

# Sonntags

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

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

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

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

Nr. 36.

Berlin, den 8. September 1912.

16. Jahrg.

## Die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe Deutschlands.

So lange es Vereinigungen der Handelsarbeiter gibt, erdört auch schon der Ruf nach einer Veseitigung der Sonntagsarbeit im Handelsgewerbe.

Vedenkt man, daß bis vor wenigen Jahren die Mehrzahl der Arbeiter erst ihren Lohn am Sonntagabend, ja zu einem ganzen Teil, namentlich im Verkehrsgewerbe, erst Sonntags erhielten, so erscheint es begreiflich, wenn die Handelsarbeiter in den früheren Jahren den Ruf nach der völligen Sonntagsruhe weniger laut erhoben als das in den letzten Jahren geschah.

Es wird ja den Arbeitern vonseiten ihrer Gegner so gern der Vorwurf gemacht, sie nähmen bei ihren Forderungen nicht die geringste Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse; dabei beweist gerade der Kampf um die Sonntagsruhe wie wenig dieser Vorwurf berechtigt ist.

Gerade mit Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse erhoben die Handelsarbeiter in den 90er Jahren nicht die Forderung nach einer völligen Sonntagsruhe, sondern sie beschränkten sich damals darauf, eine Einschränkung der Sonntagsarbeit zu verlangen, so erklärte z. B. in einer Berliner Versammlung im Jahre 1890 der Referent folgendes.

Gern würden wir die völlige Sonntagsruhe fordern, wäre sie unter den heutigen Verhältnissen durchführbar. Bei der heutigen Art der Lohnzahlung am Sonnabend ist die Arbeiterfrau gezwungen, am Sonntag vormittag zu kaufen, denn sie hat am Sonnabend keine Zeit mehr dazu.

Heute ist die Arbeiterschaft von der Durchführbarkeit der vollständigen Sonntagsruhe überzeugt, ist doch in den letzten Jahren die Freitagslohnzahlung für die Mehrzahl der Arbeiter eingeführt, so erhielten innerhalb der letzten 4 Jahre z. B. in Kiel 4000 Bauhandwerker, 7000 Werftarbeiter und 3000 Transportarbeiter, also zusammen 14 000 Arbeiter die Freitagslohnzahlung, so daß heute mehr als 25 000 Arbeiter in dieser Stadt ihren Lohn am Freitag erhalten.

So wie in Kiel ist natürlich auch in anderen Städten eine Veränderung eingetreten.

Mögen also die Gegner der Sonntagsruhe aufhören immer und immer wieder zu betonen, die Rücksicht auf die Arbeiterkäufer sei es, welche sie veranlasse, gegen eine Einschränkung der Sonntagsarbeit Sturm zu laufen.

Wenn heute noch ein Teil Arbeiter Sonntags seine Einkäufe macht, so geschieht es in der Mehrheit der Fälle nicht, weil die Arbeiter nicht anders können, sondern aus Bequemlichkeit und Leichtsinn. Ein großer Teil von diesen Arbeitern denkt nicht darüber nach, daß er durch seine Handlungsweise andere Arbeiter an der Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage hindert, ja das er zu deren Verschlechterung beiträgt.

Hier sollten einmal die Gewerkschaftskartelle ein ernstes Wortchen reden, wie es vor kurzem das Kieler tat.

Die Ladenbesitzer gehören sowieso zu den sozial rückständigsten Unternehmern, denen jeder Fortschritt mühsam abgerungen werden muß; da dürfen freisorganisierte Arbeiter unter keinen Umständen dazu beitragen, deren Position zu stärken.

Es würde zu weit führen, hier im Rahmen dieser Zeilen alle die von den Sonntagsruhgegnern vorgebrachten Argumente zu untersuchen und zu widerlegen, es ist aber auch nicht notwendig, weil ein großer Teil von ihnen überhaupt eine Widerlegung nicht wert ist, was soll man dann dazu sagen, wenn ein Hausbesitzerverein in Berlin erklärt, durch die Einführung der völligen Sonntagsruhe würden die Ladenbesitzer bankrott machen und würde die Zahl der leerstehenden Läden bedeutend vermehrt.

Nun wird namentlich vonseiten der Handelskammern die Landwandschaft angeführt, auf die man unbedingt Rücksicht nehmen müsse, für diese müsse

die Gelegenheit, Sonntags kaufen zu können, offen gelassen werden.

Wie sieht es aber nun in Wirklichkeit mit diesem Einwand der Ladenbesitzer aus?

Im Sommer oder gar während der Erntezeit wird es wohl wenig Bauern geben, die Sonntags nach der nächsten Stadt fahren, um Einkäufe zu machen, aus dem einfachen Grunde, weil sie während dieser Zeit den Sonntag mit zur Arbeit verwenden und im Winter hat doch wohl jeder Bauer an Wochentagen so viel Zeit übrig. Was nun die Landarbeiter anbetrifft, so steht doch fest, daß deren Jahresverdienst so niedrig ist, daß von großen Einkäufen nicht die Rede sein kann, es kommt noch hinzu, daß die Mehrzahl von ihnen Sonntags ebenso gut arbeiten muß wie Wochentags.

Nochmehr trifft dieses auf die ausländischen Arbeiter zu, die wegen mangelnder Arbeitsgelegenheit ihre Heimat verlassen mußten, um nun hier in Deutschland einige Groschen zusammen zu kraben, mit denen sie ihre Angehörigen in der Heimat durch den Winter bringen können. Man braucht diese Leute nur zu beobachten, um zu erkennen, daß sie als Kletter der Herren Ladenbesitzer nicht in Frage kommen.

Also auch dieses Argument kann ruhig bezeichnet werden als — Wasser ohne Wert.

Sei man doch ehrlich und sage den wahren Grund, weshalb man sich gegen die Einführung der vollständigen Sonntagsruhe so arg sträubt, es ist ja nicht angenehm, das geben wir gerne zu, zu erklären; es ist die Angst, der Profit könnte geschmälert werden, aber es ist doch einmal Tatsache, daß dies der einzige Grund, alles andere ist doch nur Material zur Verdeckung des wirklichen Grundes, mag es auch noch so oft und laut vorgebracht werden. Es berührt uns komisch, wenn gerade die Jühaber der kleinen und kleinsten Geschäfte sich als die erbittertesten Gegner der Sonntagsruhe aufspielen, sollte da nicht auch die Sonntagsarbeit mit daran Schuld sein, wenn deren Horizont ein ganz beengter ist, läge es nicht auch in der Krämer-Interesse, einmal einen freien Tag zu haben, an welchem sie Zeit hätten, über andere Dinge, als die, welche das Geschäft mit sich bringt, nachzudenken?

Ist denn der — Schaden, welchen sie angeblich durch die Sonntagsruhe erleiden, wirklich so groß? Man braucht ja Sonntags während der erlaubten Verkaufszeit nur die Augen aufzumachen, um zu sehen, wie gerade die größten Geschäfte in dieser Zeit der zahlreichsten Besucher haben. Um in einem kleinen Geschäft zu kaufen, braucht man nicht erst eine Bahnfahrt zu machen. Bietet denn die Fensterauslage eines kleinen Geschäfts denen, welche zum Vergnügen nach einer größeren Stadt fahren, wirklich einen so bezaubernden Anblick, der sie veranlassen könnte, Einkäufe in demselben zu machen? Wie viele Ladenbesitzer gibt es doch, die ihre Läden Sonntags schließen, ohne das ein Kunde ihn betreten hat, aber die Hoffnung, nächsten Sonntag wird es vielleicht besser, veranlaßt viele von ihnen, sich gegen die völlige Sonntagsruhe zu erklären.

Selbstverständlich lassen sich die Angestellten und Arbeiter des Handelsgewerbes von ihrer Forderung nach einem freien Tage nicht durch solche Einwände abbringen.

Der § 105 b Abs. 2 besagt nun, daß durch statutarische Bestimmungen einer Gemeinde oder eines weiteren Kommunalverbandes die Sonntagsarbeit im Handelsgewerbe eingeschränkt, ja gänzlich unterlag werden kann, versuchen aber die in Frage kommenden Arbeiter auf diesem Wege die Sonntagsruhe zu bekommen, so erklären die Unternehmer sofort, das kann nur auf reichsgerichtlichem Wege gemacht werden, will dann aber die Regierung eine Einschränkung der Sonntagsarbeit durch Reichsgesetz vornehmen, dann schreten sie Peter und Paul über Nichtberücksichtigung der örtlichen Verhältnisse usw. und Handelskammern, Handwerkerkammern

beeilen sich, der Regierung von diesem — unglücklichen — Schritt abzuraten und die Regierung nicht — und schwenkt ein. Damit soll nun nicht gesagt sein, daß die Regierung schon einmal ernstlich den Versuch gemacht hat, den Wünschen des Handelsproletariats nachzukommen, da ist sie denn doch eins zu treue Sachwalterin der Unternehmerinteressen. Als Beweis dafür mögen nachstehende Zeilen dienen.

So lange der eiserne Kanzler Bismarck seines Amtes waltete, war an Einführung einer Sonntagsruhe nicht zu denken, denn dieser Mann war ein Gegner der Sozialpolitik.

Im Jahre 1879 lehnte der Bundesrat jede Einschränkung und jedes Einschreiten zur Veseitigung der Sonntagsarbeit ab.

1885 erfuhren die Forderungen eine glatte Ablehnung im Reichstage.

Erst als der — Eiserne in der Vertikung verschwand, trat ein Wechsel in der Anschauung ein.

Am 1. Juli 1892 trat die Novelle zur Gewerbeordnung in Kraft, welche die Sonntagsarbeit auf 5 Stunden beschränkte, gleichzeitig erhielt aber die Polizei das Recht, eine Vermehrung der Stunden, während welcher die Beschäftigung stattfinden darf, zu gestatten.

Das war nicht viel, aber doch immerhin ein Fortschritt. Mit dieser kleinen Verbesserung glaubte die Regierung ihre Kräfte genug angefreut zu haben. 20 Jahre und vielleicht noch länger gebraucht sie sie, um sich von ihrer Erschöpfung zu erholen, denn bis zum heutigen Tage hat der § 105 b der R.G.O. noch keine Milderung erfahren.

Wohl würde im Jahre 1907 im Reichsamt des Innern ein Entwurf ausgearbeitet betreffend Abänderung derjenigen Bestimmungen der Gewerbeordnung, welche sich auf die Regelung der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe beziehen. Dieser Entwurf stellte den Grundgedanken auf, daß in Zukunft Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter, vorbehaltlich der Bestimmungen des § 105 c und 105 d. R.G.O., die sich auf Ausnahmen beziehen, an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden dürfen.

Dieser Entwurf wurde den — Handelskammern mit dem Ersuchen unterbreitet, sich gutachtlich zu der geplanten Ausdehnung zu äußern. Diese walteten nun ihres Scharfrichteramtes und ließen an dem Entwurf nichts gutes.

Ganze drei Handelskammern, nämlich Danzig, Frankfurt a. M. und Leipzig akzeptierten die im Entwurf niedergelegte völlige Sonntagsruhe. Alle übrigen sprachen sich entweder für Beibehaltung des jetzigen Zustandes, den selbst der Reichskanzler für unhaltbar erklärt hatte, aus, oder sie verlangten eine 3- bis 5stündige Tätigkeit an Sonntagen. Seit dieser Zeit leistet sich die Regierung das Vergnügen, in jeder Session des Reichstages einen derartigen Entwurf anzukündigen, ohne das bis zum heutigen Tage ein solcher an dem Reichstag gelangt wäre. Schon das die Regierung ihren Entwurf nur von den Handelskammern begutachten, während sie die im Handelsgewerbe beschäftigten Arbeiter und Angestellten, um deren Fell es sich doch handelte, unberücksichtigt ließ, beweist deutlich, daß ihr die Wünsche der Unternehmer Befehle sind. So konnten die Arbeiter denn auch bereits im Frühjahr in den Betreibungen lesen, daß die Regierung die völlige Sonntagsruhe habe fallen lassen und dafür eine 3stündige Beschäftigungsdauer vorzuschlagen beabsichtige.

Auch eine am 6. Dezember 1907 eingebracht und am 11. März 1908 vom Reichstag angenommene Resolution des Grafen v. Hompesch und Genossen, welche die verbündeten Regierungen ersuchte, turcksich bald einen Gesetzesentwurf vorzulegen, durch welchen bezüglich der gewerblichen Sonntagsruhe bestimmt wird, daß 1. die den Arbeitern zu gewährenden Ruhe (§ 105 b R.G.O.) mindestens für jeden Sonn- und Festtag 36, für zwei aufeinander-



folgende Sonn- und Festtage 60 Stunden beträgt. 2. die Arbeitszeit der Handlungsgehilfen, -Lehrlinge und Arbeiter, soweit sie nicht in offenen Verkaufsstellen beschäftigt werden (§ 139c R.G.O.) auf höchstens 2 Stunden an Sonn- und Festtagen beschränkt wird. 3. eine ordnungsmäßige Regelung der Sonntagsruhe (§ 105b R.G.O.) auch dahin ermöglicht, daß die Zulassung der Beschäftigung an bestimmte Bedingungen geknüpft wird. 4. den in Gast- und Schankwirtschaften beschäftigten Personen tustlichst an jedem Sonn- und Feiertag der Besuch des Gottesdienstes ihrer Konfession ermöglicht wird, mindestens aber an jedem zweiten Sonntag (§ 105i R.G.O.). 5. die Sonntagsruhe auf die in der Binnenschifffahrt beschäftigten Personen ausgedehnt wird, veranlaßte die Regierung nicht, die Erledigung dieser Sache energischer zu betreiben.

Hätten die Handelsarbeiter und Angestellten auf ihren Berufskongressen und Generalversammlungen nicht immer wieder die Regierung mit der Forderung nach einem freien Tage bedrängt, wer weiß, ob sie sich überhaupt um das Handelsproletariat gekümmert hätte.

Es ist das Verdienst des deutschen Transportarbeiterverbandes und der freigeordneten Angestellten, die Regierung immer wieder an ihre Pflicht gemahnt zu haben.

Bereits am 11. September 1892 forderte ein gemeinsamer Kongress der Handlungsgehilfen und Hausdiener zu Berlin weiteren Ausbau der Sonntagsruhe.

Ferner forderte der erste Berufskongress 1894 zu Halle die vollständige Sonntagsruhe.

Nach der Offen 1899 in Leipzig tagende gemeinsame Berufskongress der lokalen und zentralen Organisationsrichtung forderte Festsetzung einer Sonntagsruhe von 36 Stunden.

Das gleiche taten der zweite und dritte Berufskongress, während der vierte die vollständige Sonntagsruhe durch Gesetz verlangte.

Der im Jahre 1906 tagende Handelsgehilfenkongress nahm eine Resolution an, die die vollständige Sonntagsruhe für alle kaufmännischen Betriebe verlangte.

Seither ist fast keine Verbandsgeneralversammlung der beiden freien Verbände abgehalten worden, auf der nicht die Forderung nach der vollständigen Sonntagsruhe erhoben wurde.

So gehorham die Regierung den Unternehmern gegenüber ist, so wenig entgegenkommend zeigte sie sich den Arbeitern.

Wenn also die in Frage kommenden Arbeiter und Angestellten auf die Regierung hätten warten sollen, so stände es um ihre Sonntagsruhe verdammt schlecht. Glücklicherweise aber gibt der § 105b den Gemeindeverwaltungen das Recht durch Ortsstatut die Sonntagsarbeit im Handelsgewerbe weiter einzuschränken oder ganz zu untersagen.

Da nun im Laufe der Zeit unverfälschte Vertreter der völligen Sonntagsruhe in Gestalt sozialdemokratischer Abgeordneter in diese Verwaltungen einzogen, so wandte sich das Handelsproletariat mit Erfolg an diese, eine Einschränkung oder völlige Unterjagung der Sonntagsarbeit im Handelsgewerbe erheischend.

Es würde zu viel Raum in Anspruch nehmen, alle die in den einzelnen Städten geführten Kämpfe um die Sonntagsruhe hier zu schildern, so viel sei aber gesagt, daß häufig Dutzende von Eingaben und

Versammlungen nötig waren, um die Stadtväter zur Einschränkung der Sonntagsarbeit zu veranlassen.

Dem Leser dieser Zeilen dürfte es interessieren zu erfahren, welche Städte eine Verbesserung der Sonntagsruhestimmungen in den letzten Jahren vorgenommen haben, deshalb seien hier eine Anzahl angeführt.

In Breslau wurde im Mai 1908 durch Beschluß der Stadtverordnetenversammlung die Beschäftigungsbauer im Handelsgewerbe auf 2 Stunden und zwar von 11 bis 1 Uhr herabgesetzt. Nur der Nahrung, Gemüsmittel- und Tabackbranche sowie dem Handel mit frischen Blumen wurde eine Dauer von 4 Stunden zugestanden.

Berlin. Am 17. Dezember 1908 stellte die Stadtverordnetenversammlung einen Betrag von 5000 Mark bereit, die für eine Umfrage unter den Geschäftsleuten, ob für oder gegen eine Erweiterung der Sonntagsruhe Verwendung finden sollte. 1909 fand die dann der Magistrat an 31 414 Gewerbetreibende diese Fragebogen.

Von den Befragten erklärten sich 15 915 gegen, 11 116 für eine Erweiterung, während 51 nicht antworteten. Die Stadtverordnetenversammlung vom 16. Februar 1911 beschloß, die Verkaufszeit auf 2 Stunden, nämlich im Sommer von 8 bis 10 und im Winter von 12 bis 2 Uhr festzulegen.

Es dauerte dann beinahe ein Jahr bis dieses Ortsstatut in Kraft trat, da der Magistrat die Einführung davon abhängig gemacht hatte, daß sich die Vorortgemeinden diesem Statut angeschlossen.

Wiesbaden. Als Ergebnis einer von den freigeordneten Handlungsgehilfen und Arbeitern eingereichten Petition an den Magistrat wurde am 9. Mai 1912 ein Ortsstatut erlassen, in dem für die Wintermonate 4 Stunden und die Sommermonate 3 Stunden für den Gewerbebetrieb freigegeben wurde.

Bremen. Diese Stadt gehört zu denjenigen, deren Vertreter sich in ihrer Mehrheit zu keiner sozialen Part aufschwüngen können. Die Geschäfte sind hier noch 4 Stunden und zwar von 8 bis 10 und 12 bis 2 Uhr geöffnet.

In Braunschweig dürfen die Läden noch 4 Stunden offen gehalten werden, jedoch sind jetzt Bestrebungen im Gange, welche eine Verkürzung der Sonntagsarbeit herbeiführen dürften.

Chemnitz. Durch Ortsstatut, erlassen am 13. Juni 1912, erhielt das Handelsproletariat für den Sommer die 2stündige und den Winter die 3stündige Arbeitszeit.

St. Gallen. Ein im Jahre 1907 am 23. Dezember erlassenes Ortsstatut brachte für die Großgeschäfte die vollständige Sonntagsruhe, während die Beschäftigungszeit auf drei Stunden im Kleinhandel herabgesetzt wurde. Ferner erhielten bestimmte Geschäfte die Erlaubnis, ihre Läden 5 Stunden zu beschließen.

Dresden. Der erste April 1908 brachte einen Teil der Handelsarbeiter und Angestellten die völlige Sonntagsruhe durch Ortsstatut.

Münster. Am 29. März 1911 erließ der Magistrat dieser Stadt ein Ortsstatut, in welchem niedergelegt ist, daß Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter Sonntags nur in der Zeit von 8 bis 9 1/2 Uhr beschäftigt werden dürfen. Also eine Beschränkung auf 1 1/2 Stunden, jedoch wurden auch hier Ausnahmen zugelassen.

Frankfurt a. M. Bereits im Jahre 1901 schränkte der Magistrat die Sonntagsarbeit im Han-

delsgewerbe wesentlich ein, ohne daß im Laufe der Jahre ein Minus der Ladenbesitzer eintrat. Im Juli 1905 wurde dann die vollständige Sonntagsruhe eingeführt und, wie die Frankfurter Handelskammer berichtet, ohne nennenswerten Schaden für die Geschäftsleute.

Halle a. S. Der Magistrat unterbreitete im Juli 1912 den Stadtverordneten ein Ortsstatut, in welchem eine 2 1/2 stündige Verkaufszeit festgesetzt war. Wahrscheinlich dürfte auch hier in nächster Zeit eine wesentliche Einschränkung der Sonntagsarbeit eintreten.

Heidelberg. 1911 am 16. November wurde für die Geschäfte des Handelsgewerbes ohne offene Verkaufsstellen die vollständige Sonntagsruhe eingeführt. Gleichzeitig wurde die Arbeitszeit in den offenen Verkaufsstellen auf 2 Stunden verkürzt.

Hamburg. Im Juli 1912 legte der Senat der Bürgerschaft einen Entwurf vor, der eine Beschränkung auf drei Stunden vorsah. Handlungsgehilfen und deutscher Transportarbeiterverband erließen in einer gemeinsamen Eingabe die Mitglieber der Bürgerschaft, den Senatsbeschluß abzulehnen und die völlige Sonntagsruhe einzuführen.

Wie der Kampf ausgeht, kann noch nicht gesagt werden, jedenfalls dürfte auch für die Hamburger Handelsarbeiter eine Verkürzung ihrer Arbeitszeit in nächster Zeit eintreten.

Hannover. Intensiver Agitation der im Handelsgewerbe beschäftigten Personen ist es zu verdanken, wenn der Magistrat am 16. April 1907 ein Ortsstatut erließ, in dem im allgemeinen nur die Zeit von 11 bis 1 Uhr, also 2 Stunden, für den Verkauf freigegeben wurden.

Karlsruhe i. B. Mitte April 1911 kam dort eine Vorlage an den Bürgerausschuß, die eine zeitweise völlige Sonntagsruhe vorsah. Unbegreiflicherweise zog der Magistrat diese Vorlage zurück. Die Petition einiger Detailisten hatte ihn zu dieser Handlungsweise veranlaßt. Da auch hier die Stimmung der völligen Sonntagsruhe günstig ist, dürfte ihre Einführung nur eine Frage der Zeit sein.

Kiel. Im Jahre 1910 wurde durch Ortsstatut die Arbeitszeit im Handelsgewerbe auf 2 Stunden nämlich auf 7 1/2 bis 9 1/2 Uhr vormittags beschränkt.

Königsberg i. Pr. Dem unauffhaltsamen Drängen des Handelsproletariats nachgebend, wurde am 17. Juli 1911 die vollständige Sonntagsruhe eingeführt. Nur der Nahrungs- und Genussmittelbranche wurde eine Verkaufszeit von 7 bis 9 1/2 Uhr zugestanden.

Außerdem ist dem Geschäftsbetriebe ohne offene Verkaufsstellen, deren Geschäftsverkehr sich auf feineren Ein- und Ausfuhr bezieht, die Zeit von 8 bis 9 1/2 und 12 bis 1 Uhr freigegeben.

Da gegenwärtig eine Bewegung im Gange ist, so dürfte auch diese Ausnahmen in nächster Zeit noch eine Einschränkung erfahren.

Leipzig. Der 1. Januar 1912 brachte einen Teil der im Handelsgewerbe Beschäftigten die vollständige Sonntagsruhe durch Ortsstatut. Die gewährten vielen Ausnahmen drücken den Wert dieses Statutes für die Arbeiter wesentlich herab.

Mannheim. In dieser Stadt wurde für die Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar und vom 1. Pfingstfeiertag bis 30. September die voll-

### Von den Grundlagen des menschlichen Verkehrs.

Jeder Beruf hat seine eigene Geschichte. Wir haben Berufe, die nicht viel älter sind als ein Menschenalter und solche, die so alt sind wie die Menschheit selbst. Wir sehen ständig Ansätze zu neuen Berufen sich bilden und sind Zeugen vom Untergang alter ehrwürdiger Berufe, die einst an der Spitze der Handwerke standen.

Und wir können wenig dazu tun in dem ewigen Auf und Nieder der menschlichen Arbeit. Es ist, als wälte über dem Gang eines Berufes wie über der ganzen großen Menschenarbeit ein Schicksal mit eignen mächtigen Gesetzen, gegen die der Mensch nicht aufkommen kann.

Wir bemühen uns wohl, diese Gesetze kennen zu lernen, aber das setzt voraus, daß wir die Geschichte der Arbeit kennen. Je tiefer wir in diese eindringen, umso klarer lernen wir sehen, warum ein Beruf seinen bestimmten Verlauf nehmen mußte. Schließlich begreifen wir, daß in der Geschichte der Arbeit oder eines Berufes es ebenso wenig einen Zufall oder ein blindes Geschehen gibt, wie bei dem Vorgang eines Naturschauspiels. Dort wie hier folgt alles nach vorausgegangenem Verhältnis, die wir als Ursachen für unser Denken verständlich machen. Das Schicksal eines Berufes erklären wir ähnlich, wie wir den Aufzug eines Gewitters und seinen Verlauf betrachten.

Manche Arbeit, die wir heute als einen unübersehbaren Beruf ausüben, beruht auf natürlichen Anlagen der Menschen. Aus einer solchen natürlichen Anlage des Menschen entstanden alle Arten des menschlichen Verkehrs. So mancherlei Formen dieser in der menschlichen Geschichte annahm und noch annehmen wird; aller Verkehr ist darauf zurückzuführen, daß der Mensch ein soziales Wesen ist. Ist auch diese Tatsache wenig neu für uns, so erklärt sie uns, daß der Verkehr sich in allen Umwälzungen der menschlichen Gesellschaft immer wieder erneuert wird. Die Verkehrsformen müssen sich mit den Zeiten än-

dern wie die Sitten und Gebräuche und die Arbeit der Völker. Aber es wird nie eine menschliche Gemeinshaft oder ein Volk geben, das sich dauernd von anderen Völkern fernhalten kann. Der Verkehr der Völker und Menschenrassen beruht zunächst auf dem Triebe, den der einzelne Mensch verspürt, der ihn zu seinesgleichen hinzieht.

Die Mittel des menschlichen Verkehrs sind unerschöpflich. Sie sind durchaus nicht beschränkt auf die Transportmöglichkeiten der Personen. Von dem ersten Stammeln des Kindes in der Muttersprache bis zu den schönsten Gedichten Goethes, die in alle Kultursprachen überfließt — die Sprachen aller Völkerstämme der Erde sind das erste und wichtigste Verkehrsmittel der Menschen. Es ist nicht zuviel gesagt, wenn wir behaupten, daß wir ohne eine klare umfassende Sprache kein einziges der Transportmittel hätten, die wir heute täglich benutzen. Die Sprache ist gleichsam die Mutter aller Menschenverkehrs. Je feiner die Sprache eines Volkes ausgebildet ist, umso tiefer vermag dieses Volk in das Seelenleben der Menschen einzudringen und umso feinere oder höhere Formen des Verkehrs nimmt dieses Volk an. Das gleiche gilt von allen Arten der Kunst. Vieles was die Sprache nicht klar mit Worten ausdrücken kann, spricht das Kunstwerk aus und überträgt es auf das Empfinden anderer Menschen. Die Kunst hat als höchsten Zweck den menschlichen Verkehr zu vertiefen.

Als die griechischen Hirtenstämme vor 3 1/2 tausend Jahren mit ihren Ochsenkarren auf der europäischen Halbinsel einwanderten, dem heutigen Griechenland, standen sie mit ihrer Blutrache und Menschenopferung auf der Kulturstufe der Barbarei. Erst durch die Handelsleute der Phönizier lernten sie Gefäße, Masken und Götterbilder kennen. Nach tausend Jahren waren sie das gebildetste Volk des Altertums geworden. In ihrer Sprache schufen sie Kunstwerke, die wir noch heute bewundern. Als Hirtenvolk wären sie sicher der alten Welt unbekannt geblieben, aber durch ihre spätere künstlerische Sprache verkehrten sie mit der ganzen damals bekannten Welt. Wenn sie den Handel als notwendiges Übel in der Gemeinshaft betrachteten, so lag das eben an der besonderen

Grundlage ihrer ganzen Kultur, der Sklaverei. „Der Bürger, der sich durch Handelsgeschäfte erniedrigt, soll für dieses Vorgehen bestraft werden. Wird er überführt, so soll er zu einem Jahre Gefängnis bestraft werden. Bei jedem Rückfall ist die Strafe zu verdoppeln“, schrieb Plato in seiner Republik. Aber nicht nur der Handel, sondern alle Handarbeit galt ihnen als niedrig und schandbar, die eines freien Mannes nicht würdig war. Dreihundert Jahre später sagte Cicero, der größte Redner der Römer: „Was kann der Handel Ehrenhaftes hervorbringen? Da die Kaufleute, ohne zu lägen, nichts verdienen können.“ Die gleiche Kultur mit der gleichen Grundlage brachte die gleiche Anschauung von der Arbeit bei den Römern hervor. Aber der römische Bürger verkehrte mit allen Nationen, er war fast in der ganzen alten Welt geachtet und gefürchtet. Die Sprache eines Volkes, die tiefer in die Menschenseele blickt, die die Naturerscheinungen besser erklärt als die Sprache rüchständigerer Völker, wirkt wie eine Befreierin auf diese und verbindet die entferntesten Menschen zu Freunden. Darin liegt der unberechenbare Wert einer Kultursprache als menschliches Verkehrsmittel.

Aber die Sprache ist nicht die alleinige Verkehrsmittel, wenn auch die wichtigste. Ein Anreger des Verkehrs ist der dem Menschen angeborene Wandertrieb, der freilich in unserer Zeit noch mehr wirtschaftliche als natürliche Ursachen findet. Der Mensch erzwang sich früh die Kraft der Tiere in den Dienst seiner Wanderlust. Aber dabei blieb er nicht stehen. Die ausgehöhlten Baumstämme der Wilden finden wir als die ersten Schiffe oder Bote der ersten Menschen, von denen wir Kunde haben. Die Altertumsforscher beweisen, daß die Babylonier schon vor 5000 Jahren eine ausgebildete Seeschiffahrt hatten.

Die Ergründung eines Volkes geht der Menschheit verloren, wenn nicht die Sprache und der Verkehr mit anderen Völkern das Ergründene weiterträgt und über die Erde verbreitet. Hier erst kommen wir auf den Zweck des menschlichen Verkehrs zu sprechen, obwohl es lächerlich erscheint, nach einem besonderen Zweck des Verkehrs zu fragen. So selbst-



Räubige Sonntagsruhe eingeführt. In der übrigen Zeit des Jahres dürfen die Läden 2 Stunden (11-1 Uhr) offen gehalten werden.

München. Am 11. Mai 1890 wurden im Münchner Amtsblatt Anordnungen bekannt gegeben, die einen großen Teil der im Handelsgewerbe beschäftigten Personen die vollständige Sonntagsruhe brachten.

Nahrungs- und Genussmittelbranche erhielten Ausnahmen.

Mürnberg führte ebenfalls die vollständige Sonntagsruhe ein, doch wurden auch hier der Nahrungs- und Genussmittelbranche Ausnahmerechte eingeräumt.

Stuttgart. Durch Beschluß der Stadtverordneten wurde die völlige Sonntagsruhe eingeführt, jedoch erhielten Nahrungs- und Genussmittelbranche bestimmte Ausnahmen zugestimmt.

Es steht also fest, daß bei einigermaßen gutem Willen seitens der Geschäftsinhaber, sich die völlige Sonntagsruhe leicht durchführen läßt. An diesen guten Willen fehlt es aber, die Unternehmer werden nach wie vor der Einführung den stärksten Widerstand entgegenzusetzen. Das ist aber kein Grund, daß nun das Handelsproletariat im Kampfe erlahmt, im Gegenteil bisher sind wir nur zu bescheiden bei unserem Auftreten gewesen.

So lange wie es in den Städten noch Angestellte und Arbeiter des Handelsgewerbes gibt, die teilnahmslos dem in Kampfe um die Eringung einer besseren Sonntagsruhe stehenden Kollegen gegenüberstehen, so lange braucht man sich nicht zu wundern, wenn die Sonntagsruhe nicht so fortschreitet, wie es für sie wünschenswert wäre.

Was hat es denn für einen Zweck, wenn der deutchnationale Handlungsgewerkschaftenverband Eingaben an die Stadtverordnetenversammlung macht, wenn er vorher bei den Wahlen Leute wählt, von denen er weiß, daß sie die heftigsten Gegner der Sonntagsruhe sind? Bleiben die Arbeiter und Angestellten interesselos, dann steht zu befürchten, daß der von der Regierung angekündigte Entwurf, wenn er Gesetz wird, ihnen nichts Ganzes und nichts Halbes bringen wird.

Weg mit der Bescheidenheit, sehen wir uns die Schanzmacher an, wie sie nach einem neuen Zuchthausgeschrei schreien, betrachten wir unsere Summe, wie sie nach hohen Zöllen schreien und schreien wir so nach einem freien Sonntag, daß unsere Verantwortlichen im Reiche die Ohren klingeln. Es muß seitens der Leitungen der beiden freien Verbände dafür gesorgt werden, daß der Kampf um die Sonntagsruhe an allen Orten des deutschen Reiches entbrennt. Wir können, wenn wir nur wollen, und der Preis ist wirklich des Strebens wert. Jetzt ist es noch Zeit, den Parteien im Reichstag das Gewissen zu schärfen.

Deshalb auf die Schanzen! Für den freien Sonn- und Feiertag!

Wirtschaftliche Rundschau.

Wir stehen in der Entwicklung der wirtschaftlichen Lage an einem entscheidenden Punkt: wenn die Warenpreise ihr hohes Niveau weiter innehalten und

verständlich und notwendig ist uns der rege Verkehr geworden, daß wir ohne die Verkehrsmittel Post, Bahn, Schifffahrt, Telephon usw. nicht mehr leben könnten. Alles was heute in der Welt geschieht — jeder neue Gedanke, jede Erfindung, jedes große Wort trägt seinen Wert zuerst an der Verbreitung, die es findet und dient so mittelbar und unmittelbar dem menschlichen Verkehr. Der Verkehr erleichtert der Menschheit den Kampf mit den Naturgewalten, fördert den Reichtum und die Kultur der Völker und zieht um die Menschen ein Band der Brüderlichkeit.

Unsere ausgebildete Technik erzwingt Tag für Tag neue Straßen über die höchsten Gebirge und durch die Meere, läßt uns von dem Erdball herum reden, macht selbst die Luft dem Verkehr dienbar und unsere phantasiebegabten Naturforscher erzählen uns, wie die Menschen noch eine Reise nach dem Monde antreten. Und unsere Technik ist das Kind eines Jahrhunderts. Selbst der phantasievollste Kopf vermag nicht zu prophezeien, was sie in abermalshundert Jahren vielleicht erreicht. Denn hinter ihr steht ein Riese mit der Beistärke und treibt sie ständig zu neuem Vorwärts an. Das Kapital kann nicht leben, ohne sich stetig weiter auszudehnen. Immer neue Maschinen, neue Absatzgebiete müssen her. Wie das Kapital ist die Arbeit international geworden, der Arbeiter zieht wie der Kapitalist rund um die Erde und verbrüderet sich mit seinesgleichen. Der Verkehr der Völker wird immer lebhafter.

Aber auch vieles in dem rastlosen Treiben ist morlich und längt dem Untergang geweiht. Nur eine schlechte Organisation des Verkehrs und der ganzen Gesellschaft hält es noch künstlich am Leben, worunter Unzählige seufzen wie unter der Last der einstigen Sklaverei. Eine neue von Grund aus andere Einrichtung des Verkehrs gäbe Hunderttausende von Arbeitskräften frei und ließ diese für sie selbst angenehmer verwenden. Diese Umgestaltung der Gesellschaft und des gesamten Verkehrs ist das notwendige Ziel, zu dem alles hindrängt, was gut und nützlich und lebenskräftig ist.

Die Lohnsätze nicht entsprechend folgen, dann muß die Konjunktur der arbeitenden Bevölkerung eine die gute Konjunktur erschlitternde Schwächung erfahren. Die Ertragsfähigkeit der Landwirtschaft im laufenden Jahre macht eine Preisentwertung möglich, und es wäre ein Verhängnis für die gesamte deutsche Volkswirtschaft, wenn es nicht möglich wäre, der Preisstürze die Richtung nach unten zu geben. Mit diesen Sätzen schließt die „Konjunktur“ eine Betrachtung über die „Gefährliche Preistreibererei“. Und die Calwertsche „Arbeitsmarkt-Korrespondenz“ schreibt, nachdem sie einige die Konjunktur bedrohende Anzeichen des deutschen Außenhandels besprochen hat: „Für die weitere Entwicklung der Nachfrage am Warenmarkt ist der bedrohliche Charakter der Teuerung von großer Bedeutung. Aus verschiedenen Landesteilen, auch aus der Reichshauptstadt, wird gemeldet, daß viele Schlachtereimeister mit Rücksicht auf die abnorme Fleischteuerung ihre Läden geschlossen haben. So weit hat es die Sorglosigkeit der Reichsregierung kommen lassen! — Eine weitere Verschärfung der Teuerung ist kaum noch denkbar! Sollte der jetzige Zustand längere Zeit anhalten — und es ist tatsächlich vorläufig keine Hoffnung auf Besserung vorhanden — so ist die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß diese starke Neubelastung des Konsums schließlich zu einem Zusammenbruch der Hochkonjunktur führt. Schon jetzt lauten die Nachrichten über die Lage der Gewerbe, die in erster Linie auf den Massenkonsum angewiesen sind, ziemlich ungünstig. Es wird sich bald zeigen, daß die einseitige Berücksichtigung der Interessen der Produzenten und das vollkommene Ignorieren des Konsumentenstandpunktes einer der schwersten Fehler der deutschen Wirtschaftspolitik gewesen ist. Die Folge

Stellung der Konjunktur der inländischen Bevölkerung angewiesen. Läßt die Aufnahmefähigkeit des Inlandsmarktes nach, so ist damit schon eine Vorbedingung für einen Konjunkturwechsel gegeben.

Ueber den deutschen Außenhandel läßt sich allerdings nicht klagen. Seine Entwicklung wird durch folgende vergleichende Tabelle illustriert:

Table with columns: Einfuhr in Doppelz., Juli, Jan. bis Juli, 1912, 1911, 1910, 1909, 1908, 1907, 1906, 1905, 1904, 1903, 1902. Values range from 42,079 to 70,374.

Die Einfuhr des Juli dieses Jahres ist die höchste, die bis jetzt in Deutschland zu verzeichnen war. Sie hat sogar die bisher unerreichte Höhe der Einfuhr des Juli 1907 noch um über 6 1/2 Millionen Doppelzentner übertraffen. Auch die Ausfuhr hat im Juli d. J. ihren Höchststand erreicht, der allerdings nicht ganz so erheblich über dem früheren Maximum wie der der Einfuhr liegt.

Die Werte des Außenhandels, die nur für die letzten drei Jahre festgestellt werden können, da erst seitdem eine monatliche Veröffentlichung erfolgt, zeigen ein für dieses Jahr sehr günstiges Bild. Es betrug unter Abzug des Edelmetallverkehrs in Millionen Mt. die

Table with columns: Einfuhr, Juli, Jan. bis Juli, 1912, 1911, 1910. Values range from 511,976 to 883,516.

Die Einfuhr war somit in diesem Juli um 94,6, die Ausfuhr um 27,3 Millionen Mt. größer als im Juli 1911. In den sieben Monaten seit Beginn des Jahres hatte die Einfuhr eine Zunahme von 504,8 und die Ausfuhr von 393,6 Millionen Mt. Die Zunahme des Einfuhrwertes war also weit erheblicher als die des Ausfuhrwertes.

Eine glänzende Entwicklung hat übrigens der gesamte Weltmarkt aufzuweisen; besonders bemerkenswert ist der englische Außenhandel, der trotz des Londoner Hafenarbeiterstreiks im Juli eine starke Zunahme erfahren hat. Es betrug die Menge der

Table with columns: Einfuhr, Ausfuhr, 1910, 1911, 1912. Values range from 49,374 to 58,304,4.

Für die 7 Monate Januar—Juli betragen die Zahlen:

Table with columns: Einfuhr, Ausfuhr, 1910, 1911, 1912. Values range from 383,757 to 412,232,4.

An dieser Prosperität des Welthandels nehmen natürlich unsere Berufsgruppen in hohem Maße teil. Die Aktien der Handels-, Transport- und Verkehrs-Gesellschaften erweisen sich denn auch an der Börse allgemeiner Nachfrage. Besonders die Schiffsahrtspapiere befinden sich in nur zeitweise unterdrückten Auftrieb. Die Hansa-Aktien, die fast zurückgegangen waren, stiegen am 30. August bereits wieder auf 322. Als das zwei Tage später durch Wallin bestätigte Gerücht auftauchte, daß die Hamburg-Amerika-Linie höhere Dividenden als im Vorjahre ausschütten würde, und daß auch das Jahr 1913 günstige Ertragsverhältnisse verspreche, stiegen die Aktien der H.-A.-L. gleich um 10 pCt. Am Ende des Vorjahres standen sie auf 146,40, sie gingen dann zeitweise zurück bis auf 137 und kletterten am 30. 8. auf 159 pCt. Auch die Lloyd-Aktien, die am Schluß des Vorjahres auf 107,50 standen und bis auf 104 zurückgingen, haben die bei diesem Papier seltene Höhe von 128 pCt. erreicht. Wir haben eine Hochkonjunktur, eine Hochkonjunktur, die allerdings von einem furchtbaren Zusammenbruch, veranlaßt durch eine veritable Hungersnot abgelöst zu werden droht.

Auch aus der Entwicklung der Verkehrseinnahmen auf den deutschen Eisenbahnen läßt sich auf die allgemeine Wirtschaftslage schließen, besonders auf dem Binnenhandel. Dem befriedigenden Bild des deutschen Außenhandels im Juli entspricht die Gestaltung des inländischen Warenverkehrs im nämlichen Monat. Die Steigerung der Betriebsergebnisse aus dem Frachtenverkehr geht über das Plus aller Vormonate mit Ausnahme des Februar hinaus. Dabet ist in Betracht zu ziehen, daß im zweiten Monat d. J. der Binnenschiffsverkehr größenteils ruhte und eine Umleitung von den Wasserstraßen auf den Schienenweg notwendig wurde. Die Einnahmen der heimischen Bahnlagen aus dem Güterverkehr betrugen im Juli d. J. 164 176 603 Mt. gegen 149 291 837 Mt. im vorjährigen Korrespondenzmonat. Auf der Kilometer berechnet ergibt sich eine Steigerung von 2846 auf 3091 Mt., d. h. um 8,61 pCt. Die Bewegung der Einnahmen aus dem Güterverkehr gestaltete sich seit April 1912, verglichen mit dem Vorjahre, wie folgt:

Table with columns: Einnahme pro Kilom. in Mt., 1911, 1912, Zunahme geg. d. Vorj. in Mt., in pCt. Values range from 2750 to 2920.

Freie Merkworte.

Auf mit der Brust! und sei's dem Jammer! Empor den Blick! und sei's zur Sonne! Raum gibt es in der engsten Kammer Für eine Welt von Glück und Schmerz. Wer aus des Daseins tiefstem Bronne Nicht Freud' geschöpft und Leid getrunken, Bis daß er weinend hingefunken — Der fühlt dich nicht, o Menschenherz!

Nur in dem Wechsellampf der Sage Kann eines Lebens Ernte reifen; Drum nur hinein in Lust und Plage! Hinaus aufs Meer, das Sturm verheißt! Hier gilt es mutig zuzugreifen: Wer mit dem Schicksal nicht gerungen, Nicht durch die Nacht zum Licht gedrungen — Der kennt dich nicht, o Menschenherz.

Ludwig Pfau.

dieser Kurzschichtigkeit wird eine schwere Erschlitterung der gesamten deutschen Volkswirtschaft sein. Die Regierung ist seit langer Zeit laut und deutlich auf die drohende Gefahr hingewiesen worden. Man hat aber nichts hören wollen! Für die Regierung gibt es nur zwei Notstände — die dazu auch nur eingebildete sind — die „Not“ der Summe und die „Not“ der sogenannten Arbeitswilligen. — In welchem Grade die fortschreitende Verteuerung aller wichtigeren Lebensmittel auf die Lebenshaltung der Arbeiter einwirkt, schreibt die „Arbeitsmarkt-Korrespondenz“, ergibt sich aus der Bewegung der Haushaltskosten, die in auffallendem Gegensatz steht zur Entwicklung der Einkommensverhältnisse. Berechnet man die Kosten des wöchentlichen Nahrungsmittelaufwandes einer vierköpfigen Familie, Eltern und zwei Kinder, so erhält man für die ersten sieben Monate 1911 und 1912 folgende Ziffern in Mt.:

Table with columns: 1911 pro Woche, 1912 pro Woche, Januar, Februar, März, April, Mai, Juni, Juli. Values range from 22,50 to 24,37.

Gegen Juli 1911 ergibt sich eine Erhöhung der Haushaltskosten um 1,73 Mt. Seit Januar 1911 hat sich aber der Nahrungsmittelaufwand einer vierköpfigen Familie bereits um 2,60 Mt. pro Woche verteuert. Es kommt hinzu, daß gleichzeitig auch die Brennmaterialien, Textilrohstoffe und Mietpreise für Mietwohnungen fast durchweg gestiegen sind.

Zur Teuerung kommt noch das fortlaufende Wachsen des Ueberangebots von Arbeitskräften. Wenn es nicht gelingt, einen Teil dieses Ueberangebots von Arbeitskräften unterzubringen, so wird der voraus-sichtliche Grad der Arbeitslosigkeit im kommenden Winter eine seltene Höhe erreichen. In Verbindung mit der allgemeinen Teuerung wäre eine solche Tatsache eventuell von einschneidender Bedeutung für die weitere Entwicklung des allgemeinen Wirtschaftslebens. Gerade die deutsche Volkswirtschaft ist noch in hohem Maße auf die Ge-



Die Einnahmen aus dem Personenverkehr bezifferten sich im Berichtsmontat auf 1826 Mt. pro Kilometer, das sind 72 Mt. mehr als im Vorjahre. In Prozenten ergibt sich eine Steigerung um 4,10 v. H.

Ein blödsinniger Zustand: Ringsum häuft sich der Reichtum, und das deutsche Volk hungert sich durch die hohen Steuern hindurch. Und das Blatt des Reichskanzlers schreibt, daß es mit der Fleischnot, mit dem Viehmangel „gar nicht so schlimm“ ist. Freilich nicht — wenigstens nicht für die Junker und Kapitalisten, für die das Blatt schreibt. — Welche Miesentummen sie den Konsumenten abpressen, sieht man aus folgendem Vergleich. Man zählte in Berlin für ein Pfund (in Pfennigen):

Jahr	Rindfleisch	Schweinefleisch	Schmalz	Speck	Schmalz	Schmalz
1901	64	78	61	63	75	108
Juli 1912	110	110	105	83	90	160
mehr	46	32	44	20	15	52

Und diese Steigerung hält an; in den beiden ersten Augustwochen ist der Durchschnittspreis für Rindfleisch weiter um 4 Pf., der für Kalbfleisch um 2 Pf., für Hammelfleisch um 1/2 und für Schweinefleisch gar um 8 Pf. das Kilogramm gestiegen. Und was das bedeutet, das kann man ermessen, wenn man die jetzt geltenden Preise mit denen der letzten Jahre zusammenstellt.

1. Hälfte	Rindfleisch	Kalbfleisch	Hammelfl.	Schweinefl.	Speck
August 1912	189,0	198,7	195,9	174,0	190,4
" 1911	169,5	185,3	183,5	146,5	169,9
" 1910	163,1	183,9	174,3	162,1	186,0
" 1909	153,9	173,6	169,6	162,1	185,0

Das Kilogramm Rindfleisch ist danach heute um 33 Pf., das Kilogramm Kalbfleisch um 25 Pf. und das Kilogramm Hammelfleisch um 26 Pf. teurer als vor drei Jahren. Und Schweinefleisch und Speck, deren relativ niedrige Preise im Frühjahr einen geringen Anstieg brachten, sind nun gleichfalls erheblich gestiegen. Im letzten Jahre sind von den für die Massenernährung allein in Betracht kommenden Fleischsorten Rindfleisch und Speck um 20 Pf. und Schweinefleisch um 27 Pf. gestiegen.

Die einzige Rettung wäre die Doffnung der Grenzen und die Einfuhr überseeischer, geschätzten Fleisches. Der Einwand der Seuchengefahr, den die Nutznießer des gegenwärtigen Zustandes erheben, ist völlig hinfällig, seitdem inländisches tranles Fleisch ohne Beanspruchung zu gleichen Preisen wie gesundes Fleisch verkauft werden darf. Und der Einwand, daß Deutschlands Viehstand groß genug ist, Deutschlands Fleischbedarf zu decken, ist einfach Schwindel; und weiter: was nützte uns das? Die Preise für dieses Fleisch sind für den Arbeiter einfach unerschwinglich.

Wenn Deutschlands Vieh ist Herrenvieh; Das ganze Reichs Vieh ist Herrenvieh. Und seiner Kinder brechend Sinne — Der Grundherr schickt's nicht auf die Märkte.

Er schickt's nur auf die Märkte, wenn die Preise seinen Schlemmerbedürfnissen entsprechen:

Drum ist sein Viehstall ihm ein Vorn Der Leppigkeit und des Genusses, Und jeglich Kuh- und Wullenhorn Wird ihm ein Horn des Ueberflusses. Er läßt zu London und Paris Den Spieltisch unterm Gold sich biegen; — Sein Volk, das er zu Hause lieh, Fällt unterdes wie Winterfliegen.

Vor kurzem ging eine Notiz durch die Presse, wonach in diesem Jahr der Viehstand überaus gut sei. Trotzdem würden die Preise steigen, weil infolge der Fleischsteuerung die Nachfrage zu groß sei.

Wenn Deutschlands Vieh ist Herrenvieh; Es stülkt des Grundherrn Bauch und Taschen. Der bleiche Knecht, des Glends Vieh, Hilf Gott! ist selbst zu matt zum Waschen.

Und um dem hungernden Proletariat den letzten Weg zu verlegen, um es ganz zur Verzweiflung zu treiben, verlangen jetzt die Fischereigesellschaften einen „Schußoll“ auf ausländische Seeische — ein Verlangen, das auf wirksame Hilfe der Junker rechnen darf:

Wenn Deutschlands Fisch ist Herrenfisch; Der Strandherr prahlt vom reichen Fange, Meer aber bleibt des Volkes Fisch. —

In der Tat: wir gehen herrlichen Zeiten entgegen. Wenn der Regierung nicht bald ein Licht aufgeht über die Not des Volkes und über den einzigen Rettungsweg, dann wird die Anlage des Dichters zutreffen:

Ihr aber seid blasiert und stumpf, Faßl und verfaßl — euch weckt kein Wederl Dann wird uns die „bewährte Wirtschaftspolitik“ dahin bringen:

Ach, deutsches Land ist Herrenland; Drum seh'n die Mütter an den Wegen, Den toten Säugling im Gewand, Und seh'n auch, ihn ins Grab zu legen. An Deutschlands Arbeiterklasse liegt es, wenn alle andern Instanzen versagen:

Den Schrei der Not, den Hunger schrei, Den Sterbeschrei aus Deutschlands Munde zum Verstummen zu bringen. An Deutschlands Arbeiterklasse liegt es, aus Deutschland, — die Kribe der Nationen, — ein freies, ein glückliches Deutschland zu machen. Ein Deutschland, in dem nicht Millionen hungern, an Unterehrnahrung zu Grunde gehen, damit einige tausend Lagediebe prassen und schlemmen. Die Transportarbeiter werden bei dieser Ausgabe ihren Mann stehen.

### Die Brauer als Demagogen.

Die Verbandszeitung, das Organ des Verbandes der Brauerei- und Mühlenarbeiter, bringt in ihrer Nr. 35 einen Artikel mit der Ueberschrift: „Der Streit in der Vergbrauerei in Weissensee.“ Dieser Artikel enthält am Schluss einen für unsere Mitglieder durchaus unlogischen Schlusssatz, in dem gesagt wird: „Dieses traurige Vorkommnis ist aber einzig und allein auf das Konto der Organisationszersplitterung zu setzen, und hier können sich die Kollegen selbst helfen, indem sie Mann für Mann dem Verband der Brauerei- und Mühlenarbeiter beitreten.“

Der Artikel schildert zunächst die Uebernahme der früheren Endersbrauerei durch die Vergbrauerei Nacher u. Co. und hebt dabei hervor, daß die Brauerei Enders während des Konkursverfahrens von der Vergbrauerei Nacher u. Co. erworben worden ist. Die Brauerei Enders war demnach „pleite“ und ist unter nicht normalen Verhältnissen zum Verkauf gelangt. Sie wäre also eingegangen und mit ihrem Ende war das Arbeitsverhältnis der dort beschäftigten Arbeiter beendet. Im letzten Augenblick hat die Vergbrauerei das Grundstück und das vorhandene Inventar angekauft. Die Vergbrauerei, welche bisher in der Vergstraße domizillierte, hat ihren Umsatz im Laufe der Jahre bedeutend erhöht, so daß die vorhandene Einrichtung und die zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten daselbst in keiner Weise mehr recht ausreichen, um den an sie gestellten Anforderungen zu genügen. Herr Nacher bemühte somit die Gelegenheit, um für sein Unternehmen größere Räumlichkeiten zu schaffen, ohne daß er die Gewähr dafür hatte, damit sofort einen größeren Absatz zu erzielen.

Im Dezember 1911 ist dann die Vergbrauerei nach Weissensee übergesiedelt unter Mitnahme sämtlicher bisher bei ihr tätigen Arbeiter und zuziehend. Da die Arbeiter der früheren Endersbrauerei nicht entlassen wurden, entwickelte sich die Frage: Welcher Tarif hat für die verlegte Vergbrauerei Gültigkeit? Es galt in diesem Falle, daß unsererseits die Interessen unserer Mitglieder unter allen Umständen vertreten und gewahrt werden. Dies mußte unsererseits um so mehr geschehen, als uns nach Verständigung mit den Kartellorganisationen sowohl als auch mit dem Verband der Brauerei- und Mühlenarbeiter im Jahre 1910, das Recht eingeräumt wurde, mit dieser Brauerei allein einen Vertrag abzuschließen, weil weder der Verband der Brauerei- und Mühlenarbeiter, noch eine von den Kartellorganisationen zur Zeit des Abschlusses des Tarifes, daselbst Mitglieder hatten. Es dürfte deshalb auch verständlich erscheinen, wenn wir dafür eintraten, daß unseren Mitgliedern, soweit sie bisher in der Vergbrauerei tätig waren, auch in Weissensee ihre Rechte nicht geschmälert werden.

Im März 1912 kam es zu Streitigkeiten zwischen dem Brauerverband und der Brauerei wegen angeblich unberechtigter Entlassungen von drei Arbeitern der früheren Endersbrauerei, die Mitglieder des letztgenannten Verbandes waren. Der Brauerrelativverband langierte deshalb am 16. März eine Notiz in den „Vorwärts“, worauf die Brauerei unter anderem am 17. März folgendes erwiderte:

„Vom ersten Jahre des Bestehens der Vergbrauerei ist das gesamte Fahr- und Arbeitspersonal bei dem Deutschen Transportarbeiterverband organisiert. Diesem gegenüber sind wir vertraglich verpflichtet, nun von ihm Arbeitspersonal zu beziehen. Wenige Tage nach Erwerb der Endersbrauerei vom Konkursverwalter derselben trat der Transportarbeiterverband mit uns in Unterhandlungen und machte uns unter Hinweis auf den bestehenden Tarifvertrag darauf aufmerksam, daß bei etwaiger Vornahme von Entlassungen das Dienstalter der in der erworbenen Endersschen Brauerei beschäftigten Arbeiter uns gegenüber vom 1. Dezember ab rechnet. Wir betonten damals gleich, daß wir im Winter Entlassungen nicht vornehmen, notwendigenfalls uns aber strikte an unsere vertraglichen Verpflichtungen halten würden.“

Vor 14 Tagen hatten wir die Verlegung unseres Betriebes Vergstraße nach Weissensee beendet. Nun stellte es sich leider heraus, daß drei Leute überzählig seien. Wir kündigten drei Arbeitern, die seit dem 1. Dezember 1911 bei uns beschäftigt sind, werden aber selbstredend bei Bedarf, diese in erster Linie wieder einstellen.

Wir haben also lediglich nur unter genauer Einhaltung des mit dem Transportarbeiterverband abgeschlossenen Tarifes die leider notwendigen Entlassungen vorgenommen.“

Aus diesen Zeilen, auf die der Brauerverband im „Vorwärts“ nicht mehr geantwortet hat, ist ersichtlich, daß wir hinsichtlich der Vertretung der Interessen unserer Mitglieder im Rechte waren und alles getan haben, was in diesem Falle andere Organisationen auch getan hätten. Es liegt also kein Grund dafür vor, daß man unseren Mitgliedern empfiehlt, zum Brauerverband überzutreten. Dies um so weniger, als diese aus Erfahrung wissen, daß jener Verband zur Zeit, als der Transportarbeiterverband noch nicht in der Lage war, für die Interessen des Fahrpersonals und der Hilfsarbeiter einzutreten, sich recht wenig um die Interessen der letzteren gekümmert hat, denn für jenen kamen nur gelernte Brauer als vollwertige Menschen in Betracht.

Im übrigen spielt der Brauerverband hier die Rolle der zimperlichen Jungfer. Auf der einen Seite spricht man dem Transportarbeiterverband das Recht ab, in Brauereien auch nur das Fahrpersonal zu organisieren, und sucht unsere Mitglieder mit allen erlaubten und nicht erlaubten Mitteln zu sich herüberzuziehen; er behandelt unsere Organisation als eine

Arbeiterorganisation zweiter Klasse, indem er auf uns und unsere Mitglieder bei allen sich für ihn bietenden Gelegenheiten keine Rücksicht nimmt, und auf der anderen Seite verlangt man von uns alle und jede Rücksicht, die sonst unter geregelten Verhältnissen beobachtet werden. Das ist denn doch etwas zu kindisch.

Bereits im Jahre 1908 wurde uns seitens der Direktion der Genossenschaftsbrauerei, gelegentlich einer Rücksprache im Interesse der Fahrer, die damals unsere Mitglieder waren, mitgeteilt, daß Vertreter des Brauerverbandes bei einer Gelegenheit erklärt hätten: Mit den Fahrern könne sie (die Direktion) machen, was sie wolle, die gehören ja dem Transportarbeiterverbande. — Gelegentlich der Uebernahme der Brauerei Nachinghaus durch die Löwenbrauerei konnten wir feststellen, daß der Brauerverband daselbst gefordert hatte, daß seine Mitglieder zu gleichen Rechten mit übernommen wurden, dagegen hatten wir Schwierigkeiten, den Kutschern, welche in unserem Verbandsorganisiert waren, zu ihrem Rechte zu verhelfen. — Als dann später das Norddeutsche Brauhaus und die Hanja-Brauerei von der Löwenbrauerei aufgekauft wurden, mußten wir auch hier feststellen, daß unsere Mitglieder bei der Uebernahme unberücksichtigt blieben, so daß wir auch in diesem Falle unsere Kollegen nur durch ganz energisches Eingreifen zu ihrem Rechte verhelfen. — So sieht die Solidarität des Brauerverbandes aus, in solchen Fällen, wo es sich um ordnungsmäßigen Unterauf der genannten Brauereien handelte. —

Nun zum Streit selbst. Wir bemerken zunächst, daß sich der Brauerverband nach der im „Vorwärts“ erschienenen Notiz im März d. J. um eine Aussprache in der Sache nicht an uns gewandt hat. — Am 13. August hat eine Betriebsversammlung der 15 Mitglieder des Brauerverbandes stattgefunden. Unser Vertrauensmann, der an dieser Besprechung teilgenommen wollte, ist einfach hinausgewiesen worden. Dieses Vorgehen der Brauerverbändler hat bei unseren Mitgliedern, die etwa 70 bis 75 zählen, begeisterte Wut hervorgerufen, weshalb es auch verständlich erscheint, wenn bei ihnen wenig Neigung zum Besuch später von Mitgliedern des Brauerverbandes veranstalteter Versammlungen vorhanden war. Zu der Zusammenkunft am 17. August ersuchte der Brauerverband am 15. 8. telephonisch, daß der Kartellvorsitzende an dieser teilnehmen möge. Dies war leider nicht möglich, da derselbe zur Zeit überhaupt nicht in Berlin war. Am 16. 8., also einen Tag vor der Sitzung, wurde wieder telephoniert, ob ein anderer Vertreter erscheinen könnte, was nun in Rücksicht auf die getroffenen Dispositionen zwecks Erledigung dringender Angelegenheiten auch nicht möglich war. Daß die Mitglieder des Brauerverbandes bereits am 13. 8. in geheimer Abstimmung beschlossen hätten, am Sonnabend in einen Streit einzutreten, hat man nicht verraten, trotzdem von unseren Kollegen gefragt worden war, um was es sich eigentlich handelte.

In der Versammlung am 16. 8. waren nun drei Kollegen, Mitglieder unseres Verbandes, die in der Brauerei tätig sind, zugegen und sprachen den Wunsch aus, daß man den Auszug der Sache bis zum Montag, den 19. 8. vertagen möge. Diese Anregung war nach Lage der ganzen Verhältnisse verständlich und akzeptabel. Es kam hier auf zwei Tage wirklich nicht an. Aber der Brauerverband wollte nun einmal wieder ein Dvavourstück ausüben und dem Transportarbeiterverband eins auswichen. — Wenn in dem Artikel der Verbandszeitung weiter gesagt wird, der Transportarbeiterverband habe seine Mitglieder von dem Besuch abgehalten, so ist das eine Lüge. Die Gründe für das Fernbleiben unserer Kollegen sind bereits angegeben. Im übrigen bestand für die Arbeiter der früheren Endersbrauerei nur eine Differenz bezüglich des Urlaubes, soweit für sie die Berechnung als Neueingestellte vorgenommen worden ist. Am Montag, den 19. 8. hat dann vor dem Ausschuss der Berliner Gewerkschaftskommission eine Aussprache stattgefunden, an der auch der Kartellvorsitzende teilnahm. Bezüglich der Forderung des Brauerverbandes, Mitkontrahent des Tarifes zu sein, wurde sehr bald eine Verständigung herbeigeführt und zwar auf folgender Grundlage:

„Die Vertreter des Transportarbeiterverbandes geben die Erklärung ab, daß sie bereit sind, den Brauerrelativverband für den Teil der inneren Betriebsarbeiter anzuerkennen, die als Brauer im Sudhause zc. in Betracht kommen. Soweit Mitglieder des Transportarbeiterverbandes zurzeit noch in diesem Teile des Betriebes tätig sind, dürfen dieselben nicht zum Uebertritt in den Brauerrelativverband gezwungen werden. Für die übrigen in der Brauerei tätigen Arbeitergruppen ist nach wie vor der Arbeitsnachweis des Transportarbeiterverbandes zuständig.“

Was die zweite Frage anbetrifft, wonach die Arbeiter der früheren Endersbrauerei ihrem Dienstalter entsprechend in das Gesamtpersonal eingereiht werden sollten, so konnte vor dem Ausschuss eine Einigung erzielt werden. — Da in der Regel bei Entlassungen wegen Arbeitsmangel die zuletzt eingestellten zuerst entlassen werden, konnten wir in Rücksicht darauf, daß die Arbeiter in der Endersbrauerei jahrelang daselbst tätig waren, auf das Verlangen des Brauerverbandes, die letzteren ihrem Dienstalter entsprechend in dem Gesamtpersonal einzureihen, so ohne weiteres nicht eingehen. Es bestand die Gefahr, daß dann bei Entlassungen nur unsere Kollegen in Betracht gekommen wären. Das hätte natürlich dem Brauerverband gepasst, daß auf Grund seiner erbärmlichen Taktik an Stelle der Mitglieder des Brauerverbandes, unsere Kollegen, die Mitglieder des Transportarbeiterverbandes, nach und nach entlassen worden wären. — Das heißt also so viel und so wenig, die Arbeiter,



welche von jeder in der sicheren Bergbrauerei tätig waren, überlassen ihre Arbeitsplätze den in der eingegangenen Endersbrauerei tätig gewesenen Arbeitern und geben sich somit unter Umständen selbst dem Elend preis. Soweit konnte es denn doch nicht gehen. Wenn wir ein solches Anstehen in einem ähnlichen Falle an den Brauerverband gerichtet hätten, dann wären wir unter gewissen Umständen nach der Skopsgegend — einfach ausgelacht worden.

Es mußte insfolgedessen in dieser Frage erst mit Herrn Nachter verhandelt werden. Dies ist noch am Montag, den 18. August geschehen und zwar unter Hinzuziehung der drei Vertrauensleute des Transportarbeiterverbandes. Die Vertrauensleute durften in diesem Falle nicht fehlen, weil einmal die Entlassungsfrage auf dem Spiele stand, wobei dieselben als Sachkenner der inneren Betriebsverhältnisse ihre Meinung zu sagen hatten, und das anderemal mußten sie Gelegenheit haben, sich an der Quelle von der gegebenen Situation zu unterrichten. Die Brauerverbandsvertreter waren der Meinung, daß die Arbeiter gar nichts anginge. Bei der Verhandlung mit Herrn Nachter stellte sich zunächst heraus, daß die Vertreter des Brauerverbandes ernstlich nichts unternehmen wollten, um die Angelegenheit auf friedlichem Wege beizulegen. Es spielte dann ausschließlich die Frage bezüglich etwaiger Entlassungen eine Rolle. Herr Nachter wies bestimmt darauf hin, daß bereits vier bis fünf Arbeiter überflüssig seien und daß im übrigen nur durch die vorhandenen Umbauarbeiten die jeweilige Zahl an Arbeitern beschleunigt werden könnte. Bei dieser Gelegenheit wurden die anwesenden Vertrauensleute befragt, die der Wahrheit die Ehre gebend, dem zustimmten. Nach dem Bericht in der Verbandszeitung sollen nun inzwischen drei Arbeiter entlassen und zwei gekündigt worden sein. — In echt demagogischer Weise versucht jetzt der Artikelschreiber in der Brauerverbandszeitung unseren stolzen Vertrauensleuten einen Strich daraus zu drehen und diese für die Entlassung verantwortlich zu machen, indem er einen ganzen Saubübel über unsere Leute so ausgießt:

„Man kann die Unternehmung keinen allzu großen Vorwurf wegen der Entlassungen machen, die berufenen Vertreter der Arbeiter, die Vertrauensmänner Buß und Strüger wollten das ja haben, denn sonst hätten sie bei der Verhandlung nicht zu erklären brauchen, daß zwölf Leute im Betriebe seien. Mögen die entlassenen Arbeiter usw. die eventuell noch an die Reihe kommenden Kollegen sowie diejenigen Kollegen, welche die Arbeit der entlassenen Kollegen mitverrichten müssen, ja bei Buß und Strüger bedanken.“

Abgesehen davon, daß zur Zeit, wo wir diese Zeilen niederschreiben, nach eingezogener Erkundigung bestimmtes über die Entlassungen noch nicht vorliegt, ist mit einer solchen verwerflichen Agitationsweise gegen die Vertrauensleute und unseren Verband der Gipfel der Erbarmlichkeit erreicht worden. — Wir möchten außer dem Brauerverband diejenige Organisation sehen, die Vertrauensleute, wenn sie bei schweren und verantwortungsvollen Verhandlungen mitgewirkt haben, in so frivoler Weise öffentlich brandmarken würde, wie es hier geschehen ist. Es gibt eine solche nicht, denn wir haben etwas derartiges wo anders noch nicht gefunden, obwohl wir annehmen dürfen, daß hier oder da bei solchen Gelegenheiten wirklich Fehler vorgekommen sind. Wir bemerken ausdrücklich, daß unsere Kollegen gar nicht anders handeln konnten. Wir sind uns der Tatsache bewußt, daß eine derartige Agitationsweise bei anständigen, ehrlich denkenden Arbeitern, mögen es unsere Freunde oder Feinde sein, als verwerflich bezeichnet werden muß. — Es gelangte schließlich die folgende Vereinbarung zur allseitigen Annahme:

1. Der Verband der Brauerei- und Mühlenarbeiter wird Mitkontrahent des zwischen der Bergbrauerei Nachter u. Co. und dem Deutschen Transportarbeiterverband abgeschlossenen Tarifvertrages.

2. Die Arbeiter der früheren Enders-Brauerei werden ihrem Dienstalter entsprechend eingereiht.

3. Falls später im Betriebe der jetzt bestehenden Bergbrauerei Nachter u. Co. Entlassungen vorgenommen werden sollen, so kommt je ein Arbeitnehmer abwechselnd von der früheren Enders'schen Brauerei, das heißt, der jüngste und je ein Arbeitnehmer der früher bestandenen Bergbrauerei Nachter u. Co. zur Entlassung, jedoch mit der Maßgabe, daß die beiden jüngst Eingestellten der Bergbrauerei Nachter u. Co. zuerst zur Entlassung kommen.

4. Der Verband der Brauerei- und Mühlenarbeiter erhebt keinen Anspruch dagegen, wenn bis zum 1. Mai 1913 Arbeitnehmer aus anderen Betriebsparteien im inneren Betrieb zu minderem Lohn beschäftigt werden.

5. Bei Bedarf an Arbeitskräften wird der Nachweis des Verbandes der Brauerei- und Mühlenarbeiter in Anspruch genommen, sobald es sich um Arbeitnehmer im inneren Betrieb handelt.

Für die übrigen in der Brauerei tätigen Arbeitergruppen, Flaschenstellers- und Hofarbeiter, sowie Fahrpersonal ist nach wie vor der Arbeitsnachweis des Transportarbeiterverbandes zuständig.

6. Maßregelungen dürfen anlässlich dieses Streiks nicht vorgenommen werden; jeder Mann kommt wieder auf seinen Posten.“

Der Artikel schließt dann mit folgendem Satz:

„Dieses traurige Vorkommnis ist aber einzig und allein auf das Konto der Organisationszersplitterung zu setzen und hier können sich die Kollegen selbst helfen, indem sie Mann für Mann dem Verband der Brauerei- und Mühlenarbeiter beitreten.“

„Organisationszersplitterung“ — das hört sich ja recht „ehrlich“ an; aber wer kommt denn als Zersplitterer in Betracht? Wer verstößt heute noch gegen die durch den Hamburger Gewerkschaftslongrenge angenommene Grenzstreitigkeitsresolution? — nur einzig und allein der Brauerverband.

Und dies geschieht, trotzdem den Vertretern des letzteren durch die an der Spitze der deutschen Gewerkschaftsbewegung stehenden Funktionäre wiederholt gesagt worden ist, daß die Hamburger Resolution von den Brauerverbandsleitern falsch ausgelegt wird. — Der Artikelschreiber spielt hier die Rolle des Diebes, der, um seinen nachteiligen Ergreifern zu entgehen und irre zu führen, ruf: „Halt ihn!“

Aber wir verstehen das ganze erbärmliche Gebaren, handeln doch die Berliner Drahtzieher nur auf strikte Anweisung ihres obersten Hauptlings. Wie wir aus dem Protokoll des letzten Brauerverbandstages, 10. bis 15. Juni d. J. in Mannheim, ersehen, hat dort der Verbandsvorsitzende folgenden Befehl ausgegeben:

„Es gibt gegenüber dem Transportarbeiterverband kein anderes Mittel als die rückwärtslose Selbsthilfe.“ Und das darauf folgende „Sehr richtig“ aus dem Munde des Verbandstages besagt uns, daß die Brauer mit ihrem Vorgehen in dieser Frage ein Herz und eine Seele sind. Und so war der Streikpöbel in der Bergbrauerei auch nur der rückwärtslosesten Selbsthilfe entsprungen und folgedessen ist die ganze Geschichte zu werten als ein Denkmal von gewisser Leute Geisteslosigkeit und gewerkschaftlicher Schande.

### Zweiter Verbandstag deutscher Fahrschulen in Stuttgart.

Unter dem Vorsitz des Speditors Otto Jäger (Leipzig), des Führers der Fahrschulbewegung auf Arbeitgeberseite, fand in Stuttgart der zweite Verbandstag deutscher Fahrschulen statt, der aus allen Teilen des Reiches besetzt war. Eine Reihe Interessenten und Körperschaften hatte Vertreter entsendet. Als Vertreter der Stadt war an Stelle des verstorbenen Oberbürgermeisters Polizeidirektor D. Wittinger erschienen, der in seinen Willkommensworten betonte, daß der Stadtvorstand die Errichtung einer Fahrschule als unabwiesbares Bedürfnis bezeichnet habe und daß die maßgebenden Faktoren der Sache sehr sympathisch gegenüberstehen. Leider habe man den Plan, schon im Oktober den ersten Kursus in der Fahrschule zu eröffnen, infolge Mangel eines geeigneten Platzes wieder aufgeben müssen. Er hofft, daß auch das letzte Hindernis recht bald beseitigt werden könne.

Die Verhandlungen selbst leitete der Vorsitzende D. Jäger mit dem Bericht über die deutschen Fahrschulen ein. Nach diesem wurde die erste Fahrschule 1903 in Leipzig gegründet. Dann folgten Breslau, Essen, Frankfurt a. M., Barmen-Elberfeld, Hagen, Hannover, Berlin, Dortmund, Wiesbaden, Halle, Kottbus, Düsseldorf, Duisburg, Hamburg, Heseloh, Königsberg, Legnitz, Mannheim, Wehrheim a. M., Siegen und Slettau, Frankfurt a. O. und Bochum. Wie sehr der Vorstand die Bedeutung und die Notwendigkeit der Fahrschule im öffentlichen Interesse und den hohen Wert eines gelernten Kutschers für die Arbeitgeber erkannt hat, beweist die im Berichtsjahr nach verschiedenen Richtungen hin entfaltete sehr lebhaft Agitation. In 245 Behörden und verwandte Interessentenverbände wurden Agitationschriften gesandt, deren Ergebnis (1260 Wk.) nicht gut überstimmt mit der Behauptung, man habe fast von allen Seiten Anerkennung erfahren dürfen. Da dem Verband mit Anerkennung seiner Bestrebungen allein nicht genügt ist, muß die ihm gewordene finanzielle Unterstützung als eine recht kräftige bezeichnet werden, die um so gravierender in die Erscheinung tritt, wenn man weiß, daß von den 1260 Wk. allein die Fuhrwerksberufsgenossenschaft 1000 Wk. und die Lagerberufsgenossenschaft 100 Wk. zeichnen. Für die berufliche Weiterbildung von Hunderttausenden von Arbeitern, die immer mehr zur unabwiesbaren Notwendigkeit im öffentlichen Interesse wird, scheint also noch recht wenig Verständnis vorhanden zu sein. Ein Unternehme r v e r b a n d (schade, daß dessen Name nicht genannt wurde), es ist wohl der Berliner Scharfmacherverband, hat sich gegen die Errichtung von Fahrschulen ausgesprochen mit der famosen Begründung, daß dann die gelernten Kutscher die ungelerten veranlassen würden, gleich hohe Ansprüche zu stellen, und so die Anzucht der Kutscher werden. Dieser Verband steht mit seiner Anschauung sicher nicht allein; er unterscheidet sich von seinesgleichen nur dadurch, daß er den Mut aufbrachte, Farbe zu bekennen. Der Vorsitzende hatte wohl nicht Unrecht, wenn er eine solche rückständige, auch nicht im Interesse des Unternehmers gelegene Anschauung mit dem Hinweis bekämpfte, daß man auf diese Weise jede Fortentwicklung aufhalten könnte. Von öffentlichem Interesse aus dem Bericht wäre noch, daß der Verband es sich angelegen sein ließ, sich an Eltern und Schüler zu wenden, um sie zur Ergreifung des Kutscherberufs zu veranlassen. Dagegen wäre an uns für sich schließlich nichts zu sagen, auch seine sonstigen Bestrebungen in allen Ehren, aber wenn es mit dem Hinweis geschieht, daß der Beruf des Fuhrmanns ein gutes und gesichertes Auskommen biete, so muß dagegen Verwahrung eingelegt werden. Zunächst ist der Zugang von erwachsenen ungeübten Leuten selbst in Zeiten der Hochkonjunktur so stark, daß ständig ein Ueberangebot von Leuten vorhanden ist. Der Abgang ist ebenfalls sehr stark, woran in erster Linie die sehr traurigen Verhältnisse die Schuld tragen. Eltern und Schüler werden nach wie vor gut tun, die „gesicherte“ Existenz des Fuhrmanns nicht selbst anzuprobieren und den im Beruf Beschäftigten nicht durch ein noch höheres Ueberangebot ihr heißes und opfervolles Ringen um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erschweren.

Ausschließend an den Bericht des Vorsitzenden erstattete Polizeidirektor Ostermann-Barmen ein Referat über: „Zu liefern haben sich Staats- und kommunalbehörden Einfluß auf den Werdegang der Fahrschulen zu sichern.“

Als Ziel des Verbandes bezeichnet er das Bestreben, die Erwirkung der gesetzlichen Vorschriften zu erlangen, daß alle, denen die Führung eines Fuhrwerks anvertraut ist, im Besitze eines Befähigungsnachweises sein müssen. Dies sei nur möglich durch Errichtung von recht vielen Fahrschulen, die über das ganze Reich verbreitet seien. Vom Staat verlangt er, daß er seinen Einfluß auf die Fahrschulen durch seine Aufsicht wahrnimmt, und die kommunalbehörden sollen sich den nötigen Einfluß durch finanzielle Unterstützung der Fahrschulen sichern. Großen Wert legt er auf den obligatorischen Fahrschulzwang und auf die völlige kostenlose Ausbildung durch die Fahrschule. Seine Vorschläge formulierte er in folgenden Zeilen:

1. Der zweite Verbandstag deutscher Fahrschulen hält in Anbetracht der heutigen und von Jahr zu Jahr sich schwieriger gestaltenden Verkehrsverhältnisse den Beruf der Geschirrführer für so verantwortungsvoll, daß ihn nur fachmännisch gebildete und des Führers kundige Personen ausüben dürfen.

2. Eine Befähigung bezw. Herabminderung der schon vielfach bestehenden verkehrsrechtlichen Auflagen, ferner der zunehmenden Quälereien der Jungtiere, sowie der auch in gesundheitlicher Beziehung schädlich wirkenden Unruhe auf den Straßen, zum großen Teil hervorgerufen durch die Unkenntnis der Geschirrführer — hält der Verband ausführbar:

a) Durch Einrichtung von Fahrschulen, in denen Zuhilfenahme und sonstiger Gelegenheiten erhalten, ihren Beruf fachmännisch zu erlernen bezw. sich die wesentlichsten Grundlagen für ihren Beruf anzueignen und sich ein Prüfungszeugnis zu erwerben.

b) Durch die zu erstrebende gesetzliche Vorschrift, daß jeder, dem die Führung eines Fuhrwerks anvertraut werden soll, im Besitze eines Befähigungsnachweises ist.

c) Dadurch, daß sich Staat und Kommunalbehörden den erforderlichen gesetzlichen Einfluß auf die Fahrschulen sichern.

3. Zur Vermeidung von Unfällen, wie sie sich auf anderen Gebieten des privaten gewerblichen Schulwesens zeigen, sowie zur Herbeiführung einer schnelleren und gleichmäßigen Entwicklung des Fahrschulwesens bittet der Verband um ein einheitliches Vorgehen durch das Reich.

Der Leiter der Berliner Fahrschule Schumacher sprach über den Ausbau der Fahrschule zur staatlichen Fahrschule. Er begründete die Notwendigkeit der Errichtung von Fahrschulen unter anderem auch damit, daß durch sie eine sorgfältigere und herkömmlichere Behandlung der Jungtiere und eine größere Starkerhaltenheit für das Leben und die Gesundheit der Straßendassanten zu erwarten sei. Eine einheitliche Regelung des Fahrschulwesens durch den Staat sei eine absolute Notwendigkeit. Zu diesem Zweck sei es geboten, daß in allen Staaten, die Städte über 50 000 Einwohner haben, Fahrschulen errichtet werden. Nach seiner Veranschlagung würden die aufzubringenden Kosten 2 Millionen Mark betragen. Von diesem Betrag müßte die eine Hälfte vom Staat, die andere Hälfte von den in Betracht kommenden Gemeinden und Interessengruppen getragen bezw. aufgebracht werden. Diese Summe wäre aber für die Allgemeinheit ein hochverzinstlich angelegtes Kapital. Den Beruf des Kutschers hält er für so verantwortungsvoll, daß sich ihm nur gelernte Leute zuwenden dürfen. Schließlich forderte er noch die Angleichung der Fahrschulen an das Fortbildungsschulwesen und obligatorischen Fahrschulzwang aller jungen Leute, die im Transportgewerbe beschäftigt sind, und solcher, die sich dem Kutscherberuf widmen wollen.

Wenn man sich auch nicht in allen Einzelheiten auf den Boden der beiden Referenten stellt, so muß doch anerkannt werden, daß die von ihnen vertretenen Grundgedanken sich himmelhoch über den Anschauungen bewegen, wie sie in der sehr lebhaft geführten Diskussion zum Ausdruck kamen.

Waren bis dahin die Verhandlungen von einer anerkanntwertigen Sachlichkeit getragen, so änderte sich das Bild sofort dadurch, daß der Vertreter des Arbeitgeberverbandes für das Handels- und Transportgewerbe Berlin diese Gelegenheit dazu benützte, die erschienenen Unternehmer gegen den durch und durch Widerpruch eines Teiles der Versammlung wiederholt, dem Transportarbeiterverband sei es gar nicht ehrlich um die bessere berufliche Ausbildung der Fuhrleute zu tun, sondern er benütze die Fahrschule nur als Mittel zum Zweck, um eine immer größere Verkürzung der Arbeitszeit und die forcierte Steigerung der Löhne zu erreichen. Er mag versichert sein, daß die organisierten Transportarbeiter gelernt haben, die Verbesserung ihrer Lebenshaltung und die Verkürzung der Arbeitszeit zu erreichen mit oder ohne Fahrschule. Weil steht durch seine Tätigkeit im öffentlichen Leben, verfolgt alle Bewegungen und Bestrebungen des T. A. B. auf das genaueste, er weiß, daß der T. A. B. seit einer Reihe von Jahren keine Gelegenheit vorübergehen läßt, ohne in Wort und Schrift unter Darlegung der materiellen und ethischen Gründe in der breitesten Öffentlichkeit für die Errichtung von Fahrschulen einzutreten. Er weiß ferner, daß der T. A. B. an allen Orten, wo Fahrschulen bestehen oder gegründet werden, dieselben selbstlos gefördert hat und, wenn



notwendig, auch vor der finanziellen Unterstützung nicht zurückgeschreckt ist. Wenn er trotz alledem den Mut aufbringt, dem L. W. Heuchel in dieser Frage vorzutreten, so muß man ihn zu den Leuten zählen, die in Ermangelung ehrlcher Waffen den Gegner mit Verdächtigungen und böswilligen Behauptungen zu bekämpfen suchen.

Wec ist kein Freund von Fahr- schulen, und man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß er denjenigen Verband vertritt, der sich nach dem Geschäftsbericht gegen die Errichtung von Fahrschulen ausgesprochen hat. Unschön ist er selbst zu der Einsicht gekommen, daß die Entwicklung der Fahrschulen nicht mehr aufhalten kann. Um aber wenigstens ihre Wirkung abzuschwächen, lehnt er den Befähigungsnachweis ab. Vor allen Dingen will er nicht, daß bei einer gesetzlichen Regelung des Fahrschulwesens eine solche Bestimmung in das Gesetz aufgenommen wird. Den Befähigungsnachweis bekämpft er, weil dann den Unternehmern im Falle eines Streiks die so notwendigen Streikbrecher fehlen würden. Mit dieser Begründung seiner Antipathie gegen die Fahrschulen machte er sichlichen Eindruck auf die Versammlung. Die Kosten für die Gründung und Erhaltung von Fahrschulen will er in der Weise aufgebracht wissen, daß die Fahrschulen — man erschrecke nicht — Procente von den über Fahr- leute verhängten Polizeistrafen von den Polizeiver- waltungen zugewiesen erhalten. Dabei verlangt er, daß streng darauf gesehen wird, daß keinem Arbeiter in Fahrschul- kommissionen oder sonstigen Körper- schaften irgendein Mitbestimmungs- recht eingeräumt wird. Der gute Mann scheint offenbar an Gehirnschwund zu leiden.

Der Vorsitzende Jäger trat diesen Ausführungen mit der Bemerkung entgegen, daß man die Arbeiter nicht vor den Kopf stoßen dürfe und daß solche De- haltungen der Fahrschulbewegung weit mehr schaden als nützen. Die Vertreter von Manheim und Hannover hoben hervor, daß sie an ihren Orten mit den organisierten Transportar- beitern gut zusammengearbeitet und daß diese sich mit Wärme an allen Ar- beiten beteiligen. Auch Direktor Fretter- Breslau berichtete ebensolches, will aber trotzdem die Arbeiter von jedem Mitbestimmungsrecht ausschließen. Expediteur Schütte-Warmen bekannte sich als scharfer Gegner des Transportarbeiter-Verbandes und erklärte, man müsse streng darauf sehen, daß dessen Einfluß von den Fahrschulen ferngehalten werde. Um seinen Worten den nötigen Nachdruck zu ver- leihen, teilte er seinen erstauuten Zuhörern mit, daß der Transportarbeiterverband 200 000 Mitglieder habe und in einer einzigen Woche eine Einnahme von nicht weniger als 130 000 M. erziele. Unter solchen Umständen könne man nicht vorsichtig genug sein. An die Presse richtete er das Ersuchen, über diesen Teil der Verhandlungen nichts zu berichten. Schmidt-Düsselborf lehnte jede Mitwirkung des Transportarbeiterverbandes bei Errichtung und Aus- stattung von Fahrschulen strikte ab. Dabei wunderte sich diese sonderbaren Klänge noch daß sie mit ihrem fetterigen System der fakultativen Ausbildung an allen Plätzen so schmählich Schiffbruch gelitten haben. West-Berlin hält es für selbstver- ständlich, daß eine „aktive“ Presse diese Scharfmachertiraden tot- schweigend. Tatsächlich hat auch die ganze bürger- liche Presse von den rüden und unwahren Angriffen auf den Transportarbeiterverband mit keinem Wort Notiz genommen. Zu was beim auch, es ging ja nur gegen die Arbeiter.

Das schließliche Resultat der Verhandlungen, beeinflußt durch die Ausführungen in der Diskussion muß jedem ehrlichen Anhänger der Fahrschulen die Meinung aufzwingen, daß es schade um das viele Geld ist, das die Herren Unternehmer versahren haben. Mutig hat der Vorstand die Referenten und die von ihnen vertretenen Grundzüge im Stich ge- lassen und ist Schritt für Schritt vor den offenen und heimlichen Gegnern der Fahrschule zurückgewichen. Das Ergebnis des 2. Verbandstages deutscher Fahr- schulen faßt man am besten in die Worte zusammen: Aus Angst vor dem Erwachen der Lohnknechten im Transportgewerbe lassen die Herren alles beim alten und vergessen ihre eigenen Interessen wahrzunehmen. Dies ist im Interesse des ganzen Berufes sehr zu bedauern. Soll dies anders werden, will der Verband deutscher Fahrschulen fruchtbringendes schaffen, dann muß er in erster Linie den überwiegenden Einfluß, den die Scharfmacher in seinem Lager ausüben, zu brechen suchen. Für die Arbeiter im Transportgewerbe sind diese Verhandlungen zu erstem Nachdenken an- gelan. Sie haben ihnen gezeigt, wie sehr die Un- ternehmer ihre Eitelkeit fürchten. Ihre Antwort muß deshalb lauten: Weitere Stärkung der Organisation durch unablässige Agi- tation und festhalten an der in dieser Frage von dem ersten Deutschen Transportarbeiterkongreß ange- nommenen Resolution, die lautet:

Die ständig fortschreitende Entwicklung des Verkehrs und die dadurch bedingte Zusammen- drängung von Transportfahrzeugen der verschieden- sten Art in den Verkehrsadern der Städte hat naturgemäß eine große Gefährdung der Verkehrs- sicherheit zur Folge. Die hieraus sich ergebenden Gefahren machen sich nicht nur, wie die Unfallziffern zur Evidenz be- weisen, in äußerst bedenklichem Maße bei den Zentren der Gefahr bemerkbar, sondern sie üben auch ihren unheilvollen Einfluß auf das die Straßen- hässigende Publikum aus.

Im Interesse der größtmöglichen Verkehrs- sicherheit ist es daher unbedingt notwendig, daß Fahrzeuge aller Art nur von geschulten, des Fahr- rens kundigen Leuten geführt werden.

In Anbetracht dessen fordert der Kongreß:  
1. Die Errichtung und Unterhaltung von Fahr- und Fahrschulen aus allgemeinen staatlichen und kommunalen Mitteln in Orten resp. Kommunalver- bänden mit mehr als 20 000 Einwohnern zur Heranbildung eines geschulten, zuverlässigen Fahr- personals.

2. Stellung der Fahrschulen unter eine fach- männlich-paritätische Kontrollkommission, welche sich aus Vertretern der Kommune, sowie Arbeitgeber und Arbeitnehmern des Berufes zu gleichen Teilen zusammensetzt.

Das Lehrpersonal ist aus den Reihen der praktisch tätigen Angehörigen des Berufes (Ar- beitgeber und Arbeitnehmer) zu entnehmen.

3. Nur in Fahrschulen ausgebildete und von der Prüfungskommission, dieser, mit einem Aus- weis über ihre Befähigung zum Fahrdienst ver- sehene Personen, dürfen zur Leitung von Fahr- zeugen zugelassen werden. Diejenigen Personen, welche bei Inkrafttreten der Fahr- und Fahr- schulen bereits ein Jahr praktisch im Berufe tätig waren, sind von der Prüfung durch die Fahr- schule entbunden. Die verkehrspolizeilichen Organe haben darüber zu wachen, daß alle Lenker von Fahrzeugen sich im Besitze des vorbezeichneten Aus- weises befinden.

Daß die Scharfmacher Gegner eines so eminent fortschrittlichen und allgemein nützlichen Bestrebens sind, wird die Regierungen veranlassen, erst recht den Daumen auf den Ventel zu halten und für die Fahrschulen keinen Groschen zu geben. Mögen auch in der Zukunft die Opfer des Verkehrs, die Opfer der ungenügenden Ausbildung der Fuhrwerklenker zu Heftatomben aufschwellen. Mögen zehntausende mehr an Krüppeln und Siechen das Reich bevölkern — was schadet es, wenn man nur dem bösen Trans- portarbeiterverband einige Steinchen auf den Weg werfen kann. Die Zukunft freilich wird über diese großen Geister urteilen, wie man heute über die Herenreise der mittelalterlichen Gerichtsbarkeit ur- teilt. Und die Gegner so allgemein segens- reicher Kulturbestrebungen haben wahrlich die ganze Verachtung der Zukunftsmenschheit verdient.

**Zur Lohnbewegung der Käfelagerarbeiter in Kempten.**

Nachdem in München bereits im Jahre 1911 und in Augsburg in diesem Jahre die Lohn- und Arbeits- verhältnisse der Käfelagerarbeiter durch die Organi- sation geregelt werden konnten, traten auch die kemptener Kollegen an ihre Arbeitgeber heran und ersuchten um tarifliche Festlegung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse und Anerkennung der Organi- sation. Die Verbandsleitung wurde beauftragt, die An- gelegenheit in die Hand zu nehmen und wurden seitens dieser die Wünsche der Käfelagerarbeiter mit einer entsprechenden Begründung an den Verband der Käsegroßhändler in Kempten weitergeleitet. Die Forderungen der Leute waren in so bescheidenen Grenzen gehalten, daß man kaum annehmen konnte, daß sie abgelehnt würden. 2 M. Lohnerhöhung pro Woche und Einführung einer Vesperpause von einer halben Stunde, war alles, was sie verlangten. Wie wenig das ist, kann man erst dann erkennen, wenn man weiß, daß der Lohn der Käfelagerarbeiter in Kempten 19 M. beträgt, während er in München 26, in Augsburg 23 bzw. 24 M. beträgt. Dabei ist Kempten durchaus keine billige Stadt, sondern die Lebensmittel sind häufig fast ebenso teuer, mitunter sogar noch teurer wie in der Großstadt. Als die Arbeitgeber merkten, daß die Organisation die Sache ernsthaft in die Hand nahm, legte ein Teil von ihnen den Arbeitern, kurz bevor die Versammlung stattfand, in welcher die Lohnfrage beraten werden sollte, zu dem Wochenlohn „freiwillig“ 1 M. zu. Jedenfalls glaubten sie, dadurch die Leute von der Versammlung fernzuhalten. Trotzdem war die Versammlung sehr gut besucht, und es wurde beschlossen, die Forderung an den Arbeitgeberverband einzureichen. Die Eingabe ging am 4. Juli ab, am 19. Juli erhielten wir dann folgendes Schreiben:

An den Verband der Handels- und Transport- arbeiter, Gau VI, München.

Wir empfangen Ihre Zuschrift vom 4. ds., die wir in unserer letzten Mitgliederversammlung vor- gelegt und beraten haben. Seitens unserer Mit- glieder besteht jedoch keine Geneigtheit, mit Ihnen in Verhandlungen zu treten, was wir hiermit höflich mitteilen.

Diese Antwort wurde einer am 29. Juli tagenden Versammlung unterbreitet, welche dann nach längerer Debatte folgende Resolution beschloß:

Die heute, am 29. Juli 1912, tagende, von nahezu sämtlichen Käfelagerarbeitern Kemptens be- suchte Versammlung, nimmt Kenntnis von der Ant- wort des Arbeitgeberverbandes auf die Eingabe betr. Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhält- nisse in den hiesigen Käsegroßhandlungen.

Die Versammelten bedauern lebhaft, daß die Herren Käsegroßhändler die Unterhandlungen mit den Organisationsvertretern abgelehnt haben, und daß sie sich nicht zu den bescheidenen Verbesserungen bereit erklärten.

Die bisher von den Herren Prinzipalen ge- machten teilweisen Zugeständnisse sind leider nicht ausreichend, um einen Ausgleich der in den letzten Jahren besonders eingetretenen Teuerung herbeizu- führen.

Die Versammelten beauftragen deshalb den Deutschen Transportarbeiterverband, nochmals mit den Herren Prinzipalen in Verbindung zu treten, um eine befriedigende Lösung der Angelegenheit anzustreben.

Nach wie vor geloben die Versammelten, an ihren bescheidenen Forderungen festzuhalten und ihre Berufsorganisation auszubauen, damit ihre wirt- schaftlichen Verhältnisse auf tariflicher Grundlage gebessert werden.

Diese Resolution ging dann am 31. Juli mit einem entsprechenden Begleitschreiben an den Verband der Käsegroßhändler. Gleichzeitig riefen wir das Gewerbegericht Kempten als Einigungsamt an. Der Arbeitgeberverband hielt es nicht mehr für der Mühe wert, uns eine Antwort zukommen zu lassen. Vom Gewerbegericht erhielten wir dann am 12. August folgendes Schreiben:

Herrn Paul Werthmann, Gauleiter des Deutschen Transportarbeiterverbandes, München.

Betreff: Einigungsverhandlungen im Käserei- gewerbe.

Vom Verbands der Käsegroßhändler in Kempten erhielt ich heute den abschriftlich nachfolgenden Be- scheid. Eine Weiterbehandlung der Sache durch das Einigungsamt ist hiernach ausgeschlossen.

Der Vorsitzende: Schraubh.

Das Schreiben des Verbandes der Käsegroß- händler hatte folgenden Wortlaut:

Kempten, den 11. August 1912.

An den Vorsitzenden des Gewerbegerichts Kempten, z. Hd. des Herrn Rechtsrates Schraubh.

Betreff: Lohnbewegung.

Auf Ihre geehrte Zuschrift vom 3. August haben wir zur Beratung der Angelegenheit eine Mitgliederversammlung unseres Verbandes anbe- raumt, in welcher einstimmig beschlossen wurde, in Unterhandlungen mit dem Transportarbeiterverband weder direkt, noch durch Vermittlung des Gewerbe- gerichtes einzutreten.

Hochachtungsvoll.

Verband der Käsegroßhändler in Kempten:

Fritz Bollwein, Ulrich Wiedemann, I. Vorsitzender, II. Vorsitzender.

Aus dieser Antwort ist zu ersehen, daß die Käse- braone ihren alten prologischen Herrenstandpunkt noch immer beibehalten und jede Vermittlung der Organi- sation ablehnen. In einer am 18. August stattge- fundenen Versammlung der Käfelagerarbeiter in Kempten legte der Gauleiter den zahlreich erschienenen Kollegen die Situation nochmals klar. Zweifelloz haben die Arbeitgeber die Absicht, die Arbeiter jetzt, in einem für sie ungünstigen Zeitpunkt, zum Streit zu treiben, um die ihnen unbequeme Organisation zu vernichten. Nach der ganzen Sachlage würde dieser Kampf ein sehr schwerer werden und es ließe sich kaum empfehlen, den Kollegen, von denen ein großer Teil erst jetzt wieder der Organisation beigetreten ist, zu diesem Kampf zu raten, um so weniger als auch die Saison schon ziemlich vorgeschritten ist. Mit einem solchen fanatischen Gegner, wie wir ihn hier vor uns haben, können wir ebenfalls nur mit gut geschulten und gut disziplinierten Truppen etwas ausrichten. Für uns gilt es jetzt, die Organisation auszubauen, damit später das erreicht werden kann, was uns jetzt nicht gewährt worden ist. Sehen die Arbeitgeber, daß die Leute zusammenhalten, so werden sie es sich sehr überlegen, einen solch folgenreichen Kampf herauf- zubeschwören. Nach sehr lebhafter Debatte beschloßen die Kollegen, von einem Kampfe abzusehen und die nunmehr jedem Kollegen zugesprochene Lohnerhöhung von 1 M. als Abschlagszahlung anzunehmen. Gleich- zeitig verpflichteten sich die anwesenden Kollegen, mit allen Kräften an den Ausbau der Organisation zu arbeiten und nicht eher zu ruhen, bis der letzte Kollege dem Deutschen Transportarbeiterverband angeschlossen ist.

Die Bewegung ist damit vorläufig zu Ende; die Käsegroßhändler haben aufs neue gezeigt, daß ihnen der Profit lieber ist als der Frieden im Gewerbe. Die Käsehändler in Kempten kaufen zu denselben Preisen, wenn nicht noch günstiger, ein wie die Ge- schäfte in München und Augsburg. Auch die Ver- kaufspreise sind dieselben. Ihren Leuten zahlen die Herren aber 4 bis 5 M. weniger Lohn pro Woche wie die Münchener und Augsburger Geschäfte. Sie schinden also den Profit aus den Knochen der Arbeiter heraus. Wir möchten bei dieser Gelegenheit auf eines hinweisen. Im ganzen Allgäu führen die Käsegroß- händler einen erbitterten Kampf gegen die Organi- sation. Die Herren, die selbst sehr gut organisiert sind, haben zum Teil Vereinbarungen getroffen, daß jeder Arbeiter, der dem Verbands ange- hört, sofort entlassen werden muß. So hat die Firma Schmidt in Ulm vor einigen Monaten ihre Leute ins Comptoir kommen lassen, hat ihnen die Verbandsbücher abgenommen und einen Revers unterschreiben lassen, womit sie ihren Austritt aus der Organisation melbten. Der Vertrauensmann, der sich weigerte auszutreten, wurde entlassen. Die anderen Firmen machen es genau so. Es wäre dringend erwünscht, daß die Konsumvereine, und vor allen Dingen die Großverkaufsgesellschaft, die zu den besten Kunden dieser Scharfmacher im Allgäu gehören, einmal nach dem Beschluß des Genossenschaftstages handelten und die Einkäufe bei solchen Firmen unterließen. Es sind jetzt genug tariftreue und leistungsfähige Firmen vor- handen, die genau dieselben Qualitäten an Waren liefern können wie die Allgäuer Scharfmacher. Folgende Firmen stehen mit der Organisation im Tarifvertrag resp. haben den Verband anerkannt:

Rosenow und Reiss in Augsburg; Gebrüder Wein in Augsburg. Gg. Reiss in Augsburg. In München die Firmen Schmidt und Böhm und Louis Friede



man. Alle anderen Firmen sind offene oder geheime Gegner der Organisation. Den Kollegen Käse- und Käsefabrikanten in Stempfen und im übrigen Allgäu aber rufen wir zu: Haltet fest und treu zur Organisation und werbt unablässig neue Mitglieder, dann wird auch im Allgäu die Zeit kommen, wo die Arbeitgeber einsehen, daß es besser ist, mit der Arbeiterschaft in Frieden zu leben.

**Der Staat lebt von den Hungernden!**

Viehzüchter, Viehhändler und Fleischverkäufer reiben sich die Hände: Fleischteuerung ist ja goldene Zeit! Daß das Volk darbt, ist Agrariern und Viehhändlern schon recht, bringt es für sie doch nur Vorteil; der Staat lebt aber auch noch von den Hungernden!

Au indirekten Steuern (Zölle usw.) entfallen auf

1 Kilogramm Fleisch	35 Pf.
1 Speck	36 "
1 Schmalz	10 "
1 Butter	20 "
1 Margarine	20 "
1 Käse	15 "
1 Eier (20-25 St.)	2 "

In den Fleischpreisen wird nicht nur den Agrariern Tribut gezahlt und nicht nur dem Viehhändler Geld geschenkt, auch der Staat hat sein anständiges Pöschchen mit dabei.

Wie die Ernährung eines kräftig arbeitenden Mannes beschaffen sein soll, weiß die deutsche Regierung recht gut. Beim Militär, bei der Marine, wo sie ein Interesse daran hat, das Menschenmaterial gesund zu erhalten, bestehen die genauesten Vorschriften für die wöchentlichen Fleischrationen. Die Schiffsmannschaften der deutschen Marine bekommen in den heimischen Häfen pro Woche

800 Gramm Rindfleisch,
750 " Schweinefleisch,
800 " Hammelfleisch.

Zus. 2,350 Gramm oder 2,35 Kilogramm Fleisch. 52 x 2,35 Kilogramm Fleisch ergibt einen Jahreskonsum von 122,2 Kilogramm oder 244,8 Pfund!

Nach den Zusammenstellungen der "Stat. Corr." kosteten in der ersten Hälfte des August 1 Kilogramm Rindfleisch 189 Pf., (alles im Kleinverkauf), 1 Kilogramm Schweinefleisch 166 Pf., und 1 Kilogr. Hammelfleisch 196 Pf. Wollte nun ein erwachsener Arbeiter ebensolche Fleischrationen verbrauchen, wie sie dem

deutschen Marinesoldaten zugebilligt sind — und dieser lebt doch sicher auch in dieser Hinsicht nicht im Himmel — er müßte ausgeben pro Jahr für

41,6 Kilogr. Rindfleisch 52 x 189 Pf. = 98,28 M.
39,0 " Schweinefleisch 52 x 166 Pf. = 86,32 "
41,6 " Hammelfleisch 52 x 196 Pf. = 101,92 "
122,2 Kilogr. Fleisch = 286,52 M.

Nach dieser Ziffer müßte eine Arbeiterfamilie, bestehend aus Mann, Frau und drei Kindern — 4,70 Köpfe ist der Reichsdurchschnitt der Familie — wenn wir für die Frau und die drei Kinder auch nur noch eine Männerration rechnen wollten, was viel zu niedrig ist, im Jahr ungefähr rund 250 Kilogramm Fleisch verzehren. Wofür nach dem heutigen Stande der Preise ungefähr 575 M. zu zahlen wären!

Nun aber noch weiter. Enthüllen wir die Schamlosigkeit des Fleischwuchers, die Sünde am deutschen Volke, noch mehr. Das kaiserliche Statistische Amt hat im Juni 1909 die Wirtschaftszrechnungen von 150 Arbeiter- und 60 Beamtenfamilien veröffentlicht. Die Arbeit ist unter dem besonderen Gesichtspunkte des Nahrungsmittelaufwandes gemacht worden. Dabei wurde festgestellt, daß die Familien im Durchschnitt pro Jahr — Familie von 4,76 Köpfen! — 130,6 Kilogramm Fleisch verzehrt hatten.

Mit anderen Worten: ein deutscher Marinesoldat erhält pro Jahr rund 245 Pf. d. Fleisch im Werte von etwa 286,52 M. — Kleinfachpreis August, erste Hälfte, 1912.

Die deutsche Arbeiterfamilie konnte 1907 — von da an stammt die Erhebung des Reichsgesundheitsamtes — im ganzen Jahre nur 261,2 Pfund Fleisch essen! Die Ziffer ist bis 1912 und im besonderen gerade jetzt, leicht möglicherweise noch gesunken. Sehen wir von dieser Möglichkeit ab. Es ist ja auch so genug furchterlich, daß eine Arbeiterfamilie ungefähr so viel Fleisch essen kann, wie ein Marinesoldat zugebilligt bekommt!

Von anderer Seite betrachtet, ergibt das, daß der deutsche Arbeiter sich ungefähr noch einmal so schlecht ernährt, wie der Soldat, denn die Differenz trifft nicht nur für das Fleisch, sondern für alle Nahrungsmittel fast ebenso zu! Und von diesen hungernden Arbeiterfamilien, die zusammen gerade so viel Fleisch erwerben können, wie ein Marinesoldat bekommt, nimmt der Staat jahraus jahrein noch seine Zollgelder ein.

Staat, Agrarier und Viehhändler leben von Hungernden!

Die statistischen Hilfsmittel des agrarischen Schwindels.

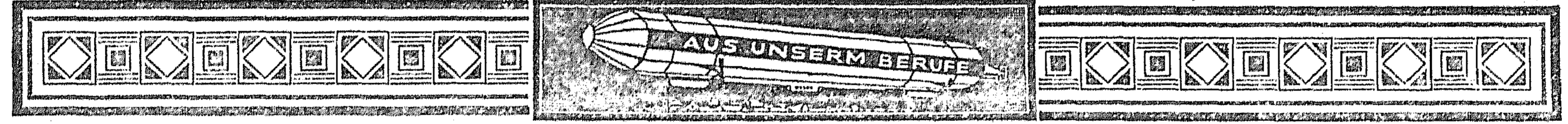
Schwindel war schon immer die einzige Antwort der volksfeindlichen Presse, wenn es galt, die nur allzuberechtigten Forderungen der breiten Masse auf Ermäßigung der Lebensmittelpreise und Vinderung der drohenden Hungersnot zu beantworten.

Auch diesmal ist's wieder so. Die agrarische Presse weist einfach nach, daß der Fleischverbrauch pro Kopf im deutschen Reich in regelmäßiger Steigerung befindlich ist. Und damit soll das Volk zufrieden sein! Nun ist nur das Interessante, daß wir in Deutschland überhaupt keine korrekte Fleischverbrauchsstatistik inforn haben, als die Grundlage all dieser Zahlen, das Gewicht der geschlachteten Tiere, ganz willkürlich geschätzt wird. Zu welchem Ausmaße das geschieht und zu welcherlei Resultaten das notwendig führen muß, zeigt die nachfolgende kleine Zusammenstellung:

Schätzungen des durchschnittlichen Schlachtgewichtes in Kilogramm:

	Ochsen u. Kühen	Kälber	Schafe	Schweine		
Deutschr. d. Landwirtschaftsstat. 1906	350	250	150	40	22	90
Deutschr. zur Finanzreform 1909	280	220	130	40	22	90
Deutschr. d. kais. Gesundheitsamtes 1910	330	240	185	40	22	85
Amtl. Stat. in Sachsen 1907	284	239	173	—	18-26	50
Deutschr. d. preuß. Landwirtschaftsministeriums 1905	235	—	—	40	20	80
Amtl. Stat. d. Stadt Nürnberg 1911	250	165	—	33	15	55

Das sind die amtlichen Grundlagen von sechs amtlichen Statistiken! Jede ist anders! Aber alle werden zum Nachweis der Höhe des durchschnittlichen Fleischverbrauches pro Kopf bemüht. Also Vorsicht Genossen, bei gegnerischen Zahlenmachweisen!



**Denunziantenzüchter.** Die „Allgemeine Automobilzeitung“, das „offizielle Organ des Kartells deutscher Automobilklub“ (Kaiserlicher Automobilklub usw. usw.) bringt in der letzten Nummer eine Notiz, die so ungeheuerlich ist, daß wir der „A. A. Z.“ die Verantwortung für die Nichtigkeit ihrer Behauptung überlassen müssen. Das Blatt weist auf eine Bekanntmachung des Rheinisch-Westfälischen Automobilklubs hin, die vor den Autosallen Westfalen und Westfälischer an der Provinzialstraße Werl-Anna warnt und fügt dann folgendes Charakteristikum hinzu:

„Als besonders charakteristisch möchten wir noch dazu bemerken, daß unter den Privatpersonen, die in diesen Orten unzählige Anzeigen gegen Automobilisten erstattet haben, sich auch drei Schüler befunden haben, und daß ferner in einer Gerichtsverhandlung festgestellt worden ist, daß ein Handwerker für jede Anzeige von der Gemeindeverwaltung eine Prämie von 2 M. erhielt!“

Die „A. A. Z.“ meint, daß dieser Vorgang keines Kommentars bedarf, wir halten es für angezeigt, wenigstens darauf hinzuweisen, daß solche Praktiken garnicht scharf genug zu verurteilen sind. Wollte man die Gemeindeverwaltung kennzeichnen, wie sie es verdient, so würden wir mindestens wegen formeller Beleidigung belangt werden — und so viel ist die Gemeindeverwaltung uns nicht wert.

**Autofalle Oldesloe bei Hamburg.** Es wird gewarnt vor der bekannten Autofalle vor Oldesloe auf der Strecke von Hamburg aus rechts am Kirchhof und weiter vor der Halle unmittelbar hinter dem Ort links an den kleinen Villen vor dem ersten Bahnübergang. Es wird empfohlen anzuhalten, um das Zeitnehmen unmöglich zu machen.

**Noch einmal der „Mißgang“ der Automobilunfälle.** Im „Kraftwagen“ finden wir in einem Artikel von Dr. C. Bern (vermutlich ein Rechtsanwalt) folgenden Satz:

„Die trotz der riesigen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs abnehmende Zahl der Automobilunfälle beweist schlagend, daß es nicht nötig ist, den Kraftfahrzeugführern so beengende Fesseln anzulegen, wie es der Fall ist.“

Dr. C. Bern darf sich nicht wundern, wenn nun ein polizeifreudiges Gemüt ihm beim Wort nimmt und aus obigen Satz folgert:

Da die Zahl der Automobilunfälle aber zugenommen hat, ist es nötig, die den Kraftfahrzeugführern beengenden Fesseln noch fester anzuziehen.

Wenn die Voraussetzung (Abnahme der Unfälle) nicht zutrifft, pflügt die Folgerung (Ueberflüssig-

keit der Fesseln) nicht auf besonders festen Füßen zu stehen, sondern beweist das Gegenteil von dem, was man beweisen möchte. Post hoc, ergo propter hoc — von so was kommt so was — und diesmal ist es kein fehlerhafter Schluß.

Unsere Abneigung gegen Polizeimaßnahmen und unsern Widerwillen gegen die Bevormundung durch die Polizei, brauchen wir wohl nicht besonders zu betonen. Aber gerade deshalb halten wir es für leichtsinnig, die Ueberflüssigkeit der Bevormundung der Chauffeure durch die Polizei mit dem nebulösen „Nichtigang“ der Automobilunfälle zu begründen — weil dieses Argument eigentlich indirekt die Notwendigkeit einer solchen polizeilichen Ueberwachung anerkennt, da ja die Zahl der Unfälle gestiegen ist.

**Unbeleuchtete Führer auf der Landstraße.** In der letzten Zeit mehrten sich die Automobilunfälle, die durch Zusammenstoß mit unbeleuchteten Führern hervorgerufen werden. Die Automobilfahrer rennen in der letzten Zeit fast ebenso häufig gegen unbeleuchtete Geschirre, wie gegen Chauffeebäume. Der Unterschied ist nur, daß sie im letzten Fall meistens selbst Schuld haben, während sie im ersten Fall durchweg unschuldig sind. Die Polizeibeamten, die so überaus schnell gegen die Chauffeure vorgehen, würden sich ein Verdienst um die öffentliche Sicherheit erwerben, wenn sie einen Bruchteil ihrer Aufmerksamkeit den unbeleuchteten Führern zuwenden wollten.



**Beuthen.** Am 18. August tagte hier wieder eine Konferenz der oberschlesischen Glasreiniger. Herr Rechtsanwalt Dichtenstein, Zabrze, hielt einen Vortrag über: „Polizei-Verordnungen und deren Handhabung.“ Er führte dabei aus, daß in Preußen-Deutschland jeder Mensch von Geburt aus bis zu seinem Tode den verschiedensten polizeilichen Verordnungen unterworfen sei, deren strikte Innehaltung streng durchgeführt werde. In drastischen Beispielen aus seiner Berufstätigkeit zeigte Redner, daß es sich oft um Verordnungen handelt, die mit unserer heutigen, schnelllebigen Zeit schwer in Einklang zu bringen wären. Stammen doch manche solcher Verordnungen noch aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Wohl werden alle polizeilichen Erlasse wieder von anderen Behörden, wie Kreisaußschuß usw. geprüft, doch sitzen darin Männer, die vom Volksempfinden wenig verstehen, und deshalb auch nicht genügend untersuchen können, ob dieser oder jener polizeiliche Erlaß für die große Masse des Volkes fördernd oder hindernd wirken könne. Hat man nun eine dieser Verordnungen übertraten, und das kann sehr schnell geschehen, so bekommt man sicher ein polizeiliches Strafmandat. Gegen dieses

kann man wohl vor Gericht Einspruch erheben, doch ist einem damit wenig gedient. Fast ausschließlich tritt der Polizeibeamte, der die Anzeige erstattet hat, als alleiniger Zeuge auf, und dessen Aussagen sind fast immer für das Gericht maßgebend, denn was ein Schutzmannsbeid vor Gericht zu bedeuten hat, ist wohl fast jedem bekannt. Als bestes Schutzmittel führte Redner an, den Anschluß aller an die freien Gewerkschaften, wo man stets Rat und Hilfe finden würde. Reicher Weisfall lobte den Referenten für seinen Vortrag. — In der Diskussion schilderte der Bezirksleiter die Beweggründe für diesen Vortrag. Die Polizei in Kattowich hatte in letzter Zeit einen erbitterten Kampf gegen die dortigen Glasreiniger geführt. Zwei Beamte waren es besonders, die sich darin hervortaten. Wo nur immer ein Kollege seine Leiter und Eimer stehen ließ, er wurde unweigerlich zur Anzeige gebracht und erhielt prompt sein Strafmandat. Zuletzt kam es so weit, daß die Eimer und Leitern zur Wache gebracht wurden, in einem Falle vier Stück auf einmal und die Kollegen sich dieselben gegen Zahlung von zehn bis zwanzig Pfennige pro Stück auslösen mußten, um dann hinterher doch noch eine Strafe zu bezahlen. Alle erhobenen Einsprüche führten zu keinem befriedigenden Resultat, denn die Strafmandate wurden vom Gericht nicht nur bestätigt, sondern größtenteils noch erhöht. In einem Falle von sechs auf fünfzehn Mark. Die Kattowicher Kollegen beschloßen deshalb, gemeinsam mit dem Verbandsvertreter und den hiesigen Unternehmern unseres Berufes, beim Oberbürgermeister, als dem Chef der Polizei, vorstellig zu werden und um Abhilfe zu ersuchen. Der vorstellig werdenden Kommission wurde auch vorsitzend des Herrn Oberbürgermeisters wie des Herrn Polizeinspektors in verbrämten Worten zugesagt, so weit möglich sorgen zu wollen, daß die Polizeibeamten weniger rigoros gegen unsere Kollegen vorgehen werden. Tatsächlich scheint auch jetzt ein anderer Wind zu wehen. Wenigstens ist seit der Vortrags noch keine weitere Anzeige erfolgt. Hoffen wollen wir nur, daß dieses gute Verhältnis keine weiteren Störungen erlebt. So weit es an den Kollegen liegen kann, dies zu vermeiden, soll geschehen. Zum zweiten Punkt der Tagesordnung referierte der Bezirksleiter über: Unser Arbeitsnachweis. Er kam dabei auf den großen Segen eines geregelten Arbeitsnachweises zu sprechen, und welche schweren Kämpfe die Arbeiter heute noch durchführen müssen, um dieses Ziel zu erreichen. Bestehen doch immer noch, speziell im Ruhrgebiet, die sogenannten schwarzen Listen. Und wessen Namen darauf verzeichnet ist, dem bleibt nichts anderes übrig, will er Arbeit erhalten, als auszuwandern. Wir können ja sagen, daß die Unternehmern unseres Berufes hier in Oberschlesien keine solchen Scharfmacher sind, sondern bei Bedarf an Arbeitskräften sich stets an unseren Verband gewendet haben. Bisher hatte die Verwaltung unseres Arbeitsnachweises unser Bezirksleiter inne. Da nun



derselbe öfters von seinem Wohnorte entfernt ist, konnte bei etwaiger Vermittlung leicht eine Störung eintreten. Die Sektionsleitung stellte deshalb den Antrag, den Arbeitsnachweis in eigene Regie zu übernehmen, und mit der Verwaltung desselben einen Kollegen zu betrauen. Diefem Antrage wurde stattgegeben und wurde als Verwalter des Nachweises Kollege Anderjef gewählt. Alle Anfragen und Anträge sind nach Stettow, Rathausstr. 12, Gewerkschaftslokal, zu richten. Allen Kollegen möchten wir hier nochmals zur Pflicht machen, jede etwa frei werdende Stelle sofort zu melden. Zum dritten Punkt der Tagesordnung: Unsere Sektionskasse, referierte Kollege Anderjef. Er führte dabei aus, daß der Grundstock zu dieser Kasse schon in Stettow gelegt worden sei. Jedoch wäre es das Bestreben der Sektionsleitung, diese Kasse weiter und großzügiger zu gestalten. Einestheils könnte mit diesem Gelde sehr viel für die Bildung und geistige Weiterentwicklung der Kollegen getan werden, zum andern könnten auch in besonderen Notfällen Extramittelstützungen gewährt werden. Auch zugereifte mittellose Kollegen könnten hierbei unterstützt werden. Um alles dieses zu erreichen, müßte aber die Kasse auf ganz Oberstufen ausgebaut werden. Redner unterbreitete deshalb der Versammlung den Vorschlag, diese Kasse zu zentralisieren mit der Aufgabe, daß jeder organisierte Kollege dazu beizutragen hat. In der lebhaft einsetzenden Debatte über die beste Verwendung der Gelder wurde dem Antrage zugestimmt, und als Zentralkasse Stettow gewählt. Aus Zweckmäßigkeitsgründen wurde beschlossen, die Verwaltung der Sektionskasse mit dem Arbeitsnachweis zu verknüpfen. Nachdem noch verschiedene interne Angelegenheiten erledigt worden waren, erfolgte Schluß der Konferenz.

**Frankfurt a. M. Bestrafung wegen Uebertretung der Unfallvorschriften.** Als im Laufe dieses Jahres Verhandlungen mit der Unternehmervereinigung gepflogen wurden zwecks Abschluß eines Lohn-tarifs, wurde auch die Frage der Extrabehaltung bei Arbeiten mit sogenannten Entschleibern gestreift. Begründet wurde die höhere Bezahlung mit der erhöhten Unfallgefahr. Von den Unternehmervertretern wurde dazu ausgeführt, daß es ihnen unmöglich wäre, diese Arbeiten mit einem Aufschlag zu bezahlen, weil sie 1. nicht mehr, wie für andere Arbeiten von ihren Kunden bekämen und sie 2. sowieso schon erhöhte Ausgaben dadurch hätten, indem die Unfall-Versicherungsgesellschaft verlangt, daß in solchen Fällen ein zweiter Mann zum Halten der Leiter gestellt werden muß. Unsererseits wurde daraufhin betont, daß wir es begrüßen, wenn die Unternehmer bemüht sind, sie zum Schutze von Leben und Gesundheit unserer Kollegen erlassenen Vorschriften strikte zu befolgen. Damit aber die Unternehmer auch tun, was das Gesetz will, würden wir nun dahin wirken, daß von unseren Kollegen die genaueste Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften seitens der Unternehmer verlangt wird. Die Forderung der Extrabehaltung wurde zurückgezogen. Wie notwendig es ist, vorgeordnete Bestimmungen strikte einzuhalten, zeigt nachstehender Fall. Ein Kollege erhielt vom Polizeipräsidenten folgende Zustellung:

Frankfurt a. M., den 30. 5. 12.

Der Königl. Polizeipräsident.

Sie haben am 11. Februar d. J. beim Putzen der Erkerterrasse im Entresol des Geschäftshauses Mainzerlandstr. 116a eine 5 Meter lange Leiter benutzt, ohne daß diese unten von einem Manne gehalten wurde.

Es wird deshalb gegen Sie auf Grund des § 10 Abs. 4 der Unfallverhütungsvorschriften der Hesse-Massauischen Baugewerks-Vereinsgenossenschaft Teil II in Verbindung mit den § 112 Abs. 1 Ziffer 2 und 116 des Gewerbe-Unfallversicherungs-Gesetzes vom 30. Juni 1900 eine Geldstrafe von 3 M. festgesetzt, die Sie bei Vermeidung der Zwangsbeurteilung innerhalb 14 Tagen, vom Tage der Zustellung dieser Verfügung an gerechnet, bei der hiesigen Polizeikasse, Zeil Nr. 42, Zimmer 1 in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr einzuzahlen haben.

Winnen gleicher Frist steht Ihnen gegen diese Verfügung die Beschwerde an den Herrn Regierungspräsidenten in Wiesbaden offen.

S. A.: Name unleserlich.

Es wurde Beschwerde eingelegt beim Regierungspräsidenten in Wiesbaden, in welcher betont ist, daß der § 35 der Unfallverhütungsvorschriften der Hesse-Massauischen Baugewerks-Vereinsgenossenschaft, der verlangt, daß dieselben auf jeder Arbeitsstätte an einem geeigneten, den Arbeitern leicht zugänglichen Ort auszuhängen sind, nicht erfüllt worden sei. Außerdem wären nicht nur in Frankfurt a. M., sondern in fast allen Städten Deutschlands über 2 Meter lange Leitern in Gebrauch und würde somit tagtäglich gegen die Unfall-Verhütungsvorschriften verstoßen. Im § 10, Abs. 4 derselben heißt es nämlich:

„Zum Fensterputzen dürfen Spitzleitern nur bis zu 5 Meter Höhe verwendet werden, darüber hinaus sind fahrbare Ausschleibleitern zu verwenden. Spitzleitern über 2 Meter Höhe müssen oben sicher angelehnt und unten von einem kräftigen Manne gehalten werden. Das Anlehnen der Leitern und der Arbeiter gegen Glascheiben ist verboten.“

Also bei Arbeiten mit über 2 Meter langen Leitern wird schon der zweite Mann zum Halten verlangt! — Es wird dann weiter im § 14 gesagt: „Versicherte Personen, welche den bestehenden Unfallverhütungsvorschriften zuwiderhandeln, können

gemäß § 112 Abs. 1 Ziffer 2 und § 116 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 und § 40 des Bau-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 mit Geldstrafen bis zu 6 M. bestraft werden.“

Unternehmer, welche den Unfallverhütungsvorschriften zuwiderhandeln, werden laut § 36 Abs. 1 mit einer Geldstrafe bis zu 1000 M. oder, falls sie sich bereits in der höchsten Gefangenschaft befinden, mit Zuschlägen bis zum doppelten Betrage ihrer Beiträge bedroht.

Interessant ist übrigens, daß, obwohl die erwähnten Vorschriften, wonach schon bei Arbeiten mit über 2 Meter langen Leitern ein zweiter Mann zum Halten da sein soll, ständig übertreten werden, eine Bestrafung der Unternehmer sowohl, als auch der Versicherten nicht eintritt.

In diesem Fall ist die Bestrafung erfolgt, weil die Leiter 5 Meter lang war. Der Unternehmer hat, wie wir unterrichtet wurden, ebenfalls ein Strafmandat erhalten.

Auf die eingelegte Beschwerde erging nachstehender Bescheid:

Der Regierungspräsident.

Wiesbaden, den 6. August 1912.

Ihre Beschwerde vom 13. Juli d. J. gegen die Verfügung des Herrn Polizeipräsidenten dafelbst vom 1. Juni d. J., durch welche wegen Zuwiderhandlung gegen die Unfallverhütungsvorschriften der Hesse-Massauischen Baugewerksvereinsgenossenschaft eine Geldstrafe von 3 M. gegen Sie festgesetzt worden ist, wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die angestellten Ermittlungen haben ergeben, daß Ihre Behauptung, die Unfallverhütungsvorschriften der Hesse-Massauischen Baugewerks-Vereinsgenossenschaft seien erst am Tage vor dem Unfall zum Aushang gebracht worden, unzutreffend ist. Sie sind vielmehr schon seit Eröffnung des Ge-

### Industriegewinne!

Die gute Konjunktur für industrielle Unternehmen zeigt sich in den Abschüssen. Die Gewinnausschüttungen verateten nichts von einer Not der Kroupenscheerenarbeiter. Hier zwei Beispiele: Es erzielten die

	Hohentlohe-Werke	Kettowitzer Bergbau G.
	Reineinnahme Dividende	Reineinnahme Dividende
	Mk.	Mk.
	pCt.	pCt.
1908/09	8 339 608	4 457 085
1909/10	4 616 861	8 808 677
1910/11	9 139 011	4 446 427
1911/12	9 147 000	4 663 047

Diese Zahlen beweisen sinnenfällig, daß die Klagen über hohe soziale Lasten eitel Fiktionen sind und der Ruf nach einem Arbeitswilligen-schutzgesetz, das jede Lohnbewegung unmöglich machen soll, nur ungezügelter Klaffgier entspringt.

schäftsbetriebes in dem Mannschaftsraum der Fensterputzwerkstatt ausgehängt.

Außerdem ist allen Arbeitern der Fensterputzwerkstatt der Inhalt der Vorschriften besonders bekannt gegeben, und am 9. Dezember 1911 die schriftliche Mitteilung gemacht worden, daß beim Reinigen von Entschleibern 5 Meter lange Leitern nur dann benutzt werden dürfen, wenn diese unten von einem zweiten Manne gehalten werden.

Sie sind, da Sie eine 5 Meter lange Leiter benutzten, am 11. Februar 1912 ausdrücklich angewiesen worden, mit dem Reinigen der Erkerterrasse im Entresol des Geschäftshauses Mainzerlandstr. 116a so lange zu warten, bis ein 2. Mann — bestimmt war der Glasreiniger Johann Maurer — zum Halten der Leiter erschienen sei. Beim Eintreffen des Maurer hatten Sie jedoch bereits die Leiter gepußt und sich wieder entfernt. Ihre Angabe, Maurer habe Sie noch angehtroffen, sei jedoch vor Fertigstellung wieder fortgegangen, ist somit unrichtig.

Die Geldstrafe von 3 M. erscheint danach gerechtfertigt und hinsichtlich ihrer Höhe angemessen. Die Anlage der Beschwerde folgt anbei zurück.

S. A.: Berger.

Der Kollege muß also demnach seine 3 M. blechen, jedenfalls aus Anerkennung dafür, weil er die ihm übertragene Arbeit allzu schnell, ohne auf den 2. Mann zu warten, verrichtet hat. Was geschieht wohl, wenn der Kollege, dem die Fertigstellung der Tour übertragen ist, auf den 2. Mann wartet? Er wird zweifellos wegen ungenügender Leistungen entlassen werden.

Warum nimmt nun wohl die Behörde im ersteren Falle Abstand von Bestrafungen? Weil die Bestimmungen gar nicht auf die Verhältnisse im Reinigungs-gewerbe, sondern lediglich auf das Baugewerbe zugeschnitten sind. Ist das aber der Fall, dann ist es die höchste Zeit, daß dieselben so bald wie möglich einer durchgreifenden Revision, die die bestehenden Verhältnisse berücksichtigt, unterzogen wird.

So wie es jetzt ist, sind die Arbeiter ständig mit Fußangeln umgeben. Es erwächst unseren Kollegen vor allen Dingen die Pflicht, mit allen Mitteln die strikteste Durchführung der Unfallverhütungsvorschriften zu verlangen, wenn sie nicht wollen, daß sie von ihrem fauer verdienten Lohn einen beträchtlichen Teil für Strafen aufwenden wollen. Vor allen Dingen muß darauf gesehen werden, daß die Unfallverhütungsvorschriften zum Aushang gebracht sind und zwar so, daß sie von allen Arbeitern gelesen werden

können; ferner wird es gut sein, wenn aus den Reihen der Kollegen eine Kommission gebildet wird, die die Ueberwachung der diesbezüglichen Vorschriften verfolgt und bei Uebertretung Schritte unternimmt, derartige in Zukunft zu verhindern, im Interesse der Gesamtkollegenchaft.

**Direktionsdeutsch.** Ein scheinbar Feuerputzvertrag. Die arme deutsche Sprache muß sich viel bieten lassen, wie folgender Vertrag zeigt: Zwischen der Pre. Bach- und Schließgesellschaft Direktion Neuruppin und den Fensterputzer Herr P. . . . Neuruppin ist heute vollen der Vertrag geschlossen. Obige Gesellschaft selbst den Herrn P. . . . als Fensterputzer zum 1. August ab in den Dienst und er erbeidet ein Monatsbeitrag von 50. Mark nachträglich. Herr . . . . . fer flüchtet seine Abonnenten Die er noch zum Fensterputzen hat die Gesellschaft zu über Geben Die Gesellschaft kauft den Herrn P. . . . über die eine Leiter ab und zahlt da für 450. (1) Herr P. . . . vor flüchtet sich treu und fleißig zu arbeiten Der Dienst beginnt um 8 Uhr Morgens und endet im Sommer 7. Uhr Abends im Winter bis Dunkel wird. Neuruppin den 22. 7. 1912. Pr. Bach- u. Schließ-Gesellschaft, Direktion u. Verwaltung Neuruppin (folgen drei Unterschriften).

Es geht nichts über die Bildung unserer Arbeitsgeber.



**Cassel.** Nachdem vor ca. 1 1/2 Jahren hier eine sehr lebhaft Bewegung zur Herbeiführung völliger Sonntagsruhe seitens der beteiligten Kreise eingeleitet war und schließlich als Endresultat die Vorschläge betreffs der Sonntagsruhe an eine Kommission bezw. dem Magistrat überwiesen wurden — ein sogenanntes Begräbnis zweiter Klasse für die Sonntagsruhe, wie s. Zt. recht drastisch ein Referent in einer Sonntagsruh-Versammlung sich ausdrückte — ist neuerdings der Kampf um die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe wiederum entfaßt.

In der Stadtverordneten-Versammlung vom 5. Juli d. J. gelangte ein Beschluß zur Annahme, laut welchem von einem noch zu bestimmenden Zeitpunkt ab die Verkaufszeit für Sonntage von 12 bis 1 Uhr festgesetzt wird. Unberührt von diesem Beschluß bleiben der Milchhandel, Lebensmittel, Blumen- und Geschäfte usw., für welche Ausnahmestimmungen getroffen worden sind.

Daß die Handelsangestellten, speziell aber die Baker und Geschäftsdienner von der neuen Sonntagsruhe wenig erbaut sind, beweist folgendes Eingekandt im „Volksblatt“, Organ für die werktätige Bevölkerung in Hessen und Waldeck:

Cassel, den 10. Juli 1912.

Nachdem die Stadtverordneten-Versammlung am 5. Juli das Ortsstatut betr. die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe zu Cassel „verbessert“ hat, ist es nicht unwesentlich, die „wohltätigen“ Wirkungen dieser neuen Sonntagsruhe etwas näher zu beleuchten, und zwar vom Stande der Geschäftsdienner aus.

Wir wollen zunächst einmal die Geschäfte im Auge behalten, für welche nach der neuen Sonntagsruhe eine Verkaufszeit von 11.15 bis 1 Uhr in Frage kommt. Inwieweit in der sonntäglichen Arbeitszeit der Geschäftsdienner durch die neue Verordnung tatsächlich keine Verkürzung, sondern nur eine Verschiebung der Beschäftigungszeit eintritt, soll in nachfolgendem kurz beprochen werden: Wohl die Mehrzahl — wenn nicht alle — der hiesigen Geschäftsdienner hat vor der Verkaufszeit eine nicht geringe Arbeitsleistung hinter sich, z. B. durch Reinigung der Geschäftsräume, Schlüssel holen, Arbeit in der Privatwohnung, Botengänge usw. Die Pakete, welche sonst in der Verkaufszeit von 11 bis 12 Uhr besorgt wurden, können notwendigerweise (der neuen Verordnung zufolge) nun erst am Schluß der Verkaufszeit zur Erledigung kommen, da doch naturgemäß sich nun alles in den 1 1/2 Stunden abspielen muß, wozu sonst drei Stunden benötigt wurden; ergo kommt für die Besorgung der Pakete nur die Zeit nach Geschäfts-schluß in Frage. Man überlege ferner, daß in der Verkaufszeit von 11 1/2 bis 1 Uhr auch die Postzeit von 12 bis 1 Uhr fällt. Um diese Zeit ist der Andrang an den Schaltern der Postamt-Auf- und -Ausgabe ein derartiger, daß die Abfertigung der Pakete sich meistens 10—15 Minuten verzögert, zumal dank der weisen Sparamkeit Kräfte stets nur ein Aufgabeschalter Sonntags geöffnet ist. Nachdem nun der Geschäftsdienner glücklich die Post besorgt hat, hat er das mehr oder weniger zweifelhafte Vergnügen, noch davor Kommissionen zu erledigen, und wenn dieses geschehen, was manchmal nach einer, mitunter nach zwei bis drei Stunden erst der Fall ist, erst dann kann der vielgeplagte Geschäftsdienner zum Mittagessen gehen und — Sonntagsruhe halten.

Daß diese Ausführungen auf Wahrheit beruhen, dafür bürgt der Einsender, wie denn auch zweifellos bezügliche Erhebungen vorstehendes Resultat ergeben würden.

Wir resümieren: Mit den neugegründeten Bestimmungen in bezug auf die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe ist eigentlich gar nichts geschaffen worden, denn es sind damit nur einer Minderheit von Geschäftsinhabern Konzessionen gemacht worden, während man die Handelsangestellten resp. die Handels-gewerksarbeiter, wozu auch die Geschäftsdienner gehören, offensichtlich aus dem Spiele ließ. Hier wäre es eine dankbare Aufgabe gewesen, dafür zu sorgen, daß



regliche Beschäftigung der Handelsreisenden an Sonntagen vor und nach der Verkaufszeit unter Androhung von Strafe verboten würde, ausgenommen natürlich die gesetzlich freigegebenen Sonntage. Wenn in dieser Weise die neue Verordnung ergänzt worden wäre, dann hätte die neue Sonntagsruhe uns Casseler Geschäftsdiener zwar noch immer nicht befriedigt, aber wir hätten sie als Abschlagszahlung willkommen geheißen, dabei erwägend, daß kein Raum auf einen Sieb fällt, und daß in nicht allzu ferner Zeit die vollständige Sonntagsruhe zweifellos kommen wird.

Einige Tage später erschien als Antwort hierauf ein von der Sozialen Kommission der Handelsangestellten zur Herbeiführung voller Sonntagsruhe in Cassel unterfertigtes Eingefandt; merkwürdigerweise jedoch nicht im „Votivblatt“, sondern im „Casseler Tageblatt und Anzeiger“, wiederum ein Beweis, daß der Standesdünkel es nicht zuläßt, gemeinsame Interessen der Handelsangestellten und Handelsreisender auch gemeinsam wahrzunehmen und sei es auch nur durch eine Veröffentlichung im Arbeiterblatt, beileibe nicht, das darf nicht geschrien, denn sonst könnte ja jemand auf den Gedanken kommen, die Soziale Kommission seien lauter Sozialdemokraten. Trotzdem sei das Eingefandt hiermit zur Kenntnis gebracht.

**„Zur Sonntagsruhe.“**

Dem Eingefander betr. die Sonntagsruhe der Handelsreisenden zur Erwiderung, daß kein Geschäftsinhaber das Recht besitzt, einen Handelsangestellten, sei er Handlungsgehilfe, sei er Handelsreisender, während der gesetzlich zulässigen Stunden an Sonntagen zu beschäftigen. Es sei besonders darauf aufmerksam gemacht, daß nicht nur die Prinzipale, sondern auch die Handelsangestellten sich strafbar machen, wenn sie außerhalb der gesetzlich zulässigen Zeit arbeiten. Auch das laufende Publikum scheint nicht davon unterrichtet zu sein, daß es sich strafbar macht, wenn es nach Geschäftsbeginn „hintenherum“ Einkäufe befragt.

Die Soziale Kommission der Handelsangestellten wird in den nächsten Tagen zu einer Sitzung zusammenkommen, um Stellung zu dem von Magistrat und Stadtvorordneten beschlossenen Ortsstatut zu nehmen. Ferner sind Anträge eingegangen, welche den Zweck haben, einen tüchtigen hiesigen Rechtsanwalt als Syndikus zu gewinnen, welchem alle Uebertretungen der Schutzgesetze der Handelsangestellten zur weiteren Verfolgung übertragen werden sollen. Sodann liegt ein Antrag vor, die „Soziale Kommission der Handelsangestellten“ weiter bestehen zu lassen und sofort erneut mit aller Energie an die Herbeiführung der völligen Sonntagsruhe in Cassel heranzutreten.

**Soziale Kommission der Handelsangestellten zur Herbeiführung voller Sonntagsruhe in Cassel.**

Demzufolge hätte also in der Tat kein Prinzipal das Recht, einen Geschäftsdiener außer der gesetzlich zulässigen Zeit zu beschäftigen. Wie die Sache aber in der Praxis aussieht, davon kann sich wohl jeder im Verzug tätige Kollege ein Bild machen. Denn den Kollegen Geschäftsdiener möchte man sehen, welcher unter Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen seine sonntägliche Tätigkeit außer den freigegebenen Stunden seinem Chef verweigerte. Ein mehr oder weniger eleganter Flug aufs Straßensplaster wäre doch wohl die nächste Folge seiner Weigerung. Schreiber dieses kann aus seiner eigenen Praxis Fälle genug nennen, wo die Kollegen aus Angst, ihre Stellung zu verlieren, Sonntags Patete in der Stadt bezogen bis 6 Uhr nachmittags und dann erst zum Mittag — eigentlich schon Abendessen könnte man sagen, gehen konnten. — Weber Schuhmann noch soziale Kommission haben sich den Teufel darum gekümmert, wenn der Kollege Hausdiener Sonntags in den späten Nachmittagsstunden hochbeladen mit Patenten die Straßen durchschritt. Ferner hat sich bis dato auch noch niemals jemand darum bekümmert, wenn derselbe Kollege Hausdiener abends gegen 7 oder 8 Uhr schon wieder den Schritt zum Geschäft lenkte, um Markisen hochzuziehen oder die Beleuchtung zu bedienen. Verächtlichigt man ferner noch, daß eine große Anzahl von Geschäftsdienern — meistens aus der Konfektionsbranche — auch in der Woche spät Abends noch Patete erpedieren und infolge dessen in der Regel gegen 9 bis 10 mitunter auch 10 Uhr, in der Saison jedoch fast immer erst nach 10 Uhr nach Hause kommen, so kann man sich einen Begriff davon machen, was diese Kollegen für ein Familienleben haben, beziehungsweise, daß dieselben ein Familienleben eben nicht haben. Wie manche Frau eines Kollegen freut sich auf den Sonntag, um in Gesellschaft ihres Mannes und der Kinder einen Spaziergang oder Ausflug ins Freie zu machen. Dem Geschäftsdiener ist solches meistens ver sagt, resp. selten ermöglicht. Nur eine winzige Anzahl von Kollegen sind in der glücklichen Lage, sich Sonntags ihrer Familie zu widmen und hinauszu ziehen in die frohe, lachende Natur. Und was erhalten diese Kollegen für eine solche übermäßige Arbeitszeit an Lohn? O, der ist enorm. 18, 19 20 Mark für Verheiratete pro Woche, das ist die Regel. 22 bis 24 Mark werden vereinzelt gezahlt. Die betreffenden Kollegen, die solchen Lohn erhalten, sind meistens schon Jahrzehnte in dem Geschäft. Wird ein Kollege vorstellig wegen Zulage, ach, da heißt es, das können wir nicht, sie bekommen ja auch Fringe, oder wenn es Ihnen nicht paßt, können sie gehen. Kollegen, hier kann nur eins helfen und das ist eine gute gewerkschaftliche Organisation, nämlich der deutsche Transportarbeiterverband. Wenn Ihr eure Arbeits- und Lohnverhältnisse bessern wollt, dann hinein in die Organisa-

tion bis auf den letzten Mann und dann werden die Hungerlöhne von selbst verschwinden, geregelte Arbeitszeit wird eintreten und dann wird auch die Zeit kommen, wo Ihr auch Sonntags Euch voll und ganz einer Familie widmen könnt.

**Der 1 Uhr-Ladenschluß und völlige Sonntagsruhe in den Kontoren Magdeburgs.** Am 1. September ist nach 1 1/2 jährigem Kampfe der Angestellten und Handelsreisender das nachstehende Ortsstatut in Kraft getreten.

**Ortsstatut**

Betreffend die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe.

Auf Grund der §§ 105b Abs. 2, 142 und 146a der Reichsgewerbeordnung in der Fassung vom 26. Juli 1900 wird nach Anhörung beteiligter Gewerbetreibender und Angestellter unter Zustimmung der Stadtverordneten-Versammlung für den Gemeindebezirk der Stadt Magdeburg verordnet:

**§ 1.**

Im Handelsgewerbe dürfen Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter — soweit nicht nach § 105c der Reichsgewerbeordnung oder durch besondere Bestimmung der zuständigen Behörden nach § 105b Abs. 2 Satz 3 und 105e a. a. O. eine weitere Beschäftigung zugelassen ist — am ersten Weihnacht-, Dier- und Pfingstfesttag überhaupt nicht, im übrigen an Sonn- und Festtagen nur beschäftigt werden:

**I. In offenen Verkaufsstellen:**

- a) 1. in solchen, in welchen ausschließlich Ge- und Trinkwaren feilgehalten werden,
- 2. in Kolonial- und Materialwaren-Handlungen, Delikatess- und Drogengeschäften,
- 3. in Vorkosthandlungen,
- 4. in Blumenhandlungen,
- 5. in Zigarren- und Tabakhandlungen,
- 6. in den Verkaufsstellen der Barbier- und Friseur- und in den Parfümeriegeschäften,

**Süße Ernte!**

Die Zuckerfabrik in Dirschau arbeitet mit 450 000 Mk Aktienkapital und 250 000 Mk Schuldverschreibungen. Das eingezahlte werbende Kapital beläuft sich demnach auf 700 000 Mk. Im letzten Geschäftsjahre, das mit dem 31. Mai 1912 abgeschlossen hat, erzielte die Gesellschaft 638 596 Mk. Reingewinn. Die Aktionäre erhalten die Kleinigkeit von 33 Pct. Dividende! Bei solchen Gewinnen kann man wahrlich nicht von Notlage reden. Daß einige Fabriken einen schlechten Abschluß herausbringen, rührt daher, weil sie verlockt von den hohen Preisen, sehr große Mengen Zucker vor Beginn der Campagne verkaufen. Die schlechte Ernte trieb dann die Preise weiter in die Höhe, aber die erwähnten Fabriken belamen nicht genügend Rohmaterial, um die verkauften Mengen Zucker produzieren zu können. Sie waren daher zu Mißkäufen gezwungen, bei denen sie gewaltige Einbußen erlitten. Die Fabriken aber, die bei den Vorabschlüssen vorsichtig zu Werke gingen, haben glänzende Geschäfte gemacht.

von 7 bis 9 Uhr vormittags und von 11 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags;

b) in allen übrigen offenen Verkaufsstellen nur von 11 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags.

**II. Im Handel mit Bier, Mineralwasser, Molkereiprodukten und Eis, aus soweit er nicht von einer offenen Verkaufsstelle aus betrieben wird, von 7 bis 9 Uhr vormittags und von 11 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags.**

**III. In Kontoren dürfen Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden.**

**Ausgenommen sind:**

- a) die mit der Schifffahrt verbundenen Expeditionsbetriebe;
  - b) die Kontore, die zu einer offenen Verkaufsstelle oder einem Handel der oben unter II bezeichneten Art gehören.
- In ihnen (zu a und b) dürfen Angestellte an Sonn- und Festtagen während zweier Stunden, und zwar entweder von 7 bis 9 Uhr vormittags oder von 11 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags beschäftigt werden;
- c) die Bankgeschäfte, diese jedoch mit der Einschränkung, daß Angestellte in ihnen nur an je einem Sonn- oder Festtag unmittelbar vor und nach dem Schluß eines Vierteljahres während zweier Stunden, und zwar entweder von 7 bis 9 Uhr vormittags oder von 11 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags beschäftigt werden dürfen.

**§ 2.**

Zu widerhandlungen gegen die vorstehenden Anordnungen werden mit Geldstrafe bis zu 600 Mk., im Unvermögensfalle mit Haft bestraft.

**§ 3.**

Dieses Ortsstatut tritt sofort mit seiner Verkündung in Kraft. Das bisherige Ortsstatut vom 14. Mai 1903 tritt mit diesem Zeitpunkt außer Kraft.

Magdeburg, den 13. Juni 1912.

(L. S.)

Der Magistrat.  
Reimarus.

Zufolge des Bezirksausschusses in seiner heutigen Sitzung wird vorstehendes Ortsstatut hierdurch genehmigt.

Magdeburg, den 24. August 1912.

B. A. 4532.

(L. S.)

Der Bezirksausschuß zu Magdeburg.  
v. Miesched.

Vorstehendes Ortsstatut bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntnis.

Magdeburg, den 29. August 1912.

Der Magistrat.

3461

Der 1 Uhr-Ladenschluß ist somit für sämtliche Handelsfirmen ohne Ausnahme am 1. September d. J. in Kraft getreten. Nur der Hintertreppenkollitt des „Vereins selbständiger Kaufleute“, — es müßte eigentlich „Verein rüstkändiger Kaufleute“ heißen, — ist es zu vermelden, daß nachstehende, von der Stadtverordnetenversammlung genehmigte Bestimmungen, durch die Eingabe dieses Vereins an den „Bezirksausschuß“ gestrichen wurden. Diese Bestimmungen lauteten:

„Daß den in den Kontoren der mit der Schifffahrt verbundenen Expeditionsgeschäfte, sowie den in Kontoren, die zu einer offenen Verkaufsstelle beschäftigten Angestellten, Lehrlingen und Arbeitern, jeder zweite Sonn- oder Festtag von der Arbeit freizulassen ist.“

Der „Verein selbständiger Kaufleute“ begründet in einer Zuschrift an die „Magdeburgerische Zeitung“ seine Einwendungen damit, daß, wenn die vorstehenden Bestimmungen Gesetzeskraft erhielten, in ihm eine Ungleichheit in der Behandlung der Kaufmännischen Angestellten desselben Geschäfts eintritt, die dem Chef die zweckmäßige Verwendung des Personals erschwert und zu einer Ungleichheit in der Behandlung der Angestellten erster und zweiter Klasse schafft. Hinzu kommt noch, daß durch die verschiedenen Behandlungen in ein und demselben Geschäft nur böses Blut entsteht.

Es ist wirklich rührend, mit welcher Besorgnis unsere lieben Handelsherren für das Wohl ihrer Angestellten besorgt sind. Ueber das unter den Angestellten entstehende böse Blut sollten sich die Herren ihre Köpfe nicht zerbrechen und es ruhig den Angestellten selbst überlassen, welche sie sehr gut in diese neuen Verhältnisse hineingelegt hätten. Weiter führt der „Verein selbständiger Kaufleute“ an, daß nach einer Entscheidung des Kammergerichts eine solche Ungleichheit der Bestimmungen vom „Bezirksausschuß“ aus rechtlichen Gründen nicht genehmigt werden könnten. Von einem Vertreter des „Vereins selbständiger Kaufleute“ wurden bei Beratung des Ortsausschusses dieselben Einwendungen erhoben, die Herr Stadtrat Claus mit folgenden Worten zurückwies, daß sich die Kammergerichtsentscheidung auf eine Bestimmung bezogen habe, nach der die in offenen Handelsgeschäften tätigen Gehilfen und Arbeiter jeden zweiten Sonntag nicht beschäftigt werden sollten. Diese Bestimmung treffe aber nicht für Magdeburg zu; hier handle es sich nicht um offene Verkaufsstellen, sondern um die Kontore, und eine Ungleichheitsklärung der Rechtsbestimmungen sei vom Kammergericht noch nicht erfolgt.

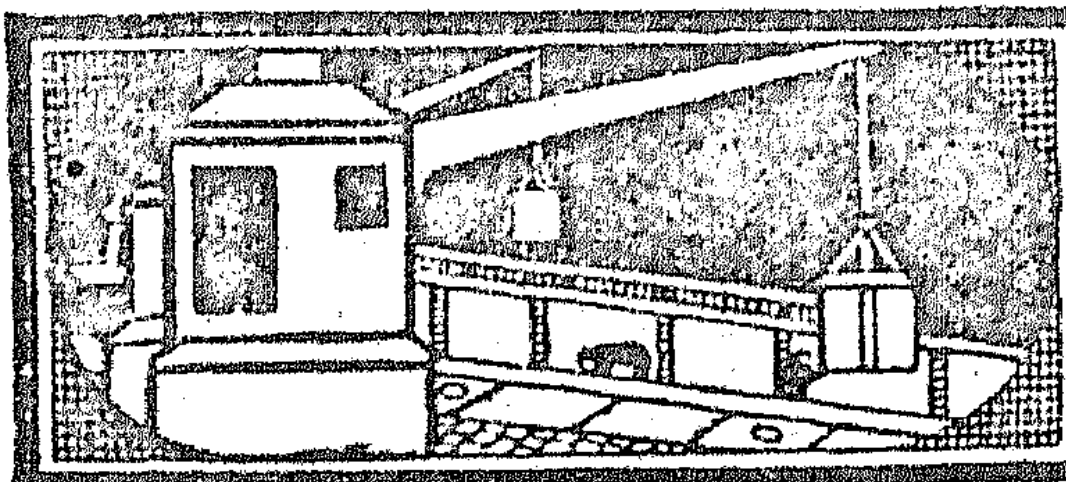
Trotz dieser klaren, sachgemäßen Ausführungen hat der hiesige „Bezirksausschuß“ die vorstehenden wichtigen Bestimmungen im Ortsstatut nicht genehmigt. Die Angestellten und Arbeiter mögen sich dafür bei dem um ihr Wohl so sehr besorgten „Verein selbständiger Kaufleute“ bedanken.

Sache der Handelsreisenden Magdeburgs wird es auch in der Zukunft sein, durch intensive Agitation ihre eigenen Reihen so zu stärken, daß der Kampf um die Erringung der völligen Sonntagsruhe in möglichst nahe Ferne gerückt wird.

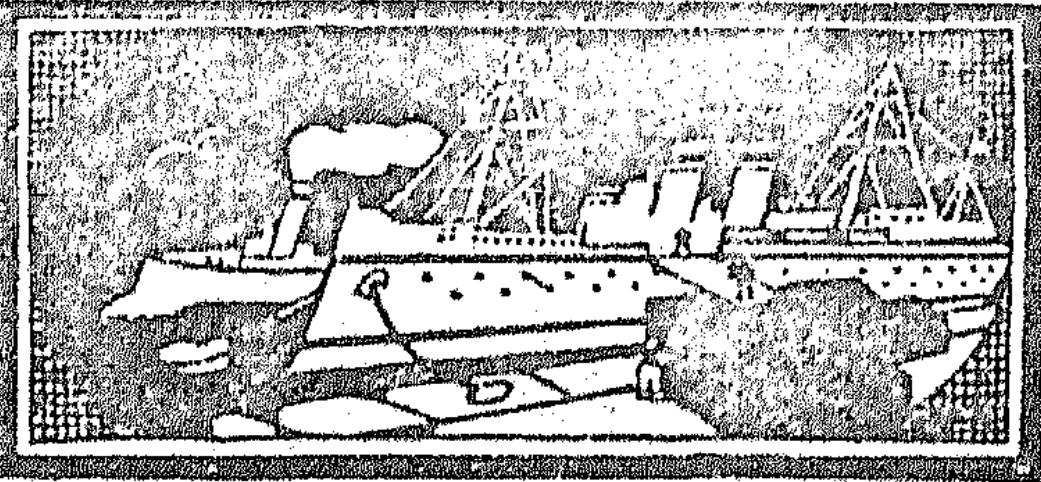
Mürnberg-Fürth. Zur Lohnbewegung der Pader und Paderinnen in den Fürther Exportgeschäften können wir berichten, daß nach Ablauf der ersten Woche die Situation für uns eine sehr günstige ist. Unsere Kämpferzahl hat sich im Laufe der Woche von Tag zu Tag vermehrt. Waren es am Montag bei Beginn des Streiks 120 Kollegen und Kolleginnen, so konnten wir am Schluß der ersten Streikwoche bereits 154 Personen feststellen, außer denjenigen, die sich nicht bei unserem Verband gemeldet haben und auf jede Unterstützung verzichten. Daß den Herren Exportierern selbst nicht mehr ganz wohl ist, nachdem sie sehen, welche Suppe sie sich eingebrockt haben, ist aus ihrem ganzen Verhalten zu ersehen. So haben sie bereits mit dem Vorsitzenden des hiesigen Gewerbegerichts Föhling gesprochen, um die Angelegenheit durch das Einigungsamt aus der Welt zu schaffen und war für Sonntag, vormittags 9 Uhr bereits Termin anberaumt. Im letzten Augenblick ließen aber die Herren wieder abfangen. Jedenfalls glauben sie, durch einen neuen Trick die Stimmung der Streitenden zu beeinflussen. 13 Firmen haben nämlich jetzt beim Gewerbegericht gegen 88 Kollegen und Kolleginnen Klage eingereicht wegen Nichterhaltung der Klindigungsfrist. Am Dienstag und Donnerstag kommen diese Fälle zur Verhandlung und dürfte es interessant werden, wenn dort vor aller Öffentlichkeit das Verhalten und die Praktiken der Herren Unternehmer festgelegt werden können. Wie man auf der einen Seite die Leute um ihr gesetzlich gewährleistetes Koalitionsrecht pressen will, sie Heberse unterschreiben läßt, wie wir in voriger Nummer schon berichtet haben, andererseits durch die Unternehmerorganisation Beschlüsse faßt, die es jedem einzelnen Unternehmer untersagen, seinem Personal etwas zu bewilligen. Nun mögen die Herren unternehmen oder beschließen, was sie für gut halten, unsere Kollegen und Kolleginnen wissen, wo für sie kämpfen und werden auch nicht früher die Arbeit aufnehmen, als bis unsere gerechten Forderungen bewilligt sind.

Darum übt strengstens Solidarität!





# Hafenarbeiter



**Amerikanische Technik.** Die Wichtigkeit der Technik für die Schiffahrts- und Hafenbetriebe kann schwerlich überschätzt werden. Wir haben diesem Fortschritt naturgemäß stets ein reges Interesse gewidmet, soweit deutsche Verhältnisse in Frage kommen. Wir glauben deshalb das Interesse unserer Kollegen zu finden, wenn wir uns einmal die Technik in der Binnenschiffahrt und den Hafenbetrieben Amerikas ansehen. Die wichtigste Binnenschiffahrt Amerikas spielt sich auf den großen Seen ab. Die fünf großen Seen liegen an der Grenze von Kanada und den Vereinigten Staaten. Von ihrer Ausdehnung kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wenn man hört, daß ihre Gesamtwasserfläche 252 283 Quadratkilometer, ihr Niederschlagsgebiet 704 000 Quadratkilometer beträgt, während ganz Deutschland 540 000 Quadratkilometer Flächenraum hat. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Seen beleuchtet ein Artikel im „Engineering“. Der Obere See, der 184 Meter über dem Meeresspiegel liegt, ist durch den St. Mary's River mit dem 6,6 Meter tiefer liegenden Huronsee verbunden. Da jedoch Stromschnellen diesen natürlichen Weg unerschiffbar machen, mußten sie durch einen Kanal umgangen werden. Drei Schleusen überwinden den Höhenunterschied, eine vierte, die 80 Meter breit, 405 Meter lang und 7,5 Meter tief wird, ist im Bau. Mit dem auf gleicher Höhe liegenden Michigan See verbindet den Huron See eine natürliche Meerenge. Ueber den St. Clair River, durch den kleinen See gleichen Namens und den Detroit River gelangt man vom Huron See in den 2,44 Meter tiefer liegenden Eriesee. Die natürliche Verbindung zwischen Eriesee und dem Ontariosee ist der Niagara River. Die bekannten und berühmten Niagarafälle zwingen die Schiffahrt, einen anderen Weg zu suchen. Für die Schiffahrt ist auf dem kanadischen Gebiet der 42 Kilometer lange Wellandkanal gebaut, der mit Hilfe von 25 Schleusen einen Höhenunterschied von 99,45 Meter überwindet. Schon die Ausmessung dieser Schleusen, sie sind 82,35 Meter lang, 13,72 Meter breit und 4,27 Meter tief, deuten an, daß die Großschiffahrt auf dem Eriesee endet. Die 21 Schleusen der sechs Kanäle, die zur Umgehung der Stromschnellen auf dem St. Lorenzstrom gebaut werden mußten, und die die Verbindung des Ontariosees mit dem Meer herstellten, haben ebenfalls die oben wiedererlebte Ausmessung. Die kanadische Regierung plant nun den Bau eines Kanals von mindestens 60 Meter Breite zwischen Montreal und der nordöstlichen Ecke des Huronsees, der Georgianbay. Der Kanal würde eine Länge von 705 Kilometer erhalten und mit 22 Schleusen und unter Benutzung des Ottawa River, des Nippingsee und des French River einen Höhenunterschied von 235 Meter überwinden. Dieser Kanal würde den großen Schiffen gestatten, ihre Ladung direkt an das Uferseeschiff zu bringen. Die ungeheure wirtschaftliche Bedeutung eines solchen Kanals ist kaum zu ermessen. Der Weg des kanadischen Getreides nach Montreal würde um 650 Kilometer verkürzt; der Transportweg nach England gar um 1300 Kilometer kürzer sein, als bei der Seeverschiffung über Buffalo-New-York, ganz abgesehen von den Ersparnissen an Zeit und Geld für die nicht mehr notwendigen Umladungen. Für Eriesee und Ontariosee stellt der Hudson River die Verbindung mit New-York her, der 600 Kilometer lange Erie Kanal geht vom Hudson nach dem Eriesee. Zweigkanäle sichern dem Hinterland den Anschluß an diese Transportwege.

So hat die Menschenhand glücklich das natürlich gegebene ergänzt und ein mächtiges Industriegebiet zur Welt gebracht. Für die Schiffahrt auf den großen Seen kommt vor allem Kohle, Eisen und Getreide als Fracht in Frage. Schon die Namen der Uferstädte wie: Chicago, Cleveland, Buffalo, Detroit, Milwaukee, Rochester, Toledo, Toronto usw., lassen bei ihrer wirtschaftlichen Bedeutung einen regen Verkehr erwarten. Aber der im Jahre 1910 festgestellte Verkehr von 90 Millionen Tonnen übertrifft wohl die kühnsten Erwartungen (Hamburg hatte 1911 einen Seeverkehr von 26 Millionen Tonnen). Es handelt sich dabei hauptsächlich um Schüttgüter, wie folgende Aufstellung zeigt. Es wurden im Jahre 1910 verfrachtet:

Von Westen nach Osten	
Eisenerze	37 730 000 Tonnen
Getreide	3 080 000 "
Anderer Güter	1 925 000 "
Von Osten nach Westen	
Kohlen	12 256 000 Tonnen
Eisenwaren	358 000 "
Anderer Güter	1 197 000 "

Wie sich die Schiffahrt auf den großen Seen im allgemeinen ganz anders abspielt als der Seeschiffahrtsverkehr und Binnenschiffahrtsverkehr in unserm Sinne, so erfordern diese Massenbewegungen technisch einzigartige Bösch- und Ladevorrichtungen. Umformere als diese Massen in acht Monaten befördert sein müssen, weil die Eisverhältnisse während der übrigen Zeit die Schiffahrt stilllegt. Natürlich sind die Umladungen der Einrichtungen zum Entladen und Beladen der Schiffe, die Anpassung der Bauart der Schiffe an die an sie gestellten Ansprüche, nicht von heute auf morgen möglich gewesen. Aber mit dem Scharfblick, der jedem Kapitalisten

eigen ist, und dem amerikanischen ganz besonders, haben diese die Notwendigkeit, vom alten ausgetretenen Wege abzuweichen, begriffen, und ihn ohne Scheu getan. Der Erfolg ist die Steigerung des Verkehrs von 1902 auf 1910 um 65 pCt. Das auf die Spitze getriebene technische Raffinement gestattete Frachtpreise, wie sie nirgends unter solchen Verhältnissen anzutreffen sind. So betrug 1910 die Fracht zwischen den Häfen des Oberen Sees und denen des Eriesees nur 1.32 für 1000 Kilogramm Kohlen, 2,25 für Getreide und 3 Mt. für Eisen-erz, dagegen für Stückgüter 8,50 Mt.

Die zur Verwendung kommenden Frachtdampfer haben nur einen einzigen, sich über die ganze Schiffslänge erstreckenden Raum. Querschotten gibt es nicht. Die Seitenwände sind meistens geneigt. Dadurch sind die Selbstgreifer in der Lage, selbständig zu trimmen. Der ganze Schiffsraum kann von den Lade- und Löschvorrichtungen bequem bestrichen werden. Die Maschine liegt hinten im Schiff, während Kommandobrücke und Mannschaftsräume vorn untergebracht sind. Die Abmessungen dieser Schiffe für den Schüttguttransport sind in den letzten Jahren ständig gewachsen und haben heute die Grenzen erreicht, welche durch die Tiefe der Kanäle und die Länge und Breite der Schleusen gezogen sind. Die neueren unter diesen Fahrzeugen haben eine Länge von 183 Meter, eine Breite von 17,7 Meter und eine Seitenhöhe von 9,75 Meter. Bei einem Tiefgang von 5,8 Meter und einer Länge des Laderaumes von 134 Meter besitzen sie eine Tragfähigkeit von 10 560 Tonnen und verdrängen 15 600 Tonnen Wasser. Maschinen von 2000 Pferdestärken verleihen ihnen eine Geschwindigkeit von 11,5 Kilometer in der Stunde, und zur Bedienung dieser Kolosse reicht eine Besatzung von 25 Mann vollständig aus, weil alle He- und Entladearbeiten, auch das Abheben und Auflegen der 11 Meter langen und 2,75 Meter breiten eisernen Lufendeckel, durch Maschinen bewirkt werden.

Wir sehen, daß hier die Menschenhand ziemlich überflüssig geworden ist, noch schlimmer, da sie ganz „überflüssig“ sind, steht es aber für die Arbeiter bei dem Bösch- und Lade der Schiffe. Einzelne dieser Schiffe sind mit diesen Vorrichtungen ausgerüstet, es sind solche Schiffe, die Häfen anlaufen, wo die modernen Bösch- und Ladevorrichtungen noch nicht aufgestellt sind. Wo diese sind, leisten sie geradezu unglaubliches. Eine Schipbrichteranlage mit beweglichen Auslaufschurren (Sputen) in die die Erze aus den Waggonen direkt hineingeladert werden, macht es möglich, einen Dampfer in 40 Minuten mit 10 000 Tonnen Erz zu beladen. Diese Anlage ist natürlich so eingerichtet, daß gleichzeitig zwei Schiffe beladen werden können, und der Trichter, der 43 000 Tonnen Erz faßt, ist so breit, daß gleichzeitig aus mehreren Rügen Erz hineingeladert werden kann. Nicht ganz so schnell geht es naturgemäß mit dem Bösch- und Lade der Schiffe. Dennoch kann ein 10 000 Tonnen-Schiff in der Zeit von sechs Stunden entleert werden. Nach leistungsfähiger ist eine andere Einrichtung im Hafen von Cleveland. Diese Entladeeinrichtung hat 600 Tonnen, jeder hat in der Stunde 600 Tonnen und ladet sie in bereitstehende Eisenbahnzüge. Die Krane sind nach jeder Richtung beweglich, daß ein Verholten des Schiffes überflüssig wird. Da die alten Einrichtungen schneller verschwinden wie einst, so wird bald jedes Schiff von 12 000 Tonnen in vier Stunden entleert werden können.

Welche enormen Gewinne den Wasserkapitalisten aus diesen technischen Wunderwerken blühen, läßt sich kaum ahnen. Selbst nicht, wenn man weiß, daß man vor 60 Jahren das Erz aus Pfordelaren über hölzerne Rutschen in kleine hölzerne Segelschiffe schüttete — und die Kapitalisten dennoch reich wurden. Entladen wurden damals die Schiffe derart, daß man einen Kübel in den Schiffsraum ließ, ihn vollschüttete und von einem Pferde mittelst einem Seil, das über eine Rolle lief, hochziehen ließ — und die Kapitalisten wurden reich. Wenn damals in zwei Tagen ein 400 Tonnen-Schiff entladen wurde, so galt das als schnelle Arbeit. Heute hebt ein Selbstgreifer 600 Tonnen in einer Stunde. . . .

Und wo blieben die Arbeiter? Der Berliner Roman-Schriftsteller A. Holtscher veröffentlichte im Augustheft der „Neuen Rundschau“ eine „Impression“ von Chicago, „Der schrecklichsten Stadt des Erdballs“. Es gibt eine Darstellung der wahnwitzigen Ausbeutung der menschlichen Arbeitskräfte — in Amerika und schreibt u. a.:

„Eine weitere Konsequenz dieser Prastaussnutzung bis ins Extreme ist die — vorläufig — spezifisch-amerikanische Einrichtung der „Ago line“, der Altersgrenze. —

Es ist in Amerika für einen Arbeiter, der die 40 überschritten hat, sehr schwer, eine Stellung in einem Fabrikbetriebe oder einem Geschäftsbetriebe zu finden. Es ist aber auch sehr schwer, mit 40 Jahren eine Stelle zu behalten. Der speed-boss (Anstreiber) erlaubt dem Chef eine kleine Ansetze, der brave, tüchtige Arbeiter erhält am Sonntag in dem Kubert mit seinem Wochenlohn einen Schreibmaschinewisch und kann damit direkt ins Wasser gehen. Das ist das Gescheiteste, das er tun kann. Der Boss tele-

phoniert an ein Bureau, Montag morgen um 6 Uhr rufen fünf-hundert junge Männer vor dem Fabriktor, auf dem die Tafel hängt:

„We dont employ people over 40!“  
(Wir beschäftigen keine Leute über 40!)  
und der Boss hat die Wahl unter den Kräftigsten und Jüngsten. —

In Newyork hat man mit einem Arbeiter gezeigt, der sich die Haare färbte; daß sich Arbeiter, ehe sie in ihren Job gehen, die Schläfen mit Schwachwische schmieren, gehört zu den alltäglichen Beobachtungen; welche legen rot auf; andere geben 10 Dollar im Monat für drugs aus, das heißt für Arsenikpräparate, die die Herzkräftigkeit während der Arbeitsstunden künstlich stimulieren.

In Chicago las ich in einer Zeitung einen Artikel mit der Überschrift: „Was kann ein vierzig-jähriger Arbeiter, der seinen Job verloren hat, beginnen?“ Antwort: er kann z. B. Portier vor einem Kinematographentheater werden.“

Da haben wir die Antwort auf unsere Frage: wo blieben die Arbeiter — sie gingen ins Wasser. Der glänzendste Triumph hat den Unternehmern Millionengewinne gebracht und die Arbeiter von der Arbeit befreit, sie haben jetzt Zeit — zu verhungern oder ins Wasser zu gehen. Im übrigen irrt Holtscher, wenn er meint, die Altersgrenze sei eine spezifisch-amerikanische Einrichtung. Auch in Deutschland gibt es zahllose Betriebe, die keinen über 40 Jahre alten Arbeiter einstellen. Wir brauchen nur an den Safferbetriebsverein zu erinnern. Und weiter an Woff, dessen einziger Verdienst es bisher ist, geboren zu sein und sich eine Kistchen als Mutter ausgesucht zu haben — dieser Herr empfiehlt, keinen Chauffeur einzustellen, der über — 30 Jahre alt ist.

Es ist die alte Geschichte: Dem Unternehmer die Millionen, dem Arbeiter den Strick.

**Hamburg.** Die bei der Firma F. S. Grell in der Leichter-Schiffahrt beschäftigten Masten-schiffer haben durch Vermittlung des Am 11. des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes zum erstenmal einen für sie äußerst günstigen Tarif vereinbaren können. Im Gegensatz zu ihren früheren Gepflogenheiten hat die Firma die Organisation nicht abgelehnt, sondern die Lohn- und Arbeitsbedingungen in Verhandlungen mit der Organisation festgelegt, deren wichtigsten Positionen so aussehen:

Der Monatslohn beträgt bis zum 31. Dezember 1912: 120,— Mt., das Reisegeld für jede beladene Meile 5,— Mt., mindestens 20,— Mt. pro Monat, so daß der Schiffer ein garantiertes Einkommen von mindestens 140,— Mt. pro Monat hat. Vom 1. Januar 1913 bis zum 31. Dezember 1914 beträgt der Monatslohn 130,— Mt., vom 1. Januar 1915 bis zum 31. Juni 1915 pro Monat 135,— Mt. und vom 1. Juli 1915 bis zum 31. Dezember 1915 pro Monat 140,— Mt., das Reisegeld für jede beladene Meile 5,— Mt. Beim Ueberreten als Kollege auf ein anderes Fahrzeug wird für den ganzen Tag 2,— Mt. und für den halben Tag 1,— Mt. vergütet, wenn der Schiffer die Nacht gedampft hat. Soll Sonntag gearbeitet werden, so muß dem Schiffer am Tag zuvor davon Mitteilung gemacht werden. Auch für das Dampfen in der Nacht und für die bloße Verleibung wird in Zukunft für die Ladung 5,— Mt. vergütet. Mit 3,— Mt. wird der Transport leerer Güter, mit dem gleichen Satz das Kohlentrimmen, während die Bunterarbeit in Höhe von 50 Pf. für die Stunde vergütet wird. Für Seife, Soda, Wexen etc., die Quelle mancher Unzuträglichkeit, ist ein fester monatlicher Vergütungssatz von 5,— Mt. festgesetzt. Der Lohn wird am 15. und am 1. jeden Monats je zur Hälfte ausgezahlt.

Besondere Bestimmungen gelten für die Zement-fahrten. Für die Ueberstunden, Sonntag- und Festtagsarbeit, sowie bei Uebernahme von Sackgut, gelten in Hamburger Hafen die Tarifbestimmungen der Masten-schiffahrt. Außerdem wird für Schaufeln von Iosem Gut 2,— Mt. extra vergütet.

Beim Zementladen bei Saturn an Sonn- und Festtagen werden vom 1. Januar 1913 für jede Stunde 1,— Mt. bezahlt. Das Schmutzgeld beträgt beim Bösch- von Zement in Säcken bis zu 1500 Säcken 1,— Mt., darüber 2,— Mt.

Für die Kreide- und Tonfahrt gelten folgende Bestimmungen: Es wird gezahlt: Für das Dampfen der Nacht und in Bereitschaft stehen an der Brücke vor Saturn für jede Meile 5,— Mt. Erhält der Schiffer Bescheid, sein Fahrzeug zum Zementladen zu reinigen und muß diese Arbeit nach 6 Uhr abends gemacht werden, so sind hierfür 1,50 Mt. extra zu vergüten. Dieses gilt auch für Sonn- und Festtage.

Der Tarif erfüllt manche Wünsche, aber notwendig ist, daß die gesamten Leichter-schiffer noch mehr als bisher zur Organisation stehen. Wenn auch die Arbeits- und Lohnverhältnisse bei Grell noch mancher Wunsch offen lassen, so müssen wir doch konstatieren, daß recht viele Leichter-schiffer noch ein tüchtiges Stück Arbeit leisten müssen, wenn sie zu diesen Bedingungen arbeiten wollen. In der Leichter-schiffahrt haben die Kollegen so oft fünf gerade sein lassen müssen, — sie haben es in der Hand, das langjährige Unrecht zu sühnen durch einmütigen Anschluß an die Organisation.



**Königsberg.** Die Sektionen Schiffsarbeiter und Getreidearbeiter hielten am Sonnabend, den 25. August eine gemeinschaftliche Mitgliederversammlung ab, welche sich eines guten Besuchs zu erfreuen hatte. Zum ersten Punkt der Tagesordnung referierte der Genosse Seemann über das Thema: Die Aufgaben der Gewerkschaften im Klassenkampf. In seinem 1 1/2-stündigen sehr interessanten Vortrage ging der Referent auf die Entstehung und die Bedeutung des Klassenkampfes ein, um dann das Programm und die Aufgaben der modernen Gewerkschaften zu schildern. Während der Sozialismus bezweckt, die Produktionsmittel in den Besitz der Gesamtheit überzuführen, haben die Gewerkschaften die Aufgabe, in diesem Kampfe die Massen zu stärken und kampffähig zu halten. Dazu gehören neben der Verbesserung der Löhne in allererster Linie der Kampf um Verkürzung der Arbeitszeit, der von allen aufgestellten Arbeitern als das wichtigste Erfordernis im Klassenkampfe angesehen werden müsse. Erst wenn die Arbeiterschaft auf dieser Aufgabe die notwendige Beachtung und Bedeutung beimessen wird, wird ein weiterer Fortschritt im Klassenkampfe verzeichnet werden können. In der Diskussion wurden die Ausführungen des Referenten aufgegriffen und gewünscht, daß auch die Hafnarbeiter bei zukünftigen Tarifabschlüssen ihr Augenmerk auf Verkürzung der Arbeitszeit richten müssen. Im zweiten Punkt wurde die Herabsetzung der Mieten am Hafen behandelt. Es wurde darüber Klage geführt, daß die Verrenten am Hafen nicht genug auf dem Posten seien und sich mehr der Agitationsarbeit widmen sollten. Die Versammelten versprachen, alle mitzuhelfen zu wollen, um die Geschlossenheit der Organisation auch fernerhin sich zur höchsten Pflicht zu machen. Mit einem Appell, die Arbeiterpresse zu lesen, schloß der Versammlungsleiter die anregend verlaufene Versammlung.

schmucken und zerreißen, sollte auch den Herren Brote bekannt sein. Die Firma beschäftigt 60-70 Arbeiter und Fuhrleute. Dieses mal achtzehn macht eine ganz nette Summe, was wir nebst Zinsen auszurechnen den Herren Brote überlassen. Bemerkten wollen wir, daß Kollegen über 30 Jahre bei der Firma beschäftigt sind; würden diesen die Zinsen zugute kommen, so wäre das schon mehr als die doppelte Skantion. Aber auch in anderen Sachen sind die Herren nicht kleinlich; zum Beispiel verläßt jemand aus irgend einem Anlaß 1 oder 2 Stunden, wird ihm gleich ein Vierteltag abgezogen. Eine Bezahlung der Ueberstunden kennt die Firma aber nicht. Auch werden den Kollegen Abzüge gemacht, wenn sie des Sonntags nicht zum Hferdepuben kommen. Wohin oder in welche Klasse die Strafgelder fließen, ob sie im Interesse der Arbeiter verwandt werden, ist bis heute noch keinem mitgeteilt worden. Alle diese Sachen müssen sich die Kollegen bei einem Lohn von 23 bis 27 Mk. gefallen lassen. Wie lange sie das noch tun, hängt einzig und allein von den dort beschäftigten Kollegen ab. Wenn diese den alten Schlandrian noch länger mitmachen, wird es vorderhand auch noch so bleiben. Aber wenn sich die Kollegen aufrufen, sich Mann für Mann ihrer Organisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband, anzuschließen, dann kann auch ihre Lage verbessert werden. Dann werden auch die zoologischen Simulationen wie Genosse und dergleichen mehr, deren sich Herr Robert Grote bedient, nicht mehr vorkommen. Einzeln sind wir nichts, vereint alles.

Selbstverständlich tragen unsere Kollegen die Hauptschuld an diesen traurigen Zuständen, indem sie sich gegenseitig selbst zur besonderen Freude der Unternehmer bekämpfen, statt sich zu vereinigen um mit Hilfe der Organisation bessere Verhältnisse zu schaffen. Jeder Transportarbeiter in Straubing ist es sich selbst, seinen Angehörigen und der ganzen Kollegenschaft schuldig, Mitglied des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes zu werden, damit an die Erhöhung des Lohnes und an die Regelung der Arbeitszeit gegangen werden kann. Nur in der Einigkeit liegt die Macht, deshalb Kollegen in Straubing, vereinigt euch und kommt Mann für Mann in die nächste Versammlung.

**Kroatien-Slavonien.** Die Transportarbeiter dieses Landes haben sich als eine Sektion des Allgemeinen Arbeiterverbandes (gewerkschaftliche Landeszentrale) formiert und bestehen vorläufig aus den Straßenbahnern in Kgram und aus den Hafnararbeitern des kroatischen Küstenlandes. Zurzeit zählt die Sektion etwa 200 Mitglieder. Es können etwa 500 bis 600 Hafnarbeiter für die Organisation in Betracht kommen. Die Sektion schloß sich auch der Internationalen Transportarbeiter-Federation an.

**Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.**

**Breslau.** In der Mitgliederversammlung am 31. Juli hielt Stadtverordneter Genosse Neutrich einen Vortrag über: „Wie wird Breslau verwaltet?“ Einiges Diskussionsmaterial wies darauf hin, daß für die Armen der Stadt noch nicht in dem Maße gesorgt wird, wie es notwendig wäre. Jeder Arbeiter muß deshalb mit dafür sorgen, daß bei den kommenden Wahlen im Herbst sich die Zahl der Vertreter der Arbeiter im Stadiparlament vermehrt. Zum Geschäftsbericht bemerkte der Vorsitzende einleitend, daß im verfloffenen Vierteljahr wieder eine Anzahl Kollegen durch den Tod aus unseren Reihen geschieden sind. Die Versammelten ehrten das Andenken der Verstorbenen in der üblichen Weise. Aus dem Geschäftsbericht selbst war zu entnehmen, daß es auch bei uns vorwärts geht. 315 Berufskollegen sind für den Verband gewonnen worden. Allerdings muß auf der anderen Seite bedauerlicherweise festgestellt werden, daß es immer noch Kollegen gibt, welche nach kurzer Zeit gestrichen werden müssen. Die Verwaltung wird Mittel finden müssen, um dies zu verhüten. Die Beitragszahlung im allgemeinen war besser und konnte mit 11,6 Beiträge pro Mitglied und Quartal abgeschlossen werden. Lohnbewegungen waren ebenfalls zu verzeichnen. Bekder waren zwei ohne Erfolg, und zwar konnten die Leitergerüstbauer nichts erreichen, weil ihnen die Bauarbeiter hindernd in den Weg getreten waren. Die Verbandsleitung des betreffenden Berufes behauptete, die Leitergerüstbauer gehören unter den Lohnstarf für das Baugewerbe, folglich auch zu ihrer Organisation und nicht organisierte Bauarbeiter Streikarbeit verrichten. Die Kollegen sahen sich daher gezwungen, die Bewegung abzubrechen. Ferner stellten die Kollegen bei der Schloß-Montan-Gesellschaft Forderungen um 3 Pf. pro Stunde und 2 1/2 Pf. pro Zentner Eisen im Alford als Zuschlag; ferner ersuchten die Kollegen Kufcher um eine Zulage von 1,50 Mk. pro Woche. Die Direktion bewilligte jedoch nur 1 Pf. pro Stunde und den Kufchern 1 Mk. pro Woche. Das erste Zugeständnis erkannten die in Frage kommenden Kollegen nicht an und beschloßen, die Arbeit niederzulegen. Der Firma gelang es aber, genügend Streikbrecher einzustellen und so war auch diese Bewegung ohne jeden Erfolg. Zum Schluß ermahnnte Redner noch zu weiterer fleißiger Mitarbeit. Aus dem Massenbericht war folgendes zu entnehmen: An Einnahmen inkl. Massenbestand vom 1. Quartal 33 149,93 Mk., dem gegenüber stellt sich eine Gesamtausgabe von 20 066,12 Mk. Davon erhielt die Hauptkasse 13 579,65 Mk. Für das 3. Quartal bleibt somit ein Massenbestand von 13 083,81 Mk. Die Hauptkasse leistete an Unterstützungen 10 641,85 Mk., die Ortskasse 504,60 Mk. Die Revisoren gaben hierauf bekannt, daß Kasse, Bücher und Belege geprüft worden sind; dieselben wurden in bester Ordnung befunden und beantragten dem Kassierer Entlastung zu erteilen. Arbeitslos meldeten sich im Laufe des Quartals 301 Mitglieder. Stellen wurden gemeldet für fest 173, zur Aushilfe 151; davon konnten besetzt werden für fest 128, zur Aushilfe 129. Bei den besetzten Stellen betrug der Gesamtdurchschnittslohn 20,09 Mk. pro Woche, die Durchschnittsarbeitszeit 11,4 Stunden pro Tag. Am Schlusse des Quartals blieben noch 56 Mitglieder arbeitslos. Im Anschluß an den Bericht legte Kollege B. sein Amt als Stellvertreter in die Hände der Mitgliedschaft zurück mit dem Wunsche, daß es seinem Nachfolger vergönnt sein möge, den Arbeitsnachweis noch mehr und besser auszubauen, zum Wohle derjenigen Kollegen, welche das Unglück haben, arbeitslos zu werden und im Interesse der Organisation. Aus der Diskussion war zu entnehmen, daß die Versammelten mit der Tätigkeit zufrieden waren und wurde der Antrag der Revisoren einstimmig angenommen.

**Ein idyllisches Arbeitsverhältnis.** Zu den beliebtesten Mitteln der Herren Fuhrunternehmer gehört es, die Kutscher durch sogenannte Dienstverträge an den Betrieb zu fesseln.

Das diese Verträge fast durch die Bank nur Pflichten, keine Rechte für die Kutscher aufweisen, ist schon unzählige Male von uns nachgewiesen.

Hier wieder ein Beispiel, wie vorsichtig die Kollegen beim Unterschreiben derartiger Verträge sein müssen.

Bei dem Wäschereibesitzer W. Godow Kiel, war ein Kutscher beschäftigt, er erhielt 21 Mk. Wochenlohn und 1 pSt. der einkassierten Geber, so daß er pro Woche 25 Mk. verdiente.

In seinem Dienstvertrag war niedergelegt, daß er 200 Mk. Skantion zu leisten und zwar hatte der Kutscher 105,84 Mk. sofort hinterlegt, während ihm laut Vertrag der Rest in wöchentlichen Raten von 4 Mk. abgezogen wurde.

Die Leichtsinngigkeit des Kollegen brachte es mit sich, daß er sogar noch mehr Skantion stellte, als laut Vertrag notwendig war.

Nun heißt es in diesem Vertrage:

„Ferner haftet er für alle ihm von dem Dienstberechtigten anvertrauten Sachen und Gegenstände (Fuhrwerk, Wäsche, Körbe etc.). Nun kam dem Kollegen ein Korb mit Wäsche abhandeln und schwups, war der größte Teil der Skantion beim Teufel. Als er später sein Dienstverhältnis auflöste, weigerte sich der Unternehmer, den Rest der Skantion auszuzahlen und der Kollege kann nun sehen, wie er zu seinem Gelde kommt.“

Also Vorsicht!

**Straubing.** Zwischen Regensburg und Passau liegt an der blauen Donau das radschwarze Städtchen Straubing. Christentum, Patriotismus und miserable Löhne neben einer unermesslich langen Arbeitszeit sind die Früchte der jahrzehntelangen Zentrumspolitik. Während sich die sogenannten gelehrten Arbeiter durch ihre Organisationen auch in dieser Zentrumsdomäne einigermaßen erträgliche Verhältnisse geschaffen haben, sieht es bei unseren Kollegen im Transportgewerbe geradezu traurig aus. Um etwa nicht die Mielung aufkommen zu lassen, daß in dieser christlichen Stadt die Lebenshaltung billiger als im übrigen Bayern wäre, sei vorweg bemerkt, daß das Straubinger Pfaster trotz seiner Holprigkeit teuer ist, und auch die christliche Stadtverwaltung sich anscheinend noch keine große Mühe gegeben hat, die Teuerung zu lindern. Während in dem 42 Km. oberhalb Straubing gelegenen Regensburg die gleiche Arbeit wöchentlich mit 28 Mk. entlohnt wird, zahlen die braven Straubinger 16 bis 17 Mk. Der Gerechtigkeit halber wollen wir nicht verschweigen, daß die größte Speditionsfirma auch eine Lohnzulage machte, die sie allerdings nur unsern Kollegen in Straubing bieten konnte. Nicht daß etwa eine Lohnzulage von ein paar Mark in der Woche gegeben wurde, nein, sondern jeder Kutscher erhält in der Woche 2 Laibe Brot, welche der Firmeninhaber bei den Bäckern ankauft, wo er das Mehl hinführen darf. Mit diesem Modus glaubt Herr Egl in Straubing. Freilich würden sich eine solche Entlohnung auch viele unserer Kollegen glücklicherweise nicht gefallen lassen, und würden ihren Arbeitgebern den Rat erteilen, das Brot selbst zu essen, wenn diese auf solche Art Geschäfte machen wollen. Wenn es noch eines Beweises bedurft hätte, daß dort, wo die Organisation nicht eingreifen konnte, die schlechtesten Verhältnisse existieren, so hat diesen Beweis Straubing erbracht. Mancher Leser wird nun die Frage aufwerfen, wie es möglich ist, mit einem Einkommen von 16 Mk. und darunter, nur wenige erhalten etwas mehr, bei der heutigen teuren Zeit ein Mensch überhaupt ohne zu starren existieren kann. Diesen Neugierigen diene zur Kenntnis, daß bei den Straubinger Kollegen das Witzwort: „Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben“ in volstem Sinne Anwendung findet, und Frauen und Kinder nach Junfer-art bei den Bauern mithelfen müssen. Neben diesem Ausbeutungssystem der ganzen Familie waltet die größte Sparsamkeit, und als Erholung und Vergnügen dient die Kirche. So sieht es in der Stadt der Leberhosen aus, wo Frömmigkeit und Christentum die erste Geige spielen.



**Breslau.** Das Los der Kinoangestellten. Schwer haben die hiesigen Kinoangestellten um ihre Existenz, und gegen ihre arbeiterfeindlichen, jeden sozialistischen Fortschritt abholden Unternehmer zu kämpfen. Dies kam in der letzten Mitgliederversammlung der Kinoangestellten klar zum Ausdruck.

Ganz besonders betätigt sich in äußerst arbeiterfeindlichen Kreisläufen der Inhaber des Metropol Theaters, Herr Eichler, Schmiedebrücke Ecke Universitätsplatz, indem er seinen Angestellten die denkbar schlechteste Behandlung zu Teil werden läßt.

Nicht nur, daß er die höchste Leistung verlangt, wird keine noch so berechnete Forderung der Angestellten von ihm anerkannt. Bei einer ununterbrochenen Arbeitszeit von 4-11 Uhr bzw. 8-11 Uhr, an sieben Tagen der Woche, wird im ganzen Jahre kein freier Tag gewährt. Der Operateur hat während der Arbeitszeit gar keine, der Pianist hat Pausen von 6-10 Minuten, und der Rezitator auch nur ganz kurze. Einem Angestellten, der eine etwas längere Pause verlangte, um von der dumpfen Luft des Kinos sich etwas zu erholen, erklärte der Inhaber: „Ach was, zu was brauchen sie Luft.“

Einen freien Tag erhalten die Angestellten keineswegs gewährt, selbst auch dann nicht, wenn sie die Vertretung besetzen. Herr Eichler hat bei derartigen Ersuchen strikt erklärt: „Wenn sie Vertretung schicken, können sie sich als entlassen betrachten.“

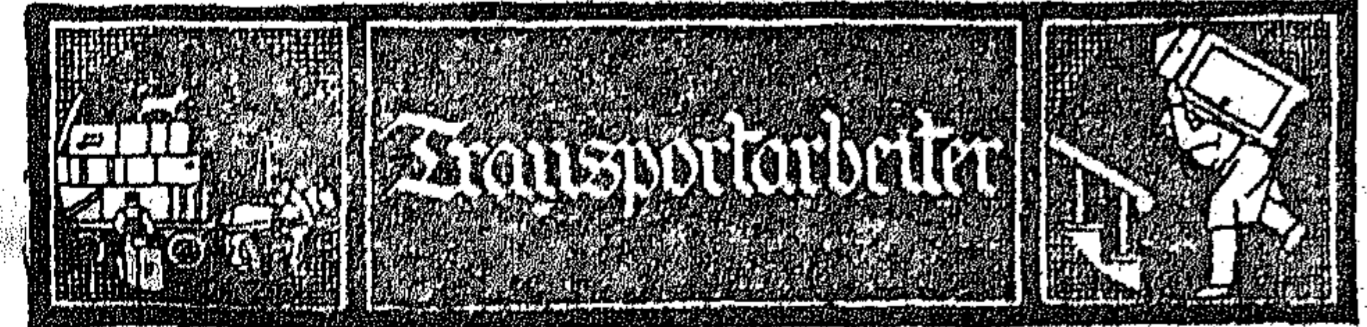
Einem Rezitator, der wegen starker Ermüdung sich krank melden mußte, wurde von Herrn Eichler gesagt, Krankheit ist ein Grund zur sofortigen Entlassung.

In einem Falle hat es dieser Arbeitgeber sogar fertig gebracht, einem kranken Angestellten nicht nur kein Gehalt zu zahlen, sondern hat sich sogar die Vertretung bezahlen lassen.

Dem Kontrollleur wird nicht einmal zur Einnahme des Abendbrots eine Pause gewährt, ebensowenig einen Stuhl zum Sitzen.

In ganz besonderer Gunst bei Herrn Eichler steht dagegen die Kassiererin, auf deren Veranlassung schon einige Angestellte entlassen worden sind.

Das Kinobesuchende Publikum sollte sich darnach richten und einem solchen Arbeitgeber, der mit seinen Angestellten in dieser Weise verfährt, mit ihrem Besuch nicht erst beehren.



**Hagen.** Wie man Geld verdient, ohne auch nur einen Finger zu rühren; dieses Mittel erfunden zu haben, bleibt einzig und allein der Firma Gebrüder Grote, bahnamtlicher Spediteur, vorbehalten. Gemacht wird das auf folgende Weise: Jeder Fuhrmann, jeder Mitfahrer muß eine Kautions von 18 Mk. stellen. Diese 18 Mk. sollen zur Sicherung einer Schürze dienen. Nun sollte man annehmen, daß auch jedem, der bei der Firma in Arbeit tritt, eine solche Schürze ausgehändigt würde. Das ist aber nicht der Fall. Nur sehr wenigen ist es vergönnt, in den Besitz eines solchen Kleinodes zu kommen. Die andern, die auch ihre 18 Mk. hinterlegt haben, müssen sehen, wie sie beim Wlader der Bierfässer und anderen schweren Gegenstände zurecht kommen. Daß dieses nicht vor sich geht, ohne daß sich die Betroffenen die Kleider be-



# Verbandskollegen!

Verlangt von Euren Verwaltungen das Protokoll vom 8. Verbandstage in Breslau. Es enthält eine Fülle von Agitationsmaterial, und ist das Studium des Protokolls eine unbedingte Notwendigkeit aller Verbandsmitglieder. :: :: Preis für Mitglieder pro Exemplar 25 Pf.

**Verbandskollegen!**

Der Beitrag für die 37. Woche ist fällig.

Danzig. Am Sonntag, den 18. August tagte eine Versammlung der Kohlenarbeiter. Ein Kollege sprach über das Thema: Entsprechen die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Kohlenarbeiter Danzigs unserer heutigen wirtschaftlichen Lage? Redner wies in seinen einseitigen Ausführungen nach, daß unsere Berufscollegen in der jetzigen Zeit nicht in die Lage versetzt sind, mit ihren Familienangehörigen so leben zu können, wie ein Mensch, den man wegen eines Verbrechens ins Zuchthaus eingesperrt habe. Für die arbeitende Klasse sorgt der Staat nicht; wenigstens nicht so, wie es sein müßte. Wäre das der Fall, so würde man in der Sozialgesetzgebung den deutschen Arbeitern das geben, was die Arbeiter anderer Länder zum Teil schon haben: z. B. verkürzte Arbeitszeit, Normalarbeitstag usw. Doch hier bei uns heißt es: die Kompostschüssel ist voll. Wie es aber mit der vollen Kompostschüssel im Arbeiterheim aussieht, davon können sich die Leute, welche bei Koffern, Kaviar und Wein ihr Leben mühselig fristen, keine Vorstellung machen. Und daher kommt es auch, daß sie für die miserable Lebenslage der Arbeitererschaft kein Verständnis haben. Dieses Verständnis den herrschenden Klassen beizubringen, muß Aufgabe der Arbeiterschaft sein. Dazu gehört, daß sie sich Organisationen schafft, welche mit Nachdruck die Interessen der Arbeiterschaft vertreten. Ebenso wie der Arbeitgeber nicht danach fragt, ob er dem katholischen oder dem evangelischen den Vorzug geben soll, ebensowenig dürfen wir in der Organisation nach dem religiösen Glaubensbekenntnis des einzelnen fragen. Der Arbeitgeber gibt demjenigen den Vorzug, welcher ihm der billigste und willigste Arbeiter ist. Wir als Organisation müssen daher bestrebt sein, für alle Arbeiter eine bessere wirtschaftliche Lage zu schaffen. Der gläubige Arbeiter leidet ebenso Hunger wie der ungläubige. Wenn die Kohlenarbeiter Danzigs ihre wirtschaftliche Lage verbessern wollen, dann ist es nötig, daß sie mit allem Eifer für den Ausbau der Organisation Sorge tragen und nicht eher ruhen, bis der letzte Kohlenarbeiter Danzigs organisiert ist. Das Referat wurde mit Beifall aufgenommen. Nachdem mehrere Redner im Sinne des Referenten gesprochen hatten, wurde die Versammlung geschlossen.

Stettin. Am Sonntag, den 3. August 1912, hielt unsere Ortsgruppe eine Mitgliederversammlung ab, und erstattete ausführlichen Bericht über die Verhandlungen der beiden letzten Kartellkongresse, worauf sich eine kurze Diskussion entspann. Der Vorsitzende klagt über die schwierige Agitation am Plage, daß die schriftliche Einladung zur Versammlung nicht genüge, es bleibe nichts anderes übrig als Hausagitation zu betreiben. Den Kassenbericht des II. Quartals brachte der Kassierer zur Verlesung. Die Revisoren haben die Abrechnung geprüft und für richtig erklärt. Der Vorsitzende bittet dem Kassierer Decharge zu erteilen, womit die Versammlung einverstanden ist. Kollege W. gab dann den Bericht vom Verbandstag. Als Delegierter zur Gaukonferenz wurde Kollege Becker gewählt (Papier darf nur auf einer Seite beschrieben werden.)

### Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet am 18. August 1912 in Hartmannsdorf i. S. Bevollmächtigter: Richard Uhlig, Hotel Kronprinz; Kassierer: Gustav Reiffig, Nr. 138. Abhandelt gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder: In Berlin: Paul Lehmann, Spt.-Nr. 11 632, eingetr. 12. 8. 12; Bruno Pöttel, Spt.-Nr. 5257, eingetr. 11. 5. 12. Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß  
Der Vorstand.  
J. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

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

### Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Harburg a. E. suchen wir einen Vertragskassierer, der mit den Verhältnissen am Hafen vertraut und auch zur Agitation sowie zu schriftlichen Arbeiten befähigt sein muß. Vorangesehen wird ferner eine mindestens dreijährige Zugehörigkeit zur gewerkschaftlichen Organisation. Handschriftliche Offerten sind unter Schilderung der bisherigen Tätigkeit bis spätestens 15. September an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Verbandsvorstand.  
J. A.: O. Schumann.

### Deutscher Transportarbeiter-Verband

#### Kassenbericht pro 1. Quartal 1912.

Einnahme.		Ausgabe.	
An Kassenbestand am 31. 12. 1912:	M 1124 246	S 90	
Einnahmen durch die Ortsverwaltungen:			
Beitragsgelder à 1.- Mk.	11281 50		
à 50 Pf.	1092 50	12374	
Wochenbeiträge à 50 Pf.	695310 69		
à 45 "	84911 83		
à 40 "	29822 33		
à 80 "	615 43		
à 25 "	26534 20		
à 15 "	3 30	787227 88	
Gaubeiträge			10802 70
An direkte Einnahmen der Hauptkasse:			
Abonnements	512 79		
Retourzahlungen	2539 65		
Zinsen	17 50	3069 94	
An Einnahme bei Lohnbewegungen:			
Verkaufte Streikmarken	1548 60		
Extramarken	20 90	1569 50	
Summa			1939 290 92

### Ausgabe.

Ausgabe.		Kassenbestand am 31. 3. 1912.	
Per Drucklegung der Verbandsorgane	M 63810 53	M	S
Expedition	16409 71		
Redaktion	3373 77	73594	01
Unterstützungen:			
a) bei Arbeitslosigkeit	235734 78		
b) in Krankheitsfällen	233221 15		
c) an Beerdigungsbeihilfe	23518 75		
d) in besonderen Notfällen	4915 50		
e) Rechtschutz	6095 03	554215	81
Verwaltungskosten: a) persönliche	20607 10		
b) sächliche	5771 19	26381	29
Drucksachen	6196 74		
Porto, Fernsprecher, Fracht zc.	673 51		
Bücher, Zeitschriften zc.	5627 01		
Utenilien	1467 65		
versicherungsbeiträge	1891 12		
Gauagitation	29101 56		
Allgemeine Agitation	5112 10		
Zuschüsse an örtliche Verwaltungen	4853 51		
Beitrag zur Generalkommission	5856 60		
Beitrag zur J. L. J.	1870 --		
Konferenzen u. Sitzungen	3608 89		
Reichs-Sektionen	5827 69		
Verlegungen	2319 89		
Manuageld	82 50		
Verlustkonto	272 96		
Arbeitsnachweis	75 --		
Rückzahlungen	350 --		
Zinsen	6591 72		
Diverse	373 --	82454	60
Ausgaben bei Lohnbewegungen:			
Unterstützung an Streikende	28585 02		
" " Gemäßigter	11690 75		
" " Inhaftierte	2123 67		
Fernhalten des Zugewandten	302 10		
Fortschaffung Zugewandter	37 50		
Abgereifte Streikende	42 --		
Persönliche	2185 20		
Sächliche	865 31		
Rechtschutz	776 42	46909	95
Kassenbestand am 31. 3. 1912.			1155 735 26
Summa			1939 290 92

### Bilanzen.

Kassenbestand am 1. 1. 1912:		Kassenbestand am 31. 3. 1912	
Einnahme	M 815044 02	M	S
Ausgabe	783555 06	1155 735	26
Mehreinnahme		31488	36
Kassenbestand am 31. 3. 1912		1155 735	26

Berlin, den 28. 8. 1912.

Die Revisionskommission:  
Berthold Streltner, Adolf Wed.  
Karl Fröhbrodt, Paul Leuz.  
August Langlau.

### Briefkasten.

Die Schriftführer werden nochmals ersucht, Berichte nicht erst ablagern zu lassen, sondern diese sofort einzusenden. Das Papier ist nur auf einer Seite zu beschreiben, und die Zeilen sind so weit auseinander zu halten, daß eine Korrektur möglich ist. Auf letzteres achte man ganz besonders bei Schreibmaschinenchrift.

D. A.

## Abrechnung der Verwaltungsstellen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes pro 1. Quartal 1912.

Gau bzw. Bezirk	Einnahme										Ausgabe										Summa
	Zahl der Mitglieder	Bestand vom vorigen Quartal		Wochenbeiträge	Zum vorigen Fonds	Beiträge zum Streitfonds und Extrastreuer	Sonderbeiträge	Summa	Verpflichtete Unterstützung	Verpflichtete Beerdigungsbeihilfe	Sonderbeiträge	Verwaltungs-Ausgaben	Versammlungen, Annoncen, Referate und Drucksachen	Abteilungs-Bücher und Zeitschriften	Kartell- und Sekretariatsbeiträge	Porto und Diverse	An die Hauptkasse gesandt	Kassenbestand	Summa		
		M	S																	M	
Gr.-Berl.	17176	95599 60	1854 50	256075 45	33951 25	41 80	8342 50	398865 10	12	3165 15	11475 65	43976 17	9717 90	1200 --	11329 71	200939 32	11861 21	398865 10			
1	6156	1832 77	9 25	29262 15	3501 70	85 50	578 20	36189 32	12	46 70	107 75	7960 --	461 45	190 28	1147 05	22803 18	2190 20	36189 32			
2	6677	19213 31	1022 50	33235 49	3334 05	3 50	1195 67	58604 26	86 80	791 --	2095 87	5872 92	940 86	189 91	926 36	1651 30	20037 98	58604 26			
3	2932	8683 41	291 --	15330 --	996 15	44 70	407 64	25725 93	169 05	20 50	645 95	1944 78	288 42	13 75	874 12	310 10	12078 97	25725 93			
4	4162	10104 54	490 --	22097 20	2469 30	19 50	1323 38	36503 92	--	206 --	49 60	4966 78	236 95	48 42	713 05	191 04	17078 32	36503 92			
5	18658	106302 50	2238 --	99270 60	10238 90	598 25	2556 36	221192 61	47 78	95 --	36 55 34	18318 88	3263 74	476 11	1300 03	1229 66	78596 61	114258 10			
6	8438	25174 93	793 50	45691 --	8128 50	4 --	1291 12	81033 05	1184 85	94 --	153 50	9899 70	1535 15	156 77	1635 08	412 67	37542 15	81083 05			
7	4091	13753 72	418 --	22969 05	4141 70	--	127 31	46114 81	31 --	10 --	23 65	5357 72	1357 32	23 54	1421 78	266 87	1769 31	46114 81			
8	4303	10225 78	607 --	21124 90	1777 15	--	555 94	34290 92	157 --	146 15	821 11	3161 01	493 37	55 92	736 87	516 33	16820 91	11359 25			
9	8144	33218 43	802 --	43950 30	6511 20	48 90	1810 62	88311 45	32 10	797 50	1232 71	10383 24	635 06	141 01	1492 17	825 85	34619 33	36124 49			
10	2477	6017 87	332 --	13403 16	1695 15	104 40	800 55	21853 43	--	80 --	611 60	2303 75	385 66	55 92	456 14	412 67	10635 63	6412 01			
11	15197	276895 16	3935 59	236771 05	14874 90	13003 65	19878 45	595163 71	1676 --	746 --	9716 01	44874 63	5923 02	80 46	8013 83	7799 02	190972 62	326232 07			
12	13595	47728 67	2143 50	76789 15	11939 40	747 70	4933 08	144311 50	--	1918 --	1421 20	13786 67	1433 91	1089 41	2297 69	942 54	61609 36	5983 09			
13	4017	2651 72	826 50	21076 75	1980 65	168 99	2308 27	29512 79	24 --	--	461 20	7170 54	836 55	72 47	1043 93	457 61	16617 61	2823 83			
14	5083	3995 37	894 --	25335 75	4783 --	42 87	1907 71	36958 63	24 75	8 --	615 30	7622 41	1276 33	146 51	1632 34	274 85	20223 68	5054 46			
15	7917	16218 09	1101 50	40748 25	4321 55	13 35	1631 65	61034 39	128 --	22 90	933 10	9363 31	1313 46	311 07	1292 69	594 84	32353 21	17257 01			
16	4691	7422 88	756 50	24445 10	3486 65	--	981 40	37092 83	27 --	45 --	272 --	6713 11	695 90	214 93	965 41	522 11	19017 55	8619 82			
Binnenbch. u. Löcher	11685	30763 05	1229 --	23929 --	4846 85	--	880 90	61548 80	--	--	820 14	15331 54	4720 34	507 98	146 60	1091 38	1945 103	19976 79			
	205449	720806 73	23554 --	1051424 56	153561 35	14930 10	5310 71	2015807 45	3590 33	8491 90	34770 90	22441 71	135513 32	3762 46	26383 14	30117 68	83471 79	813417 84			