

Courier

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 Verzeichnungsliste eingetragen.

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

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

Nr. 29.

Berlin, den 21. Juli 1912.

16. Jahrg.

Dem Kulturleben gilt das Wort Heraklits, daß alles in unablässiger Bewegung, in ständigem Flusse begriffen sei. Starke Kräfte drängen vorwärts, werden in ihrem Laufe unterbrochen, von anderen, noch stärkeren überholt. In dieser ewigen Bewegung pulsiert das Leben, das zu stocken und abzusterben droht, wenn die gesunden, vorwärtstreibenden Kräfte künstlich eingedämmt und gewaltsam zurückgehalten werden. Jeder, dem das Wohl unseres Volkes am Herzen liegt, muß wünschen, daß sich die voran und aufwärts tragenden Kräfte frei entfalten können. Denn sie führen einer höheren Stufe der Entwicklung zu; ihrem Einflusse ist es zu danken, wenn das Volk den Namen eines Kulturvolkes verdient.

Berückte Illusionen?

Die Probearbeiten des unter der Parole der Linksparteien „Gegen den schwarzen blauen Block“ gewählten Reichstages haben, wie nicht anders zu erwarten war, überall Anlaß gegeben zur Erörterung der Frage der Brauchbarkeit der neuen Körperschaft. Das zu tun, ist Recht und Pflicht der Wähler.

Daß die Urteile recht verschieden ausfallen, wird niemanden Wunder nehmen; je nach der Parteistellung wird die Zensur verbanmend oder rühmend lauten. Mitter und Heilige werden, das ist begreiflich, als ins Hintertreffen geratene nicht die Lobeshymnen singen, die der ins Vordertreffen geschobene Liberalismus anstimmen zu müssen glaubt. Das ist so natürlich, daß man es höchstens zu registrieren braucht.

Anderes verhält es sich für uns um das Urteil der Partei, die zu den andern allen in grundsätzlicher Gegnerschaft steht, der Sozialdemokratie. Uns Gewerkschafter muß die Auffassung einer großen politischen Partei, in der wir die berufene Vertreterin unserer parlamentarischen Wünsche erblicken, um so mehr interessieren, als gerade sie es gewesen ist, die alles aufgeboten hat, um die auch für die wirtschaftlichen Organisationen der Arbeiter so verhängnisvolle Herrschaft des Zentrums und der Konservativen zu brechen. Ihr Urteil, wie es vornehmlich durch ihre Presse großen Volksmassen mitgeteilt wird, pflegt das Urteil dieser Massen zu werden, die es in unbegrenztem Vertrauen auf seine absolute Richtigkeit sich zu eigen machen und aus ihm ihre Verhaltensmaßregeln ziehen. Um so mehr haben wir Ursache, zu wünschen, daß dies Urteil gerecht und sachlich sei, daß es nicht von irrigen Voraussetzungen ausgehe und nicht, durch Voreingenommenheit beeinflusst, zum Vorurteil werde. Gerade wir Gewerkschafter haben das dringende Verlangen, daß der Blick der Arbeiter in politischen und wirtschaftlichen Dingen ungetrübt bleibe, damit ihnen Enttäuschungen erspart werden.

Deshalb hielten wir es f. Zt. für unsere Pflicht, den Jubel über das auf den ersten Blick gewaltig imponierende ziffermäßige Ergebnis der Reichstagswahl auf die nichterne Erkenntnis der tatsächlich erzielten Machtverhältnisse zurückzuführen, eine Tat, die zwar nicht den Beifall aller „spontan“ Begeisterten gefunden hat, sich aber heute, da wir fast ein halbjahr Parlamentstätigkeit hinter uns haben, als richtig erweist und uns befähigt, das Ergebnis dieses Semesters objektiv und minder „unbefriedigt“ als andere Leute zu betrachten.

Im allgemeinen lautet das Verdict der Arbeiterpresse, die uns nahesteht, auf: „Unfruchtbar! Für die Proletarier neue Opfer ohne irgendwelchen Gewinn!“ Und in einem Monatsblatt finden wir gar die Bemerkung, der „Traum“, den einzelne Ideologen nach der Wahl gehabt hätten, daß eine „neue Ära“ beginne und der blutige Freistun im Verein mit der Sozialdemokratie Licht und Luft schaffen, den „Möder der Reaktion endlich austreten“ werde, sei „zertrümmert“. Die „Illusionen“ seien „zertrümmert“ und die Hoffnungen getäuscht, daß eine Vereinerung der gesamten Linken die deutsche Politik in andere Bahnen zwingen werde. Und daran wird die zwar nicht neue, aber auch nicht zutreffende Ankündigung geknüpft, die Sozialdemokratie werde sich „nie“ der Täuschung hingeben, am Liberalismus eine zuverlässige Stütze im politischen Kampf zu haben, werde sich „nie“ herbeilassen, durch Verzicht auf auch nur eine ihrer Forderungen, auch nur eines ihrer „bewährten“ Kampfmittel sich dem Liberalismus zu „näher“.

An diesem typischen Fall eines durch Keinerlei Sachlichkeit getriebenen Urteils, das obenrein nach übtem Brauch von hintenherum irgendwelchen „ungenannten und doch bekannten“ andersmeinenden Genossen einen Hieb zu versetzen sucht, sei kurz dargelegt, wie die Dinge stehen. Es ist natürlich keinem verständigen Politiker eingefallen, Illusionen sich hinzugeben, wie sie oben gemalt werden. Der Sieg über die schwarze Reaktion wurde unter Ausnahmeständen errungen und war ein sehr bescheidener, soweit die Verschiebung der parlamentarischen Machtverhältnisse in Frage kommt. Die Majorität der Linken ist eine so verschwindend geringe, daß man noch immer nicht ganz sicher ist, ob sie unter allen Umständen besteht. Das wußte alle Welt, sobald das Wahlergebnis lückenlos vorlag. Und jeder vernünftige Mensch hilft sich doch wohl, auf einer Mehrheit von ein paar Stimmen, die jeden Augenblick durch unglückliche Nachwahlen über den Haufen geworfen werden kann, übergroße Hoffnungen und allzu hohe Entwürfe aufzubauen. Vor allem, da diese Mehrheit nur das Ergebnis sehr nüchternen taktischer Erwägungen war und an den prinzipiellen Gegensätzen der Teilhaber der Linkenfirma nicht das mindeste geändert hat und ändern konnte.

Oder hat etwa ein „Illusionär“ sich eingeredet, der Freistun werde, weil er einmal in einem erfreulichen Anfall von Entschlossenheit wirksame praktische Politik getrieben, nun auch gleichzeitig auf das revisionsbedürftige Erfurter Programm schwören? Oder

Rosa Luxemburg und Pannekoek würden, weil die Sozialdemokratie politischer Notwendigkeit pflichtgemäß Rechnung getragen, für Kanonen und Mähe plädieren und Kolonialkredite mit ihrer spitzen Feder bewilligen? Es ist doch ganz selbstverständlich, daß Wahlaktomen die Kontrahenten nicht zur Preisgabe von Grundsätzen verpflichten können und dürfen! Worfeinem „Bundesgenossen ad hoc“ berartiges zu erwarten oder gar zu verlangen, wäre ungebührlich und beleidigend. Nur ein unverbesserlicher Illusionär, der in wunderschönen Theorien schlummert, statt sich durch die minder liebliche Praxis schlecht und recht durchzufressen, konnte voraussehen, der Liberalismus werde infolge des Wahlbündnisses nicht mehr der Liberalismus sein, der er vordem war.

Urteilen wir unter diesem einzig zulässigen Gesichtspunkt, dann werden wir auch die parlamentarischen Ereignisse richtig einschätzen. Die meisten sozialdemokratischen Kritiker rücken in den Vordergrund ihrer Betrachtungen die Tatsache, daß dem Militarismus und Marinismus wieder viele Millionen geopfert wurden, und zwar, was man besonders hervorhebt, unter Mitwirkung des gesamten Liberalismus. Aber — hat denn irgend jemand, als das Wahlbündnis mit den Fortschrittler geschlossen wurde, nicht gewußt, daß dies eintreten würde? Sind in dieser Beziehung die Liberalen etwa unehrlich gewesen? Es wäre im Gegenteil unehrlich, das behaupten zu wollen. Im ganzen Wahlkampf haben die Liberalen keinen Augenblick ein Gehör ausgemacht, daß sie bereit seien, neue Mittel für Heer und Flotte zu bewilligen, haben keinen Augenblick verkennert lassen, daß der ablehnende Standpunkt, den einst die um Eugen Richter gegen diese Forderungen einnahmen, dem draufgängerischen Bewilligungselfer deren um Raumann gewichen ist. Eins der besten sozialdemokratischen Argumente gegen die Fortschrittler war ja gerade der Vorwurf des Frontwechsels in dieser wichtigen Frage. Nur ein heillosen Illusionär konnte von den Liberalen erwarten, daß sie entgegen ihrer Haltung im Wahlkampf die Forderungen für die „Kriegsbereitschaft“ ablehnen würden. Für erwachsene und denkende Politiker konnte es da keine „Enttäuschungen“ geben!

Nicht viel anders liegt es bei den sonstigen „Beschwerdepunkten“. Daß liberale Politiker des zwanzigsten Jahrhunderts nicht ernsthaft gegen das persönliche Regiment vorzugehen wagen, wußte man auch schon vor dem 12. Januar 1912, und wiederum konnten nur Illusionäre, denen alles historische Denken, jede politische Psychologie fremd ist, damit rechnen, daß

über Nacht der liberale Mannesstimm eine entscheidende Wandlung durchmachen würde. Wobei man vielleicht in aller Bescheidenheit die Frage aufwerfen darf, was denn seitens der Sozialdemokratie geschehen ist, solche überraschende Metamorphose zu fördern und zu beschleunigen? Erleichtert hat die ganze Taktik ihrer Vorgehens, die in dem verbliebenen Maßregeln an der verständigen Stichwahlakt, durch das sich selbst größere Blätter ein Urnatszeugnis ausstellen, weiterlebt, den Liberalen den Widerstand gegen „rechts“ und „oben“ sicher nicht!

Von all dem ganz abgesehen, wäre es aber doch kurzschichtig und unbillig, wollte man verkennen, daß der neue Reichstag in seiner ganzen Arbeitsweise, sagen wir einmal, wohlwollend gegen seinen Vorgänger absteht. Er ist gewiß kein ideales Ding, aber gemessen an dem Monstrum, das vor ihm schaltete, kann er sich getrost sehen lassen.

Man mag über die Präsidentsenwahlen denken wie man will, — die Vorgänge, die sich dabei abspielten, waren doch höchst charakteristisch! Waren als Symptom äußerst bedenklich! Wer nur das Endergebnis betrachtet und dann die Schimpfschleusen öffnet, wird der Sache nicht gerecht und verweigert vor allem die so viel und gern, namentlich von Nichtkennern gepriesene materialistische Geschichtsauffassung. Ueberhaupt man, dieser folgend, die Geschichtnisse als Frucht der ganzen geschichtlichen und ökonomischen Entwicklung, dann gewinnt die am Ende in eine Tragikomödie ausgelassene Wahl erst das Gesicht, aus dem man lernen kann und muß. Vor allem der Sozialdemokrat! Und da will uns das Faktum, daß der alte „Vaterlandsfeind“ und „Umstürzer“ August Bebel um ein Haar unter tätiger Mitwirkung aller Freisinnigen, vieler Nationalliberaler (!) zum Präsidenten des Reichstages gewählt wäre, doch mehr bedeuten als das bloße Resultat einer Abstimmung! Wir sehen darin das getreue Spiegelbild des gewaltigen Umschwunges, der sich vollzogen hat seit den Tagen, da man denselben Bebel, die Fäuste drohend geballt, mit haßstrotzenden Niederträchtigkeiten empfing, die kein nationalliberaler Präsidentschaft rügte. Wer nur die Tatsache sieht, daß Bebel nicht gewählt wurde, der tut der eigenen Partei unrecht, deren stolzer Siegesweg selbst in dieser „Niederlage“ in vollstem Sonnenglanze vor uns lag. Das war aber erst in diesem „unserchätbaren“ Reichstag möglich. Die Arbeitererschaft quält sich so sehr ab, sie und da ihre Macht, ihr Wachstum zu „demonstrieren“. Die geschichtliche Sinnvollste Demonstration in diesem Sinne waren unzweifelhaft die 175 Stimmen, die bei der Reichstagspräsidentenwahl auf den ehemaligen „Hochverräter“ entfielen. Und doch scheint es fast, als wäre bei den rabiaten Junkern und den zum Ultraliberalismus schwenkenden Scharfmachern, die heute noch unablässig nach Rad und Galgen für die 65 Liberalen schreien, die für Bebel votierten, das historisch-kritische Empfinden für solche typischen Vorgänge stärker entwickelt, als bei manchen Herren, die sich unendlich viel zugute tun auf ihre alles in den Schatten stellende historische Urteilsfähigkeit.

Auch bei der Deckungsfrage zeigte sich eine nicht zu leugnende Neigung zum Systemwechsel. Die Situation ist hier für das Bürgertum keine einfache. Wenn man sich einmal daran gewöhnen möchte, bei der Beurteilung der Handlungen politischer Gegner sich in deren Haut zu versetzen, statt sie an der Nischenspur der eigenen Taktik zu messen, dann würde das jeder ohne weiteres zugeben. Man hat gemäß den vor den Wählern öffentlich abgegebenen Erklärungen bewilligt und muß für die Deckung aufkommen. Davon heißt keine Maus einen Faden ab. Und „gedeckt“ wird, so oder so, trotz der 110 Sozialdemokraten! Und doch ein greifbarer Unterschied! Der vorige Reichstag hätte die Deckungsfrage, die für den jetzigen noch ein schwieriges Problem bildet, längst gelöst, er wäre viel „fruchtbarer“ gewesen! Aber wir wollen uns doch freuen, daß dem heutigen Reichstag diese gemeingefährliche Produktivität seines Vorfahren abgeht, und daß bei ihm wenigstens ein Anflug von gutem Willen, die Frage gerechter zu lösen, vorhanden ist. Ein Streben, das zu fördern die sozialdemokratische Fraktion bei der Beratung der Schnaps-Liebesgabe sich ja erfreulicherweise mit Geschick hat angelegen sein lassen. Es war ihre Pflicht, das allen „versteinerten Theorien“ zum Trost zu tun! Hoffentlich nutzt sie noch oft die Gelegenheit aus, dem Bürgertum die Entscheldung gegen die Reaktion leicht zu machen. Denn es hat keinen Sinn und schadet uns allen, wenn diese Entscheldung, die in allen Fällen die Wege zur Demokratisierung unseres Staatslebens ebnet, durch eigenstimmige Haarspaltereien erschwert oder verhindert wird. Das interessanteste parlamentarische Fächerstück spielt am Ende

doch nicht das Verlangen nach Brot, nach Erweiterung der politischen Rechte und Verbesserung der materiellen Lage.

Darum ist es auch so überflüssig, mit Emphase zu betonen, man werde „nie“ durch Verzicht auf irgendwelche Forderungen oder „bewährte“ Kampfmittel sich dem Liberalismus nähern. Ach, das heldenhafte „Nie!“ Der das Wort erdacht hat, hatte es auch im Maul, wie das Sichhörchen im Schwanz! Im vorigen Reichstag hat sich die Sozialdemokratie z. B. beim elsässisch-Lothringischen Wahlrecht unter Verzicht auf recht ernste, programmatisch niedergelegte Forderungen und auf das „bewährte“ Kampfmittel des Reinsagens den Verhältnissen angepaßt. Nicht zum Schaden des elsässisch-Lothringischen Volkes und nicht zum Schaden der Partei, die sich böß in die Kesseln gesetzt hätte, wenn sie weniger klug gehandelt haben würde. „Nie!“ sollte ein Politiker so selten wie möglich sagen, um nicht so oft durch das laudische Joch des „Doch!“ kriechen zu müssen! Gerade bei uns Gewerkschaftern findet das verständige, taktisch weit-sichtige Verhalten der sozialdemokratischen Fraktion in der eben erwähnten und andern Fragen vollstes Verständnis. Wir wissen aus unserer Tätigkeit, daß es mit dem „Nie!“ vielfach Eßig ist, wir haben oft in den sauren Äpfel „Doch!“ beißen müssen und wir haben längst gelernt, im Interesse der Mitglieder, der Organisation, ihres Bestandes und Wachstums so zu handeln, wie es die sozialdemokratische Fraktion getan. Daß diese dabei in die „Nähe“ des Liberalismus geriet, hat ihrer Güte und Standhaftigkeit so wenig Abbruch getan, wie die Gewerkschaftsbewegung in ihrem raschen Entwicklungsgange aufgehalten worden ist durch gelegentliche schmerzhaft Verzicht auf ursprüngliche, minutiös sehr „prinzipielle“ Forderungen oder durch Annäherung an liberale oder liberale Organisationen. Man traue nur hübsch sich selbst! Dann liegt nicht die mindeste Gefahr darin, mit einem Gegner hier und da eine Strecke Wegs zusammenzugehen und Schulter an Schulter zu stehen. Es klingt bejammernswürdig kleinmütig und verrät kläglichen Mangel an Selbstbewußtsein und innerer Festigkeit, wenn bei solchen Gelegenheiten immerfort die Furcht geäußert wird, es könne „abfärben“. Sozialdemokraten sollten doch in erster Linie wascht sein!

Man darf ferner nicht verschweigen, daß der neue Reichstag noch nicht allzuviel Gelegenheit hatte, reformierend zu wirken. Seine Arbeit war vorgezeichnet; in der Hauptsache war es „laufende“, allfänglich wiederkehrende, die im Interesse des Fortgangs der Geschäfte rasch erledigt werden muß. Da blieb für neuschöpferische Tätigkeit wenig Zeit übrig. Auch wir müssen schon ein wenig warten. Eine Pflanze wächst darum noch nicht rascher, daß man sie höherpflanzt! Immerhin ist doch z. B. eine Erweiterung der Reichstagsrechte vor sich gegangen. Außerst bescheiden — gewiß! Bescheiden wie der Vorsprung, den die Linke hat! Aber doch ein Fortschritt, der mit andern, die wir zu erkämpfen hoffen, zu Buch gebracht, schließlich Summen bilden hilft! Und der Erbschaftsteuer-Beschluß? Er besteht! Die Witte der Junker bewertet dies beachtliche Faktum besser und richtiger, als das geringschätziges Spotten mancher Kritiker.

Welt wichtiger aber, als das, was ein Parlament positiv leistet, ist häufig das, was es verhin-dert. Auf ihre prohibitive Tätigkeit im Parlament beruft sich „positiven“ Märglern gegenüber ja auch die Sozialdemokratie gern und mit Recht! Und da interessiert es uns Gewerkschafter ganz besonders, daß das Verlangen nach einer neuen Zucht aus vor-lage gegen eine klägliche Minderheitsglatt ab-gelohnt wurde! Man hat diese Abstimmung vielfach als etwas halb Selbstverständliches hingetommen, ist mit ein paar Hohnworten für die abgeblühten Scharfmacher über sie hinweggegangen. Das zeugt nicht von allzuviel Nachdenken und Einsicht. Denn die Dinge lagen doch einfach so, daß, wenn nicht durch Bündnis mit den Liberalen und durch die vom Un-verstand so viel gelästerte „Dämpfung“ der schwarzblauen Block gesprengt, wenn die alte Mehrheit geblieben wäre, nicht nur die Gewerkschaften unter's Messer gekommen wären! Dann wäre Mittern und Heiligen — nicht ganz mit Unrecht! — das Gefühl der eigenen Unüberwindlichkeit gekommen, und dann wären sie mit Seydebrand von M. Schunkelawe „auf Ganze“ gegangen. Ein eselhafter „Illusionär“, wer daran zweifelt angesichts der post-humum Preisgabe des „Fahrplans“ durch die Parla-mente Hamburgs und Sachsens! Der 12. Januar hat den offenen und schleichenden Mordanschlag der gewerkschaftlichen Bewegungsfreiheit einen Strich durch die Rechnung gemacht. Und das

Verdienst des neuen Reichstags ist es, daß dargetan und gezeigt zu haben, daß, solange er leben wird, für die Todfeinde unserer Organisation kein Weizen blühen wird. Sache der deutschen Arbeiter wird es sein, ihre parlamentarische und außerparlamentarische Tätigkeit und Taktik so einzurichten, daß auch künftig kein Reichstag gewählt wird, der hierin dem jetzigen nach-gibt!

Um es kurz zusammenzufassen: Wir haben keinen Grund, enttäuscht zu sein durch das, was der neue Reichstag bisher leistete, wir haben Ursache, mit manchem Beschlusse unzufrieden, mit manchem nicht voll zufrieden zu sein; vieles entspricht nicht dem, was wir fordern. Wir haben aber auch keinen Grund, das neue Parlament zu unter-schätzen, zu verkennen, daß in ihm das im Volke viel stärker vertretene Stre-ben nach Fortschritt und freierwilliger Gestaltung des Staatswesens, vor allem aber auch die Anerkennung der organisierten Arbeiterschaft, merklicher zum Aus-druck kommt, als in irgend einem früheren Reichstage. Wir haben dazu um so weniger Ursache, als es sich um einen Reichstag mit zweifelhaften Machtverhältnissen und um eine Neuregelung des parlamentarischen Ar-beitens handelt, bei dem Elemente, die bisher nicht eben harmonisch zu einander standen, gemeinschaft-schaffen sollen. Das ist den Liberalen noch sehr un-ge-wohnt. Und — Hand aufs Herz! — den Sozialdemo-kraten nicht minder! Notwendig aber ist es, wenn nicht wieder die Schwarzblauen mit Deutsch-lands Geschichten Schindluder spielen sollen!

Wir wollen hoffen, daß guter Wille, wachsende Einsicht und verschärfte Verantwortlichkeitsgefühl beide Teile dahin bringen werden, das in schilftrüben Anfängen vorhandene auszubauen — im Volksinteresse — und nicht etwa aus mitleideter Eigenliebe und kurz-sichtiger Verkenning der drohenden schlimmen Gefah-ren der Welt das traurige Schauspiel, den Reaktio-nären die unbediente Wollust zu bereiten, die Zer-trümmerung der junkerlich-pfäffischen Volksbetrüger-koalition als „vorübergehende Erscheinung“ anzusprechen zu dürfen! Vermeiden läßt sich das, wenn man das Volkswohl über einge-wurzelte Vorurteile und alte, viel-leicht nicht einmal gute Gewohn-heiten setzt, wenn man frei von „Illusionen“ seine Kraft ansetzt, wo immer und wie weit immer es möglich ist. Enttäuschungen sind dann ausge-schlossen; die erlebt nur, wer die Dinge so sieht, wie er sie haben möchte, nicht, wie sie sind!

Der Streik in den Duisburger Fuhrbetrieben.

Fahrzehtelang haben die in den Duisburger Fuhrbetrieben tätigen Kollegen unter den erbärmlichsten Lohn- und Arbeitsbedingungen geschuftet, ohne da-gegen Front zu machen. Die Unternehmer nützten die Gleichgültigkeit der Kollegen weiblich aus und brachten ihre Schäfchen ins Trockene. Teilweise gingen die Unternehmer sogar dazu über, die Löhne herabzu-setzen. Aber alles dieses vermochte nicht die Kollegen aufzurütteln. Die Mehrzahl der Kollegen war gegen diese Mißstände so abgestumpft, daß sie allen Gräu-eln glaubten, es müsse alles so sein. Da brachten die Erfolge unseres Verbandes in Elberfeld = Wa-rmen, Düsseldorf und Köln vom vorigen Jahre die Kollegen etwas zum Nachdenken. Sie sahen, daß dort, wo die Kollegen sich in einer guten Organisation zusammensanden, auch wirtschaftliche Vor-teile zu erzielen sind. Die Kollegen wurden dem Organisationsgedanken mehr zugänglich. Es gelang nach und nach dem Verbands Eingang zu verschaffen. Nun fingen die Kollegen an zu drängen und die, die früher der Ansicht waren, daß es in Duis-burg unmöglich wäre, Verbesserungen zu erkämpfen, wurden zu Drängern und Stürmern. In einer Reihe von Versammlungen wurden dann die Forderungen der Kollegen besprochen, und am 1. Juni beschloffen drei gut besuchte Versammlungen die Einreichung der Forderungen. Die eingereichten Forderungen ent-hielten eine Erhöhung der Löhne von 3 bis 6 Mk. wöchentlich, eine Verkürzung der Arbeitszeit, Bezah-lung der Ueberstunden, der Sonntags- und Nach-arbeit und der Stellung sämtlicher Materialien, wie Leinen, Putzzeug, Laternen und Öl und Schippe. Die Unternehmer, die bis dahin sich gegenseitig schwere Konkurrenz gemacht hatten, fanden sich auf einmal einmütig zusammen und bekräftigten den Fuhrherrn Hammermann mit der Führung des Lohn-kampfes. Die Unternehmer beschloffen, sich in keine Verhandlung mit dem Verbands einzulassen und sandten uns folgendes Schreiben:

„Duisburg, den 4. Juni 1912.

Wir, die unterzeichneten Fuhrunternehmer, be-stätigen hiermit den Empfang der uns über-sandten Exemplare des von Ihnen ausgearbeiteten Tarifver-trag-Entwurfes, von dessen Inhalt wir gebührend Kenntnis genommen.

Nachdem wir über die Angelegenheit hinreichend konferiert haben, sind wir zu dem Resultat gekommen, daß wir uns auf eine Verhandlung mit Ihnen nicht einlassen können, viel weniger vermögen wir Ihre uns angebotenen Vorschläge zu akzeptieren. Jedoch wollen wir, und zwar jeder mit seinen Mannschaften, die Sache selbst zu regeln suchen und hoffen auf diese Weise in gegenseitiger Zufriedenheit das beste Resultat zu erzielen.

Hochachtungsvoll

Gez.: Bernh. Stöck jun., Heinrich Wegmann, Fr. Wegmann, H. Deppendorf, Karl Wahr, Joh. Stachorst, Herm. Peter, Heint. Droste, S. Monique, Ernst Spey, Joh. Siemen, Heinrich Worm Schue, Frau Witwe W. Göbel, Heinrich Schroten, Johann Hendrich, Heint. Wroffen, F. Holschlag, E. Weyl, Fr. Hammermann.

Nach diesem Schreiben zu urteilen, mußte angenommen werden, daß die Unternehmer annehmbare Zugeständnisse machen würden. Aber das war nicht der Fall. Die in dem Schreiben angedeutete „gegenseitige Zufriedenheit“ war so gedacht, daß die Zufriedenheit nur auf Seiten der Unternehmer sein würde. Drei weitere Versammlungen besaßen sich mit dem Antwortschreiben der Unternehmer und beschloßen aufs neue, an den Forderungen festzuhalten und daß die Krisenverwaltung nochmals an die Unternehmer herantreten sollte. Das letztere geschah denn auch. Aber auch diesmal antworteten die Unternehmer ablehnend. Inzwischen hatten die Unternehmer gearbeitet und einen „Vertrag“ zusammengeschuftert, den sie den Kollegen zur Unterschrift vorlegten. Der Vertrag bewies mit aller Deutlichkeit, wie die Unternehmer sich die Regelung zur „gegenseitigen Zufriedenheit“ dachten. Nachstehend bringen wir das Nachwort zum Abdruck.

Vereinbarungen.

der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer im Transportgewerbe in Duisburg zur Regelung der Arbeits- und Lohnverhältnisse. Gültig vom 28. Juni 1912 bis 27. Juni 1914.

1. Arbeitszeit.

Die gewöhnliche Arbeitszeit beginnt des Morgens um 5 1/4 Uhr und endet . . . Uhr.

2. Lohn.

Der Lohn wird in den einzelnen Fuhrbetrieben wöchentlich für den Einspanner um 1 Mk. und für den Zweispänner um 1,50 Mk. erhöht.

Table with 2 columns: Lohn für den Einspanner pro Woche, Lohn für den Zweispänner pro Woche. Values range from 18,00 to 22,50 Mk.

Für jugendliche Arbeiter unter 20 Jahren und Invaliden wird der Lohn durch freie Vereinbarungen festgesetzt.

In den Betrieben, wo den Fuhrleuten freie Station gewährt wird, steht der Mindestlohn für Einspanner pro Woche . . . Mk. . . . Pfg. Für Zweispänner . . . Mk. . . . Pfg. Der Höchstlohn für Einspanner pro Woche . . . Mk. . . . Pfg. Für Zweispänner . . . Mk. . . . Pfg.

Für neu eintretende Leute über 20 Jahren beträgt der Mindestlohn für den Einspanner wöchentlich . . . Mk. . . . Pfg. steigend nach einem halben Jahre um 1 Mk., für den Zweispänner wöchentlich . . . Mk. . . . Pfg. steigend nach einem halben Jahre um 1 Mk.

Die Leute arbeiten alle im Tagelohn und wird die wöchentliche Lohnsumme in Tage ausgerechnet. Die auf einen Wochentag fallenden gesetzlichen Feiertage werden dem Lohn in Abzug gebracht, soweit nicht günstigere Vereinbarungen bestehen.

Wenn ein Arbeitgeber bei seinen Leuten die Versicherungsbeträge nicht in Abzug brachte, so soll es dabei bleiben, andernfalls neu eintretende Leute kommen die gesetzlichen Bestimmungen über den Abzug der Versicherungsbeiträge in Anwendung. Vergütung für Gemütsfahren beträgt für den Einspanner pro Morgen in Stadt . . . Mk. . . . Pfg., auswärts . . . Mk. . . . Pfg.

3. Sonntagsarbeit.

Die Pferdepflege am Sonntag darf die Dauer von 1 1/2 Stunden nicht übersteigen und geschieht von . . . Uhr bis . . . Uhr. Wer ohne Erlaubnis von der Pferdepflege Sonntags fernbleibt, zahlt . . . Mk. denjenigen, der sein Pferd pflegt. Sonntagsarbeiten werden für den Einspanner mit . . . Mk., den Zweispänner mit . . . Mk. für den Tag bezahlt.

4. Ueberlandtouren.

Bei Ueberlandtouren wird die Vergütung einschließlich der Vertrauensspesen nach freier Vereinbarung festgesetzt.

5. Lohnzahlung.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags, fällt der Freitag auf einen Feiertag, am vorausgegangenen Wochentag. Bei der Lohnzahlung sind möglichst Lohnbüten zu verwenden.

6. Kündigung.

Die Festsetzung der gegenseitigen Kündigungsfrist unterliegt der freien Vereinbarung. Bei der Firma Der Vertrag läuft stillschweigend auf ein Jahr weiter, wenn nicht von keiner der beiden Parteien ein 1/2 Jahr vor Ablauf des Vertrages vermittelst Einschreibebriefes gekündigt wird.

7. Allgemeines.

Bereits bestehende günstige Lohn- und Arbeitsbedingungen bleiben bestehen.

8. Geltungsbereich.

Es herrscht darüber Einverständnis, daß Möbelpacker, Möbelträger, Maschinenisten und Handwerker nicht unter diese Vereinbarungen fallen.

Rauchen.

Im Hof und im Stalle ist das Rauchen und das Mitbringen von Alkohol, geistigen Getränken streng verboten.

Der Arbeitgeber: Im Namen der Arbeitnehmer der Firma:

Der „Vertrag“, der für die Kollegen nur Pflichten hatte, brachte das vollgerüttelte Maß der Unternehmerschuld zum Ueberlaufen. In einer am 16. Juni stattgefundenen überfüllten Versammlung beschloßen die Kollegen einstimmig, am 17. Juni die Arbeit niederzulegen. Die Arbeitsniederlegung am 17. Juni geschah nahezu einmütig. Von 196 in Frage kommenden Kollegen traten 152 in Streik. Ein Teil kam in den nächsten Tagen noch hinzu, so daß am 3. Streittage 182 Kollegen im Streik standen. Nur die Mitglieder der Fuhrmannsvereine und einige christliche Transportarbeiter blieben in Arbeit und leisteten dem Unternehmertum Kaufherdienst.

Daß die Streikenden berechtigende Forderungen gestellt haben, dürfte nachstehende Aufstellung beweisen. Von den 154 Fuhrleuten, die im Streik stehen, hatten in der letzten Woche vor dem Streik:

Weß Brot ich eß, deß Lied ich sing.

Von garst'gen Sprüchen in der Welt, So sehr kein einz'ger mir mißfällt Als der mit seinem Wortgeklug': Weß Brot ich eß, deß Lied ich sing.

Denn frecher stimmt so leicht kein Spruch, Als dieser da für Lug und Trug, Für Vormundtschaft und Nasenring — Weß Brot ich eß, deß Lied ich sing!

Wer ihn als Losung sich erkor, Verschloß der Wahrheit Tür und Tor; Er knüpft das Recht an den Beding: Weß Brot ich eß, deß Lied ich sing!

In feigem Knechtesfinne muß Er opfern Lust und Liebeskuß, Muß schämen Weib und Kind gering — Weß Brot ich eß, deß Lied ich sing!

Ihm glühet nicht der Sonne Gold; Kein silbern Sternlein dünkt ihm hold; Er rechnet bei des Mond's Geblink: Weß Brot ich eß, deß Lied ich sing!

Wer dieses Wort im Ernste sagt, Hat feiger Selbstsucht sich verklagt; Wir schätzen ihn mit Recht gering — Weß Brot ich eß, deß Lied ich sing!

Table with 2 columns: Lohn für 7 Mann, Lohn für 1 Mann. Values range from 18,00 to 30,00 Mk.

je 1 Mann 27,00, 28,00, 29,50 u. 30,00 Mk. an Lohn. Von diesen Löhnen wurden bei 90 pSt. die Versicherungsbeiträge in Abzug gebracht. Wennert muß werden, daß die höheren Löhne nur von den kleinen Unternehmern gezahlt werden. Die großen Unternehmer zahlen die niedrigsten Löhne. So erhielt ein verheirateter Mann mit 6 Kindern bei Espei einen Lohn von sage und schreibe 23,00 Mk. Und der Mann war ununterbrochen seit 18 Jahren bei Espei tätig. Diese Zahlen beweisen mit aller Deutlichkeit, wie groß die Not und das Elend unter den Fuhrleuten ist. Mit Löhnen, wie sie die Duisburger Fuhrherren zahlen, kann in unserer heutigen Zeit der Hungerstotpreise kaum ein unverheirateter Kollege notwendig durch's Leben schlagen, geschweige denn ein Familienvater.

Die Unternehmer waren auf eine solche Arbeitseinstellung nicht gefaßt, sie hatten geglaubt, daß ihre „Knechte“ sich auch diesmal von ihnen einschüchtern ließen. Nun war für sie guter Rat teuer und da hieß es jetzt: „Hilf Polizei!“ Und das geschah denn auch in der ausgiebigsten Weise. Sofort waren alle Betriebe mit Schutzleuten besetzt. Mehr als 100 Schutzleute waren während des ganzen Streiks für die Unternehmer in Tätigkeit. Da die Duisburger Schutzleute nicht ausreichten, wurden 30 Schutzleute von Düsseldorf herübergeholt. Die Polizei hat denn auch alles getan, was in ihren Kräften stand, um sich das Lob der Unternehmer zu verdienen. Selbst Arbeitwilligendienste wurde von einigen Schutzleuten verrichtet.

Der am Bahnhof stationierte Kommissar erlaubte sich sogar, Arbeitswillige, die wieder abreisen wollten, anzuhalten und versuchte, sie für die Aufnahme der Arbeit zu gewinnen. Den Streikposten, die die Arbeitswilligen nach der Bahn brachten, machte er alle möglichen Schwierigkeiten. Daß die Polizei selbst die Verbetrommel rührt, dürfte doch wohl neu sein. Der Herr Kommissar hat allerdings seinen Zweck nicht erreicht. Eigentümlich war auch, daß unter den Schutzleuten verschiedene Ansichten über das Streikpostensystem herrschte, nämlich ein Teil der Schutzleute ließ die Streikposten ruhig ihres Weges ziehen, ein anderer Teil — und das war der größte — drohte fortwährend den Streikposten mit Verhaftung, wenn sie sich nicht sofort entfernten. Dies wirkt auf die Polizei ein eigenartiges Licht. Jeder Wagen, der mit Arbeitswilligen besetzt war, wurde von einem Schutzmann begleitet. Es machte einen herrlichen Anblick, wenn der Arbeitswillige in der Dreiflarre saß und der Schutzmann marschierte im strammen Schritt nebenher. Alle polizeilichen Vorschriften für das Fuhrwesen, über deren Einhaltung die Schutzleute sonst mit Argusaugen wachen, waren nicht mehr vorhanden, obwohl sie fortwährend unter den Augen der Schutzleute übertreten wurden.

Die Schutzleute waren um die ihnen anvertrauten „nützlichen Elemente“ sehr besorgt. Man konnte fortwährend die Beobachtung machen, daß beide sich in der freundlichsten Weise unterhielten. Ja, bei Wegmann in der Rheinstraße spielte der dort stationierte Schutzmann sogar für die Arbeitswilligen den Kaufjungen, indem er für sie in der Wirtschaft von Wöfser Bier holte. (1) Danach zu urteilen, können die Schutzleute auch freundlich mit den „Fuhrleuten“ umgehen. Die Streikenden hoffen, daß sie nach Beendigung des Streiks von den Schutzleuten ebenso behandelt werden, wie ehemals die Arbeitswilligen.

Die Polizei hat bereits während des Streiks eine Anzahl Streikender mit Strafmandaten beglückt. Die Strafhöhe ist horrend. Für die Verteilung von einigen Versammlungseinladungen sind mehrere Streikende mit 15 Mk. bestraft worden. Die Polizei sorgte aber durch die Ausfüllung der Strafmandate mit dafür, daß den Streikenden der Humor nicht ausging. So wurde über folgendes Strafmandat herzlich von den Streikenden gelacht. Da heißt es:

Sie haben sich am 18. Juni 1912, tagsüber, zulezt gegen 4,25 Uhr nachmittags, zu w e d l o s u n d v e r k e h r s f r e i e n d a u f d e r M e x t o r - u n d A m - B u c h e n b a u m - S t r a ß e a u f g e h a l t e n .

Der an Sie zur Erhaltung der S i c h e r h e i t , O r d n u n g u n d B e q u e m l i c h k e i t d e s V e r k e h r s e r g a n g e n e n A u f f o r d e r u n g e i n e s P o l i z e i b e a m t e n , d i e s z u u n t e r l a s s e n , l e i s t e t e S i e k e i n e F o l g e .

Seine „Hohheit“ der Herr Schutzmann entscheidet kurz und bündig, daß sich der Streikende „zwecklos“ aufgehalten habe. Ist der Herr Schutzmann nicht auch noch der Ansicht, daß alle Streikenden zwecklos auf der Welt sind? Gut gesagt ist aber auch die „Bequemlichkeit“ des Verkehrs. Sollten die Schutzleute als Aufsichtsbearbeiter der Herren Arbeitswilligen nicht in viel weiterem Maße die Bequemlichkeit des Verkehrs hindern? Die Schutzleute erlaubten sich außerdem, die Behauptung aufzustellen, der Transportarbeiterverband hätte kein Geld, um den Streik führen zu können. Diese Schlauberger, die vom Gewerkschaftsleben soviel verstehen dürften, wie der Esel vom Lantenschlagen, mögen sich gefast sein lassen, daß wir es abfeuern müssen, auf solchen Schafsmist überhaupt zu antworten. Logisch deutende Menschen lachen über derartige Kinderereien.

Die Verlesung der Arbeitswilligen hatte der Seelenverkäufer G. v. Lange aus Essen übernommen. Damit die Arbeitswilligen nicht von den Streikenden aufgeklärt werden konnten, kamen sie als „S i g u n t“ an und wurden von den Unternehmern und der Polizei auf dem Güterbahnhof ausgeladen. In Autos wurden sie nach den Betrieben von Espey und Hammermann. Dort wurden sie unter der Aufsicht der Polizei eingeschlossen. Trotz der polizeilichen Bewachung gelang es, den größten Teil der Arbeitswilligen wieder fortzuschaffen. Außer aus Essen kamen noch Arbeitswillige aus Dortmund, Hamburg, Köln, Gelsenkirchen und Siegen an. — Daß die Mehrzahl der Arbeitswilligen alles andere, nur nicht fahren konnten, bewiesen eine Anzahl von Vorkommnissen. So fuhr ein Arbeitswilliger in der Beekstraße in die Schaufenster von Wilhelm. Alles wurde zertümmert. Auf dem Sonnenwall warf ein anderer Arbeitswilliger einen mit Expeditionsgut beladenen Wagen beim Umwenden um. Der Wagen kam auf den Kopf zu stehen, und die Räder drehten sich in lustiger Höhe. Und dieser Arbeitswillige ist sogar Mitglied vom Fuhrmannsverein „Fahre wohl“.

Unerhört aber war es von der Stadtverwaltung, daß sie ihre Arbeiter dazu zwang, Arbeitwilligen Dienste zu verrichten. Damit drückte sie ihnen den Stempel der Schande auf die Stirn. Man sollte doch von der Duisburger Stadtverwaltung verlangen können, daß sie mehr soziales Verständnis besäße. Hat die Stadtverwaltung denn keine Augen, zu sehen? In ihren Autos werden doch fortwährend die Straßisten über die Lebensmittelpreise bearbeitet, und da sollte man doch zum mindesten hoffen dürfen, daß sie wissen müßte, daß die von den Fuhrherren gezahlten Löhne weit hinter dem zurückbleiben, was nach den Lebensmittelpreisen ein Mensch zur richtigen Ernährung braucht. Aber das scheint nicht zuzutreffen.

Auch hier wurde bewiesen, daß unter den Arbeitswilligen sich allerlei Geinidel befindet. Ein bei Hammermann tätiger „Arbeitswilliger“ ließ sein Fuhrwerk auf der Straße stehen und machte sich unter Mithilfe von einflussreichen Geldern aus dem Staube. Herr Hammermann hat das Nachsehen. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Andere, ebenfalls bei Hammermann untergebrachte Arbeitswilligen

machten sich in dessen Lagerstätten an ein dort liegendes Wasser, bohrten es an und saßen sich total voll. Damit das Fasz wieder voll wurde, verschütteten sie den Rest mit Wasser. — Arme Weintrinker! Bei der Firma G. S. p. e. l. war ein Arbeitswilliger beschäftigt, der als F. a. h. r. a. d. m. a. r. d. e. r. schon lange von der Polizei gesucht wurde. Trotzdem er unter polizeilicher Bedeckung „arbeitete“, konnte ihn die Polizei nicht fassen. Einem Arbeitswilligen, der schon 12 Jahre Zuchthaus hinter sich hatte, erging es nicht gut. Der Wirt gab bei einem Schutzmännchen an, er sei von einem Streikposten „belästigt“ worden. Als der Schutzmännchen seinen Namen wissen wollte, stellte es sich heraus, daß er ein seit längerer Zeit geflüchteter Einbrecher war. Da der Schutzmännchen ihn verhaften wollte, nahm er Reißaus und erst nach einer anstrengenden längeren Jagd gelang es, seinen habhaft zu werden. Mit solchen Elementen konnte das Unternehmertum seinen Staat machen. Laut eines uns vorliegenden Vertrages erhielten die Arbeitswilligen pro Tag 4 Mk. und freie S. a. t. i. o. n. Außerdem floss Bier und Schnaps in Strömen. Das beweist wohl wiederum, daß die Unternehmer die geforderten Löhne zahlen konnten, und daß sie nur ihren Herrschaftspunkt durchdrücken wollten.

Die kleinen Unternehmer wurden von dem Großunternehmer H. a. m. m. e. r. m. a. n. n. am Gängelbande geführt. Denn einige Tage nach Ausbruch des Streiks wollten verschiedene kleine Unternehmer den eingereichten Tarif unterschreiben. Wenn das geschehen wäre, dann müßten auch die großen Unternehmer nachgeben. Jeder Unternehmer mußte deshalb einen Wechsel über 1000 Mk. unterschreiben, die sofort zu zahlen waren, wenn er die Forderungen bewilligte. Die kleinen Unternehmer haben sich dadurch einschüchtern lassen. Ihnen ist außerdem von den großen Unternehmern angedeutet worden, daß, wenn sie bewilligten, sie geschäftlich ruiniert würden! Das zog. Die kleinen Unternehmer merkten nicht, daß die Großen sie nebenbei auch anreiben wollten.

Am 24. Juni fand dann zwischen den Vertretern der Streikenden und den Vertretern der Unternehmer eine Verhandlung zwecks Beilegung des Streiks statt, die jedoch resultatlos verlief. Die Arbeitervertreter erklärten sich bereit, ihre Forderungen zu reduzieren, dagegen verharren die Unternehmer auf einem ablehnenden Standpunkt. Sie verlangten, daß die Streikenden die Arbeit zu dem von den Unternehmern diktierten „Tarifvertrag“ wieder aufnehmen sollten. Dazu konnten die Vertreter der Streikenden ihre Zustimmung nicht geben, weil sie einen diesbezüglichen Auftrag nicht hatten. Die Unternehmer waren allen ihnen vorgeführten Gründen unzugänglich, sie stöhnten sich einfach auf die brutale Gewalt. Der Staat, in dem alle Bürger „gleich“ sein sollen, ist nach ihrer Ansicht dafür da, die um mehr Lohn kämpfenden Arbeiter niederzuknüppeln. Der heute in so ausgiebigem Maße gewährte polizeiliche Schutz genügt den Fuhrherren immer noch nicht, und wie Herr Hammermann mitteilte, hat er verlangt, daß Gendarmen nach Duisburg geholt würden! Dem Herrn Polizeikommissar von Duisburg ist nach Angaben des Herrn Hammermann von ihm ordentlich zugesagt worden, weil nach seiner Ansicht nicht schon in den ersten Tagen des Streiks die Polizei in energischer Weise eingegriffen hat. Er, Hammermann, habe auch von der Polizei die Ausrüstung der Arbeitswilligen mit Revolvern verlangt! Die Duisburger Polizei ist dem Herrn H. noch viel zu liberal. (1) Daß nach solchen Ansichten eine Einigung nicht zustande kommen konnte, ist begreiflich. Am interessantesten in der Verhandlung war aber die Mitteilung Hammermanns über Aeußerungen von Duisburger Richtern, die im Kasino gefallen sein sollen. Dort sollen hiesige Richter zu Hammermann gesagt haben: „Es dürfte in Duisburg keinen Richter geben, der sich dazu herbeilassen würde, jemanden zu verurteilen, der einen Streikenden erschossen hätte!“ — Die Verantwortung für die Wichtigkeit dieser Worte müssen wir allerdings Herrn Hammermann überlassen, der sich damit brüstete.

Weiter gab Hammermann in der Verhandlung indirekt zu, daß der Kampf, der von den großen Unternehmern mit Hilfe der Staatsgewalt gegen die Arbeiter geführt wurde, außer die Niederdrückung der Arbeiterschaft noch einen anderen Zweck hatte und das war die Aufreibung der kleinen Unternehmer durch die großen.

Eine Versammlung der Streikenden lehnte das Angebot der Unternehmer einstimmig ab.

Bemerkenswert ist noch, daß Herr Hammermann während der Verhandlung, die in seinem Privatbureau stattfand, wie ein türkischer Pascha die Hundepetische neben sich auf dem Sofa liegen hatte. Der Herr glaubte wahrscheinlich, die Vertreter der Organisation machten es wie einige der Duisburger Fuhrherren und dienten dort, wo ihnen die geistigen Waffen fehlten, mit schlagenden Beweisen.

Am Donnerstag, den 27. Juni, fand zwischen Unternehmern und einer Vertretung der Streikenden eine Verhandlung statt, in der eine Einigung für die beiden Betriebe erzielt wurde. Beide machten Zugeständnisse, mit denen die Streikenden zufrieden waren und gaben die Erklärung ab, daß sie am Freitag, den 28. Juni, mittags die Zugeständnisse unterschreiben würden. Aber nicht unterschrieben, waren die beiden Fuhrunternehmer, obwohl sie bei der Verhandlung gar nicht genug von ihrem Ehrenwort reden konnten. Was war inzwischen geschehen, daß beide zusammenknickten? Die Antwort ist die, daß beide Unternehmer Angst vor ihrer eigenen Courage und vor Herrn Hammermann bekommen hatten,

und weil sie glaubten, wenn sie unterschrieben, müßten sie die Konventionalstrafe von 1000 Mark zahlen. Wie sagte doch einst Wilhelm II. in Viefelfeld: „Wer andere an freiwilliger Arbeit hindert, wird mit Zuchthaus bestraft.“

Mit jedem Streiklage gerieten die Fuhrherren immer mehr in Druck. Daß ihnen das Feuer unter den Fingernägeln brannte, beweist wohl am besten nachstehendes Schriftstück:

Duisburg, den 22. Juni 1912.

Ich bitte, meine Fuhrleute unbelästigt fahren zu lassen. Ich zahle schon seit Jahren „meinen Fuhrleuten“ einen Wochenlohn von 30 Mk. Ueberstunden kommen für Fuhrleute in meinem Betriebe nicht vor. Als Bauunternehmer stehe ich dem Fuhrunternehmer-Verband selbstverständlich fern.

Dem Verbandsvorsitzenden bzw. Sekretär werde ich ebenfalls dieses schriftlich mitteilen.

H. o. l. f. L. e. i. p. o. l. d.

Technisches Bureau. Bauunternehmungen.

Mit diesem Schriftstück hatte Herr Leipold, der selbst kein eigenes Fuhrwerk besitzt, einige seiner Arbeiter versehen, die mit G. S. p. e. i. s. Fuhrwerken fuhren. Hätte der Tiefbauunternehmer Leipold eigenes Fuhrwerk, so bedürften „seine Fuhrleute“ keinerlei Legitimation, denn die von den Streikenden eingereichten Lohnforderungen waren nur an die gewerblichen Fuhrunternehmer gerichtet worden. Es gibt eine Anzahl von Bauunternehmern, die wirklich Fuhrleute haben, aber keiner braucht für seine Fuhrleute irgend einen Ausweis, da sie alle unbelästigt fahren konnten. Herr Leipold hat aber auch bis heute der Verbandsleitung keine schriftliche Mitteilung, wie er sie in seinem Schreiben erwähnt, gemacht. Das kennzeichnet am deutlichsten das ganze als Mache.

So wurde in der zweiten Streikwoche die Situation für die Streikenden mit jedem Tag günstiger und am Schlusse der zweiten Woche waren die Betriebe fast völlig von Arbeitswilligen entblößt. Als Arbeitswillige waren nur die stehenden gebliebenen Mitglieder der Fuhrmannsvereine und des O. S. w. a. l. d. - V. e. r. b. a. n. d. e. n. s., sowie einige Schmiede, Sattler, Stellmacher und Proletarier im Stehtragen vorhanden. So kam die dritte Streikwoche heran und mit ihr der Juli-Urlaub. Jetzt mußte irgend eine Wendung eintreten. Leider muß nun festgestellt werden, daß die Möbelträger so wenig Solidaritätsgefühl besaßen, daß sie das Ansinnen der Unternehmer, neben ihrer Arbeit auch das Fahren der Wagen zu besorgen nicht ablehnten, sondern den streikenden Fuhrleuten in den Rücken fielen. Versuche, die Möbelträger von ihrer Arbeit abzuhalten, scheiterten an deren Indifferenzismus. Durch dieses unkollegiale Verhalten waren die Unternehmer imstande, ihre Umzüge in der Mehrzahl zu bewältigen.

Dieser Verrat in Gemeinschaft mit dem brutalen Vorgehen der Polizei besiegelte das Schicksal des Streiks. Da die Unternehmer den Kollegen anboten, mit ihnen persönlich in Verhandlungen einzutreten, rief die Streikleitung den Kollegen zu, darauf einzugehen. Die Verhandlungen ergaben, daß die Unternehmer durchschnittlich 2 Mark wöchentliche Lohnzulagen, sowie teilweise eine Bezahlung der Ueberstunden, der Sonntagarbeit und eine Erhöhung der Bezahlung für das Gemütsfahren, welches früh morgens vor Beginn der Arbeitszeit geschieht, zu bewilligen. Herr Hammermann machte eine unbillige Ausnahme, er wollte nur 1 Mk. bis 1,50 Mk. Lohnzulagen gewähren. Bei der Firma Mouqué war ein Resultat nicht zu erzielen. Eine Versammlung der Streikenden stimmten nach Kurate der Verbandsleitung den gemachten Zugeständnissen zu und beschloß, daß in allen Betrieben, außer bei Hammermann und Mouqué die Arbeit am 4. Juli wieder aufgenommen werden sollte. Als jetzt Herr Hammermann sah, daß bei den übrigen Unternehmern die Arbeit wieder aufgenommen wurde, bewilligte er nur nicht die gleichen Zulagen, sondern er rief seine Kollegen zusammen und man bereit über eine ev. vorzunehmende A. u. s. s. p. e. r. r. u. n. g. Die Versammlung ging jedoch aus wie das Hornberger Schießen, daß die Firma G. S. p. e. l. als größtes Unternehmen am Platze nicht für eine sofortige A. u. s. s. p. e. r. r. u. n. g. des Herrn Hammermann begreifen, hatte er doch zu befürchten, daß ihm von den übrigen Unternehmern die Kundschaft weggeschnappt wurde. Da im Laufe der Woche der Hammermannsche Betrieb fast völlig mit Arbeitswilligen besetzt wurde und es durch das verstärkte Aufgebot der Polizei unmöglich war, an die Arbeitswilligen heranzukommen, mußte auch bei Hammermann und Mouqué der Streit für beendet erklärt werden. Wie inzwischen festgestellt ist, hat auch Mouqué die gleichen Zulagen wie die übrigen Unternehmer gewährt. Damit ist die Lohnbewegung vorläufig abgeschlossen.

Die Unternehmer haben, um Rache zu üben, eine schwarze Liste herausgegeben, auf der sie eine Reihe von Kollegen verzeichnet haben. Wie viel Wert die einzelnen Unternehmer aber selbst auf diese Liste legen, beweist wohl der Umstand, daß sie einen Teil der Kollegen wieder eingestellt haben. Außerdem weist die Liste die Namen von 3 Kollegen auf, die bereits jahrelang nicht mehr bei den Fuhrunternehmern tätig sind. Das beweist, daß die Fuhrherren völlig kopflos gehandelt haben.

Übrigens bleiben sich die Fuhrherren im Gegensatz zu manchen anderen Streiks wenigstens in ihren Grundzügen treu, denn ebenso schlecht wie sie bisher die Fuhrleute gezahlt haben, versuchen sie auch die Arbeitswilligen zu entlohnen. Bei der Firma Stockhork hat z. B. ein Arbeitswilliger für 92 Stunden ganze 20 Mk. (!) ausgezahlt erhalten, das macht

pro Stunde 21,6 Pfg. Wenn die Fuhrwerksbesitzer dies den Arbeitswilligen boten, dann kann man erst ermessen, wie sie mit den Fuhrleuten umgesprungen sein mögen.

Das Interessanteste dürfte wohl sein, daß auch den Seelenverkäufern gegenüber die Unternehmer ihre Natur nicht verleugneten. Wie uns von dem Unteragenten W. e. s. p. e. r. des Streikbrecher-Lieferanten G. L. a. n. g. e. a. u. s. G. e. s. s. e. r. berichtet wurde, weigerten sich die Unternehmer den bedrückten Judaslohn anzuzahlen. Zwischen L. a. n. g. e. und dem Unternehmer M. o. u. q. u. e. kam es zu einer so lennen Prügelei. Und das kam so. Am 20. Juni kam Lange nach dem Unternehmer Mouqué, um sich seinen Judaslohn für eine Lieferung Streikbrecher abzuholen. Aber da kam er bei M. an die verkehrte Adresse. Es kam zwischen den beiden wegen der Bezahlung der Gebühren zu einer scharfen Auseinandersetzung, in deren Verlauf Herr M. hinter die Stubentür faßte und dort das „Streichhölzchen“ hervorholte, mit dem er ab und zu seine Fuhrleute auslöschte. Mit diesem „Streichhölzchen“ schrie er dem L. so kräftig über den Körper, daß dieser wegen der allzu starken Verbrennung ein solches Kammergeschrei anhob, daß es einen Stein erbarmen konnte. Wie sind sonst Gegner jeder Prügelei, aber im vorliegenden Falle war sie wohl die einzig richtige Bezahlung. Trotzdem blieb die „Geschäftsverbindung“ zwischen den beiden weiter bestehen. — Nun, man schlägt sich und man verträgt sich. —

Daß die bürgerliche Presse sich restlos auf die Seite der Unternehmer stellte, bedarf wohl keiner näheren Betonung. In ihren Spalten hatte sie einen wahren Verleumdungssehnsucht gegen die Streikenden eröffnet. Jeder Streik, der sich abspielte, wurde den Streikenden an die Köpfe gehängt. Die leitenden Personen wurden in der gemeinsten Weise heruntergerissen. Um die Bewegung in Mißkredit zu bringen, wurde sie zu einer Nachprobe des „sozialdemokratischen“ Transportarbeiter-Verbandes gelehrt. Die bürgerlichen Prestigeküken haben aber dennoch ihren Zweck, Uneinigkeiten in die Reihen der kämpfenden zu tragen, nicht erreicht. Die Duisburger Kollegen in ihrer Gesamtheit müssen sich das schwindehafte Treiben der bürgerlichen Presse merken und ihr für ihr Verhalten die richtige Quittung ausstellen. Hinans mit solchen Schandblättern aus den Wohnungen der organisierten Transportarbeiter, muß unsere Parole lauten.

Die Duisburger Fuhrleute haben bei dem verflochtenen Streit gesehen, wo ihre wahren Freunde sind und sie wissen deshalb zukünftig, was sie zu tun und zu lassen haben. Die Streikenden haben sich in dem dreiwöchigen Kampfe tapfer gehalten, standen doch 95 pCt. von ihnen zum ersten Male im wirtschaftlichen Kampfe. Nennenswerte Abfälle aus den Reihen der Streikenden waren nicht zu verzeichnen. Das eine mögen sich die Duisburger Fuhrherren gesagt sein lassen, daß sie, bevor nicht aeregette Lohn- und Arbeitsbedingungen in ihren Betrieben eingetreten sind, keine Ruhe bekommen werden. Der jetzige Kampf war für die Fuhrleute nur ein Vorpostengefecht, in dem sie für weitere Kämpfe zur Verbesserung ihrer Existenzbedingungen energerisiert wurden. Die Unternehmer werden zweifellos aus dem Kampf die Lehre gezogen haben, daß ihnen weder die Polizei noch die bürgerliche Presse etwas nützen kann, wenn die Streikenden einig sind und geschlossen den Kampf führen.

Die Kollegen dürfen jetzt nicht denken, daß sie nun auf ihren Lorbeeren ausruhen können. Jetzt müssen sie erst recht tapfer an dem Ausbau der Organisation mitarbeiten, damit die Herrel H. a. m. m. e. r. m. a. n. n. u. n. d. K. o. n. s. o. r. t. e. n. u. n. z. zu jeder Zeit gerüstet finden. Unser Verband wird der F. e. l. s. s. e. i. n. a. n. d. e. m. d. e. S. c. h. a. r. f. m. a. c. h. e. r. g. e. l. i. s. t. e. d. e. r. U. n. t. e. r. n. e. h. m. e. r. z. e. r. s. c. h. e. l. l. e. n.

Die Staatsverwaltung Straßburg und der Kohlenarbeiterstreik.

In einer bis auf den letzten Platz besetzten öffentlichen Versammlung nahm Straßburgs Arbeiterschaft Stellung zum Kohlenarbeiterstreik im allgemeinen und zur Haltung der Stadtverwaltung in diesem harten Kampf mit dem Kohlenkapital im besonderen. Wenn wir sagen, Straßburgs Arbeiterschaft, so ist das gleichzeitig eine Charakteristik für die Gleichgültigkeit der bürgerlichen Kreise, die wohl die Großen der Arbeiter kennen, sich im übrigen aber wenig um sie kümmern. Die Geschäftsleute, Händler usw., die doch eigentlich die Früchte der Lohnkämpfe der Arbeiterschaft einheimfen, fehlten vollständig bei der gestrigen Demonstration. Kollege Otilie eröffnete die Versammlung mit der Mitteilung, daß sich von den eingeladenen Gemeinderäten nur Herr Wolf entschuldigt habe, er also annehme, daß die übrigen Herren anwesend seien. Zu sehen war allerdings keiner der Herren. Arbeiterinteressen und bürgerlicher Gemeinderat sind eben auseinandergehende Begriffe.

Das Referat „Stellungnahme der Stadtverwaltung zum Kohlenarbeiterstreik“ hatte Reichstagsabgeordneter Genosse Böhm übernommen. Der Redner warf einleitend die Frage auf, ob der Streik notwendig war, was er bejahte. An der Hand der Hungerlöhne, wie sie gerade in diesem Teil der Straßburger Industrie bezahlt werden, fiel ihm die Beweisführung nicht schwer; auch die bei jedem Streit zutage tretende Verschuldigung, die Gewerkschaftsführer seien die Veranlasser und Hezer zum Streit, widerlegte Genosse Böhm mit dem nur zu wahren Hinweis auf die Tatsache, daß, wenn die Arbeiter zur scharfen Waffe des Streiks greifen, ihre Existenzverhältnisse dann immer auch schon unerträglich geworden sind. Dies trifft besonders für die Verhältnisse der Straßburger Kohlenarbeiter

zu, deren Löhne, namentlich zur Winterzeit, den Unterstützungssätzen der Straßburger Armenverwaltung gleichkommen. Dieser Niederkhaltung der Löhne hielt der Redner die willkürlichen Fixierungen der Kohlenpreise durch die Kohlenyndikate gegenüber, die neben ihren Mietenprozenten auf Kosten der konsumierenden Bevölkerung aus der schlechten Bezahlung ihrer Arbeitsflaven noch einen besonderen Verdienst ziehen. An einer Gegenüberstellung der hier gezahlten Löhne gegenüber denen der Stadt Mannheim, wo dieselben Unternehmer in Betracht kommen, zeigte Böhle, daß man auf Unternehmerseite auch anders kann, wenn die Geschlossenheit und straffe Organisation der Arbeiter zäh und ausdauernd sich um ihr Dasein wehrt. Schon das Neulere der Kohlenarbeiter zeigt, daß sie nicht nur in schlechten Lebensverhältnissen, sondern auch in höchst ungesunder, schmutziger Arbeit dahinvegetieren; schon die letztere Tatsache rechtfertigt die nur zu bescheidenen Forderungen, die in der teuren Lebenshaltung Straßburgs eine weitere Berechtigung finden. Mit der Betonung, daß es jedes Familienhauptes Pflicht sei, für ordentliche Ernährung seiner Familie zu sorgen und dahin zu wirken, daß die Arbeitskraft der Ehefrau der Familie und den Kindern zugute kommt, ging Genosse Böhle zum ferneren Referat, zur

Haltung der Stadtverwaltung
in diesem Lohnkampf über.
Er wies auf die vertragliche Bestimmung hin, die die Verwaltung zur Instandhaltung der Kranen im Hafensbetrieb verpflichtet, auf der anderen Seite aber haben die Firmen von dem ihnen zustehenden Recht der Inanspruchnahme städtischer Kranen in den letzten Jahren kaum Gebrauch gemacht; das hätte die Stadtverwaltung berücksichtigen müssen. Dann kritisierte der Redner scharf die Heranziehung unständiger städtischer Arbeiter zur Verrichtung von Streikarbeit und den Mißbrauch der Verwaltung, der mit Entlassung bei Weigerung droht. Die Stadtverwaltung hat eine einseitige Stellung zugunsten des Unternehmertums in diesem Kampfe eingenommen, das war das Fazit der Feststellungen des Genossen Böhle, der im weiteren auf das Interesse hinwies, das gerade die Stadt an der Besserstellung der Arbeiterschaft haben sollte in bezug auf die Pflichten derselben als Steuerzahler, sowie auf die Entlastung der Armenverwaltung. Auch die sozialen Maßnahmen, wie Milchabgabe und Spesung von Schulkindern, zog Genosse Böhle als treffenden Beweis der schlechten Lage des Arbeiterstandes und zur Bekräftigung der Berechtigung der Lohnkämpfe heran. In Anbetracht dieser Tatsachen müsse das Eintreten der Stadtverwaltung zugunsten des Unternehmertums doppelt wundernehmen.

Den **Verbesserungsrückgang** führte Genosse Böhle ebenfalls auf die immer schlechter werdenden wirtschaftlichen Verhältnisse der arbeitenden Klasse in erster Linie zurück, um an der Bodenlosigkeit dieser Erscheinung die Notwendigkeit der gesetzlichen Garantierung eines Existenzminimums hervorzuheben. Es sei Aufgabe von Staat und Gemeinde, das Uebel an der Wurzel zu fassen, die Existenz des Arbeiters zu sichern. Aber, so führte Böhle weiter aus, das Verhalten der Stadtverwaltung ist noch von einer anderen Seite beehaftet. In Straßburger Gemeinderat ist die Arbeiterschaft nicht vertreten.

Wäre dies der Fall, so hätte sich die Stadtverwaltung ihr Vorgehen jedenfalls überlegt. Wer die Engstirnigkeit der Elemente kennt, die sich über die Weigerung der Arbeiter schimpfen, braucht sich nicht zu wundern. Es sei deshalb Pflicht der Arbeiterschaft, das im Jahre 1908 Versäumte im Jahre 1914 kräftig nachzuholen, damit wieder Sozialdemokraten ins Rathaus einzziehen. (Zwischenruf: Und nicht wenig! Heiterkeit.) Auch die Organisationen müssen besser ausgebaut werden, denn überall, wo die Löhne besser sind, ist auch die Arbeiterschaft besser organisiert. Die Hebung der Selbstachtung und des Selbstbewußtseins unter der Straßburger Arbeiterschaft werde auch in der Verhandlung der Arbeiter ihre Früchte zeitigen. Mit einem feurigen Appell zum Zusammenschluß zu einer starken organisierten Macht schloß Genosse Böhle unter lebhaftem Beifall seine trefflichen Ausführungen.

In der nun einsetzenden Diskussion ergriff als Erster der Kollege Dittlie das Wort, um zu zeigen, daß Straßburg von allen Hafensstädten des Rheinstroms die niedrigsten Löhne aufweist. Die gezahlte Streikunterstützung sei in vielen Fällen höher als die Löhne. (Sehr richtig!) Die Kategorie der Beschäftigten sei die bedauerndste Schicht der Kohlenarbeiter. Unter großen körperlichen Schmerzen versehen sie ihren gesundheitsschädlichen Dienst bei einem Lohn von 4 Mk. täglich, während z. B. in Mannheim 7 Mk. bezahlt werden. Er zeigte sodann den Gang des Streiks, die Vermittlungsversuche, das Verhalten der Firmen vor der Streiterklärung usw. An statistisch interessantem Zahlenmaterial zeigte Kollege Dittlie die Mietenprozenten der Syndikatsunternehmer, die in ihrer Millionenhöhe geradezu aufreizend wirken, sowie die Mietenproduktion des Kohlenyndikats, um daran die gewaltige Macht des Segners zu zeigen. Schon die Art der kapitalistischen Produktions- und Gewinnanhäufung hätte die Stadtverwaltung von der Seite der Unternehmer fernhalten sollen. Dann zeigte der Redner an einzelnen Fällen, auf welche Art die Hafen- und Stadtverwaltung Streikarbeit verrichten ließ, und wandte sich scharf gegen die

Kommandierung ständiger Hafnarbeiter zur Streikarbeit.
Die Schilderung seiner Verhaftung auf Veranlassung der Stadtverwaltung und des Verbots, das Hafengebiet zu betreten, schilderte der Redner unter Psittirufen

der Versammlung auf die Stadtverwaltung. Er betonte, daß ein solches Verhalten einer Stadtverwaltung einem die Interessen seiner Auftraggeber vertretenden Gewerkschaftsbeamten gegenüber noch in keiner der Hafensstädte des Rheins zu verzeichnen sei. Die Bemühungen des Gewerkschafts, Herrn Urici, die von den Unternehmern ebenfalls abgewiesen wurden, hob Dittlie rühmend hervor, auch eine angebliche Aeußerung des Staatssekretärs v. Dulach, daß ein Vetterler mehr wert diene als die Kohlenarbeiter, unterstrich er als nur zu berechtigt. Unter lebhaftem Beifall schloß Genosse Dittlie seine herbe Kritik mit der Aufforderung zur Revanche im Jahre 1914.

Wörter kritisierte den Zwang, der auf städtische Arbeiter ausgeübt werde, sie zu Streikbrechern zu machen.

Ein Verteidiger der städtischen Maßnahmen

erstand der Verwaltung in ihrem Hafendirektor Reinhart. Der Herr wollte es natürlich nicht wahr haben, daß die Verwaltung der Stadt den streikenden Arbeitern in den Rücken gefallen sei. Er stützte sich auf die vertragliche Verpflichtung der Stadt zur Kranenlieferung mit Bedienung. Die Arbeitswilligen der Kohlenfirmen selbst seien die Kaufpreiser. Nur zwei Käpfe seien von sich freiwillig meldenden Arbeitern des Hafensbetriebs entlassen worden, und die begonnene Arbeit habe selbstverständlich beendet werden müssen (Lebhaftes Zwischenrufe und Unruhe!) Die Maßregelung und Entlassung von fünf Arbeitern im städtischen Hafensbetrieb versuchte der Herr Direktor unter großer Enttäuschung der Versammlung zu rechtfertigen. Seine persönliche Versicherung, er sehe dem Streik durchaus nicht feindlich gegenüber, sondern erkenne die Berechtigung der Verbesserung der Verhältnisse der Kohlenarbeiter, begegnete allgemeinem Zweifel. Schwer veranlagt sich der Herr mit seinen Aeußerungen zur Verhaftung Dittlies, die er nicht als solche wahrhaben wollte, sondern lediglich als eine neutrale Handhabung bestehender Bestimmungen, die auch ohne Antrag der Stadtverwaltung geschehen sei, hinstellte. Der Schuhmann habe Dittlie lediglich zum Zwecke der Instruktion mitgenommen usw. Er (der Hafendirektor) habe gar nicht mit dem Bürgermeister gesprochen. (Woher weiß dann der Hafendirektor all die Vorgänge, D. Red.) Man könne doch nicht zulassen, daß durch Streik eventuell das ganze Jahr hindurch der Hafensbetrieb niedergelegt sei.

Genosse Schlenk, der Vertreter der Kranenführer, deckte den Herrn Hafendirektor gehörig zu. In wichtiger Anlage zeigte er, daß sich die Maßnahme der Stadt von denen anderer Unternehmer in nichts unterscheiden, daß auch bei ihr der Grundsatz der Heiligkeit des Kapitals der maßgebende sei. Die Stadt Straßburg habe den übrigen Städten am Rhein ein noch nirgends zu beobachtendes Beispiel gegeben. Der ganze Kampf sei ein Machtkampf, hervorgerufen von den Kohlenbaronen, deren Matador Hugo Stinnes sei, dessen Macht auch in die Regierungspolitik tief eingreife. Dann zeigte Schlenk noch die Haltung der bürgerlichen Presse in diesem Kampf und forderte zum Abonnement der Arbeiterpresse, der „Freien Presse“ auf. Unter lebhaftem Beifall schloß auch dieser Redner. Folgende Resolution wurde einstimmig angenommen:

Die heute am 2. Juli im großen Saal der „Aubette“ tagende öffentliche Volksversammlung nimmt mit Enttäuschung Kenntnis von dem durch den Referenten mitgeteilten Verhalten der Stadtverwaltung.

Die Versammlung ist mit dem Referenten und dem Diskussionsredner damit einverstanden, daß die Stadtverwaltung die Neutralität in dem Streit der Kohlenarbeiter hätte wahren sollen und insbesondere beurteilt die Versammlung, daß die städtischen Arbeiter bei Strafe der Entlassung zur Verrichtung von Streikarbeit gezwungen werden.

Die Versammelten verpflichten sich, mit allen Kräften dafür einzutreten, daß in die Verwaltung der Stadt Straßburg ein Geist einzieht, der den Arbeitern freundschaftlich gesinnt ist, als der jetzt dort herrschende.

Die Fleischsteuerung.

72 Millionen jährliche Mehrbelastung für Groß-Berlin.

Die Fleischpreise haben in den letzten Monaten eine abermalige scharfe Erhöhung erfahren. Es muß leider als zweifelhaft erscheinen, ob die Regierung endlich aus ihrer abwartenden, fast könnte man sagen gleichgültigen Stellung herauszutreten wird, die sie bisher in dieser wichtigen Frage eingenommen hat.

Bei allen Debatten über Fleischsteuerung operierten die Regierungsvertreter und die Redner und Zeitungen der agrarischen Parteien bisher mit zwei Behauptungen. Sie verkündeten, daß 1. die Steuerung eine vorübergehende Erscheinung sei, 2. der Zwischenhandel, vor allem die Fleischer, die Hauptschuld an der Steuerung hätten. Beide Behauptungen sind falsch. Daß die Fleischer nicht die enorme Preissteigerung verschuldet haben, steht man leicht, wenn man statt auf die Fleischpreise auf die Viehpreise zurückgeht und damit den Zwischengewinn der Fleischer ausschaltet. Allerdings ist in dem Viehpreis noch der Zwischengewinn des Viehhändlers enthalten. Bei der scharfen Konkurrenz, die im Viehhandel besteht, und bei der Kontrolle, der er infolge der amtlichen Preisnotierung ausgesetzt ist, wird man aber kaum annehmen können, daß die Viehpreise jetzt in nennenswerter Weise mehr als früher durch den Zwischengewinn der Viehhändler belastet werden.

Wie sieht es dann mit der Behauptung, daß die Steuerung der letzten Jahre eine Einzelercheinung gewesen sei? Wie wenig stichhaltig sie ist, ergibt sich,

wenn man statt auf die Preise des vergangenen Jahres allein, auf den Durchschnitt der drei letzten Jahre 1909—1911 zurückgeht und diesen mit dem Durchschnitt der ein Jahrzehnt zurückliegenden drei Jahre 1899 bis 1901 vergleicht. Die Zufälligkeiten eines einzelnen Jahres sind dann ausgeschaltet, und man bekommt ein klares Bild der Preissteigerung, welche das letzte Jahrzehnt für den Fleischkonsum gebracht hat. Aus den amtlichen Notierungen für die gebräuchlichsten Viehsorten auf dem Berliner Viehmarkt ergibt sich dann folgendes Bild:

a) Rinder:	Durchschnittspreis 1909—1911: 148,48 Mk./100 kg Schlachtgew.	Durchschnittspreis 1899—1901: 117,48
Preissteigerung . . .	26,— Mk./100 kg = 27,1 pCt.	
b) Kälber:	Durchschnittspreis 1909—1911: 178,17 Mk./100 kg Schlachtgew.	Durchschnittspreis 1899—1901: 131,97
Preissteigerung . . .	46,20 Mk./100 kg = 35 pCt.	
c) Schafe, Hammel:	Durchschnittspreis 1909—1911: 146,87 Mk./100 kg Schlachtgew.	Durchschnittspreis 1899—1901: 111,73
Preissteigerung . . .	35,14 Mk./100 kg = 36,4 pCt.	
d) Schweine:	Durchschnittspreis 1909—1911: 126,48 Mk./100 kg Schlachtgew.	Durchschnittspreis 1899—1901: 100,77
Preissteigerung . . .	25,66 Mk./100 kg = 25,5 pCt.	

Unter Benutzung dieser Ziffern und unter der Annahme, daß bei den anderen Qualitäten die Preisbewegung in ähnlicher Weise erfolgte, läßt sich berechnen, wie groß die Belastung ist, welche die Bevölkerung Groß-Berlins lediglich durch das Anziehen der Viehpreise in den letzten zehn Jahren erfahren hat. Einen Anhalt für den Verbrauch an Schlachtvieh gibt die Zahl der Schlachtungen auf dem Berliner Schlachthofe. Im Durchschnitt der drei Jahre 1909 bis 1911 wurden geschlachtet: Rinder 148 311, Kälber 165 182, Schafe 516 796, Schweine 1 180 786. Das Schlachtgewicht kann für Berliner Verhältnisse bei Rindern auf 275 Kilogramm, bei Kälbern auf 37 Kilogramm, bei Schafen auf 22 Kilogramm, bei Schweinen auf 82 Kilogramm im Durchschnitt angenommen werden. Die Mehrausgabe für Rindvieh berechnet sich dann in folgender Weise:

148 311 × 276 × 26	= 10 600 000 Mark
100	
Berechnet man in gleicher Weise die Mehrausgabe für die anderen Viehsorten, so ergibt sich:	
Mehrausgabe bei Rindern . . .	10 600 000 Mk.
„ „ Kälbern . . .	2 800 000 „
„ „ Schafen . . .	4 000 000 „
„ „ Schweinen . . .	24 900 000 „
Gesamte Mehrausgabe . . .	42 300 000 Mk.

Diese Summe stellt nur eine untere Grenze dar. Zu dem in dem Berliner Schlachthof geschlachteten Vieh kommt noch das in einzelnen Vororten von Großschlächtern in ihren Ställen geschlachtete Vieh hinzu, und ebenso das nach Berlin schon in geschlachtetem Zustande eingeführte Vieh. Es treten ferner die nicht unerheblichen Mengen von Schinken, Würst usw. hinzu, die von außerhalb nach Berlin kommen. Aus allen diesen Gründen erscheint ein Zuschlag von 20 pCt. zu den Schlachtungen im Berliner Schlachthofe notwendig, um dem wirklichen Verbrauch Groß-Berlins an Fleisch nahezukommen. Schlägt man dementsprechend zu der oben berechneten Summe noch rund 8 Millionen hinzu, so ergibt sich die gewaltige Summe von rund 50 Millionen Mk., welche die Einwohnerschaft von Groß-Berlin im Durchschnitt der drei Jahre 1909 bis 1911 alljährlich hat mehr aufbringen müssen, weil die Viehpreise in der kurzen Zeit von einem Jahrzehnt in so starker Weise gestiegen sind.

Das laufende Jahr hat, wie schon erwähnt, ein weiteres starkes Anziehen der Viehpreise gebracht. Zur Durchschnitt der sechs Monate Januar bis Juni stellen sich die Preise auf dem Berliner Viehmarkt für Rinder auf 160,54 Mk., für Kälber auf 192,84 Mk., für Schafe auf 159,07 Mk. und für Schweine auf 132,93 Mk./100 Kilogramm. Die Preissteigerung zeigt nach oben, und es ist daher eher optimistisch als pessimistisch vorgegangen, wenn man diese Preise als Durchschnittspreise für das laufende Jahr einsetzt. — Vergleicht man sie dann wieder mit dem Durchschnitt der drei Jahre 1899—1901, so ergibt sich als Preissteigerung:

bei den Rindern . . .	43,11 Mk. = 37 pCt.
„ „ Kälbern . . .	60,87 „ = 46 „
„ „ Schafen . . .	47,34 „ = 42 „
„ „ Schweinen . . .	32,16 „ = 32 „
Als voranschätzlicher Schlachtviehverbrauch Groß-Berlins in dem laufenden Jahre kann der Durchschnitt der drei Jahre 1909—1911 mit einem Zuschlage von 5 pCt. angenommen werden. Als Steuerung ergibt sich dann:	
bei den Rindern . . .	18 380 000 Mk.
„ „ Kälbern . . .	3 880 000 „
„ „ Schafen . . .	5 670 000 „
„ „ Schweinen . . .	32 970 000 „
Summa: 60 300 000 Mk.	

Schlägt man aus den oben angegebenen Gründen wieder 20 pCt. hinzu, so ergibt sich mit rund 72 1/2 Millionen Mk. der Betrag, um den der Fleischkonsum Groß-Berlins in diesem Jahre infolge der Viehpreissteigerung der letzten zehn Jahre verteuert werden dürfte.

Das hierbei in Betracht gezogene Versorgungsgebiet hat rund 3 1/2 Millionen Einwohner. Für den einzelnen Einwohner ergibt sich demnach eine Verteuerung von rund 21 Mk. Eine Familie von fünf bis sechs Köpfen hat also in diesem Jahre für ihren Fleisch-

Verbrauch 105 bis 125 Mt. mehr zu zahlen, als wenn wir noch mit den Durchschnittspreisen von 1899 bis 1901 zu rechnen hätten.

Eine Summe von 70 bis 75 Millionen Mt. stellt auch in dem Budget einer Rieserstadt, wie Groß-Berlin es ist, einen Beitrag dar, der Beachtung verdient. Es hilft auch nicht weiter, wenn etwa darauf verwiesen wird, daß diese Belastung von den Konsumenten durch Gehalts- und Lohnerhöhung wieder eingeleitet werde.

Die Sonntagsarbeit für das Fahrpersonal in den Brauereien Berlins und Umg.

Nach dem im Jahre 1910 abgeschlossenen Tarifvertrag mit dem Verein der Brauereien Berlins haben die Kutscher und Wärfahrer an Sonn- und Feiertagen während der Zeit vom 1. Oktober bis 1. April kein Bier auszufahren, in den übrigen Monaten nur bis 2 Uhr nachmittags.

zunächst nach 10 Uhr vormittags kein Bier mehr ausgefahren wird. Es haben nun im Laufe der Zeit mit den Brauereien, als auch mit den in Frage kommenden Behörden stattgefunden, die schließlich dahin führten, daß laut Polizeiverordnung Bier nur bis 10 Uhr vormittags bei der Schenkstatt abgeladen werden darf.

Der „Vorwärts“ brachte am 31. März einen kleinen Artikel zu der Sache und sagte am Schlusse desselben: „Das Bestreben der Fahrer und Wärfahrer, die Sonntagsarbeit zu verkürzen, müßte in Rücksicht darauf, daß dieselben an sich im allgemeinen unter einer ausgedehnten und anstrengenden Arbeitszeit zu leiden haben, von jedem mit den Verhältnissen halbwegs Vertrauten unterstützt werden.“

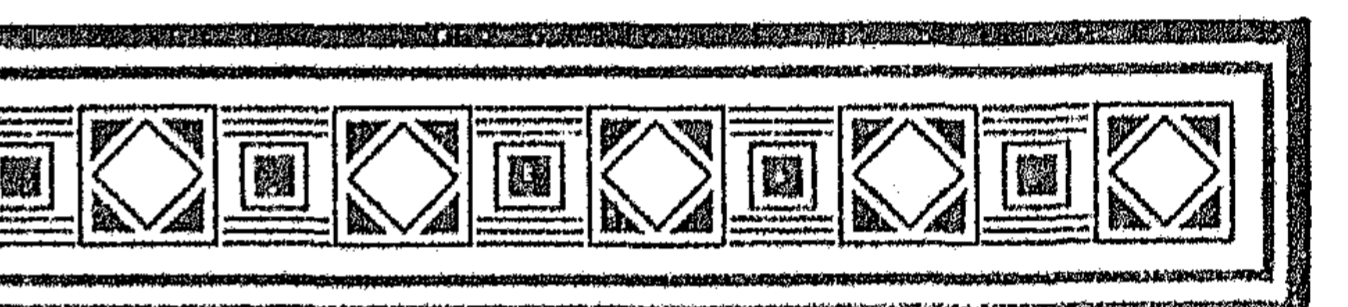
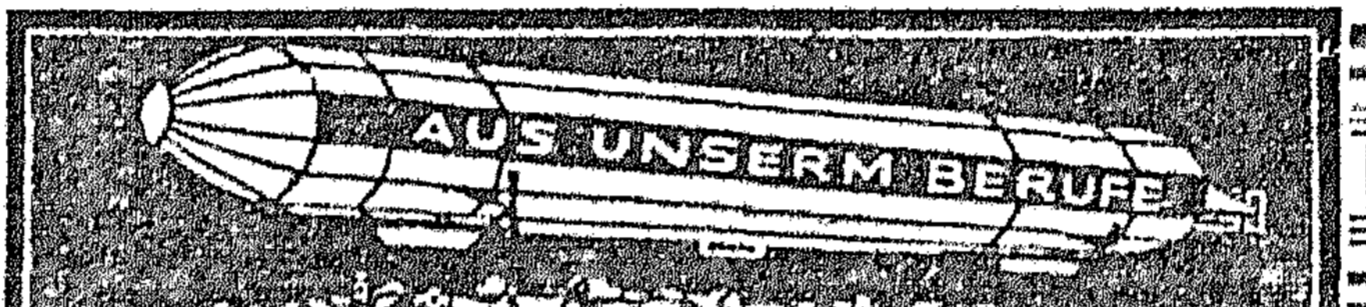
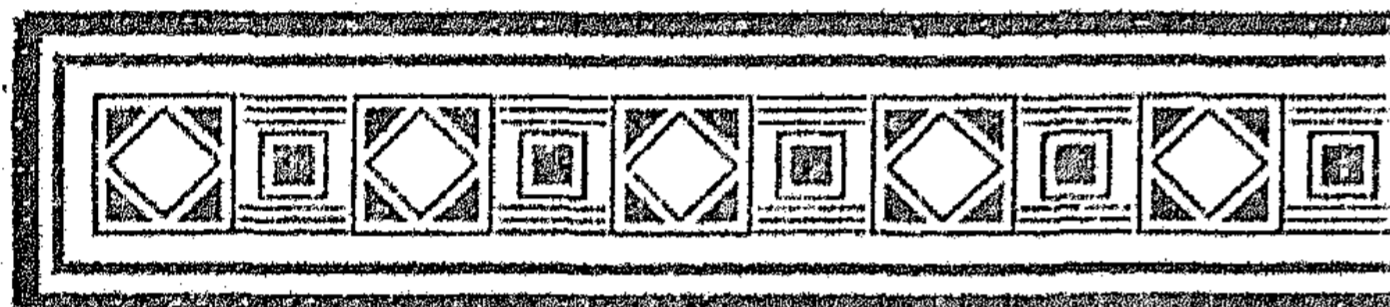
Am 8. Juli ist nun an den Verein der Brauereien Berlins und Umgegend erneut eine Mitteilung des Polizeipräsidenten eingegangen, welche besagt, daß der Regierungspräsident zu Potsdam sich entschlossen hat, dem Antrag des Vereins stattzugeben und die Wierausfuhr an den Sonn- und Feiertagen nur von 5—10 Uhr vormittags zuzulassen, für die Rückfahrt der Fuhrleute aber die Zeit bis 12 Uhr mittags freizugeben.

Diese Anordnung soll sich zunächst auf diejenigen Ortschaften erstrecken, die innerhalb eines Umkreises von 25 Kilometer von Berlin liegen.“

Der Verein hat daraufhin geantwortet und sein Einverständnis zu dieser Anordnung mit der Maßgabe zum Ausdruck gebracht, daß die Einführung der neu festzusetzenden Sonntagsarbeitszeiten bereits mit dem 1. August d. J. in Kraft gesetzt wird.

Was die vorgeschriebene Zeit an sich anbetrifft, so ist diese mit 5—7 Stunden berechnet, immer noch reichlich lange. Nur wäre die Tatsache zu begründen, daß auf diese Weise wenigstens der freie Sonntagnachmittag dem Fahrpersonal gesichert erscheint, so daß die hier in Betracht kommenden Kollegen Gelegenheit haben, an den Sonntagnachmittagen ihrer Erholung nachzugehen und sich bestimmt für diesen oder jenen Sonntag mit ihrer Familie etwas vornehmen können.

Was die vorgeschriebene Zeit an sich anbetrifft, so ist diese mit 5—7 Stunden berechnet, immer noch reichlich lange. Nur wäre die Tatsache zu begründen, daß auf diese Weise wenigstens der freie Sonntagnachmittag dem Fahrpersonal gesichert erscheint, so daß die hier in Betracht kommenden Kollegen Gelegenheit haben, an den Sonntagnachmittagen ihrer Erholung nachzugehen und sich bestimmt für diesen oder jenen Sonntag mit ihrer Familie etwas vornehmen können.



Die Polizeifarben der Berliner Droschken-Autos. Marschallbraun und elfenbeinweiß waren, wie man sich wohl noch erinnert, vor mehreren Monaten die Farben, die, so ungeschicklich das Skolorit von Schokolade und Schlagjahne sonst auch sein möge, eine nicht geringe Aufregung unter den Besitzern von Automobilroschken in Berlin hervorriefen.

Diese Einwände, die mit Einmütigkeit erhoben worden waren, haben ihre Wirkung auf den Farbensinn der Obrigkeit, der zur Monotonie neigte, nicht verfehlt. In der jetzt veröffentlichten Polizeiverordnung, die unter Bezugnahme auf ein halbes Duzend Gesetzesparagrafen die Abänderung der für den Ortspolizeibezirk Berlin erlassenen Droschkenordnung vom 16. Februar 1905 verfügt, wird den Unternehmern von Kraftroschkenbetrieben mit Verbrennungsmaschinen neben dem Marschallbraun doch wenigstens das Zugeständnis von zwei anderen Farben gemacht: von dunkelblau und dunkelgrün.

in einem vorschriftsmäßigen und unbeschädigten wie auch reinlichen Zustande erhalten werden. Sie müssen auf Federn ruhen und mit einem Verdeck versehen sein.

Pferdedroschken müssen einen dunklen, Kraftroschken mit Verbrennungsmaschine einen marschallbraunen, dunkelblauen oder dunkelgrünen, mit schmalen roten Streifen abgesetzten, Kraftroschken mit elektrischen Antrieb einen elfenbeinfarbenen mit schmalen schwarzen Streifen abgesetzten Anstrich nach den beim Verkehrsministerium ausgelegten Mustern tragen.

Die Kraftroschken müssen außen unterhalb des Verdecks mit einem um den hinteren Teil des Wagens ohne Unterbrechung herumgehenden goldenen Friesstreifen versehen sein, der bei den elektrischen Kraftroschken 4 bis 5 Zentimeter, bei den übrigen Kraftroschken 7 bis 9 Zentimeter breit sein soll.

Weitere Verzierungen sowie Aufschriften, Namenszüge und dergleichen, soweit sie nicht besonders vorgeschrieben oder zugelassen sind, sind verboten.

Damit fallen die Eichengirlanden, die Weintraubenranken, mit denen manche Unternehmer ihren Automobilbetrieben Kränze wanden, fort. Dafür wird durch die Verordnung den Automobilroschken die „goldene Fresse“ verliehen. Aus welchem Grunde der goldene Friesstreifen bei den elektrischen Kraftroschken nur 4 bis 5 Zentimeter, bei den übrigen Kraftroschken 7 bis 9 Zentimeter breit sein soll, erscheint auf den ersten Blick rätselhaft.

Auch die Titulatur der braven Männer auf dem Rutschbock läßt sich die neue Verordnung angelegen sein. In § 103 wird dekretiert, daß überall in der Droschkenordnung für „Kutscher“ und „Droschkentritter“ zu setzen sei: „Führer“ und „Droschkentritter“. Der gute, alte Droschkentritter, der in so mancher Berliner Bosse eine urgemüthliche Epitaphie war, wird mit Beginn des Jahres 1913, an dem alle diese neuen Bestimmungen in Kraft treten, in die Vergangenheit hinabtauchen.

Unter preussischer Kolarde. Den Autodroschkenführern Berlins ist großes Heil wiederfahren. Eine neue Polizeiverordnung tritt am 1. August 1912 in Kraft, die nächst der Kolorkation der Droschken, die wir an anderer Stelle schildern, folgende wichtigste Bestimmungen enthält: „Türen, Fenster und Verdeck müssen dicht und sicher schließen. In den Scheiben darf nur glattes

Spiegelglas ohne Verzierung verwendet werden.

Wagen ohne Türen und solche, welche durch Niederschlagen des Verdecks ganz oder teilweise geöffnet werden können, müssen über den Vorder- und Hinterrädern, festgeschlossene Wagen, deren Türen nach vorn aufschlagen, wenigstens über den Hinterrädern mit Koffelgeln versehen sein.

Ueber die Kopfbedeckung der Kutscher besagt § 22 Abs. 2: schwarze lackierte Hüte in Zylinderform von Leder, Filz oder dergl. mit weissem Kopfbande und preussischer Kolarde.

§ 84 erhält folgende Fassung: Der Führer ist verpflichtet, auf Verlangen der Fahrgäste eine Person mit auf den Führersitz zu nehmen, sobald auf demselben hierzu ausreichend Platz vorhanden ist.

Im 7. Absatz des § 85 wird bestimmt: Der Führer einer Kraftroschke darf keine Fahrt mehr annehmen, wenn seit seinem Dienstantritt 12 Stunden verfloßen sind.

§ 87 erhält folgende Fassung: Wird von dem Fahrgast ausdrücklich ein bestimmter Weg bezeichnet, den der Führer fahren soll, so hat der Führer diesen Weg, soweit er fahrbar ist, zu fahren. Gibt der Fahrgast nur das Ziel der Fahrt an, so hat der Führer den zum Ziel führenden kürzesten fahrbaren Weg einzuschlagen; er ist jedoch berechtigt, die Friedrich-, Leipziger- und Königsstraße zu vermeiden, sowie bei Fahrten zwischen dem Brandenburger Tor und dem Kreuzungspunkte zwischen Tiergartenstraße, Hosiäcker-Allee und Friedrich-Wilhelm-Straße in bestimmten Richtungen den Weg über den Großen Stern zu wählen, falls nicht das Ziel der Fahrt in den drei erstgenannten Straßen liegt oder der Fahrgast nicht dagegen Einspruch erhebt.

Die Abänderungsbestimmungen über die Wagen-gestaltung und Ausstattung treten mit Beginn des Jahres 1913 mit der Maßgabe in Kraft, daß bei der gemäß § 25 Abs. 2 der Droschkenordnung in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1913 er-folgenden Prüfung die Droschken der neuen Vor-schrift entsprechend hergerichtet sein müssen.

Endlich hat die Polizei sich dazu aufgeschwungen, die gemeingefährliche Sitte des 24 Stundenfahrens zu verbieten. Das wäre schon längst notwendig gewesen. Die durch das lange Fahren hervorgerufenen Mißstände müssen schon recht haariger Natur gewesen sein, daß jetzt endlich behördlicherseits Remedur geschaffen wird.

Chauffeurstreit in Rattowitz. Die Droschken-Chauffeure der ober-schlesischen Automobilgesellschaft, Sitz Rattowitz, haben am 6. Juli die Arbeit eingestellt. Maßgebend für die Arbeitseinstellung waren folgende Tatsachen:

Die Automobilgesellschaft Alexander Fischer, Berlin-Halensee, errichtete Anfang dieses Jahres im ober-schlesischen Industriegebiet mit dem Sitz in Rattowitz eine Zweigniederlassung. Die Chauffeure bekommen einen Wochenlohn von 14 Mt. und 10 pSt. der Einnahme. Bei einer durchschnittlichen Wochen-einnahme von 120 Mt. beträgt der Wochenlohn 28 Mt. Da es oft vorkommt, daß die Chauffeure

Reparaturen an ihren Wagen auszuführen haben, die sie nicht bezahlt erhalten, werden sie in ihrer Einnahme geschmälert, und es ist vorzuziehen, daß einzelne mit 20 Mk. nach Hause gehen müßten. Da die hiesigen Lebensmittelverhältnisse durchaus nicht billig sind, die Chauffeure außerdem recht oft mit Polizeistrafen bedacht werden, konnten diese Löhne durchaus nicht ausreichen. Sie waren sich darüber einig, daß die Firma die Löhne aufbessern müsse. Die Chauffeure, die alle im Deutschen Transportarbeiter-Verband organisiert sind, ließen durch denselben der Firma ihre Forderungen einreichen. Die Berliner Firma lehnte ein Eingreifen ab mit dem Bemerkten: Die oberschlesische Droschken-Automobilgesellschaft sei ein selbständiges Unternehmen, nur der Kattowitzer Geschäftsführer, Herr Weerth, sei allein berechtigt, Änderungen eintreten zu lassen.

Der Verbandsvertreter sprach nunmehr bei Herrn Weerth vor. Derselbe erklärte sich bereit, den Chauffeuren eine Aufbesserung zuzugestehen. Mit den Chauffeuren wollte er verhandeln, den Verband lehnte er ab. Im Interesse der Sache erklärte der Verbandsvertreter, zurückzutreten. Am 27. Juni antwortete nun der Arbeiterausschuß mit Herrn Weerth. Die Einigung kam in der Weise zustande, daß Herr Weerth den Chauffeuren einen Wochenlohn von 27 Mark und 5 pCt. der Wochenlohnsumme und einige andere Zugeständnisse anbot. In der Betriebsbesprechung erklärten sich sämtliche Chauffeure damit einverstanden.

Nunmehr wurden die Vereinbarungen zu Papier gebracht und am 28. Juni Herrn Weerth zur Unterschrift vorgelegt. Hier erklärte er auf einmal, er müsse dieselben erst der Berliner Firma zur Bestätigung einreichen. Trotzdem hier offensichtlich eine Verschleppung der Lohnbewegung beabsichtigt war, erklärten sich auch hier die Kollegen einverstanden, die Antwort aus Berlin abzuwarten.

Endlich am Mittwoch, den 3. Juli, war diese da. Herr Fischer lehnte alles ab. Nunmehr haben die Kollegen, daß sie zum Narren gehalten wurden. Durch die Vermittlung der Berliner Kollegen wollte man nun mit Alex. Fischer verhandeln. Herr Fischer war bereit, dessen Geschäftsführer erklärte nach wie vor, sie hätten dem Kattowitzer Geschäft nichts zu sagen, von einer Ablehnung der Forderungen sei ihm nichts bekannt. Daraufhin beschloßen am Sonntagabend früh die Chauffeure einstimmig, in den Streik zu treten. Sämtliche Kollegen schlossen sich — außer dem Ober-Chauffeur Erich Witte — dem Streik an. Nur einer, der Chauffeur Sowa ist zum Streikbrecher geworden.

Die Kollegen sind guten Muts und sind Tag und Nacht auf dem Posten. Es gelang ihnen auch circa 12 Mann, alles junge Fahrer, die an Stelle der Streikenden fahren sollten, zum Anschluß an den Streik zu gewinnen. Im ganzen streiken 22 Mann.

Am Montag ließ der Verbandsvertreter bei dem Geschäftsführer anfragen, ob er geneigt sei, zu verhandeln. Herr Fischer aus Berlin, der jetzt in Oberschlesien weilt, ließ sagen, daß er mit dem Transportarbeiterverbande nichts zu tun habe. Darauf ließ der Verbandsvertreter fragen, ob er mit den Chauffeuren verhandeln wolle. Auch dieses lehnte Herr Fischer ab.

Nunmehr ging der Verbandsvertreter zu Herrn Oberbürgermeister Wohlmann und bat denselben in seiner Eigenschaft als Gewerbeoberbürgermeister um Einigungsverhandlungen. Herr Bürgermeister Wohlmann erklärte sich in zuvorkommender Weise dazu sofort bereit. Schon am selben Vormittag 11½ Uhr sollte die Sitzung stattfinden.

Die Herren Fischer und Weerth ließen aber so gleich melden, daß sie zu dem Termin nicht kommen könnten, da sie auswärts wären. Auf eine nochmalige Anfrage erklärten sie: Heute hätten sie keine Zeit, höchstens morgen. Dies ist der Sachverhalt.

In Weutchen und Königsbrunn fahren je zwei Autodroschen. In Kattowitz haben die Autodroschen die Nummern 6, 7, 8, 9, 10, 11. Zur weiteren Aufklärung diene, daß der Chauffeur Witte beinahe ununterbrochen circa 60, der Chauffeur Sowa 48 Stunden fährt. Ob damit der Sicherheit der Fahrgäste und der Straßenpassanten gedient ist, wollen wir ihrem Urteil überlassen.

Im ganzen genommen läßt sich Herr Fischer den Streik etwas kosten, denn fast mit jedem Schnelzuge kommen einer oder mehrere Autoführer aus aller Welt an, neben dem hohen Fahrgehalt sind ihnen wahre Riesensöhne versprochen. Doch sieht Herr Fischer einen nach dem andern abschwimmen, denn die Leute bedanken sich höflich von Berlin usw. nach Kattowitz zu kommen und hier den Streikbrecher zu machen.

Wenn man der „Kattow. Ztg.“ glauben darf, hat die Kattowitzer Polizei eine recht eigentümliche Aufgabe von ihrer Pflicht. Es heißt dort wörtlich: „Soweit möglich, wurden seitens der Polizei Personen, die sich im Besitz eines Führerscheines befinden, als Chauffeure angestellt, um den Verkehr aufrecht zu erhalten. Den Streikenden wurde der Führerschein für Kattowitz entzogen. Demnach also hätte die Polizei für Streikbrecher gesorgt. Das wirkt auf den liberalen Oberbürgermeister Wohlmann als Polizeichef ein ganz eigenartiges Licht. Aber wir nehmen an, daß diese Dinge der Phantasie der „Kattow. Ztg.“ entspringen sind, wie der ganze Bericht über den Streik in Nummer 157, der ein vollendeter Unsinn ist.

Das Streikbureau befindet sich im Gewerkschafts-Lokal Rathhausstr. 12, und sind alle Wahrnehmungen dorthin zu melden. Bleiben die Chauffeure, geführt von der gesamten organisierten Arbeiterschaft, weiterhin einig, dann ist der Sieg ihrer, trotz der Fischer,

Sowa und sonstigen Hilfskräfte, und selbst wenn sie von der Polizei kämen.

In der Berliner bürgerlichen Presse sucht Fischer Streikbrecher nach Kattowitz. Die Kollegen haben allerorten dafür zu sorgen, daß der Zug nach Kattowitz ferngehalten wird.

Rechtsverletzung der Berliner Polizei? Die „National-Zeitung“ erzählt mit der staunenden Bewunderung, die sich immer bei den liberalen Helfenfeelen einstellt, wenn sie von „hohen Herrschaften“ reden:

„Das Kronprinzen-Auto ohne Krone. In Berliner Gesellschaftskreisen erzählt man sich folgendes Hitzdöckchen: Der Kronprinz und seine Gemahlin, die er in seinem jüngst erschienenen Jahrbuch immer „Cécile“ nennt, sind ganz froh, wenn sie in ihrem schnellen Automobil dahinfahren können, ohne daß gleich jedes Kind darauf aufmerksam wird, daß hier ein prinziplicher Wagen vorbeifährt! Die Kronprinzessin kam daher auf den Gedanken, von einigen ihrer Wagen die königliche Krone entfernen zu lassen und erzählte dazu, wie sie in einem kleinen Kreise selbst erzählte, die Erlaubnis ihres kaiserlichen Schwiegervaters.

„Ja, aber, kaiserliche Hoheit, warum ist denn jetzt wieder überall die Krone angebracht worden?“ — „Es ging doch nicht“ — soll die freimütige Antwort gelaunet haben — „wir wurden zu spät aufgegriffen!“

Das nationalliberale Blatt merkt gar nicht, wie beleidigt und verächtlich die preussische Polizei die der Kronprinzessin in den Mund gelegte Meinerung ist: Ist keine Krone am Auto, wird aufgeschrieben — ist aber eine Krone dran, dann schlägt der Gesetzeswächter die Haden zusammen. Ins richtige Licht gesetzt wird die Angst der Polizei vor dem kronprinzlichen Schnellfahrer erst, wenn man den kleinsten Eifer ernt, mit der dieselbe Polizei jede Lapalie verfolgt, wenn es gegen die Berufschauffeure geht. Vor dem Gesetz sind alle Preussen gleich.

Gefährdung der Gesundheit durch die Auspuffgase der Automobile. Wie in der Zeitschrift für Hygiene und Infektionskrankheiten mitgeteilt wird, stellen die Auspuffgase der Automotoren nicht nur in vielen Fällen eine ästhetische und Geruchsbelästigung dar, sondern sie können auch gesundheitschädlich wirken, da sie im Mittel 3,7 pCt., im höchfalle sogar bis zu 7 pCt. Kohlenoxyd enthalten. Dieser Gehalt an Kohlenoxyd ist lediglich die Folge von unvollkommener Verbrennung des Benzins. Die Kohlenstoffe, welche die Auspuffgase enthalten, rühren hauptsächlich von dem Schmieröl her. Sie sind nicht so giftig wie das Kohlenoxyd, aber ebenfalls schädlich. Man kann ihr Auftreten verhindern, wenn man durch das Schmieröl nur gutes, nachdem man es auf 300 Grad Celsius erhitzt hat, in der Regel genügt es aber, den Motor sparsam zu schmierem, um jede Belästigung zu vermeiden. Damit die Auspuffgase kein Kohlenoxyd enthalten, muß der Vergaser richtig arbeiten und gleichförmig zusammengepreßtes, gut brennbares Gemisch liefern. Da nach Erreichung dieses Zieles auch der Verbrauch des Motors an Brennstoff vermindert werden wird, so ist zu erwarten, daß auch die Motorwagenindustrie sich der Verbesserung des Automobilbetriebes in gesundheitlicher Hinsicht widmen wird.

Der letzte Satz ist für die Industrie nicht besonders schmeichelfast; auch die Polizei hat zu ihr nicht viel Vertrauen — sie bestraft die Chauffeure.

Der Automobilverkehr hat auf das Publikum Rücksicht zu nehmen. (Urteil des Sächsischen Oberlandesgerichts.) Eine für die Allgemeinheit wichtige Entscheidung hat der Strafsenat des sächsischen Oberlandesgerichts Dresden gefällt. Der Ingenieur Lüders aus Dresden fuhr am Nachmittag des 1. Juli 1911 mit einem von ihm selbst geleiteten Kraftwagen auf der Staatsstraße von Ropsche nach Dresden, und zwar mit einer Stundengeschwindigkeit von circa 30 Kilometern. Er sah schon in einer Entfernung von etwa 500 Metern eine Frau auf der Straße, die in der Richtung nach Dresden einen Kinderwagen vor sich her schob. Da wiederholte Hupe signale von der Frau nicht beachtet wurden, will L. die Geschwindigkeit seines Autos auf 20—25 Kilometer ermäßigt und schließlich versucht haben, links an dem Kinderwagen vorbeizufahren. In diesem Augenblicke bog die Frau plötzlich ebenfalls nach der linken Seite ab, kam dadurch in die Fahrtrichtung des Autos und wurde, obwohl der Kraftwagenführer die Gefahr sofort erkannte und stark bremste, von dem Auto gestreift und zu Boden geworfen. Da L. den Wagen nicht sofort zum Halten bringen konnte, ging das Hinterrad über den den linken Unterschenkel der Frau hinweg. Letztere war betäubungslos und trug einen Beinbruch davon. Trotz längerer Krankenhausbehandlung hat die Frau jetzt noch Schmerzen, ist in ihrer Erwerbsfähigkeit beschränkt. L. ist wegen fahrlässiger Körperverletzung verurteilt worden. Nach Ansicht des Gerichts hätte sich der Angeklagte sagen müssen, daß die Frau das Nahen des Autos wegen eines dicht vor ihr hindurchgehenden Ziegelwagens nicht gehört habe und hätte deshalb auf noch kürzere Entfernung hupen und ganz langsam und vorsichtig fahren müssen, da er wußte, daß Frauen bei Annäherung von Kraftwagen leicht nervös und unruhig werden und unüberlegt handeln. Der Angeklagte bilde berufsmäßig Chauffeure aus, von ihm sei deshalb eine ganz besondere Umsicht und Vorsicht zu erwarten. Weil er diese außer acht gelassen, ist die strafverschärfende Bestimmung in § 230, Abs. 2 der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen angezogen worden. In seiner Revision bestritt der Angeklagte, fahrlässig gehandelt zu haben; er habe vielmehr die Vorsicht angewendet, die von einem Führer eines Kraftwagens verlangt werden könne. Ein plötzlich gebremster Wagen rutsche immer noch ein Stück

aus. Auch bei langsamem Fahren wäre der Unfall nicht zu vermeiden gewesen. Er (der Angeklagte) habe auf die Nervosität der Frauen Rücksicht genommen, ein Grund zum Abhalten des Wagens habe aber nicht vorgelegen. Ganz besonders wandte sich der Angeklagte aber dagegen, daß er durch seine berufsmäßige Ausbildung von Chauffeuren zu einer größeren Vorsicht verpflichtet sei, er habe nur dieselben Pflichten wie andere Autofahrer. Das Oberlandesgericht verwarf das Rechtsmittel. Die Streitfrage sei tie, ob der Angeklagte infolge seines Berufes eine besondere Sorgfalt hätte walten lassen müssen. Der Ansicht, daß der Unfall auch bei langsamem Tempo sich nicht hätte vermeiden lassen, müsse widersprochen werden. Es müsse so langsam gefahren werden können, daß es möglich sei, sofort zu halten. Man habe nicht den Automobilverkehr habe auf das Publikum Rücksicht zu nehmen. In seiner Eigenschaft als Lehrer sei es dem Angeklagten zur Natur geworden, seine Schüler zur Vorsicht und Sorgfalt anzutreiben, so daß er, auch wenn er einmal ohne Schüler fahre, mit derselben Vorsicht und Sorgfalt fahren müsse. Es handle sich um eine einseitige Pflicht. Der Angeklagte sei immer derselbe Mensch, er könne nicht einmal eine Person mit höheren und dann wieder eine solche mit geringeren Pflichten sein.

Der sozialistische Königschauffeur. Leopold II. von Belgien hielt in seinem Dienste einen Herrn Boulanger, der das königliche Automobil immer sehr gut geleitet hatte, obwohl der Chauffeur sich offen und ehrlich als Sozialist zu bekennen pflegte. Trotzdem hatte der Belgierkönig viel Vergnügen an seinem sozialistischen Chauffeur, und als die beiden Männer sich einmal über Politik aussprachen, meinte Leopold: „Ich bin ja auch Sozialist; mein Geschäft erlaubt es mir nur nicht, von meiner Ueberzeugung Gebrauch zu machen.“ Seitdem ist der König tot und Herr Boulanger, der sich nach einem mbern Verufe umsehen mußte, eröffnete ein Automogewerke, bei dem er ein vermöglicher Mann wurde. Wenn die hurtigen Wagen bei den Wahlkandidaturen gebraucht werden, dann leiht der einflussige Königschauffeur die Autos seinen sozialistischen Parteifreunden. Dafür wird Herr Boulanger jetzt seinen Lohn finden. Denn er zieht, wie unser Brüsseler Korrespondent uns meldet, als Senator in das eben neu gewählte Oberhaus ein. Dort wird er aber nicht die Interessen des Königs vertreten, sondern einer der wenigen Senatoren sein, die das Proletariat zur Kammer der belgischen Granben entsenden durfte.



Dresden. Am Sonnabend, den 6. Juli, nahmen die organisierten Droschkenführer nochmals Stellung zu der famosen Lohnregulierung der Weitzer. Nach einigen einleitenden Worten des Bevollmächtigten woraus klar hervorging, daß die Verabfolgung des Wochenlohnes von 8 Mk. auf 6,30 Mk. unter Erhöhung der Procente einen Rückschritt bedeutet und die schädigende Tendenz später sicher deutlicher als heute hervortreten werde, entfaltete sich eine lebhaftige Debatte. Die Meinung des Referenten wurde als richtig erklärt und bedauert, daß ein Teil der Kollegen sich durch die augenblickliche Geschäftslage täuschen lasse und den Weitzern die Durchführung ihrer Beschlüsse erleichtern. Uebereinstimmung herrschte darüber, daß es Aufgabe jedes Kollegen sei, diese Maßnahmen der Unternehmer abzuwehren und wenn es nicht gelingen sollte, dann dem Gewerbe den Rücken zu kehren. Der Ratschermangel, der im Droschkengewerbe an der Tagesordnung ist, muß noch viel fühlbarer auftreten, wenn die Herren Vernunft annehmen sollen. Die Verbandsleitung wurde aufgefordert, die Kollegen möglichst intensiv in der Durchführung dieses Beschlusses zu unterstützen, was zugesagt wurde. Nach längerer instruktiven Ausführungen des Vorsitzenden wurde die Versammlung geschlossen.



Handelsarbeiter frent auch! Der Deutsche Handeltag ist für das „Frühhaushalt“-Gesetz. Wir berichteten bereits, daß die Vertreter der Kaufmannschaft von Berlin sich für die Früherlegung der Stunden im Sommer ausgesprochen haben. Auch im Deutschen Handeltag war in der letzten Ausschusssitzung eine sehr lebhaftige Meinung für das „Frühhaushalt“-Gesetz vorhanden. Der Referent des Untertags trat warm für die Früherlegung der Stunden im Sommer ein. An der Hand der von dem Londoner William Willet für England gemachten Berechnungen wies er nach, daß bei der Annahme, daß das künstliche Licht etwa 1 Pfennig für die Stunde und dem Kopf der Bevölkerung koste, Deutschland bei der Durchführung des Projekts eine jährliche Ersparnis von 84 Millionen machen werde. Die praktische Durchführbarkeit sei nicht zu bezweifeln. Schon heute assimilierte man sich beim Ueberstreiten der Grenze ohne Schwierigkeit einer neuen Zeit. Der Berichtsführer gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Befragung der Frage im Ausschuss die Erkenntnis von ihrer Bedeutung und der Möglichkeit ihrer Durchführung in weite Kreise tragen. Im Ausschuss erkannte man allgemein die

Bedeutung des Problems an. Zwar wurden hier und da Stimmen laut, die Bedenken dieser oder jener Art äußerten. In seiner großen Mehrheit sprach sich jedoch der Ausschuss dafür aus, daß, entsprechend dem Antrag der Handelskammer zu Sorau, ein Gesetz, betr. die Freierlegung der Stunden im Sommer, erlassen werde. Also eine Stunde früher antreten, und abends bleibt es beim alten. Das heißt, wenn ihr Kollegen euch das gefallen läßt. Vielleicht fangen die Handelsarbeiter, wenn sie alle Tage eine Stunde früher aus dem Schlaf gerissen werden, mal an, nachzudenken, wie sie sich gegen diese Mehrbeanspruchung wehren können? Und vielleicht kommen sie dann nach reiflicher Ueberlegung darauf, daß dies nur vermittelt einer großen und nach jeder Richtung leistungsfähigen Organisation geschehen kann.

Die Handelskammer als Scharfmacher. Im Auftrage des Deutschen Handelstages sind kürzlich die Handelskammern befragt worden, ob nach ihren Erfahrungen der Schutz der Arbeitswilligen ein mangelhafter sei und man dies auf das Fehlen ausreichender gesetzlicher Bestimmungen oder auf die ungenügende Handhabung der vorhandenen Bestimmungen oder vorwiegend auf sonst zurückzuführen habe.

Das Ergebnis dieser Umfrage liegt jetzt vor, und die Berichte der Kammern sind in jeder Beziehung recht interessant. Nahezu sämtliche Kammern stimmen darin überein, daß der derzeitige Schutz der Arbeitswilligen bei Streiks als unzureichend zu erachten sei, und daß der bei den Arbeitskämpfen, insbesondere gelegentlich des Streikpostenstehens, gegen Arbeitswillige ausgeübte Terrorismus zu schweren Mißständen geführt habe. Nur drei Kammern (Emden, Insterburg, Landeshut) berichten, daß nach ihren Erfahrungen die Arbeitswilligen bei Streiks genügend geschützt seien. Die Mehrzahl der Kammern ist der Ansicht, daß ein ausreichender Schutz für Arbeitswillige nur dadurch geschaffen werden kann, daß das Streikpostenstehen überhaupt gesetzlich verboten wird. Nach Lage des gegenwärtigen Rechtszustandes sei es der Polizei und Staatsanwaltschaft erst möglich, tatkräftig einzuschreiten, wenn unter den gewalttätigen Handlungen der Streikenden Arbeitgeber und Arbeitswillige bereits längst zu leiden hätten. Machtlos, mit gebundenen Händen, stünden sie da, wenn es gelte, die Gefahren im Gultstehen zu erlösen. Es sei, so sagt die Gewerbekammer Hamburg, dringend zu wünschen, daß unsere deutsche Gesetzgebung, die auf dem Standpunkt von 1869 stehen geblieben ist und durchaus nicht mehr unserer wirtschaftlichen Entwicklung entspricht, wenigstens bezüglich der Frage des Streikpostenstehens reformiert wird, daß man also in diesem Punkte dem Beispiel anderer Staaten (Schweiz, England, Amerika) folge. Wenn der Staat den Arbeitern erlaube, zu streiken, so sei er zweifellos auf der andern Seite verpflichtet, diejenigen zu schützen, die sich zum Streik nicht entschließen, sondern in der Arbeit beharren oder in ein neues Arbeitsverhältnis eintreten wollen. Nur durch ein strafrechtliches Verbot des Streikpostenstehens könne der ungeheure Terrorismus gebrochen werden, mit dem die Gewerkschaften die Streiks zur Durchführung zu bringen suchen. An Stelle eines direkten Verbots des Streikpostenstehens fordern wieder andere Kammern ein Verschärfung der §§ 240 (Mötigung), 241 (Drohung) des Strafgesetzbuches. So beantragt z. B. die Handelskammer Göttingen, daß § 240 dahin erweitert werde, daß bereits jede mittels rechtswidriger Drohung unternommene Mötigung für strafbar erklärt werde, wie dies auch bereits vom Hansabund vorgeschlagen ist.

Ein kleiner Teil der Kammern ist der Ansicht, daß die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutze der Arbeitswilligen ausreichend und der mangelhafte Schutz lediglich auf ungenügende Handhabung der vorhandenen Bestimmungen zurückzuführen sei.

Das ganze ist auch natürlich nichts mehr und

nichts weniger als eine von den Oberscharmachern bestellte Arbeit. Köstlich ist die Behauptung von der Machtlosigkeit der Polizei, siehe Moabit und der Berichte, die den streikenden Bergleuten im Ruhrrevier erst kürzlich nahezu hundert Jahre Gefängnis aufgebrennt haben. Der Schrei nach dem Buchtausegesetz hätte bei der Regierung längst Erörterung gefunden, wenn nur der Reichstag müde zu machen wäre. Und daran wird jetzt mit allen, auch den schmutzigsten Mitteln niedrigster Verleumdung der freien Gewerkschaften gearbeitet. Auf solche Angriffe antworten denkende Arbeiter, mit dem die Scharfmacher am härtesten treffenden Mittel, dem eisenfesten Zusammenschluß aller Proletarier in den freien Gewerkschaften. Es gibt eben nur mehr ein Glied und Drüben und der Arbeiter, der unter solchen Umständen unorganisiert bleibt, ist der eigene Necker seiner Existenz.

Die Firma Wachs u. Flöhner, Dresden, A.-G., ist auch noch eine jener Firmen, deren Inhaber die Notwendigkeit wirtschaftlicher Organisationen, soweit die Arbeiter in Frage kommen, nicht begreifen können. Daß die Herren Chefs es nicht gern sehen, wenn sich ein Arbeiter oder Arbeiter organisiert, ist uns wiederholt mitgeteilt worden. Darüber verlieren wir kein Wort, weil es menschlich begreiflich ist und wir uns sehr gut in das Seelenleben der Herren Arbeitgeber hineinversetzen können. Mitte Mai d. J. waren wir nun von den bei der Firma beschäftigten Stützern und Arbeitern beauftragt worden, die Firma um eine Lohnzulage zu ersuchen, da die Löhne um 2-3 Mark hinter den allgemeinen Tariflöhnen zurückstanden. Bereits am 24. Mai erhielten wir die Antwort der Firma. Sie sieht so aus:

Deutscher Transportarbeiter-Verband.

Wir bekennen uns zum Empfang Ihrer werten Zuschrift vom 23. d. M. und erwidern Ihnen darauf höflich, daß wir seit dem Bestehen unserer Firma, das sich jetzt circa 44 Jahre, alle Angelegenheiten mit unseren Arbeitern z. direkt geregelt haben und deshalb auch im vorliegenden Falle von dieser Gepflogenheit, die immer beide Teile zufriedengestellt hat, nicht abgehen werden.

Hochachtungsvoll

Wachs u. Flöhner.

Wir legten diese Antwort zu den übrigen und warteten ab. Kurz darauf erfolgte die Entlassung eines Arbeiters, die die Kollegen auf die statige-fundene Besprechung zurückführen wollten. Wir haben auch dazu geschwiegen. Am 1. Juli ging endlich die Firma daran, eine Lohnerschöpfung vorzunehmen. Beweisen läßt es sich nicht, aber man kann wohl annehmen, daß sich die Firma genau orientiert hat, wer der Organisation angehört, denn die Lohnerschöpfung von 1,50 Mark pro Woche wurde nur an die Unorganisierten ausgezahlt. Als einige organisierte Kollegen sich dem Lagermeister erkundigten, warum sie keine Zulage erhielten, suchte Herr Senf (Lagermeister) mit den Nachen. Es fielen dann Bemerkungen, daß es Arbeiter gäbe, die die Firma schlecht machten, sich um Sachen kümmerten, die sie nichts angingen und dergl. Ein Arbeiter, über den sich einige Nachkollegen schon beschwert hatten, daß sie von ihm belästigt würden, bezog diese Neußerungen auf sich und als er sich verteidigen wollte, erhielt er die sofortige Entlassung.

Die Verbandsleitung wandte sich schriftlich an die Firma und ersuchte um Aufklärung. Es wurde auch eine mündliche Erklärung gewährt, aber Herr Flöhner erklärte rund heraus, er würde über Maßnahmen der Firma keine Nechenschaft ablegen und gestalte der Organisation nicht, sich darum zu kümmern, wenn er ein-stelle oder entlasse und wie er sein Personal entlohne. Niemals werde er mit einem Verbands Vertrage abschließen oder eine Organisation anerkennen. Die Arbeiter der Firma W. u. F. hätten es sehr gut und wären froh, bei der Firma arbeiten zu können. Daß bei Herrn Flöhner Gewerkschaft und Partei alles ein-

ist, braucht nicht Wunder zu nehmen. Alle Bemühungen der Verbandsvertreter scheiterten an der ebenso höflichen wie bestimmten Erklärung, daß er es ablehne, fremden Personen irgend welchen Einfluß in seinem Betrieb zu gestatten.

Die Kollegen wissen nun, woran sie sind und haben nun die schwierige, aber dankbare Aufgabe, dafür zu sorgen, daß auch Herr Flöhner seinen Tag von Damaskus bald erlebt und seine Ausschauungen über die wirtschaftlichen Organisationen der Arbeiter einer gründlichen Remedur unterziehen muß.

Stettin. Die Firma Grünewald u. Raab sendet uns folgende Berichtigung.

„In dem Bericht aus Stettin in Nr. 27 des „Courier“ vom 7. Juli 1912, welcher „von der vielgelesenen gesicherten Existenz des Arbeiters“ handelt, befinden sich einige Unrichtigkeiten, die ich mir hiermit zu berichtigen gestatte.

1. Es ist falsch, daß ich meinem entlassenen Hausdiener das Versprechen gab, daß auch er solange etwas haben solle, wie ich etwas zu „essen“ habe. — Wenigstens habe ich ein Versprechen in dieser Form nicht gegeben.

Dies wäre ja auch ein Konfession gewesen, denn angenommen, ich wäre mit den Leistungen des p. Schüde nicht zufrieden gewesen, oder solcher hätte sonst irgend welchen Grund zur Unzufriedenheit gegeben, so hätte ich meinem angeblichen Versprechen gemäß alles hinnehmen müssen, ohne etwas dagegen tun zu können, da ja mein Hausdiener durch dieses gewissermaßen einen Kontrakt auf Lebenszeit gehabt hätte.

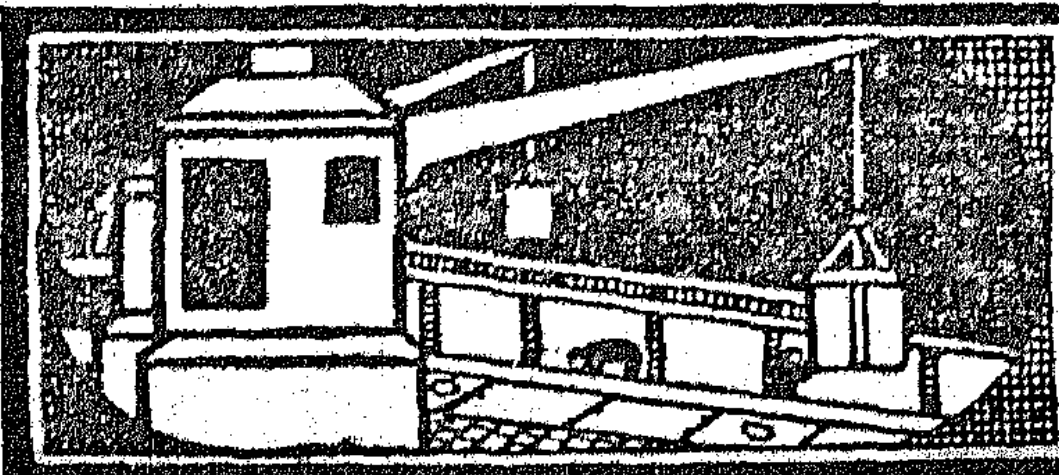
2. Der Hausdiener Friedrich Schüde ist nicht, wie es in dem betr. Artikel heißt, „rückständig“ auf Straßenspazierer geworden, sondern für seine Entlassung haben andere Gründe vorgelegen, und geht dies ja auch zur Evidenz aus seinem Zeugnis hervor. — Der Sachverhalt ist kurz folgender:

Durch die Verschmelzung meiner Firma mit einer anderen, die ebenfalls einen Hausdiener beschäftigte, der, nebenbei bemerkt, ebenfalls Mitglied des Deutschen Transportarbeiterverbandes und nur um wenige Jahre jünger wie der entlassene Schüde ist, stand ich, da die neue Firma zwei Hausdiener nicht beschäftigen konnte, vor der Eventualität, einen derselben zu entlassen. — Daß dieses mir gerade der p. Schüde war, entsprang nicht persönlichen Motiven meinerseits, sondern ich war infolge interner, geschäftlicher Motive, die ich hier in der breiten Öffentlichkeit nicht anführen kann, gewissermaßen dazu gezwungen. —

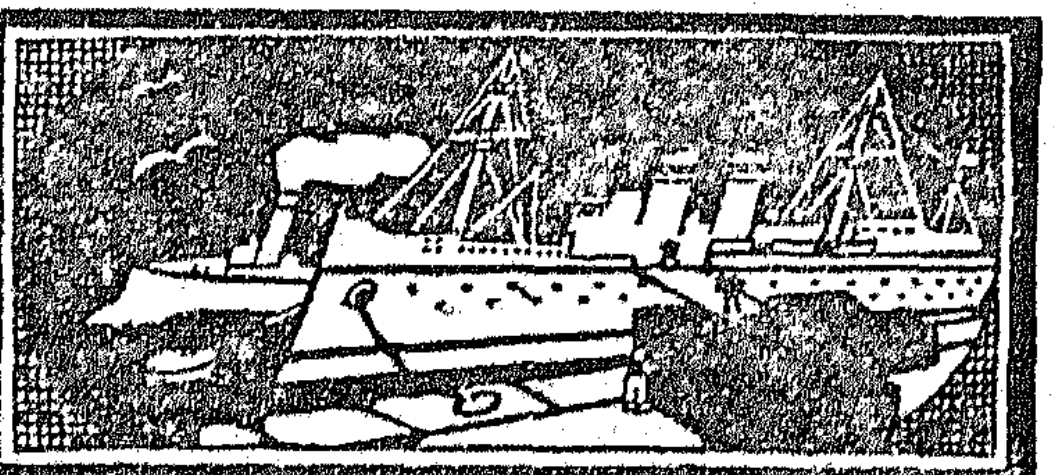
3. Wäre ich in der Lage gewesen, zwei Hausdiener zu beschäftigen, so wäre Schüde selbstverständlich nicht entlassen, da ich mit seinen Leistungen zufrieden war. — Der „Deutsche Transportarbeiter-Verband“ würde mit seinen Angehörigen sicher ebenso verfahren, wenn er für solche absolut keine Verwendung hätte. — Sollte ich im Uebrigen für einen zweiten Hausdiener Verwendung haben, so wäre Schüde der erste, welcher Berücksichtigung fände. —

Der einzelne Arbeitgeber (Kapitalist) ist heute, bei dieser Wirtschaftsweise, wie dies ja auch Marx und Engels selbst zugeben, nicht in der Lage, seinen übrigen Konkurrenten gegenüber im Produktionsprozeß besondere Anwendungen zu machen, so gern er dies auch täte, da er sich infolge der immer mehr überhand nehmenden Preisdrückerei in allen Branchen (mit Ausnahme solcher mit Trustbildung zc.) selbst den Lebensnerven abschneiden würde. — Ganz besonders kommt dies beim Kleinbetrieb in Betracht.

4. Was nun das Nachsagen der Kündigung nach der Post anbetrifft, so entsprang dies ja gerade dem Menschlichkeitsgefühl, da es mir selbstverständlich sehr leid tat, dem Schüde die Entlassung persönlich zu geben. — Wie aus meinen Ausführungen hervorgeht, und wie Sie, wenn Sie ehrlich sein wollen, auch selbst anerkennen müssen, waren die Verhältnisse jedoch stärker wie ich selbst.



Hafenarbeiter



Ueber den Schiffsverkehrsverkehr in den wichtigsten Welthäfen schreibt die „Arbeitsmarkt-Korrespondenz“: „Die wirtschaftsgeographische Betrachtung der Zentralpunkte des modernen Wasserverkehrs zeigt deutlich die Veränderung, die in der Neuzeit in der handelspolitischen Bedeutung der einzelnen Länder vor sich gegangen ist. Die alten Welthäfen am Mittelmeer sind von den großen Stapelplätzen Deutschlands, Englands und Nordamerikas weit überflügelt worden, und nur Marseille hat sich einigermaßen in der Reihe der bedeutendsten Hafenzentren zu halten vermocht. In welchem Maße der Austauschverkehr zwischen Westeuropa und Amerika einerseits und Ostasien andererseits zunimmt und im Weltverkehr stärker zur Geltung kommt, ist eine der wichtigsten weltwirtschaftlichen Fragen der Zukunft und zwingt zu eingehender Verfolgung des internationalen Warenverkehrs. Sieht man von den ein- und ausgeführten Werten ab und richtet sich nur nach dem Wasserdrängungsraum der einzelnen Fahrzeuge, so stand nach den vorliegenden Ermittlungen im Jahre 1910 New-York obenan. Die im genannten Zeitraum dort ein- und auslaufenden Schiffe hatten einen gesamten Nenninhalt von 25,38 Millionen Register-tonnen. Es liefen nämlich 13,04 Millionen Register-tonnen auf der Reede von New-York an und 12,34 Millionen Register-tonnen liefen von dort ihre Väter. Da für die amerikanischen Häfen bereits die Zahlen von 1911 bekannt sind, so läßt sich feststellen,

daß der New-Yorker Hafenverkehr im letzten Jahre auf 26,79 Millionen Register-tonnen angewachsen ist, wovon 13,43 Millionen auf ankommende, 13,37 Millionen Register-tonnen auf abfahrende Schiffe entfallen. Es folgt an zweiter Stelle Antwerpen, wo 1910 insgesamt 25,28 Millionen Register-tonnen ein- und ausgingen. Hamburg mit 22,99 Millionen, London mit 21,15 Millionen und Hongkong mit 20,97 Millionen Register-tonnen bezeichnen die nächsten Zentralstationen des Weltverkehrs. Wesentlich anders gestaltet sich das Bild, wenn man die in den einzelnen Seehandelsplätzen ein- und ausgehenden Werte ins Auge faßt. In der vorbesprochenen Statistik sind natürlich all die Fahrzeuge eingerechnet, die nur um der Kohleneinnahme willen oder aus andern Gründen in den einzelnen Häfen Station machen, für die sie nicht bestimmt sind. Für Hongkong zum Beispiel macht das einen beträchtlichen Teil des Hafenverkehrs aus. Die wirkliche Bedeutung und die Stärke des Azents, mit dem der internationale Warenverkehr in den einzelnen Ländern Bedeutung gewinnt, ist somit erst aus der Zusammenfassung der Import- und Exportwerte jedes Hafens ersichtlich. Danach hat London den bedeutendsten Handel von allen Plätzen des Weltverkehrs. Die Gesamtsumme der dort ein- und ausgehenden Waren belief sich im Jahre 1910 auf 7353 Millionen Mt. Von der riesenhaften Summe entfielen auf die Einfuhr 4662 Millionen Mt., auf die Ausfuhr 2691 Millionen

Markt. Auch der Stapelplatz des zweitgrößten Handelsverkehrs, Liverpool, liegt auf britischem Gebiet. Die Gesamtsumme des dort ein- und ausgeladenen Seetransports stellte sich im Jahre 1910 auf 6959 Millionen Mt., wovon Einfuhrwerte mit 3482 Millionen Markt und Ausfuhrwerte mit 3477 Millionen Mt. entfallen sind. Der Wert des New-Yorker Hafenverkehrs berechnete sich im Jahre 1910 auf 6670 Millionen Mt. Nach den vorliegenden neuesten Ermittlungen war er in 1911 auf 6947 Millionen Mt. angewachsen. Hamburg, der deutsche große Welthafen, sah im Jahre 1910 schwimmende Ware im Werte von 6443 Millionen Mt. ein- und ausgehen. Auch hier ging der Wert der ankommenden Waren mit 3667 Millionen Mt. über den des Exports, der sich auf 2776 Millionen Mt. belief, beträchtlich hinaus. Der gesamte Warenverkehr im Antwerpener Hafen hatte im genannten Jahre einen Wert von 4553 Millionen Mt. In der Rangordnung der großen Stapelplätze folgen Marseille, Gobre und Bremen, die einzigen, deren Seehandel außer den vorbesprochenen die Summe von 2000 Millionen Markt übersteigt.“

Diese Statistik der „Arbeitsmarkt-Korrespondenz“ wimmelt voll Unrichtigkeiten. Allerdings ist ihr zu gute zu halten, daß es wohl kaum zwei Statistiken über den Verkehr in einem Hafen gibt, die völlig übereinstimmen. Nehmen wir z. B. Hamburg: Für Hamburg weist das Statistische Jahrbuch

für das deutsche Reich einen einkommenden Verkehr von 12 022 000 Tonnen und einen ausgehenden Verkehr von 12 317 000 Tonnen nach; zusammen also für das Jahr 1909 (für 1910 ist die Statistik im Jahrbuch noch nicht veröffentlicht) 24 339 000 Tonnen. Dagegen weist das Handelsstatistische Amt in Hamburg für 1909 einen Verkehr nach, von 12 181 000 Tonnen eingehend und 12 339 000 Tonnen ausgehend, zusammen also 24 520 000 Tonnen. Der Unterschied ist gering, aber er ist vorhanden — er könnte nicht vorhanden sein, wenn das Reich sich die Hamburger Statistik vom Handelsstatistischen Amt in Hamburg holen wollte —, die einzige Instanz, die unseres Erachtens dafür in Frage kommen kann. Woher die „Arbeitsmarkt-Korrespondenz“ ihre Informationen bezogen hat, wissen wir nicht, vom Handelsstatistischen Amt in Hamburg jedenfalls nicht. Während die „A.-M.“, wie oben ersichtlich, für Hamburg einen Verkehr von 22,99 Millionen Tonnen im Jahre 1910 berechnet, betrug nach dem Handelsstatistischen Amt in Hamburg im gleichen Jahr der Verkehr eingehend 12 637 000 Tonnen und ausgehend 12 757 000 Tonnen, zusammen 25 394 000 Tonnen. Der Unterschied zwischen den Angaben der „A.-M.“ und des Handelsstatistischen Amtes in Hamburg ist so erheblich, daß man nicht stillschweigend darüber hinweggehen kann. Die „A.-M.“ wird nicht drum herum können, Aufklärung über die Art zu geben, wie sie zu ihrem Resultat kam, das durch eine Reihe Tageszeitungen gegangen ist.

Die Aufklärung ist um so notwendiger, als dieser Irrtum nicht der einzige in der Statistik der „A.-M.“ ist. Verschiedene Zeitungen haben vor einiger Zeit Antwerpen zum größten Hafen der Welt ausgerufen lassen. Ganz soweit geht die „A.-M.“ nun allerdings nicht, aber sie läßt Antwerpen mit 25,28 Millionen Tonnen an zweiter Stelle gleich hinter New-York folgen. Selbst wenn Antwerpen einen Verkehr von 25,28 Millionen Tonnen hätte, würde es hinter Hamburg mit 25,41 Millionen Tonnen rangieren. — Hamburg hätte also den alten Ruhm gewahrt, der größte Hafen des europäischen Kontinents zu sein. Allein die „A.-M.“, wie auch die meisten offiziellen Statistiker, vergessen (oder wissen es vielleicht gar nicht), daß Belgien eine kleinere Maßeinheit für Schiffsmessungen hat, als die übrigen Länder. Um die Antwerpener Ziffern überhaupt mit denen anderer Häfen vergleichbar zu machen, muß man sie um 15 pCt. kürzen. Wenn wir die 25,28 Millionen kürzen, bleiben etwa 21,49 Millionen Tonnen, die ungefähr der Wirklichkeit entsprechen (zur genauen Nachprüfung aller Ziffern fehlt uns die Zeit). Haben wir so Antwerpen vom Thron gestoßen, so müssen wir der „A.-M.“ auch widersprechen, wenn sie New-York zum größten Hafen der Welt erhebt. Die meisten Zeitungen, die diesmal widerspruchslos die „Arbeitsmarkt-Korrespondenz“ abdruckten, veröffentlichten vor einigen Monaten eine Aufstellung des „Prometheus“ über die Entwicklung des Seeschiffsverkehrs in den größten europäischen Häfen. Der „Prometheus“ brachte nur den Eingangs- und Ausgangsverkehr zusammengezählt, eigentlich eine Doppelzählung darstellend. Die Aufstellung des „Prometheus“ sah so aus:

Hafen	Schiffsverkehr in Netto-Register-Tons			Zunahme des Schiffsverf. in den letzten 10 Jahren in M.-M.-Z.	Meltenfolge d. Häfen hinsichtlich des Schiffsverf.
	1900	1905	1910		
London . . .	16 653 000	17 658 000	19 081 000	8 078 000	1
Cardiff . . .	9 489 000	9 016 000	10 261 000	771 000	2
Liverpool . .	9 310 000	11 016 000	10 881 000	1 605 000	3
Hamburg . . .	8 038 000	10 331 000	12 657 000	4 610 000	4
Rotterdam . .	6 227 000	10 056 000	8 872 000	4 872 000	5
Marseille . . .	6 104 000	7 761 000	9 441 000	3 277 000	6
Antwerpen . .	6 002 000	8 370 000	10 768 000	5 004 000	7

Wenn feststeht, daß der Londoner Eingangsverkehr bereits 18,63 Millionen Tonnen betrug, so ist klar, daß der Gesamtverkehr erheblich stärker gewesen ist als die „A.-M.“ angibt, die London mit 21,15 Millionen Tonnen an die dritte Stelle schiebt. London steht weit aus an der Spitze, und ob der Vorsprung je einzuholen ist, ist fraglich. (Nach dem Statistischen Jahrbuch für das deutsche Reich betrug der Londoner Gesamtverkehr 1909 — also eingehend und ausgehend — 35,15 Millionen Tonnen. Ueberhaupt sind naturgemäß Eingangs- und Ausgangsziffern immer fast gleich groß.) Im zweiten Abstand folgt Hamburg als zweitgrößter europäischer Hafen, ein Platz, den es allerdings New-York einräumen muß, wenn von Welt-Häfen die Rede ist. Ob Hamburg freilich den Platz vor dem Andrängen Antwerpens und Rotterdams noch lange wird halten können, ist angesichts der rückständigen Verkehrspolitik der preussisch-deutschen Reaktion sehr zweifelhaft. Im Vorjahr hat der preussische Eisenbahnsiskus es sogar fertig bekommen, den Welthafen Hamburg einige Tage ohne Eisenbahn zu lassen, und die Schiffanierung der Binnen-Schiffahrt, die künstliche Erschwerung des Frachtverkehrs auf den Wasserstraßen, durch Abgaben etc., drängen den Verkehr direkt nach den holländischen und belgischen Häfen. — Aber fürs erste steht Hamburg auf dem Kontinent noch an erster Stelle; das wird auch die „A.-M.“ nach genauer Prüfung anerkennen müssen.

Zum Schluß müssen wir noch eine Unzuverlässigkeit der Angaben in der „A.-M.“ konstatieren. Die „A.-M.“ behauptet, daß im Jahre 1910 der Wert der Einfuhr im Hamburger Hafen 3667 Millionen M. und der Wert der Ausfuhr 2776 Millionen M., zusammen 6443 Millionen M. betragen hat. Auch diese Angaben können nicht stimmen. Nach einer kürzlich vom Handelsstatistischen Amt in Hamburg veröffentlichten Statistik betrug im Jahre 1910 der Wert der Einfuhr 3824 Millionen M. (Die Ziffern für die

Ausfuhr sind leider noch nicht veröffentlicht.) Also auch hier taucht eine Differenz auf, die nicht wegzudisputieren ist. — Um die Sonntagserlöse zu bekämpfen, hielt der Needer Hohlen am 15. Juni 1910 in der Hamburger Bürgerstraße eine Rede, wobei er die Entwicklung Hamburgs mit der Londons verglich. Dabei kam er zu dem Schluß, daß der Hamburger Seeverkehr im Jahre 1907 einen Wert von 312 Millionen Pfd. Sterl. gleich 6364 Millionen M. betrage. Sollte die Steigerung in den Jahren von 1907 bis 1910 wirklich nur 79 Millionen M. betragen haben, während allein der Wert der Einfuhr sich im letzten Jahre um 377 Millionen M. gehoben hat? Das ist nicht gut denkbar, denn wenn das Jahr 1907 auch ein Hochkonjunkturjahr war und das Jahr 1910 nur der Wobote eines Aufschwungs, so war 1909 doch die Macht der Krise gebrochen und im folgenden Jahre entwickelte sich die wirtschaftliche Lage überraschend.

Etwas mehr Vorsicht scheint uns bei der Aufstellung solcher Statistiken denn doch geboten.

Brake. Die Lohnbewegung der hiesigen Hafenarbeiter ist durch den Abschluß eines neuen Tarifvertrages, welcher den Kollegen sehr nennenswerte Vorteile gebracht hat, als beendet anzusehen. Es hatte zwar zuerst den Anschein, als ob die Arbeitgeber nicht gewillt wären, annehmbare Zugeständnisse zu machen, aber die Erfahrungen des letzten Streiks und das einmütige Zusammenhalten der Kollegen hat jedenfalls davon überzeugt, daß es doch wohl praktischer wäre, einen neuen Tarifvertrag mit unserer Organisation wieder abzuschließen, denn wir die folgenden wichtigsten Sätze entnehmen:

Der Lohn für Gelegenheitsarbeiter beträgt für den vollen Tag 4,80 M., bisher 4,50 M., für die Arbeitsstunde 0,50 M., bisher 0,45 M.

Für Ueberstunden beträgt der Lohn bis 9 Uhr abends 0,70 M., nach 9 Uhr abends 0,80 M., bisher wurden 60 und 70 Pfd. bezahlt.

Der Lohn für ständige Arbeiter wurde von 0,39 Mark auf 0,41 M. erhöht, mit dem Zusatz, daß dieser Aufschlag von 2 Pfd. auf sämtliche bisher gezahlten Löhne erfolgen muß.

Für Trimmen von Getreide erfolgt ein Aufschlag von 0,20 M., bisher 0,15 M., ebenso muß für das Löschen und Einlagern von Salpeter 5 M. pro Tag gezahlt werden, während diese Arbeiten früher mit dem Satz für Tagelohn entlohnt wurden.

Auf den Holzplätzen darf während der Wintermonate nicht weniger als 8 Stunden gearbeitet werden; diese Wintermonate gelten vom 15. November bis zum 15. März, während dieselben früher von Oktober bis März (einschließlich) gerechnet wurden.

Für das Löschen von Kohlen im Alford erfolgt auf sämtliche bisher gezahlten Alfordsätze ein Aufschlag von 7 1/2 Pfd. pro Tonne.

Arbeitsunterbrechungen, welche durch Verschulden des Empfängers entstehen, werden pro Mann und Stunde mit 0,60 M. vergütet.

Auch ist es gelungen, für Kohlenarbeiter, die nicht beim Löschen beschäftigt werden, Aufschläge von 5 und 10 Pfd. pro Tonne, auf die bisher gezahlten Löhne, zu erringen.

Die Arbeitszeit an Sonn- und Landesfestlichen Feiertagen ist von 9 auf 7 1/2 Stunden verkürzt, jedoch bleibt die alte Bezahlung von 6 M. pro Tag bestehen.

Wenn man die Erfolge der diesjährigen Lohnbewegung mit den Erfolgen der Jahre 1907 und 1910 vergleicht, wo durch mehrwöchige Streiks nicht das erreicht wurde, was jetzt erreicht worden ist, so muß man zu dem Ergebnis kommen, daß unsere Organisation ein nicht zu verachtender Faktor zur Eringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen ist und daß die Unternehmer in Brake dieses auch schon begriffen haben, denn sonst hätten dieselben sich nicht herbeigelassen, einen für uns ziemlich günstigen Tarif mit uns abzuschließen, zumal die Herren hoch in dem Rufe stehen, ziemlich große Scharfmacher zu sein. Aber auch diese Erfolge müssen auch für die Kollegen ein Ansporn sein, dafür zu sorgen, daß die Organisation nach allen Seiten ausgebaut wird, damit bei der nächsten Lohnbewegung noch mehr Hilfsgruppen ins Feld geführt werden können, und daß im Jahre 1914 kein Berufscolleg mehr da ist, der nicht dem Deutschen Transportarbeiterverband angehört.

Bremen. Die Lohnbewegung der Hafenarbeiter aller Gruppen ist beendet. Nachdem der Tarif für die nicht ständigen Hafenarbeiter angenommen war, haben weitere Verhandlungen stattgefunden, die zu dem Abschluß eines Lohnvertrages für die im festen Arbeitsverhältnis stehenden Stauerbetriebe geführt haben. Es wurde eine Lohnerhöhung von 2 M. pro Woche erzielt; der Anfangslohn pro Woche um 3 M. erhöht. Außerdem wurde ein Sommerurlaub tariflich festgelegt und zwar nach Dauer der Beschäftigung 3-6 Tage. Alle anderen Bestimmungen des allgemeinen Tarifs haben auch für diese Gruppe Gültigkeit. Bisher bestand für diese Gruppe kein Tarif, die Organisation wurde seitens der Unternehmer nicht als Vertreterin der im festen Verhältnis stehenden Arbeiter anerkannt. Dafür gab es bei einer Firma eine sogenannte „Wohlfahrts-Einrichtung“, wonach Arbeiter, die ununterbrochen 5 Jahre tätig waren, eine Prämie von 500 M. erhielten. Diese Prämie soll für die neu Einstellenden in Fortfall kommen, allerdings nur deshalb, weil trotzdem die Arbeiter sich nicht haben abhalten lassen, der Organisation beizutreten. Im weiteren haben dann Verhandlungen mit der Firma S. S. Bachmann stattgefunden; auch hier ist der Tarif erneuert. Der Lohn wurde von 1,50 bis 2,50 M. pro Woche erhöht, desgleichen der Ueberstundenlohn um 5 bzw. 10 Pfd. pro Stunde. Sommerurlaub wurde ebenfalls bewilligt und zwar 3 bis 6 Tage je nach Dauer der Beschäftigung; doch ist hier die Ratenzeit nicht so groß, wie im Tarif für die Stauer. Außerdem verpflichtet sich die Firma, den Arbeitern in Krankheitsfällen und bei militärischen Übungen eine

Entschädigung zu gewähren, so daß diese zugleich des Krankengeldes einer Krankenkasse 75 pCt. des zuletzt verdienten Lohnes erhalten. — Die neuinständige Arbeitszeit tritt ebenfalls, wenn in Hamburg, auch hier am 1. Mai 1913 in Kraft.

Bei der Bremer Lagerhausgesellschaft waren gleichfalls Forderungen eingereicht. Auch hier haben die Verhandlungen zu einem Tarifabschluß geführt. Der Anfangslohn für Arbeiter wurde von 4,10 auf 4,40 Mark pro Tag erhöht, nach zweijähriger Beschäftigung bisher 25,80 M., in Zukunft 27,50 M. pro Woche. Für Kranführer und Vorarbeiter wurde der Anfangslohn von 27,90 auf 30 M. pro Woche erhöht. Alle weiteren Klassen erhielten eine Lohnerhöhung von 1,10 Mark pro Woche. Hier ist zu bemerken, daß am 1. Juli 1911 eine Lohnerhöhung von 90 Pfd. bzw. 1,20 M. erfolgt ist. Für Ueberstunden wurde ebenfalls 5 Pfd. mehr wie bisher bewilligt, desgleichen für einige Artikel Zuschläge, die bisher nicht mit Zuschlag bezahlt wurden. Es gelang jedoch nicht, den Urlaub, der bisher in sehr minimaler Weise gewährt wurde, zu verbessern. Hauptsächlich deshalb nicht, weil der Vater Staat seinen Arbeitern einen so geringen Urlaub gewährt. Es wird Sache der Staatsarbeiter sein, mit uns gemeinsam darauf zu streben, den Urlaub, den die Arbeiter notwendiger bedürfen wie Senatoren und sonstige Personen, weiter auszubauen.

Für die Seeleute waren ebenfalls beim Verein der Bremer Needer Forderungen eingereicht. Auf diese Forderungen ist der Organisation seitens der Needer, deren Vorsitzender Herr Direktor Nolze ist, eine Antwort nicht erteilt. Dagegen haben die Needer die Hamburger Bestimmungen bezüglich Ueberstunden ebenfalls eingeführt. Die Needer wollen mit der Organisation nicht verhandeln; aber es wird auch hier der Zeitpunkt kommen, wo die Needer mit der Organisation verhandeln müssen, genau so wie alle anderen Gruppen im Hafen- und Verkehrsberufe.

Bremerhaven. Die Tarifbewegung der Hafenarbeiter (Sektion Schauer- und Stauerleute) ist ohne Kampf auf dem Wege der Verhandlung zu Ende geführt und abermals auf 2 Jahre bis 1. Juli 1914 festgelegt.

Die Verhandlungen zogen sich sehr in die Länge und fanden bis zum letzten Augenblick auf des Meisters Scheide, ja, im letzten Moment drehte es sich um fünf Minuten, und der Kampf wäre unvermeidlich gewesen.

Gefordert war ein Lohn von 5,50 Mark; der bisherige Lohn war 5,00 Mark. Erreicht wurde im ersten Jahre 5,20 Mark und im zweiten Jahre 5,40 Mark. Nachtarbeit wird in Zukunft mit 7,30 Mark und im zweiten Jahre mit 7,50 Mark bezahlt. Ebenso wird Sonntags- und Festtagsarbeit bezahlt.

Bei den Sonntagsarbeiten wurde eine Verkürzung der Arbeitszeit um 2 Stunden erreicht, so daß in Zukunft Sonntags 8 Stunden gearbeitet wird. Von Löschen und Laden von Schwerkut wird der Lohn von 5,75 Mark auf 6,— Mark resp. 6,25 Mark erhöht. Etwaige Ueberstunden werden mit 50 Prozent Aufschlag bezahlt. Bei Ueberstundenarbeiten wurde eine Erhöhung von 85 Pfd. auf 90 Pfd. pro Stunde erzielt. Nach einer durchgearbeiteten Nacht werden weitere Stunden mit 1,40 anstelle 1,25 M. bezahlt.

Die durchgearbeitete Mittagspause wird, wenn dieselbe 1 1/2 Stunde beträgt, mit 1,50 Mark, beträgt dieselbe 1 Stunde, mit 1 Mark bezahlt. Schauer- mannsarbeiten werden in Zukunft mit 6,50 Mark pro Tag bezahlt.

Eine Verkürzung der Arbeitszeit wurde nicht erzielt, jedoch ist dieselbe bei der nächsten Tarifberatung in Aussicht gestellt. Ganz neu ist die Einsetzung einer Schlichtungskommission, die etwaige Streitigkeiten zu regeln hat.

Eine am 2. Juli stattgefundene Versammlung hat dann den neuen Tarif angenommen und auch die Arbeitgeber haben diesem zugestimmt, so daß für 2 Jahre wieder Friede herrscht.

Breslau. Die Sandschiffer sind jetzt nach einer Verfügung des Wasserbauamts vom April 1912 äbel daran. Während sie früher baggern durften, wann sie wollten, darf die Arbeit jetzt vor 6 Uhr morgens nicht beginnen; sie darf auch nicht bis über 8 Uhr abends hinaus dauern. Mehrere Sandschiffer sind wegen Uebertretung dieser Bestimmung, wie wir schon vor einigen Tagen berichtet haben, angezeigt worden und sie haben gegen die Strafverfügungen richterlichen Entscheid beantragt. Zum Teil hat das Schöffengericht die Strafbefehle bestätigt, zum Teil aufgehoben weil ein Beamter der Strombauverwaltung nicht mit Sicherheit bekunden konnte, ob auch alle Sandschiffer in Breslau die obige Verfügung zugestellt erhielten. Aus welchem Grunde das Wasserbauamt diese Verordnung erlassen hat, konnte man leider durch die Gerichtsverhandlung nicht erfahren. Wie es heißt, will das Wasserbauamt eine bessere Kontrolle ausüben, die früher angeblich nicht möglich war. In den vertraglichen Abmachungen ist jedenfalls die Baggerzeit nicht vorgeschrieben und deshalb meinte Rechtsanwalt Wandmann, hat das Wasserbauamt kein Recht, jetzt auf einmal den Sandschiffern vorzuschreiben, wann sie zu baggern haben. Wie schon erwähnt, trifft diese Verfügung die Sandschiffer sehr hart. Die meisten müssen noch mit dem Handbagger arbeiten. Diese anstrengende Arbeit läßt sich im Sommer am besten vor Anbruch des Tages tun, wenn die Sonne ihre sengenden Strahlen noch nicht herniederstendet. Während die Sandschiffer in früheren Jahren um 6 Uhr morgens schon einen großen Teil ihrer aufreibenden Arbeit bewältigt hatten, können sie jetzt um diese Zeit erst beginnen. Genau so verhält es sich mit der Abends- und Nachtarbeit.

Emdens Feinde. Wie eifrig die preussische Verkehrsbehörde bemüht ist, Emden das Leben zu erschweren, haben wir ausführlich gestern in der Artikelserie über die Schiffahrtsabgaben und auch sonst durch Beispiele aus der Praxis nachgewiesen. Durch

die Schiffsahrtabgaben, Kanallasten, durch das drohende Schlepptimonopol und ähnliche Schikanen wird Emden systematisch vom Hinterland abgeschnitten. Ein Hafen ohne Hinterland ist aber ein folgeborenes Kind. Alle Aufpöppelungsversuche müssen fehlschlagen, wenn es am notwendigsten, am industriereichsten Hinterland fehlt. Nun ist dies für Emden zwar vorhanden, aber um so ärger ist die Schiffsahrtspolitik Preussens zu verdammen, die es fertig bekommt, den Export und Import dieses Hinterlandes in ausländische Häfen zu drängen. Die Emdener bauen trotzdem auf die preussische Regierung. Am 11. März hat der Abg. Freiherr v. Matschahn im preussischen Abgeordnetenhaus die Regierung, „Bestrebungen, welche geeignet sein können, die Entwicklung des überseeischen Verkehrs und der Reedereien in Emden hinauszuhalten, mit altem Nachdruck entgegenzutreten.“ Der Minister Breitenbach versicherte darauf, daß die „Staatsregierung der Entwicklung des Hafens von Emden lebhaftestes Interesse entgegenbringt und diese durch Anwendung ganz außerordentlicher Mittel befähigt. Es versteht sich von selbst für uns, daß jeder Versuch, die Reederei von Emden zugunsten anderer Häfen hinauszuhalten, von uns mit allen Mitteln bekämpft wird. Wir würden uns in großen Widerspruch setzen, wenn wir angesichts der außerordentlichen Aufwendungen in dieser Richtung nicht konsequent vorgängen.“ Die guten Absichten wollen wir gelten lassen, daß sie nicht in die Wirklichkeit umgesetzt werden, liegt einmal an der eingeborenen Verkehrsfeindschaft der Junkerregierung, die von den wirklichen Bedürfnissen des Verkehrs keine blasse Ahnung hat, und vor allem daran, daß die Gegenspieler Emdens, — die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd — Emden und seine Beschüßer in die Tasche stecken. Nach der „Zeitschrift“ haben die Gesellschaften Emden den Krieg erklärt:

„Zuerst kam die Hamburg-Amerika-Linie und sicherte sich durch einen Vertrag die Vorrechte auf die vorhandenen Anlagen. Sie zahlte dafür jährlich eine Summe von 40 000 Mk. und ließ die Anlagen dann unbenutzt.“ So schnappte die Hapag der drohenden Konkurrenz im voraus die Möglichkeit der Existenz weg. Sie sieht es auch nicht ungern, daß durch das Niederhalten Emdens in erster Linie die Holland-Amerika-Linie, eine holländische Tochtergesellschaft der Hapag, (die H. A. L. und der Lloyd haben 25 1/2 pSt. der holländischen Aktien. Red. d. „Courier“) gewinnt. Aus ihrer Absicht hat die Gesellschaft nie ein Hehl gemacht: „Also erschienen vor zwei Jahren die Herren Direktoren Dr. Eder und Adler von der H. A. L. in Emden und erklärten, sie seien ermächtigt, dem Magistrat der Stadt Emden offiziell mitzuteilen, die Hamburg-Amerika-Linie werde alles versuchen, um Emden niederzukalten. Falls die Stadt Emden versuchen sollte, Konzeptionsgesuche zur Gründung einer Emdener Schiffsahrtlinie zu unterstützen, werde die Hapag den Hafen von Emden boykottieren und jeder Verkehr, auf den die Hapag durch ihre großen Machtmittel und weitreichenden Beziehungen Einfluß hätte, solle aufgehört.“ Hier gebe es nur eins: entweder im guten sich mit der Hapag einigen und das wenige behalten, oder die Feindschaft der Hapag und damit die vollständige Niederhaltung einer Hoffnung und Bedürfnisse.“

Die Geschichte klingt zwar recht abenteuerlich, allein, wo es um den Profit geht, trauen wir der H. A. L. alles zu. Unseres Wissens hat die H. A. L. die Anlagen in Emden wohl benutzt, sich aber wieder zurückgezogen, weil es ihr nicht gelingen wollte, den rheinisch-westfälischen Export nach Emden zu ziehen. Die H. A. L. schob den Mißerfolg ihres Versuchs damals auf die hohen Kanallastgaben. Auch im letztjährigen Geschäftsbericht der Gesellschaft heißt es wieder unter „Hafenanlagen in Emden“:

„Ueber unsere Hafenanlagen in Emden haben wir nach Ablauf des bisherigen Vertrages einen neuen Mietvertrag mit der Königl. Preuss. Regierung abgeschlossen, durch den wir von den beschränkten Bedingungen befreit werden, die uns bisher die volle Ausnutzung dieser Anlagen unmöglich machten. Im übrigen sind wir nach wie vor der Überzeugung, daß die Höhe der Gebühren auf dem Dortmund-Ems-Kanal dem Aufschwung Emdens hinderlich ist.“

Sicher ist: wer mit den „Wichtigen Passanten“ Ballin u. Co. Kirichen essen will, muß früh aufstehen, jedenfalls früher, als es den preussischen Ministern und den sonstigen Parteigängern des Fürstenkonzerns beliebt; aber noch sicherer ist, daß Emden keinen größeren Feind hat, als die Verkehrsfeindschaft der preussischen Junkerherrschaft. So gewiß wir der Hamburg-Amerika-Linie die Rolle zutrauen, die die „Zeitschrift“ sie in den Kampf um Emdens „Seegelung“ spielen läßt, wenn sie den Profitinteressen der Gesellschaft entspricht, so gewiß kann die Hamburg-Amerika-Linie auch anders, wenn ihr in Emden größere Profite winken, als bei der Förderung der Holland-Amerika-Linie — und die betragen, wenn wir recht unterrichtet sind, nur ein geringes mehr als eine halbe Million.

Emden kann nur hochgebracht werden durch ein industriereiches Hinterland — und dieses Hinterland wird Emden versperrt durch seine „Hörderer“, die „im Interesse des Verkehrs“ (natürlich!) Schiffsahrtabgaben, Kanallastgaben und ähnliche Schikanen ins Leben rufen.

Hamburg. Ewerführer und Deckschiffer. In zwei stark besuchten Mitgliederver-

sammlungen am 27. Juni und am 4. Juli nahmen die Kollegen dieser Branche Stellung zu den Streitigkeiten, die sich aus dem neuabgeschlossenen Vertrage ergeben haben. In der Sitzung der Beschwerdekommision lagen Beschwerden vor gegen die Firma J. W. Müllers, die nach 24stündiger Arbeitszeit (Tag und Nacht) morgens Meldung am Skontor verlangt. Nach dem Tarif ist, wenn bis 6 Uhr morgens durchgearbeitet wurde, dem Ewerführer eine Pause von 6 bis 8 1/2 Uhr zu gewähren, diese Pause wird mit 1,30 Mark in Abzug gebracht. Durch die Meldung geht den Arbeitern der größte Teil der Ruhepause verloren, so daß der Abzug von 1,30 Mk. ungerecht ist. Die Firma H. F. Harns u. Sohn, Altona, welche bisher, wenn die Leute am Freitag den Lohn am Skontor in Altona nach Schluß der Arbeit abholen mußten, eine Ueberstunde vergütete, weigert sich jetzt, diese zu zahlen, desgleichen verweigert sie die Bezahlung einer Ueberstunde, wenn der Ewerführer sein Fahrzeug mit 10 bis 12 Personen zuzudecken hat und nach 6 1/2 Uhr hiermit erst fertig ist. Die Kommission wurde sich dahin einig, daß für die Beförderung der Schute über die Alster nach 6 Uhr abends der Tarif a — 1 Mk. pro Stunde — zu zahlen ist, desgleichen für das Wecheln der Schlepptampfer nach 6 Uhr abends und für Abfertigung am Zoll. Der wichtige Punkt, über den eine Einigung in der Kommission nicht erzielt ist, betrifft die Nachbezahlung der Nachpausen, die nach dem alten Tarif stets bezahlt wurden und jetzt, ohne daß eine Kontrolle möglich ist, in Abzug gebracht werden. In der ersten Versammlung konnte eine Einigung noch nicht erzielt werden, die eingelassenen Anträge verlangten schärfere Maßnahmen, eventl. Verweigerung der Arbeit nach 6 Uhr abends in den Vertrieben, die die Bezahlung der Nachpausen verweigern. In der zweiten Versammlung erstattete Hänel den Bericht über die mit der Branchenleitung und den Dolenten gepflogenen Besprechung. Diese Körperchaften stellen nunmehr folgenden Antrag:

„Die am 4. Juli in Hans Gesellschaftshaus tagende Versammlung der Ewerführer und Deckschiffer nimmt Kenntnis von dem Bericht der Verhandlungskommission mit der Kommission des Vereins der Ewerführerbase, betreffend Bezahlung der Nachpausen. Die Versammlung spricht ihre schärfste Mißbilligung darüber aus, daß von einem Teil der Arbeitgeber, bevor die Versammlung der Arbeiter endgültig entschieden hat, bereits die Bezahlung der Pausen bei Nacharbeit verweigert wurde. Sie erblickt in dem Vorgehen dieser Arbeitgeber eine Verletzung des Vertrages und behält sich ihre Rechtsansprüche vor. Die Versammlung lehnt es nach wie vor ab, einer Aenderung des Tarifvertrages, die für die Kutscher eine wesentliche Verschlechterung gegenüber dem alten Tarif bedeutet, zuzustimmen, um so mehr, als vor Abschluß des Vertrages die Verhandlungskommission der Ewerführerbase keinerlei Einwendungen gegen die Bezahlung der Pausen bei Nacharbeit erhoben hat. Die Versammlung beharrt aus diesen Gründen auf der Bezahlung der Pausen bei Nacharbeit während der Dauer des Vertrages und beauftragt die Lohnkommission und Ortsverwaltung, sofort das Gewerbegericht als Einigungsamt anzurufen, um eine endgültige Entscheidung herbeizuführen.“

Nach eingehender Diskussion wurde der Antrag einstimmig angenommen. In die Branchenleitung wird für den verstorbenen Kollegen Breuhahn der Kollege B. von der Kohlenbranche, zum Kartellbelegierten W. M. gewählt.

Hamburg. Die Branche Expeditionssarbeiter nahm am 5. Juli nochmals Stellung zur Lohnbewegung. Nach dem Beschluß der Versammlung am 17. Juni wurden die monierten Punkte nochmals dem Hafenbetriebsverein schriftlich unterbreitet, worauf am 22. Juni folgende Antwort eingegangen ist:

„Betreffend die Lohnangelegenheit der Speicherarbeiter teilen wir Ihnen mit, daß die Arbeitgeber keinesfalls bereit sind, ein weiteres Zugeständnis zu machen als einen Tagelohn von 5 Mk. für die drei in Aussicht genommenen Vertragsjahre.“

Das ist eine Erhöhung von 50 Pf. für Speicherarbeit und 20 Pf. für Vordarbeit, und eine weitere Erhöhung erklären die Interessenten unter keinen Umständen tragen zu können. Von den Arbeitgebern wird bestritten, daß der Satz von 5 Mk. jetzt schon bezahlt werde, und wenn wirklich ein einzelner Arbeitgeber aus besonderen Gründen ausnahmsweise einmal einen solchen Lohn bezahlt hat, so kann dies für die Gesamtheit nicht in Betracht kommen.

Die Aufnahme von Salpeter, Harz, Tran und Palmöl in die Liste der Spezialartikel wird von den Arbeitgebern ebenfalls aufs bestimmteste abgelehnt. Die Bearbeitung des Salpeters wird als nicht schwerer als die Kassebearbeitung bezeichnet, und ein Grund, Salpeter außergewöhnlich zu bezahlen, kann nicht anerkannt werden. Die Artikel Harz, Tran und Palmöl kommen für Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter überhaupt nicht in Betracht, da diese Arbeiten von den Klipern ausgeführt werden. Baumwolle endlich ist ein höchst sauberes Artikel und auch bei diesem kein Grund ersichtlich, aus dem er extra bezahlt werden soll.

Ebenso wird die Weiterbezahlung nach halben und ganzen Sonntagen, halben und ganzen Nächten unbedingt abgelehnt mit Rücksicht auf das Zugeständnis, daß der Ueberstundenlohn für Vordarbeit um 20 Pf. höher angenommen ist als für Speicherarbeit. Auch die Erhöhung des Votengeldes wird von den Arbeitgebern endgültig abgelehnt.

Es bleibt also bei dem Zugeständnis, den Tagelohn sofort auf 5 Mk. zu erhöhen, aber wir wiederholen, was wir bereits mündlich ausgesprochen, daß wir einen Tarifvertrag mit diesen hohen Sätzen nur dann abschließen wollen, wenn wir

die Sicherheit haben, daß die Arbeiter bezüglich des Arbeitsnachweises (soll heißen: Entnahme von Arbeitskarten), keine Schwierigkeiten machen. Andernfalls würden wir einen vertraglosen Tarif vorziehen.

Hochachtend
Hafenbetriebsverein in Hamburg e. V.
Dr. Hager.

Nach eingehender Diskussion beharrt die Versammlung unter Ausschaltung der Frage des Arbeitsnachweises, die der Hafenbetriebsverein mit der Lohnfrage nunmehr verquitt hat, auf dem Beschluß der Festsetzung des Tagelohnes von 5,10 Mk. im dritten Jahre, sowie Aufnahme folgender Artikel: Salpeter, Harz, Tran und Palmöl in die Liste der Spezialartikel. Hierauf wurde die Frage des Arbeitsnachweises nochmals eingehend erörtert und von mehreren Rednern mitgeteilt, daß ein Vertreter des Hafenbetriebsvereins den Arbeitgebern Vortrag über den Zweck des Arbeitsnachweises gehalten habe; die Arbeitgeber müßten mit aller Schärfe gegen die Arbeiter vorgehen; denn die Speicherarbeiter müßten als eine große Gruppe — gewissermaßen als festes Glied in die Kette, die der Hafenbetriebsverein mit seinen Filialen geschnitten, einbezogen werden. Die Versammlung steht einmütig auf dem Standpunkt, die Entnahme der Arbeitskarten zu verweigern, und auch die festen Arbeiter verpflichten sich, Namen und Adressen dem Arbeitgeber resp. Hafenbetriebsverein nicht anzugeben. Die Ortsverwaltung wird ersucht, über die Vermittlungsstelle, Cole Deichstraße und Hohebrücke, des Hafenbetriebsvereins die Sperre zu verhängen und sich mit der Patriotischen Gesellschaft in Verbindung zu setzen zwecks Durchführung des paritätischen Arbeitsnachweises für die Speicher- und Lagerarbeiter.

Hamburg. Ewerführer der Kohlenbranche. Mitgliederversammlung am 30. Juni. Der Branchenleiter teilt zunächst mit, daß nach Inkrafttreten des Lohntarifs die Arbeitgeber der Kohlenimportfirmen und Ewerführer sich weigern, nach dem Tarif der Ewerführer unter andern pro Stunde 1 Mk. für die Nacharbeit zu zahlen; daher sind Verhandlungen mit den beteiligten Arbeitgebern eingeleitet. Diese haben am Freitag, 28. Juni, stattgefunden. Ueber das Resultat der Verhandlung berichtet H., daß die Arbeitgeber der Kohlenbranche einen besonderen Tarif wünschen, der auf drei Jahre Gültigkeit für die in der Hamburg-Altona-Harburger Hafenschiffahrt beschäftigten Ewerführertagelöhner der Kohlenbranche haben soll und folgende Löhne vorsieht: Tagelohn ohne Kündigungsfrist 5,30 Mk., Frühstunden vor 6 Uhr morgens pro Stunde 80 Pf., Ueberstunden nach 6 Uhr abends pro Stunde 80 Pf., Mittagslohn pro Stunde 80 Pf., Sonntagsarbeit: ein halber Sonntag bis 12 Uhr an Land 4 Mk., ein halber Sonntag bis 12 Uhr an Land 4,50 Mk., ganzer Sonntag 9 Mk., Sonntags-Ueberstunden nach 6 Uhr 90 Pf., Nachwachen 3 Mk.

Nach ausgiebiger Diskussion, an welcher sich über 30 Redner beteiligten, wurde beschlossen, dem Tarif zuzustimmen, wenn die Arbeitgeber noch in folgenden Punkten Entgegenkommen zeigen:

1. Die Bestimmung ausgenommen wird, daß in der Regel dem Ewerführer eine halbstündige Frühstücks- und eine anderthalbstündige Mittagspause zu gewähren ist.
2. Wenn Arbeiter zu 8 Uhr abends oder später zur Arbeit bestellt werden, der Lohn pro Stunde 80 Pf. ab 6 Uhr abends rückwirkend zu vergüten ist.
3. Der Lohn für Ueberstunden bis 12 Uhr nachts 80 Pf. pro Stunde beträgt, nach 12 Uhr bis 4 Uhr morgens die ganze Nacht mit 8 Mk. bezahlt wird und nach 4 Uhr pro Stunde 90 Pf. vergütet werden.
4. Der halbe Sonntag bis 12 Uhr an Land mit 5 Mk. bezahlt wird.
5. Am Weihnachtabend der Tag um 4 Uhr nachmittags als voll gilt.
6. Der Ewerführer zu besonderen Arbeiten, die im allgemeinen nicht zu seiner beruflichen Tätigkeit gehören, nicht verpflichtet ist. Sollte es jedoch erforderlich sein, daß Ewerführer zu Spezialarbeiten beordert werden, so sind für Wiegen, Messen, Trimmern, Einschleusen in Tubs oder Ueberschaukeln von Kohlen von einem Fahrzeug in das andere, Einschlagen von Kohlenfäcken in Bunkerschuten, bei Vordarbeit besondere Lohnsätze zu vereinbaren. Bei Bezahlung vordarbeitender Arbeiten in Tagelohn gilt der jeweilige Lohnsatz des Lohntarifs der Kohlenarbeiter und Kohlenkutscher von Hamburg und Umgegend unter B. Vordarbeit.
7. Beim Behunkern der Schiffe ist für jeden Gang ein Ewerführer zu stellen.
8. Falls die Arbeitszeit für die Ewerführertagelöhner während der Vertragsdauer an Werktagen verkürzt wird, wird diese Verkürzung auch den Ewerführern der Kohlenbranche gewährt.

Nachdem noch der Wunsch geäußert, dieser Branche eine Vertretung in der Branchenleitung zuzugestehen, erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Wisko der Hafenarbeit in Hamburg. 1. Ein schwere Unglücksfall ereignete sich an Bord des Hamburger Dampfers „Vesta“. Dort stürzte der auf dem Schiffe bedienstete Matrose H. vom Deck etwa 7 Meter tief in den Unterbaum, wo er bestunmungslos liegen blieb. Der Verunglückte hat beide Beine gebrochen, bedeutende Verletzungen des rechten Armes und eine schwere Verletzung des Kopfes erlitten. — 2. In der Ausübung seines Berufes um 5 Leben gekommen ist der Decksmann M. vom Schlepptampfer „Johannes Körner“. Als er am Montag abend sein Schiff am St. Pauli Fischmarkt festlegen wollte, glitt er von der Walfischene ab, stürzte über Bord und ertrank. Die Leiche des jungen Mannes ist später geborgen. —

3. Bei der Arbeit ums Leben gekommen ist auf dem Dampfer „Hamburg“ der Hamburg-Amerika-Linie ein Kontraktarbeiter. Er wurde von einer aus der Hiebe fallenden Kupferplatte derartig getroffen, daß er nach kurzer Zeit verstarb. — 4. Der Bergungsdampfer „Kronprinzessin Cecilie“ rampte bei Neumühlen den Schleppdampfer „Anna“ in Grund. Sowohl der Schiffer als auch der Decksmann ertranken. Der Decksmann war erst ein Tag vorher an Bord gekommen. Sein Vorgänger hatte, nach jahrelangem Kampf gegen die die Kabine beherrschenden Wanzen, das Feld geräumt. Die Wanze als Lebensretter! Hoffentlich verlangt der Besitzer des Dampfers — und der Wanzen — keine Rettungsmedaille.



Berlin. In der Monatsversammlung der Abteilung S. D. wurde ein interessanter Vortrag gehalten. Dann wurde beschlossen, am Sonntag den 4. August einen Ausflug nach Hohenpark-Strausberg zu veranstalten. Nach Besprechung einiger Interna trat dann Schluß der Sitzung ein.



Einer, der sich selber tötigt. In der Nr. 58 seiner „Südwestdeutschen“ schreibt Herr Wolff auf der ersten Seite: „Die freien Gewerkschaften verfolgen mit grauem Hass die Arbeitgeber und wüten gegen den Kapitalismus.“ Und auf der nächsten Seite: „Auf dem Verbandstage (des Transportarbeiterverbandes) wurde daher auch ermahnt, in Lohnbewegungen nur mit Worscht einzutreten und dabei mit der größten Gewissenhaftigkeit zu verfahren.“ Das sind zwei Sätze, die inhaltlich einander ausschließen, und der so schlaue sein wollende Arbeitgebersekretär merkt nicht einmal, daß er sich damit selber gründlich lägen strast. Denn wenn der zweite Satz wahr ist, und er ist wahr, dann kann die erstere Behauptung nur eine faulstielige Lüge sein.

Und weiter liest das Wölllein: „Der Verband hat, wie der Reichsberichtsbericht ergibt, allein im vorigen Jahre eine Million Mark für Lohnbewegungen ausgegeben.“ In Wahrheit steht in unserem Reichsberichtsbericht, der jederzeit zur Nachprüfung zur Verfügung steht: Herausgabe für Streikunterstützung 454.464,63 Mark, für Gemäßigtenunterstützung 92.444,01 Mt., für die Lohnbewegungen wurden also im ganzen nur ausgegeben 546.908,64 Mt. Das Wölllein schwindelt also im Handumdrehen so eine runde halbe Million hinzu. Wahrlich er ist ein Meister im Perennimaleins. Es kommt aber noch besser. Der gute Mann schwafelt weiter: „Der horrenden Summe entsprechen bei weitem nicht die Erfolge, die dadurch errungen worden sind.“ So, so! Eyau, schau! Die Erfolge beziffern sich nämlich, wie aus dem gleichen Reichsberichtsbericht zu ersehen ist, abgesehen von der Vielzahl Stunden, die an Arbeitszeitverkürzung erzielt ist, abgesehen von den Tausenden anderen sehr erheblichen Verbesserungen der Arbeitsverhältnisse auf mehr als 9 Millionen Mark, die an Erhöhung der Löhne erzielt wurden. Die in die Lohnbewegung hineingesteckte Summe hat sich also mit rund 1760 Pct. verzinst. Diese Erfolge sind aber nach Herrn Wolff keine den gemachten Aufwendungen entsprechende. Für wie unfähig dumm und beschränkt schätzt die „Südwestdeutsche“ ihre Leser, die Führer, ein, daß sie ihnen solchen Schwafel vorzusetzen wagt? Wieviel Prozente müßten darnach die Arbeitgeber an ihrem Geschäftskapital verdienen, damit diese den gemachten Aufwendungen entsprechen? Wir begreifen nun, warum das südwestdeutsche Scharfmacherblättchen dauernd unter dem Ausfluß der Dessenlichkeit erscheint. So viel Kohl und Lügen könnte die Dessenlichkeit wirklich nicht vertragen.

Unfaire Agitation. In der Tagespresse erschien kürzlich der Bericht über eine Lohnbewegung, geführt vom Brauerei- und Mühlenarbeiterverband in Delsnitz i. Wgl. Dort leistete sich der Schreiber folgende lächerliche Untertreibung unserer Organisation: „Daß in diesem Tarife die Kutscher nicht mit angefaßt sind, liegt an der Zersplitterung der Organisation.“

Wer gibt denn dem Brauereiarbeiterverband das Recht, die Mehlfahrer in ihren Tarifen mit aufzunehmen? Kein vernünftiger Mensch wird die Mehlfahrer als Brauerei- und Mühlenarbeiter ansehen.

Doch es wäre müßig, mit den Brauereiarbeitern über Berufsgrenzen zu streiten. Auf Grund ihrer Schlußfolgerungen müßten die Hafenarbeiter und Seelente, die mit und auf demselben Wasser arbeiten, mit dem die Brauer hier brauen und die Müller mahlen und außerdem sämtliche Bier- und Brotkonsumenten schon längst im Brauerei- und Mühlenarbeiterverbande sein. Aber wenn man schon den Transportarbeiterverband bekämpft, sollte man sich nicht auch noch mit der Wahrheit auf den Kriegspfad begeben. Man schreibt nämlich weiter:

„Da sie (die Kutscher) nicht bei den Brauerei- und Mühlenarbeitern organisiert sind, konnte auch keine Verbesserung für sie erreicht werden.“

Das ist eine bewusste Unwahrheit. Abgesehen davon, daß die Kutscher bei dieser Lohnbewegung der beratende Teil waren, hat kein Mensch den

Brauerei- und Mühlenarbeiterverband beauftragt, für die Kutscher Forderungen zu stellen. Es muß aber festgestellt werden, daß die Kutscher durch die Vermittlung der Gauleitung des Transportarbeiterverbandes eine Zulage von wöchentlich 2 Mt., Bezahlung der Ueberstunden mit 40 Pfg. von abends 7 Uhr an und 1 Mt. Auslösung pro Tag erreicht haben. Außerdem wird der § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuches eingehalten und die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld auf die Dauer von 14 Tagen bezahlt. Wenn auch nicht gesagt werden soll, daß die Zugeständnisse des Arbeitgebers außergewöhnlich weitgehend sind, so ist es genau dasselbe, was die Mühlenarbeiter durch ihren Verband erreicht haben und der Schreiber des Berichtes hatte nur die geringste Ursache, von „kleinen Erfolgen“ zu schreiben oder sich überhaupt um die Kutscher zu kümmern, umso mehr, als ihm diese Tatsachen bekannt waren.

Ob es richtig ist, auf Grund dieser Erfolge einen Tarif auf drei Jahre für die Kutscher abzuschließen, das zu beurteilen, muß der Brauerei- und Mühlenarbeiterverband nun schon dem für die Mehlfahrer zuständigen Deutschen Transportarbeiterverbande überlassen.

Merseburg. Einen schweren Stand hat unsere Organisation in der hiesigen Beamtenstadt. Viele Kollegen haben noch nicht begriffen, wohin sie gehören, ihnen ist die Vereinsmeierei leider oft mehr ans Herz gewachsen, als die Wahrnehmung ihrer eigenen Berufsinteressen. Ebenso läßt selbst seitens der organisierten Kollegen der Besuch der Versammlungen zu wünschen übrig. Das Schwänzen der Versammlungen schadet aber der ganzen Bewegung. Maß es doch unsere oberste Aufgabe sein, die Kollegen allmählich so zu schulen, daß sie bei eventuellen Kämpfen um bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse ihren Mann stellen. Im bürgerlichen Brauhaus und bei der Expeditionsfirma Baier u. Co. sind nur bessere Arbeitsverhältnisse erzielt worden, weil unter den dort tätigen Kollegen Einigkeit herrschte und sie fest zur Organisation hielten. Geschieht das gleiche auch in den übrigen Betrieben, dann wird es auch dort möglich sein, eine Lohnerhöhung, Verkürzung der Arbeitszeit und anderes durchzusetzen. Die Kollegen dürfen deshalb ihrer Ortsverwaltung nicht die ganzen Organisationsarbeiten aufwälzen; sie müssen auch selber Hand anlegen, dann wird es vorwärts gehen und wir werden am Orte bald 100 Mitglieder zählen. Also auf, mit vereinten Kräften frisch ans Werk, für unsere Schutzwehr den Verband!

Wapenburg. Der „Holzarbeiter“, Organ der „Christen“, beschäftigt sich in seiner Nr. 25 mit unserem Artikel, in welchem wir über die scholle Agitations- und Kampfweise einiges mitteilten. In dem Bericht der Christen wird versucht, das zu widerlegen, was wir geschrieben haben. Der Versuch ist aber vollständig nutzlos. Da wird geschwätzt, daß einer unserer Verbandskollegen die Woche für 9 Mt. Schnaps schulden gemacht hat. Hiermit wollen die guten Leute verbeden, daß einige ihrer Verkauensleute mit Schnaps Indifferente für die christliche Organisation werben. Wenn die Herrschaften glauben, daß sie uns detartige Elemente schon gönnen, weil diese für die christliche Organisation nicht zu gebrauchen seien, dann wirkt das ein bezeichnendes Licht auf die guten Christen. Erst lernt man den Leuten das Saufen an und dann freut man sich über diese so erzeugten Leute, wenn man sie wieder los ist. Die Erziehungsbereitschaft der Christen, welche jahrelang die Alleinherrschaft in Wapenburg ausübten, ist damit gekennzeichnet und sind weitere Worte überflüssig.

Wie die Schneekönige freuen sich die Christen weiter, daß wir unser Lokal in Wapenburg losgeworden sind. Damit ist unsere Vermutung, daß uns das Lokal von unseren „Freunden“ abgetrieben ist, bestätigt. Aber die Hoffnung, daß unsere Organisation damit vernichtet ist, die werden die Christen schon aufgeben müssen. Wir marschieren auch deswegen zwar langsam, aber sicher vorwärts.

Zum Schluß fragt der Artikelreiber, was die Genossen in Wapenburg für ihre Mitglieder geleistet haben. Gar nichts, sagt er. Stellen wir umgekehrt die Frage, was haben die Christen während der 9 Jahren geleistet? Alles, wird geantwortet.

Die Kollegen am Orte wissen selbst, wie erbärmlich ihre Lohnverhältnisse sind. Ist denn ein Stundenlohn von 22, 24 und 26 Pfg. als eine Glanzleistung gewerkschaftlicher Tätigkeit anzusehen? Gewiß, die Christen sind genügsame Leute. Sie sind schon zufrieden, wenn, wie im Industriegebiet die Unternehmer sagen, „Ihr bekommt mehr Lohn, aber warten müßt Ihr“. Wo haben wir denn im Norden einen Holzplatz, wo die Löhne so niedrig sind, als gerade bei uns in Wapenburg. Nirgendwo sind solche niedrigen Löhne anzutreffen. In anderen Orten konnten sich die Kollegen höhere Löhne sichern, nicht weil sie „christlich“, sondern in der freien Gewerkschaft sind.

Im Moment zieht hier ja allerdings der Spieß vor den „Sozialdemokraten“ etwas. Das wissen die guten Leute und machen die Kollegenenschaft damit grüßelig, außerdem aber auch die Wirte. Das hindert zwar ein schnelleres Emporkommen unserer Organisation, aber, wie wir schon sagten, langsam und sicher kommen die Kollegen zu uns. Im übrigen bemerken wir, daß wir damit auch ganz zufrieden sind. Dieber einige Mitglieder weniger, aber dafür treue Anhänger unserer gerechten Sache, das führt uns zum Ziel.

Verbandskollegen am Orte. Ihr seht, wie man gegen uns arbeitet. Es geht um Kopf und Kragen, das muß jedem ein Ansporn sein, die doppelte Kraft einzusetzen und die Indifferenten heranzuziehen. Tut jeder seine Pflicht, dann bleiben wir nicht 100, sondern dann muß das zweite Hundert in absehbarer Zeit erreicht werden. In die Organisation gekräftigt und ausgebaut, dann kann sie auch ihren Zweck er-

füllen und an die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen herantreten. Also Kollegen, vorwärts trotz alledem!

Reichenbach. Viel Lärm um nichts. Es ist wahrlich rührend, wie Polizei und Staatsanwalt in Reichenbach um die Innehaltung der gesetzlichen Vorschriften bemüht sind. Schon im Vorjahre, gelegentlich des Transportarbeiterstreiks, regnete es Anzeigen und Auflagen; aber nur mit einer einzigen Ausnahme, in der die Verurteilung veräußert worden war, trat Bestrafung ein. Und diesmal wurden alle Minuten in Bewegung gesetzt, damit der Disziplinar seine verdiente Strafe erhalte. Und um was handelte es sich denn in diesem Falle? Etwa um einen Einbrecher oder gar um einen Veleidiger eines Arbeitswilligen? Nichts von alledem. In dem Bestreben, dem Ruf der Stadt Reichenbach durch vermehrte Sauberkeit und Ordnung zu seiner Bedeutung zu verhelfen, hatte der Geschlechtsführer V. beim Grundräumen von Waffenschwänzen rechtmäßig zur Strafe aufgestellt, da er anders nicht an das Grundstück herankam. V. erhielt dafür ein polizeiliches Strafmandat, gegen welches er mit Erfolg gerichtliche Entscheidung beantragte. Nun legte der Amtsanwalt gegen das freisprechende Urteil Verurteilung ein, und das Landgericht Plauen hatte die ganze Begebenheit noch einmal aufzurollen. Jedenfalls hat auch das Landgericht die Verurteilungsbegründung als das angelesen, was sie war, nämlich eine Rechtfertigung des Angeklagten, denn es verwarf dieselbe. Die Begründung des Amtsanwalts Dr. Brachvogel ist interessant, sie lautet in ihrem entscheidenden Teile:

„Wie Schumann Hiedel bezogen hat, ist durch die vom Angeklagten gewählte Aufstellung des Düngergewagens nicht nur der Fahrverkehr, sondern auch der Fußgängerverkehr in dem Maße gesperrt worden, daß sich die Fußgänger nur mit Mühe an dem Wagen vorbeizwängen konnten. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn der Düngergewagen ordnungsgemäß, d. h. parallel zur Straßennachse, aufgestellt worden wäre, der Fußgängerverkehr ungehindert hätte stattfinden können. Auch ein beschränkter Fahrverkehr hätte in diesem Falle stattfinden können, insofern schmälere Wagen, z. B. Handwagen und Hundgeschirre, hätten vorbeifahren können. Das angefochtene Urteil geht also fehl, wenn es in seinen Entscheidungsgründen annimmt, daß der Verkehr in der Oberen Dünstgasse durch die vom Angeklagten gewählte Aufstellung nicht in höherem Grade beeinträchtigt worden wäre, als wenn er den Wagen in der Längsrichtung aufgestellt hätte. Es ist weiter die Annahme des angefochtenen Urteils nicht richtig, daß es dem Angeklagten nicht möglich gewesen wäre, den Wagen anders, als er es getan, aufzustellen. Dies war freilich mit den Mitteln, die er zur Hand hatte, nicht möglich. Hätte er aber einen längeren Verbindungsschlauch zwischen der Dampfmaschine und dem Waffenschwanz benutzt, so hätte er den Waffenschwanz in der Längsrichtung der Straße aufstellen und demnach sachgemäß mit der Dampfmaschine verbinden können. Der Angeklagte beand sich — wie ihm zuzugeben ist — insofern in einer misslichen Lage, als er einen Verbindungsschlauch von der erforderlichen Länge nicht zur Hand hatte, und als er wahrscheinlich Differenzen mit seinem Arbeitgeber, dem Fuhrgeschäftsinhaber Legat, bekommen haben würde, wenn er auf der Herbeischaffung eines solchen Schlauches bestanden hätte. Dieser Umstand kann aber nur als Strafmilderungsgrund in Betracht kommen. Er befreit den Angeklagten in keiner Weise von seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit, da er als strafrechtlicher Notstand im Sinne des Strafgesetzbuches nicht angesehen werden kann.“

Das Landgericht sah ein, daß der Amtsanwalt in seiner Begründung recht hatte, es sprach den Angeklagten nochmals frei.

Schmönn (S. A.). Schon lange hatten die Kollegen das berechtigte Bestreben, durch Verbesserung ihres Lohnes die Wirkung der gegenwärtigen Teuerung wenigstens etwas auszugleichen. Leider stellte sich einem gemeinsamen Vorgehen die Interesselosigkeit eines Teiles unserer Berufsgenossen entgegen; ja, ein Teil unserer Kollegen überbot sich sogar darin, daß sie sich bemüht auf Seiten der Arbeitgeber stellten mit der Ausrede: „Ihr (Verband) erzielt doch nichts, es ist schade um das Geld, das ihr steuert.“ Unter solchen Umständen mußte selbstverständlich jede geplante Aktion unterbleiben resp. zurückgestellt werden, bis ein besseres Verständnis in den Kollegentreifen eingezogen war. Durch einige Versammlungen gelang es uns, die Zahl unserer Mitglieder zu stärken, damit die Vorbedingung zu einer Lohnbewegung geschaffen. Mitte Juni wurden denn auch den Unternehmern die Wünsche der Kollegen durch die Gauleitung übermitteln. Daß wir damit in diesen Kreisen nicht besonders freundliche Gefühle auslösten, liegt wohl auf der Hand. Aber es half nichts, der Stein war einmal im Rollen und jeder sagte sich, einmal muß es doch kommen, in der alten Weise geht es nicht mehr fort. — Die Mehrzahl der Unternehmer waren vernünftig genug, trotz mancher Sträubens mit der Organisation zu verhandeln. So kam denn auch ohne Streit ein Lohnvertrag zustande, der zwar nicht alle Wünsche der Kollegen erfüllt, aber doch immerhin einen wesentlichen Fortschritt darstellt. Wir haben es hier nur mit Kleinbetrieben zu tun, wo in vielen Fällen Angehörige und Verwandte des Firmeninhabers als Arbeiter mit tätig sind; für eine Lohnbewegung sicherlich erschwerende Umstände. Der Erfolg war, daß 16 Kollegen einen Mehrerwerb von 28 Mt. pro Woche erzielten. Das macht im Durchschnitt genau 1,75 Mt. pro Mann und Woche. Eine Anzahl haben aber 2 Mt. pro Woche Zulage erzielt. Eine Anzahl ganz kleiner Betriebe mit nur ein oder zwei Beschäftigten haben noch nichts zugelegt. Dort wird aber ein Arbeitswechsel wie im Taubenschlag entstehen, so daß sich diese Unternehmer

Das Jahrbuch des Verbandes für das Jahr 1911 ist soeben erschienen.

Broschierte Exemplare kosten für Mitglieder 60 Pf., gebd. 1,20 Mk. Bestellungen nehmen die Ortsverwaltungen entgegen. Das Jahrbuch 1911 ist mit der denkbar größten Sorgfalt zusammengestellt, es gewährt uns durch sein beigegebenes Tabellenwerk einen Ueberblick über die Organisationsentwicklung unseres Verbandes. Es ist deshalb ein unentbehrliches Handbuch für alle agitatorisch tätigen Kollegen. Jeder Kollege, der sich für seine Organisation und deren Leistungen interessiert, muß dieses Jahrbuch lesen.

Verbandskollegen!
Der Beitrag für die 30. Woche ist fällig.

mit der Zeit gezwungen sehen werden, ihrerseits ebenfalls Zulagen zu bewilligen. Dieses Ziel durchzuführen, wird nunmehr die nächste Ausgabe unserer Kollegen sein müssen.

Thorn. Unter schwierigsten Verhältnissen gelang es uns hier im Herbst 1911 eine Mitgliedschaft des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes zu gründen. So konnten wir noch im selben Herbst eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse für Knotenträger herbeiführen. Zunächst hatten wir es mit der polnischen Organisation verstanden, welche, nachdem sie jahrelang diesen Ort als ihre Domäne betrachtete, alles versuchte, um unsere Organisation zu vernichten. Der Streik wurde aufgegeben und noch allerlei andere schändliche Mittel wurden versucht. So ging der Bruderkampf los. Dieser führte zunächst dahin, daß das Unternehmertum, jetzt durch die Arbeiter erparnt, den Tarif, welcher auf zwei Jahre seine Gültigkeit hatte, nicht mehr anerkannte. Dies ließen uns die Herren durch ihren Nichtsbeistand mitteilen. Da die Kollegen nunmehr zum neuen Kampfe riefen, so müssen naturgemäß noch andere Mittel angewandt werden, um die preussische Ordnung und das Thorneer mosaische Kapital aufrecht zu erhalten und zu schützen. Die Polizei und das Gericht wussten bei diesem nicht im Hintergrunde bleiben. Schon im Herbst 1911 versuchte die Polizei, unsere Organisation als eine politische Verbindung zu deklarieren und stellte Strafantrag gegen unsere dortige Leitung. Auf Einlegung des Einspruchs unseres Vereins fand am 21. Februar 1912 vor dem Schöffengericht Termin statt, in welchem unsere Kollegen freigesprochen, ergo unsere Organisation als kein politischer Verein betrachtet wurde. Der Anwalt sah sich in seiner Begründung auf einen Mißzug eines unserer Verhandlungsprotokolle, in welcher eine politische Rede verzeichnet gewesen sein sollte und müsse dann auch die Thorneer Verwaltungsstelle, wie der ganze Verband, eine politische Vereinigung sein. So argumentierte der Herr Anwalt. Doch er braug damit beim Gericht nicht durch. Der Anwalt legte gegen das freisprechende Urteil Verwahrung ein und auf Grund dieses verlangten unsere Thorneer Kollegen die Aufsertigung des freisprechenden Urteils. Doch am 21. Februar 1912 erhielten unsere Kollegen den amtlichen Bescheid, daß der Antrag auf Herausgabe des freisprechenden Urteils nicht stattgegeben werden könne, weil er die gesetzliche Unterlage nicht habe. Am 4. April ging dann unsern Kollegen eine „Verwaltungsrechtserkenntnis“ zu, in welcher darauf verwiesen wird, daß der Transportarbeiterverband eine politische Vereinigung sein müsse, weil die Kollegen Schittor, Gardzielowski, Dzymbalski, Gremiski Sozialdemokraten seien. Auch habe die Nachfrage bei dem Polizeipräsidenten in Berlin als auch in Kiel ergeben, daß der Transportarbeiterverband ein politischer Verein sei. Ferner stützte man sich auf das Protokollbuch, welches beitrage und in welchem auf Seite 56 und 256 zu ersehen sei, daß die Organisation eine Einwirkung auf politische Angelegenheiten erstrebe. Nun haben wir in banger Erwartung immer noch auf die Nachricht gewartet, daß bald der Termin kommen sollte, in welchem man uns den Garaus machen würde. Bisher umsonst! Aber etwas anderes tritt jetzt in Erscheinung und soll wohl dazu beitragen, Material zu sammeln für eine Anklage. Des öfteren kommt der Polizeifergeant John und will sich bei der Frau unseres Kollegen erkundigen, wieviel Mitglieder der Verband in Thorn habe, wer der Vorsitzende sei und wie die Mitglieder alle heißen. Natürlich hat er kein Glück damit. Und da diese Auskunftsholung erfolglos bleibt, kommt man auf Polizeiverwaltungswege und schickt unsern Kollegen eine Aufforderung, die Satzungen des Verbandes und das Vorstandsverzeichnis innerhalb 14 Tagen einzureichen, widrigenfalls eine „Zwangsstrafe“ von 60 Mk. oder Haft von 1 Woche“ angedroht ist.

Auf ein Schreiben unserer Kollegen, in welchem sie erklärten, daß die Organisation weder ein politischer Verein sei, noch sie gewillt sind, dem Verlangen der Polizei nachzukommen, bekamen wir am 26. Juni zur Mitantwort, daß, wenn innerhalb 14 Tagen der Wille der Polizei nicht in Erfüllung gegangen sei, die Zwangsverhaftung vorgenommen werde. Sol Da haben wir nun den Salat! Das ist die vielgepriesene preussisch-deutsche Gerechtigkeit, nach welcher vor dem Gesetz alle gleich sind. Vielleicht will sich die Thorneer Polizei ein Ruhmesblatt zu ihrer Geschichte holen. Wir wissen es nicht, gönnen's ihr aber. Natürlich nicht zu unserm Schaden, sondern zu unserm Nutzen. Wunderbar ist nur, daß man der polnischen Organisation in Thorn nicht diesen schneidigen Preussengeist beibringt. Es mag eben daran liegen, daß Thorn hart an der Grenze des Ruutenreiches liegt und man

sich vielleicht einbildet, in einer Provinz jenes Reiches sein Zepher zu schwingen. Den Thorneer Kollegen rufen wir aber zu: Nur nicht mitlos werden! Das Recht wird sich Bahn brechen trotz alledem; und auf unserer Seite ist das Recht!

Allgemeines.

Sagan. Ein großer Akt in Nichts zerronnen. Die freien Gewerkschaften hauptsächlich und deren Bewegungsfreiheit hatten es der hiesigen Polizeiverwaltung angetan. Deshalb suchte sie nach Mitteln, um hemmend einzuwirken zu können. Hauptächlich handelt es sich um unsere Jugendbewegung, deshalb verjagt die Polizeiverwaltung, die freien Gewerkschaften als politische Vereine zu erklären, und so erhielt auch unser Bevollmächtigter am 26. Februar d. J. folgendes Schreiben:

Die Polizeiverwaltung. Sagan, 20. Febr. 1912. J.-Nr. 11 652.

Nach einer Entscheidung des preussischen Obergerichtes sind die Zahlstellen der freien Gewerkschaften als „politische Vereine“ anzusehen.

Auf Grund des § 3 II, III, 18^a des Vereinsgesetzes vom 19. April 1908 werden Sie daher hiermit aufgefordert, binnen zwei Wochen 1. die Satzungen sowie das Verzeichnis der Mitglieder nach Vor- und Zunamen, Stand und Wohnung hierher einzureichen.

2. jede Aenderung der Satzungen sowie jede Aenderung in der Zusammenfassung des Vorstandes binnen der gleichen Frist nach Eintritt der Aenderung anzuzeigen.

Gleichzeitig wird der Vorstand auf die Bestimmungen der § 17, 18^a des Gesetzes a. a. O. noch besonders aufmerksam gemacht, nach denen Personen, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, nicht Mitglieder von politischen Vereinen sein dürfen und weder in den Versammlungen solcher Vereine, sofern es sich nicht um Veranstaltungen zu geselligen Zwecken handelt, noch in öffentlichen politischen Versammlungen anwesend sein dürfen.

Well unserm Verband ein anderer Name zugelegt wurde, sandte der Bevollmächtigte folgende Antwort:

Sagan, 9. März 1912.

An die Polizeiverwaltung zu Sagan. Bezüglich des am 26. Februar d. J. von der hiesigen Polizeiverwaltung erhaltenen Schreibens erkläre ich hiermit, daß ich einen Zentralverband der Transportarbeiter Deutschlands nicht kenne resp. mir ein Verband unter diesem Namen nicht bekannt ist, folgedessen bin ich auch nicht Vorstandsmitglied dieses Verbandes und kann daraufhin keine Vorstandsmitgliedliste und Satzungen einreichen.

Achtungsvoll
Jul. Menzel.

Darauf gab es für den 20. März eine polizeiliche Vorladung vor den Polizeikommissar Herrn Daum. Dieser Herr erklärte dem Bevollmächtigten, er sei Vorsitzender hier am Orte und hätte das oben Verlangte nicht eingereicht. Der Herr wurde aber dahin belehrt, daß der Vorsitzende in Berlin wohne und hier am Orte nur ein vom Vorstand beauftragter Bevollmächtigter vorhanden sei und dieser keine Vorstandsrechte noch Pflichten besitze. Wo und wann das Obergerichtsurteil gefällt worden ist und gegen welche Gewerkschaften konnte der Herr Inspektor selbst nicht angeben. Er bedauerte am Schluß noch, daß unendlich viel Papier wegen der Sache verschrieben wurde und wir glauben, damit die Sache als erledigt betrachten zu können. Aber weit gefehlt!

Am 1. Juli gab es eine Anklage gegen den Kolporteur Julius Menzel und Genossen, sämtlich in Sagan wohnhaft, wegen Uebertretung der § 3, Abs. 2 18^a des Vereinsgesetzes vom 19. April 1908. N.-G.-Bl. S. 651.

Als Beweismittel Zeugnis des Polizeikommissars Daum und des Polizeiwachmeisters Pohl, beide in Sagan. Hauptverhandlungstag am 12. Juli 1912, vormittags 9 1/2 Uhr, vor dem königlichen Schöffengericht in Sagan. Es waren zu diesem Tage fünf Orlsfunctionäre angeklagt. Der Herr Anwalt wollte sich aber nicht unsterblich blamieren, und so erhielten die Angeklagten am 6. Juli eine Zustellung des Inhalts, daß der Termin auf gerichtliche Anordnung aufgehoben sei.

Die ganze Sache ist also im Sande verlaufen und es ist wirklich schade, um das verbrauchte schöne Papier. Kollegen! An uns liegt es aber nun, kräftig mit der Agitation einzusetzen, damit wir den Behörden zeigen, daß wir marschieren und uns mit derartigen Schikanen nicht aufhalten lassen.

Briefkasten.

Halle a. S. W. B. Dem Gedicht ist recht gut gemeint, zur Veröffentlichung aber nicht reif. Liebe recht eifrig in deutscher Satzlehre, dann wird's später leidlich werden. D. H.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Den reisenden Kollegen zur Kenntnis, daß von der Ortsverwaltung Bremerhaven ebenfalls Erwerbslosenerstützung an bezugsberechtigte reisende Mitglieder gezahlt wird.

Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:

In Berlin: Bernhard Lau, Spt.-Nr. 83 353, eingetr. 17. 2. 12; Otto Lehmann, Spt.-Nr. 32 978, eingetr. 23. 4. 04; Erich Stodmann, Spt.-Nr. 61 634, eingetr. 1. 10. 04; Gustav Thiede, Spt.-Nr. 64 748, eingetr. 17. 5. 08.

In Hamm i. W.: Heinrich Seliger, Spt.-Nr. 264 333, eingetr. 11. 5. 11.

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

Das Mitglied Theodor Schneider aus Saarbrücken, Spt.-Nr. 298 037, ist von dort abgereist, ohne seinen Verpflichtungen dem Verbands gegenüber nachzukommen. Sollte sich Schneider irgendwo melden, ist ihm das Mitgliedsbuch abzunehmen und unter Angabe seiner jeweiligen Adresse an den Unterzeichneten einzusenden.

Aus dem Verband ausgeschlossen wurden auf Grund § 3 Abs. 7a und b der Verbandsstatuts nachstehend genannte Mitglieder:

In Königsberg i. Pr.: Emil Kruswald, Spt.-Nr. 187 975; Adam Bogdan, Spt.-Nr. 185 768; Gustav Brieskorn, Spt.-Nr. 186 919; Herm. Brinkmann, Spt.-Nr. 185 406; Friedrich Dulz, Spt.-Nr. 186 201; Friedr. Grün, Spt.-Nr. 186 728; Constantin Hüge, Spt.-Nr. 185 052; Friedrich Lesch, Spt.-Nr. 186 809; Julius Neumann, Spt.-Nr. 186 773; Richard v. Drowski, Spt.-Nr. 186 981; Karl Reichhof, Spt.-Nr. 186 377; Julius Rieck, Spt.-Nr. 187 977; Wilhelm Rudat, Spt.-Nr. 185 804; Wilhelm Schimelpfennig, Spt.-Nr. 185 120.

Der Vorstand.

J. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16.

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Spandau suchen wir einen Geschäftsführer. Bewerber muß zu allen Organisationsarbeiten befähigt sein und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

Ferner suchen wir für unsere Verwaltungsstelle Hamburg einen Beitragskassierer. Voraussetzung für die Befegung beider Stellen ist die dreijährige Zugehörigkeit der Bewerber zur gewerkschaftlichen Organisation.

Handchriftliche Offerten sind für jede Stelle getrennt unter Beifügung einer ausführlichen Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten bis 7. August d. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Verbandsvorstand.
J. A.: D. Schumann.

An die Ortsverwaltungen im Gau 15.

Werte Kollegen!

Auf Antrag des Gauvorstandes berufen wir hiermit eine Konferenz von Vertretern der Verwaltungsstellen im Gau 15 zu

Sonntag, den 18. August 1912, vormittags 9 Uhr, nach Worms

im Gewerkschaftshause, ein.

Als Tagesordnung schlagen wir vor:

1. Bericht des Gauvorstandes.
2. Kassen- und Unterstützungsfragen.
3. Lohnbewegungen.
4. Die Straßenbahnbewegung im Gau 15.
5. Anträge und Verschiedenes.

Wir ersuchen Euch, die Wahl der Delegierten rechtzeitig vorzunehmen.

Verwaltungsstellen bis zu 200 Mitgliedern wählen je einen Delegierten;

Verwaltungsstellen über 200 bis 500 Mitglieder wählen zwei Delegierte; und

Verwaltungsstellen über 500 Mitglieder wählen je drei Delegierte.

Die Delegierten haben Anspruch auf die vom 8. Verbandstag festgesetzten Diäten und Fahrgeher. Die Ausgaben hierfür sind aus Mitteln der Ortsklasse zu bezahlen.

Die Namen und Adressen der gewählten Delegierten, sowie etwaige Anträge für die Konferenz sind spätestens bis zum 12. August an die Adresse des Kollegen Gustav Lehmann, Frankfurt a. M., Alleenstr. 51, 2 Treppen, einzusenden.

Der Verbandsvorstand.
J. A.: Oswald Schumann

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

Delegierte zur örtlichen General-Versammlung der Bezirksverwaltung Groß-Berlin.

Am Donnerstag, den 22. August 1912, abends 8¹/₂ Uhr, im Gewerkschaftshaus, Engelufer 14/15, großer Saal,

Ordentliche General-Versammlung

Tagesordnung: 1. Mitteilungen. — 2. Geschäfts-, Kassen- und Arbeitsnachweisbericht für das 2. Quartal 1912. — 3. Wahl von 8 Mitgliedern zum Verbandsvorstand und Wahl von 4 Revisoren für die Hauptkasse. — 4. Erledigung eventuell eingegangener Anträge. — 5. Geschäftliches.

Ein zahlreiches Erscheinen der Delegierten ist erforderlich. Legitimationskarte sowie Mitgliedsbuch sind mitzubringen und zwecks Kontrolle resp. Abstempelung am Eingang zum Versammlungsort vorzuzeigen.

Ohne Karte und Mitgliedsbuch kein Zutritt.

Wer über 8 Wochen mit seinen Beiträgen im Rückstande ist, hat ebenfalls keinen Zutritt.

Die Bezirksverwaltung.

Achtung!

Wir machen hierdurch bekannt, daß das Verbandsjahrbuch für 1911 erschienen ist und an die Verbandsmitglieder zum Vorzugspreise von 50 Pf. abgegeben wird.

Das Jahrbuch für 1911 ist mit der denkbar größten Sorgfalt zusammengestellt; es umfaßt 326 Druckseiten und gewährt den Mitgliedern durch sein außerordentlich leicht übersichtliches Tabellenwerk einen vollständigen Überblick über alle Verbandsverhältnisse. Hochinteressant sind die Tabellen betreffend Feststellung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse unserer Berufscollegen in den verschiedenen Städten und Gauen Deutschlands, als auch die ausgezeichnete tabellarische Übersicht und graphische Darstellung am Schluß des Jahrbuches, die über die Entwicklung des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes für die Zeit von 1897 bis 1911, d. h. während 16 Jahre des Bestehens desselben, nach jeder Richtung hin leichten und klaren Aufschluß gibt. Im Interesse der Aufklärung empfehlen wir unseren Kolleginnen und Kollegen, soweit sie es nur irgend möglich machen können, sich ein solches Jahrbuch recht bald zuzulegen.

Dasselbe ist erhältlich in den Verbandsbureaus Engelufer 14—15, Michaelkirchplatz 2, Alte Leipziger Straße 1 und Charlottenburg, Rosinenstr. 3, sowie bei den angestellten Kollegen Beitragskassierern.

Die Bezirksverwaltung. J. U.; A. Werner.

Sonntag, den 11. August 1912,

Großes Volks-Sommerfest

in den herrlich gelegenen Gesamträumen der

Brauerei Friedrichshain (früher Lips), am Königstor.

Großes Garten-Konzert, Gesangsvorträge, Spezialitäten allerersten Ranges, Volksbelustigungen verschiedener Art, Kaffeefochen, Fackelpolonaise

Jedes Kind erhält am Eingang des Gartens eine Stocklaterne gratis.

Im Riesensaal: GROSSER BALL.

Entree im Vorverkauf 20 Pfennige. Kassen-Eröffnung 1 Uhr. Programm gratis. Billets an der Kasse 25 Pfennige.

Bei ungünstiger Witterung bieten die Riesenschuhhallen ausreichenden Schutz.

Eintrittskarten sind bei den Einkassierern, Vertrauensleuten, Betriebskassierern Zahlstellen und in den Bureaus zu haben. Da in ausreichender Weise für angenehme Unterhaltung gesorgt ist, auch große Unkosten nicht gescheut wurden, wird erwartet, daß die verehrlichen Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten sich auch wirklich zahlreich einfinden. Sorgt für Massenbesuch.

Das Komitee.

Sektion I.

Engros-Konfektion.

Hausdiener und Packer aus der Damen-, Herren-, Polz-, Kinder- und Blusenkonfektion Hut-, Mützen-, Putzledern-, künstliche Blumenbranche!

Montag, den 5. August 1912, abends 8¹/₂ Uhr,

Branchen-Versammlung

im Arbeitsnachweisraum, Alte Leipziger Straße 1.

Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Bericht vom Verbandstag. 3. Branchenangelegenheiten.

Kein Trinkzwang!

In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung erwartet das Erscheinen sämtlicher Berufscollegen

Die Branchenleitung.

Fahrstuhlführer und Portiers.

Mittwoch, den 7. August 1912, abends 8¹/₂ Uhr, bei Wegener, Seidelstr. 30,

Branchen-Versammlung.

Tagesordnung: 1. Vortrag des Ingenieurs Herrn H. Woldt über Sicherheitsvorschriften und Unfallgefahren bei elektrischen Aufzügen. 2. Berichterstattung vom Verbandstag. 3. Diskussion. 4. Verschiedenes.

Kollegen! Da die Tagesordnung eine sehr wichtige ist, ist es unbedingte Pflicht eines jeden Kollegen, in dieser Versammlung zu erscheinen. Es müßte überhaupt Pflicht eines jeden organisierten Kollegen sein, sich einmal im Monat in der Versammlung sehen zu lassen. Wir ersuchen daher alle Berufscollegen die Versammlungen zu besuchen.

Die Branchenleitung.

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

Sonntag, den 21. Juli 1912, vormittags 10 Uhr,

Große Mitgliederversammlung

im „Königstädtischen Kasino“, Holzmarktstr. 72.

Tagesordnung: 1. Bericht vom Verbandstage in Breslau. Berichterstattung Kollege Niebe. 2. Vorschläge für die Wahl eines Beisitzers zum Hauptvorstand.

Ohne Mitgliedsbuch oder ausgefüllten Aufnahmechein kein Zutritt.

Beiträge dürfen nicht länger wie acht Wochen rückständig sein. Massenbesuch erwartet mit kollegialem Gruß

Die Branchenleitung.

Lebens- und Genussmittel-Branche.

Hausdiener, Packer und Radfahrer aus den Bäckereien, Konditoreien, Schlächtereien, Kolonialwaren-, Delikatess-, Fisch-, Wild-, Geflügel-, Blumen-, Obst-, Gemüse-, Schokoladen-, Zigarrengeschäften usw.

Freitag, den 2. August 1912, im Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstr. 1,

Branchen-Versammlung.

Tagesordnung: 1. Bericht vom Verbandstag. 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten und Verschiedenes.

Kollegen! In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung wird erwartet, daß ein jeder nicht nur selbst erscheint, sondern auch für zahlreichen Besuch speziell in den Kreisen der Unorganisierten agitiert. Die Verbandsbücher sind mitzubringen und am Eingang vorzuzeigen. Marken können geklebt werden. Mit toll. Gruß

Die Branchenleitung.

Mitglieder aller Branchen!

Kutscher, Platzarbeiter, Chauffeurs, Hausdiener usw. von Charlottenburg, Halensee, Schmargendorf, Wilmersdorf.

Donnerstag, den 25. Juli 1912, abds. 8¹/₂ Uhr,

Mitglieder-Versammlung

im Volkshaus, Charlottenburg, Rosinenstr. 3.

Tagesordnung: 1. Berichterstattung vom Breslauer Verbandstag. 2. Die Lohnbewegung der Arbeitskutscher. 3. Bericht der Distriktskommission vom 2. Quartal 1912. Mitgliedsbuch ist am Eingang vorzuzeigen.

Es ist dringende Pflicht aller Kollegen, in dieser Versammlung zu erscheinen. Mit kollegialem Gruß

Die Branchenleitung.

Sektion II.

Transportarbeiter.

Betriebsvertrauensleute und Mitglieder der einzelnen Branchenleitungen.

In letzterer Zeit sind vielfach Kollegen aus ihren Aemtern als Betriebsvertrauensleute ausgeschieden, ohne ihrer Branchenleitung, bzw. der Sektion II hiervon Mitteilung gemacht zu haben. Wir richten deshalb an alle unsere Funktionäre das dringende Ersuchen, beim Ausscheiden aus ihren Aemtern, sowie bei jeder Wohnungsveränderung ihren Branchenleitern 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 Kollkutscher, Geschäftskutscher, Kellerarbeiter usw. mit angegeben werden. Ferner bitten wir dringend, beim Ausscheiden aus dem Aemte als Verbandsfunktionär um sofortige Rückgabe der grünen Legitimationskarte. Alle derartigen Meldungen sind im Zimmer 33, Engelufer 15, abzugeben.

Die Sektionsleitung. J. U.: Albert Uthig.

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

Die Sektionsleitung.

Arbeitskutscher!

Nach der Lohnbewegung in diesem Sommer sind von den Fuhrherren in Lichtenberg, Kummelsburg, Neukölln und Ostern von Berlin ein Mindestlohn für Kutscher von 33,50 bis 35,- Mk. pro Woche zugebilligt 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 Mk., für Anfänger 19 Mk. pro Woche, bekanntlich erhöhen sich die Sätze bei längerer Beschäftigung. Auf die Tariflöhne ist bei Annahme von Beschäftigung strengstens zu achten. Die Branchenleitung.

Jugend - Abteilung.

Versammlungen.

Abteilung Zentrum am Donnerstag, den 25. Juli abends 9 Uhr bei Wog, Klosterstraße 101.

Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls, 2. Vortrag des Koll. Hermann Schröder über: „Arbeiterjugend und Jungdeutschland-Bund“. 3. Berufliches und Abteilungsangelegenheiten. Zu jedem Punkte freie Aussprache. Zahlreiches Erscheinen erwartet. Die Abteilungsleitung.

Abteilung Gesundbrunnen II am Mittwoch, den 24. Juli abends 9 Uhr, bei Kurzrod, Fiontskirchplatz 5. **Tagesordnung:** Vortrag über: „Wanderungen“ Referent: H. Klemm.

Abteilung Süd-Ost am Sonnabend, den 27. Juli abends 9 Uhr bei Wählich, Stalitzerstr. 22. **Tagesordnung:** „Berichterstattung vom Verbandstage in Breslau“. Ref: A. Perlmann. Besprechung der nächsten Veranstaltungen.

Für die Abteilungen Schönhauser Vorstadt I u. II, Prenzlauer Vorstadt und Pankow findet am Sonnabend, den 20. Juli, abends 9 Uhr, im Lokale von Max Flug, Danzigerstr. 71, eine

Gemeinsame Versammlung

statt. — **Tagesordnung:** 1. Bericht vom Verbandstage in Breslau. Referent: Kollege Arthur Perlmann. 2. Aussprache. 3. Abteilungsangelegenheiten. Das Mitgliedsbuch ist mitzubringen und vorzuzeigen.

Partien.

Die Abteilungen Zentrum, Ostern und Lichtenberg veranstalten am Sonnabend, den 3. August eine

Nachpartie nach Rahnsdorf Woltersdorfer Schleuse, Kranichsberge, Müdersdorf, Stienitzsee und Strausberg.

Ausfahrt mit dem Zug ab Bahnhof Börse 11¹⁴ abends Bahnhof Alexanderplatz 11¹⁶, Bahnhof Jannowitzbrücke 11¹⁹, Schloßscher Bahnhof 11²⁰, Stralau-Kummelsburg 11²⁷, Kummelsburg-Blick 11³⁰, in Rahnsdorf 12⁰⁰ Uhr nachts.

Fahrtgeld hin und zurück 90 Pfg. bis 1 Mk. Lieberbücher, Decken und Mundvorrat für den ganzen Tag ist mitzubringen!

Jedem jugendlichen Transportarbeiter steht es frei, sich an der dieser Partie zu beteiligen. Das Vergütungskomitee.

Abteilung Gesundbrunnen II unternimmt am Sonnabend, den 27. Juli eine

Nachpartie nach Bernau, Uehdorf, Bogensee, Tiepitzsee, Schönwalde.

Die jugendlichen Teilnehmer treffen sich um 10^{1/2} Uhr abends vor dem Stettiner Vorortbahnhof und vor dem Bahnhof Gesundbrunnen bei unserem Plakat.

Fahrtgeld insgesamt 70 Pfg. Plaid oder Decke und Lieberbücher sind mitzubringen; ebenso Mundvorrat für den ganzen Tag und eine kleine Flasche oder Kanne für Getränke, ferner wird ersucht, sich leicht und luftig zu kleiden.

Abteilung Süd-Ost unternimmt am Sonnabend, den 3. August eine

Nachpartie nach Hoppegarten Stienitzsee, Strausberg.

Die Teilnehmer treffen sich abends um 10^{1/2} Uhr am Mariannenplatz (Feuerwehrentempel).

Fahrtgeld insgesamt 60 Pfg. Plaid oder Decke und Lieberbücher sind mitzubringen; ebenso Mundvorrat für den ganzen Tag und eine kleine Flasche oder Kanne für Getränke, ferner wird ersucht, sich leicht und luftig zu kleiden.

Sonnabend, den 27. Juli 1912 unternehmen die jugendlichen Transportarbeiter und Arbeiterinnen der Abteilungen Schönhauser Vorstadt I und II, Prenzlauer Vorstadt und Pankow, eine

Nachpartie nach Oranienburg, Wensickendorf, Brieselang und Birkenwerder.

Treffpunkt für alle Teilnehmer abends 10^{1/2} Uhr, auf dem Bahnsteig der Vorortbahn Gesundbrunnen. Fahrkarte ist zu lösen bis zur Station Oranienburg.

Fahrtgeld insgesamt 1 Mk. Mundvorrat für die Nacht und den folgenden Tag Plaid oder Decke, eine Flasche oder Kanne mit alkoholfreien Getränken, Musikinstrumente und Lieberbücher sind mitzubringen.

Es steht jedem jugendlichen Transportarbeiter frei, sich an dieser Partie zu beteiligen.

Die Abteilungsleitungen.

Für die jugendlichen Transportarbeiter und -arbeiterinnen der Abteilungen Schönhauser Vorstadt I und II, Prenzlauer Vorstadt und Pankow finden regelmäßig an jedem Mittwoch, abends von 7-9 Uhr, auf dem Exerzierplatz an der Eberswalderstraße

Spielabende

statt. Die Kollegen treffen sich an unserem Plakat

Jugendsektion D. C. U.

Es steht allen jugendlichen Transportarbeitern und -arbeiterinnen frei, sich an diesen Spielabenden zu beteiligen. Die Abteilungsleitungen.

Die

Gesangs-Übungen

der jugendlichen Transportarbeiter und -arbeiterinnen finden jeden Montag, abends von 9 - 11^{1/2} Uhr im Lokale von Thimm, Eilffterstr. 79, statt. Sangeslustige Mitglieder sind jederzeit willkommen.

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 Brachhäle“, 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.

Kraftdroschkenführer.

Bezirks-Versammlungen

Bezirk Schönhauser Vorstadt am Mittwoch, den 31. Juli, abends 7^{1/2} Uhr, im „Genossenschafts-Wirtshaus“, Stargarderstr. 3.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen P. Schach über „Christentum und moderne Gewerkschaften“. 2. Diskussion. 3. Bezirksangelegenheiten. 4. Verschiedenes.

Zwecks Kontrolle ist das **Verbandsbuch** mitzubringen.

Zahlreiches Erscheinen erwartet

Der Bezirksführer.
J. A.: Max Klär.

Bezirk Reinickendorf am Dienstag, den 22. d. Mts., abends 7 Uhr, im Lokal Mertens, Hansastr. Ecke Seestraße.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag: „Kapitalismus und Genossenschaftsbewegung“. Referent Genosse Regel. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches und Verschiedenes.

Kollegen, bringt zu diesem Vortrag eure Frauen mit. Zahlreichen Besuch erwartet

Der Bezirksführer.

Loeb-Garage Charlottenburg.

Am Montag, den 22. Juli 1912, abends 8^{1/2} Uhr, findet im Lokal von Kalisch (Regelbahn) eine

kombinierte Versammlung

aller Kollegen der in der Loeb-Garage befindlichen Betriebe statt.

Da sehr wichtige Fragen auf der Tagesordnung stehen, ist das Erscheinen der Kollegen unbedingt notwendig.

Der Bezirksleiter.

Privat-Chauffeure.

Bezirk Charlottenburg am Donnerstag, den 8. August 1912,

Monats-Versammlung

bei Bernide, Bismarckstr. 38.

Das Erscheinen aller Kollegen ist Pflicht.

Die Branchenleitung.

Zentrale Kranken- und Sterbefälle der Ruffcher und verwandten Berufsgenossen (E. S. N. 82.) zu Berlin.

Allen Kassenmitgliedern zur Nachricht, daß eine **Außerordentliche General-Versammlung**

am Donnerstag, den 25. Juli 1912, abends 8^{1/2} Uhr im Restaurant Paul Road hier, Stralauer Brücke 2a stattfindet, wozu sämtliche Mitglieder hiermit eingeladen werden.

Tagesordnung: 1. Aenderung des § 27 unseres Statuts. 2. Diskussion.

Um pünktliches und vollzähliges Erscheinen ersucht Der Kassenvorstand.

J. A.: Paul Bornmann, Rentant.
Grüner Weg 3, 1 Tr.

Berliner Lokales.

Als Zeuge wird der Kollege Kraftdroschkenführer gesucht, welcher am Sonntag, den 13. Juli früh am Lühovplatz als erster hielt und den verurteilten Landgerichtsrat Hellwig nach dem Elisabeth-Krankenhaus gefahren hat. Zu melden bei Rettig, Michaelkirchplatz 1, 1 Treppe.

Welcher Chauffeur mit dunkelblau lackierter Autodroschke hat Dienstag (am Tage des großen Gewitters), abends 9^{1/2} Uhr, drei Damen und einen Herrn von Kaiserallee 30 nach Café Kurfürstendamm, Ecke Wilmersdorferstraße, gefahren? Von dort gleich wieder zwei alte Damen befördert? Angemessene Besoldung wird gewährt. Bitte zu melden: Kaiserallee 30, rechts, hochparterre, Pension.

Sektion V.

Industriearbeiter.

Sonntag, den 28. Juli 1912, vormittags 9^{1/2} Uhr bei Franke, Bodestraße 19

Sektionsmitglieder-Versammlung.

Tagesordnung: 1. Berichterstattung der Delegierten vom Verbandstage. 2. Bericht der Sektionsleitung über die Tätigkeit vom ersten Halbjahr. 3. Kassenbericht über den Stand des Agitationsfonds. 4. Anträge und Verschiedenes — Zutritt zur Versammlung erfolgt durch Vorzeigung des Verbandsbuches. Wer länger als 6 Wochen mit den Beiträgen im Rückstande ist, erhält keinen Einlaß. Einen Massenbesuch erwartet

Die Sektionsleitung.

Wichtig! Wählt Vertrauensleute!

In verschiedenen Betrieben besteht immer noch der unheilvolle Mißstand, daß die Kollegen der Wahl von Vertrauensleuten allzu wenig Interesse entgegenbringen. Hier ist Hilfe zu schaffen und es liegt auch im Interesse der Kollegen selbst, wenn stets Vertrauensleute vorhanden sind.

Laut den gefassten Beschlüssen der Vertrauensleute- und Mitgliederversammlungen sind die Kollegen von Betrieben resp. Abteilungen, in denen drei Verbandskollegen tätig sind, verpflichtet, aus ihrer Mitte einen zu bestimmen, der das Amt des Vertrauensmannes ausübt. Bei einem Wechsel ist eine Ersatzwahl sofort vorzunehmen. Name und Wohnung ist der Sektionsleitung umgehend mitzuteilen.

Es wird erwartet, daß in allen Betrieben und Abteilungen, wo Vertrauensleute noch nicht gewählt sind, diesem Hinweise Rechnung getragen wird, um das Verfaulende recht schnell nachzuholen.

Die Sektionsleitung, J. A.: Karl Fromke,
Engel-Ufer 15, 2 Treppen.

Cöpenick und Umgegend.

Sonntag, den 4. August 1911 nachmittags 3 Uhr bei Fr. Habe, Oberschöneweide, Wilhelminenhoffstr. 48

Allgemeine Versammlung

für sämtliche Mitglieder aus allen Orten des Agitationsbezirktes.

Tagesordnung: 1. „Religion und Sozialismus“ Referent, Koll. Farwig Berlin. 2. Diskussion. 3. Tätigkeitsbericht der Agitationskommission für das 2. Quartal. 4. Diskussion. 5. Geschäftliches. Nach Schluß der Versammlung: **Genüßliches Beisammensein mit Tanz.** Kollegen! Bringt auch eure Frauen mit, die an dem lehrreichen interessantesten Vortrag nur profitieren können. Mitgliedsbücher sind zur Kontrolle mitzubringen.

Bezirk Alt-Glienide. Sonntag, den 11. August, früh 10 Uhr, bei Frau Joch, Köpenickerstr.

Bezirksversammlung

Tagesordnung: 1. Rechte und Pflichten der Mitglieder nach dem am 1. Juli in Kraft getretenen Statutenänderungen Erläuterungen durch Koll. Ernst Nürnberg. 2. Diskussion. 3. Berichte. 4. Verschiedenes. Zahlreichen Besuch erwartet

Die Agitationskommission.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Rettig, Berlin.
Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.
Druck: Maurer & Dimmler, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.