsprechende Vorsehung ihrer gesamten Erholungs- und Arbeitsverhältnisse. Also für die Eisenbahner steht die Sache so, daß ganz rücksichtslos allen Gesetzen ins Gesicht schlagen die Vertreter der Verwaltung in den Parlamenten erklären, unter keinen Umständen den Angestellten und Arbeitern zu gestatten, sich zu koalieren, wie sie es für richtig halten, sich anzuschließen einer modernen Arbeiterorganisation. In christlichen Vereinen, in Brudervereinen, in Vergütungsvereinen, die ja zu Dutzenden und Hunderten vorhanden sind, die sich alle in Vereine für gepflügte und für nicht-gepflügte, in solche für Heizer, für Bahnmeister, andere wieder für Schaffner, Vereine für Bremser, Vereine für Hilfsbremser und was weiß ich noch für welche Gruppen sonst — in all solchen Vereinen gestattet die Verwaltung den Angestellten zusammenzukommen, weil sie weiß, daß da keine Einigkeit zustande kommen kann.

Soweit die Eisenbahner. Die in der Seeschiffahrt und in der Fischerei Beschäftigten haben ebenfalls wie die Straßenbahner freies Koalitionsrecht, und zwar deshalb, weil auch sie den Bestimmungen der N.-O. nicht unterliegen und irgend welches Koalitionsverbot anderer Art für sie nicht besteht. Für die in der Seeschiffahrt Beschäftigten sollte seinerzeit auf Antrag, wenn ich nicht irre, der sozialdemokratischen Fraktion im Reichstag bei der Verhandlung der Seemannsordnung im Jahre 1902 die Frage der Koalition mit geregelt werden. Der Reichstag beschloß auch die Aufnahme diesbezüglicher Bestimmungen, aber die Regelung verhielt sich ablehnend und erklärte, daß sie die ganze Seemannsordnung fahren lassen würde, wenn diese Bestimmungen, die ihr unbequem waren, nicht herausgelassen würden. In der Begründung wurde gesagt, man könne in der Seemannsordnung das Koalitionsrecht den Seeleuten nicht garantieren, weil man das Schiff mit einer Kaserne vergleichen müsse und in Konsequenz dessen den Seemann mit einem Soldaten. Damit sollte ausgedrückt sein, daß der Seemann in dem Moment, wo er sich auf dem Schiffe befindet, sein freies Willensbestimmungsrecht draußer auf dem Lande läßt, es bei seiner Logiswirtin oder irgend sonstwo wohl aufbewahren lassen müsse, auf dem Schiff sei er nicht ein freier, denkender Mensch, sondern da habe er zu parieren.

Der Seemann müsse bezüglich aller seiner Handlungen und Meinungen dem Soldaten in der Kaserne gleichgestellt sein. Aus der Begründung geht hervor, daß man die Seeleute unter militärische Gesetze gestellt wissen und insolge dessen das Koalitionsrecht in Verbindung mit der Seemannsordnung nicht regeln wollte. Es wurde in der Begründung weiter ausgeführt, daß an Bord ja weder Versammlungen abgehalten, noch Vereine gegründet werden dürfen. Nur wäre es ja den Seeleuten gewiss nicht eingefallen, an Bord Vereine zu gründen, etwa inmitten auf dem Meere, wenn ein Sturm droht oder ein Eisberg sich zeigt, den Kapitän zur Erfüllung dieser oder jener Forderung zu zwingen. Die Seeleute haben ihren Beruf sicher erfasst, sie wissen, daß in ihre Hand gegeben ist Leben und Gesundheit der Hunderte und Tausende, die von einem Erdteil zum anderen wandern. Für die Seeleute besteht also nach Lage der Sache ein Koalitionsverbot nicht, und die wiederholten Versuche, das Verbot herzuleiten aus den Bestimmungen über die sogenannten Schiffszechen vom Jahre 1853 sind unhaltbar.

Nach Lage der gegenwärtigen Gesetzgebung genießen also die Straßenbahner, die Seelente usw. das freieste, uneingeschränkte Koalitionsrecht. Ich glaubte diese Ausführungen vorwegnehmen zu müssen, um kurz die Grundlagen zu skizzieren, auf denen sich für unsern Beruf das Koalitionsrecht aufbaut. Ich komme nun zu dem eigentlichen Punkt, zu den Versuchen, das Koalitionsrecht für unsere Berufskollegen durch Strafbestimmungen der verschiedensten Art einzuschränken und zum großen Teil zu beseitigen. Aber nicht nur für unsere Berufskollegen, sondern auch für eine Reihe anderer Arbeiterkategorien. Es ist ja nicht unbekannt, daß das den Arbeitern in der Gewerbeordnung gewährleistete Recht der Koalition bezw. dessen Anwendung zum Zweck der Erlangung günstigerer Lohn- und Arbeitsbedingungen von unsern Unternehmern von jeher mit recht schelen Augen betrachtet worden ist. Unser Unternehmertum hat von jeher diejenigen, die dies Recht richtig angewendet und ausgenutzt haben, mit dem ganzen Haß der herrschenden Klassen verfolgt (sehr wahr!), der herrschenden Klassen, die kein anderes Ziel im Auge haben, als ihre Ausbeuterstellung dauernd zu erhalten und immer mehr zu befestigen, der herrschenden Klassen, die in jeder Beziehung versuchen, den Arbeitern die ihnen durch die Verfassung gewährleisteten Rechte zu schmälern zu dem Zweck, ihr Ausbeutungsprivileg nach allen Richtungen hin nicht nur für die Gegenwart zu etablieren, sondern auch für die Zukunft gegen den Sturm der Arbeitermassen sicherzustellen. Es ist heute wohl nicht mehr nötig, den Standpunkt des Herrn im Laufe nachzuweisen, der daß sich mit dem Standpunkt der Freiheit der Ausbeutung durch das Unternehmertum und der dauernden Rechtsmachtung der Arbeiter in Staat und Gesellschaft. Die Regierung hat sich von jeher als willfährige Stütze des koalierten Unternehmertums gezeigt, sie hat sich von jeher als Vollzugsausführung der reaktionären herrschenden Klassen erwiesen und allen Bestrebungen, die darauf abzielten, den Arbeitern die ihnen gewährleisteten Rechte zu beschneiden oder ganz zu beseitigen, hilfreiche Hand geleistet, ja zum Teil die Maßnahmen angeordnet, auf denen sich diese Rechtsbeschränkung und Rechtsbeugung und Rechtsbeschränkung bewegen sollte. (Sehr wahr!) Bereits im Jahre 1873 und 1874 brachte die Regierung auf Grund von Petitionen aus Arbeiterkreisen eine Novelle ein, die außer der Bestrafung des Kontraktbruches eine Milderung des § 153 der Gewerbeordnung forderte und eine Vervollständigung der strafbaren Handlungen sowie eine Erhöhung der Strafen vorschlug. Der Reichstag lehnte die Novelle ab. Am 11. April 1886 unter dem Sozialistengesetz erließ der Minister von Puttkammer den berühmten Streikverbot, worin er verlangt, daß bei Streiks die Vorschriften des Gesetzes vom 21. Oktober 1878 mit aller Strenge angewendet, eventl. der Belagerungszustand verhängt und die Führer ausgewiesen werden. Bekanntlich flossen damals die Worte, hinter jedem Streik lauere die Hydra der Revolution. Im Jahre 1890 war es

der Minister v. Berlepsch, der in seinem Arbeiterschutzesgesetzentwurf wiederum eine Milderung des § 153 der Gewerbeordnung vorschlug, wonach die Strafen erhöht und die öffentliche Aufforderung zur Arbeitsniederlegung bestraft werden sollte. Nachdem die sozialdemokratische Partei einen entsprechenden Gegenantrag eingebracht hatte, wurde der Entwurf abgelehnt. Es kam dann das bekannte Zuchthausgesetz. Unter dem Deckmantel eines Gesetzesentwurfes zum Schutze des gewerblichen Arbeitsverhältnisses brachte der gegenwärtige Reichstagsabgeordnete Graf Posadowsky-Wohner am 26. Mai 1890 die berühmte Zuchthausvorlage ein, wonach jeder, der einen andern an freiwilliger Arbeit hindere, mit Zuchthaus bestraft werden sollte. Das Gesetz wurde von der Arbeiterschaft aufs schärfste bekämpft und vom Reichstage abgelehnt. Von seinem Vater kann man sagen, daß er die Anerkennung, die ihm nach seiner Entfernung vom Ministerposten auch aus Kreisen der Arbeiterschaft entgegengebracht ist, sich durch sein Verhalten in späteren Jahren verdient hat, aber der gute Menschenfreund, den man in ihm entdeckt zu haben glaubte, als er von der öffentlichen Schaubühne abtrat, ist er sicher nicht, das beweist seine Haltung als Abgeordneter im Reichstage zu den verschiedensten Fragen in der gegenwärtigen Session.

Alle diese Versuche, den Arbeitern das Koalitionsrecht zu beschneiden oder ihnen ganz zu rauben, sind bis jetzt abgelehnt worden, aber der Haß gegen die Arbeiter und ihre Koalition ist geblieben. Geben wir uns keinen Täuschungen darüber hin, daß immer und immer wieder solche Versuche unternommen werden, solange bis die Arbeiterschaft im Parlament endlich einmal die Stellung errungen hat, die sie auf Grund ihrer Stimmenzahl längst haben müßte.

Der Entwurf will unter dem Deckmantel einer allgemeinen Reform des Strafrechts restlos alle die Bestrebungen unter Strafe stellen, die gerichtet sind auf eine Besserung des Lohn- und Arbeitsverhältnisses mittels des durch die Organisationen geleiteten und organisierten Angriffs. Er will unter Strafe stellen die Bestrebungen, die darauf gerichtet sind, den Arbeitern die Möglichkeit zu geben, eventl. durch Verweigerung der Arbeit und durch entsprechende Kontrolle der bestreikten Betriebe dem Unternehmertum einen größeren Teil des Ertrages der Arbeit seiner Leute abzunehmen. Der Entwurf will ganzen Arbeiterkategorien überhaupt die Möglichkeit nehmen, sich zu koalieren und zu organisieren. Die §§ 184 und 185 des Entwurfs enthalten ein Streikverbot für die Arbeiter der sogenannten öffentlichen Betriebe. § 184 lautet:

„Wer vorsätzlich den Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn oder Post oder einer zur öffentlichen Versorgung mit Wasser oder Beleuchtung dienenden Anstalt verhindert, wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren oder mit Haft, bei mildernden Umständen mit Geldstrafe bis zu ein-tausend Mark bestraft.“

Straßenbahnen sind Eisenbahnen im Sinne des § 184, es soll also den Straßenbahnern die Möglich-

keit genommen werden, sich irgendwie gewerkschaftlich zu betätigen. (Hört, hört!) Daß ihnen das Recht gelassen werden soll, sich in Direktionsvereinen zu vereinigen, davon bin ich überzeugt, denn diese sind ja in den seltensten Fällen gefährlich. Allerdings haben sich wohl die Unternehmer inzwischen davon überzeugt, daß auch diese Vereinen ihnen keinen absolut sicheren Schutz gegen Angriffe auf den Geldbeutel der Gesellschaft bieten, daß unter Umständen trotz solcher Vereine die Angestellten sich zusammenschließen, um ihre Rechte zu wahren. Das geschieht jetzt, und das würde auch später geschehen, selbst auf die Gefahr hin, daß die Führer riskieren, ins Gefängnis zu wandern. Die Bestimmung des § 184 wird nun durch den § 185 ausgebeutet auf öffentliche Betriebe aller Art. Die Ausnahme dieser beiden Paragraphen würde also bedeuten Raub des Koalitionsrechtes nicht nur für Fabrikarbeiter und Angestellte, sondern auch für Hafenarbeiter, Seelente, Maschinisten und Seizer, ja weiter für Metallarbeiter, die bei der Herstellung von Maschinen tätig sind, für Holzarbeiter, kurz für alle beim Eisenbahnbau, bei Herstellung und Unterhaltung von Post-, Telegraphen-, Fernsprechanlagen Beschäftigten, und für alle Arbeiter und Angestellten, die in Beleuchtungs-, Wasserwerkstätten- und Kraftzeugungs-betrieben tätig sind. Alle diese würden auf Grund dieser Bestimmungen ohne weiteres das Koalitionsrecht verlieren, und nicht nur diese, sondern auch die Arbeiter und Angestellten, in den für öffentliche Betriebe stehenden Betrieben. (Hört, hört!) Daß diese kautschukartigen Bestimmungen in solcher Weise Anwendung finden würden, beweist am besten die bisherige Publikatur. Unsere Hochsprache ist ja schon soweit gekommen, die bloße Ankündigung eines Streiks als Erpressung zu bezeichnen und die Ankündigung wegen Erpressung unter Strafe zu stellen. Sie ist schon dahin gekommen, Versuche zur Besserung der Lage der Arbeiter als Drohungen und als widerrechtliche Versuche zur Verschaffung materieller Vermögensvorteile anzusehen und unter Strafe zu stellen. Was auf diesem Gebiete im einzelnen geleistet ist, kann ich hier des Näheren nicht erörtern, ich verweise auf die Artikel und Notizen unserer Presse, zum Teil auch der bürgerlichen Presse, in denen solche Gerichtsurteile, die den Charakter der Klassenjustiz an der Stirn tragen, besprochen sind. Die Unternehmer, die durch schwarze Listen Hunderte von Arbeitern dem Hungertode überliefern, gehen strafflos aus, während auf der anderen Seite Arbeiter, die um ein bißchen Brot für sich und ihre Familie kämpfen, verurteilt werden, weil sie im Moment der Erregung einem Arbeitswilligen, der eigentlich auf ihrer Seite stehen sollte, harte Worte für den Verrat seiner Klasse ins Gesicht schleudert. Ich kann, wie gesagt, keine Einzelheiten anführen. Sie kennen ja die Dinge und werden sich alle schon mehr oder weniger Ihren Vers darauf gemacht haben. Ich bin überzeugt, Sie haben sich den richtigen Vers darauf gemacht.

Der Entwurf zum Strafgesetzbuch macht sich

Liebe Gemeinde!*)

Eine Predigt von V. B o r n e.

„Am Freitag wartet ihr wieder rechte Esel gewesen und habt euch toischließen lassen. Wißt ihr warum? Ich will die ganze Woche keinen Wein trinken, wenn ihr es wißt. Dummköpfe seid ihr und Schwerenöter! Ihr jammert über die Haut, ihr wollt keine Haut bezahlen! Wißt ihr denn, was die Haut ist heutzutage? Wißt ihr, was sie sonst gewesen? Weqrreit ihr denn gar nicht, wie viel besser ihr es jetzt habt, als in früheren Zeiten? Nun, so geht acht, ich will euch eine Laterne in den Kopf hängen.“

Viele von euch sind doch schon einmal den Rhein hinabgefahren; der Hons dort, das weiß ich, ist oft als Flossknecht nach Holland gekommen, ehe er sich eine Frau genommen — ein kreuzbraves Weib, sie hat mir gestern eine fetter Gans geschickt. Und wer von euch nicht am Rhein war, der ist doch einmal in Königslein gewesen und am Falkenstein vorbeigekommen. Nun, das ist alles eins. Oben auf den Bergen an beiden Seiten des Rheins, da steht ihr viele verfallene alte Schlösser, die man Burgen nennt. Sie waren aber nicht immer so öde und verfallen, wie sie jetzt sind. Ehemals waren es prächtige Schlösser, worin die Ritter wohnten und es ging da lustig her. Liebe Kinder! Die Ritter, das waren prächtige Leute! An denen hatte doch der liebe Herrgott noch seine Freude. Wenn sie sich recht wild herumtummelten in ihres Vaters Garten, und er lag am Sonnenfenster und sah zu, wie sie spielten, lachte er und sagte: Jugend hat keine Tugenden, das will sich ausbrennen; aber es ist mein Herz und mein Blut. Wenn aber der liebe Herrgott uns jämmerliche Wichte sieht, seine jüngsten Kinder, die den ganzen Tag hinter den Büchern hocken und heulen, wenn sie der gestrenge Herr Schulmeister mit seinem Lineal anrührt, dann

schämt er sich, unser Vater zu sein, schlägt das Fenster zu und brummt: Ja, ja, ich bin alt geworden! So ein Ritter war kerngesund, hart wie ein Eiser, und wenn er sein Kreuz gegen den Teufel geschlagen hatte, strichtete er sich vor nicht in der Welt. So ein Herr hat auch den Tag zehn Pfund Ast- und Schwarz-wildpret gegessen, sechs Pfund Hammelfleisch, ein schön Stück Schinken, einen großen Kofenknuchen, aber wenig Brot. Dazu hat er getrunken zwei Eimer Wackeracher oder Müdesheimer, und abends vor dem Schlafengehen ein paar Maß warmen Gewürzwein. Ich sage euch, Kinder, es ist nichts gesünder als warmer Wein mit Zucker, Melken und Zimmet angemacht. Gestern hatte ich einen starken Schnupfen und ich legte mich früh zu Bette. Wie ich nun das Licht anzulösen wollte, wer kommt herein? Meine Haushälterin. Sie hatte mir kein Wort davon gesagt, war in die Küche gegangen und hatte mir eine Kumppe Glühwein gemacht. Den seht sie vor mein Bett und sagt: Herr Pastor, das wird euch gut tun. Ich habe den Glühwein getrunken, habe tüchtig geschwitzt, und heute Morgen war der Schnupfen weg. Merkt ihr noch was davon? Seht ihr, solch ein lustig Leben haben die alten Ritter geführt: gut gegessen, gut getrunken und gut geschlafen. Und die übrige Zeit haben sie gesagt und sich untereinander herumgelacht. Das war aber kein Kriegsführen wie heute, es war ein wahrer Spaß. Man schlug sich einander auf Helm und Schild, und war einer tüchtig getroffen, so ging er zum Schmied, und den andern Tag war alles wieder gut. Das hundsblöthige Pulver war noch nicht erfunden.“

Nun fort weiter. Die Ritter hatten zwar große Schlösser, schöne Pferde, viele Jagdhunde und Knechte; aber sie hatten kein Geld. Woher wollten sie Geld haben? Sie arbeiteten niemals und verdienten also nichts. Alle alle Menschen sind Gottes Kinder, und wenn es einen Menschen gibt, der nichts arbeitet, ist es Christenpflicht, daß der andere, welcher arbeitet, ihn ernährt. Die frommen Ritter, welche Gottes Gebot kannten und ehrten, richteten sich auch darnach, und so oft sie Geld brauchten, nahmen sie es von den Arbeitkleuten, die welches hatten; und das machten sie so: Auf den hohen Türmen ihrer Burgen stellten sie einen armen Knecht mit einem Horn, der mußte Tag und Nacht achtgeben und umherschaun, und sobald ein Schiff mit Waren den Rhein hinauffuhr oder ein Wagen auf der Chaussee kam, um ihre Waren an die Frankfurter Messe zu bringen, stieß der Knecht ins Horn. Die Ritter, die das Zeichen verstanden, sprangen darauf vom Tisch oder aus dem Bette auf, ergriffen ihr Schwert und eilten die Burg hinab. Schiff und Wagen wurden angehalten, Schiffer, Fuhrleute und Kaufherren wader durchgebläut, Äpfel und Kräfte aufgeschlagen und alles herausgenommen. Darauf sagten die Ritter: Viel Glück zur Frankfurter Messe, ihr Herren! und kehrten mit ihrem Fange jubelnd zur Burg zurück. Und weil sie auf diese Art ihr Brot

verdienen, nannte man sie Raubritter. Die Juden verkaufen sie dann um einen Spottpreis an Juden und so hatten sie Geld. Die Juden verkaufen den geplünderten Kaufleuten ihre eigenen Waren wieder und darauf zogen sie zur Frankfurter Messe, und alles war gut. So ist die Markt entstanden, und was damals die Raubritter waren, das sind heute die Böllner.“

Jetzt geht weiter acht. Die Kaufherren überlegten bei sich: Wäre es nicht geheimer, wir gäben den Rittern gleich so viel bar Geld, als sie für unsere Waren von den Juden bekommen? Diese Spitzbuben lassen sich von uns zweimal so viel bezahlen, als sie selbst bezahlen. So wäre die Hälfte Profit und die Ritter stung eine Deputation, die trug ihm vor: Herr Ritter, Ihr seid ein ehrlicher Mann, Ihr habt uns nie etwas zuleide getan, aber Euer Nachbar, der Ritter Ruprecht, ist ein Spitzbube und ein Räuber, der, so oft wir vorbeikommen, uns mißhandelt und beraubt. Wir kommen also, Euch einen Vorschlag zu machen. So oft wir an Eure Burg kommen, begleitet uns mit einem Fähnlein bis vor der Burg Eures bösen Nachbarns vorüber, beschützt uns und duldet nicht, daß er uns beraubt und zu Grunde richte. Für Euren guten Willen geben wir Euch jedesmal hundert Goldgulden. Ritter stung erwiderte: Ihr seid kluge Leute und ich will es bedenken; heute abend gebe ich meinen Nachbarn einen Schmaus, habt ihr nicht vielleicht ein Fäßchen Wackeracher auf eurem Schiff? Die Kaufleute holten das Fäßchen, gingen drauf zum Ritter Ruprecht und sagten ihm: Herr Ritter, Ihr seid ein ehrlicher Mann, Ihr habt uns nie etwas zuleide getan; aber Euer Nachbar, der Ritter Kunz, ist ein Spitzbube und ein Räuber, der, so oft wir vorbeikommen, uns mißhandelt und beraubt. Wir kommen also, Euch einen Vorschlag zu machen. So oft wir an Eure Burg kommen, begleitet uns mit einem Fähnlein bis vor der Burg Eures bösen Nachbarns vorüber, beschützt uns und duldet nicht, daß er uns beraubt und zu Grunde richte. Für Euren guten Willen geben wir Euch jedesmal hundert Goldgulden. Ritter Ruprecht erwiderte: Ihr seid kluge Leute und ich will es bedenken; morgen mittag gebe ich meinen Nachbarn einen Schmaus; habt ihr nicht vielleicht einige gute Schinken auf euren Wagen? Die Kaufherren holten die Schinken und gingen darauf zum Ritter Eberstein, und so gingen sie von einem Ritter zum andern, von Müdesheim bis nach Worm und sprachen mit allen auf die nämliche Weise. Und wie abends viele Ritter zum Ritter Kunz zum Schmaus kamen und jeder seinem Nachbar erzählte, wie die Kaufherren ihn ins Gesicht einen ehrlichen Mann gescholten und seinen Nachbarn als Spitzbuben gelobt, lachten sie alle ganz unbandig und zechten, bis der Morgen graute. Die Handelsleute hatten es aber jetzt viel besser als früher. (Schluß folgt.)

*) In seinem sechzigsten Brief aus Paris (Januar 1832) erwähnt Ludwig Börne die Mauterhebungen im Pfälzchen. Er beklagt die Niedermetzungen und sagt, daß die Regierung dies Volk nicht ausläre. Da mißfiel die Pfarrer von der Kanzel für Aufklärung sorgen, und er gibt ein Beispiel in der Predigt, die wir zum Abdruck bringen. Die Predigt ist von Satyre, Ironie, hat aber auch tiefere Bedeutung. Sie ist gewissermaßen eine Entwicklungsgeschichte der Pölle und heute noch so frisch und lebenswert, wie am ersten Tage, wenn man natürlich auch die Zeit und deren politische Konstellation nicht vergessen darf. Stellenweise sieht man die lodernnden Flammen der Empörung und Erbitterung zwischen den Beilen herborschlagen, und der glänzende Stillst Börne hat alle Mühe, den Horn seiner literarischen Absicht unterzuordnen.

und die gegenwärtige Judikatur vollständig zu eigen, und zwar durch Aenderung des sogenannten Nötigungsparagrafen. Durch die Aenderung dieses Paragrafen, der bislang forderte, daß der Nötigende mit einem Verbrechen oder Vergehen drohte, wird jede Ankündigung eines Streiks oder Boykotts, jede Tarifverhandlung durch § 240 mit Gefängnis bis zu 2 Jahren bedroht. § 240 des Vorentwurfs lautet:

„Wer in rechtswidriger Absicht einen anderen durch Gewalt oder Drohung zu einer Handlung oder Unterlassung nötigt, wird mit Gefängnis oder Haft bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bis zu dreitausend Mark bestraft.“

Der Versuch ist strafbar.“

Angenommen, diese Bestimmung würde Gesetz! Wenn nun ein Funktionär unserer Organisation einen Streik ankündigt und einem Unternehmer mitteilen würde: „Wir ersuchen um Rückäußerung darüber, ob Sie gewillt sind, beiliegende Forderung zu bewilligen, wir ersuchen bis spätestens zum 25. 6. um Mitteilung und werden dann je nach dem Ausgang Ihrer Entscheidung weiter zur Sache Stellung nehmen,“ so würde — wenn die Sache zur Anzeige kommt — derjenige, der das Schreiben unterzeichnet hat oder die Kommunikation die entsprechenden Ausführungen bei Übermittlung der Forderungen gemacht hat, unweigerlich beim Stragen gefaßt und von Rechtswegen abgeurteilt werden. (Hört, hört!) Ja, schon der Versuch ist strafbar. Es braucht gar nicht erst dahingekommen zu sein, daß die Aktion erfolgreich war. Diese Vorschrift genügt unserer Regierung als Schrittmacher der Scharfmacher noch nicht. In § 241 wird vorgeschlagen:

„Wer durch gefährliche Drohung einen anderen in seinem Frieden stört, wird mit Gefängnis oder Haft bis zu einem Jahre oder mit Geldstrafe bis zu eintausend Mark bestraft.“

Das ist eine Verschärfung des § 240. Es kann dann der Fall eintreten, daß eine Arbeiterkategorie Forderungen stellt, die dem Unternehmer überreicht und ihn dadurch in seinem Frieden stört. Der Friedenszustand für den Unternehmer besteht ja darin, daß er die Freiheit der Ausbeutung seiner Arbeiter hat und darin nicht gehindert wird, daß er also von dem Ertrage der Arbeit jedes seiner Leute einen bestimmten Prozentsatz scheidlich-friedlich in seine Tasche fließen lassen kann. Diesen Frieden würde die Arbeiterkategorie durch Forderungen zu stellen und mit Nachdruck zu verteidigen. Es würde dann wahrheitsgemäß — das ist unseren Gerichten zuzutrauen — sehr bald dahin kommen, daß jeder derartige Versuch als gefährliche Drohung im Sinne des § 241 angesehen und unter Strafe gestellt wird. Arbeiter, die ihr Recht verlangen und in Anstache ihrer Kollegen mit dem Unternehmer verhandeln, würden hierdurch jederzeit der Gefahr ausgesetzt sein, von den bürgerlichen Gerichten wegen dieser ihrer Tätigkeit abgeurteilt zu werden, sie würden mit einem Fuß im Gefängnis und mit dem anderen ab und zu mal draußen stehen. (Weiterkeit.) Nun geht aber dem Zentralverband deutscher Zindustriellen diese Bestimmung noch nicht weit genug, er hat deshalb beantragt, im § 241 folgenden neuen Absatz einzufügen:

„Einer gefährlichen Drohung im Sinne des ersten Absatzes macht sich auch derjenige schuldig, der es unternimmt, Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Arbeitsstätten, Wege, Straßen, Plätze, Bahnhöfe, Wasserstraßen, Häfen oder sonstige Verkehrsanlagen planmäßig zu überwachen.“

Wird diese Forderung Gesetz, dann würde selbst in den Fällen, wo den Arbeitern die Arbeitseinstellung gestattet sein würde, dieser Aktion von vornherein jegliche Stoßkraft geraubt. Sie würde also zu einer Aktion gestaltet werden, mit der nichts anzufangen, durch die nichts herauszuholen wäre. Es würde das hinauslaufen auf ein Verbot jeder Überwachung der besetzten Betriebe. Die streikenden Arbeiter würden gezwungen sein, in ihren Wohnungen zu bleiben und ruhig zuzusehen, wie der, der Verhältnisse unkundige Arbeiter von anderswoher in den Betrieb eingeführt wird, dort arbeitet und dadurch die Streikenden um die Möglichkeit bringt, ihre Absichten durchzuführen, ihren Forderungen Erfüllung zu verschaffen. Also ein Verbot des Streikhofenstehens in vollem Umfang! Dadurch würde jede gewerkschaftliche Betätigung für allemal unmöglich gemacht sein. Der Entwurf enthält auch verschärfende Bestimmungen bezüglich des Strafvolzuges an sich. Die Bestimmungen sind verstreut in § 18. Hier heißt es:

„Wenn eine Tat von besonderer Noheit zeugt oder wenn nach Vorstrafen anzunehmen ist, daß eine gewöhnliche Strafe keine Wirkung erzielt, so soll Lattenarrest oder Kostentziehung erfolgen.“

Die armen Teufel von Funktionären, die von Natur nicht mit einer entsprechenden Fettschicht versehen sind (Weiterkeit), wie wird es denen gehen, wenn sie ins Gefängnis wandern und weil sie rückständige und rückfällige Sünder sind, drei- oder viermal im Jahre auf Latten wandern müssen. (Weiterkeit.) Sie können sich ungefähr ausmalen, welche schöne Zeit dadurch für unsere Angehörigen hereinbricht. Alle diejenigen, die etwas mehr essen als die Sterbenden, werden erst recht schlecht daran sein, indem sie vier Wochen hindurch auf Wasser und Brot gefaßt werden. Also diese Perspektiven eröffnen sich, wenn diese Bestimmungen Gesetz sein werden.

Die Strafbestimmungen werden damit aber noch nicht zu Ende sein. Es soll unter allen Umständen nicht bei Gefängnis oder Geldstrafe sein Bewenden haben, sondern bei ganz schweren Verbrechen soll auf Zuchthausstrafe erkannt werden können.

Da heißt es im neuen Erpressungsparagrafen (§ 275):

„Wer, abgesehen von den Fällen des § 274, in der Absicht, sich oder einem Dritten unrechtmäßig

Gewinn zu verschaffen, einem anderen durch Gewalt oder durch Drohung einen Vermögensvorteil abnötigt, wird mit Gefängnis bestraft. Die Vorschrift des § 42 findet Anwendung.“

Der Versuch ist strafbar.

In besonders schweren Fällen (§ 84) ist die Strafe Zuchthaus bis zu fünf Jahren.“

Wer es versucht, durch Drohung oder Gewalt sich oder einem andern einen widerrechtlichen Vermögensvorteil zu verschaffen! Verteilen wir ein paar Minuten bei der Frage, was ist widerrechtlicher Vermögensvorteil vom Standpunkt des scharfmacherischen Unternehmers? Derjenige Teil des Lohnes, den der Arbeiter sich zu erkämpfen wagt.

Nebner schildert dann eingehend die verschiedenen Organisationsverbote in Betrieben der Eisen- und Straßenbahnen und fährt dann fort: Wenn nicht alle Anzeichen trügen, so wird vielleicht schon die nächste Reichstagsession den Reichstag mit einem Teil des Entwurfs des neuen Strafgesetzbuchs oder mit dem ganzen Entwurf beglücken, und da wird es für die Arbeiter im allgemeinen und für uns Transportarbeiter im besonderen die Notwendigkeit sich ergeben, die Berufscollegen aufzupeitschen zur entschiedenen Abwehr. Ich will mich heute nicht über die eventuellen Maßnahmen verbreiten, wir sind gewohnt, alles zu rechter Zeit zu tun. Aber wir werden das bisherige Recht, das wir haben, nicht nur mit den Händen verteidigen, sondern auch mit den Fäusten. Wir werden uns das Recht nicht nehmen lassen, gegen die erfolgreich anzu-

daß freie Bahn für unsere Bestrebungen geschaffen wird und daß auch der riefstündigste Arbeiter einseht, daß er seine Interessen am besten wahrt, wenn er sich der großen deutschen Arbeiterbewegung anschließt. Wir müssen also mit allen Mitteln die Bestrebungen der Scharfmacher und der mit ihnen verbundenen Regierung zu bekämpfen suchen, wir werden sie am besten dadurch bekämpfen, daß wir unsere Organisation stärken. Wir müssen fordern, daß alle im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe Beschäftigten freies, uneingeschränktes Koalitionsrecht erhalten. Wir müssen verlangen, daß alle Versuche, die Ausübung des Koalitionsrechts zu erschweren, unter Strafe gestellt werden. Schwerste Strafe, sagen wir, demjenigen, der es wagt, einem Staatsbürger auch nur das Tipfelchen über dem i zu nehmen. (Lebh. Beifall.) Nach dem Grundsatz müssen wir handeln. Um diesen Grundsatz praktisch zu betätigen, ist es notwendig, daß wir alle, wenn wir von dem Verbandstage zurückkehren, hinausgehen und das Evangelium der Organisation, den Gedanken der Solidarität in die Reihen der Kollegen hineintragen. Die Köpfe revolutionieren, die Männer auflären, den Frauen sagen: Helft euren Männern das schwere Los tragen! Wenn wir so handeln, wenn wir unsere Organisation mehr und mehr stärken, dann haben wir das getan, was notwendig ist, um einen Wall aufzurichten gegen die reaktionären Pläne der Scharfmacher, einen Wall, der jene Gesellschaft hindert, uns unsere einzigen Rechte zu nehmen. Wenn wir in diesem Sinne arbeiten, wenn wir uns gewerkschaftlich und politisch betätigen, dann haben wir das getan, was geschehen muß, damit endlich einmal der Tag kommen möge, wo wir diejenigen sind, die über unsere Geschichte selbst entscheiden, und wo wir in der Lage sind, jene reaktionäre Gesellschaft zu Paaren zu treiben. Das Tempo der Entwicklung hängt ganz von uns ab. Wenn die deutsche Arbeiterschaft will, dann kann sie. Deshalb wollen wir, und dann werden wir auch fliegen. (Stürmischer Beifall.)

In der Diskussion sprechen nur Böll = Hamburg und Baier = Berlin, worauf ein Schlußantrag angenommen wird.

Folgende Resolution wird einstimmig zum Beschluß erhoben:

„Der achte Verbandstag des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes protestiert nachdrücklich gegen die Bestrebungen, den im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe zu Wasser und zu Lande Beschäftigten Arbeitern und Angestellten das Recht der Koalition durch gesetzliche Bestimmungen oder auf dem Verordnungswege zu entziehen, bezw. eine Einschränkung dieses Rechtes herbeizuführen.“

Der Verbandstag fordert vielmehr Garantien dafür, daß die Ausübung und Betätigung des Koalitionsrechtes der in Frage kommenden Arbeiter und Angestellten gegen alle Hindernisse bezw. Unterbindungsversuche von Unternehmern und Behörden durch Schaffung entsprechender Strafbestimmungen sichergestellt wird.

Insbesondere protestiert der Verbandstag gegen alle Maßnahmen, den Arbeitern das wichtigste Merkmal des Koalitionsrechtes, das Recht der Kontrolle bei Arbeitseinstellungen zu beschneiden, oder dasselbe zu beseitigen.

Der Verbandstag erblickt in dem dießbezüglichen Eingreifen der behördlichen Organe zugunsten des Unternehmertums einen flagranten Rechtsbruch. Er verlangt deshalb, daß auch das Recht der Kontrolle bei Arbeitseinstellungen den Arbeitern durch gesetzliche Bestimmungen ausdrücklich garantiert und besser Vernehmung durch Schaffung entsprechender Strafbestimmungen gehandhabt wird.

Die Verbote, die von der preussischen Eisenbahnverwaltung in die Arbeitsordnung, genannt „Gemeinsame Bestimmungen für Arbeiter aller Dienstzweige der preussischen Staatsbahnverwaltung“ aufgenommen worden sind, stellen sich als der Ausfluß eines brutalen Unterdrückersystems und als eine folgenschwere Mißachtung der Reichsgesetze seitens der Eisenbahnverwaltung dar, denn diese Verbote verstoßen gegen die Reichsverfassung und gegen das Reichsgesetz.

Der Verbandstag protestiert gegen diese Behinderung der in den staatlichen Transport- und Verkehrsanstalten tätigen Personen in der Ausübung ihrer staatsbürgerlichen Rechte und in der Wahrnehmung ihrer wirtschaftlichen Interessen, die jeder gesetzlichen Grundlage entbehrt und dem Rechtsempfinden der Mehrheit des Volkes ein Schlag ins Angesicht ist.

Der Verbandstag protestiert gegen die behördliche Inquisition, daß der Besuch einer Versammlung oder die Zugehörigkeit zum Deutschen Transportarbeiter-Verband unrechtmäßig und mit der Stellung eines Staatsbediensteten unvereinbar sei. Der Deutsche Transportarbeiter-Verband steht auf gesetzlicher Grundlage und weder seine ideellen noch materiellen Bestrebungen sind staats- oder ordnungsfeindlich.

Die Delegierten des Verbandstages erklären, aus Anlaß solcher unerhörten behördlichen Gewaltakte noch mehr als bisher aufklärend unter den Arbeitern und Bediensteten der Staatsbahnen zu wirken und sie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband als Mitglieder zuzuführen.“

Dann folgt die Beratung der Anträge zum Statut. Wir haben bereits in voriger Nummer dieses Blattes die angenommenen Anträge veröffentlicht, es erübrigt sich also eine nochmalige Wiedergabe an dieser Stelle. Soweit sich die Kollegen besonders über das Schicksal ihrer Anträge interessieren, verweisen wir sie auf das stenographische Protokoll des Verbandstages, das bereits in den nächsten Tagen erscheinen wird. In der Beratung wurde unter anderem festgestellt, daß sich der prozentuale Anteil der einzelnen Branchen an den Unterführungen wie folgt stellt:

Spitzfugeln.

Zeitdittichen von Hoffmann von Fallersleben.

Unter preussisch versteht man: bürokratisch verwaltet, militärisch geschult und polizeilich bewacht.
 Mancherlei Offen gibt's, auch einen Offen in Preussen, Aber in diesem geht unsre Sonne nicht auf.
 Macht dich der Zufall arm, hind hin die politischen Rechte. Nicht was du bist, was du hast, macht dich zum Menschen im Staat.
 Zaubereich wirkt noch der bunte Rock für den Absolutismus. Aber im Mittel siegt dennoch die Freiheit derelinst.
 O wie schreit ihr so laut, dass das Vaterland in Gefahr ist! Wie patriotisch! und doch seid ja nur ihr in Gefahr.
 Alle meint ihr es gut mit des Volkes Rechten und Freiheit: Aber ich fand, ihr meint's doch noch am besten mit euch.
 Vieles habt ihr studiert, doch Eins nur lehnet ihr gründlich: Systematisch das Volk machen zum zahlenden Knecht.
 Langsam, wie er entstand, so wird auch der Adel verschwinden, Jeglicher Blödsinn braucht Zeit zum Entstehn und Vergehn.
 Lange schon habt ihr das Volk mit euren Geschichten gelangweilt, Wisst, wer Geschichte sich macht, will die Geschichten nicht.
 Wachtet! ihr könnt ja schlafen genug im Schosse des Grabes; Wachtet! der Ruf der Freiheit schallt für die Lebenden nur.

kämpfen, die es wagen, uns das ureigenste Recht des modernen Menschen und Arbeiters wegestamotieren zu wollen. Derselbe haben wird also weitergepöppelt und mit ziemlicher Aussicht auf Erfolg, weil leider maßgebende Parteien vergessen haben, daß ihre Stärke in der Arbeiterschaft beruht, weil sie vergessen haben, daß ein Tag kommen wird und muß, wo auch die noch in geistiger Unmündigkeit gleichsam im Duse! dahinlebenden katholischen Arbeiter aufwachen und erkennen lernen, daß sie vom Zentrum genarrt worden sind.

Die Interessen der Allgemeinheit, sagt man, will man durch neue Straeparagraphen wahren, und die Interessen der Transport- und Verkehrsarbeiter tritt man mit Füßen. Wir stehen wohl alle auf dem Standpunkt, daß es uns, wenn unsere berechtigten Forderungen erfüllt werden, gar nicht einfällt, zu streiken. Wo eine friedliche Verständigung möglich ist, sind wir dazu bereit, und dann haben wir keine Veranlassung, die Arbeit einzustellen. Das ist unser Standpunkt. Daran, daß der Verband nur das eine Ziel hat, die Angestellten zu verheizen, glaubt doch kein vernünftiger Mensch. Aber das Unternehmertum braucht derartige Dinge, es muß sie fruktifizieren. — Mit Moabit ist es ja glücklicherweise hineingefallen. Das ist der Fluch der bösen Tat, daß sie fortreißend Böses muß gebären. Wir können sagen: Es ist der Fluch der Regierungen und der behördlichen Organe, daß ihre bösen Taten immer und immer wieder zu unserem Vorteil ausschlagen. (Sehr gut!) Moabit hat nicht nur dem Deutschen Transportarbeiterverband, sondern der gesamten deutschen Arbeiterbewegung außerordentlich viel genutzt, es hat durch mehr als Hunderte und Tausende von Versammlungen dazu beigetragen, daß auch den Dummsten die Augen geöffnet werden, was er zu erwarten hat, wenn er unbotmäßig ist gegen die von Gott eingesetzte Obrigkeit, gegen Militär und Polizei. (Lebh. Sehr gut!) Der Moabiter Prozeß hat ein Schlaglicht geworfen auf die Absichten und Bestrebungen der herrschenden Klassen, und ich behaupte, auf das Konto von Moabit ist ein ganzer Teil unseres Stimmengewinnes bei den letzten Reichstagswahlen zurückzuführen. (Sehr richtig!) Nur so weiter, können wir sagen. Sie arbeiten für uns besser, als wir gehofft haben. Sie arbeiten in dem Sinne,

Es stellen Mitglieder:

Hausdiener, Packer usw.	23,5 pCt.
Autofahrer und Fuhrleute	19,5 "
Tropfenfahrer usw.	3,8 "
Mierfahrer	2,3 "
Expeditions-, Speichereiarb.	9,7 "
Kohlarbeiter	3,1 "
Saferarbeiter	11,4 "
Winnenschiffer	5,7 "
Seeleute	5,6 "
Sitzarbeiter versch. Art	4,6 "
Strassenbahner	4,8 "
Fensterputzer	1,2 "

Unterstützungsausschuss:	13,6 pCt.
	14,2 "
	4,3 "
	1,6 "
	6,9 "
	2,5 "
	16,4 "
	3,3 "
	3,1 "
	24,6 "
	1,9 "
	0,9 "

In der Sitzung am Freitag, den 14. Juni erstattet erst die Sachverdelommission über einige Fälle Bericht. Auf Vorschlag der Kommission wird beschlossen, daß in Zukunft Lohnminderungen für Sonntage nicht mehr gezahlt werden.

Auf Vorschlag der Statutenberatungskommission beschließt der Verbandstag, in Anbetracht der gesteigerten Preise der Lebensmittel, den Verbandsangehörigen eine 10prozentige Gehaltszulage zu gewähren. Zum Ausgleich der in Berlin herrschenden ganz abnormen Mietpreise wird für Berlin der Ortszuschlag um 60 Mk. pro Jahr erhöht.

Dann erfolgt die Beratung der Anträge zu den Ergänzungssätzen der Wonnenschiffer und Seeleute. Nach Erledigung dieser, die zum Teil nur formelle Änderungen bringen, nimmt der Verbandstag zur Frage der Versicherung der Angestellten nach Inkrafttreten des Privatbeamtenversicherungsgesetzes Stellung. Es wird beschlossen, daß der Verband für seine Angestellten die Beiträge zu dieser Versicherung zu zahlen hat, währenddessen die Angestellten sich verpflichten, die Beiträge zur freien Unterstützungsvereinigung selbst zu zahlen.

Die Statutenberatungskommission beantragt, die jährliche Entschädigung des Obmannes des Verbandsausschusses von 200 auf 300 Mk. zu erhöhen; es wird demgemäß einstimmig beschlossen. Als Termin für das Inkrafttreten der Beschlüsse des Verbandstages wird der 1. Juli 1912 festgesetzt.

Es folgt die Wahl der Verbandsleitung.

Zum ersten Vorsitzenden wird durch Zufall Schumann, zum zweiten Vorsitzenden Döring, zum Hauptkassierer Kahler, zu Sekretären Hempel, Paul Müller und Pause, zum Debatteur Dreher wiedergewählt. Sämtliche Wahlen erfolgten einstimmig.

Zum Vorsitzenden des Verbandsausschusses wird Rüdtele-Wagdeburg, zum Obmann der Revisionskommission Wed-Verlin gewählt.

Als Tagungsort für den nächsten Verbandstag wird Köln a. Rh. bestimmt. Zum internationalen Transportarbeiterkongress nach London sind gewählt als Delegierte die Kollegen: Zimmermann, Wender-Gelberfeld, Rathmann, Dreher und Werner-Berlin, Hänel-Hamburg.

Zum Gewerkschaftskongress sind gewählt: Schumann-Berlin, Zimmer-Dreslau, Döring-Berlin, Dreher-Berlin, Werner-Berlin, Stelling-Lübeck, Wagner-Hamburg, Sängerklaub-Weipzig, Dreßler-Magdeburg, Rathmann-Berlin, Brunner-Berlin, Ungerer-München, Rudolph-Duisburg, Werthmann-München, Hempel-Berlin, Wender-Magdeburg, Schiforr-Königsberg, Esch-Bremen, Dellerich-Bremerhaven, Müller-Berlin, Hänel-Hamburg, Schumann-Berlin, Knöner-Erfurt, Geil-Mannheim, Regel-Hannover.

Weigl-Wien und Walter-Zürich danken dann noch für die Gastfreundschaft und lassen ihre Medien in Worte der Anerkennung ausfließen.

Darauf hält Döring die Schlussrede. Er dankt den Breslauer Kollegen für ihre Mühe und Unterstützung, den Wonnenschiffern für ihre materielle Beihilfe zu den Kosten des Verbandstages, den Gästen und den Delegierten für ihre Aufmerksamkeit und fleißige Arbeit. Mit einem begeisterten ausgenommenen Hoch auf die internationale Arbeiterbewegung wird hierauf der Verbandstag geschlossen.

Unfallgefahren des Fuhrwerksbetriebes der Brauereien.

Unsere modernen Großbrauereien gehen allmählich dazu über, an Stelle des „Pferdeputzers“ den Chauffeur zu setzen. In rasender Hast werden heute die schwersten Vierführer über Land gebracht und sind dabei Unfälle sehr häufig an der Tagesordnung. Die alten Fahrzeuge werden eben noch aufgebraucht und in kleinen Brauereien gar nicht weiter erneuert. Deshalb ist es doppelt interessant, den neuesten Bericht der Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft auf diese Frage hin kritisch zu prüfen. Es wird da konstatiert, daß erfreulicherweise wieder eine Zunahme der Zahl der verletzten Arbeiter eingetreten ist, die „unter dem schweren Druck der neuen Brauereierhöhung“ ja so rapid abgenommen hatte. Die Zahl der beschäftigten Fuhrer ging bekanntlich seit dem Jahre 1908 auf 110 518, also um mehr als 8000 zurück. Im Berichtsjahre 1911 sind wieder insgesamt 113 463 Arbeiter beschäftigt gewesen, mithin ein Mehr von über 3000 gegen 1910. Der Bericht bemerkt, daß die „schweren Wunden, die unserem Gewerbe durch die Steuererhöhung verursacht wurden, noch lange nicht geheilt sind“. Auffällig ist es aber, daß die erhebliche Zunahme der Arbeiter auf die Winterniederlagen der Großbrauereien entfällt, die jetzt endlich nach getroffener Entscheidung des Reichsversicherungsamtes der Brauerei-Berufsgenossenschaft und nicht der

Lagerer-Berufsgenossenschaft zugehören. Dagegen ist die Zahl der Brauereien, auch ein Zeichen der Zeit, von 6478 auf 6271 wieder zurückgegangen. Die Zahl der Aktiengesellschaften sank von 493 auf 486 — „in der Mehrzahl der Fälle durch Fusionierung“. Das Großkapital schiebt sich mehr und mehr zusammen. Die kleinen Betriebe gehen von Jahr zu Jahr mehr zurück, weil sie „infolge ungenügender Existenzfähigkeit eingehen mußten“, wie der Bericht lakonisch bemerkt. Erfreulich ist auch das Anwachsen der Arbeiterlöhne, die laut Bericht um mehr als 6 1/2 Millionen Mark gestiegen sind — „was natürlich mit der zunehmenden Verteuerung aller Lebensbedürfnisse in Zusammenhang zu bringen ist, aber auch beweist, wie sehr die Produktionskosten immer weiter sich erhöhen“, heißt der Bericht. Die Winterniederlagen beschäftigen heute schon 6409 Arbeiter und sind von 1858 auf 1972 angewachsen. Die Zahl der Unfälle hat sich gegen das Jahr 1910 von 12 652 auf 14 011 erhöht. Die Unfallgefahr steigt also weiter an.

Alle Berichte der Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaft melden jedoch, daß gerade das Fuhrwerk die meisten und auch die schwersten Unfälle verursacht. Eine schwere Unlage richtet der Bericht, wohl wider Willen, gegen den Eisenbahnsiskus.

„Von den im vorjährigen Bericht erwähnten schwebenden Prozessen ist unsere Klagefahne gegen die Stadt Götting wegen des Unfalles des Bierfahrers Bogt und des Müllfahrers Schneider auch vom Reichsgericht zu unseren Gunsten entschieden worden. In den Prozessen gegen den Eisenbahnsiskus wegen des tödlich verlaufenen Unfalles des Bierfahrers Kalla sowie des gleichfalls tödlich verunglückten Werfahrers Anton, in denen wir vom Landgericht Westau bzw. Königsberg abgewiesen waren, soll auf die eingelegte Berufung, das Oberlandesgericht entscheiden. In beiden Fällen war der Unfall dadurch verursacht, daß der Bahnübergang nicht mit Schranken und nicht einmal mit Beleuchtung versehen war. Dies hat uns veranlaßt, eine Zusammenstellung über die an solchen Bahnübergängen stattgehabten Unfälle anzufertigen. Danach sind in der Zeit vom September 1907 bis August 1910 allein bei unserer Berufsgenossenschaft nicht weniger als 16 derartige Unfälle vorgekommen, die in dem kurzen Zeitraum bis Ende des Jahres 1910 erfordert, deren Kapitalbelastung sich aber auf weit über 100 000 Mk. berechnen dürften. Die Unfälle sind in 6 Fällen dadurch herbeigeführt worden, daß die Schranken nicht geschlossen waren, und in 9 Fällen, also in der Mehrzahl durch das Fehlen von Schranken. Wenn man bedenkt, daß nur verhältnismäßig wenig Bahnübergänge an Landstraßen noch ohne Schranken sind, so erscheint die Zahl der Unfälle, die durch das Fehlen der Schranken verursacht werden, außerordentlich hoch und es ist daraus die große Gefahr ersichtlich, die in der Nichtanbringung von Schranken an solchen Bahnübergängen liegt. Die Berichte sind zwar bisher noch vielfach geneigt, in der Nichtanbringung von Schranken auch an Landstraßen ein Verschulden auf Seiten der Bahnverwaltung nicht zu erblicken. Allein die erwähnte hohe Gefährlichkeit des Zustandes dürfte auch die Gerichte allmählich zu der Ueberzeugung bringen, daß die Verkehrssicherheit allgemein einen Schutz der Eisenbahnübergänge an Landstraßen durch Schranken unbedingt erfordert. Nachdem eine von uns dieserhalb an das preussische Eisenbahnministerium gerichtete Eingabe erfolglos geblieben war, werden wir nunmehr uns in den Prozessen wegen derartigen Unfälle auf die geschädigten Berufskräfte berufen und hoffen, daß die Gerichte darauf Rücksicht nehmen werden.“

Auch der württembergische Eisenbahnsiskus weigerte sich, die Schadenersatzpflicht anzuerkennen, wie der Bericht wie folgt meldet: „Der Bierfahrer St. war bei einem Zusammenstoß seines Fuhrwerks mit einem Eisenbahnzug zu Schaden gekommen. Die Folgen des Unfalles traten aber erst später heftiger auf und mußte daher Rente gezahlt werden. Die Haftung des Eisenbahnsiskus leitete die Genossenschaft daher, daß die Schranke durch ein Versetzen des Bahnwärters nicht geschlossen worden war und dadurch das Unglück geschah. Die Bahnbehörde bestritt jedoch jede Haftung, weil der Verletzte keinen Schaden durch den Unfall gehabt habe, seinen alten Lohn weiter bezog. Obwohl wir demgegenüber auf die Rechtsprechung des Reichsversicherungsamtes hingewiesen, und daß die Zahlung des vollen Lohnes über die wirkliche Leistungsfähigkeit hinaus nach der ausdrücklichen Versicherung des Arbeitgebers nur guttatshweise erfolgt sei und damit nicht der ersatzpflichtige Schuldner von seiner Haftung befreit werden sollte, haben uns doch die württembergischen Gerichte, Landgericht und Oberlandesgericht Stuttgart (im Gegensatz zu einer früheren Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf in einem gleichartigen Falle) mit unserer Klage abgewiesen. Revision ans Reichsgericht war wegen des geringen Betrages der Streitsumme leider ausgeschlossen.“

Der Aufsichtsbeamte der Sektion II Karlsruhe meldet zaghaft:

„Mehrere Betriebsunternehmer, deren Fuhrwerke in nichts weniger als unfallsicherer Weise bisher vom Wagen ausgeführt wurden, trafen auf meine Veranlassung hin sofort Anordnungen, daß diese Wagen mit unfallsicheren Fußtritten zum Bestehen derselben und mit je einer sicheren Sitzgelegenheit, nach Angabe, versehen wurden.“

Dabei muß er selbst zugeben, daß 328 Unfälle durch Fuhrwerk entstanden sind.

Etwas deutlicher wird der Beamte der Sektion IV München:

„Außer diesen Mängeln betrafen die meisten Beauftragungen die Aufsätze; an denselben waren die Schachtzugänge vielfach überhaupt nicht oder nur mit

ungenügenden Verschleiß ausgerüstet, Fang- und Auffangvorrichtungen waren in größerer Anzahl zur Auflage zu machen, ja selbst die Warnungstafeln an den Schachttüren, welche leicht und mit wenig Kosten hätten beschafft werden können, wurden in großer Zahl vernichtet. 542 Anordnungen wurden allein für das Fuhrwesen getroffen und löst man hier wegen Anbringung von sicheren Sitzgelegenheiten besonders bei den mittleren und kleinen Betrieben auf bedeutenden Widerstand. Dies nicht nur wegen der Kosten, sondern vielmehr deshalb, weil die Wagen außer für Brauerei, auch zu landwirtschaftlichen Zwecken verwendet werden. Es waren daher verschiedene Arten von Sitzgelegenheiten vorzuschlagen und haben abnehm- oder aufklappbare oder vor dem vorderen Wagenschilde eingebaute Sitze mitunter Anklang gefunden.“

Vielen Unternehmern sei „der Vorwurf der Gleichgültigkeit nicht zu ersparen“. Die Gefahren des Fuhrwerksbetriebes schildert der Beamte dann an einigen markanten Fällen:

„Der Bierfahrer H. sperrte den Wagen mit der vor dem Vorderrad befindlichen Bremse; hierbei ging das Sattelrad nach rückwärts, während das andere gleichzeitig nach vorwärts zog, wodurch das Waagsseil an die von H. mit der rechten Hand gehaltene Bremskurbel geklemmt wurde. Im gleichen Augenblick — offenbar infolge der Schmerzen an der Hand — richtete sich H. in die Höhe, wobei er sich an einem an Wagen befindlichen Balken anstieß. Zwei Tage nach diesem Ereignis erlitt H. einen Schlaganfall, dem er am anderen Tage erlag. Als Todesursache ergab sich bei der vorgenommenen Obduktion der Leiche „Gehirnblutung“.“

Beim Hinausziehen eines Wagens aus dem Hofraum der Brauerei verlor der Bierfahrer St. die Gewalt über die Deichsel und wurde durch heftigen Schlag auf den Kopf beiseite geschleudert, wodurch St. eine starke Kopfverletzung erlitt. Dieser Fall ist insofern interessant, als sich der Unfall bereits am 12. November 1906 ereignete und nur eine 11tägige Arbeitsunterbrechung zur Folge hatte, während der Tod bei plötzlicher Erkrankung erst am 20. März 1911 eintrat. Nach ärztlichem Gutachten ist ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfälle und dem erfolgten Tode mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit anzunehmen.

Der Bierfahrer W. geriet in U. zwischen seinen Wagen und ein vorbeifahrendes Piegelfuhrwerk. Er konnte sich wohl noch in das benachbarte Haus begeben, verschied jedoch infolge der erlittenen inneren Verletzungen kurz vor Ankunft des Sanitätsautomobils.

Der Fuhrmann N. stand mit seinem Wagen dicht am Straßengrand. Ein des Weges kommendes Postautomobil wurde so ungeschickt gesteuert, daß N. von demselben an sein Fuhrwerk gedrückt worden ist. Infolge der hierdurch erlittenen Verletzungen verstarb der Bedienstete noch am gleichen Tage. Der Chauffeur wird von der Staatsanwaltschaft wegen jahrlängiger Lösung verfolgt, während gegen die Postverwaltung Klageanspruch erhoben werden wird.“

Fast alle Berichte der Aufsichtsbeamten erwähnen, daß die „Futterschneidmaschinen ein ständiges Klageobjekt“ bilden. In Sektion V Nürnberg sind von 95 entschädigten Fällen allein 31 auf den Fuhrwerksbetrieb zurückzuführen. Der Beamte erwähnt einen Fall:

„Von den vielen Fuhrwerksunfällen seien zwei besonders erwähnt: Im ersten Falle benützte der Geschirrführer einen 1,20 Meter hohen Brückenwagen, der wieder noch eiserne Tritte hatte. Durch Abspringen vom Wagen erlitt er einen Oberschenkelbruch. — Im zweiten Falle saß der Knecht in einer Schöpfkehle; das Pferd schlug aus und brachte dem Knecht einen Unterschenkelbruch bei. Beide Unfälle hätten beim Vorhandensein von ordentlichen Sitzbänken und eisernen Tritten sicher vermieden werden können.“

Den Zustand der Wagen erfährt man aus weiterer Schilderung:

„Den Revisionsberichten wurden 239 Abbildungen angehängt und haben sich dieselben namentlich für die Anschaffung geeigneter Sitzbänke, Fußständer und eiserner Tritte als recht zweckdienlich erwiesen.“

Es wurden im Berichtsjahre nachstehende Wagensgattungen mit diesen Schutzvorrichtungen als ausgerüstet gemeldet:

- 92 Schöpfkehlewagen,
- 78 Stangenwagen,
- 75 Kastenwagen,
- 32 Kollen,
- 13 Leitwagen und
- 7 Brückenwagen,

in Summa: 297 Wagen.

Es wurden somit seit Juli 1908: 1143 Wagen mit diesen Vorrichtungen ausgerüstet, zweifellos ein großer Fortschritt auf dem Gebiete der Unfallverhütung.“

Im Berichte der Sektion VI Berlin finden wir folgende Bemerkungen:

„Auf die Bearbeitung der Unfallanzeigen zum Zwecke des Fortschreitens der Unfallverhütung wird in der Sektion VI besonderer Wert gelegt. Den Aufsichtsbeamten wurden die wichtigsten Unfallanzeigen zur Information und Begutachtung vorgelegt; ebenso nahmen dieselben eine große Reihe von Unfalluntersuchungen vor. Darunter beanspruchte die Untersuchung eines Unfalles auf der Eisenbahnstrecke Tilsit-Insterburg, wo ein Bierkutscher von einem Zuge überfahren war, die meiste Zeit. Fischötter mußte zweimal Ortsbesichtigungen vornehmen. Derselbe nahm einen Lageplan von der Verhältnisse auf und erstattete über die Ursachen des Unfalles einen eingehenden Bericht an die Zentrale.“

Ein Bierfahrer hatte sich abends, nachdem es seine Pferde in den Stall gebracht hatte, auf den Strohhoden zum Schlafen hingelegt. Er wurde am

nächsten Morgen tot unten im Stall aufgefunden, da er in der Dunkelheit nachts vom Boden abgestürzt war.

Durch Ueberfahren mit der Eisenbahn wurden zwei Vierfüßler schwer verletzt.

Beim Automobilbetrieb stellten sich durch Rückschlagen der Handhabe zum Umdrehen des Motors schwere Handgelenkbrüche ein.

Auch der Beamte der Sektion VII Magdeburg weiß zu melden:

„Durch ein Automobil wurde ein Vierfüßler, welcher die Pferde seines Geschirres führte, angefahren und unter die Räder des Wagens geschleudert. Die durch Ueberfahren herbeigeführten Verletzungen haben den Tod des Vierfüßlers zur Folge gehabt. Wie aus den Zeugenausagen hervorgeht, soll dem Automobilführer dadurch, daß er im schnellsten Tempo und ohne Signal zu gehen fuhr, ein Verschulden beizumessen sein. Die Angelegenheit beschäftigt zurzeit die zuständige Staatsanwaltschaft.“

Beim Anfahren eines Ochsenwagens wurde der Geschirrführer durch die Wagenendeckel, welche durch das ungleiche Anziehen der Zugtiere seitlich ausschlug, tödlich verletzt.

Ein Eisarbeiter, welcher sich hinter einem beladenen Eiswagen aufhielt, wurde von diesem beim Zurückdrücken in einen Schuppen, so schwer verletzt, daß der Tod nach einigen Tagen eintrat. Da in dem Schuppen noch Raum genug vorhanden war, um dem Wagen auszuweichen, so ist der Verletzte seiner eigenen Unvorsichtigkeit zum Opfer gefallen.

Ein Eisarbeiter, welcher von einem Kahn aus Eischollen an Land stoßen wollte, fiel hierbei ins Wasser und ertrank.

Tödliche Verletzungen erlitten die Führer zweier Bierwagen dadurch, daß sie vom Wagen stürzten und überfahren wurden. In dem einen Falle hatte der Führer versucht, die ihm entfallende Leine wieder zu erhalten, im anderen Falle wollte der Führer einen herabsteigenden Bierkasten festhalten.

Unter Titel: „Bemerkenswerte Unfälle“, bricht auch der Aufsichtsbeamte der Sektion VIII Leipzig nachstehende Unfallgeschichten, welche die Unfallgefahren der Fahrkräfte der Brauereien beleuchten:

„Nach Berichtsjahre bezeichnet die Sektion zwei schwere Automobilunfälle, bei denen drei Personen getötet und eine erheblich verletzt wurde.“

In dem einen Fall wurde ein Lastautomobil, welches im Begriff war, einen Eisenbahnübergang zu kreuzen, von einem Zuge angefahren, wobei die beiden auf dem Automobil befindlichen Bierfahrer ihr Leben einbüßten. Die Schuldfrage hat sich nicht klären lassen, da der Bahnübergang zu denen gehört, welche durch Schranken nicht geschlossen zu werden brauchen und der Lokomotivführer Warnungssignale gegeben haben will.

Der zweite Unfall, welcher im untenstehenden Bilde wiedergegeben ist, ereignete sich beim Passieren einer Flußbrücke. Der Wagenführer war gezwungen, um von der Landstraße auf die Brücke zu kommen, diese in scharfer Kurve zu nehmen. Durch den Umstand, daß der Straßendamm schlüpfrig war und die Brücke nur eine Weite von 3,70 Meter hat, blieb das rechte Vorderrad des Automobils an dem vorspringenden Teil des Geländers hängen. Dieses wurde abgerissen und der Wagen stürzte in das allerdings trockene Flußbett. Während der Chausseur, welcher sich am Steuer rad festgehalten hatte, vom Verdeck des Wagens erschlagen wurde, kam der Bierfahrer mit einigen nicht lebensgefährlichen Verletzungen davon.

Die stetige Zunahme in der Verwendung von Automobilen hat im Berichtsjahre eine bedeutende Steigerung der entschädigungspflichtigen Unfälle herbeigeführt. Sollte die Steigerung anhalten, so würde eine Änderung des Gefahrentariffes für die mit Automobil fuhrwerk versehenen Betriebe in Erwägung zu stehen sein.“

Wären die Aufsichtsbeamten weniger vom Großkapital abhängig, so könnten wir sicher eine deutlichere Sprache lesen. Die Statistik des Beamten der Sektion IX zu Dortmund führt uns allein 192 Unfälle an, die beim Transport zu Lande sich ereignet haben, und bemerkt weiter:

„So waren viele Treppen und Öffnungen nicht mit Geländern versehen; Eisenmurslöcher, Schachttüren, Öffnungen zu Silos und Gassen waren nur selten geschützt, während Maschinen- und Kesselhaustüren häufig noch nach innen aufschlugen. Weiter waren vielfach ungeschützte Riemer, Zahnräder und sonstige Getriebe an Kraft- und Arbeitsmaschinen anzutreffen. An Aufzügen fehlte nicht selten die Umwehrung der Fahrbahn auf 1,80 Meter Höhe; bezüglich der Fang- und Auffahrvorrichtungen mußten viele Anordnungen getroffen werden; von selbsttätigen oder zwangsläufigen Schachttürverchlüssen konnte vielfach keine Wahrnehmung gemacht werden und die Winden waren nur selten mit Bremse, ausrichtbaren Kurbeln und Zahnradbremse versehen. Viel Aufmerksamkeit mußte dem Fuhrwesen zugewendet werden, denn in nur wenigen Betrieben waren Wagen in Verwendung, die allen Anforderungen — die da sichere Sitzgelegenheit, taadellose Bremse und zuverlässige Hemmstöße (Gund) sind, entsprachen. Ein großer Aufwand an Worten war in vielen Fällen erforderlich, um die Unternehmer von der Notwendigkeit dieser Sicherheitsvorrichtungen zu überzeugen, obwohl ein Aufschlagen des Geschäftsberichtes der Berufsgenossenschaft und Durchsehen der Zahlen über die Unfälle, welche Jahr für Jahr beim Fuhrwerk sich ereignen, die beste Aufklärung geben würde.“

Bemerkenswert sind auch die Bemerkungen des Beamten der Sektion IV über die Ablösung des Freibieres:

„Auf übermäßigen Alkoholgenuß dürften so viel wie gar keine Unfälle zurückzuführen sein, denn der Freibiergenuß hat in den letzten Jahren eine auffallend in die Erscheinung tretende Regelung erfahren. Infolge der Lenkung, welche in allen Gauen Deutschlands zu verzeichnen ist, drängen die Arbeiter immer mehr — sogar in Kleinbetrieben — auf Ablösung des Freibieres. Ist diese aber einmal eingeführt, dann wird auch von den Arbeitgebern auf präzise Durchführung gesehen, da letztere aus den gleichen Gründen wie die Arbeitnehmer zu größter Sparsamkeit veranlaßt sind. In diesem Urteil komme ich auf Grund von gelegentlich der Revisionen, bei welchen auch stets die in den Betrieben vorhandenen Unfallstellen besichtigt werden, gemachten Beobachtungen und Feststellungen.“

Dagegen inurrt der Beamte der Sektion V:

„Nachdem alle ruhigen und sachlichen Schilderungen wenig Gehör gefunden und irgend eine Besserung in keiner Weise wahrnehmbar wurde, muß diese Klage immer lauter erhoben werden. Auch die gewerblichen Arbeiter sind in einer Anzahl von solchen Fällen nicht frei von Vorwürfen.“

Ueber alles mögliche werden Versammlungen gehalten, Flugblätter verteilt, kurz alles zur „Aufklärung“ unternommen, mir ist aber noch nichts davon zu Ohren gekommen, daß man auf die Mitwirkung des arbeitenden Standes „en masse“ mit allen Mitteln hingewirkt hätte, die Unfallverhütung zu unterstützen.“

Ich habe einmal irgendetwas gelesen, wenn von Seite der Arbeiter die Unfallverhütung mehr Beachtung fände, so würden sich die Unfallmeldungen um 50 pCt. verringern. Man mag dies als eine große Täuschung,

Weiteres Steigen der Fleischpreise.

Das Steigen der Fleischpreise hat auch im Juni weiter angehalten. Nach den Durchschnittspreisen in 50 preussischen Markorten war 1 kg im Mai dieses Jahres teurer als wie im gleichen Monat des Vorjahres; Rindfleisch um 11,8 Pfg., Kalbfleisch um 8 Pfg., Hammelfleisch um 7,8 Pfg., Schweinefleisch um 12,7 Pfg. Für die erste Hälfte Juni ergeben sich jedoch schon folgende Preise und Differenzen für 1 kg:

	1911	1912	Steigerung.
	Pfg.	Pfg.	Pfg.
Rindfleisch	166,4	179	12,6
Schweinefleisch	164,8	162,8	7,5
Hammelfleisch	180	191,7	11,7
Kalbfleisch	188	198,1	10,1

Vor 3 Jahren war Rindfleisch 15,6 %, Kalbfleisch 18 % und Hammelfleisch 16,1 % billiger. Die Lebensmittelkäufer hatten reiche Ernte und das Volk muß bluten!

ja für eine große Uebertreibung halten, aber es liegt auch ein berechtigter Kern in diesem Vorwurfe. Die ganze zivilisierte Welt hat man zum Kampfe gegen zu weitgehenden Alkoholgenuß aufgerufen und dabei gar nicht selten in zu großem Eifer über die Stänge geschlagen; hier werden schwere Opfer von Unternehmern und Vericherten gebracht und man wundert sich darüber, daß sich die Unfallmeldungen immer noch in aufsteigender Scala befinden, das ist alles! Hier müßte der Staat, die Schule, Unternehmerverbände so gut, wie Arbeiterverbände, sie mögen heißen wie sie wollen, helfen eingreifen. Nach meiner unmaßgeblichen Meinung könnte es gar nichts schaden, z. B. den Fortbildungsschülern ab und zu ein Kapitel über Unfallverhütung zu lesen, denn was in der Schule gelehrt wird, hat doch den meisten Fall und Erfolg!

Nach 25jährigem Bestehen des Gesetzes müßte man doch auch auf diesem Gebiete vorwärts gekommen sein; keine gesetzlichen Bestimmungen haben sich aber so schwer eingelebt, wie die über die Unfallverhütung. Man müßte deshalb doch einmal die Frage würdigen: Wo fehlt es da eigentlich?

Wo „es fehlt?“, hat der Bericht doch deutlich genug gezeigt. Daß die Arbeiterorganisationen sich der Aufklärung über die Unfallgefahren angelegen sein lassen, dürfte einem Beamten der Berufsgenossenschaft auch bekannt sein. Und warum stören so viele Unternehmer diesen Aufklärungsdienst der Organisationen? Weil sie keine aufgeklärten Arbeiter haben wollen, die aber allen Bemühen der Herren zum Trotz doch mehr und mehr kommen werden und sich von selbst auch ihr Leben und Gesundheit, ihr einziges und kostbares Eigentum, zu schützen wissen. Darauf können sich die Herren verlassen.

Die deutschen Gewerkschaftskartelle im Jahre 1911.

I. Ausbreitung und Umfang der Gewerkschaftskartelle.

Während die Feinde der modernen Arbeiterbewegung sich fortgesetzt bemühen, den Arbeitern die Durchführung der wirtschaftlichen Kämpfe zu erschweren und immer brünstiger den Schrei nach Ausnahmegesetzen erheben, welche angeblich dem Schutze der „Arbeitswilligen“ dienen, in Wirklichkeit jedoch dem kämpfenden Proletariat nur neue Fesseln bereiten sollen, fährt die Gewerkschaftsbewegung, unbefürchtet um das Loben ihrer Gegner, mit wichtigen Schritten vorwärts. Ihre kraftvolle Aufwärtsbewegung undständig sich vermehrende Machtausbreitung kommt auch wieder in den Ergebnissen der jüngsten Jahresstatistik der deutschen

Gewerkschaftskartelle, welche die Generalkommission in einer Beilage der Nr. 23 des „Correspondenzblattes“ veröffentlicht, zum Ausdruck. Bringt sie auch nur einen Teil der gewerkschaftlichen Wirksamkeit zur Darstellung, so läßt dieselbe doch schon die auch im Jahre 1911 stattgefundenen günstige Entwicklung der freien Gewerkschaften erkennen. Es kann schon heute aus den Ergebnissen der sichere Schluß gezogen werden, die Zentralverbände innerhalb des verflochtenen Jahres mindestens eine Viertelmillion neuer Mitglieder gewonnen haben.

Im Jahre 1911 bestanden 707 Kartelle, ihre Zahl vermehrte sich gegen das Vorjahr um 23. An der Statistik sind 691 Kartelle gleich 97,74 pCt. der Gesamtzahl beteiligt; die Beteiligungsziffer ist von allen Berichtsjahren die günstigste. Der Ausfall von 16 Kartellen beeinträchtigt die Ergebnisse der Statistik nur ganz unwesentlich, da es sich nur um solche geringeren Umfanges handelt; sie hatten 1910 insgesamt 7604 Mitglieder.

Den an der Statistik beteiligten Kartellen waren 1911 insgesamt 9261 (1910: 8883) Gewerkschaften mit 2.460.728 (1910: 1.892.953) Mitgliedern angeschlossen. Darunter befinden sich 9223 (1910: 8852) Zweigvereine von den der Generalkommission angehörenden Zentralverbänden, welche zusammen 2.153.021 (1910: 1.884.774) Mitglieder angeschlossen. Darunter befinden sich 9223 (1910: 8852) Zweigvereine von den der Generalkommission angehörenden Zentralverbänden, welche zusammen 2.153.021 (1910: 1.884.774) Mitglieder zählen. Es ist eine Vermehrung von 371 Zweigvereinen und 238.247 Mitgliedern eingetreten. Die Zweigvereine des Verbandes der Hausangestellten und Diensthöfen, welche bisher unter „sonstigen angeschlossenen Organisationen“ geführt wurden, sind nunmehr den Gewerkschaften zugerechnet worden. Der Verband der Landarbeiter wurde in die Statistik zum ersten Male einbezogen, nachdem eine nennenswerte Anzahl seiner Zweigvereine den Kartellen angeschlossen.

Den Kartellen nicht angeschlossen sind 310 Zweigvereine der Zentralverbände. Bei der Bewertung dieser Zahl ist jedoch zu berücksichtigen, daß sich darunter jedenfalls eine erhebliche Anzahl Einzelmitgliedschaften befinden, die zwar im Sinne der Kartellstatistik als Zweigvereine zählen, in Wirklichkeit jedoch am Orte keine eigene Verwaltung haben. Die Zahl der den Kartellen angeschlossenen Zweigvereine solcher Verbände, die nicht der Generalkommission angehören, ist verhältnismäßig gering. Die 1911 handelt es sich um 33 Zweigvereine mit zusammen 7707 Mitgliedern, darunter befinden sich 27 Zweigvereine des Verbandes der süddeutschen Eisenbahnarbeiter, die insgesamt 7290 Mitglieder zählen. Teilt man die Kartelle nach der Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften in 3 Gruppen, so ergibt sich, daß die kleineren Kartelle mit 2 bis 15 Gewerkschaften 70,6 pCt., die mittleren mit 16 bis 30 Gewerkschaften 22,0 pCt. und die größeren mit mehr als 30 Gewerkschaften 7,4 pCt. der Gesamtzahl ausmachen.

Die Bedeutung der Kartelle läßt sich jedoch nicht lediglich aus der Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften ersehen, sondern es sind dabei auch die Mitgliederzahlen zu berücksichtigen. Es hatten bis 500 Mitglieder 254 Kartelle gleich 36,8 pCt., 501 bis 5000 Mitglieder 374 Kartelle gleich 54,1 pCt. und über 5000 Mitglieder 63 Kartelle gleich 9,1 pCt. Mehr als 25.000 Mitglieder haben die Kartelle: Berlin (296.812), Bremen (30.553), Breslau (30.476), Chemnitz (40.088), Köln (26.711), Dresden (35.911), Frankfurt a. M. (40.890), Hamburg (130.383), Hannover (386.654), Leipzig (723.677), Magdeburg (280.655), München (68.756), Nürnberg (55.513), Stuttgart (42.815). Diese 14 Kartelle hatten 1911: 989.004 Mitglieder gegenüber 876.630 im Jahre 1910, was eine Vermehrung um 112.374 Mitglieder ergibt. Köln ist zu dieser Kartellen neu hinzugekommen, 1910 zählte es 22.201 Mitglieder.

II. Die Tätigkeit der Gewerkschaftskartelle.

Die Gewerkschaftskartelle haben auf brillantem Gebiete eine reiche Fülle von Arbeit zu erledigen. So vielseitig die gestellten Aufgaben aber auch sein mögen, sie alle erstreben das gemeinsame Ziel: die Förderung der Gewerkschaftsbewegung und die tatkräftige Vertretung der Arbeiterinteressen. Im Vordergrund ihrer Tätigkeit steht die Vertreibung der Agitation zur Erweiterung und Befestigung ihres Bestandes. Zum Teil wird diese Aufgabe erfüllt durch Veranstaltung von Versammlungen. Es wurden von den Kartellen 1911: 2324 allgemeine und 1107 Versammlungen für einzelne Berufe abgehalten. Gegenüber dem Jahre 1910 haben 317 Versammlungen weniger stattgefunden, bestimmte Schlüsse lassen sich jedoch aus dieser Tatsache nicht ziehen, da sich bereits im letzten Quartale des Jahres das ganze Interesse der Arbeiterschaft auf die Reichstagswahl konzentrierte, demzufolge die gewerkschaftlichen Aktionen auf das notwendige Maß beschränkt blieben. Die Veranstaltung von Versammlungen seitens der Kartelle bildet auch nur einen Teil der agitatorischen Betätigung, läßt also deren vollen Umfang nicht erkennen. Die Agitationsmittel sind eben sehr vielfältig, und sie müssen ja auch, wenn eine Wirkung erzielt werden soll, den besonderen Verhältnissen entsprechend sorgfältig ausgewählt werden.

Von 82 Kartellen sind zur Vertreibung der Agitation unter den Arbeiterinnen und der Vertretung ihrer besonderen Interessen Arbeiterinnenagitationskommissionen gebildet oder weibliche Vertrauenspersonen eingesetzt worden. Die Zahl der Kommissionen beträgt 17, sie ist nur gering und hat gegen die früheren Jahre stark abgenommen. Diese Erscheinung wird darauf zurückzuführen sein, daß es bei der größeren Abhängigkeit der Frauen und Mädchen von dem Familienleben und der Hauswirtschaft schwerer fällt, die zur Bildung von Kommissionen erforderliche Anzahl weiblicher Personen

zu gewinnen. Leichter vollzieht sich das Einsetzen ein- zelter weiblicher Vertrauenspersonen; deren Zahl hat sich denn auch in den letzten Jahren bedeutend vermehrt; 1911 waren in 77 Orten weibliche Vertrauens- personen tätig.

In unruiger Beziehung zu der Agitation stehen die von der Kartellen propagierten Bildungsbestrebungen, die eine wesentliche Entwicklung aufweisen. Die Ein- richtungen, welche diesen Bestrebungen dienen, nehmen ständig zu. Es hatten 1911: 547 städtische gemein- same Bibliotheken, die in 87 Fällen mit Lesezimmern verbunden waren; an 262 Orten betreiben Bildungs- ausschüsse und die Zahl der Jugendkommissionen, die wohl im Zusammenhang mit den Bildungsbestre- bungen gleich erwähnt werden können, beträgt 316. Die letzteren Einrichtungen werden jedoch in den meisten Fällen nicht ausschließlich von den Kartellen, sondern gemeinsam mit der Partei unterhalten. Referenten- nachweise bestanden an 52 Orten.

Zur Durchführung der Arbeiterschutzbestimmungen bestanden 1911: 135 Beschwerdefunktionen für Ge- werbeschlichtungssachen und 235 Bauarbeiterfunk- tionen. An 46 Orten werden Kommissionen zur Beseitigung des Kost- und Logisweseus beim Arbeit- zehrer unterhalten. Die Zahl aller dieser Institutionen ist ungefähr die gleiche wie im Vorjahre geblieben.

Die Zahl der Gewerkschaftshäuser ist seit dem Vor- jahre um 14 gestiegen, es bestehen gegenwärtig 67. Herbergen in eigener Regie unterhalten 31 Kartelle. In 222 Orten haben die Kartelle mit Herbergswirten behufs Unterbringung reisender Mitglieder feste Ab- machungen getroffen, die der ständigen Kontrolle der Partei unterliegen.

Als wichtige und der Arbeiterschaft sehr nützliche Einrichtungen können die von den Kartellen unterhal- tenen Arbeitersekretariate und Rechtsauskunftstellen angesehen werden. Ueber die Tätigkeit dieser Insti- tutionen wird in der später erscheinenden „Sekretariats- statistik“ berichtet werden. Es sei hier nur erwähnt, daß 1911 an 102 Orten (1910: 96) Sekretariate und an 193 Orten (1910: 203) Rechtsauskunftstellen be- standen, die von den Kartellen unterhalten wurden.

18 Kartelle besitzen zur Erledigung der Bewal- tungsgeschäfte eigene Büros mit Angestellten. Ins- gesamt werden von den Kartellen 171 Angestellte be- schäftigt, die hauptsächlich in den Sekretariaten tätig sind.

III.

Die Finanzgebarung der Gewer- schaftskartelle.

Von den an der Statistik beteiligten 691 Kartellen erhalten 685 zur Deckung ihrer Ausgaben von den Gewerkschaften einen festen pro Mitglied und Jahr berechneten Beitrag. Unter diesen Kartellen befinden sich 118, welche von den Mitgliedern noch einen be- sonderen Beitrag für die Unterhaltung eines Arbeiter- sekretärs oder einer Rechtsauskunftsstelle erheben.

Die Höhe der Beiträge ist sehr verschiedenartig. Es erheben einen Beitrag bis 20 Pf. 72 Kartelle mit 370 667 Mitgliedern, von 21 bis 40 Pf. 217 Kartelle mit 326 219 Mitgliedern, von 41 Pf. bis 1 Mk. 266 Kartelle mit 984 225 Mitgliedern, von 1,01- bis 2 Mk. 122 Kartelle mit 448 070 Mitgliedern und von über 2 Mk. 8 Kartelle mit 29 100 Mitgliedern. Die Gruppe der Kartelle mit einer Beitragsleistung von 41 Pf. bis 1 Mk. ist am stärksten vertreten, sie vereinigt auf sich 38,6 pCt. der gesamten Kartelle und 45,6 pCt. der gesamten Mitglieder. Bezeichnet man diese Gruppe als die mit einer mittleren Beitragsleistung, so rangieren unter derselben mit einem Beitrag bis zu 40 Pfennig 289 Kartelle gleich 41,8 pCt., mit 696 886 Mitgliedern gleich 32,3 pCt. und darüber, mit einem Beitrag von über 1 Mk. 130 Kartelle gleich 18,8 pCt. mit 477 170 Mitgliedern gleich 22,1 pCt. Die auf jedes Mitglied entfallende Durchschnittsbeitragsleistung ist ständig gestiegen, sie betrug 1905: 53,8 Pf., 1910: 68,9 Pf. und 1911: 73,5 Pf.

Angaben über Einnahmen und Ausgaben machten 675 Kartelle. Diese hatten insgesamt eine Einnahme von 1 797 248 Mk. Davon entfallen auf Beiträge 946 089 Mk., Streisammlungen 283 855 Mk., Ueber- schüsse von festlichen Veranstaltungen und sonstigen Unternehmungen 567 304 Mk.

Die gesamte Ausgabe der 675 Kartelle belief sich auf 1 600 435 Mk., diese verteilt sich auf folgende Posten: Agitation 105 928 Mk., Arbeitervertreterwahlen 28 342 Mk., statistische Erhebungen 6264 Mk., Gewerkschaftshäuser und Versammlungssäle 152 339 Mk., Herbergen und Arbeitsnachweise 38 770 Mk., Sekretariats- und Auskunftstellen 289 203 Mk., Bibliotheken und Lesesäle 93 169 Mk., Streiks 309 046 Mk., (da- von aus den Kartellkassen 25 191 Mk.), Verwaltungs- kosten 208 438 Mk., sonstige Ausgaben 379 024 Mk.

Die Kassenbestände der 675 Kartelle betrugen am Schlusse des Jahres 1910: 628 739 Mk. und am Schlusse des Jahres 1911: 825 552 Mk.. Es ist demnach eine Vermehrung der Kassenbestände von 196 813 Mark eingetreten.

Stellt man Einnahme und Ausgabe außer Be- rechnung, so ergibt sich für das Jahr 1911 gegenüber dem Jahre 1910 eine Vermehrung der Einnahme von 386 245 Mk. und eine Erhöhung der Ausgabe von 269 473 Mk.

Die Erhöhung der Ausgaben verteilt sich auf alle Posten, mit Ausnahme der Arbeitervertreterwahlen, bei denen gegen 1910 eine Verminderung der Ausgaben um 6625 Mk. eingetreten ist.

Für die Tabakarbeiter, welche von dem Unter- nehmer in einem harten, langwierigen Kampf ver- zwickelt wurden, brachten die Kartelle bis zum Schlus- ses Jahres 1911: 283 855 Mk. auf dem Wege der Sammlungen und 25 191 Mk. aus ihren Kassen auf. Ueber die Kartelle der weiblichen Gewerkschaften und die Ortsverbände der Tisch-Dummkuchen Gewerk- bereine wurden bisher von den betreffenden Organi- sationszentralen Uebersichten nicht veröffentlicht. Es kann deshalb die Statistik über „Die deutschen Gewerk-

schaftskartelle“ mit solchen Angaben nicht ergänzt wer- den. Auch in Zukunft wird auf derartige Erhebungen nicht zu rechnen sein, denn die Wirksamkeit der gewerkschaftlichen Kartelle ist zu unbedeutend, um das Licht der Öffentlichkeit bringen zu können. Wie der allge- meine Kampf um die Hebung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der Arbeiterklasse sich unter dem vor- herrschenden Einflusse der Zentralverbände vollzieht, so sind auch die Zweigvereine derselben vermöge ihres Zusammenschlusses in Kartellen maßgebend für alle Aufgaben, welche im Interesse der Arbeiter auf ört- lichem Gebiete zu lösen sind und von deren Erfüllung die Statistik alljährlich ein räumliches Zeugnis ab- legen. Wohin wir auch unsere Blicke wenden mögen, überall stoßen wir auf das fruchtbare Wirken der in den freien Gewerkschaften organisierten Arbeiter.

Man kann es unter diesen Umständen nur bedauern, wenn die Einheit der Arbeiter auf gewerkschaftlichem Gebiete nicht vollständig ist und damit ihre Aktionen beeinträchtigt werden. Trotz alledem geht es vor- wärts! Der Unverstand der Arbeiter, die heute noch absichts der wirtschaftlichen Kämpfe stehen oder sich von falschen Freunden gegen ihre eigenen proletarischen Interessen mißbrauchen lassen, wird doch der Erkennt- nis weichen müssen, daß nur die Vereinigung aller Angehörigen in den freien Gewerkschaften den kul- turellen Aufstieg der Arbeiterklasse verbürgt.

Unsere Kollegen zur Beachtung.

Zeit Mitte der 60er Jahre des vorigen Jahr- hunderts ist der Gedanke der Zusammengehörigkeit der Arbeiter in Berufsverbänden siegreich vorwärts geschritten. Ueber 2 1/2 Millionen Arbeiter und Ar- beiterinnen sind in den freien Gewerkschaften ver- einigt. Trotz der Schwierigkeiten, die seitens der Unternehmer und deren Helfershelfern, dem Staat und seinen Organen, den Arbeiterorganisationen be- reitet worden sind, können diese von stetem Fort- schritt der Bewegung berichten und wohl mit Sicher- heit behaupten, daß alle Versuche, die Arbeiteror-

Der Reichtum der europäischen Staaten

wird im „Internationalen Volkswirt“ auf 940 Milliarden Mk. geschätzt. Davon entfallen auf Großbritannien 236 Milliar- den, auf Frankreich 197,6, Deutschland 169,8, Oesterreich- Ungarn 116,9, Italien 64, Belgien 20, Holland 17,9 Milliarden Mk. Rechnet man diese Beträge auf den Kopf der Bevölkerung um, so ändert sich die Reihenfolge etwas. England ist zwar auch dann wieder das reichste Land, in- dem hier 5920 Mk. Nationalvermögen auf den Einwohner fallen, dann kommt Frankreich mit 5200 Mk., Holland mit 3080 Mk., Deutschland ist ein ziemlich armes Land; es hat nur 2120 Mk. Nationalvermögen pro Einwohner, ebensoviel wie Belgien, Oesterreich und Italien haben 2000, und Rußland nur 1200 Mk. Seit 1871 hat sich der gesamte Reichtum der europäischen Staaten verdoppelt, seit 1848 verdreifacht.

ganisationen zu vernichten, niemals Erfolg haben werden. Die Ueberzeugung, daß die Berufskollegen sich zusammenfinden und einzig und geschlossen ihre Interessen dem vereinigten Unternehmertum gegenüber vertreten müssen, hat in den Reihen der intelligenten Arbeiter zu tief Wurzel gefaßt, um jemals wieder ausgerottet werden zu können. Selbst mit Gewalt wird dies nicht möglich sein.

Um so bedauerlicher ist es, daß die Arbeiter- rinnen erst in so verhältnismäßig kleiner Zahl den Weg zur Organisation gefunden haben und trotz energischer Bestrebungen der Organisationen sich so schwer von der Notwendigkeit des Zusammenschlusses mit ihren Berufskollegen und Kolleginnen überzeugen lassen.

Ganz besonders ist dies zu sagen von den Heim- arbeiterinnen. Wer zählt die Hunderttausende, die im Hause mit Erwerbsarbeit beschäftigt sind, bei niedrigen Akkordpreisen, so daß die Arbeitszeit weit über das für Arbeiterinnen gewerblicher Betriebe ge- setzlich festgelegte Maximum von 10 Stunden täglich ausgedehnt werden muß, sollen nur einigermaßen annehmbare Verdienste erzielt werden. Auch die anti- kliche Statistik kann die als Heimarbeiterinnen tätigen weiblichen Familienangehörigen nicht in vollem Um- fange erfassen, da teilweise die Arbeit aus verschie- denen Gründen verschwiegen wird, dann aber auch, weil sich die Heimarbeiterinnen selbst nicht darüber klar werden können, ob sie hauptsächlich erwerbs- tätige Heimarbeiterinnen sind, oder ob sie diese Ar- beit als mithelfende Familienangehörige oder als Nebenerwerb ausüben. Dadurch geben die amtlichen Zahlen über die als Heimarbeiterinnen in den ein- zelnen Berufen tätigen Personen keinen genauen Nach- weis über die tatsächlich vorhandenen Erwerbs- arbeiterinnen.

Jeder Kenner der Arbeiterverhältnisse weiß aber, daß in jedem Hause der Arbeiterviertel eine Anzahl Heimarbeiterinnen tätig sind. Sie sind unter andern beschäftigt bei der Herstellung künstlicher Blumen, in der Putzfabrikation, der Lederindustrie, in der Textil- branche, der Tabakfabrikation, im Bekleidungsgerwerbe und hier vor allen Dingen in der Kleider- und Wäschekonfektion.

In all diesen Berufen sind aber auffallender- weise die allgemeinen Arbeitsbedingungen keine gün- stigen. Es ist dies auch kein Wunder. Daß die Unternehmer nicht aus freien Stücken die Arbeitsbe- dingungen den Verhältnissen entsprechen gestalten und verbessern, braucht an dieser Stelle des näheren wohl nicht erörtert werden. Ueberall ist und war es die organisierte Arbeiterschaft, die Forderungen auf bessere Löhne oder sonstige Verbesserungen der Arbeitsbe- dingungen stellen und zur Durchführung bringen

musste. Heimarbeiterinnen aber sind fast ausschließ- lich noch immer unorganisiert. So diese nun einen erheblichen Teil der Berufsarbeiter darstellen, liegt natürlich für die Unternehmer kein Grund vor, allzu schnell den Forderungen der organisierten Berufs- arbeiter zu entsprechen. Sie stützen sich auf die große Zahl Heimarbeiterinnen, die eventuell zur Verfügung stehen, als einzelne arbeitend, ohne Zusammenhalt mit den übrigen Berufsarbeitern und ohne informiert zu sein über die Vorgänge im Beruf.

Die Heimarbeiterinnen also sind es, die zum großen Teil verhindern, daß in den Berufen mit erheblicher Heimarbeit die Berufsangehörigen nicht vorwärtskommen. Hieran sollten die organisierten Arbeiter denken, in deren Familien Heimarbeit ver- richtet wird. Wiederholt schon haben Gewerkschafts- kongresse und Versammlungen den organisierten Ar- beiterinnen empfohlen, auf ihre in der Heimarbeit be- schäftigten Frauen und Töchter einzuwirken und sie von der Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organi- sation zu überzeugen. Bis jetzt aber ohne nennens- werten Erfolg. Gewiß gelang es auch beim besten Willen auch innerhalb der Familie nicht ohne Inter- esse und auch nicht immer, Mitglieder für die Or- ganisation zu gewinnen. Und auf Zwangsmitglieder verzichten auch die Organisationen gern, die Heim- arbeiterinnen aufzunehmen. Systematische Aufklärungs- arbeit aber würde doch von wesentlichem Einfluß sein und ihre Wirkung nicht verfehlen.

In dieser Weise vorgehen unterlassen aber häufig auch die Männer, die von dem Wert der Or- ganisation für sich und ihre Kollegen voll und ganz überzeugt sind. „Es hat bei den Frauen doch keinen Zweck, die versehen es doch nicht“, hört man oft die Männer sagen, und deshalb wird jeder ernstere Versuch unterlassen. Die organisierten Arbeiter ver- gessen aber ganz, wie langsam der Gedanke des Zu- sammengehens auch bei ihnen Platz gegriffen hat und daß den Frauen viel weniger Gelegenheit ge- geben ist, die Zusammenhänge des Wirtschaftslebens begreifen zu lernen und sich über die Vorordnungen des täglichen Lebens zu unterrichten. Im Hause ab- geschloffen lebend, von tausend kleinen Sorgen im Anspruch genommen, die aber doch imstande sind, den ganzen Menschen niederzubrüden, haben sich die Frauen ein gewisses kleintliches Wesen angeeignet. Ihr Verkehr sind in der Hauptsache die Kinder oder andere Frauen der Arbeiterklasse. Und so finden sie selten Gelegenheit, mit Menschen zusammenzukommen, von denen sie anderes hören, als das, was sie selbst beschäftigt. Den Heimarbeiterinnen ist es auch ver- sagt, im Arbeitsprozeß schon lernen zu lernen, was vereinte Kraft imstande ist zu bewirken. Ganz natur- gemäß löst ein Handinhandarbeiten, ein Angewiesensein auf die Mithilfe der übrigen Beschäftigten bei der Arbeit, den Gedanken aus, daß vereinte Kräfte Schwierigkeiten überwinden können. Dies Zusammen- arbeiten der Werkstattarbeiter hat wesentlich das siegreiche Vordringen des Organisationsgedankens in der Arbeiterklasse gefördert, wenn es auch dem Einzelnen weniger zum Bewußtsein kommt.

Eins aber müßten die organisierten Arbeiter auch gelernt haben: Die Verhältnisse eines Berufs wirken auf die anderer Berufe zurück. Bei der starken An- teilnahme der weiblichen Erwerbstätigkeit bildet ferner auch die unorganisierte Frauenerwerbsarbeit eine direkte Gefahr für die Arbeitsbedingungen aller Berufe.

Der Einfluß der Mutter auf die junge Arbeiterin ist in der Regel sehr stark. Ist jene aber von der Notwendigkeit der Organisation aller Erwerbenden überzeugt, wird sie selbstverständlich ihre Tochter nicht hindern, sich der Gewerkschaft ihres Berufs anzu- schließen, was heute noch sehr oft vorkommt. Auch nach dieser Richtung hin wird also Aufklärungsarbeit unter den Frauen gute Früchte tragen.

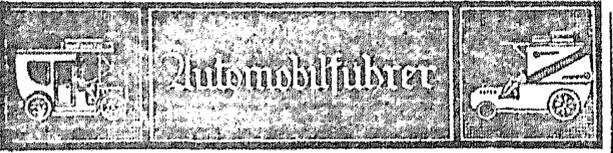
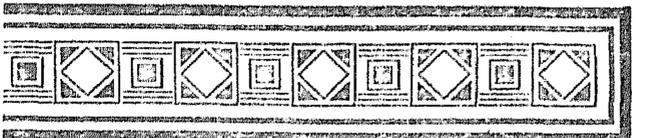
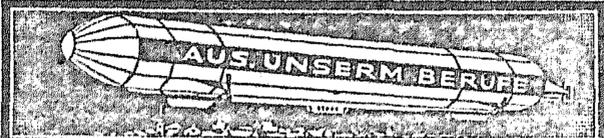
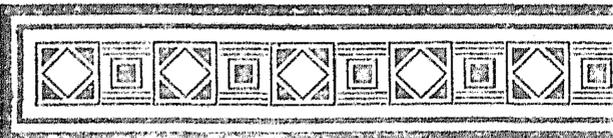
Würde der Mann gelegentlich seinen weiblichen Familienangehörigen von den Erfolgen der Organi- sation erzählen, würde er ebenso Uebergriffe des Unternehmertums zur Kenntnis bringen und an- knüpfend an Vorgänge, die imstande sind, das weibli- che Empfinden geradezu aufzureißen, die Ursachen erläutern, und Schlussfolgerungen ziehen, dann dürfte es doch wohl nicht unmöglich, ja nicht einmal schwer sein, die Frau von der Notwendigkeit der Organi- sation zu überzeugen.

Natürlich darf auch nicht verkannt werden, die Frau über die Zusammenhänge des Wirtschaftslebens zu unterrichten. Dies geschieht aber nicht, wenn ihnen aus der Zeitung nur die Geschichte und der lokale Teil überlassen wird. Hat die Frau kein Interesse oder keine Zeit, selber die Zeitung zu lesen, so muß der Mann versuchen, ihr über das, was er gelesen hat, kurz zu berichten. Ein und wieder wird sich bei gutem Willen hierzu schon Zeit finden.

Der gute Wille aber muß eben vorhanden sein und die Einsicht, daß es nicht genügt, wenn der Mann organisiert ist und „das viele Geld bezahlt“. Es besteht doch in den Reihen der organisierten Ar- beiter wohl kaum noch darüber Zweifel, daß dies Geld gut angelegt ist. Es gewährt die Sicherheit, gegen Uebergriffe des Unternehmertums geschützt zu sein und Hinterhalt zu haben, wenn Erwerbsun- fähigkeit oder andere Ursachen die Verdienstmöglich- keit beschränken.

Deshalb gehören die Berufsarbeiter — die männ- lichen wie die weiblichen — eben in die Organi- sation, die für ihr Gewerbe zuständig ist, ohne Rück- sicht auf die Art ihrer Tätigkeit.

Dies sollten endlich auch die organisierten Ar- beiter einsehen, und mit aller Kraft dahin arbeiten, daß die Beschlüsse der Gewerkschaftskongresse zur Durchführung kommen und die erwerbstätigen weib- lichen Familienangehörigen, die als Heimarbeiterinnen unter traurigen Bedingungen zur Erhaltung der Fa- milie beitragen müssen, den zuständigen Organisationen zugeführt werden.



Wugsburg. Auf unseren Artikel in Nr. 20 des „Courier“ betreffend die Zersplitterungslast der hiesigen Chauffeure haben nun die beiden Chauffeurvereinigungen eine sogenannte Protestversammlung einberufen, um ihrem gekümmerten Herzen Luft zu machen. In der „Neuen Wugsburger Zeitung“, wo aller Mist gegen die freie Arbeiterschaft abgeladen wird, bringen die beiden Vereinigungen eine Erklärung, wonach unser Artikel erstens unwahr sein soll, und zweitens verüßeln sich die Herrschaften, daß wir uns mit ihnen beschäftigen. Weiter behaupten die Protestler, von ihren Prinzipien nicht abgehen zu wollen und alle Angriffe vereint mit aller Entschiedenheit zurückzuweisen. Nun gestalten wir uns doch die Frage: was haben wir denn Unwahres behauptet? Ist das etwa keine Zersplitterung, wenn unter dem halben Hundert Chauffeuren jetzt schon zwei Vereinigungen existieren, die einander durchaus nicht so freundlich gesinnt sind, wie die Protestler jetzt glauben machen wollen. Wenn die Freundschaft wirklich so groß ist, warum denn nicht eine Vereinigung? Weiter sind wir der Meinung und von dieser werden die Macher des Ganzen auch niemand abbringen, daß mit den Klassenverhältnissen beider Vereinigungen niemals die im Statut vorgesehenen Einrichtungen erzielt werden können. Wir haben auf Grund des Statuts der Süddeutschen Automobilführer-Vereinigung unsere Betrachtungen angestellt und sind zu dem Beschlusse gekommen, daß mit dem Klassenbestande dieser Vereinigung nicht allzuweit anzufangen ist, ganz besonders, wenn mit diesem winzigen Berrage noch die Agitationskosten für Süddeutschland bestritten werden sollen. Dieser Meinung sind aber nicht nur wir, sondern auch jeder denkende Chauffeur, welcher in einer Vereinigung bei seinem Beitritte keine Interessenvertretung erwartet hat. Uebrigens lassen wir uns von niemandem und am allerwenigsten von solchen Vereinigungen den Mund verbinden, besonders dann nicht, wenn wir glauben, die Chauffeure auf die Unzulänglichkeit solcher Kräftezersplitterung hinweisen zu müssen. Die Chauffeure haben durchaus keine so glänzende Existenz und ganz besonders nicht in Wugsburg, daß sie sich den Luxus gestatten können, einiger Gernergoße wegen auf die Besserstellung ihrer Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verzichten. Nicht in der Zersplitterung liegt die Kraft des Arbeiters und ein solcher ist auch der Chauffeur, sondern im Zusammenfassen in einer leistungsfähigen Zentralorganisation. — Neugierig, wie wir nun einmal sind, hätten wir auch gern erfahren, wieviel Chauffeure an diesem Proteststimmnehmen haben, denn in der Erklärung ist keine Zahl angegeben. Sollte dieses die Vorsicht geboten haben? Sei es wie es wolle, wir werden uns Mühe geben, den Chauffeuren die Auffklärung beizubringen, daß ihr Platz in keiner dieser Vereinigungen sein kann, sondern daß es ihr Selbsterhaltungszweck ist, sich dort anzuschließen, wo schon Tausende ihrer Berufskollegen sind, — im Deutschen Transportarbeiter-Verbande.

„Schritt fahren“. Das Schöffengericht Berlin-Mitte hatte den Kollegen, Chauffeur W., wegen Uebertretung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904, zu einer Geldstrafe von 3 Mk. verurteilt. Auf die von W. gegen dies Urteil eingelegte Berufung entschied am 13. Juni d. J. das Landgericht I dahingehend, daß die Geldstrafe auf 1 Mk. zu ermäßigen sei, wofür bei Nichtzahlung ein Tag Haft trete. Die Kosten fallen dem Angeklagten zur Last.

W. hatte am 14. Februar 1912 die Ladestraße an der Güterabfertigung auf dem Hamburger und Lehrter Bahnhof (Zwischenstraße) mit einem beladenen Geschäftsauto mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 9 Kilometer befahren. Der Angeklagte konnte dies nicht bestritten, da ein an seinem Wagen angebrachter Kilometermesser für die Michtigkeit dieser Behauptung sprach. W. glaubte aber darauf hinweisen zu müssen, daß diese „Geschwindigkeit“ die Vorschrift „Schritt fahren“ in keiner Weise berühre oder verletze. Er sei jederzeit in der Lage gewesen, den Wagen zu stoppen und jeden Unfall zu verhüten, und das sei doch zweifellos der Sinn der Vorschrift. Das Gericht war anderer Meinung. Zugeben müsse man allerdings, daß eine solche Vorschrift nicht so engherzig ausgelegt werden darf, und daß man von einem Auto nicht verlangen könne, ebenso langsam zu fahren, wie ein schwer beladenes Pferdewerk. „Andererseits“ heißt es in der Begründung des Urteils weiter, „ist aber zu berücksichtigen, daß man von einer derartigen Vorschrift, die im Interesse des Verkehrs gegeben ist und von den Kutschern schon zur Vermeidung von Zusammenstößen ein bei dem starken Verkehr besonders vorichtiges Fahren verlangt, fordern muß, daß sie auch ihrem Inhalt entsprechend genau befolgt wird.“ Das Gericht definiert dann den Begriff der Vorschrift „Schritt fahren“. Wenn Kilometer sei für ein Auto „kein besonders schnelles, sondern ein ziemlich langsamem Tempo“, aber „Schritt fahren“ ist es im menschlichen Maß, wofür man an die Höchstgrenze für diese Gangart, nach der Strecke, die ein normaler gesunder Mann in einer Stunde im Gehen zurücklegt, eine Geschwindigkeit

von 6, allerhöchstens 7 Kilometer annimmt. Ueberschreitet die von dem Angeklagten angewandte Geschwindigkeit aber die Gangart, die man noch als „Schritt“ bezeichnen kann, um 2 bis 3 Kilometer, so liegt darin auch ein Verstoß gegen die Vorschrift, die nicht besagt, daß „langsam“ gefahren werden sollte, sondern die das „Schritt fahren“ anordnet.“ Das Urteil sagt zwar, diese Vorschrift müsse weit-herzig ausgelegt werden, wir zweifeln jedoch, daß das Urteil auf „Weitherzigkeit“ Anspruch machen kann. Wenn es selbst zugibt, daß ein Auto nicht so langsam fahren könne, wie ein schwer beladenes Pferdewerk, dann ist das die Anerkennung, daß „diese Gangart — Schritt fahren“ — für Automobile nicht wörtlich zu nehmen ist. In diesem Falle hat der Buchstabe des Gesetzes den Sinn des Gesetzes gelöst. Wir bezweifeln, daß die Gesetzgeber diese Vorschrift „wörtlich“ befolgt sehen wollten, für sie galt es einfach zusammenzufassen und Unfälle zu verhindern — und diesen Sinn des Gesetzes hat zweifellos W. nicht verfehlt. — Dies Gericht atterierie sich selbst „Weitherzigkeit“, der Himmel bewahre uns vor den „engherzigen“ Gerichtshöfen.

Den Akiba hat recht: es ist alles schon dagewesen. Im Jahre 1795 verweigerten die kurmainzischen Behörden der preussischen Postkutsche die Durchfahrt durch das Ländchen, weil sie zu schnell fahre. Diese Pferdejaerei mußte verboten werden. Ganz wie heute der Autoverkehr behandelt wird. Ja, es ändern sich Dinge und Zeiten, aber nicht die behördlichen Mandarinen, die tragen den Jopf immer noch hinten.

Wie die Chauffeure in Verzug gebracht werden. Die Automobilunfälle sind das Brandmal, das jedem Berufskollegen aufgedrückt wird. Auf welche leichtsinnige Art diese Unfälle heraufbeschworen werden, haben die jüngsten Unfälle bewiesen, die in der Hauptstadt von sogenannten Herrenfahrern verschuldet wurden. In der Statistik kommt aber nicht zum Ausdruck, ob der Wagenbesitzer oder der Chauffeur den Unfall verursachen. Da heißt Unfall, Unfall — und alle Unfälle werden den Chauffeuren zur Last gelegt. Im „Hamb. Echo“ finden wir eine Notiz, die ein bezeichnendes Licht auf die Gewissenhaftigkeit der Autofahrer wirft:

„Ein Kind durch den Leichtsinn eines Autofahrers getötet. Der jugendliche Sohn einer Familie aus „besseren“ Kreisen bemalte die Abwesenheit seines Vaters auf Reisen befindlichen Wagens, um mit dessen Privatautomobil Vergnügungsfahrten zu machen. Der junge Mann, der weder im Besitze eines Führerscheins noch genügender Ortskenntnis ist, fuhr mit dem Auto, in dem er sowie ein Freund und zwei Mädchen Platz genommen hatten, durch die Straßen, ohne sich viel um andere Führerwerke oder Passanten zu kümmern. In der Altonaerstraße fuhr er einen achtjährigen Schulknaben über den Haufen und verletzte ihn so schwer, daß der Knabe schon auf dem Wege ins Freimaurerkrankenhaus starb. Die Menge, die Zeuge des Unfalls war und die leichtsinnige Fahrerei des jugendlichen Automobilführers gesehen hatte, stürmte auf den Wurschen ein und verprügelte ihn furchtbar. Erst als ein Schuttmann auf der Wildfläche erschien, wurde der frivole Wursche, dessen Namen die Polizei leider geheim hält, aus den Händen der Menge befreit.“

Wir sind neugierig, ob die Allverweltsautomobilpresse diesen jungen Patron aus „besseren“ Familie auch die Bezeichnung zulegen wird, die ihm gebührt, und die sie auf jeden Chauffeur angewendet haben würde. Wir sind neugierig, zu erfahren, ob es zweierlei ist, wenn ein Chauffeur „Krolsch“ und wenn ein gewissenloser Patron aus „besseren“ Kreisen stolzt. — Es wäre außerdem sehr notwendig, wie die dem Chauffeur vorgeschriebene Gewissenhaftigkeit auch für die Wagenbesitzer Vorbedingung wären. Die schweren Unfälle der letzten Zeit sind fast immer dadurch entstanden, daß die Wagenbesitzer dem Chauffeur das Rad aus der Hand nehmen und den Wagen mit einem Selbstvertrauen steuern, das im größtmöglichen Widerspruch zu ihren Kenntnissen und ihrer Gewissenhaftigkeit steht. Wir haben doch so viele Polizeivorschriften — warum nicht einmal eine am richtigen Ort?

650 000 Automobile in Amerika. Von dem beispiellosen Aufschwung des Automobilwesens in Amerika gibt eine Statistik der „Nature“ ein lehrreiches Bild; noch vor zwölf Jahren zählte man in den Vereinigten Staaten nur 3000 Gefährte, die sich auf der Straße durch eigene Kraft fortbewegen, im April 1912 erreichte die Zahl der in Amerika vorhandenen Kraftfahrzeuge die gewaltige Ziffer von 652 461 Gefährten. In ähnlichem Maße hat sich die amerikanische Automobilindustrie entwickelt. Die amtlichen Statistiken aus dem Jahre 1911 zeigen, daß die amerikanischen Automobilfabriken in ihrer Gesamtheit täglich fast 700 Passagier- und Lastautomobile fertigen. Die ersten Monate des Jahres 1912 brachten eine weitere Steigerung und Sachverständige schätzen die Zahl der in diesem Jahre zur Fertigstellung kommenden amerikanischen Motorwagen auf rund 30 000 Gefährte.

Wien. Am 15. Mai cr. ging der Vertrag der Wiener Autolarchauffeure zu Ende. Eine massenhaft besuchte Versammlung der Chauffeure vom 5. April besprach die anzureichenden Forderungen. Als Hauptforderung

gleichsam als Existenzbedingung — wurde die Abschaffung des Benzins gestellt. Aber auch hier sollte die Durchdringung dieser wichtigen, aber gerechten Forderung nicht so leicht werden. In einer Versammlung vom 18. Mai wurde beschlossen, bei allen Unternehmern, die die beschiedenen Forderungen nicht bewilligen, in den Ausstand zu treten. Und es kam zum Streit. Als aber die Prinzipale sahen, daß die gemüthlichen Wiener Chauffeure mit ihren Forderungen nicht Spaß machen, besannen sie sich eines Besseren. Vor Ausbruch und gleich in den ersten Tagen des Streiks wurden nicht weniger als 225 Einzelverträge mit unserem österreichischen Bruderverband abgeschlossen. Nach fünfzigem Streit wurde mit dem Autolarchverband ebenfalls ein Vertrag abgeschlossen. Die Hauptforderungen der Chauffeure sind durchgesetzt: Alle Betriebsmittel, das Benzin mit inbegriffen, müssen nun die Unternehmer auf ihre Kosten bestreiten. Die Chauffeure erhalten einen festen Tagelohn von 4 Kr., (bei den Unternehmern mit Einzelverträgen 28 St. für sechs Arbeitstage), welcher Lohn wöchentlich für sechs Arbeitstage auszubehalten ist. (Die Unternehmer haben sich verpflichtet, die Grundtare um 10 Heller zu erhöhen.) Die Chauffeure haben Anspruch auf einen Ruhetag in der Woche. Ist für den Chauffeur kein Wagen vorhanden, so ist er zwar verpflichtet, sich bis 5 Uhr nachmittags zur Verfügung zu halten, er erhält jedoch den vollen Lohn. Für unverfügbares Aussehen dürfen Abzüge vom Lohn nicht gemacht werden. Bei pauschalierter Fahrt erhält der Parameterchauffeur einen Anteil von 9 pCt. vom Fahrpreis, statt der Beileistung am Idealkilometer. Die Arbeitszeit beträgt zwölf Stunden inklusive einer einstündigen Mittagspause und einer entsprechenden Frühstücks- und Besperpause. Wird der Chauffeur durch die Direktion zu einer Dienstleistung über die festgesetzte Arbeitszeit hinaus gehalten, so wird ihm die hierfür angewendete Zeit nach Ueberstunden berechnet und jede Ueberstunde wird mit je 50 Heller entlohnt. Ein anderer nicht unwesentlicher Punkt des neuen Uebereinkommens ist auch, daß die Stationen nicht höher als 100 Kr. sein dürfen und dem Chauffeur verzinnt werden müssen. Alles in allem beträgt die tatsächliche Aufbesserung, die erzielt wurde, 7 Kronen.

Wenn man nun in Betracht zieht, daß die abgeschlossenen Einzelverträge viel günstiger sind, als die nach fünfzigem Ausstand, so ist es so ziemlich selbstverständlich, daß im Laufe der Vertragsdauer diese die letzteren in einem für die Chauffeure günstigen Sinne beeinflussen werden, und daß die großen, vereinigten Betriebe sich einfach diesen besseren Verhältnissen anpassen werden müssen, wenn sie überhaupt auf gut qualifizierte Chauffeure reflektieren wollen.

In knappem zwei Jahren haben die Chauffeure Wien das erreicht, was sie eigentlich wollten, dank ihrer Organisation. Früher 20 pCt. der Einnahmen als Lohn, wovon sie das ganze Benzin bezahlen mußten, keine festgesetzte Arbeitszeit, überall die Willkür und das Diktat der Direktoren und Betriebsleiter; heute einen festen Wochenlohn von 24 Kronen für sechs Arbeitstage, freies Benzin, Anerkennung der Organisation und Vertrauensmänner.

Wie sahen heute die Arbeitsverhältnisse der Wiener Chauffeure aus, wenn sie, wie so manche unserer „stolzen“ deutschen Kollegen einen Klimbinverein gegründet hätten? Da wäre von Erfolgen wohl niemals die Rede. Nur dem Umstande, daß sie in unserem österreichischen Bruderverbände eine Rückgratstützung fanden, verdanken die Wiener Chauffeure die erhebliche materielle Verbesserung ihrer Lage.

Sperrung der Bodebrücke in Egelu. Die Polizeiverwaltung der Stadt Egelu gibt bekannt:

Infolge des Neubaus der Bodebrücke hier selbst wird Egelu für den Durchgangsverkehr von Wagen, Automobilen usw. gesperrt. Der Verkehr von Waggelburg nach Wschersleben bezw. Halberstadt und nach dem Harz findet daher für die Bauzeit nicht mehr über Egelu statt, sondern geht über Wiedendorf, Egerleben, Wschersleben und nach ersterer Stadt, über Bahnhof Egelu weiter. — Die Dauer des Neubaus beträgt etwa 3 Monate.

Fahrtgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen auf der neuen Weinsteige und der Leonberger Staatsstraße. Die St. Stadtdirektion Stuttgart gibt bekannt: Mit Ermächtigung des R. Ministeriums des Innern wird auf Grund des § 23, Abs. 1, Satz 2 der Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 für die Straße von Karlsdorf nach Gesslach zur Solitude (Leonberger Staatsstraße) und für die neue Weinsteige, je außerhalb des geschlossenen Stadtbezirks, eine Höchstgeschwindigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr von 20 Kilometern in der Stunde festgesetzt.

Geschwindigkeitsbeschränkung für den Verkehr auf der Chaussee Kröpelin—Alt-Gaarz. Der Vorstand des Wegeverbandes für die Chaussee Kröpelin bis Alt-Gaarz gibt bekannt:

Durch Verfügung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern zu Schwerin ist für den Verkehr auf der Nebenchaussee Kröpelin—Alt-Gaarz das nachstehende angeordnet worden: 1. Zur Personenbeförderung dienenden Kraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ist nur eine Höchstgeschwindigkeit von 15 Kilometern in der Stunde gestattet. 2. Lastkraftwagen dürfen bei einem Gesamtgewicht von 3,5 bis 5,5 Tonnen nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 Kilometern in der Stunde, bei einem Gesamtgewicht von über 5,5 Tonnen nur mit einer Höchstgeschwindigkeit

von 8 Kilometern in der Stunde fahren. 3. Das Fahren in sichtbaren Wagen Spuren der Steinbahn und der Verleer mit Kraftfahrzeugen von mehr als 9 Tonnen Gesamtgewicht sind verboten.

Fahrtgeschwindigkeit 20 Kilometer in Stuttgart. Die St. Stadtdirektion gibt bekannt:

Auf Grund des § 18. Abs. 2 der Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 wird für Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis zu 5,5 Tonnen innerhalb des geschlossenen Ortsbereichs des Stadtdirektionsbezirks eine Fahrtgeschwindigkeit von 20 Kilometer in der Stunde zugelassen.

Fahrtgeschwindigkeit schwerer Lastkraftwagen in Stuttgart. Die St. Stadtdirektion zu Stuttgart gibt bekannt:

Auf Antrag des Gemeinderats Stuttgart wird auf Grund des § 23, Abs. 2 der Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, vom 3. Februar 1910 für Lastkraftfahrzeuge, deren Gesamtgewicht 5,5 Tonnen übersteigt, die Fahrtgeschwindigkeit innerhalb des geschlossenen Ortsbereichs in Stuttgart auf 10 Kilometer in der Stunde festgesetzt. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen werden mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder mit Haft bestraft.

Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer pro Stunde. Der Großherzogliche Bezirksdirektor zu Eisenach gibt bekannt, daß die Höchstgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge auf der Staatsstraße von Eisenach bis Wilhelmsthal auf 20 Kilometer in der Stunde festgesetzt ist.

Höchstgeschwindigkeit 25 Kilometer pro Stunde. Der Regl. Polizei-Präsident zu Stettin gibt bekannt, daß für die im Polizeibezirk Stettin gelegene Falkenwälder Chaussee von dem Ende der bebauten Falkenwälder Straße ab bis zur Grenze des Polizeibezirks Stettin am alten Chausseehause für alle Kraftfahrzeuge von weniger als 5,5 Tonnen Gewicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 25 Kilometer in der Stunde festgesetzt worden ist. Die Aufstellung zweier Verkehrszeichen für Kraftfahrzeuge ist veranlaßt.



Augsburg. Einen schönen Erfolg ihrer Tätigkeit haben die Kollegen in den hiesigen Käsegeschäften mit Hilfe ihrer Organisation zu verzeichnen. Während im Jahre 1906 der Streik zugunsten der Käselagerarbeiter endete, da ein Teil der damals in Frage kommenden ihre Arbeitsblätter im Stiche ließ, konnte bei der diesmaligen Lohnbewegung erfreulicherweise die Arbeitszeinstellung umgangen werden. Wohl hatte es auch bei dieser Bewegung den Anschein, daß die Unternehmer die Kraftprobe noch einmal vornehmen wollten, jedoch gelang es dem Vorkämpfer, die Herren eines Bessern zu belehren. Die Herren waren der Meinung, daß nur ein Teil hinter der Organisation stehe und deshalb auch diesmal ein Streik zu ihren Gunsten verlaufen würde. Durch die Eingabe, welche die Kollegen während der Bewegung bewiesen und durch den Schaden, welchen die Herren beim letzten Streite hatten, erklärten sie sich bereit, einen Tarif mit dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande abzuschließen, dem wir folgende wichtigste Sätze entnehmen:

Arbeitszeit:

Die Arbeitszeit beginnt früh 6 Uhr und endet abends 6 Uhr. An den Montagen beginnt dieselbe um 7 Uhr morgens.

An den Samstagen ist um 5 Uhr, an den Vorabenden von hohen Festtagen um 4 Uhr Arbeitszeit und zwar ohne Lohnabzug und unter Wegfall der Wesperruhe. Die Arbeitszeit wird unterbrochen durch eine je 1/2 stündige Frühstückspause und Wesper — sowie durch eine 1 1/2 stündige Mittagspause.

Löhne:

Der Lohn für Weichkäsefalter beträgt 23, für Rundkäsefalter 25 Mk. pro Woche. Bei Arbeitern, welche nicht voll leistungsfähig sind, bleibt der Lohn der freien Vereinbarung überlassen.

Ueberstunden:

Ueberstunden sind möglichst zu vermeiden, müssen solche dennoch gemacht werden, so wird die Stunde mit 60 Pf. vergütet.

Für Arbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen wird der doppelte Betrag bezahlt.

Wie schon aus diesen Vereinbarungen zu ersehen ist, stehen unsere Kollegen in bezug auf Länge der Arbeitszeit am hiesigen Orte an erster Stelle, was der sozialen Einsicht der Herren Arbeitgeber mit zu verdanken ist. Beträgt die Lohnhöhe auch nur 2 Mk. wöchentlich im Durchschnitt, so muß hier mit erwähnt werden, daß unsere Kollegen drei Jahre hintereinander jährlich eine Mark Lohnzulage erhielten, so daß mit dem Tarifabschlusse innerhalb drei Jahren 5 Mk. Mehrlohn erzielt wurden. Dieser Erfolg ist um so höher anzuschlagen, wenn man weiß, wie die Käsehändler besonders im Allgäu gegen die Organisation zu Felde ziehen, und der dortige Arbeitgeber-Verband sogar von seinen Mitgliedern verlangt, keinen Organisierten einzustellen, und jeden der es wagt seiner Berufsorganisation beizutreten, sofort zu entlassen. Es wird aber auch die Zeit nicht mehr so fern sein, wo diese Schwarzmacher trotzdem die Macht der Organisation verspüren werden. Freie Produkte verkaufen die Herren recht gerne an die organisierte Arbeiterschaft, aber sie selbst eulden keinen Organisierten bezu. Wollen mit dem Verbands nichts zu tun haben, um sich von einem Aussehen nichts in ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse hinein-

reden lassen zu müssen. Es wird nun an den Kollegen im Allgäu liegen, ob sie die jetzigen Zustände noch länger ertragen wollen, oder ob sie sich ein Beispiel an ihren Kollegen in München und Augsburg nehmen, an der Hilfe des Verbandes wird es ihnen sicher nicht fehlen. Wollen die Käsehändler den Arbeitern ihr gesetzliches Recht nicht zugestehen, so brauchen sie auch die Genossenschaften nicht als Abnehmer ihrer Ware, nachdem jetzt tarifreue Käsehändler zur Genüge vorhanden, welche mindestens in der Lage sind, jeder Konkurrenz standzuhalten.

Den Kollegen aber rufen wir zu, auch in der Zukunft dafür zu sorgen, daß die Organisation ausgebaut wird, alle Käselagerarbeiter müssen Mitglied werden.

Zu alt. Es waren bereits fünf Wochen vergangen, seitdem Famulus als Hausdiener bei der Exportfirma Schw. u. Co. entlassen war. 38 Jahre war er dort beschäftigt gewesen, hatte die langen Jahre hindurch seine Pflicht erfüllt. Nun aber, da er nicht mehr im Vollbesitz seiner ganzen Kraft war, nicht mehr die schwere Kasarbeit verrichten konnte, gab man ihm die schwere Kasarbeit, nebst einem großen Wagen Papier, welches am Kopfe den Vermerk trug: "Zeugnis".

Es hieß dann weiter "Inhaber war fleißig, treu und ehrlich. Verläßt seine Stellung weil seine Kräfte den gestellten Ansprüchen nicht mehr genügen. Wir bedauern lebhaft ihn entlassen zu müssen, können ihn aber für leichtere Arbeit bestens empfehlen."

So das Zeugnis. Es war ja richtig; fleißig war er die ganze Zeit gewesen, oft, wenn die jungen Kollegen zu ihm sagten: "Nun höre doch auf zu arbeiten und komme mit zu unserer Berufsversammlung", dann hatte er nur ein Lächeln auf den Lippen, schüttelte mit dem Kopfe und verließ bis zur späten Stunde auf dem Packboden.

Tren war er ebenfalls gewesen. Er wäre für seinen Herrn durchs Feuer gegangen. Alle Vorhaltungen, sich nicht allzu sehr für seine Firma ins Zeug zu legen, sondern mehr mit seinen Kollegen zu halten, denn eines Tages würde er doch nur einen Fußtritt erhalten, wies er weit von sich. Ja selbst, als eines Tages die gesamten Kollegen sich aufrufen und eine Lohnforderung stellten, war er es gewesen, welcher den Chef davon abhielt, eine Lohnaufbesserung zu gewähren. Zum Dank dafür erhielt er einen abgetragenen Anzug seines Chefs, eine mündliche Belobigung und einen Judaslohn von 20 Mk.

Wohl trug Famulus sich die Verachtung seiner Kollegen ein, aber was schadete das. Durch seine Handlung glaubte er den Beweis erbracht zu haben, daß man doch klüger tat, wenn man mehr mit der Firma, als wie mit seinen Mitarbeitern hält. Die Kollegen mit ihrem Verbands konnten doch nichts ausrichten.

Christlich war Famulus immer und stets gewesen. Er getraute sich nicht einmal, sich an dem Verkauf von Manufaktur zu beteiligen. Nach seiner Meinung hätten die Kollegen kein Recht, sich das Geld für alle Stiften und Papier anzueignen. Wenn auch von der Firma dieser Verkauf gestattet war, so glaubte Famulus dennoch, er würde einen Diebstahl begehen.

Der Mann war im festen Glauben, daß, wenn er sich nicht beteiligte, alle Bestrebungen seiner Kollegen bezüglich Verkürzung der Arbeitszeit, Erhöhung des Lohnes, bessere Behandlung nicht mitemache, sein Prinzipal ihn niemals entlassen würde. Und nun? Nun fiel es ihm wie Schuppen von den Augen. Jetzt allerdings erkannte er, daß alle Ehrlichkeit, aller Fleiß, alle Treue nichts genützt. Nun fühlte Famulus, daß er tatsächlich zu alt geworden sei, um noch in den Emanzipationskampf seiner Kollegen mit eingreifen zu können.

Was konnte man auch von ihm verlangen? Gehäufte Haltung, schneeweißes Kopf- und Barthaar, da sah man schon von weitem, daß Famulus wirklich zu alt geworden worden war.

Vom Tage seiner Entlassung an, war er schon vom frühen Morgen bis zum späten Abend gelaufen, von einem Geschäft in das andere gegangen, um leichtere Beschäftigung zu suchen, aber immer wurde er abgewiesen mit dem Bemerkten: "Wir bedauern, Sie sind uns zu alt."

Seine paar Spargroschen gingen zur Neige. Was anzufangen, wenn diese nicht mehr vorhanden?

Verwandte hatte Famulus nicht mehr. Frau und Kinder waren längst schon gestorben, einen Anhalt an fremde Leute zu suchen war ihm nicht mehr möglich und wer würde auch solch einen alten Mann aufnehmen. Das Armenhaus gehen? Diesen Schritt hatte er schon versucht, aber von dem Herrn Armenvorsteher war ihm gesagt worden, daß er auf Grund seines Zeugnisses noch Arbeit erhalten könne und außerdem habe er ja noch einige Spargroschen, wenn er garnichts mehr hätte und nirgendwo unterkommen könnte, dann könne er ja einen Antrag auf Aufnahme im Armenhaus stellen.

Heute war Famulus nun schon den ganzen Tag herumgelaufen, die Füße schmerzten ihm, ebenso peinigte ihn der Hunger. Er hatte den ganzen Tag noch nichts weiter genossen, als wie morgens eine Tasse Kaffee und eine Semmel. Sein letztes Geld hatte Famulus seiner Logiswirtin gegeben, damit er wenigstens noch eine Stelle hätte, wo er sein müdes Haupt niederlegen könne. Aber noch nie hatte er den Ausdruck: "Sie sind zu alt!" so schroff zu hören bekommen als wie heute. Die Verzweiflung fing an ihn zu packen und der Gedanke, was nun beginnen, wollte ihn nicht mehr verlassen.

Allmählich wurde es finster auf den Straßen, die Nacht senkte sich. Famulus merkte nicht, wie die Straßenlaternen angezündet, wie die Schauläden auf ein paar Stunden im Lampenlicht erstrahlten.

Sein Gang wurde immer unsicherer. Allmählich erlosch das Lampenlicht der Schauläden, auch die Straßenlaternen wurden zum Teil gelöscht und noch immer lief Famulus planlos umher. Seine Gedanken prägen mir: "Du bist zu alt!"

Bei seinem Umherirren kam er auch am Hafen, am Volkwerk an. Die verankerten Schiffe hoben sich nur schwach im Dunkel der Nacht hervor.

Tauschen dort nicht aus dem Dunkel über die Gewässer Lichtgestalten auf? Sind das nicht die lieblichen Gesichter seiner Frau und seiner Kinder? Winken sie ihm nicht freundlich zu? Die ganze frohe Jugend zieht an ihm vorüber. Er breitet die Arme aus und schreitet auf die Lichtgestalten zu.

Blötzlich ein Knippläschern der schwarzen Wassermassen, dann ein leises Gurgeln, die Wasser glätten sich und durch nichts wird die gewöhnliche Nachtruhe gestört.

Am andern Tage las man in der Tagespresse:

"Am Volkwerk ist die Leiche eines ca. 70-jährigen Mannes aufgefunden worden. Alter Wahrscheinlichkeit nach liegt hier ein Selbstmord vor. Motiv zur Tat unbekannt." — Er war zu alt. —

Magdeburg. Wie Rankan mit der jugendlichen Arbeitskraft eines Handelshilfsarbeiters getrieben wird illustriert so recht nachstehende Gewerbegerichtsverhandlung. Der Vater des 15-jährigen Arbeitsburschen B. klagte gegen den Kaufmann Haase auf Zahlung von 7 Mk. Restlohn, und wegen kündigungsfreier Entlassung auf Zahlung einer 14-tägigen Lohnentgeltung in Höhe von 14 Mk. Der Beklagte will dem Jungen am 21. Mai gekündigt haben, was dieser aber als Kündigung nicht angesehen hat, da nach seiner Meinung die Kündigung nur am Schluß der Woche ausgesprochen werden dürfte. Den Restlohn hat der Beklagte einbehalten, weil durch Verschulden des Klägers ein Schaden von mindestens 40 Mk. entstanden sei. Er hat eines Tages eine Schreibmaschine und Papier in Kisten verpackt auf einen Handelswagen nach Eudenburg fahren sollen. Dabei sei er drei Stunden weggeblieben, hätte den Wagen ungeliebt und durch Regen sein Maschine und Ware verborgen. Die Last betrage nach seiner Meinung höchstens zwei Zentner, und die Kante der Maschine bequem befördern, das hätte er schon öfter gemacht. Demgegenüber beklagte der Wursche sowie auch dessen Vater, daß die Last mindestens 6 Zentner betragen habe. Der 26-jährige Bruder des Wurschen hätte an dem Tage zufällig die Quälererei des Jungen beobachtet und sich überzeugt, daß ein erwachsener Mensch an solcher Last zu schleppen hatte. Deshalb hätte er auch seinem Vater Vorwürfe gemacht, daß er den Jungen noch länger bei dem Beklagten ließe. Schließlich erklärte der Beklagte sich bereit, den Restlohn zu zahlen. Mit der Mehrforderung wurde der Kläger abgewiesen, da erwiesen sei, daß die Kündigung rechtzeitig erfolgt sei. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt der Beklagte ein Drittel und der Kläger zwei Drittel.

Stehlen Mark Wochenlohn und Lasten von sechs Zentnern transportieren, dies zeigt wieder so recht, wie einzelne Handelsherren die Arbeitskraft der jugendlichen Handelshilfsarbeiter auszunutzen versuchen. Bestraft mußte ein so rücksichtsloser Unternehmer werden, der es mit seinem christlichen Gewissen vereinbaren kann, den Körper dieses jungen Arbeiters zu schinden. Pflicht der Eltern aller jugendlichen Arbeiter wäre es, diese so schnell als möglich dem Verbands zuzuführen, damit seitens der Organisation einer solchen Ausbeutungsfucht Halt geboten werden kann.

Stettin. Von der soviel gepriesenen gesicherten Existenz des Arbeiters bis ins hohe Alter kann einer unserer Kollegen ein Liedchen singen. Der betreffende Kollege war etwa 20 Jahre in der Herrenorganisation als Hausdiener tätig. In seiner vorletzten Stellung war dieser Kollege über 14 Jahre und verlor diese nicht etwa darum, daß er nicht zu gebrauchen war, sondern deshalb, weil er ein fleißiger, gutmütiger und arbeitsfreudiger Mensch ist. Daß er dies war, beweist uns folgendes: In demselben Geschäft war ein junger Mann tätig, welcher kurz vor seiner Etablierung stand. Für diesen machte unser Kollege noch nach Feierabend an den verschiedensten Tagen Vorkehrungen. Hier von erfuhr der Chef der beiden. Mag hier nun die Furcht vor neuer Konkurrenz oder sonst was obgewaltet haben, ganz gleich, unser Kollege erhielt die Kündigung. Wir wollen nun gleich bemerken, daß diese Handlungsweise als allzu menschenfreundlich nicht angesehen werden kann, da der Arbeitgeber in seiner Weise einen Schaden haben kann, wenn ein Arbeiter in seiner Freizeit andere Vorkehrungen macht. Hier brauchte man nicht gleich das schärfste Mittel anzuwenden und den Arbeiter aus der Arbeit jagen. Der eigentlich Schuldige, Herr Albert Grünewald, fühlte etwas menschlich, indem er dem schon etwas alternen Kollegen in seinem zur gründenden Geschäft die Stellung als Hausdiener mit einem Monatslohn von 80 Mk. anbot. Unser Kollege trat diese Stellung auch an. Hierbei soll der Herr Grünewald nun den etwas drastischen Ausdruck gebraucht haben: "Friedrich, so lange wie ich etwas zu freier habe, werden Sie auch etwas haben". Die Tätigkeit unseres Kollegen bei Herrn Albert Grünewald begann am 1. Oktober 1906. Soweit ging die Geschichte so lieblich; Herr Grünewald zahlte den vereinbarten Lohn und unser Kollege verrichtete seine ihm aufgegebenen Arbeit. Aber vor kurzem änderte sich die Ansicht des Herrn Grünewald und auch sein Verhalten hatte er vergessen. Hat man denn auch nötig, sein Versprechen zu halten, wenn man es einem Arbeiter gegeben hat? Fast scheint es nicht

und Gütern einrichten und zu diesem Behufe alle erforderlichen Einrichtungen zu treffen, insbesondere eine Auswandererballe auf eigene Kosten herzustellen, auch eine angemessene Zahl von Auswanderern über Emden zu leiten oder aber diesen Dienst zwischen Emden und Nordamerika zunächst — so lange er die eigenen Linien nicht genügend versorgt — durch Anlaufen mit ihren Dampfern von Bremen und Hamburg aus zu bewirken und tunlichst noch einen vierwöchentlichen Frachtdienst zwischen Emden und 1. Ostafrika, 2. Australien, 3. Südamerika zu unterhalten. Die Wahl unter diesen beiden Angeboten ist der preussischen Regierung überlassen und es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß bei der zu treffenden Entscheidung die wohlwollenden Interessen Emdens den Ausschlag geben werden."

Streik der Hafen- und Transportarbeiter in London. Es befinden sich etwa 60 000 im und am Hafen beschäftigte Arbeiter, einschließlich aller im Gütertransport von und nach dem Hafen tätigen Fuhrleute im Streik. Der Streik dauert jetzt schon die fünfte Woche. Während der Dauer des Streiks haben sich etwa 10 000 Streikbrecher gefunden. Nichtsdestoweniger harren die Streikenden aus und denken garnicht an Nachgeben. Die Streikbrecher können nicht im entferntesten einen auch nur einigermaßen brauchbaren Ersatz für die Streikenden bieten. Alle Interventionen der Regierung, die von den Streikenden angenommen wurden, scheiterten an der Starrköpfigkeit einer reaktionären Arbeitgebergruppe, welche sich anscheinend für die Niederlage des vergangenen Jahres rächen will. Die Arbeitgeber wollen die Macht der Föderation in Londoner Hafen brechen. Sie handeln getrennt nach der Parole, die auf der jährlichen Zusammenkunft der Chambers of Shipping im Frühjahr in Liverpool ausgegeben wurde, nämlich, wenn die Arbeitgeber einmal entschieden hätten, mit den Arbeiterorganisationen nicht zu verhandeln, dann gäbe es kein Zurück und alle hätten fest zu bleiben, auch auf die Gefahr hin, daß sie ihren ganzen Profit einbüßen. Diese Taktik wird jetzt im Londoner Hafen von den Arbeitgebern durchgeführt. Die Hartnäckigkeit und Erbitterung, mit der die Arbeitgeber ihr Ziel verfolgen, beweist allzu deutlich, daß die Shipping Federation noch lange nicht ohnmächtig am Boden liegt, wie einige Illusionisten nach dem Kampfe im vergangenen Jahre mit prahlerischen Worten der Welt verkündeten. Die Erbitterung der Arbeitgeber ist noch gewachsen durch die Nachsicht der Regierung den Streikenden gegenüber. Zweifellos wollen zunächst wahrlich die Arbeitgeber den Widerstand in London brechen. Ist man hier fertig, dann folgt die Provinz, ungeachtet der dort bestehenden Tarifverträge. Es werden sich auch dort unter den Arbeitgebern schlechte Elemente finden, genau wie in London, die absichtlich und systematisch die Vereinbarungen brechen, nur zu dem Zweck, um die Arbeiter in den Streik zu treiben. In London gelang diese Provokation der Arbeitgeber nur zu gut. Die Arbeiter, noch siegesbewußt von den Erfolgen des vergangenen Jahres, waren wohl alle ohne Ausnahme der Meinung, sie brauchten nur alle die Arbeit niederzuliegen, dann würden die Arbeitgeber schon schnell zu den Kreuzen kriechen. So schnell wie im Vorjahre ging es nun dieses Mal nicht. Es gab halb Enttäuschungen über Enttäuschungen. Die Arbeitgeber waren auf alles vorbereitet und hatten diesen Streik herbeigeführt. Unter solchen Umständen kann man sich wohl Gedanken darüber machen, ob es von der Föderationsleitung taktisch klug gehandelt war, die Wünsche der Arbeitgeber durch einen Massenstreik fördern zu helfen. Man hätte den Arbeitgebern diesen Gefallen nicht erweisen sollen. Auch in der Defensive hat die organisierte Arbeiterschaft mehrere gut wirkende Kampfmittel zur Verfügung. Die Anwendung dieser Mittel hätten die Arbeitgeber zur Offenstve gezwungen, was taktisch richtiger gewesen wäre, als sich selbst dazu drängen zu lassen. In Londoner Kreisen rechnete man mit der Verhängung des internationalen Boykotts der Londoner Schiffe und der Ausdehnung des Streiks über das ganze Land. Der internationale Boykott wurde, nach Prüfung und vorheriger Verständigung mit den Organisationen der in Betracht kommenden Länder, als zur Zeit undurchführbar vom Zentralrat abgelehnt. Der nationale Streik blieb in der Ausführung stecken. Viele Abscheu verdienen den Drei. Das Föderationssystem ist auch völlig unzulänglich. Eine Aktion von dem Umfange, wie sie ein nationaler Streik der Transportarbeiter Englands darstellt, der einheitlich und kraftvoll durchgeführt werden muß, erfordert schon ein vollkommeneres Organisationssystem. Wir kommen durch solche Vorgänge immer wieder auf die so oft bewiesene Tatsache zurück, daß zur Durchführung großer wirtschaftlicher Kämpfe nur solche Organisationen imstande sind, die auf industriell-zentralistischer Basis aufgebaut sind, mit hohen Beiträgen zur Ansammlung von Kampffonds und ausreichenden Unterstühtungs-Einrichtungen. Trotzdem wir uns, weil wir nun einmal über den Streik in England schreiben mußten, ein wenig Kritik nicht versagen konnten, hoffen wir und mit uns wohl alle Berufskollegen, daß unsere englischen Arbeitsbrüder auch dieses Mal erfolgreich aus dem hartnäckigen Kampf hervorgehen mögen. —

Stettin. Auf dem zur Reederei Kunstmann gehörigen Dampfer „Holsatia“, welcher von Drelöfund nach hier Eisenerz fährt, ereignete sich am Dienstag morgen zwischen 7 und 8 Uhr folgender Unfall. In dem Raum I wurde Eisenerz über Bord entlassen, und zwar mittels eiserner Kästen, in welchem sich 20—25 Zentner Inhalt befinden. Zum Ueberhieven des Ladebaumes, an welchem die genannte Last hängt, wird von der Luke bis zur Kelling eine kleine Dampfwinde benutzt, welche unmittelbar hinter der großen Dampfwinde steht. Diese beiden Winden werden von

einem Mann bedient. Als nun der eiserne Kasten mit Inhalt aus dem Raum gehievt war und der Winchenmann die kleine Winde zum Ueberhieven in Bewegung gesetzt hatte, so daß der Kasten mit Inhalt ziemlich bis zur Kelling war, setzte die Winde plötzlich aus und der Kasten schlug zurück an den Lukenstift. Ein großer Teil der Eisenerzstücke flog in den Schiffsraum, in welchem sechs Mann arbeiteten. Von diesen wurde ein Arbeiter durch das Herabfallen des Eisenerzes an Kopf, Hüften und Arm recht erheblich verletzt, so daß er von der Arbeit ausscheiden mußte und sich jetzt in ärztlicher Behandlung befindet. Einem glücklichen Zufall ist es zu verdanken, daß nicht selbst der Lukenmann, welcher sich an Deck hinter dem Kasten befand, durch das Zurückschlagen des Kastens beide Beine verloren hat und auch in dem Schiffsraum nicht noch mehr Arbeiter verletzt worden sind. Als wir uns am Montag nachmittag auf dem genannten Dampfer die Neueinrichtung des Inspektors Brunnemann von der Reederei Kunstmann ansahen, waren wir sofort der Ansicht, daß es bei der aufmerksamsten Bedienung der Winden nicht ausgeschlossen sei, daß ein Unglücksfall passieren könne. Am nächsten Morgen war unsere Ansicht schon durch den Unglücksfall bestätigt. Fragen wir nun, weshalb diese Neueinrichtung zum Ueberhieven der Ladebäume getroffen worden ist, so lautet die Antwort: erstens, um zwei Mann zu sparen und zweitens, die Entlastung des Schiffes schneller zu bewerkstelligen, da es nach diesem System möglich ist, gegebenenfalls aus allen drei Kammern zu gleicher Zeit löschen zu können, indem die Winde von Raum I zum Ueberhieven des Ladebaumes von Raum I nicht mehr benutzt zu werden braucht. Wir wären die letzten, die sich technischen Neueinrichtungen, soweit sie das Leben und die Gesundheit der Arbeiter nicht gefährden, entgegenstellen, wir müssen aber ganz energisch gegen dieses System protestieren, wobei mit dem Leben und den gesunden Gliedern der Arbeiter geradezu Schindluder getrieben wird. Wann wird endlich einmal die Anstellung von Hafen-Inspektoren unter Hinzuziehung von Hafenarbeitern von Gesehes wegen in den preussischen Häfen erfolgen, damit solche Mißstände aus der Welt geschafft werden. Wir möchten die in Frage kommenden Behörden auf diesen Fall aufmerksam machen und erziehen, die Kontrolle auf den Schiffen wirksam auszuüben. Den bei dem Stauer Wäigt beschäftigten Arbeitern möchten wir aber anraten, dafür einzutreten, daß auf dem Dampfer „Holsatia“ künftig so gearbeitet wird, wie es vor der Erfindung des Inspektors Brunnemann der Fall gewesen ist. Wie wir erfahren, entläßt die „Holsatia“ auch in Lübeck Eisenerz. Dieser Unglücksfall möge den Lübecker Kollegen zur Warnung dienen, so daß nicht auch sie dieser Neueinrichtung ihre gesunden Glieder zum Opfer bringen.

Wirrungen des englischen Hafenarbeiterstreiks. Aus Montreal (Kanada) wird gemeldet: Drei Millionen Aufwels Getreide in Schiffen oder Elevatoren werden im hiesigen Hafen durch den Londoner Dockarbeiterstreik aufgehalten. Die Schiffer widern sich, Getreide als Fracht anzunehmen. Der Dampfer „Afgania“ ist von London mit Getreidefracht zurückgekehrt, die er vor zwei Wochen ausgeführt hat.



Hamburg. Mitgliederversammlung am 15. Juni im Gewerkschaftshause. Vor Eintritt in die Tagesordnung wird das Andenken des verstorbenen Kollegen Blohm geehrt. Sodann referierte Kollege Klose über das Thema: „Die Jugendbewegung und ihre Gegner.“ Redner verstand es, den Kollegen die Arbeit der bürgerlichen Jugend vor Augen zu führen. Ganz besonders kritisierte er den größten Gegner der Jugend den Alkohol. Reicher Beifall lohnte den Redner für seine guten Ausführungen. In der Diskussions sprachen die Kollegen Geiger, Weiland, Wolter, Schulz und Meier. Als Kartellbelegierte wurden Thiel und Meier gewählt. Zu Kontrollkommissionen wurden Lüth, Jacob und Mehdorf bestimmt. Der Antrag, eine Beerdigungskommission zu wählen, wurde angenommen. Gewählt wurden Thiel, Schulz, Wartsch, Funke und Kruse.



Bamberg. Unserer Verwaltung ist es nach vieler Mühe gelungen, für die bei den Firmen Mt. Mühselpeitung und Lohnfuhrwerk sowie P. u. W. Barlet, Mineralwasser-, Eis- und Kohlengeschäft tätigen Kollegen vorteilhafte Lohnsätze abzuschließen. Bei der ersten Firma wurde erreicht eine Lohnzulage von 2 Mk. pro Woche, ferner eine annehmbare Regelung der Arbeitszeit, bessere Bezahlung der Ueberstunden und die Anerkennung der Organisation. Die Kollegen bei der Firma Barlet haben noch besser abgeschnitten. Ihr Wochenlohn wurde von 17 auf 20 Mark erhöht, die Sonntagsarbeit wird in Zukunft extra vergütet, außerdem wurden 3 Tage Urlaub gewährt. Damit ist erwiesen, daß unser Verband auch in Bamberg imstande ist, für die Kollegenschaft bessere Arbeitsverhältnisse durchzusetzen und wir die Größe der zukünftigen Erfolge lediglich davon abhängen, in welchem Maße die Kollegen eingesehen haben, daß

zur Verbesserung ihrer Lage die Zugehörigkeit zum Verbande die erste Voraussetzung ist.

Bochum. Selten werden Frontiere der Arbeiterbewegung ein so großes und reiches, zugleich aber auch undantbares Feld für Agitationsarbeit finden, wie dieses in Bochum und Umgebung anzutreffen ist. Das Menschenmaterial, welches hier zusammenkommt, ist bloß von dem einen Triebe erfasst, bei entsagungsvollem Leben einige Zeit einen Groschen Geld zu verdienen und dann schleunigst wieder mit den habgierig erhungernden Geldern seinen heimatischen Gefilden, dem finstern Münster- oder schwarzen Paderbornerland zuzustreben. Fast ausnahmslos erhält man von Kutschern, Fuhrleuten oder sonst in unser Gewerbe einschlägigen Katecheten die Antwort: „Ach, wat nüh mie ja doch nix, ich goba vom Summer doch wie'er in Hufe um doa gießt tien Verband.“ Der jüngere Bruder ist vorläufig noch zu Haus, er wird dort gebraucht zur Bewirtschaftung, aber sobald er nur das 17. oder 18. Lebensjahr erreicht, dann kommt auch er noa Bauteum, ömen groat Geld dau verdienen. Sind denn nun die Lohnverhältnisse so glänzend, haben die Kutscher und Fuhrleute mit ihrer 14—16 stündigen Arbeitszeit und ihrer höchsten Nachtruhe von 4—5 Stunden, die andere Zeit müssen sie meist mit Abrechnen oder dem Nachhauseweg, Selbstzubereitung ihres täglichen Abendbrotes und Frühstücks usw. noch verbringen, haben sie wirklich bei 22—26 Mk. Wochenlohn, der aber nur monatlich, meist 4 Wochen nach dem Antritt des Arbeitsverhältnisses gezahlt wird, keinen Grund sich zu organisieren. Die Lebensmittel sind hier nach der Reichsarbeiterschlusstatistik so ziemlich die teuersten. 2374 Mk. für eine vierköpfige Familie. Alltags wie Sonntag müssen die Fuhrleute ihren Dienst versehen. Die meisten unserer Berufs-kollegen sind so abgestumpft, daß sie den Schlaf, der ihnen am Alltags vom ausbeutenden Unternehmer gestohlen wird — durch lange, teilweise unterbrochene Arbeitszeit — am Sonntag nachzuholen wünschen. Mittelt man die Kollegen dann mal auf, so kommen sie ja schließlich zu einer Versammlung, aber aufnehmen läßt sich von 50 höchstens einer und dieser eine wird auch schon nach ein paar Wochen fahnenflüchtig. Entweder haben seine Mitarbeiter ihn überredet oder seine Frau will von den „Sozialdemokraten“ nichts wissen. Kommt noch hinzu, daß die Fuhrmannsvereine die Kollegen wohl zu Sauf- und Klinkingelagen zusammenholen, im großen und ganzen aber Leute an ihrer Spitze haben, die vom katholischen Volkverein dazu ausgebildet sind, unter allen Umständen die Vereine ins sogenannte christliche Fahrwasser zu leiten. Da wird denn der Sonntagmorgen dazu verwendet, sich in der Klosterkirche in den Katedesen und Exerzientenübungen gegen die moderne Arbeiterbewegung aufzuspitzen zu lassen. Hölle und Fegefeuer, ewige Verdammnis, alles muß herhalten, um den Frauen unserer Berufs-kollegen klarzumachen, daß der Transportarbeiter-Verband der Gottseibeiuns selber ist und der Mann unter allen Umständen von dem Beitritt zu einer solchen Organisation zurückgehalten werden muß.

Zieht man dann noch in Betracht, daß der eine oder andere Paderbörner Bauernjunge hier hängen bleibt, sein Erbeitz dazu benutzt, sich ein kleines Fuhrgeschäft zu schaffen, so ist bei seiner Vergrößerung es das Beste, seinen Halbbruder oder Vetter der im Paderbörner (Hinter) Finsterland als Knecht dient, zu sich nach „Vauken“ in die Großstadt mit den hohen Löhnen, als Fuhrknecht zu nehmen. Mit der Zeit wachsen dem Fuhrherrn seine Söhne heran und dann müssen die mit fuhrverken; so hat man in Bochum Fuhrgeschäfte, wo 3—6 Fuhrleute, Söhne oder Verwandte des Unternehmers sind. Wenn dann zwischen diesen Söhnen noch ein oder zwei vernünftige Fuhrleute sind, so fürchten diese sich doch, der Organisation beizutreten um ihre Brotstulle nicht zu verlieren. Unter solchen Umständen verlagst schließlich auch die beste Kleinarbeit, wenn dieselbe nicht wie eine Bohrmaschine ständig wieder angebroht wird. Großzügige Agitation ist ganz ausgeschlossen. Gelingt es dann auch schließlich in dem einen oder anderen Betriebe Bresse zu legen, manchen der Kollegen aufzunehmen, dann hat man wieder einen superflugen darunter, der schon ganz genau weiß, daß er damals in einer der nationalen Streikbrecherorganisation besser gestanden hat. Flugs kommen dann die Hyänen und Schakale die das Glas wittern um auch für sich etwas zu ergattern. Wieder ist die Agitation um ein kleines gehemmt und Wochen, Monate vergehen, ehe es einmal glückt, denn, denen nur der Zweck, das Mittel heiligt, die Wastaken vom Hallunkengesicht zu reißen. So bleibt man am bauen, über Nacht reißen es schon diejenigen wieder ein, die für den Arbeiter das Knechtsein besser halten. Im katholischen Arbeiter, der schon von 14 Jahren an stets die Pöcke hat führen müssen, sieht das eingetrichterte Religionsgefühl so fest, daß nichts ihn davon abbringen kann, als eigene Erfahrung, eigenes Nachdenken und daß er dazu keine Zeit hat, dafür sorgt die heutige christliche Gesellschaft.

Wer dann noch die Verkehrrverhältnisse hier kennt der weiß, daß die Bochumer Geschäfte in Essen, Dortmund, Gelsenkirchen usw. gut 40—50 Km. im Umkreis herum liegen, ebenfalls ist's umgekehrt und so kommt es denn, daß man Fuhrleute hat, die in Bochum arbeiten in Essen wohnen und solche, die in Dortmund arbeiten in Bochum wohnen.

Alles dieses erschwert die Agitation, da ein fester Stamm, ein Grundstock für den Aufbau der Organisation sehr schwer hier zu halten, noch schwerer auszubilden ist. Der Westfale an und für sich ist etwas schwerfällig, hält das, was einmal sein eigen unweigerlich fest, aber ehe er soweit kommt, bedarf es ungeheurer Beweise. Selbst Agitator zu sein wird dem Westfalen schwer, er ist gewohnt, fremdes bei sich eingeführt und vorgemacht zu bekommen. Soll sich die erst im Aufblühen mächtige Industriezentrale Bochum für die gesamte Arbeiterbewegung erschließen, so wird man wohl oder übel noch sehr viel ständige ununterbrochene Agitationsarbeit hier hergeben müssen. Noch kann sich das Industriekapital brüsten, in seinem Organ, der Rh. W. Z., daß die Stimmes und sonstigen Schlotbarone die Herren des gesamten Arbeitsmarktes die Alleinherrscher im Bestimmungsrecht über Lohn- und Arbeitsverhältnisse seien. Die Arbeitgeberzeitung aber weiß, daß auch so gut wie im Norden und Nordosten die Arbeiter die Aner-

Kenntnis ihrer Organisation erzwungen haben, es vielleicht auch in einigen Jahren im Westen, im Industriegebiet, der Fall sein wird. Transportarbeiter von Bochum, wolle ihr nicht viel besser die Zeit verkürzen, in welcher man auch noch glaubt, bis aufs Mark aussaugen zu dürfen. Kollegen, greift zur Waffe, zur Aufklärung, sucht jeden eurer Mitarbeiter dem Verbande zuzuführen, alsdann wird man in Bochum nicht 100 sondern mindestens 1000 organisierte Transportarbeiter zählen.

Hamburg. Ein Prinzipienstreit aus dem Abfuhrgebet. Nachdem ein Kutscher, der den von einer Straßentrinitätskolonne zusammengeführten Viehtrieb aufzuladen und nach Niedergergschwarder zu bringen hatte, in der Nacht vom Sonntag zum Montag bereits zwei Touren gefahren hatte, war sein Wagen gegen 8 Uhr morgens wieder voll. Weil nun der Kutscher diese Fuhr nicht auch noch nach Niedergergschwarder gefahren, sondern auf den Wagenplatz gestellt hatte, wurden ihm seitens des Arbeitgebers 1,50 Mk. vom Lohn gekürzt. Der Kutscher hielt diesen Abzug für unbillig und klagte auf Auszahlung der 1,50 Mk., die ihm auch vom Gewerbegericht unter dem Vorsitz des Rat Boyßen aus folgenden Gründen zugesprochen wurden: Wenn der Beklagte vom Kutscher 1,50 Mk. Schadenersatz verlangt, so muß er den vollen Beweis dafür erbringen, daß der Kläger ihm durch sein Verhalten diesen Schaden zugefügt hat. Ein solcher Beweis ist nicht erbracht. Da der Kläger schon zwei Touren gemacht hatte, ist es sehr wohl möglich, daß er seinen dritten Wagen erst um 8 Uhr voll hatte. Was dann den Weg vom Wilkhorner Mühlenweg bis zum Abladeplatz in Niedergergschwarder anbelangt, so braucht ein guter Fußgänger dazu 40 bis 45 Minuten. Daraus folgt, daß ein vollbeladener Gassenfuhrerwagen den Weg nicht in viel weniger als in einer Stunde zurücklegen kann. Und was das Abladen betrifft, so ist die Deklaration des Klägers, daß der auf dem Wege anwesende Arbeiter möglicherweise nicht in der Lage gewesen wäre, ihm zu helfen und daß der Kläger daher vielleicht nicht bis 9 1/2 Uhr mit der Arbeit fertig geworden wäre, nicht direkt von der Hand zu weisen. Wenn er sich also sagte, daß er im Falle des Hinfahrens nach dem Abladeplatz und des Abladens seines Wagens daselbst in die Lage kommen würde, vom Gendarmen notiert und von der Polizeiverwaltung in Strafe genommen zu werden, so kann nach der Sachlage wohl angenommen werden, daß der Kläger sich bei seiner Erwägung und bei dem Entschluß, lieber nach dem Stalle zu fahren, jedenfalls in gutem Glauben befunden hat. Er hat also nach bestem Ermessen gehandelt und mehr kann von ihm nicht verlangt werden; denn eine objektive Einschätzung darüber abzugeben, ob es ihm an dem betreffenden Morgen wirklich gelungen wäre, bis 9 1/2 Uhr fertig zu werden, ist gar nicht möglich.

Leipzig. Keine Klassenjustiz. Wenn man dem Amtsgerichtsrat Mehwagen vorwerfen wollte, er treibe Klassenjustiz, so würde er wahrscheinlich das erkläre. Und in der Tat wird diesem Herrn nach behauptet worden sein, daß seine Urteile, sofern es sich um Streikfänger handelt, direkt einem Klassenvorurteil entspringen. Man sollte aber immerhin von der jüngeren Richtergeneration ein klein wenig mehr soziales Verständnis erwarten dürfen, zumal ja insbesondere die jüngeren Richter ebenfalls mit Eifer ihre eigenen Organisationsangelegenheiten pflegen und mit Energie ihre Ständesinteressen vertreten. Oder sind dem Amtsgerichtsrat Mehwagen auch diese Dinge fremd?

Gleich zwei Streikfänger hatte Amtsgerichtsrat Mehwagen am Sonnabend zu „erledigen“. Beide „Inkulpanten“ hatten sich beim Ausstand der Schweinefuhren „Erzesse“ zuschulden kommen lassen. Sie gingen in ihrer Alltagsstracht zum Gericht und erregten in solchem Anzuge bereits den Unwillen des Herrn Amtsgerichtsrats, womit dieser schon darat, daß er nicht zu jenen Richtern modernerer Gattung gehört, die auf solche Neuheiten keinen Wert legen und die es begreiflich finden, daß das flutende Leben da draußen und die Hast des Erwerbes es dem einfachen Mann erschwert, sich vor dem Gange zum Gericht erst extra noch in eine Feiertagsstracht zu werfen. Ganz abgesehen von der Möglichkeit, daß die beiden hier in Frage kommenden Proletarier keine Feiertagsanzüge besitzen.

Der Geschirrführer N. hat am 2. Mai den früheren Fuhrwerksbesitzer und jetzigen Arbeiter Ehrhardt in Comenitz, der bei dem Fuhrwerksbesitzer Klage den Arbeitswilligen spielte, auf der Sandgrube bei Proßkötterda dadurch beleidigt, daß er ihn folgendermaßen anredete: „Du gottverdammter Hund, hättest du nur früher gearbeitet, so brauchtest du jetzt nicht zu hungern.“ Der Amtsanwalt plaidierte nur auf einfache Beleidigung. Da aber der Angeklagte vermögenslos sei, so sei eine Gefängnisstrafe zu empfehlen. Diese „Rechtsauffassung“ machte sich auch Herr Mehwagen zu eigen. Er verurteilte den armen Teufel zu fünf Tagen Haft und suchte ihn sogar zu bewegen, seine Strafe sofort anzutreten!! Damit hatte er aber keinen Erfolg. Durch ein solches Urteil muß der Glaube an die Rechtsgleichheit vor Gericht einen starken Stoß erleiden.

Der zweite Angeklagte war der Geschirrführer J. Er soll am 6. Mai den arbeitswilligen Geschirrführer Ernst Schmidt in der Emilienstraße dadurch bedroht und verführt haben, ihn zum Anschluß an die Streikbewegung zu bestimmen, daß er ihm zurief: „Wenn du morgen wieder fährst, so langen wir dich vom Wagen herunter, du Laufsehnst, fahr nur zu!“ Der Angeklagte aber bestritt, vom Herunterlangen vom Wagen gesprochen zu haben, daß er die Schimpfworte gebraucht hatte, gab er zu, er habe nur gesagt: Du Laufsehnst, fahre nur ruhig weiter, weil der Arbeitswillige ihn, den Streikposten, höhnisch angelacht hatte. Der Amtsanwalt legte dar, daß dieser Fall geeignet

sei, nicht nach § 153 der Gewerbeordnung, sondern nach § 185 des Strafgesetzbuchs behandelt zu werden, der in erster Linie Geldstrafe vorsieht. Aber um so wärmer plaidierte der junge Jurist für eine Freiheitsstrafe für den in seinen Jahren stehenden Arbeiter. Amtsgerichtsrat Mehwagen verurteilte den Mann wegen Beleidigung und Mäßigung zu drei Wochen Gefängnis. Er begründete dieses hohe Strafmaß mit der bei ihm üblichen Formel, daß „derartige Terroristen“ nicht zu milde behandelt werden dürfe, denn durch solche Drohungen sollten andere Leute „gepreßt“ werden, sich dem Willen der Streikenden zu unterwerfen.

Diese beiden Urteile scheinen uns sehr revisionsbedürftig zu sein.

Magdeburg. Daß es heute immer noch Kutscher gibt, welche wohl alle Errungenschaften der Organisation für sich in Anspruch nehmen, aber selbst nichts dazu beitragen möchten, dies beweist wieder nachfolgende Gewerbegerichtsverhandlung:

Der Kutscher D. klagte gegen den Fuhrwerksbesitzer Hilpert auf Zahlung einer 14täglichen Lohnentschädigung in Höhe von 54 Mk. Der Kläger war ohne vorausgegangene Kündigungsfrist entlassen worden, weil erstens laut tariflicher Vereinbarung zwischen dem Transportarbeiterverband und den Fuhrwerksbesitzern jegliche Kündigungsfrist ausgeschlossen ist, und der Kläger bei der Entlassung auf die Frage „Sind Sie im Verband?“ mit „Ja“ geantwortet hätte. Und damit hätte er bekannt, daß ihm die tariflichen Bestimmungen bekannt seien; und zweitens, weil der Kläger trotz ausdrücklichen Verbots mit dem Lastwagen Trab gefahren sei. Obwohl der Kläger damals sich dem Beklagten und auch seinen Kollegen gegenüber als Mitglied des Transportarbeiterverbandes geriert hatte, bestritt er jetzt, ein solches zu sein; er sei, meinte er, hierüber niemand Rechenschaft schuldig. Auch bestritt er, Trab gefahren zu sein. Nach seiner Darstellung sei ein anderer Kutscher auf seinen Wagen gesprungen, hätte ihm Bügel und Peitsche aus der Hand gerissen und sei Trab gefahren. Diese Behauptung konnte er jedoch nicht beweisen. Die Klage wurde auf Kosten des Klägers abgewiesen. Das Gericht nahm als erwiesen an, daß der Kläger dem Verbot zuwider wiederholt Trab gefahren sei. Selbst wenn die klägerische Darstellung richtig wäre, daß ihm ein anderer Kutscher Bügel und Peitsche aus der Hand gerissen hätte, so sei er doch verantwortlich, weil er das Trabfahren nicht dulden durfte.

Für seine Unrechtheit hat ja dieser Kollege seine Strafe erhalten. Unsere Kollegen Kutscher möchten wir aber doch dringend bitten, etwas sorgfältiger die Zugehörigkeit zum Verbande zu prüfen, denn nur wer im Besitz einer „Kontrollkarte“ ist, kann als Mitglied des Verbandes betrachtet werden, alles andere sind faule Ausreden.

Maguit (Ostpr.). Ein Dokument der Arbeiterfreundlichkeit! Anfang Mai er glaubten wir auch in Maguit etwas für die Verbesserung der Löhne usw. unserer Kollegen Kutscher unternehmen zu müssen. Wir sandten hierherhin an die Firma Suhrau-Maguit eine Tarifvorlage und warteten ab, wie sich dieser Herr dazu stellen würde. Unter dem 14. Mai 1912 erhielten wir dann nachstehenden Brief:

„Nur weil ich als Kaufmann jeden Brief beantwortete, gehe ich auf Ihren Brief vom 7. Mai er. näher ein und erwidere darauf folgendes:
Ich brauche zur Verhandlung mit meinen Leuten keinen Vermittler. Wenn meine Kutscher Wünsche haben, ist wohl der nächste Weg direkt zu mir. Ich verkenne es keinem, wenn er eine besser bezahlte Arbeit annimmt und kann jeder nach der üblichen Kündigungsfrist austreten. Ich bin sogar stets bemüht gewesen, überzählig gewordenen Leuten in anderen Betrieben durch meine Empfehlung gute Stellen zu verschaffen.“

Durch die enormen Lasten und Geschäftsumkosten aller Art kann ich einwilligen die Löhne nicht erhöhen, ich muß im Gegenteil sehr bemüht bleiben, durch höhere Vollgebühren usw. die augenblicklichen Unkosten herauszuholen, denn dieser Teil meines Betriebes läßt seit einiger Zeit nichts übrig.“

Auf die Einzelheiten Ihres Vertrages will ich nicht näher eingehen, da sie sich mit meinen Ansichten decken.

Bei ähnlichen Entwürfen würde ich Ihnen jedoch empfehlen, auch von den Pflichten der Arbeitnehmer zu sprechen, daß dieselben das Ihnen anvertraute kostbare Werkmaterial liebevoll pflegen, nicht wie ich oft Gelegenheit habe zu sehen, die armen Tiere in rohester und brutalster Weise behandeln, und dafür mit nennenswerter Kaution haften, sowie auch ferner für das ihnen überlassene Gesamtmaterial. Daß sie Strafen wegen Trunkenheit — für fehlende Arbeit entsprechende Lohnherabsetzung — einzeln oder solidarisch für alle oft hohen Schäden, die sie durch Fahrlässigkeit usw. verschulden, eintreten u. v. m.

Hochachtungsvoll
gez. E. Suhrau.“

Na, wir haben uns gefreut über diese Antwort. Dokumentiert sie doch so recht die Arbeiterfreundlichkeit dieses Herrn. Seine Ansicht deckt sich mit der unseren. Doch kann er nichts an Lohn zulegen, weil sein Geschäft dies nicht trägt. Ja, wann werden die Geschäfte soviel einbringen, daß die Herren freiwillig den Arbeitern auskömmlichen Lohn usw. geben? Nach ihrer Ansicht niemals! Denn bei ihnen trifft das uns in der Schule gelerntes Lied zu: „Je mehr er hat, je mehr er will“ usw. Also freiwillig wird den Kutschern nichts zugelegt werden. Ja, hätten wir lauter Strafen für die Arbeiter im Tarifentwurf aufgesetzt, dann würde der Herr mit sich haben reden lassen. Aber solche Strafen können wir schon aus

Prinzip nicht in einen Tarifvertrag hineinbringen und dann steht ja dem Arbeitgeber jederzeit frei, wenn jemand von den Kutschern die kostbaren Tiere quält usw. diesen sofort zu entlassen. Da dies noch nicht geschehen ist, müssen wir annehmen, daß entweder noch keine Tierquälereien vorgekommen sind oder der Herr hat das gekuldet indem er denselben Kutscher bei den Tieren ließ. Es ist dies einfach eine Verhöhnung der Kutscher. Wir wissen aus praktischer Erfahrung, daß jeder Kutscher seine Tiere lieb hat und sie pflegt wo und wann er nur immer kann. Aber in den meisten Fällen sind es die Pferdebesitzer welche die Kutscher veranlassen, die Tiere mehr zu belasten usw.

In einem stimmen wir dem Herrn Suhrau zu, daß die Trunkenheit bekämpft werden muß, wie überhaupt der Alkoholgenuß. Aber durch Strafbestimmungen in einem Vertrage wird selbes nicht aus der Welt geschafft. Verbote sind Frucht schmeckt eben am besten. Nur indem man die Arbeiterklasse hebt, sie auf eine höhere Stufe in der menschlichen Gesellschaft stellt, bekämpft man auch den Alkohol und seine Folgen. Je miserabler die Arbeiter — worunter natürlich auch die Kutscher zu verstehen sind — entlohnt werden, je eher greifen sie zu dem Zornbrecher, dem Fusel! Lohnt man den Arbeiter besser, dann wird auch er bald Geschmack an Besserem haben und den Alkohol meiden. Da nun aber Herr Suhrau seinen Kutschern nichts mehr an Lohn zahlen will — vor können ist nicht die Rede —, will er auch nicht helfen, den Alkohol unter seinen Kutschern zu bekämpfen. Na, wir nehmen an, daß Herr Suhrau nicht den Mut hat, dazu beizutragen, die Verführung der Schnapsbivvenden der ostpreussischen Sinter herbei zu führen.

Den Kutschern und Arbeitern, unsern Berufscollegen, rufen wir aber zu: jetzt, da ihr Menschen seid! Zeigt, daß ihr ohne Strafbestimmungen den Schnaps meiden könnt. Legt das Schnapsgeld lieber in der Organisation als Beitrag an, dann werdet ihr größeren Nutzen haben. Sorgt aber auch recht bald dafür, daß wir den Arbeitgebern in Maguit eine andere Meinung von uns beibringen können. Denn wie der Herr Suhrau über seine Kutscher und Arbeiter denkt, so denken die andern Arbeitgeber auch. Also jeder muß agitieren, damit die Organisation recht bald von 60 auf 100 und mehr Mitglieder steigt, dann wird uns auch der Siegel also vorwärts für den Deutschen Transportarbeiter-Verband und eure Sache!

Anschluß der englischen Transportarbeiter an die I. T. F. Der zweite Jahreskongress der National Transport Workers' Federation wurde am 4. Juni und folgende Tage in London abgehalten. Dem Zentralrat war der Sekretär Hochade delegiert worden. Die zweifelhafte Entscheidung des Kongresses war die einstimmige Annahme eines Antrages auf Anschluß an die I. T. F. Der Antrag selbst wurde von den Vertretern der Seelente, Cathery, London und Jackson-Verport, beide alte Bekannte in der internationalen Bewegung, mit überzeugenden und zündenden Worten zur Annahme empfohlen. Die Federation umfaßt 27 Organisationen mit zusammen 196 493 Mitgliedern. Da von diesen bereits 3 Organisationen mit 96 722 Mitgliedern der I. T. F. angehörten, so beläuft sich der Zuwachs auf rund 100 000, so daß die I. T. F. jetzt 223 000 Mitglieder zählt. Zweifelslos wird diese aufstrebende Entwicklung der internationalen Transportarbeiter-Federation von unseren Berufscollegen in allen Ländern mit großer Freude begrüßt werden.

Internationaler Transportarbeiter-Kongress. Der nächste internationale Transportarbeiter-Kongress wird anfangs Juni nächsten Jahres (1913) in London abgehalten werden. Dieser Monat ist für London sehr geeignet und wollen deshalb die Leitungen der angeschlossenen Organisationen ihre Dispositionen so treffen, daß ihre Veranlassungen nicht mit dem internationalen Kongress zusammentreffen. Eine zahlreichere Beteiligung wie bisher, und zwar aus allen Ländern, wäre entsprechend der Entwicklung der internationalen Federation sehr erwünscht.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Cellé. Am 23. Juni fand unsere Mitglieder-Versammlung statt mit der Tagesordnung: Parteifreie und Beitragerhöhung. Seit mehreren Jahren ist unter den hiesigen Gewerkschaften schon darauf hingearbeitet worden, hier einen Arbeitersekretär anzustellen, jetzt endlich haben alle hiesigen Gewerkschaften diesem zugestimmt und das Kartell beauftragt, die Sache jetzt so weiter zu führen, daß am 1. Januar 1913 die Anstellung des Sekretärs erfolgen könne. Hierzu tritt nun an uns selbst die Frage zur Erhöhung des Beitrags. Zu dieser Frage nahm der anwesende Gauleiter das Wort und schilderte kurz den Segen eines Arbeitersekretariats. Zugleich führte Redner den Anwesenden den Segen einer Kindersterbeversicherung vor Augen und erwähnte die Kollegen, einer Erhöhung des Beitrags von 50 auf 60 Pf. zuzustimmen, und bei Sterbefällen von Kindern folgende Unterstützung zu gewähren: bei Kindern von 1 bis 6 Jahren 10 Mk., von 6 bis 10 Jahren 15 Mk. und von 10 bis 15 Jahren 20 Mk. Nach erfolgter Diskussion wurde diesem in allen Punkten beigestimmt. Der Beitrag beträgt also ab 1. Juli 60 Pf. Die Kollegen wurden noch ermahnt, fleißig zu agitieren und das demnächst stattfindende Gewerkschaftsfest zahlreich zu besuchen. Hierauf erfolgte Schluß der Versammlung.

Eisenach. In der außerordentlichen Generalversammlung am 22. Juni wurde die Beitragerhöhung erörtert. Diese ist notwendig geworden weil hier am

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 28. Woche ist fällig.

Orte ein Arbeiterssekretariat errichtet werden soll, wo durch einem längst empfundenen Bedürfnis abgeholfen wird. Selbstverständlich sind damit erhebliche Kosten verbunden und müssen diese seitens der beteiligten Gewerkschaften aufgebracht werden. Weiter soll auch unsere Lokalkasse eine Stärkung erfahren, dies ist notwendig, weil wir sonst den an diese gestellten Anforderungen nicht mehr nachkommen können. Nach eingehender Begründung wurde dann die Beitragserhöhung von der Versammlung zum Beschluß erhoben. Dann wurden auch die Kollegen noch aufgefordert, daß am 21. Juli stattfindende Gewerkschaftsfest zahlreich zu besuchen.

Halle a. S. Die geschlossene Mitgliederversammlung, die am 18. Juni tagte, nahm zunächst den Bericht der Delegierten vom Verbandstag in Breslau entgegen. Mit den dort gefaßten Beschlüssen und Richtlinien erklärt die Versammlung ihr Einverständnis. Folgende Resolution wird hierzu einstimmig angenommen: Die heutige gut besuchte Mitgliederversammlung der Zahlstelle Halle nimmt mit Befriedigung Kenntnis von den erprieslichen Arbeiten des achten Verbandstages in Breslau. Die Versammelten geloben von neuem, alles daran zu setzen, um die Entwicklung des Verbandes zu fördern und Ausföhrung unter alle bisher noch unorganisierten Berufsangehörigen zu tragen. Die Versammlung erwartet, daß jedes einzelne Mitglied in diesem Sinne arbeitet zum Nutzen seiner selbst, zum Nutzen der Allgemeinheit.

Der Antrag über die Beitragserhöhung für erwachsene männliche Mitglieder von 55 auf 60 Pf. pro Woche wird nach kurzer Debatte von den über 200 Anwesenden gegen 8 Stimmen angenommen. Eine eingegangene Resolution wird akzeptiert. Sie lautet: Die heutige geschlossene Mitgliederversammlung erkennt die Notwendigkeit einer Beitragserhöhung für männliche Mitglieder von 55 auf 60 Pf. pro Woche an und erwartet, daß sich alle Mitglieder dieser Erkenntnis anschließen. Weiter beschließt die Versammlung, daß der erhöhte Beitrag von der 27. Beitragswoche d. J. zu zahlen ist und daß alle im Beitrag rückständigen Mitglieder, die rückständigen Beiträge von dieser Woche an in 60 Pf.-Marken zu entrichten haben. — Die Abrechnung vom Himmelstahlsbergvergnügen erweist, daß ein Defizit von 61,45 Mk. zu decken ist. Das Pfingstvergnügen schließt dagegen mit 281,80 Mk. Ueberschuß ab. — Die bisherigen Mitglieder Wilhelm Dage, Rudolf Brochhaus und Friedrich Werner werden wegen Streikbruchs, begangen während des Hafenarbeiterstreiks, dem Hauptvorstand einstimmig zum Ausschluß empfohlen.

Sirischberg i. Schl. In einer der letzten Mitgliederversammlungen wurde beschlossen, Sektionen zu bilden. Die Haushälter, Bader, Industriearbeiter bilden die eine, die Stütcher und Expeditionsarbeiter die zweite Sektion. Die erstere hielt am 12. Juni ihre konstituierende Versammlung ab, in der der Wert der Sektionsbildung erörtert wurde. Nach der Wahl der Brancheneitung wurde beschlossen, monatlich eine Sektionsversammlung abzuhalten.

Fauer. In der Mitgliederversammlung am 16. Juni referierte ein Kollege aus Karlsruhe über: Ist die Gewerkschaftsbewegung eine Kulturbewegung. Das treffliche Referat wurde mit großem Beifall aufgenommen. Dann wurde der Kartellbericht gegeben. Am 4. August findet das Gewerkschaftsfest in Weiskühn statt. In der Versammlung am 21. Juli soll der Bericht vom Verbandstage gegeben werden. Ebenso sind die Kollegen zu dem Bezirksfest in Schweidnitz, welches am 14. Juli stattfindet, eingeladen.

Langendiefen. In der Mitgliederversammlung am 16. Juni sprach ein Kollege aus Bremen über die Gewerkschaftsbewegung ein Kulturwert und wurden die trefflichen Ausführungen des Redners mit großem Beifall aufgenommen. Nach einer regen Diskussion, in der besonders die örtlichen Arbeitsverhältnisse beleuchtet wurden, trat Schluß der Versammlung ein.

Roffen. Unsere letzte Versammlung am 15. Juni war leider wieder schwach besucht, so daß wir nicht umhin können, von dieser Stelle an die Kollegen die dringende Mahnung zu richten, ihre Organisationspflichten besser erfüllen zu wollen. Die nächste Versammlung findet am 20. Juli im Restaurant zur Post statt und erwartet die Verwaltung, daß sich in Anbetracht der interessanten Tagesordnung hierzu alle Mitglieder einfinden.

Mürnberg. In einer am 3. Juni stattgefundenen Mitgliederversammlung referierte Herr Rechtsanwalt Dr. Ehrenbacher über das Thema: Koalitionsrecht und Koalitionsfreiheit. Einleitend auf die Schreckenurteile, die im Ruhrgebiet gegen die am letzten Bergarbeiterstreik mit dem Strafgericht in Konflikt gekommenen Bergleute hinweisend, vertritt Redner die Auffassung, daß von einer Koalitionsfreiheit nahezu nicht gesprochen werden könne. In einem historischen Rückblick zitiert Redner aus der Reichsjustizordnung vom Jahre 1731 eine Bestimmung, durch welche sich die ersten Ansätze gegen die Koalition zu bestimmten Zwecken bemerkbar machen und worin gegen derartige Missetaten die Beförderung vom Leben in den Tod angedroht wird. Dies alles liegt beiläufig in dem Umstand, daß sich, das aus der Bourgeoisie

herborgehende Richter- und Beamtentum, in das Geistes- und Seelenleben des Arbeiters nicht hineinrenten kann; dem Arbeiterinteresse überhaupt völlig fremd gegenübersteht. Dem durch die Reichsgewerbeordnung im Jahre 1869 gewährleisteten Koalitionsrecht hat man durch § 153 deselben Gesetzes die richtige Durchführungsöglichkeit genommen. Da dieser Paragraph in der Praxis nur gegen Arbeiter angewandt wurde, muß er als ein glattes Ausnahmege- nischens gelten, denn was der Unternehmer unbeanstandet machen darf, wird beim Arbeitnehmer mit drakonischen Strafen bestraft. Trotzdem ist von den Scharfmachern im Laufe der Jahre fortgesetzt versucht worden, dies bishen Koalitionsfreiheit vollends aufzuheben. Der im Vorjahr dem Reichstag zugegangene Vorentwurf zum neuen Strafgeset, den Redner eingehend besprochen, ist schlimmer als die Fuchthausvorlage. Aufgabe aller Arbeiter muß es sein, durch immer engeren Zusammenschluß diesen Ver- schlechterungsversuch zu parieren. Nach weiterer Er- ledigung örtlicher Angelegenheiten fand diese Lehr- reiche Versammlung ihren Abschluß.

Reichenbach i. B. Am 2. Juni tagte eine öffent- liche Versammlung. Der Landtagsabgeordnete Kollege Richter behandelte in längerer Ausföhrung den An- schlag der Scharfmacher des sächsischen Landtages gegen das Koalitionsrecht. Reicher Beifall wurde ihm am Schluß seiner Ausföhrungen gezollt. Eine im Sinne des Referenten abgefaßte Resolution fand einstimmige Annahme. Dann gab der Kassierer die Abrechnung vom vorigen Quartal. Danach betragen die Ein- nahmen 939,02 Mk., die Ausgaben 824,71 Mk., so daß ein Kassenbestand von 203,83 Mk. vorhanden ist. Auf Antrag des Revisors Koll. Wanzjürrels wurde dem Kassierer Decharge erteilt. Unter Gewerkschaft- liches beschloß man, sich an dem 21. Juni statt- findenden 10jährigen Stiftungsfest der Kollegen in Merane mit zu beteiligen. Nach einem Appell des Vorsitzenden an die Kollegen, auch weiterhin mitzu- arbeiten, bis daß sich alle uns noch fernstehenden wol- len dem Verbands angegeschlossen und die Organisa- tion erkannt haben, wurde die Versammlung ge- schlossen.

Sangerhausen. Mitgliederversammlung am 15. Juni. Ueber den Kartellbericht entspann sich eine rege De- batte, weil sich einige Kollegen soweit vergessen hatten, in die Lokalkassierten Lokale zu gehen. Sie erhielten eine Müge. Der Vorsitzende ermahnte die Kollegen, sich dem Kartellbeschlusse zu fügen, denn Wohlstand ist so schlecht wie Streikbruch. Dann wurde berichtet, daß unter die jähriges Gewerkschaftsfest am 28. Juli stattfindet. Der Vorsitzende berichtete, daß ein Schrei- ben von der Zahlstelle Leipzig eingegangen sei, in welchem uns mitgeteilt wird, daß sich die drei Geschir- rührer, welche vom Stiftsausspächter Herbst an die Firma Brünne-Lindenau geschickt waren, nicht zur Streitarbeit benutzt wurden. Bedauert wurde, daß dieselben nicht organisiert seien und auch bis jetzt nicht dazu zu bewegen waren. Als Betrag von hier bis Leipzig hatte der Geschirrführer L. ganze 100 Pf. er- halten. Auf Antrag wurde beschlossen, die Mitglieder- versammlungen zu verlegen und zwar auf den ersten Sonntag im Monat. Wegen vorgerückter Zeit wurden zwei Kartés zur nächsten Versammlung auf die Tagesordnung gesetzt. Ueber einen Unterfasser wurde lebhaft Klage erhoben, weil er die Versammlungen nicht regelmäßig besucht und soll sich auch an arbeiter- feindlichen Bestrebungen beteiligen. Die nächste Ver- sammlung findet Sonntag, den 6. Juli, abends im Vertikung statt; voraussichtlich wird der Delegierte den Bericht über den Verbandstag in Breslau geben, wo- zu ersucht wird, eine voll. Versammlung zu arrangieren.

Zeit. Sonnabend, den 8. Juni fand unsere Mitgliederversammlung statt. Bevor in die Tages- ordnung eingetreten, wurde das Andenken des verstorbenen Kollegen König in üblicher Weise geahrt. Nachdem ein Ausflug in die Dräbiger Forst beschlos- sen war, folgte ein Vortrag über das Thema: „Der Krieg und seine wirtschaftlichen und sozialen Begleit- erscheinungen“. Klar und leicht verständlich legte der Referent die schweren Folgen eines Krieges den Mit- gliedern dar. Im Verschiedenen wurde das Verhalten einiger Kollegen, die das Staffspielen dem Beizohnen der wichtigsten Versammlung vorzogen, scharf kritisiert. Diese unpassende Handlungsweise wurde von der Ver- sammlung um so mehr verurteilt, als langjährige Kol- legen in Betracht kommen. Die Mitglieder sollen nicht nur zahlende Mitglieder sein, sie müssen auch die Ver- sammlungen regelmäßig und pünktlich besuchen, die uns noch fernstehenden Kollegen ansprechen und sie dem Verbands zuföhren. Hauptsächlich ist noch ein großes Feld unter den Geschirrföhren zu bearbeiten; tief zu bedenken ist, daß gerade dieser Beruf, der noch unter den schlechtesten Arbeitsverhältnissen zu leiden hat, am schwersten dem Verbands zuzuföhren ist. Hier müssen wir alle unermüdet agieren und aufklären, bis der letzte Mann dem Verbands zugeführt ist. Dann wird die Organisation dafür sorgen, daß auch unter den Geschirrföhren die Lohn- und Arbeitsverhältnisse besser werden. Nach Erledigung einiger interner Angelegen- heiten war Schluß der Versammlung.

Literarisches.

Alkohol, Strafrecht und Strafrechtsreform von Rechtsanwalt Dr. Siegfried Weinberg. Verlag: Deut- scher Arbeiter-Abschriften-Bund (F. Michaelis), Ber- lin SO. 16, Engel-Ufer 19. — 30 Seiten, Preis 10 Pf.

Der Verfasser schildert in großen Zügen den Zu- sammenhang zwischen Alkohol und Verbrechen. So er- fahren wir unter anderem, daß die Leidenschaftsver- gehen bis zu 80 pSt. ihre Ursache im reichlichen Alko- holkonsum haben. — Dann beschäftigt sich der Verfasser mit dem vor einiger Zeit veröffentlichten Entwurf zur Strafrechtsreform. Die Ausführungen schließen: „Daß

Resultat unserer kurzen Uebersicht über die einschlä- gigen Bestimmungen des Strafgesetzbuchs ist also, daß wir abstinenten Sozialdemokraten das vernünftige Verdict, das wir als Sozialdemokraten über den Ent- wurf zu fällen haben, auch vom unserem Standpunkt als Absinenten nicht zu modifizieren brauchen.“

Reichstagswahlen und Gemeindepolitik. Mit dieser Ueberschrift bringt die Kommunale Praxis einen äußerst aktuellen Artikel, dessen Lektüre für die Ge- meindevertreter und Stadtverordneten sehr zu empfehlen ist. Auch der weitere Inhalt der Kommun- nalen Praxis ist wichtig und zeigt erneut die Wes- deutung, die diese Zeitschrift für alle Kommunala- politiker hat. Die Kommunale Praxis erscheint wö- chentlich und kostet pro Quartal 3 Mk. Neu hinzuzutretende Abonnenten erhalten die bereits erschienenen Nummern nachgesandt. Bestellungen nehmen alle Postanstalten, Buchhandlungen und Expeditionen entgegen. Probenummern kostenlos vom Verlag, Buch- handlung Vorwärts Paul Singer & m. b. H. Berlin S. W. 68.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Die Adresse des Verbands-Ausschusses ist: August Lübecke, Magde- burg, Schrotestr. 17, vorn 3 Tr.

Verloren gegangen sind die Verbandsbücher nach- stehend genannter Mitglieder:

- In Berlin: Rudolf Grahl, Spt.-Nr. 44 308, eingetr. 14. 7. 10; Max Kunath, Spt.-Nr. 73 901, eingetr. 12. 5. 11; Heinr. Schlett- cher, Spt.-Nr. 57 821, eingetr. 14. 9. 11; Max Tschische, Spt.-Nr. 30 992, eingetr. 20. 2. 10.
- In Celle: Paul Matthies, Spt.-Nr. 222 652, eingetr. 1. 1. 10.
- In Harburg: Otto Preuß, Spt.-Nr. 261 413.
- In Leipzig: Fritz Queißer, Spt.-Nr. 97 427, eingetr. 23. 10. 11.

Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Danzig suchen wir einen Geschäftsführer. Desgleichen für unsere Verwaltungsstelle Breslau einen Ortskassierer.

Bewerber für beide Stellen müssen sich sowohl auf den inneren Ausbau der Organisation verstehen, als auch mit der Agitation und der Führung von Lohnbewegungen vertraut sein. Voraussetzung ist ferner Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift sowie eine mindestens dreijährige Zugehörigkeit zur gewerkschaftlichen Organisation.

Soferten sind für jede Stelle getrennt bis 21. Juli d. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Verbandsvorstand.

S. A.: O. Schumann.

Berichtigung.

In den Ausführungen des Kollegen Dreher am Ge- nossenschaftstag muß es richtig heißen: Der Deutsche Transportarbeiter-Verband hat im letzten Jahre 47 000 nicht 47 Stellen für kapitalistische Betriebe vermittelt. D. R.

Einladung zur Generalversammlung

der Unterstüfungskasse des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine am 13. und 14. September 1912 in Magdeburg.

Tagesordnung:

- Bericht über die Entwicklung der Unterstüfungskasse des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine vom 1. Jan- uar 1910 bis 31. Dezember 1911. Referent: Herr Hein- rich Kaufmann (Hamburg).
- Vorlegung der Jahresrechnung 1910/11. Referent: Herr Julius Fräßdorf (Dresden).
- Genehmigung der Jahresrechnung und Entlastung des Vorstandes.
- Statutenänderungen. Referent: Herr Hermann Henker (Dresden).
- Die Wahl von Vorstandsmitgliedern und deren Stell- vertretern.
- Die Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern und deren Stellvertretern.

Nach § 15 Absatz 2 des Statuts müssen Anträge in die Tagesordnung mit aufgenommen werden, wenn sie so rechtzeitig eingereicht sind, daß sie durch die letzte Bekannt- machung noch zur Kenntnis gebracht werden können. Diese letzte Bekanntmachung muß spätestens eine Woche vor dem Versammlungstage veröffentlicht werden.

An die Kasse angeschlossene Vereinigungen und Per- sonen, die Anträge zur Generalversammlung der Unter- stüfungskasse zu stellen wünschen, wollen diese Anträge bis spätestens den 26. August an den Vorstand der Unter- stüfungskasse zu Händen des Vorsitzenden einreichen.

Der Verwaltungsrat, gez. Julius Fräßdorf.

Der Vorstand, gez. Heinrich Kaufmann.

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

Den Mitgliedern machen wir hierdurch bekannt, daß die zum Sommerfest in Mentz's Volksgarten, Lichtenberg, Röderstraße 28/29, zum 16. Juni gelösten Billets, soweit dieselben nicht benutzt sind, auch zum Sonntag, den 7. Juli d. J. für dasselbe Lokal noch Gültigkeit haben.

Desgleichen haben auch die Billets, welche ebenfalls zum 16. Juni zum Sommerfest im Insel-Restaurant, Blöhensee, See-straße, entnommen worden sind, zum Sonntag, den 14. Juli, für dasselbe Lokal Gültigkeit.

Kollegen, welche des schlechten Wetters wegen das Vergnügen nicht besucht haben, haben dann Gelegenheit, das Versäumte nachzuholen. Billets sind noch bei den Einkassierern zu haben.

Bibliothekleser.

Vom 15. Juli 1912 bleibt die Bibliothek wegen Renovierung und Ausarbeitung eines neuen Hauptkatalogs zc. auf 3 Wochen geschlossen. Die verehrlichen Leser werden ersucht, bis spätestens 15. Juli die entliehenen Bücher in der Bibliothek, Michaelkirchplatz 2, abzugeben.

Mitglieder aus allen Branchen! Die Bezirksverwaltung hält sich für verpflichtet, von dieser Stelle aus ganz besonders darauf aufmerksam zu machen, daß eine ganze Anzahl Mitglieder aus den verschiedensten Branchen, welche um Gewährung von Krankens- oder Arbeitslosen-Unterstützung eingekommen sind, deshalb abgewiesen werden mußten, weil die Betreffenden mit ihren Beiträgen über die laut Statut vorgeschriebene Frist im Rückstande waren. Wir richten deshalb an alle Mitglieder das dringende Ersuchen, darauf achten zu wollen, daß ihre Beiträge stets pünktlich entrichtet werden, damit sie ihre erworbenen Rechte am Verbands nicht verlieren.

Alle Mitglieder, welche krank oder arbeitslos werden, haben das Recht, sich ihre Beiträge während dieser Zeit frei abstempeln zu lassen, vorausgesetzt, daß dieselben in Krankheitsfällen die hierzu erforderliche Bescheinigung von der Krankenkasse oder vom Arzt beibringen resp. bei Arbeitslosigkeit sich der laut Verbandsstatut (siehe Arbeitslosen-Reglement) vorgeschriebenen Kontrolle unterziehen.

Diese Vorschrift wird vielfach von den Mitgliedern nicht befolgt. Sehr oft kommt es vor, daß in solchen Fällen die Frist von 8 Wochen überschritten wird, so daß die Betreffenden vielfach erst nach 13, 15, ja selbst nach 20 Wochen Beitragsrückstand an ihre Pflichten denken, wo es dann selbstverständlich zu spät ist. Der Wert und die Notwendigkeit der Organisation wird leider dann erst wieder richtig erkannt, wenn die Betreffenden vereinzelt und verlassen dastehen.

Es liegt nach alledem im ureigensten Interesse aller Mitglieder, ihre Pflichten dem Verbands gegenüber pünktlich zu erfüllen. Aber auch im Interesse einer ordentlichen Buch- und Kassenführung ist die pünktliche Beitragsentrichtung eine unbedingte Notwendigkeit.

Bemerkt sei noch, daß unsere Kollegen Einkassierer sowohl, als auch die Zahlstelleninhaber von uns angewiesen worden sind, restierende Beiträge über 13 Wochen hinaus nicht mehr anzunehmen. In solchen Fällen sind die betreffenden Mitglieder verpflichtet, sich an die Verwaltung zu wenden, welche über die Annahme der restierenden Beiträge und den event. sonst erforderlichen Anweisungen resp. Vorschriften einen Beschluß herbeizuführen hat.

Desgleichen machen wir darauf aufmerksam, daß jedes Mitglied verpflichtet ist, die Baufondsmarken zu kleben, damit die „Beschaffung des eigenen Heims“ gefördert wird.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A.: August Werner, Engelufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt Npl, 2882 und 4747.

Sektion I. Handelsarbeiter. Sonntagsruhe.

Kollegen! Es wird alle Sonntage von einem großen Teil Handelshilfsarbeiter, Arbeit in der gesetzlich verbotenen Zeit von 10-12 Uhr vormittags verlangt. Auch der Sonntag Nachmittag wird oft in unerhörter Weise durch Arbeit verflüzt.

Unter dem Druck des Arbeitsverhältnisses ist der Einzelne machtlos der Ausbeutung des Unternehmertums ausgesetzt.

Zeilet deshalb rechtzeitig Eurer Organisation mit, wo derartige Uebertretungen stattfinden, damit die unterzeichnete Kommission einschreiten kann.

Ueberwachungskommission der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe.

Alte Leipzigerstr. 1. Telefon: Amt 1, 2882, 9880.

NB. Dasselbst sind auch die Mitglieder der Kommission in den einzelnen Stadtgegenden zu erfahren.

Buchhandlungen, Papier, Zeitungsbranche.

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

Für die Monate Juli-August fallen die

Branchen-Versammlungen

aus. Die Branchenleitung.

Hausdiener und Kutscher aus den Wäscho-Verleih-Geschäften Berlins.

Mitglieder und Vertrauensleute!

Für die Monate Juli-August fallen die

Branchen-Versammlungen

aus. Die Branchenleitung.

Textilbranche!

Hausdiener, Packer, Radfahrer aus der Stoff-, Linnen-, Tuch-, Baumwoll-, Woll-, Teppich-, Manufaktur-, Weißwaren-, Wäsche- und Dekatur-Branche!

Donnerstag, den 11. Juli 1912, abends 7 Uhr

Branchen-Versammlung

im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipziger Straße 1.
Tagesordnung: 1. Vortrag des Kollegen Richard Mühlberg: „Die Krankenkassen nach der Reichsversicherungsgesetzgebung.“ 2. Bericht vom Verbandstag in Breslau. 3. Branchenangelegenheiten.

Da die Tagesordnung von großem Interesse für unsere Kollegen ist, erwarten wir ein recht zahlreiches Erscheinen. In Anbetracht des erfreulicher Weise in den meisten Betrieben eingeführten früheren Geschäftsschlusses beginnt die Versammlung um 7 Uhr. Kein Betrieb darf unvertreten sein! Neue Mitglieder werden in der Versammlung aufgenommen. Mit kollegialem Gruß

Die Branchenleitung.

Sonntagsruhe-Ueberwachungs-Kommission der Einkassierer und Kassenboten.

Freiwillige Kontrollen heraus!

Vom Polizei-Präsidium ist das „Sonntagskassieren“ lt. Verfügung vom 19. Juni 1912 verboten worden. Freigegeben sind nach dem Berliner Ortsstatut nur die Stunden von 8-10 Uhr im Sommer und von 12-2 Uhr im Winter.

Die Arbeitgeber der Abzahlungsbranche, die Nähmaschinen und Automaten-Geschäfte haben teilweise ihre Angestellten garnicht von dem ergangenen Verbot unterrichtet. Man beachtet die gesetzlichen Bestimmungen einfach nicht.

Aus diesem Grunde beschloß die Branchenleitung der Einkassierer und Kassenboten eine umfangreiche, energische

Sonntags-Kontrolle

einzurichten und jeden Arbeitgeber unnachsichtlich zur Anzeige zu bringen, welcher die Verfügung des Polizei-Präsidiums nicht beachtet.

Alle Kollegen, welche sich an dieser Kontrolle beteiligen wollen, werden ersucht, ihre Adresse an den Kollegen Max Just, Alte Jakobstr. 174, einzusenden.

Die Branchenleitung der Einkassierer u. Kassenboten.

Einkassierer und Kassenboten.

Donnerstag, den 11. Juli 1912, abends 8 1/2 Uhr in der Brauerei „Pfefferberg“, Schönhauser Allee 176, linke Glashalle (2 Minuten vom Schönhauser Thor)

Agitations-Versammlung.

Tagesordnung: 1. Die Verfügung des Polizei-Präsidiums bezügl. der Sonntagsruhe in unserem Berufe und wie wird dieselbe befolgt. 2. Diskussion. 3. Die Schaffung einer Sonntagsruhe-Ueberwachungs-Kommission und die Pflichten unserer Kollegen. 4. Verschiedenes.

Kollegen! Wir ersuchen Euch, für diese Versammlung eine rege Agitation zu entfalten, sorgt dafür, daß alle Betriebe vollständig vertreten sind. Die wichtige Tagesordnung bedingt das Erscheinen eines jeden Berufskollegen. Mit kolleg. Gruß

Die Branchenleitung.

Einkassierer, Einnehmer, Kassenboten und Hilfsarbeiter aus dem Abzahlungs-, Nähmaschinen-, Versicherungs-, Automaten- u. Engros-Geschäften

Am Sonntag, den 14. Juli 1912 findet ein

Familien-Ausflug

nach dem herrlich am Wasser gelegenen Lokal „Perle von Stralau“, Inhaber: Hermann Anders,

Alt-Stralau 21, statt, wozu wir unsere Kollegen nebst Familien freundlichst einladen.

Bequem zu erreichen mit der Stadtbahn von Bahnhof Treptow und Nimmelsburg, sowie mit der elektrischen Bahn vom Schlessischen Bahnhof, Gatzbrucherstr. (Berliner Ostbahnen).

Von 8 Uhr ab

Kaffeekochen (Alter 70 Pf.)

Musik-Instrumente sind mitzubringen.

Um zahlreiche Beteiligung ersucht

Die Branchenleitung.

Sektion II. Transportarbeiter.

Betriebsvertrauensleute und Mitglieder der einzelnen Branchenleitungen.

In letzterer Zeit sind vielfach Kollegen aus ihren Betrieben als Betriebsvertrauensleute ausgeschieden, ohne ihrer Branchenleitung, bezw. der Sektion II hiervon Mitteilung gemacht zu haben. Wir richten deshalb an alle unsere Funktionäre das dringende Ersuchen, beim Ausscheiden aus ihren Betrieben, sowie bei jeder Wohnungs-Veränderung ihren Branchenberatern oder der unterzeichneten Sektionsleitung hiervon sofort Mitteilung zu machen. Die Mitteilung kann schriftlich am besten durch Postkarte erfolgen. Hierbei muß die Betriebsstätte sowie die Branchenzugehörigkeit, ob Kolktuischer, Geschäftskutscher, Kellerarbeiter usw. mit angegeben werden. Ferner bitten wir dringend, beim Ausscheiden aus dem Amte als Verbandsfunktionär um sofortige Rückgabe der grünen Legitimationkarte. Alle derartigen Meldungen sind im Zimmer 33, Engelufer 15, abzugeben.

Die Sektionsleitung. J. A.: Albert Ulfes.

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

Sonntag, den 14. Juli 1912:

Familien-Hausflug

nach dem herrlich gelegenen Restaurant „Jägerheim“, Kaulsdorfer-Süd, in der Nähe vom Lokal „Fischerbühne“. Hierzu werden die Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten freundlichst eingeladen. Im Besonderen wird ersucht, die Kinder mitzubringen, da verschiedene Spiele arrangiert und angenehme Ueberraschungen verschiedener

Art geboten werden — Abfahrt: Lehrter Bahnhof 7.49, Friedrichstr. 7.53, Börse 7.56, Alexanderplatz 7.59, Nannowbrücke 8.01, Schlesischer Bahnhof 8.04 Uhr bis Bahnhof Sadowa. Fahrpreis 20 Pf. — Für Nachzügler Treffpunkt Restaurant Jägerheim, Kaulsdorf-Süd.

Die Branchenleitung.

Vertrauensleute, Delegierte und Branchenleitung!

Am Freitag, den 5. Juli 1912, abends 8 1/2 Uhr, im Lokal von Haberland, Linienstr. 75.

Vertrauensmännerziehung,

wozu das Erscheinen eines jeden Funktionärs obiger Branche unbedingt erforderlich ist.

Die nächste Monatsversammlung fällt des Familienausfluges wegen aus.

Die Branchenleitung.

Leitergerüstbauer!

Unsere Versammlung am 14. Juli fällt aus. S. Walter.

Die nächste Versammlung findet am 11. August statt. Tagesordnung: 1. Berichterstattung vom Verbandstag in Breslau, S. Walter. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten.

Die Branchenleitung.

Kollegen! Fräse-, Hobel- und Schneidemühlenscutcher sowie Hilfsarbeiter Berlins und Umgegend!

Unsere nächste

Versammlung

findet am Mittwoch, den 24. Juli, abends 8 1/2 Uhr, im Gewerkschaftshaus, Saal 5, Engelufer 15, statt.

Tagesordnung: 1. Bericht vom Verbandstag in Breslau. 2. Diskussion und Verschiedenes. Zahlreichen Besuch erwartet

Die Branchenleitung.

Kollegen Fenster- und Messingputzer.

Ab 15. Juli 1911 befindet sich der Zentralarbeitsnachweis für Fenster- und Messingputzer Mitte Leipziger Str. 1. Tel.: Amt Zentrum, Nr. 9330 u. 2692

Jeder organisierte Fensterreiniger oder Messingputzer ist verpflichtet, Arbeit nur durch den obenbenannten Arbeitsnachweis anzunehmen.

Das Anfragen nach Arbeit ist nicht gestattet. Unser Arbeitsnachweis ist geöffnet morgens von 6-8 Uhr und abends von 5-7 Uhr.

Neue Stellen sind sofort dem Arbeitsnachweis zu melden.

Es wird besonders darauf hingewiesen, daß die Arbeitsnachweise von Köllner, Neue Grünstr. 21, und der Nachweis der Metallindustriellen laut Versammlungsbeschluss für organisierte Fenster- und Messingputzer gesperrt sind.

Die Branchenleitung.

Kolleginnen und Kollegen von Ober-Schöneweide!

Sonnabend, den 13. Juli, abends 8 1/2 Uhr im Lokal von Nabe, Wilhelmstr. 43

Mitglieder-Versammlung

Tagesordnung: 1. Berichterstattung vom Verbandstage in Breslau. Berichterstatter Koll. Philipp. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

Kollegen agitiert für guten Besuch der Versammlung und bringt eure Frauen mit.

S. U.: Die Agitationsleitung.

Mitglieder der Distrikte Süden, SW., Neukölln, Britz und Treprow.

Am Sonntag, den 14. Juli 1912, im „Parlsgarten“, Neukölln, Karlsplatzstr. 6-11:

Großes Volks-Sommerfest.

Konzert. Spezialitäten-Vorstellung. Großer Ball. Kaffeeöffnung 2 Uhr. Anfang 4 Uhr.

Willetts im Vorverkauf 20 Pf., an der Kasse 25 Pf., Kinder haben freien Eintritt.

Zahlreichen Besuch erwartet Das Komitee.

Achtung Verbandskollegen! Bei Annahme von Beschäftigung in nachstehenden Branchen ist unbedingt darauf zu achten, daß die unten bekannt gegebenen Lohnsätze hochgehalten werden.

Die Sektionsleitung.

Arbeitscutcher!

Nach der Lohnbewegung in diesem Sommer sind von den Fuhrherren in Lichtenberg, Rummelsburg, Neukölln und Osten von Berlin ein Mindestlohn für Cutcher von 88,50 bis 85,- M. pro Woche zugestimmt worden. Bei der Annahme von Arbeit ist darauf zu achten, daß dieser Lohn hochgehalten wird.

Die Branchenleitung.

Fensterputzer!

Nach dem bestehenden Tarif beträgt der Anfangslohn für Putzer 26 M., für Anfänger 18 M. pro Woche, bekanntlich erhöhen sich die Sätze bei längerer Beschäftigung. Auf die Tarifhöhe ist bei Annahme von Beschäftigung strengstens zu achten.

Die Branchenleitung.

Bretterträger, Platzarbeiter.

Bei der Lohnbewegung im Jahre 1911 haben sich die Arbeitgeber bereit erklärt, bei Lohnarbeit einen Stundenlohn von 55 Pf. zu zahlen. Bei Annahme von Arbeit auf Holzplätzen ist darauf zu achten, daß dieser Lohn aufrecht erhalten wird.

Die Branchenleitung.

Kohlenarbeiter und Kutscher!

Die Löhne betragen nach dem jetzt bestehenden allgemeinen Lohnvertrag für Kutscher 82,- M. pro Woche bis 31. Dezember 1912, von da ab 82,50 M. bis 31. Dezember 1914 und vom 1. Januar 1915 83,50 M.

Für Arbeiter beträgt der Stundenlohn 45 Pf. bis 1. Oktober 1912, dann 47 1/2 Pf. bis 1. April 1914, von da ab 50 Pf. pro Stunde. Bei Annahme von Beschäftigung auf Kohlenplätzen haben die Kollegen darauf zu achten, daß nicht unter diesen Löhnen gearbeitet wird.

Müllkutscher und Schaffner!

Der Lohn in dieser Branche beträgt in Berlin und Charlottenburg nach den vereinbarten Tarifen, für Kutscher 89 M., für Schaffner 36 M. pro Woche.

In Neukölln beträgt der Lohn nach dem Tarif 84 M. für Kutscher, 81 M. für Schaffner und 5,50 M. pro Tag für Müllkutscher. Bei der Firma Degen in Plöthensee beträgt der Lohn für Kutscher 87 M., für Müllkutscher, Referenfahrler und Hallenarbeiter 84 M. pro Woche. Unter diesen Lohnsätzen darf kein Kollege in dieser Branche arbeiten.

Rollkutscher, Mitfahrer, Bodenarbeiter!

Der Lohn für diese Branche beträgt nach dem Tarif zur Zeit für Kutscher 80,50 M., erwachsene bahnamtliche Begleiter 80,50 M., für Bodenarbeiter Anfangslohn 28,50 M. und für jugendliche Mitfahrer im Alter bis 17 Jahren 18 M. pro Woche. Bei der Annahme von Arbeit ist auf diese Lohnsätze acht zu geben.

Die Branchenleitung.

Fräsekutscher und Hilfsarbeiter!

Der Tariflohn beträgt, für Kutscher 80 M. für Arbeiter 28 M., für jugendliche Arbeiter bis 19 Jahre alt, 17 18 und 19 M. pro Woche. Auch diese Lohnsätze sind bei Annahme der Arbeit zu beachten.

Die Branchenleitung.

Getreideträger, Speicherarbeiter!

Nach dem neu vereinbarten Lohnvertrag beträgt der Mindestlohn 55 Pf. pro Stunde. Kollegen! achtet darauf, daß unter diesem Lohnsatz keine Arbeiter auf den Speichern Beschäftigung annehmen.

Die Branchenleitung.

Leitergerüstbauer.

Nach dem bestehenden Tarif vom 1. April 1912 ab betragen die Löhne: Für Poliere 85 Pf., für Rüstarbeiter 70 Pf., für Magarbeiter 58 Pf. und für Anfänger im Gerüstbau nicht unter 55 Pf.

Wir bitten darauf zu achten, daß kein Kollege unter diesen vorgesehene Löhnen im Gerüstbauhandwerk arbeitet.

Die Branchenleitung.

Mehlkutscher.

Nach dem bestehenden Lohnvertrag erhalten die Mehlkutscher pro Woche 40 M. Lohn. Unter diesem Lohnsatz darf kein Mehlkutscher bei den Fuhrherren in Arbeit treten

Die Branchenleitung.

Jugend-Abteilung.

Versammlungen.

Abteilung Lichtenberg am Sonnabend, den 13. Juli, abends 9 Uhr, bei Trompa, Frankfurter Allee 181.

Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls. 2. Bericht vom Verbandstage in Breslau. Referent: Kollege Artur Perlmann. 3. Unsere nächste Partik. 4. Verfassungs- und Abteilungsangelegenheiten.

Zu jedem Punkte freie Aussprache. Das Mitgliedsbuch ist mitzubringen und vorzulegen. Zahlreiches Erscheinen erwartet

Die Abteilungsleitung.

Gesangs-Übungen

Die jugendlichen Transportarbeiter und -arbeiterinnen finden jeden Montag, abends von 9-11 Uhr im Lokale von Thimm, Tilsiterstr. 79, statt. Sangeslustige Mitglieder sind jederzeit willkommen.

Sektion III (Strassenbahner).

Unsere diesjährige Dampferpartie findet am Freitag, den 12. Juli nach dem wunderschönen Lokal Cafe Ruhwald, Woltersdorfererschleuse am Flaakensee statt. Eine recht rege Beteiligung erwartet

Die Sektionsleitung. S. U.: D. Ortman.

Sektion IV.

Geschäfts- und Lastwagen-Chauffeure.

Unsere Branchen-Versammlungen finden von jetzt ab jeden Sonntag nach dem 15. im Monat vormittags 9 1/2 Uhr in „Schulzes Prachtställe“, Münzstr. 17, Eingang Königsgraben statt.

Nächste Versammlung, Sonntag, den 27. Juli.

Tagesordnung: 1. Bericht über den Verbandstag in Breslau. 2. Diskussion. 3. Tätigkeitsbericht der Branchenleitung über das 2. Quartal. 4. Berufsangelegenheiten.

Wir erwarten, daß die Kollegen ihr Interesse an dieser interessanten Tages-Ordnung durch einen zahlreichen Besuch dieser Versammlung bekunden.

Die Branchenleitung.

Dampferpartie mit Musik

am Freitag, den 19. Juli 1912 nach der „Krampeburg“ am Langensee und Große Krampe gelegen.

Allerhand Belustigungen: Reichhaltiger Mittagstisch. Laub- und Klefernwald, direkt am Lokal besondere Spielplätze.

Tanzsaal für 3000 Personen.

Abfahrt präzise 8 1/2 Uhr früh von der Dampferstation Rahnt u. Herzer, Stralauerbrücke oder Waisenbrücke. Fahrpreis Hin- und Rückfahrt 1 M., Kinder von 6-14 Jahr 25 Pf.

Berliner Lokales.

Hiermit nehme ich die Beleidigung, die ich in meinem Lokal gegen die Droschkenscutcher ausgesprochen habe, zurück.

Charlottenburg, den 31. Mai 1912.

Hermann Schönberg, Gastwirt.

Ein silberner Brautkranz mit zwei Buletts sind in einer grünen Schachtel in einer Automobildroschke von einer älteren und einer jüngeren Dame zurückgelassen worden, während einer Fahrt in der Nacht zum 3. Juni, gegen 11 1/2 Uhr, vom Nollendorferplatz nach Halensee, Katharinenstr. 5. Weil es sich um Erbstücke handelt, so wird der Verlust von dem Eigentümer besonders schmerzhaft empfunden. Der Droschkenscutcher wird deshalb gebeten, sich zwecks Ermittlung der Sachen an Frau Geheimrat Fromberg, Charlottenburg, Furfürstenstraße 132, zu wenden. — Belohnung wird zugesichert.

Zeugengesucht. Derjenige Kollege, welcher am 19. März 1912, nachmittags 4 1/2 Uhr, an der Leibniz- Ecke Kantstraße einen blauen Adlerwagen Nr. 9843 bis hinter Knie verfolgt hat, wird gebeten, sich bei Horst, Weindendorf, Brienzersstr. 2, 1 Tr., zu melden.

Sektion V.

Industriearbeiter.

Elektrobranche.

Montag, den 8. Juli 1912, abends 7 Uhr, bei Kramer, Guffenstr. 40,

Vertrauensmänner-Konferenz.

Packer-, Lager-, Hilfs-, Hof- und Transportarbeiter A. E. G. Brunnen- und Voltastrasse.

Donnerstag, den 11. Juli 1912, abends 8 1/2 Uhr, im „Zwinemünder Gesellschaftshaus“, Zwinemünderstraße 42:

Allgemeine Betriebsversammlung.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Kettig, Berlin.

Verlagsanstalt „Courier“, S. m. b. S.

Druck: Maurer & Dimmig, Berlin, Köpenickerstr. 38/39.