

SOWMERK

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

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

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

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

Nr. 39.

Berlin, den 29. September 1912.

16. Jahrg.

Verbandskollegen! Die Herbstmonate eignen sich wie keine andere Zeit zur Agitation, zur Gewinnung neuer Verbandsmitglieder. Agitationsmaterial ist gerade zur Zeit in Hülle und Fülle aufgespeichert. Die allgemeine Teuerung, das Bestreben der Scharfmacher auf Vernichtung des Koalitionsrechtes der Arbeiterschaft, das sind Faktoren, die auch den gleichgiltigsten und geistig trägsten Arbeiter schließlich aus dem Traum aufschrecken, ihn unseren Bestrebungen geneigt machen. Also versäumt keine Stunde, Aufklärung zu verbreiten und Eurem Verbands neue Kämpfer zuzuführen. Diese Arbeit bringt Euch wirklichen und dauernden Gewinn.

Zur Gewerkschaftsstrategie.

Die Entwicklung der Gewerbe zur heutigen Wirtschaftsförm hat zur vollständigen Umformung der gewerkschaftlichen Taktik geführt. Die kleinsten handwerklichen Berufsarbeiter haben sich zu industriellen Massenbewegungen ausgewachsen, die infolge ihres Umfanges, ihrer Mittel wohl nie in der Lage sind, das ganze industrielle Leben zu erschüttern, ganze Industriebezirke total lahm zu legen. Da sie von höchster sozialpolitischer Bedeutung sind, so gehört darum auch eine Kenntnis der bestehenden Verhältnisse, die sich förmlich zur Wissenschaft ausbilden, um einen solchen Kampf aufnehmen zu können, wie er heute zum Ausstrag gebracht wird. Alle auf Erfahrung gestützte Gewerkschaftsstrategie und Diplomatie muß in Betracht gezogen werden, um des Erfolges sicher zu sein.

Die Kämpfe zu Anfang der Gewerkschaftsbewegung boten den Vorteil, daß sie infolge ihrer lokalen Natur mit geringen Mitteln ausgetragen werden konnten. Die Furcht vor aufstrebenden Konkurrenzunternehmungen zwangen den Arbeitgeber meist, den Forderungen der Arbeiterschaft gerecht zu werden. Da es sich in der Hauptsache um Abstellung einschneidender Mängel und Abwehr der Lohnrückzuerwartungen handelte, so war auf glückliche Verständigung leichter zu rechnen als heute. Der isolierte Stand des Unternehmers garantierte hierbei eine Erfolgssicherheit, die zu unähligen Kleinriegen geradezu herausforderte. Die Entwicklung jedoch hat einen raschen Lauf genommen. Was früher mit Reichlichkeit erachtet wurde, erfordert heute die Aufbietung aller Kräfte, und dennoch glaubt eine Anzahl organisierter Arbeiter mit den alten Methoden, mit der alten Taktik von Erfolg zu erzielen zu können.

Die Konzentration des Kapitals als Ausfluß der heutigen Wirtschaftsförm hat die Macht des Unternehmers bedeutend gestärkt. Das Unternehmertum fühlt sich übermächtig als Wirtschaftsfaktor und glaubt nun in seiner Geschlossenheit die Arbeiterbewegung mit allen Mitteln unterdrücken zu können. Diesen Machtgefühlen begegnen zu können, erfordert die größte Hingabe, die größten Opfer, die strengste Disziplin der einzelnen Arbeiter zur Organisation. Die Unterordnung zum Wohle der Allgemeinheit wird zur Pflicht. Der Organisationsleitung aber fällt eine viel größere Verantwortung zu als früher, weil mit größeren Mitteln und größeren Massen gekämpft wird. Ihr muß daher auch die Entscheidung über Kampf und Frieden zustehen, soll der Erfolg von vornherein gesichert erscheinen. Ein blindes Vorschlagen ist daher nur von Schaden, die finanziellen Mittel würden ganz empfindlich davon betroffen, der Erfolg in Frage gestellt und damit zugleich der Organisationsunlust Vorschub geleistet werden.

Die Vorbereitungen zum Kampfe fordern daher oft monatelange Erwägungen. Statistische Erhebungen über die gegenwärtige Marktlage müssen die Grundlage der Entscheidung bilden. Aufstellungen über die Berechnungen von der Möglichkeit der Kampfdauer und der zur Verfügung stehenden Mittel bilden die

Einleitung des Kampfes. Daß derartige große Vorbereitungen dem Gegner nicht verborgen bleiben, ist sicher. Auch er wird darum seine Maßnahmen treffen, um zum Kampfe gerüstet zu sein. Ein gegenseitiges Prüfen der Kräfte ist die Folge. Daraus ergeben sich bei der Arbeiterschaft die Höhe der Forderungen, auf Seiten des Unternehmertums aber die eventuelle Ablehnung, teilweise Bewilligung oder volle Zustimmung der Forderungen in Form von tariflichen Abkommen. Da aber bei Massenkämpfen die ewig geführten Verhandlungen nur unter den Vertretern beider Parteien stattfinden, so ist der Einzelne natürlich ausgeschaltet und kann sich darum keinen Ver-

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Der Kampf ist ein Kampf der Kräfte. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen. Die Kräfte der Arbeiterschaft sind zu stärken, die Kräfte des Unternehmertums zu schwächen.

Verbesserung verzichten, ja sogar Verschlechterungen in Kauf nehmen müßte. Diese aber zu verhindern bedarf es der ganzen Diplomatie der Organisationsvertreter. Ihnen muß aus diesem Grunde eben das größte Vertrauen in der Bewertung der Kampfmöglichkeiten und Forderungen entgegen gebracht werden.

Gewiß wird es ständig Unmut geben, die über den Ausfall der Verhandlungen entrichtet sind, das liegt aber daran, daß sie die Macht des Unternehmertums unterschätzen und mit überhöhten Hoffnungen in den Kampf eintraten. Die Erbitterung hierüber darf jedoch nie in solcher Weise ausarten, daß der gewerkschaftliche Organisationseinfluß darunter leidet, daß sich die Arbeiter von Mißmut hinreißten lassen und dem Verbandsleben für kürzere oder längere Zeit fernbleiben.

Eine weitere Erschwerung des heutigen Kampfes liegt in der außerordentlichen Differenzierung der Berufe. Wohl mag für einzelne Spezialbetriebe der plötzlich ausbrechende Kampf von Vorteil sein, weil eine momentane Hochkonjunktur die günstige Gelegenheit bietet, Forderungen zu ihrem Rechte zu verhelfen. Aber der Gewerkschaftsführer darf sich darum noch lange nicht von dieser Erscheinung blendet lassen. Mit ruhigem nüchternen Blick muß er die gegenwärtige allgemeine Lage betrachten; er darf nicht die Kampfmittel einer Sache opfern, wenn im Hintergrunde des wirtschaftlichen Lebens Erscheinungen auftauchen, die die ganze Größe der gewerkschaftlichen Machtentfaltung verlangen. Nicht die momentane Erfolgsmöglichkeit darf den Ausschlag geben, sie würde nur dazu dienen, einer Taktik zum Siege zu verhelfen, die später Enttäuschungen im Gefolge hätte und die Bewegung des eben erreichten herabzusetzen vermag.

Daraus ist zu erkennen, daß es zur Führung eines Kampfes der nüchternsten Betrachtung der Dinge bedarf. Nur zu oft läßt man sich verleiten, die Kampfmöglichkeiten subjektiv zu erklären. Vergessen wir aber nicht, daß sich auch unsere Gegner den Zeitverhältnissen angepaßt haben. Gerade die organisatorische Entwicklung im Unternehmertum zeigt uns die ganze Größe der Gefahr. Bei ihnen hat sich ein Solidaritätsgefühl bemerkbar gemacht, eine Konzentration aller Kräfte unter Aufgabe der eigenen Persönlichkeit im Interesse der Allgemeinheit, die zur Erhöhung ihrer Macht beiträgt. Und wir aber dürfen ihnen nicht nachsehen. Noch immer hat sich der Solidaritätsgedanke der Arbeiterschaft bewährt. Alle unsere Unternehmungen müssen sich darum stets im rechten Verhältnis zu dem höheren Entwicklungsstadium des Unternehmertums stehen.

Einem stärker gewordenen Gegner aber müssen wir unsere ganze Einheit, unsere volle Disziplin entgegensetzen. Nicht allein die finanziellen Mittel, sondern auch völlige Hingabe und die Mitarbeit des Einzelnen gehören zur Ausrüstung der künftigen Kämpfe. Nur dann können wir mit Ruhe der Zukunft entgegensehen.

Zur Statistik der Preise und der Lebenshaltung.

Das Preussische Statistische Landesamt beschäftigt sich großen Eiles mit einer Aufgäbe

zu befragen, deren unvoreingenommene und auf wissenschaftlicher Basis beruhende Behandlung gerade in der gegenwärtigen Zeit der allgemeinen Klage über die Steigerung aller Lebensbedürfnisse von besonderem Wert und Interesse ist. Es will der Statistiker der Lebenshaltung besondere Aufmerksamkeit widmen und veröffentlicht in der jüngst erschienenen Nummer seiner Zeitschrift als ersten Beitrag hierzu eine vorzügliche Arbeit von Prof. Carl Wallob über Preisbewegung und Verbrauchssteigerung in England in den letzten 40 Jahren, die in jeder Beziehung genügen. Die unbedingten Lobredner unserer modernen Entwicklung werden die Arbeit freilich nicht mit ungetrübtem Vergnügen lesen.

Die richtige Behandlung des Problems der Preisbewegung gehört zu den schwierigsten statistischen Aufgaben. Schwierig einmal deshalb, weil die dazu notwendigen Unterlagen, die Kenntnis der Durchschnittspreise der einzelnen Artikel in ihren verschiedenen Qualitäten und an den verschiedenen Markorten für das ganze Land nicht leicht zu erlangen ist. Schwierig weiterhin deshalb, weil auch nach einwandfreier Feststellung dieser Durchschnittspreise und danach der Preisbewegung der einzelnen Waren innerhalb eines gewissen Zeitraumes es sehr komplizierter statistischer Methoden bedarf, um daraus die Preisentwicklung sämtlicher oder doch der für die Volkswirtschaft wichtigsten Konsumgegenstände zu berechnen.

England ist dasjenige Land, das der Preisstatistik bis jetzt das größte Interesse entgegengebracht hat. Vor allem sind hier in den regelmäßigen Veröffentlichungen des Board of Trade über „Wholesale and Retail Prices“ (Gros- und Detailpreise) Unterlagen in einer Zuverlässigkeit und Ausführlichkeit gegeben, wie sie bisher nicht nur Deutschland, sondern auch alle übrigen Länder vermessen lassen. Prof. Wallob hat daher seine Untersuchungen zunächst der Bewegung der Warenpreise und des Konsums in diesem Lande zugewandt. Er beginnt seine Arbeit mit einer Kritik der seither angewandten Methoden.

Die ersten Statistiken, die bis jetzt in das 18. Jahrhundert zurückreichen, griffen einfach eine Anzahl wichtiger Waren heraus, setzten für eine jede von ihnen den Preis zu einem bestimmten Zeitpunkt gleich 100, berechneten sodann die Prozentziffern für eine frühere oder spätere Zeit, um durch eine einfache Addition der gewonnenen Ziffern und ihre Division durch die Zahl der Gegenstände Generalsummen oder Preisindizes für den betreffenden Zeitpunkt festzustellen. Auf diese Weise fand Schucburgh (1798) das Jahr 1550 gleich 100 gesetzt, für das Jahr 1600 einen Generalsindex von 26, für 1750 von 77, 1675 von 210, 1740 von 287 und für 1795 von 531. In 7 Jahrhunderten würde also ungefähr eine 20fache Verteuerung der Waren resp. eine entsprechende Entwertung des Geldes stattgefunden haben. Es liegt auf der Hand, daß diese Methode außerordentlich roh ist, denn sie vernachlässigt nicht die Wichtigkeit der einzelnen Waren bzw. die zum Verbrauch kommenden Quantitäten. So mißt Schucburgh z. B. dem Preise eines Pulvers und eines Maltes die gleiche Bedeutung wie dem eines Oebers zu.

Spätere Statistiken suchten der Bedeutung wenigstens einiger der wichtigsten Waren dadurch Rechnung zu tragen, daß beispielsweise die Baumwolle mit dem dreifachen „Gewicht“, Weizen mit dem dreifachen eingeseht war usw. Diese Methode wird heute noch von der englischen Wochenzeitschrift „The Economist“ angewandt, die sie für 22 Waren durchführt.

Einen gewissen Rückschritt gegen diese Methode bedeutet die von der „Royal Statistical Society“ (Sauerbeck) angeordnete, die auf die Bedeutung der Waren

nur insofern Rücksicht nimmt, als sie einige wichtige Artikel, wie beispielsweise Weizen zuerst als Weizen und dann noch einmal als Weizenmehl, Baumwolle als Hochbaumwolle, Baumwollgarn und -gewebe in Rechnung setzt. Doch sind in diesen fortlaufend geführten Tabellen 45 Waren berücksichtigt, was andererseits wieder eine größere Genauigkeit garantiert. Als Ausgangspunkt nimmt diese Statistik die Jahre 1847 bis 1850, während die des Economist die Zeit von 1867 bis 1877 gewählt hat.

Die beste bisher existierende englische Preisstatistik ist die des Board of Trade selbst. Sie berücksichtigt 45 Waren und nimmt als Ausgang das Jahr 1871. Sie arbeitet mit Gewichtsziffern, die auf Grund des englischen Nationalkonsums in dem Jahrzehnt 1881 bis 1890 gewonnen sind. So ist z. B. Weizen mit 34, Weizenmehl mit 14, Rindfleisch mit 52 angesetzt. Doch lassen sich auch gegen diese Berechnungen Einwände geltend machen, die sich einmal auf die Art der Ausrechnung der Gewichtsziffern, andererseits auf den Ausgangspunkt (ein Jahr statt einer Periode) beziehen.

Wallob hat nun unter Vermeidung all dieser Fehler eine neue äußerst sorgfältige Berechnung einmal der Veränderung der Warenpreise, andererseits des tatsächlichen Konsums, d. h. der Lebenshaltung des englischen Volkes vorgenommen. Als Ausgangspunkt wurde in Uebereinstimmung mit Sauerbeck die Periode 1867/1877 gewählt, und zwar wurden 45 Waren berücksichtigt, von denen 37 mit Sauerbeck übereinstimmen. Welches sind nun die Ergebnisse der Berechnungen Wallobs? Zunächst was die Veränderung der Warenpreise anbelangt. Greifen wir hier die 37 Waren heraus, die mit Sauerbeck übereinstimmen, so zeigt der Generalsindex dieser Zahlen eine große Annäherung an den des Board of Trade, während der Sauerbeck's die Entwicklung in einem so günstigen Lichte erscheinen läßt. Der Preisindex der Warenpreise fällt in die Mitte der 90er Jahre: 1895 weist der Index die Ziffer von 70,7 auf. Dabei sind Lebensmittel auf 69,0, industrielle Produkte auf 72,3 gestiegen. Von da ab beginnt ein fast ununterbrochener Aufsteigen, bis im Jahre 1910 die Generalsumme den Wert von 85,6 erreicht hat, wobei die für Nahrungsmittel mit 78,6 allerdings weit hinter der für industrielle Produkte mit 96,2 zurückbleibt. Es machen sich hier eben die günstigen Wirkungen der zollfreien Einfuhr von Lebensmitteln in England geltend, während bei den industriellen Artikeln die Verteuerung der Preise infolge der allmählich steigenden Betriebskosten zum Ausdruck kommt. Die von Wallob in Aussicht gestellte Berechnung für 1911 und 1912 dürfte freilich auch für Nahrungsmittel eine starke Preissteigerung feststellen.

Die zweite Berechnung des Verfassers dient der Feststellung der tatsächlichen Steigerung der Lebenshaltung, was in der Weise geschieht, daß unter Annahme gleichbleibender Preise der Wert des gegenwärtigen Verbrauchs gegenüber demjenigen der Anfangsperiode gemessen wird. Auch hier sind wieder Indexziffern berechnet. Es zeigt sich hier, daß bis 1883 der Konsum unter kleinen Schwankungen ziemlich konstant blieb; die Zunahme beträgt für das Jahrzehnt 1879/88, gemessen am Verbrauch der Periode 1867/77, nur 2,9 pCt. Von da ab setzt eine, freilich nicht regelmäßige Steigerung ein. Für 1889 bis 1898 beträgt die Zunahme 10,3 pCt., für 1899 bis 1908 14,4 pCt.; 1910 steigt allerdings mit einem großen Sprunge auf 22,8 pCt., eine Zahl, die aber jedenfalls nur einen Näherungswert darstellt.

Selbst im Lande der bis vor kurzem noch fortgeschrittenen gewerkschaftlichen Organisation und des Frei-

handels hat also im Laufe von 30 Jahren nur eine Erhöhung des Konsums des gesamten Volkes (den kollektiven gesteigerten Verbrauch der Reichsten mit eingerechnet) um 14,4 pCt. stattgefunden. Der Geldwert dieses Verbrauchs ist freilich nur um 9,5 pCt. gestiegen. Eine Unterbrechung nach Warengruppen ergibt, daß bei Lebensmitteln das Verbrauchsquantum um 11,0 pCt., bei Industrieartikeln um 19,4 pCt. gestiegen ist. Diese Ziffern lassen die bekannten Bedenken vor der gewaltig gestiegenen Begehrlichkeit, den ins Habhaftwachsenden Ansprüchen der unteren Volksschichten in einem ganz besondern Licht erscheinen. Eine ähnliche Berechnung für Deutschland würde zweifellos nach viel weniger günstige Resultate ergeben.

Einige interessante Einzelheiten der Wallob'schen Tabellen seien hier noch angeführt. Der Wert des Weizen- und Weizenmehlkonsums pro Kopf der Bevölkerung stieg nach den Durchschnittspreisen von 1867 bis 1877 berechnet von 32,48 Sh. im Jahre 1871 auf 37,07 Sh. in 1910. Dabei stieg der des importierten Weizens von 15,06 auf 29,50 Sh. Stärker erhöhte sich der Fleischkonsum, nämlich von 46,31 auf 55,13 Sh. (immer gleichbleibende Preise vorausgesetzt), und zwar der des importierten Fleisches von 6,84 auf 39,47 Sh. Aus diesen Ziffern geht klar die Bedeutung der zollfreien Einfuhr von Lebensmitteln für die Ernährung des englischen Volkes hervor. Die Preise für eingeführtes Getreide sind von 1867/77 bis 1910 auf nahezu den dritten Teil, die für importiertes Fleisch auf den vierten Teil gesunken, während der Inlandspreis für inländisches Fleisch stabil blieb, ein Beweis, daß durch die Einfuhr nicht einmal die Interessen der inländischen Viehproduzenten verletzt wurden. Mögen unsere Regierungen diese Tatsache ad notam nehmen!

Lohnpfländung der Arbeiter.

Sehr viele Kollegen sind der irrigen Ansicht, daß ihr Arbeitslohn der Pfändung gar nicht unterworfen sei, weil er ja kaum ausreicht. Sie vergessen aber, daß für Steuern und Abgaben auch ein Jahreslohn unter 1500 Mk. pfändbar ist und dem Arbeiter nur so viel gelassen werden muß, als zum Lebensunterhalt unbedingt nötig erscheint. Mehr aber kommt in letzter Zeit die Lohnpfländung auch für andere Schulden in Betracht, seitdem bekannt ist, daß die Löhne der Arbeiter dank der Organisation etwas gestiegen sind. Die Hausherren, Spezereihändler wagen es daher heute schon, die Löhne der Arbeiter zu beschlagnahmen, weil allgemein angenommen wird, daß der Jahreslohn derselben jetzt allgemein 1500 Mk. übersteigen würde. Nicht allein die Bauarbeiter, sondern auch viele unserer Kollegen im Transportwesen sind heute schon 12 Monate oder 52 Wochen im Jahr beschäftigt, und kann man daher auch nicht gedankenlos den im Sommer oder Hochsaison erzielten Monatslohn als Grundlage seines Jahresarbeitsverdienstes ansehen. Leider gibt es aber auch viele Untertanen, die den Anträgen der Gläubiger ohne weiteres entsprechen und einfach bestimmen, daß der Betrag von über 125 Mk. im Monat der Pfändung unterliege. Der Arbeitgeber rechnet dann so: Verdient der Fuhrmann im Sommer z. B. 32 Mk. pro Woche, so hat er eben 128 Mk. im Monat verdient, und ist der Betrag von 3 Mk. jeden Monat in Abzug zu bringen. Viele machen sich die Sache noch bequemer und rechnen einfach mit 52 Wochen in 1500 Mk., also nur mit 28,80 Mk. pro Woche und ziehen den Mehrbetrag einfach ab. Immer nimmt man also volle 12 Monate

Die Zeitung.

Ob es denn wohl noch Menschen gibt, die keine Zeitung lesen? Gewiß! Ich glaube sogar in beträchtlicher Anzahl. Aber sie verschwinden vollständig in dem großen Heere der zeitungslisenden Menschen. Und wenn sie selbst nach Tausenden, und was nicht ausgeschlossen ist, selbst nach Hunderttausenden zählen sollten, so zählen die Zeitungsläser gewiß nach Millionen.

Denn wer heute mit einigermaßen Anspruch darauf erhebt als gebildet zu erscheinen und nicht als krasser Ignorant angesehen zu werden, muß wissen, was auf der Welt und um ihn herum vorgeht; er muß irgend eine Zeitung lesen. Auf dem Wege nach und von der Arbeit, auf der Bahn, in der Werkstatt, am Dienstisch oder sonstwo in einer Gesellschaft ist man niemals davor sicher, daß man nicht mit ins Gespräch gezogen wird. Und wer da mitreden will, muß auf dem Laufenden sein und wissen, was alles passiert ist. Und was passiert nicht alles täglich, stündlich, je jeden Augenblick auf dem Erdenrund!

Wald Krieg oder Revolution, Wetterstürze, Sungerände, Brände, Wahlen, Streiks, große Debatten in den Parlamenten, Bestimmungen, internationale Verwicklungen, Skandal Affären und Prozesse aus dem fern oder jenem Reiche oder Weltteile, weiß die Zeitung zu melden. Und was heute im fernem Ostasien, Amerika, Afrika geschieht, meldet morgen die Zeitung, während es früher wochenmonate- und jahrelang dauerte, ehe eine Nachricht überall hingedrungen war, wie heutzutage.

Eigentlich ist unser Zeitungswesen noch gar nicht so alt. Die erste gedruckte Wochenzeitung, von der wir Kunde haben, ist ein Straßburger Blatt, von dem sich auf der Heidelberger Universitätsbibliothek der Jahrgang 1609 befindet. Von späteren Jahrgängen befinden sich Reste auf der Züricher Bürgerbibliothek. In England erschien die erste jetzt bekannte Wochenzeitung erst im Jahre 1622; in Frankreich gar erst im Jahre 1631.

Deutschland kann sich aber rühmen, das erste gedruckte Wochenblatt besessen zu haben.

Freilich war so eine Zeitung von damals keine Zeitung von heute. Es waren Zusammenstellungen von allerlei Nachrichten, die keineswegs die „neuesten“ waren. Denn der Telegraph und das Telephon kamen erst zweihundert Jahre später.

Auch die Politik und ihre Tagesfragen existierte für diese Zeitungen damals noch nicht.

Die Engländer waren die ersten, die die Zeitung dazu benutzten, politische Zeit- und Streitfragen darin zu besprechen und sie als Mittel zu verwenden, um ihre Parteimeinungen zu verbreiten. Und zwar in der Zeit des „langen Parlaments“ und der Revolution von 1649.

Ihren Beispiele folgten später die Niederlande und ein Teil der deutschen Reichsstädte. Die Franzosen erkannten erst zur Zeit der großen Revolution den Wert der Presse und in den übrigen Ländern der zivilisierten Welt erst im Laufe des 19. Jahrhunderts.

Und nun spiegelt sich der Kampf und das Leid der Menschheit, ihre Sorgen und Hoffnungen, ihre Fort- und Rückschritte und ihre Schicksalschläge in den Zeitungen wider.

Ein jeder Mensch, der sich nicht damit begnügt, nur sich in den Tag hinein zu leben, sondern Anteil nimmt an den Geschicken seines Volkes und der übrigen Menschheit, der kann die Zeitung nicht mehr entbehren. Sie ist das Band, das ihn mit der Menschheit verbindet.

Und besonders der Arbeiter, der seine Lage erkannt hat und weiß, welche Rolle die Arbeiterklasse in der Zukunft und schon bereits in der Gegenwart einnimmt, sollte bestrebt sein, über die großen Ereignisse der Welt auf dem Laufenden zu sein.

Der Kapitalismus beherrscht unser ganzes wirtschaftliches Leben. Er hat alle möglichen Produktionszweige unter seine Botmäßigkeit gebracht, nur zu dem einen ausgesprochenen Zwecke: möglichst viel Profit, viel Geld daraus zu schlagen. Er hat auch vor der Zeitung nicht Halt gemacht und versteht es vortrefflich, sich ihrer als Mittel zum Zweck zu bedienen. Denn die Presse ist eine Großmacht geworden, weil sie das öffentliche Leben und die Meinung be-

herrscht. Sie ist nicht bloß eine Neugierfabrik; durch Leitartikel und Notizen wird das Publikum für oder gegen diese oder jene gestimmt, oder doch zu stimmen versucht. Dabei ist aber nicht etwa das Wohl des gesamten Publikums, der Allgemeinheit, ausschlaggebend, sondern das Interesse jener Gruppe von Leuten, die hinter dem betreffenden Zeitungsunternehmen stehen. Danach werden sie auch eingestellt und benannt. So spricht man von der „Regierungspresse“, das ist jene Presse, welcher sich die Regierung bedient, um ihre Maßnahmen gegenüber den anderen Presse je nach den Umständen zu verteidigen, zu bemänteln oder zu dementieren lassen.

Dann gibt es noch eine kapitalistische Presse. Sie ist sehr zahlreich. Sie vertritt, wie schon ihr Name sagt, die Interessen der Kapitalisten. Unter diese Rubrik gehören fast ohne Ausnahme sämtliche bürgerliche Blätter. Freilich gibt es viele darunter, die sich „neutral“ und „unabhängig“ nennen. Doch diese „Neutralität“ und „Unabhängigkeit“ ist weiter nichts als ein Deckmantel, der die eigentliche Tendenz nicht erkennen lassen soll. Sie vertreten alle mehr oder minder offen die Interessen der hinter ihnen stehenden kapitalistisch-bürgerlichen Gruppen und Parteien.

Daß jede politische Partei danach trachtet, eine möglichst weitverbreitete Presse zu haben, ist selbstverständlich. Denn durch die Presse gelangt sie erst zu Einfluß und zur Macht.

Eine Partei oder Bewegung ohne Presse, die imstande ist, den Forderungen derselben Nachdruck zu verleihen, ist zur Ohnmacht verurteilt.

Im Jahre 1847, kurz vor dem Ausbruch der Revolution, schrieb Karl Marx im „Komunistischen Manifest“: „Die Geschichte aller bisherigen Gesellschaft ist die Geschichte von Klassenkämpfen. . . Unterdrückter und Unterdrückter standen in stetem Gegensatz zu einander.“

Wohl gab es damals bereits Arbeiter, aber als selbständige Klasse traten sie noch nicht auf, weder auf dem Kampfplatz der Politik noch auf den Barrikaden. Das ist inzwischen geschehen. Das moderne Proletariat ist sich seiner Klassenlage bewußt gewor-

oder 52 Wochen Verdienst im Jahre an und rechnet so den Abzug aus. Das ist aber grundlos. Bei Beamten kann man wohl von einem festen Jahreseinkommen reden, nicht aber von Bauarbeitern, Transportarbeitern usw., deren Tätigkeit so sehr von den Witterungsverhältnissen usw. abhängig ist. Deshalb ist nachstehende Entscheidung des Landgerichts zu Frankfurt a. M. vom 28. August 1912 von größter Bedeutung auch für unsere Kollegen, die ja unter denselben ungünstigen Bedingungen zu arbeiten haben als viele Bauarbeiter.

Ein Bauarbeiter schuldet jemand einen Betrag von 80 Mk. und wurde verklagt und gepfändet. Die Pfändung erwies sich als nutzlos und ließ der hartnäckige Gläubiger einfach den Lohn des Arbeiters beschlagnahmen, weil ja bekannt sei, daß jetzt die Arbeiter so hohen Verdienst erzielen. Das Amtsgericht ordnete einfach an, daß der den Betrag von 25 Mk. im Monat überschüssende Lohnanteil der Pfändung unterworfen sei, und der Bauunternehmer machte sich daran, den Wochenlohn von über 28,80 Mark zurückzuhalten. Dagegen wehrte sich aber der Bauarbeiter und machte geltend, daß er gar keine 52 Wochen im Jahr oder volle 12 Monate beschäftigt sei und daher auch sein Lohn im Sommer nicht maßgebend sein könne. Glücklicherweise ging das Landgericht auf diese so hochwichtige Frage näher ein und hob die Lohnbeschlagnahme aus folgenden Gründen auf: „Nach der Vereinbarung des Arbeitgebers verdient der Schuldner zur Zeit, d. h. bei sommerlicher Vollbeschäftigung mit 9/10 stündiger täglicher Arbeitszeit einen Wochenlohn von 31,23 Mk. Der sich hiernach ergebende Monatslohn kann aber infolgedessen nicht als Grundlage für die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes dienen, als seine Verwirklichung das tatsächliche Jahreseinkommen des Schuldners erheblich übersteigen würde. Dann es ist allgemein bekannt und daher auch den Angaben des Schuldners zu glauben, daß er, wie es in der Natur des Saisonbeschäftigten liegt, in den Wintermonaten infolge der durch das Tageslicht bedingten Verkürzung der täglichen Arbeitszeit auf 8 und 7 Stunden erheblich weniger verdient und einige Monate infolge der Witterungsverhältnisse sogar ohne Arbeit und Verdienst ist. Nimmt man danach eine 6monatliche tägliche Beschäftigungszeit zu 9/10 Stunden und je eine 2malige zu 8 und 7 Stunden und endlich einen Zeitraum von 2 Monaten ohne Beschäftigung und Verdienst an, so würde der Verdienst des Schuldners ein Jahreseinkommen von 1500 Mk., wie es das Lohnbeschlagnahmegericht als Minimum der Pfändung nicht unterworfenen Lohnforderung festsetzt, bei weitem nicht erreichen, selbst dann nicht, wenn man annehmen würde, daß der Schuldner in den beiden arbeitslosen Monaten durch anderweitige Tätigkeit gegen einen entsprechenden Tagelohn bis zur Höhe von 3 Mk. verdienen würde. Da aber nach dem Gesetz das tatsächliche Jahreseinkommen des Schuldners, nicht aber die monatliche Quote desselben und der auf dieser Grundlage berechnete Jahresverdienst des Schuldners für die Unpfändbarkeit in Betracht kommt, so war wie geschehen zu erkennen.“

Unsere Kollegen sollten daher diese für alle Arbeiter hochwichtige Entscheidung beachten und im gleichen Falle anwenden.

Land- und Fahrstraßen in der Geschichte des Verkehrs. (Nachdruck verboten.)

III.
Erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts begann man, dem Straßenbau mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden und die Anlage neuer und die Verbesserung der vorhandenen Wege in die Hand zu nehmen.

Wiederum waren es aber in erster Linie die Bedürfnisse des Krieges, die diese Fortschritte zeitigten, und zwar die Notwendigkeit, die Heeresbewegungen zu erleichtern und zu beschleunigen. Daher waren es zu meist Genie-Offiziere, die als Techniker und Pioniere auf dem Gebiete des Straßenbaues auftraten, während die Gemeinden, und die zahlreichen größeren und kleineren Regierungen, denen diese Aufgabe doch in erster Linie hätte zufallen müssen, kaum das Notwendigste hierzu taten. Wie sehr allerdings gerade vom militärischen Standpunkte aus bessere Straßen eine Notwendigkeit waren, dafür spricht wohl am besten die Tatsache, daß noch gegen Ende des 17. Jahrhunderts der österreichische Feldmarschall Montecuccoli während des Feldzuges der Krallerie eine Art Pflugschar vorangehen ließ, die die Wege

heranzuziehen. In Frankreich beispielsweise, wo allerdings eine sehr rege Wegebauaktivität einsetzte, wurde jeder Landbewohner vom 16. bis 65. Lebensjahr zur Wegebaupflicht herangezogen; das Land gab jährlich drei bis vier Millionen Franken für die Anlage von Straßen aus, die aus Stein Schlag hergestellt, teils gepflastert, teils chauffiert wurden. Der Erfolg dieser Maßnahmen war, daß gerade in Frankreich um jene Zeit ein weitverzweigtes Netz von Land- und Fahrstraßen entstand. Dem französischen Beispiel folgten im Laufe der Jahre auch die deutschen Staaten und ebenso auch die anderen europäischen Kulturländer.

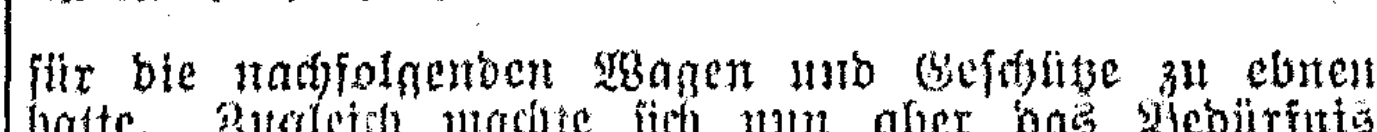


Massentritt.

Es naht der Tag, wo trotzend Kerkergittern
Sich Platz und Straße mit der Masse füllt.
Es naht der Tag, wo eure Hohen zittern,
Und eure Macht als Schwäche sich enthüllt.
Es naht der Tag, wo heißes Glücksverlangen
In unserm Herzen mächtig überquillt.

Schon graut für euch ein Tag voll Bangen,
Der furchtbar euer freies Spiel vergift.
Es naht der Tag, an dem wir nicht mehr fronen,
Gepeinig und gehezt von steter Qual.
Es naht der Tag, wo freie Millionen
Vom Stuhle stürzen euren goldnen Baal!

Bruno Schönfank.



für die nachfolgenden Wagen und Geschütze zu ebnen hatte. Zugleich machte sich nun aber das Bedürfnis nach einer ausgeprägteren Verwendung der Wagenfahrzeuge für die Zwecke des öffentlichen und privaten Verkehrs geltend; wurden doch zu Beginn des 18. Jahrhunderts die ersten Postkutschen in Verkehr gesetzt und auch verschiedene Arten von Landstraßenwagen geschaffen, die der Personen-, Nachrichten- und Warenbeförderung für private wie öffentliche Zwecke dienten. Das machte vor allem mehr und bessere Wege notwendig, und so finden wir um diese Zeit allenthalben einen bedeutenden Aufschwung im Wege- und Straßenbau vor, der technisch zwar noch sehr viel zu wünschen übrig ließ, dennoch aber dem sich entwickelnden Verkehr die Bahn ebnete. Immerhin erhielten die Wege und Straßen, wenigstens diejenigen, die viel Verkehr aufwiesen, ein dauerhaftes Fundament aus Steinplatten, das eine größere Haltbarkeit und Leistungsfähigkeit gewährleistete und den hier verkehrenden Wagenfahrzeugen die Arbeit bedeutend erleichterte. Auch wurden wenigstens die wichtigsten Straßen verbreitert und regelrecht chauffiert, was freilich nicht geschehen konnte, ohne die Landbevölkerung, durch deren Gegend die Straßen führten, in ausgedehntem zu Fronleistungen für den Wegebau

heranzuziehen. In Frankreich beispielsweise, wo allerdings eine sehr rege Wegebauaktivität einsetzte, wurde jeder Landbewohner vom 16. bis 65. Lebensjahr zur Wegebaupflicht herangezogen; das Land gab jährlich drei bis vier Millionen Franken für die Anlage von Straßen aus, die aus Stein Schlag hergestellt, teils gepflastert, teils chauffiert wurden. Der Erfolg dieser Maßnahmen war, daß gerade in Frankreich um jene Zeit ein weitverzweigtes Netz von Land- und Fahrstraßen entstand. Dem französischen Beispiel folgten im Laufe der Jahre auch die deutschen Staaten und ebenso auch die anderen europäischen Kulturländer.

Auf diesem so geschaffenen Straßennetz entwickelte sich nun zum ersten Male auch ein lebhafter Post- und Privatwagenverkehr. Die Manzanzeit der Postkutsche und des Schwagers Postillon hub an, und dann bis zur Einführung der Eisenbahnen zu währen, in den Städten entwickelten sich die ersten Linien des öffentlichen Lohnverkehrs mit Fiaker, Omnibus usw. Sogar die ersten Wagen und Geschütze über zu schnelleren Fahrten der Kutsche — gewiß ein charakteristisches Zeichen der lebhaften Entwicklung des Straßen- und Wagenverkehrs — wurden laut und die ersten Maßnahmen gegen solche Frevelthaten wurden ergriffen. So suchte Kaiser Joseph II. dem Unwesen des Weisfahrens der Kutsche dadurch zu steuern, daß er den Polizeidienern das Recht gab, jedem auf der Landstraße oder in der Stadt zu schnell fahrenden Kutscher, „wem er auch angehört und wen er auch fahre, auf der Stelle Achtung gegen das Publikum per posteriora vermittelt fünfzigzwanzig Scherzen einzuprägen“. Ob das Mittel den erwünschten Erfolg gezeitigt hat, ist leider historisches Geheimnis geblieben. Eine Art öffentlicher Lohnwagen für Reisen über Land auch für die minder wohlhabende Bevölkerung waren die Haubererwagen, derbe verdeckte Fuhrwerke, für deren Benutzung eine mäßige Gebühr zu entrichten war. Ein Genuß war eine Haubererfahrt freilich nicht, und auf Bequemlichkeit und sanftes Fahren durften die Reisenden keinen Anspruch machen, schon deshalb nicht, weil sie sich mit einer Anzahl von Wägen, Kässern, Paleten usw., die als Frachtgut gleichzeitig mitbefördert wurden, in den Raum zu teilen hatten. Dennoch belebten die Haubererwagen die Landstraße in erfreulicher Weise und trugen zur Ausdehnung und Entwicklung des Verkehrs redlich bei, schufen auch eine Art derber Haubererpoesie, die, wie übrigens auch die Haubererwagen selbst, bis auf den heutigen Tag noch nicht ausgestorben ist, sondern beispielsweise in Westfalen noch sehr in Blüte steht.

Dieses freundliche und anmutende Bild boten allerdings nur die größeren und wichtigeren Straßen, auf denen ein regerer Verkehr herrschte, und auch hier war die Beschaffenheit des Weges oftmals eine sehr unerfreuliche, gehörten Wagenunfälle und Verkehrsstörungen mehr oder weniger schwerer Art zu den Alltagslichkeiten, die das Fahren und Reisen immer noch zu einem Wagnis machten, das Herzhaftigkeit und Gottvertrauen verlangte. Immerhin ging es bei den größeren und wichtigeren Straßen noch an, in jämmerlichem Zustande aber befanden sich nach wie vor die kleineren Landstraßen, auf denen ein weniger reger Verkehr herrschte, oder die nur kleinere Orte miteinander verbanden, und welche ungenügender Schwereitäten selbst in jenen Tagen noch eine größere Wagenreise auf solchen Straßen infolge der elenden Beschaffenheit derselben verursachte, darüber belehrt uns in drastischer Weise der nachstehende, reisegeschichtlich berühmt gewordene Bericht über eine solche Wagenreise. Im Jahre 1721 nämlich unternahm ein wohlhabender Bürger aus Schwäbisch-Gmünd mit Frau und Magd im Planwagen eine Reise nach Ellwangen, eine Fahrt, die heute mit der Eisenbahn in knapp einer Stunde zurückgelegt wird. Vorsichtigerweise ließ der wackere Mann vor Antritt des waghalsigen Unternehmens eine Messe für glücklichen Ausgang der Reise beten, doch scheint er bei den himmlischen Heerscharen nicht allzuviel Kredit besessen zu haben, wie der Verlauf der Reise wenigstens vermuten läßt. Schon eine Stunde nach Antritt der Fahrt blieb der Wagen auf der durchwachten Landstraße stecken, so daß alle aussteigen mußten, um, bis an die Kule im Morast wartend, den Wagen durch gemeinsames Schieben wieder flott zu machen. Das nächste Unglück ereignete sich dann in dem Dorfe Löbtingen, wo das eine Vorderrad in ein Mistloch geriet, so daß der Wagen umschlug und die Insassen gehörig zerschunden wurden. Nachdem man sodann übernachtet und am nächsten Tage die Kette fortgesetzt hatte, und auch glücklich schon bis zu dem Dorfe Hofen gekommen war, stürzte der Wagen in eine tiefe Lache und schlug abermals um. Dabei zerbrach sich die Magd die rechte Schulter, verstauchte sich der Kutscher die Hand, zerbrach eine Radachse und wurde ein Pferd getötet; außerdem wurden sämtliche Reisenden von dem Schmutzwasser der Landstraße über und über besudelt. Erst am dritten Tage konnte man mit frischem Wagen und Geschirr die Kette wieder fortsetzen und am Abend dieses Tages endlich gelangte man ganz erbärmlich zusammengekauert, wie der Chronist bemerkt, ans Ziel. Es ist anzunehmen, daß die Reisenden sich nicht so bald wieder den Unnehmlichkeiten der Landstraße ausgesetzt haben.

Aber selbst noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts befand sich außerhalb der Städte das Reisende Fahrwesen vielfach auf einer so niedrigen Stufe der Technik, die für uns moderne Menschen einfach grauenerregend genannt werden muß, besaßen sich die Wege nur zu oft in einem Zustande völliger Verwahrlosung, der selbst in jener Zeit, die doch nur um einige Jahrzehnte vor der Einführung der Eisenbahnen zurückliegt, das Wagenfahren zu einer Tortur machte. Noch war die Kunst Mac Adams und die Art des nach ihm benannten Wegebaues

den und hat auch den Kampf gegen die herrschenden Klassen aufgenommen und manch schönen Sieg errungen.

Auch die Arbeiterschaft hat den Wert der Presse längst erkannt. Sie ist ihr zur wichtigen Waffe im Kampfe geworden. Leider gibt es aber noch Arbeiter, die der Arbeiterpresse noch nicht das nötige Verständnis entgegenbringen. Anstatt jene Zeitungen zu abonnieren und zu lesen, die offen und rückhaltlos die Interessen der Arbeiterschaft vertreten, lesen und bezahlen sie solche Zeitungen, die den Gegnern der Arbeiterschaft gehören, und die sich folglich hüten werden, etwas zu vertreten, das den Interessen ihrer Hintermänner zuwider wäre.

Und dann: was kann es denn den Arbeiter scheren, wozu E. M. der Kaiser oder König sich heute morgen 10 Uhr 5 Min. begeben hat, und ob er in Gesellschaft dieses Prinzen oder jener Prinzessin die Reise angetreten hat. Das sollte ihn ganz kalt lassen. Wichtiger für ihn ist es jedenfalls, ob der Handelsvertrag, der soeben mit dem oder jenem Staate abgeschlossen wird, die Bedarfsartikel und Lebensmittel des Volkes verteuert oder verbilligt; ob die neuen Steuern wieder auf die Schultern der Armen gewälzt werden sollen, wie es so üblich ist. Wichtiges, als daß Herr Soudo den Orden dieser oder jener oder einer anderen Klasse bekommen hat, ist doch für den Arbeiter, zu wissen, wo seine Arbeitsbrüder im Kampfe stehen mit dem Kapital, demselben Kapital, das auch ihm den Fuß auf den Nacken setzt. Wichtiger als daß Herr Lehmann sein Haus hat frisch künchen lassen, oder Herr Meier sein 25jähriges Dienstjubiläum begehen kann, oder was für Colletten diese oder jene Dame aufzuweisen hatte, wichtiger sollte doch dem Arbeiter sein, sich um seine eigene traurige Lage zu kümmern.

Will er das im Ernst, dann muß er aber auch wissen, wie die Sachen für ihn und seine Klasse liegen. Dann muß er sich orientieren und zwar in der Arbeiterpresse. Er muß aber auch seine Wohnung rein halten von der bürgerlichen Presse, die er bislang gelesen und mit seinen Groschen unterstützt hat, welche aber die Arbeiterschaft und ihre Bestrebungen bekämpft in mehr oder weniger verfeilter Art.

Die Arbeiterpresse kämpft offen und ehrlich für die Interessen der Arbeiter, ihre Redakteure werden alljährlich auf zusammen hunderte von Jahren hinter schwebende Gardinen gesteckt und zu tausenden Mk. von Geldstrafen verurteilt.

Die bürgerlichen Blätter schämen die Arbeiter nur als ihre Abkommen und haben sonst nicht das geringste für sie übrig. Denn sie haben die Interessen ihrer eigenen Klasse zu vertreten und die lassen sich nur selten mit denen der Arbeiter vereinigen. Und kommt es irgendwo zu einem Streit, flugs prangen in den meisten bürgerlichen Blättern große Annoncen, mit denen Streifbrecher geworden werden, während vorn in reaktionellen Zeilen unwahre oder entstellte Nachrichten und Berichte über die Ursachen und den Verlauf des Streiks dazu beitragen sollen, die Arbeiter herabzuzuwürdigen.

Und in Leitartikeln wird über die habgierigen Arbeiter, die nie genug kriegen können, gezetzt und — nach Militär gerufen. Es braucht ja nur an den Streit im Führerbrief erinnert zu werden.

Und das Merkwürdigste: es gibt noch immer viele Arbeiter, die diese Presse lesen und mit ihren Groschen unterstützen. Gerade diese Presse, ihren ärgsten Feind. Würden sie von ihrem Schuster, Schneider oder dem Gastwirt, bei dem sie verkehren, nur annähernd so brützel behandelt, wie von der Presse, die sie lesen, sie würden ganz gewiß ihre Stiefel und Kleider wo anders kaufen und würden auch den Wirt nicht weiter beschäftigen.

Über die Zeitungen dürfen sie und ihre Klassen-genossen ruhig schmähen und beleidigen; sie lesen diese Blätter weiter, als wäre nichts geschehen.

Und nun: auch in unseren Reihen gibt es Kollegen, die Abonnenten bürgerlicher Blätter sind. Hoffentlich sehen sie den Fehler, den sie bis jetzt begangen haben, ein und versäumen nicht, ihn wieder gut zu machen, indem sie Abonnenten der Arbeiterpresse werden. Sie tun es nur in ihrem eigenen Interesse und dem unserer Bewegung.

Je mehr Leser unsere Presse hat, eine desto wichtigere Waffe wird sie uns im Kampfe gegen das Kapital; und je besser unsere Waffen, desto eher wird die Schlacht geschlagen.

nicht entstanden, noch waren im Frühjahr und Herbst eines jeden Jahres die Straßen furchbar mit Kot bedeckt, so daß an besonders schwierigen Stellen oftmals zwanzig und mehr Pferde vor die Postkutsche gespannt werden mußten, um die Karre aus dem Dreck zu ziehen, eine Lebensart, die damals entstanden. Und wo selbst die Chausseen und Straßen einigermaßen kultiviert waren, da war es oftmals die lächerlichste Beschaffenheit eines kleinsten Spießbürgerums, das im Jahr und Verkehrsweisen eine Gefahr für seine Existenz zu sehen glaubte und sich seiner Entwicklung starrsinnig in den Weg stellte. So verweigerte beispielsweise noch im Jahre 1795 Kurmainz der preussischen Post die Erlaubnis zur Durchfahrt mit der Bergkutsche, daß sie zu schnell fahre, so daß Räder, Gassen, Sattler, Schmiede, Bierbrauer und Metzger an der Landstraße nicht die Nahrung hätten wie bei den Lastfuhrwerken. Und diese Gemeinden mit gleichem verkehrspolitischen Weltbild lehnten es, selbst wo die Mittel zur Instandhaltung der Straßen vorhanden waren, dennoch ab, für eine Verbesserung der Wege Sorge zu tragen, weil Hof- und Wäldliche die Reissenden zu längerem Aufenthalt im Orte nötigten, und Gastwirte, Wagenbauer und Schirmer und noch so manche andere Kunst an den miserablen Fuhrwegen schärses Geld verdienten. Und der Reisekrischeiter Salzmann richtete in einer Schrift die heftigsten Angriffe gegen die Behörden ob der miserablen Wegverhältnisse und erzählt in dieser, wie es damals auf einer großen Landstraße zugeht. Er schreibt u. a.: „Täglich kann ich wenigstens in Barch und Bogen sechs Straposten rechnen, die den Höhenweg passieren müssen. Zur Wechzeit müssen mehr als zehntausend Fuhrleute hindurch. Gott zu Erbar ist es, Zoll, Geleit, alles muß gegeben werden, wenn es aber darauf ankommt, den Leuten, die Zoll und Geleit entrichten, und, um die Wahrheit zu sagen, den Landesherrn mit ernähren müssen, den Weg bequemer zu machen, ist niemand zu Hause. Wird nicht auch jetzt die Saat von einem haben Dreck Dörfern in den Morast gefahren? Weiben nicht alle Jahre zehn bis zwölf Pferde auf der Straße liegen? Stürzen nicht alle Jahre etliche Reissende am Vogelsberg in den Abhang. Hat nicht noch vor etwa vier Wochen Herr von Wolfenauer den Hals gebrochen? Und doch ist kein Gekländer an dem gefährlichen Abhang angebacht, und Sie und ich und ihre und meine Kinder werden nicht erleben, daß es gemacht werden!“ Wahrscheinlich, nach dieser beweglichen Klage muß die Landstraße damals den Wegereisenden noch herzlich wenig Vergnügen gemacht haben.

Einen wirklich durchgreifenden Fortschritt im Wegebau brachte erst der Anfang des 18. Jahrhunderts mit der Gründung Mac Adams, der Umterstützung des Straßenfundamentes, die mit verhältnismäßiger Billigkeit größte Haltbarkeit und Leistungsfähigkeit verbindet und so erst die moderne Chaussee schuf, der auch das ärztliche Regenweiser, früher der allerhöchste Feind der Fuhrleute, nur wenig anhaben konnte. Auch Straßenausgleichungen durch Nivellierung und Senkungen wurden jetzt in größerem Maßstabe vorgenommen, vor allem aber wurden die zahllosen Straßenfrohnen, Rölle, Wegegelber usw. aufgehoben, und damit war endlich das Feld frei für eine rege und kräftig aufblühende Entwicklung des Wagenverkehrs auf der Landstraße. Fehlte es zwar auch jetzt noch nicht an manchem Mängelwesen an manchem Unfall und mancher kleinen oberflächlichen Beschränkung, so floß doch nunmehr der Strom des Wagenverkehrs auf der Landstraße immer kräftiger dahin. Auf einem Weg guter Straßen vermittelte die Postkutsche den Nachrichten- und Personenverkehr, damit Menschen und Gegenstände zum ersten Male und in größerem Umfange näherbringend, für die Warenbeförderung aber entstanden zahlreiche Fracht- und Expeditionswagen der verschiedensten Art, die hochgekauft die Kaufmannsgüter von Stadt zu Stadt trugen. Aber auch das private Messwesen nahm einen bedeutenden Aufschwung; buckte man es doch jetzt eher wagen, sich im Wagen der Landstraße selbst für eine längere Meile anzuputten, ohne beschränkt zu müssen, dabei seine Haut zu Marke zu tragen, und so wurde die Chaise oder der Landauer, in welchem der wohlhabende Bürger oder höhere Beamte manche schöne Meile zurücklegte, eine häufige Erscheinung auch auf der Landstraße. Und zugleich mit dieser erfreulichen Wüchse des Landstraßenverkehrs entstand auch eine bis heute unvergessene Landstraßenpost, die manche schöne Werke der Dichtkunst zitierte, keine schönere aber als das Gedicht des Dichters Lenau vom Postillon:

Lieblieh war die Maternacht,
Süßschlieflein flogen,
Ob der hohen Frühlingspracht
Freudig hingezogen.
Und von flinken Rossen hier
Scholl der Kufe schlagen,
Die durchs blühende Revier
Trabten mit Behagen.

Doch diese glückliche Periode der Landstraße und des auf ihr von staten gehenden Wagenfahrwesens sollte nicht von langer Dauer sein. Als der Landstraßenbau und der Landstraßenverkehr gerade seinen ersten kräftigen Aufschwung genommen hatte, trat das eiserne Dampfrohr auf den Plan des Verkehrswezens, wurde die Landstraße durch den eisernen Schienenstrang ihrer Bedeutung für das Fahr- und Verkehrswezen wieder beraubt, und wenn auch der Landstraßenbau seit der Einführung der Eisenbahnen natürlich nicht untergegangen ist, sondern im Ausbau der inneren kleineren Fahr- und Verkehrswege, die von dem Dampfrohr nicht berührt werden, vor allem im Chausseebau, auch weiterhin eine lohnende Aufgabe fand und sich technisch noch bedeutend entwickelte, so war doch die Entwicklung der Landstraße als Hauptlinien des Verkehrs unterbunden, eine

Entwicklung, die ohne die Einführung der Eisenbahnen vielleicht zu einer eben solchen glanzvollen Wüchse und Höhe der Straßenbaukunst geführt hätte, wie es einst im alten Römerreiche der Fall war, dessen Straßen „bis ans Ende der Welt“ führten. Ohne auch nur im entferntesten jene Höhe der Technik erreicht zu haben, die wir nach heutigen Tagen an den Römerstraßen bewundern, rückte die Landstraße in eine beschlossene zweite Stelle in der Technik des Verkehrs; der Wegebau wurde zum Schienenbau für die Eisenbahn, mit der eine neue Epoche des Verkehrs einsetzte.

Doch dreihundertfünfzig Jahre nach der Einführung der Eisenbahnen scheint der Landstraßenbau des Wagensverkehrs eine neue und verbesserungsvolle Zukunft zu erblicken. Mit dem Beginn des neuen Jahrhunderts ist abermals ein neues Verkehrsmittel auf den Plan getreten, das Automobil, das auch eine abermals neue Entwicklung des Wegebau- und Straßenbaues anzuregen bestimmt sein dürfte. Das Automobil ist das Fahrzeug der Landstraße par excellence, seine weitere Verkehrsbedeutung und weitere verkehrstechnische Entwicklung aber verlangt gebieterisch nach einer Erweiterung und Vervollständigung des Land- und Fuhrstraßenbaues. Der Fuß nach Automobilstraßen schallt bereits durch alle Welt, soweit dieses neue, schnelle und gewandte Fahrzeug, das uns so glänzende Aussichten für die Zukunft und die künftige Verkehrsentwicklung verspricht, seine Bahn zieht und dürfte nicht mehr zur Mühe kommen. Bereits sehen die ersten Anfänge einer neuen Entwicklung des Land- und Fuhrstraßenbaues für die Zwecke und Bedürfnisse des Automobilverkehrs ein, und bald dürfte sich aus diesen ersten Anfängen eine ganz neue und noch vollständig unübersehbare Entwicklung des Landstraßenbaues ergeben, die die freie ungehemmte Land- und Fuhrstraße wieder zur vollen Bedeutung im Verkehrswezen unserer Zeit bringt und das interessanteste und reichste Kapitel in der Geschichte der Landstraße erst noch liefern wird.

Zeitkonsumvereine.

In der Konsumgenossenschaftsbewegung, ganz besonders auch bei den deutschen Konsumvereinen, macht sich seit einigen Jahren eine Tendenz bemerkbar, die dahin geht, die in der Konsumgenossenschaftsbewegung wirkenden Kräfte zu zentralisieren. Selbstverständlich handelt es sich hier nicht um künstliche Gebilde. Diese Zentralisationsbestrebungen sind diktiert durch wirtschaftliche Notwendigkeiten, an denen die Konsumgenossenschaftsbewegung nicht achtlos vorbeizugehen darf. Unstreitig hat auch der kleine Konsumverein, der im abgelegenen Dorf isoliert seiner Tätigkeit nachgeht, wichtige Funktionen zu versehen. Es läßt sich aber nicht bestreiten, daß dem kleinen Konsumverein in einem leistungsfähigen Kaufmann, der schließlich in der Lage ist, die ganze Finanzwirtschaft eines Dorfes unter seine Kontrolle zu bringen, ein Konkurrent erwächst, der nicht zu verachten ist. Der kleine Konsumverein hat auch einen kleinen Umsatz. Er verfügt über wenig Kapital. Die Geschäfte des Konsumvereins werden zum großen Teil im Nebenamt ausgeführt, wohingegen der geschäftstüchtige und finanzkräftige Kaufmann in vielen Fällen sehr wohl in der Lage ist, dem Konsumverein zu schaffern zu machen. Die Situation ändert sich sofort, wenn der kleine Konsumverein als Glied einer großen Organisation auftritt, wenn ein großer Konsumverein in den einzelnen Ortschaften Filialen errichtet. Jetzt steht hinter der Filiale die finanzkräftige Organisation, der es möglich ist, alle von Kaufleuten unternommenen Preismanöver zu hintertreiben. Der Mehrumsatz, den ein solcher großer Konsumverein erzielt, verschafft ihm natürlicherweise ganz andere Möglichkeiten, günstige Ab-schlüsse beim Einkauf seiner Waren zu erzielen. Es ist ein großer Unterschied, ob der Konsumverein seine Waren im kleinen kauft, oder ob er in der Lage ist, die Gebrauchsgüter Ladungsweise zu beziehen.

Es könnte nun gesagt werden, daß die zu überwindenden großen Entfernungen Schwierigkeiten bieten, die einer erprieslichen Tätigkeit eines Konsumvereins im Wege stehen. Die Erfahrung lehrt aber, daß mit Hilfe moderner Transportmittel, Eisenbahn und Automobil in erster Linie, die Schwierigkeiten wäher Entfernungen zu überwinden sind. Durch die Zentralisierung der Verwaltung werden auch die Verwaltungs-kosten verringert, sie verteilen sich auf einen größeren Mitgliederkreis, und weiter ist es möglich, mit den Verwaltungsgeschäften stets besonders hierzu geeignete Personen zu betrauen.

Eine weitere Illustration für die in der Konsumgenossenschaftsbewegung lebenden Tendenzen ist auch die Bestrebung, die Eigenproduktion in immer größerem Umfang in Angriff zu nehmen. Betrachten wir dieses Tätigkeitsfeld der Konsumvereine, so ist am leichtesten zu erkennen, welche Bedeutung den Bezirkskonsumvereinen beizumessen ist. Der kleine Verein mit 100, oder, wenn es hoch kommt, mit einigen hundert Mitgliedern, ist nicht imstande, Eigenproduktion nach den Grundrissen zu betreiben, die der Konsumgenossenschaftlichen Eigenproduktion den Vorzug vor der privatwirtschaftlichen Produktion geben. Der kleine Konsumverein kann nicht, oder mindestens nicht in dem notwendigen Umfange die Maschine in den Dienst der Eigenproduktion stellen. Er kann keine großen modernen Dampfmaschinen aufstellen. Noch weniger ist er imstande, die Meißelerei rational zu betreiben. Hier bietet der Bezirkskonsumverein die notwendige Organisation für den Betrieb der Eigenproduktion. Am Nützlichsten jetzt alle Glieder des Konsumvereins teil. Brot auf die rationellste Weise hergestellt, Fleisch in Großschlachtereien verarbeitet gelangt bis zu den entferntesten Gliedern des Bezirkskonsumvereins. Es ist richtig, daß auch kleine Konsumvereine Eigenproduktion betreiben, es ist auch richtig, daß

kleine Konsumvereine mit ihren Wäckerleinrichtungen Nützlich für ihre Mitglieder leisten, aber auch hier gilt der Satz: das Gute ist des Besseren Feind. Die rationellere Wirtschaftsweise im großen ist der Wirtschaftsweise im engen Rahmen vorzuziehen. Gerade auf dem Gebiete der Eigenproduktion zeigt sich auch die Tatsache, daß die modernen Verkehrsmittel, in den Dienst der Konsumgenossenschaftlichen Bestrebungen gestellt, alle Schwierigkeiten verschwinden lassen.

Es könnte nun der Einwurf erhoben werden, daß bei der Ausbreitung des Konsumvereins, bei der Entfernung, in der die Mitglieder voneinander wohnen, der Einfluß des einzelnen Mitgliedes auf die Gestaltung der geschäftlichen Angelegenheiten des Konsumvereins vollkommen verloren geht. Diese Ansicht ist grundfalsch. Sie wäre richtig, würde man der Meinung sein, die Konsumgenossenschaftsbewegung sei ein toter Körper, der nicht imstande ist, seine Organe fortzubilden. Die Konsumgenossenschaftsbewegung ist hingegen ein lebender Organismus, der, gebietet von inneren Notwendigkeiten, seinen Mechanismus den neuen Formen seiner Tätigkeit anpaßt. Wichtig ist der Einfluß der Mitglieder auf die Gestaltung aller Vereinsangelegenheiten auch dann gesichert, wenn die Mitglieder weit zerstreut wohnen. Immer mehr gehen die Konsumvereine dazu über, Mitgliederklassen ins Leben zu rufen, denen sie alle jene Funktionen übertragen, die sonst die Generalversammlung besaß, soweit es die gesetzlichen Bestimmungen zulassen. Der kleinere Kreis des ständig mitarbeitenden Ausschusses aller Mitglieder vertritt nach jeder Richtung hin den Einfluß, den die Kontrolle der Gesamtheit der Mitglieder ausübt. Wer einem Worte nicht einen falschen Inhalt geben will, wird einsehen, daß die Konsumgenossenschaftsbewegung, als im inneren Kern demokratische Bewegung, durch dieses Vertretersystem die demokratische Handhabung seiner Angelegenheiten weiter entwickelt hat. Es ist demnach nicht zu befürchten, daß der Bezirkskonsumverein mit seinem großen Ausbreitungsgebiete nach dieser Richtung hin irgendwie auf Gefahren stoßen kann. Alles in allem ist zu sagen, daß die Tendenz zur Bildung von Bezirkskonsumvereinen sich immer mehr durchsetzt. Großstädtlichen Konsumvereinen, die von Haus aus Bezirkskonsumvereine sind, folgen in der Entwicklung zum Bezirkskonsumverein immer mehr Vereine auf dem Lande und in den Kleinst- und Mittelstädten. Die Konsumgenossenschaftsbewegung kann mit dieser Entwicklung nur zufrieden sein.

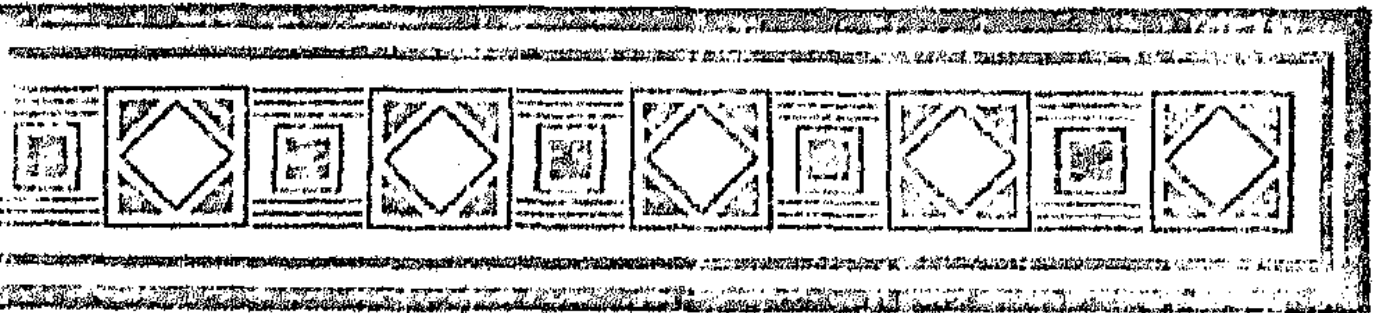
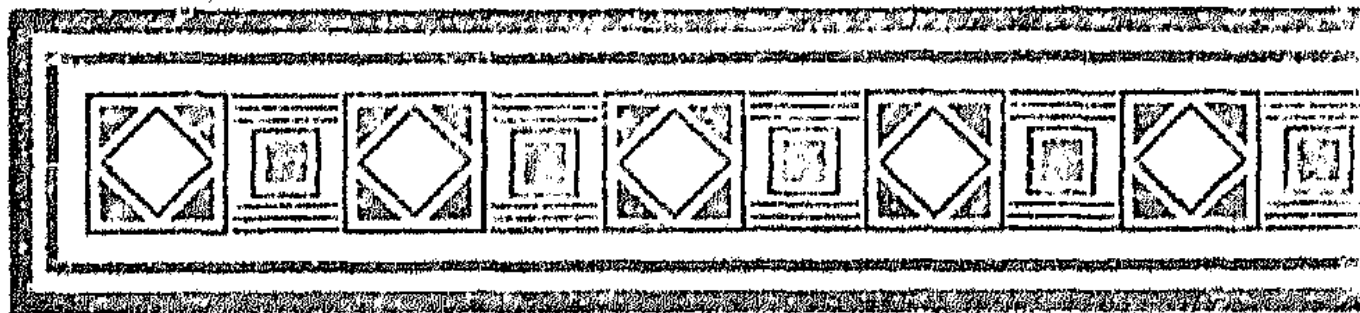
Die Rentabilität der Verkehrsgesellschaften.

Für die Verkehrsunternehmen trifft es sich außerordentlich günstig, daß die Rentabilität ihres Betriebes vom Personenverkehr zwei Monate lang gewährt wird zu einer Zeit, wo im Frachtenverkehr ungeheure Verluste der sommerlichen Pause der Industrie eine gewisse Ruhe eintritt. Denn zweifellos ist es in hervorragendem Maße die gewaltige Steigerung des Güterausstausches, die die Rentabilität der meisten Gruppen der Transportunternehmen stark erhöhte. In dem Fortschreiten von der nationalen zur internationalen Marinerwirtschaft wählt sich gerade der große Betrieb den Standort seiner Industrie nach der Günstigkeit der vorhandenen Verkehrslinien. Da wir gegenwärtig in aufsteigender Konjunkturentwicklung begriffen sind, so weist die Rentabilität der Transportgesellschaften naturgemäß eine bedeutende Besserung auf, zumal der Kampf um den Absatzmarkt desto heftiger wird, je mehr die Entwicklung den Höhepunkt nahegekommen ist. Aus den genannten Gründen läßt sich das gewachsene Interesse für Transportwerte an der Börse verstehen. Unter den Ursachen für die günstige Entwicklung zumal der deutschen Schiffahrtsgesellschaften steht die Erhöhung, daß das Vertrauen der Reisenden sowohl wie der Handelskreise in die deutschen Seeschiffahrtsbetriebe entschieden gewachsen ist, seit nach dem Untergang der „Titanic“ die heimischen Unternehmen unverzüglich die Sicherheit ihrer Fahrzeuge prüften und zu erhöhen suchten. Das vergangene Jahr den Schiffahrtsgesellschaften eine erhebliche Rentabilitätsbesserung brachte, läßt sich nunmehr auch statistisch nachweisen. In den ersten fünf Monaten d. J. publizierten 84 Seetransportunternehmen ihre Bilanzvergleichbar mit dem Vorjahr. Seit dem vorletzten Abschluß wuchs das Montanalkapital dieser Unternehmen von 447,59 auf 451,08 Millionen Mark. Die ausgeschüttete Dividendensumme stieg zugleich von 25,95 auf 33,24 Millionen Mark. In Prozent des jeweiligen Aktienkapitals ergibt sich somit eine Besserung der durchschnittlichen Beteiligungsquote von 5,8 auf 7,4 v. H. In der nämlichen Zeit erschienen auch vergleichbare Berichte von 42 Kleinbahnbetrieben. Das gesamte Aktienkapital dieser Gesellschaften wurde seit dem Vorjahr von 103,88 auf 104,77 Millionen Mark heraufgesetzt. Dividende konnte in diesem Jahre 3,63 Millionen Mark verteilt werden gegen 3,36 Millionen M. im Jahre 1911. Es errechnet sich mithin eine Erhöhung der Durchschnittsdividende von 3,2 auf 3,5 v. H. Die 20 privaten Eisenbahngesellschaften, die bis Ende Mai d. J. einen vergleichbaren Geschäftsbericht vorlegten, erarbeiteten ein weniger befriedigendes Ergebnis als 1910. Auf ein in beiden Jahren unverändertes Aktienkapital von 57,70 Mill. Mark konnten im Vorjahr 3,23 Millionen Mark, diesmal nur 3,01 Millionen Mark Dividende ausgeschüttet werden. Die Durchschnittsdividende sank mithin von 5,6 auf 5,2 v. H. Kräftig belebt war dagegen der Geschäftsbetrieb von 41 Straßenkapital von 322,35 Millionen Mark in 1910, einem

folchen von 326,10 in 1911. Der von 22,82 auf 24,33 Millionen Mark erhöhte Dividendensumme entspricht eine prozentuale Steigerung von 7,1 auf 7,5 Prozent. Schließlich befinden sich unter den bisher erschienenen Geschäftsberichten 28 von Spektations- und Speicherbetrieben. Diese Unternehmen vermehrten ihr Nominalkapital seit 1910

um 0,15 Millionen Mark auf 36,22 Millionen Mark. Dividende wurde beim letzten Abschluß 2,18 Mill. Mark oder durchschnittlich 6 Prozent, d. h. 0,1 pSt. weniger als 1910, ausgeteilt. Die sämtlichen 219 Verkehrsgesellschaften, die im Januar bis Mai vergleichbare Bilanzen veröffentlichten, arbeiteten mit einem Aktienkapital von

1 019,64 Millionen Mark. Die Kapitalerhöhungen im letzten Jahre hatten insgesamt 8,27 Millionen Mark betragen. Es kamen für 1910 zusammen 60,55 Millionen Mark, für 1911 im ganzen 69,51 Mill. Mark zur Verteilung. Die Durchschnittsdividende sämtlicher Gesellschaften stieg mithin von 6,0 auf 6,8 v. S.



Haltet den Dieb! Unser alter Freund Dr. Weitz ist wieder da; auf dem alten Klepper "Strolchfahrten" zeigt er in der Arena "Automobilwelt" seine berüchtigten zirkussensiblen Klünste. Unter obiger Stichmarke macht Weitz folgende Skapriolen:

"Trotz der vorläufigen Maßnahmen, welche die Bundesstaaten gegen das "Strolchen" ergreifen haben, wollen die Unachtsnachrichten über "Strolchfahrten" nicht verstummen. Ganz besonders haben sich in letzter Zeit die Fälle vermehrt, in denen Personen aus dem Publikum Chauffeure zu Strolchfahrten durch Zuführung von Trinkgeldern usw. verleitet haben. In diesen Fällen macht sich der Mangel eines Sondergesetzes, das wir seit 5 Jahren anstreben, ganz besonders fühlbar. Sie sind aber andererseits ein vorzügliches, für uns sprechendes Beispiel (Weitz meint natürlich nicht den Betrag auf Brot, wie Bäcker, Metzger usw., sondern den Betrag v. d. C.) dafür, daß die bislang ergriffenen Maßnahmen gegen das "Strolchen" unzulänglich sind. Da das "Strolchen", wenn es von Personen, die im Besitze eines Fahrscheins sind, unter Benutzung eigener Arbeitskraft begangen wird, nach wie vor strafflos ist, können auch die Unachts zu derartigen Strolchfahrten strafrechtlich nicht angefaßt werden; denn... die Strafe des Unachts ist nach demjenigen Gesetz festzusetzen, welches auf die Handlung Anwendung findet, zu welcher er offensichtlich angefaßt hat (§ 48 Strafgesetzbuch)... Der Unachts ist aber eine noch viel größere Gefahr für das Publikum als der "Strolch"; denn er versteht es durch den Gang des Geldes oder durch sonstige unlautere Mittel, sich willkürliche Chauffeure gesellig zu machen. Er muß erst recht unschädlich gemacht werden, weil er der moralisch minderwertigere ist. Die erneuten Auswüchse des "Strolchens" legen daher der Reichsregierung die Einbringung eines Sonderstrafgesetzes wiederum nahe."

Es entzieht sich unserer Kenntnis so gut wie der Kenntnis anderer Leute, ob sich wirklich spekulative Verführer gefunden haben, die unter Anbieten von Geld irgend einen Berufskollegen zu einer Dummheit und Pflichtverletzung verleiten haben. Sollte das wirklich der Fall sein, woran wir so ohne jeden Beweis nicht glauben können — denn die Behauptung eines so engagierten Chauffeurfeindes wie Dr. Weitz, ist natürlich noch viel weniger Beweis, als jede andere Behauptung —, sollte die Behauptung des Dr. Weitz wirklich zurecht sein, so ist das ein neuer Beweis für unsere Behauptung, daß die wirklichen Strolche nicht in den Kreisen der Chauffeure zu suchen sind, sondern in — ganz anderen Kreisen. Arbeiter sind es jedenfalls nicht, die Geld für solche Verführungen übergeben; in den Argen der Arbeiter verdienen ja die Chauffeure noch immer ein heiligmächtiges Stück Geld, über die wahren Löhne, die die Chauffeure noch größtentends beziehen, sind leider die Arbeiter noch recht wenig unterrichtet. Die Unachts in diesen Strolchereien können also nur aus den Reihen der besser situierten Leute, der Besitzenden kommen. Vielleicht sind es Studenten, die sich einen Missetat machen wollen, und die später als Weitz's werden, wie die Weitz's von heute früher alle — Studenten nicht trieben. Weitz bringt für seine Behauptungen nicht den Schatten eines Beweises, wir halten sie für Phantasien; nichtsdestoweniger wollen wir nicht verfehlen, darauf hinzuweisen, daß wir jede Strolcherei nach wie vor streng verurteilen.

Jede Wirkung hat ihre Ursache, vorausgesetzt, Weitz hätte unumstößliche Tatsachen veröffentlicht, was veranlaßt die Chauffeure ihre Pflicht zu verlegen? Wer da glaubt, ein Chauffeur oder sonst ein Arbeiter verlege seine mit der Stellung übernommene Pflicht, um ein paar Silberlinge willen, der unterschätzt das ständige Bewußtsein der Arbeiterklasse. Nur ein Mann, der niemals mit der besten Arbeiterwelt in Berührung gekommen ist, nur ein Mensch, der im Arbeiter nichts als ein Subjekt der Gesetzgebung und der Polizeiwilkt hat, kann eine solche niedrige Meinung vom Arbeiter haben. Wenn sich wirklich ein Chauffeur vom Klang des klingenden Metalls hat verlocken lassen, dann wäre ein Nachweis über den Lohn, den er bezieht, sehr erwünscht. Der Arbeiter und der Chauffeur, der um etwas augenblicklichen Vorteils willen seine ganze Zukunft verscherzt, der muß schon einen solchen elegenden Hungerlohn haben, daß er nicht in Menschenwürdig davon leben kann. Wahrlich, der Blaufärbler hat noch gefehlt am Glanzbild der Chauffeurverführung; der um einige Silberlinge strolchende Chauffeur, der dadurch seine Ehre und seine Existenz auf dem Spiel setzt!

Und was für ein Bild muß man sich von den schwerreichen Wagenbesitzern machen?

Wir sind aber noch nicht ganz fertig mit Dr. Weitz oder aber mit seinen Auftraggebern. Der Dr. gegen die Strolche schreibt, daß "ganz besonders sich in letzter Zeit die Strolchfahrten gemehrt haben." Mit Verlaub, Herr Dr., wir, d. h. die freiorganisierten 10 000 Chauffeure, lesen auch Zeitungen, Zeitungen aller Art, Tageszeitungen, Fachzeitungen, etwa 20 bis 30 verschiedenen Schlagens jeden Tag, und wir registrieren, wie selbstverständlich, jede Automobilnotiz, und daß die Tageszeitungen an keinen Unfall vorbeigehen, ist allbekannt — allein die Wahrnehmung, daß die Strolchfahrten oder die Zahl der durch sie verursachten Unfälle sich in letzter Zeit "ganz besonders" vermehrt haben, diese Wahrnehmung haben wir nicht machen können. Es ist überhaupt nicht wahr, wie in "interessierten" Zeitungen so oft behauptet wird, daß die meisten Unfälle durch Strolchen verursacht werden. Es gibt keine Statistik, die solchen Schluß zuließe. Die Strolche müssen herhalten für die Sünden der sogenannten Herrenfahrer, und wenn eine gewisse Sorte von Presse gegen die Strolche tobt, dann läßt sie jene Statistik, die die bekannten Zeitungen anwenden, um die Aufmerksamkeit von sich abzuwenden und die in dem Aufspiel: **Haltet den Dieb!** Gerade in letzter Zeit haben die Herrschaften, die in Automobilreifen und Fabrikantenglorifizierung den Zweck des Daseins erblicken, einen derartigen Hausen Unfälle heraufbeschworen, daß sämtliche "Strolche" einige Zeit zu tun hätten, wenn sie ihr Schulkonto auf gleiche Höhe bringen wollten. Nicht die Strolchfahrten haben in letzter Zeit zugenommen, die Weitz in Erinnerung bringt, sondern jene Strolchfahrten, von denen Weitz die Aufmerksamkeit ablenken möchte, indem er auf eine neue Spezies Strolche aufmerksam macht.

Strolch ist Strolch: Der Missetat macht dabei keinen Unterschied. Ob der Strolch einen fremden Wagen nimmt und damit im tollen Wagen Menschen totführt, oder einen eigenen: für die Uebertreueren und die Allgemeinheit sind sie eben beide — Strolche.

Und ob die meisten Strolchereien auf das Konto der feinen oder auf das Konto der gemeinen Strolche kommt, kann jeder Zeitungsleser selbst registrieren, wenn er wirklich noch im Zweifel sein sollte.

Natürlich kann es auch den Gegnern der Strolchereien, die in der "Automobilwelt" usw. ihre literarische Notdurft verrichten, nicht entgehen, daß ein Unterschied zwischen den feinen und den gemeinen Strolchen nicht besteht. Aber — aber... ein gemeiner Strolch vertritt sich an fremdem Eigentum, und um diese größte, allergrößte Sünde zu rächen, verlangt die schon gekennzeichnete Sorte Automobilpresse, die natürlich von den reichen Automobilbesitzern unterhalten wird, nach Ausnahmegesetzen gegen die Strolche, d. h. gegen die armen. Wenn dabei die Unfälle als Folgen des Strolchens ins Treffen geführt werden, so hat das nur agitatorischen Zweck und ist reine Demagogie. Den Sach schlägt man und den Esel meint man.

An der tauarigen Post beteiligen wir uns nicht: wir verurteilen auf das schärfste das Strolchen und warnen vor jenen Strolchfeinden, die ein Ausnahmegesetz verlangen, weil sie nicht genug moralische Autorität haben, auf ihren Chauffeur einzuwirken.

Diese Strolchgegner sind unsere Feinde, denn jedes Ausnahmegesetz würde sich bald gegen jeden Chauffeur wenden. Die Chauffeure haben deshalb alle Ursache, sich fest zusammenzuschließen, um jeden demagogischen Angriff mit unwiderstehlicher Kraft zurückzuschlagen. Und diese Kraft ist der Deutsche Transportarbeiterverband. Sinein Kollegen, es geht um eure Ehre!

Berliner Autobroschüre = Nummern gegen sofortige Kasse zu kaufen gesucht. Dieses in einer Berliner Zeitung veröffentlichte Angebot gibt wirklich zu denken: 8000, 9000 und 10 000 Nr. werden zu jetzt für die Ueberlassung der bloßen Nummer gezahlt, und noch fällt es dem Berliner Polizei-Präsidenten nicht ein, sein rechtlich völlig haltloses Verbot vom 22. 1. 1909 aufzuheben. So ist aus dem Schurz gegen die Konkurrenz ein Spekulationsobjekt geworden, das recht viel Geld mühelos einbringt.

Berlin. Ein schwerer Automobilunfall, der in der Hauptsache auf eine Verletzung unglücklicher Umstände zurückzuführen ist, lag einer Anklage wegen fahrlässiger Tötung zugrunde, welche unter Vorstich des Landgerichtsdirektors Zimmermann die zweite Strafkammer des Landgerichts II beschäftigte. Angeklagt war der Chauffeur Karl Hinz aus Neukölln. — Der Angeklagte, welcher bei einem Privater in der Antwerp als Chauffeur angestellt war, fuhr am 11. Oktober v. J. in der Richtung nach Oberschöneweide durch die Brückenstraße in Niederschöneweide. Vor ihm befand sich ein Handwagen, welcher von einer Frau Bont

vor sich hergeschoben wurde. Als sich der Angeklagte mit seinem Automobil diesem Handwagen auf eine kurze Entfernung genähert hatte, ließ ihm plötzlich ein kleiner Junge in den Weg. Um diesen nicht zu überfahren, lenkte er seinen Wagen, da er nach links nicht ausweichen konnte, weil ihm dort ein Kohlenwagen entgegenkam, auf den Bürgersteig hinaus. Da er hier Gefahr lief, in eine Fensterscheibe hineinzufahren, lenkte er den Wagen wieder von dem Bürgersteig herunter. In der Aufregung tarierte er die Entfernung falsch, so daß die hinter dem Handwagen gehende Tochter der Frau B. von dem Auto gefaßt und zu Boden geschleudert wurde. Das Kind erlitt so schwere Verletzungen, daß es bald nach dem Unfall verstarb. — Vor Gericht machte der Angeklagte geltend, daß er alles getan habe, um einen Unfall zu verhüten. Der Staatsanwalt beantragte gegen den Angeklagten 3 Monate Gefängnis, während Rechtsanwält Dr. Frey als strafmildernd darauf hinwies, daß der Unfall in der Hauptsache auf ein unglückliches Zusammentreffen mehrerer unvorhersehbarer Umstände zurückzuführen sei. Das Gericht erließ eine Fahrlässigkeit darin, daß der Angeklagte bei einer so unübersichtlichen Fahrbahn nicht so langsam gefahren sei, daß er den Wagen nicht unter allen Umständen habe sofort zum Stehen bringen können. Das Urteil lautete aber nur auf 1 Woche Gefängnis.

Wer sind die Automobilpiraten? Einer hiesigen Tageszeitung entnehmen wir die Mitteilung, daß der Bankdirektor Sattler, der frühere Inhaber des Bank-, Kommissions- und Finanzierungsinstituts "Merkur", der nach zweijähriger Untersuchungshaft seiner Aburteilung durch das Schwurgericht entgegensteht, während dieser Untersuchungshaft eine längere Freiheitsstrafe von im ganzen 241 Hafttagen abgehüßt hat, die ihm nach und nach wegen seines unsittlichen Automobilfahrens zubilliert worden waren. Hieraus ergibt sich eine interessante Rechnung. Die Strafen für die Ueberschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit betragen in Berlin 20—60 Mark, je nachdem sich in der Regel im Wiederholungsfall um je 10 Mt. Wenn man den Durchschnitt auf 30 Mt. annimmt und ferner voraussetzt, daß die zuständigen Gerichte und Polizeibehörden den Zeitverlust des Bankdirektors pro Tag auf den höchstzulässigen Satz von 15 Mt. bewerteten, so hat dieser Mann etwa 120 Automobilstrafen erhalten, die in kurzer Folge über ihn verhängt sein müssen. Diese Strafen müssen ferner uneinziehbar gewesen sein, so daß an ihre Stelle die Abbüßung von Haftstrafen zu treten habe. Wir berechnen die Gesamtsumme der Strafen hiernach auf 3615 Mt. Ist der Zeitverlust des Bankdirektors pro Tag nur auf 10 Mt. veranschlagt worden, so würden die Strafen die Höhe von 2410 und bei dem gewöhnlichen Maß von 5 Mt. pro Hafttag immer noch den Gesamtbetrag von 1205 Mt. erreichen. Unter der Voraussetzung, daß diese Aufrechnung annähernd richtig ist, erscheint uns schwer verständlich, wie einem derartigen "Automobilpiraten" nicht alsbald hat das Handwerk gelegt werden können. Man geht gegen die Automobilisten und Kraftwagenführer sonst, und zwar teilweise nicht unberechtigt, mit großer Schärfe vor. Warum hat man den Bankdirektor, der offenbar gar kein Verständnis dafür hat, welche Gefahren der moderne Verkehr zeitigt, nicht alsbald seines Führerscheins verlustig erklärt? Er muß sich doch zahlreichen schwerer Uebertretungen der polizeilichen Vorschriften und gesetzlichen Bestimmungen in rücksichtsloser Weise schuldig gemacht haben. Gegen solche Automobilkareere sollten die Behörden und Gerichte mit aller Strenge vorgehen; sie haben das Recht, wahrweise unter Absetzung von Geldstrafen gleich auf Haftstrafen zu erkennen.

Nur ein Bankdirektor behält seinen Fahrschein nach solchem Strafregister, ein armer Teufel vom Chauffeur sicherlich nicht.

Frankfurt a. M. Am 29. August fand hier ein Informationskurus für die hiesigen Polizeibeamten unter Vorführung von Automobilen und Pferdewagen statt. Diesem wohnten der Vertreter des Polizeipräsidenten, die Polizeikommissare, sämtliche Polizeikommissare sowie etwa 250 Schulleute bei. Es war eine große Anzahl von Automobilen und Equipagen zur Verfügung gestellt worden, welche besonders an Straßeneinkreuzungen einen lebhaften Verkehr darstellten, mit dem Zweck, praktisch zu zeigen, daß bei richtigem Fahren jedes einzelnen, selbst bei höherer Geschwindigkeit, der Verkehr sich glatt und ungehindert abwickeln kann. Diesen interessanten Vorführungen ging ein längerer theoretischer Vortrag des Polizeikommissars Puno voraus. An einem in die Halle gebrachten Automobil erklärte Herr Eduard Engler hierauf der versammelten Schutzmannschaft die maschinelle Einrichtung des Wagens, soweit diese für die Zuhörer von Interesse sein konnte. Er wies dabei besonders auf die so oft zu Klagen Anlaß gebende Entwicklung von Dampfen hin, auf die beiden unabhängig voneinander wirkenden Bremsen, auf die unzeitwilligen Explosionen und auf alle anderen Punkte, die in der Beurteilung von Geschwindigkeiten,

Geräuschen und Geräuschen oft Anlaß zu irrtümlichen Anzeigen geben. Die praktischen Versuche auf der Straße bezeugen uns in der Hauptsache mit dem elementarsten Nebel des gesamten Straßenverkehrs: mit dem Schneiden der Ecken beim Einbiegen nach links. In den Fahrzeugen hatten Polizeibeamte Platz genommen, während andere Beamte sich an den Straßenecken postierten, um jedes fremde Fahrzeug, welches vorbeikommt, sofort auf die begangenen Fehler aufmerksam und richtig fahren zu machen. Sehr interessant waren die Bremsversuche zwischen Equipagen und Automobil. Während ein Zweispänner aus einer Fahrgeschwindigkeit von 15 Kilometer 10 1/2 Meter zum Anhalten brauchte, hielt ein großes Automobil (Landulet) in gleicher Geschwindigkeit auf 5 1/2 Meter, und während andererseits ein Einpänner mit 20 Kilometer Fahrgeschwindigkeit 12 Meter brauchte, hielt ein Kleinauto aus einer Geschwindigkeit von 35 Kilometer auf gleiche Entfernung. Zum Schluß wurden noch Geschwindigkeiten von 12, 15, 20, 25, 30, 40 und 50 Kilometer vorgefahren und auch hierbei Bremsmöglichkeiten festgestellt. Eine solche praktische, lehrreiche und im Interesse des gesamten Verkehrs liegende Vorführung muß mit Freude und Anerkennung begrüßt werden.

Die merkwürdige Begründung eines Urteils. Aus Kaiserlautern wird uns der Tenor eines Urteils der dortigen Strafkammer folgenden Inhalts mitgeteilt:

Der Angeklagte hatte am 12. Juli 1911 mit dem von ihm geleiteten Automobil jemand ins L. sche Fabrikwesen in der Fr. Straße zu Kaiserlautern gefahren. Er fuhr noch einige Meter über dieses Anwesen hinaus, um dann zu wenden und dann mit dem leeren Automobil nach der Stadt zurückzufahren.

Die Fr. Straße, welche er zurückfuhr, führt etwa 40 Meter vom L. schen Anwesen entfernt durch einen 5-6 Meter breiten Eisenbahnviadukt und ist, da sie an dessen westlichem Ausgang eine kleine Wiegung macht, nicht in ihrer ganzen Breite zu überblicken.

Als Angeklagter mit dem Automobil in den Viadukt einfuhr, fuhr eben ein Fuhrwerk mit langgespannter Holzfuhr zum Viadukt heraus. Der Fuhrleiter des Holzfuhrwerkes warf sich mit dem Körper gegen seine Pferde, um nicht vom Automobil erfasst zu werden und schimpfte über das schnelle Fahren des Automobils. Sämtliche Augenzeugen hatten den Eindruck, daß das „Auto“ sehr rasch fuhr. Mit Rücksicht hierauf wurde er vom Schöffengericht zu 15 M. Geldstrafe verurteilt. Angeklagter brachte auch in der Berufungsverhandlung vor, er habe im Hinblick auf die kurze Strecke zwischen seiner Abfahrtsstelle und dem Viadukt eine größere Geschwindigkeit als 15 Kilometer in der Stunde gar nicht erreichen können. Die von ihm unter Aufsicht des Sachverständigen vorgenommene Fahrprobe hat aber ergeben, daß bis dahin eine Geschwindigkeit von 20 Kilometern in der Stunde und darüber erreicht werden kann.

Die Jengen M. und S. hatten den Eindruck, daß Angeklagter damals bedeutend rascher gefahren ist, als bei der heutigen Fahrprobe, bei welcher die oben erwähnte Geschwindigkeit erreicht wurde.

Nun befindet der Sachverständige, die Fahrgeschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde sei eine so auffallend geringe, daß die Leute meinten, das Automobil ginge nicht mehr ordentlich und daß Kinder bequem mitlaufen könnten. (11)

Legt man dieses Gutachten zugrunde, so leuchtet ohne weiteres ein, daß der Angeklagte diese Geschwindigkeit unmöglich inne gehabt haben kann, wenn sämtliche Zeugen übereinstimmend den Eindruck hatten, er sei „sehr rasch“ gefahren.

Das Unterscheiden zwischen einem sehr raschen Fahren und diesem von dem Gesetz gebotenen auffallend langsamen Fahren mit nur 15 Kilometer Geschwindigkeit ist auch dem nicht fachkundigen Beobachter wohl möglich.

Das Berufungsgericht erachtet daher auf Grund der Beweisführung für festgestellt, daß Angeklagter beim Durchfahren des Viadukts eine größere Fahrgeschwindigkeit als 15 Kilometer in der Stunde inne hatte.

Dazu kommt noch, daß Angeklagter bei der mangelnden Uebersichtlichkeit der Fr. Straße infolge des Viadukts und der Wiegung der Straße am Westausgang des Viadukts, § 18 Abs. III Automobilverkehrsordnung, gehalten war, langsam und vorsichtig zu fahren, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden konnte. Der Angeklagte mußte also unter 15 Kilometer Stundengeschwindigkeit fahren.

Der Angeklagte hat aber auch nicht so vorsichtig gefahren, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden konnte; nach seiner Angabe hätte er es bei seiner Geschwindigkeit auf einen Meter zum Stehen bringen können. Auch das genügt nach der Vorschrift des § 18 Abs. III nicht; „sorgfältiges Halten“ ist wesentlich verschieden von einem Halten auf einen Meter hin. Bei ganz langsamem Fahren — wie § 18 Abs. III a. a. O. gebietet — ist nach Befundung des Sachverständigen Halten auf 40 Zentimeter möglich. (11)

Wir haben wiederholt nachgewiesen, daß die Praxis die Schätzung der Geschwindigkeit durch Augenmaß vollständig verweist, um wieviel mehr erst dann, wenn sich die Feststellungen der Zeugen lediglich auf den gewonnenen Eindruck stützen: Die Unrichtigkeit der Ausführungen des Sachverständigen kritisch zu untersuchen, wollen wir unseren Mitarbeitern und Lesern überlassen.

Über wohin soll es schließlich führen, wenn noch öfter mit solchen Begründungen Urteile gesprochen werden. Dann wird es bald keinen Autoführer mehr geben, der nicht schon das Gefängnis geziert hat.

England. Neu und interessant für den kontinentalen Automobilfahrer ist das System von Wachen, Wechselschiffen und Wegtelefonen, die auf allen Hauptstraßen Englands im allgemeinen Gebrauche sind; der Beginn der gegenwärtigen großartigen Einrichtung führt in das Jahr 1906 zurück, wo die Automobile Association einige Personen beauftragte, ständig gewisse sehr oft befahrene Straßen abzupatrouillieren, um Mitgliedern der Association, denen ein Unfall passiert war, Hilfe zu leisten. Als die Association wuchs, wurde das System bis zu seinem jetzigen Umfange ausgedehnt, wo die Mitgliederzahl 49 000 beläuft und das Fürsorge-System sich über etwa 23 000 Kilometer Fahrstraßen erstreckt. Im August d. J. wurde das Weg-Telephonnetz vollendet und steht zur Verfügung der Mitglieder; an den Hauptstraßen, die von den größeren Städten ausgehen, sind in Entfernungen von 16 Kilometer Telephonzellen errichtet, die zur Verfügung der Mitglieder stehen. Im Falle einer Panne oder eines Unfalles kann sich der Nutzer mit dem Büro der Association, mit Garagen, Hotels und Fremden oder Angehörigen verbinden lassen. — Das Telephonieren verursacht den Mitgliedern keine Kosten; sie können also jederzeit den wachhabenden Nachfahrer, der auf das bestimmte Telephon hört, benachrichtigen und dieser schafft ihnen Ersatzteile, Werkzeuge usw. heran. Diese Nachfahrer müssen auch zu bestimmten Zeiten eine Strecke ihrer Fahrstraße abpatrouillieren und entdecken dann oft stecken gebliebene Nutzer, denen sie helfen. Für den Fall, daß ein Wagen zwischen zwei Telephonzellen stecken bleibt, gibt die Wegwache dem Nutzer über Entfernung der nächsten Telephonzelle Bescheid oder fährt selbst dahin, hilft auch eventuell selbst bei einer Reparatur, da er in den meisten Fällen sachverständig ist.

Aus der freien Schweiz. In dem Entwurf eines neuen Automobilgesetzes in Zürich sind Geldbußen bis zu 2000 Franks, Gefängnis bis zu drei Monaten, Entziehung des Fahrscheins für Uebertretungen u. a. vorgesehen, um das Publikum vor leichtsinnigen Fahrern zu schützen. Der Fahrer muß den zehnten Teil des Schadens im Minimum von 100 Fr. selbst tragen! Und wie werden Automobilisten gegen leichtfertiges Verhalten des Publikums geschützt? Was zahlt das Publikum, wenn es gedankenlos die Straßen dahinstummelt oder trauert?



Magdeburg. Wie die „energische“ Interessenvertretung der Arbeiter seitens des „Brauereiarbeiterverbandes“ in Magdeburg geübt wird. In Nr. 37 der „Verbandszeitung“ des Brauerei- und Mühlenarbeiterverbandes vom 14. September er. befindet sich ein Versammlungsbericht aus „Magdeburg“, in dem ebenfalls die satism bekannte Revolvertat dieses Verbandes verfolgt wird. In diesem Versammlungsbericht heißt es unter anderem: „Betreffend unsere Arbeitsnachweise (11) konnten wir fast ständig die Erfahrung machen, daß die Unternehmer am liebsten unsere Organisation ganz ausschalten möchten, weil wir die Interessen der Kollegen energisch vertreten, hingegen scheint man den Transportarbeiterverband nicht viel gefährlicher als den Hund einzuschätzen.“

Dem Schreiber dieser gemeinen Sublet scheint es überhaupt auf eine Verleumdung mehr oder weniger gar nicht anzukommen. Weil die Brauereien unsern seit dem Jahre 1891 bestehenden Arbeitsnachweis in Anspruch nehmen und dem Arbeitsnachweis (11) des Brauereiarbeiterverbandes nicht den nötigen Respekt entgegen bringen, muß man den Mitgliedern gegenüber aber eine Ausrede haben, und diese Ausrede besteht dann darin, daß man ihnen einfach vorkaufelt, dies läge nur daran, weil der Transportarbeiterverband nicht energisch die Interessen der Kollegen vertrete, deshalb bezögen die Brauereien ihre Arbeitskräfte meistens durch den Arbeitsnachweis des Transportarbeiterverbandes. Hums, ist der Transportarbeiterverband, der von dem gelben Bund gar nicht mehr zu unterscheiden, schuld, daß der Brauereiarbeiternachweis nicht mehr funktioniert! Ach, hätte doch dieser „Schriftführer“ schon eine Ahnung von der modernen Arbeiterbewegung zu jener Zeit gehabt, als der Arbeitsnachweis des Transportarbeiterverbandes an Hunderte von Handelsfirmen und Brauereien Arbeitskräfte vermittelte und durch diese Vermittlung ganz energisch bei Befehung der Stellen die Interessen seiner Mitglieder vertreten hat. Nur an einem Beispiel aus der letzten Zeit möchten wir den Nachweis erbringen, wie „energisch“ seitens des Brauereiarbeiterverbandes die Interessen der Kollegen vertreten werden, um die ganze Verlogenheit dieses Verichts ins helle Licht zu rücken. Zwei in der hiesigen „Alten-Brauerei“ beschäftigte Arbeiter — der eine Mitglied im Brauereiarbeiterverband, der andere Mitglied in unserer Organisation — gerieten auf dem Nachhausewege in Differenzen, die zu Tätlichkeiten ausarteten. Der ganze Vorfall hatte aber mit dem Betriebe der Brauerei absolut gar nichts zu tun. Nach einigen Tagen meldete der Vorsitzende des Arbeiterausschusses, Herr Fischer (Mitglied des Brauereiarbeiterverbandes), ohne die andern Ausschussmitglieder davon in Kenntnis zu setzen, „gehört“ auf der Direktion diesen außerbetrieblichen Vorfall und verlangte, daß der Angreifer (unser Mitglied) ent-

lassen würde. Die Direktion folgte prompt diesem Antrage und das Mitglied unseres Verbandes wurde nach 3jähriger Beschäftigung entlassen. Entlassen, der Ordnung wegen! Zwei Vertreter unseres Verbandes wurden daraufhin sofort bei der Direktion der Brauerei vorstellig, um die Wiedereinstellung des entlassenen Kollegen zu erwirken. Nach längerem Verhandeln gaben die Herren Direktoren schließlich das Versprechen ab, daß gegen eine spätere Einstellung unseres entlassenen Kollegen nichts einzuwenden wäre, der Disziplin wegen sei eine sofortige Einstellung unmöglich. Als die Vertreter unseres Verbandes im Laufe der Verhandlungen den Herren Direktoren auseinandersetzten, daß doch wohl die Tätigkeit des Vorstehenden eines Arbeiterausschusses die wäre, möglichst bei Differenzen im Betriebe eine vermittelnde Tätigkeit im Interesse der Arbeiter auszuüben, erklärten die Herren Direktoren: „Das ist auch ganz unsere Auffassung! Aber warum ist uns der ganze Vorfall überhaupt gemeldet worden?“

Selbst die Herren Direktoren hatten also Mitgefühl mit dem entlassenen Familienvater, aber einem Mitgliede des Brauereiarbeiterverbandes blieb es vorbehalten, einen Arbeiter kalten Herzens aufs Straßpflaster werfen zu lassen. Kann eine solch schamlose Tat als „energische Interessenvertretung“ der Brauereiarbeiter angesehen werden? Wollte über solch Vorkäufel eines organisierten Arbeiterz! Und diese Leute besitzen dann noch den traurigen Mut, uns mit dem „gelben Bund der Brauereigeheilen“ auf eine Stufe zu stellen!

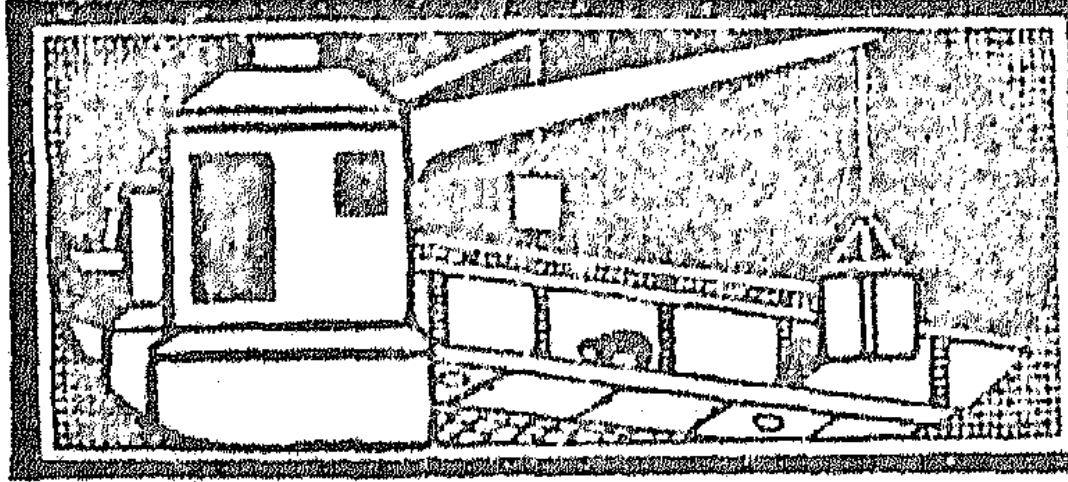
Wie die „energische Interessenvertretung“ der Arbeiter seitens des Transportarbeiterverbandes ausgeübt wird, das wollen wir ebenfalls nur an einem Beispiel aus den letzten Wochen beweisen. In einer größeren Mierniederlage am Orte geriet ein Teil der Vierfahrer mit der Betriebsleitung in Differenzen, was zur Folge hatte, daß die sofortige Entlassung von drei Vierfahrern und zwar: zwei Mitgliedern des Brauereiarbeiterverbandes und einem Mitgliede des Transportarbeiterverbandes, verfügt wurde. Von seiten unserer Verbandsleitung wurden sofort Verhandlungen angebahnt, um die Differenzen wieder zu schließen. Die Betriebsleitung erklärte sich nach längerem Verhandeln bereit, zwei Vierfahrer wieder einzustellen, nur das eine Mitglied des Brauereiarbeiterverbandes sollte unter keinen Umständen wieder in den Betrieb kommen. Als die Verbandsvertreter, um weitere Folgen zu vermeiden, auch die Wiedereinstellung dieses Vierfahrers verlangten, erklärte sich die Betriebsleitung endlich auch dazu bereit. Ohne daß der Vorkäufel der Brauerei auch nur die geringste Ahnung von diesem Vorfall hatte, wurden hier seitens des Transportarbeiterverbandes die Interessen der Vierfahrer in der energischsten Weise vertreten. So ungefähr sieht wohl eine „energische Interessenvertretung“ der Arbeiter aus, aber nicht so, daß Mitglieder einer freien Gewerkschaft die Entlassung eines Mitgliedes einer anderen freien Gewerkschaft beim Unternehmer beantragen! Für eine solche Interessenvertretung werden sich die Brauereiarbeiter Magdeburgs in aller Höflichkeit bedanken!

Wir wollen heute dieses Kapitel im Interesse der modernen Arbeiterbewegung schließen, hielten es aber für unsere Pflicht, den Mitgliedern unseres Verbandes zu zeigen, was von „Größenwahn“ befangene Elemente aus Verleumdungssucht zum Schaden der modernen Arbeiterbewegung unternehmen. Auch wir stehen auf dem Standpunkt, daß die vom „Brauereiarbeiterverband“ geübte „Händerüttel“ nur gebrochen werden kann, wenn den „Mäubern“ im Angriffsfall stets das Fell gründlich ausgeklopft wird!

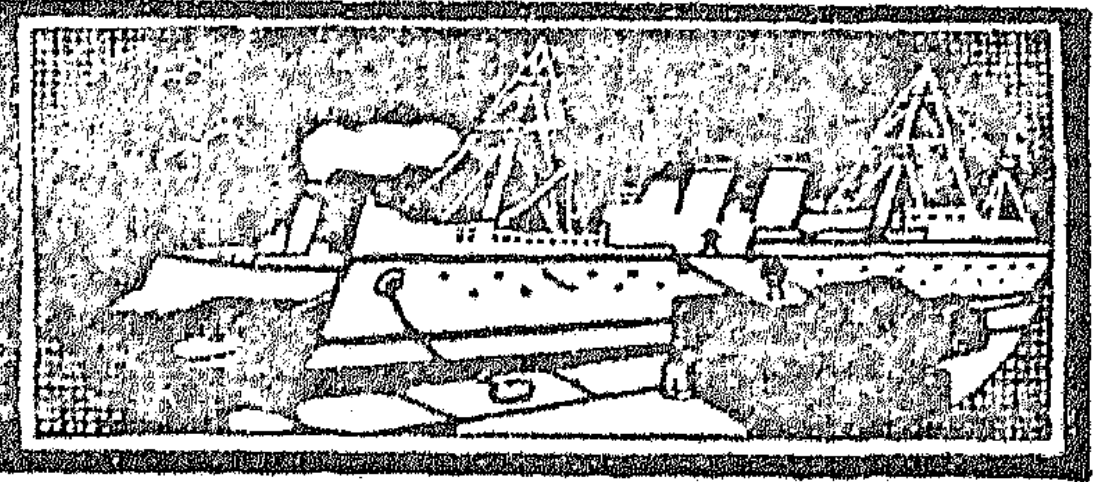


Berlin. Der Branchenleitung der Fahrschulführer und Portiers ist es gelungen, einen Tarifvertrag mit der „Lindenhaus Aktien-Gesellschaft“, Lindenstraße 2/3 zum Abschluß zu bringen. Als Lohnsatz wurden für Fahrschulführer und Portiers 28 M. pro Woche, steigend jährlich um 1,50 M. bis zum Höchstlohn von 36 M., vereinbart. Für Sonntagsporierdienst, welcher abwechselnd geleistet wird, werden außerdem 6 M. vergütet. Die Arbeitszeit beträgt 9 Stunden, dieselbe soll jedoch sobald es die Mietverhältnisse ermöglichen, auf acht Stunden herabgesetzt werden. Überstunden werden mit 25 bis 50 pCt. Zuschlag bezahlt. Sonn- und Feiertagsarbeit wird mit 75 pCt. Zuschlag berechnet. Sommerurlaub werden 6 bis 12 Arbeitstage gewährt. Außerdem wird im Erkrankungsfall sechs Wochen Zuschuß zum Krankengeld gewährt. Bei Neueinstellung wird der Arbeitsnachweis unserer Organisation berücksichtigt.

Kollegen! Dieser Tarifvertrag beweist uns auf neue, was unsere Organisation zu leisten vermag, jeder Kollege, der noch abseits unserer Organisation steht, schädigt sich und seine Familie. Durch Abschluß von Tarifverträgen kann die Lage unserer Berufs-Kollegen gebessert werden. Nicht durch Liebeln mit dem Unternehmertum, sondern durch einmütiges Zusammenhalten und festentschlossenes Handeln sind wir in der Lage, unsere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu regeln. Heraus aus den Klümmereien, hinein in die Organisation! Hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband! Nur diese Organisation, die einzig und allein auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung steht, ist in der Lage, die Interessen der Fahrschulführer und Portiers wirksam zu vertreten. Pflicht eines jeden Kollegen ist es daher, sich derselben anzuschließen.



Hafenarbeiter



Bremen. Ein Rückblick auf unsere Lohnbewegung und die ihr vorausgegangenen Jahre unserer Organisationsbildung. Wenn auch wohl nicht alle Erwartungen der verschiedenen Gruppen über den Ausgang der Lohnbewegung voll in Erfüllung gegangen sind, so kann doch immerhin der Erfolg als ein zufriedenstellender bezeichnet werden; zufriedenstellend in sofern, wenn man alle die ausschlaggebenden, besonderen Verhältnisse, welche für die einzelnen Gruppen mit in Betracht gezogen werden müssen, berücksichtigt. Wenn ich erkläre, daß wohl nicht alle Erwartungen erfüllt worden seien, so ist dies auf den materiellen Erfolg zutreffend. Doch nicht allein dieser ist ausschlaggebend für eine Lohnbewegung. Zu berücksichtigen und von nicht zu unterschätzender Bedeutung für den weiteren Ausbau und die zukünftige Entwicklung der Organisation ist es, wenn es gelingt, bei Festlegung der Lohn- und Arbeitsbedingungen einer großen Anzahl von Arbeitern, ja, ganzer Gruppen, mitreden zu können und Tarifverträge abzuschließen. Nach dieser Richtung hin sind unsere Voraussetzungen schneller und leichter, als manche von uns erwartet hatten, in Erfüllung gegangen.

Denn daß die „Bremer Lagerhaus-Gesellschaft“ insbesondere aber die Reedereien, sich ohne weiteres bereit erklären würden, mit dem Verbands für die bei ihnen beschäftigten ständigen Arbeiter Tarifverträge abzuschließen, konnte ja auch nicht mit Bestimmtheit vorausgesagt werden. Erklärte doch noch zirkel 4 Wochen vor unserer Lohnbewegung als zweiseitigen einer Firma und mehreren dort in Kündigung stehenden Kollegen Differenzen ausgebrochen waren und unsere Funktionäre vermitteln wollten, der zu haben der Firma: „Mit dem Verbands habe ich nichts zu tun, ich verhandle mit meinen Arbeitern selber.“ Die Sache verlief jedoch nicht so, wie der betreffende Unternehmer geglaubt hatte, denn durch unsere Vermittlung wurden schließlich die Differenzen beigelegt. Es hat ja auch in Bremen einiger Jahre bedurft, ehe die Unternehmer zu der Ueberzeugung gelangt sind, daß es für sie sowohl als auch für die Arbeiter das Vorteilhafteste sei, die Arbeiterorganisation als gleichberechtigt anzuerkennen und mit heranzuziehen, wenn es gilt, die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeiter festzulegen.

Hoffentlich kommen die Reedereien in bezug auf Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen für die seemannischen Arbeiter, auch noch mal zu einer anderen Ansicht. Doch warten wir die Zeit ab; denn die Verhältnisse ändern sich und mit ihr die Menschen. An Versuchen aber, unsere Organisation zu schädigen, zu zerplittern, ja, wenn es ihnen möglich gewesen wäre, ihr vollständig den Garaus zu machen, haben die Unternehmer es in den vorausgegangenen Jahren unter Anwendung verschiedener Mittel nicht fehlen lassen. Den ersten Vorstoß unternahmen sie hierzu im Jahre 1905.

Die Einreichung unserer damaligen Forderungen beantworteten die Unternehmer mit nichtsjagenden Zugeständnissen und außerdem damit, daß sie, trotzdem Hunderte von Kollegen arbeitslos waren, in der bürgerlichen Presse und durch Anschlag auf den Arbeitsplätzen Arbeiter suchten, welche gewillt seien, bei 14tägiger Kündigung für einen Wochenlohn von 22,50 Mark zu arbeiten. Dieses war eine Herausforderung, ja, ein Schlag ins Gesicht für die Bremer Stauerarbeiter. Was unausbleiblich war, geschah; es kam zum Kampf, wie die Unternehmer es erwartet hatten.

Doch ihr sehnlichster Wunsch, die Organisation zu vernichten, ging nicht in Erfüllung. Denn die „Schutztruppe“, auf welche sie ihre Hoffnung als Retter in der Not gebaut hatten, unsere im Kündigungszustand stehenden Kollegen, schlossen sich, ohne die Kündigung abzuwarten, wider alle Erwartungen der Unternehmer dem Streit an. Nach wöchentlichem Kampfe wurde ein Tarifvertrag abgeschlossen, welcher uns nennenswerte Vorteile brachte. Daß Entgegengesetzte von dem, was die Unternehmer erwartet hatten, war eingetreten: unsere Organisation stand geschlossener und geträgter da, denn je zuvor. Die Unternehmer, wohl einsehend, daß auf diesem Wege, durch einen Streit, die Organisation nicht klein zu kriegen sei, versuchten andere Mittel. Als wir bei Abschluß des Tarifvertrages (1905) auch die Wiedereinstellung der in Wochenlohn beschäftigten Kollegen verlangten und für diese ebenfalls einen Tarif abschließen wollten, erklärten die Unternehmer: „Vorläufig werden wir keinen Arbeiter mit Kündigung wieder einstellen und über die zu bezahlenden Löhne bestimmen wir selber.“ Es dauerte jedoch nicht lange, bis alle Firmen dazu übergingen und wieder Stauerarbeiter mit 14tägiger Kündigung einstellten. Während man jedoch früher geschulte Hafenarbeiter, Leute, die schon längere Zeit in den Stauerbetrieben tätig gewesen waren, hierzu herangezogen hatte, schlug man jetzt einen anderen Weg ein: man nahm mit Vorliebe vollständig fremde Arbeiter, die entweder bisher zur See gefahren hatten oder solche, die mit den Lohn- und Arbeitsverhältnissen in Bremen nicht bekannt waren. Nach Angabe der Unternehmer geschah dieses deshalb, weil sie mit den meisten ansässigen Arbeitern „schlechte Erfahrungen“ gemacht hatten. Näm-

lich die Erfahrung, daß diese, wenn Konflikte ausbrachen, sich mit ihren Kollegen, den im nicht ständigen Arbeitsverhältnis stehenden Stauerarbeitern solidarisch erklärten. Die Unternehmer ließen nun aber auch kein Mittel unversucht, um die neu Eingestellten an ihren Betrieb zu fesseln. So waren in einem Betrieb Klassenlöse von 24 bis 30 Mk. an der Tagesordnung, und wer sich vor seinen Arbeitskollegen besonders auszeichnete, erhielt dann wohl bei der Lohnzahlung die Nachricht: „Nächste Woche erhältst du eine oder zwei Mk. Zulage.“ Es richtete sich immer danach, wie nicht nur die Arbeit, sondern auch die Stimmung des einzelnen Arbeiters eingeschätzt wurde. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo“ dagegen, wandte ein anderes Mittel an, eine „Wohl-

Das deutsche Elektrizitätsgeschäft der letzten Jahre.

Auf den deutschen Börsen werden heute viele große elektrische Werte gehandelt, schaut man sie genauer an, zumeist sind sie nichts weiter als Tochterwerte der A. G. U. oder des S. u. H.-Sch.-Konzerns. In nachfolgendem stellen wir die lehrreichen Dividenden der wichtigsten deutschen Elektrizitätsgesellschaften zusammen, in Klammern fügen wir als Vermerk bei, zu welchem Konzern sie gehören.

Aktiengesellschaften	Dividende		
	1910	1911	1912
Akkumulatorenfabrik Hagen (A. G. U. und S. u. H.)	12 1/2	15	25
Elektrizitätsanlagen (S. u. H.-Sch.)	7	8	—
Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft Bergmann (S. u. H.-Sch.)	14	14	14*)
Verf. Elektrizitätswerke (A. G. U.)	18	12	5
Brown Boveri u. Co. (weiterer A. G. U.-Konzern)	11	12	—
Contin. Gesellsch. f. elektr. Unternehmen (Schudert)	8	7	7
Dtsch.-Allant. Telegraphengesellsch.	4 1/2	4 1/2	5
Dtsch.-Niederländ. Telegr.-Gesellsch. (A. G. U.)	7	7 1/2	7 1/2
Dtsch.-Südamerik. Telegr.-Gesellsch. (A. G. U.)	6 1/2	6 1/2	6 1/2
Dtsch.-Ueberseeische Electr.-Gesellsch. (A. G. U.)	6	6	6
Dtsch. Ueberseeische Electr.-Gesellsch. (A. G. U.)	10	10	10
Elektra, Dresden (S. u. H.-Sch.)	4 1/2	5 1/2	6
Elektr. Licht- und Kraftanlagen (S. u. H.-Sch.)	7	7	—
Elektr. Lieferungs-Gesellsch. (A. G. U.)	10	10	11
Gesellsch. f. elektr. Unternehmung. (A. G. U.)	10	10	10
Fellen u. Guhl-Lahmeyer (A. G. U.)	6	4	6
Lahmeyer u. Co. (A. G. U.)	5	4	5
Petersburger elektrische Beleuchtung (A. G. U. und S. u. H.-Sch.)	7	7	7 1/2
Rheinfeld. Electr.-Werk (A. G. U.)	8	8	8
Russische A. G. U.	6	7	8
Schlesische Electr. u. Gas (A. G. U.)	9 1/2	10	10
Schudert, Elektrizität	7	7 1/2	—
Siemens, elektrische Betriebe	6 1/2	6 1/2	—
Siemens u. Halske	12	12	12*)

*) Voraussetzichtlich.
Die wichtigsten und größten Elektrizitäts-Aktiengesellschaften, ganz gleich welcher Art, alle tragen sie das allerdings oft nicht recht sichtbare Schild „A. G. U. oder S. u. H.-Sch.“ Die Dividendenzusammenstellung zeigt uns, wenn auch für 1912 noch nicht alle Gesellschaften ihre Gewinne so dokumentiert haben, daß es der deutschen Elektroindustrie glänzend geht. Daran ändert auch nichts dadurch, daß die Fellen- und Lahmeyer-Gesellschaften und ebenso die Bergmannwerte verhältnismäßig niedrige Gewinne ausweisen. Dies ist im besonderen nur deswegen möglich gewesen, weil beide Konzerne, erst einmal in die Hände ihrer Großkonkurrenten gefallen, jetzt planmäßig durch riesige geheime Abschreibungen auf die glänzende Liquidität der A. G. U. und S. u. H.-Sch. kommen sollen. Was hier scheinbar wie schlechtes Geschäft aussieht, ist in Wirklichkeit Politik zukünftiger Riesendividenden, die dazu noch durch gewaltige innere Geldanhäufungen unterstützt werden.

Alles in allem: die Konzentration der deutschen Elektroindustrie hat sich für ihre Herren und ihre Helfer, die Banken, gelohnt; die Kosten zahlte bis jetzt prompt der Konsument, die Allgemeinheit!

fahrtseinrichtung! Alle diejenigen, welche der „Argo“ ihre Arbeitskraft 5 Jahre zur Verfügung stellen wollten, sollten 500 Mk. Prämie erhalten. Selbstredend nur dann, wenn die Betreffenden die 5 Jahre ausgehalten hätten. Sodann wurde den Arbeitern in Krankheitsfällen in allen Betrieben eine Unterstützung von 10 Mk. pro Woche gewährt; auch wurde Invaldengeld nicht in Abzug gebracht. Wie man sieht, haben die Unternehmer es sich allerlei kosten lassen und ziemlich viel Kapital angelegt, jedoch ohne daß dieses, was ja für die Unternehmer die Hauptsache gewesen wäre! — die erhofften Zinsen eingebracht hätte. Die Kalkulation der Unternehmer, daß die fremden Arbeiter noch nicht mit dem „Gliff“ der Solidarität „durchzuehen“ und infolge der famosen „Wohlfahrtseinrichtungen“ immun seien, hatte sich als ein für sie bedauerlicher Trugschluß erwiesen. Denn

als unsere im festen Arbeitsverhältnis stehenden Kollegen, ausgerüstet durch die unermüdete Agitation, durchschauten, wozu sie verwandt werden sollten, nämlich zu Verrätern an ihren Arbeitskollegen, da waren sie sich ihrer Klassenlage und ihrer Pflicht bewußt und erklärten: „Wenn es zum Streit kommt, werden wir gemeinsam den Kampf mit Euch ausfechten, denn Eure Sache ist auch unsere Sache.“ Daß sie es ernst meinten, hatten sie ja zu verschiedenen Malen bewiesen. So im Jahre 1910, als aus Anlaß der Lohnbewegung mehrere Versammlungen angezettelt waren, die Unternehmer aber jedesmal Nacharbeit angejagt hatten und jeden mit Entlassung bedrohten, der dieselbe verweigern würde. Da erklärten sie sich mit den im nicht ständigen Arbeitsverhältnis stehenden Stauerarbeitern solidarisch und verweigerten die Nacharbeit. Außerdem haben noch verschiedene andere Vorfälle und zuletzt die kurz vor der letzten Lohnbewegung ebenfalls wegen Verweigerung der Nacharbeit vorgekommen Konflikte (die zur wieder zurückgenommenen Kündigung mehrerer Kollegen führten) den Unternehmern gezeigt, daß ihr jahrelanges Bemühen, einen Keil in die Organisation hinein zu treiben, gescheitert war an der unermüdeten Agitation unserer Kollegen.

Dieses die Situation vor der letzten Lohnbewegung in den Stauerbetrieben! Es ist daher verständlich, daß die Unternehmer bereit waren und es wohl als das kleinere Uebel anzusehen, Tarifverträge abzuschließen, anstatt den fortwährenden und kostspieligen Kampf mit der Arbeiterklasse und ihrer Organisation weiter zu führen. Denn kostspielig ist es immerhin, wenn man, wie die „Argo“, welche zirkel 35 feste Arbeiter beschäftigt, in 5 Jahren 17 500 Mark als Prämie bezahlen und dann noch die anderen Vergünstigungen, Unterstützung in Krankheitsfällen usw. gewähren muß, sodas man immerhin auf eine Mehrausgabe von 20 000 Mk. in 5 Jahren rechnen kann.

Auch bei den übrigen Gruppen, abgesehen von den Kranführern und Vorarbeitern der „Bremer Lagerhausgesellschaft“, ist eine vorzügliche Organisation vorhanden. Doch auch die Gruppe der Vorarbeiter und Kranführer ist zu neuem Leben erwacht. Eine große Anzahl unter diesen hat bereits erkannt, daß sie nur durch die Macht der Organisation ihre Lebenslage verbessern können. Ferner hat hier der Zusammenschluß innerhalb des Transportgewerbes, wie bei verschiedenen anderen Gruppen unseres Verbandes, seine agitatorische Wirkung nicht verfehlt. Zu vergessen ist aber ebenfalls nicht, daß die vor zirkel 2 Jahren stattgefunden Lohnbewegung der Brater Hafenarbeiter uns auch hier einen Schritt vorwärts gebracht hat, denn die Arbeitsniederlegung der Bremer Lagerhausarbeiter aus Anlaß des Streiks in Brate, war auch in agitatorischer Hinsicht für unsere Bremer Organisation nur vom Vorteil. Hoffen wir also, daß die Gruppe der Kranführer und Vorarbeiter, in nicht allzu ferner Zeit sich den übrigen Gruppen ebenbürtig zeigt.

Wederwichtig ist ja, daß es Verschiedene innerhalb dieser Gruppe, insbesondere unter den Vorarbeitern gibt, die sich ihrer Klassenlage noch nicht bewußt sind, ja, welche sich einbilden, etwas „Besseres“ zu sein als ein „gewöhnlicher“ Arbeiter. Daß aber dann, wenn es den „Arbeitern“ gelingt, durch die Macht ihrer Organisation ihre Lebenslage zu verbessern, die Löhne zu erhöhen oder die Arbeitszeit zu verkürzen, auch die Löhne der Vorarbeiter, Kranführer, Aufseher und wie sie alle heißen, erhöht werden, ohne daß diese, die Nichtorganisierten, auch nur einen Finger krümm gemacht haben, scheint von ihnen noch immer nicht recht gewürdigt zu werden! Sie nehmen aufstandslos, ohne daß ihnen die Schamröste ins Gesicht steigt, die von den Arbeitern und ihren organisierten Kollegen durch die Macht der Organisation errungenen Vorteile mit in Kauf. Hoffentlich kommen auch sie noch einmal zu dem Bewußtsein, zu den Enterechten und Entrechteten zu gehören, und treten ebenfalls ein in die Reihen ihrer Klassengenossen, um so das letzte unvollständige Glied in der Organisation der Bremer Hafenarbeiter zu vollenden. Doch auch bei der Betriebsleitung der B. L. G. weht jetzt anstehend ein günstigerer Wind als in den früheren Jahren; auch dort scheint man mit der Zeit zu einer vernünftigeren Ansicht gekommen zu sein. Wer in früheren Jahren bei der B. L. G. arbeitete und sich als ein Agitator des Verbandes auszeichnete, der konnte sicher sein, nicht allzu lange im Betriebe zu verweilen. Der Fall Teipel ist wohl noch in aller Erinnerung. Jetzt scheint man dort jedoch zu der Ueberzeugung gelangt zu sein, daß diejenigen Arbeiter, welche sich ihrer Klassenlage bewußt geworden sind und danach streben, ihre soziale Lage und die ihrer Kollegen zu verbessern — indem sie für die Organisation tätig sind — in der Regel auch die tüchtigsten, intelligentesten und brauchbarsten Arbeiter sind. So hat sich auch wohl die B. L. G. allmählich mit dem Gedanken abgefunden, daß es unmöglich ist, eine Bewegung auf die Dauer achtlos bei Seite zu schieben, welche hervorgegangen aus den wirtschaftlichen Verhältnissen und darin festwurzelt. Wir sehen also, daß es den Bremer Kollegen auf Grund der wirtschaftlichen Verhältnisse und dank

Ihrer jahrelangen unermüdeten Agitation gelungen ist, sich eine Organisation zu schaffen, welche auch dem verbissensten Gegner der Arbeiterbewegung schließlich die Ueberzeugung beibringt, daß es einen Kampf gegen Windmühlensflügel bedeutet, wenn man versucht, einer derartigen Bewegung das Wasser abzugraben!

Daß es uns aber außerdem gelungen ist, durch den immer weiteren Ausbau unserer Organisation schließlich Tarifränge für alle am Hafen beschäftigten Arbeiter abzuschließen, ist ein nicht zu unterschätzender Erfolg. Ein Erfolg, welcher gerade für den lockeren Ausbau und Bestand unserer Organisation von eminentester Bedeutung ist und in dieser Hinsicht von den meisten unserer Kollegen nicht gewürdigt und unterschätzt wird.

Was den materiellen Erfolg betrifft, so ist nicht von der Hand zu weisen, daß er insbesondere dann, wenn man das in diesem Jahre Erreichte mit demjenigen unserer sämtlichen früheren Lohnbewegungen vergleicht, als ein außerordentlich beachtliches werden kann. Ja, selbst die „Syndikalisten“, von welchen wir einige Exemplare in unseren Reihen haben, werden nicht umhin können, das Erreichte als einen bedeutenden Fortschritt zur Hebung der sozialen Lage der Hafenarbeiter anzuerkennen. Doch darf nicht vergessen werden, daß der größte Teil des Erreichten leicht wieder illusorisch gemacht werden kann durch die hohen, ins Unermessliche gesteigerten und fortwährend noch steigenden Lebensmittelpreise!

Aber gerade deshalb ist die gewerkschaftliche Tätigkeit eine Notwendigkeit, denn die Gewerkschaften sind ein Mittel zum Zweck, zu dem Zweck, das Ziel, welches wir uns gesetzt haben, zu erreichen: die Befreiung der Arbeiterklasse vom Joch des Kapitalismus, ja, die Befreiung der ganzen Menschheit! Um aber dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer Arbeiterklasse, welche sich ihrer Aufgabe gewachsen zeigt, welche die nötige Kraft, Energie und Fähigkeit besitzt. Eine verkommene, verarmte und vollständig verelendete Arbeiterklasse wird das große Werk der Menschheitsbefreiung niemals vollenden können!

Darum vorwärts, Kollegen! Lasset uns rüsten zu neuen Kämpfen! Auf zu neuer Arbeit! Es gilt, alle Indifferenzen, welche unserer Organisation noch fern stehen, zu gewinnen; es gilt, die Gewonnenen aufzuklären und zu bewußten Klassenkämpfern zu erziehen. Denn in der Zahl, in der aufgeklärten, urteilsfähigen Masse, die sich ihrer Klassenlage und der Tragweite ihrer Handlungen bewußt ist, liegt unsere Macht, ja, unsere Unüberwindlichkeit!

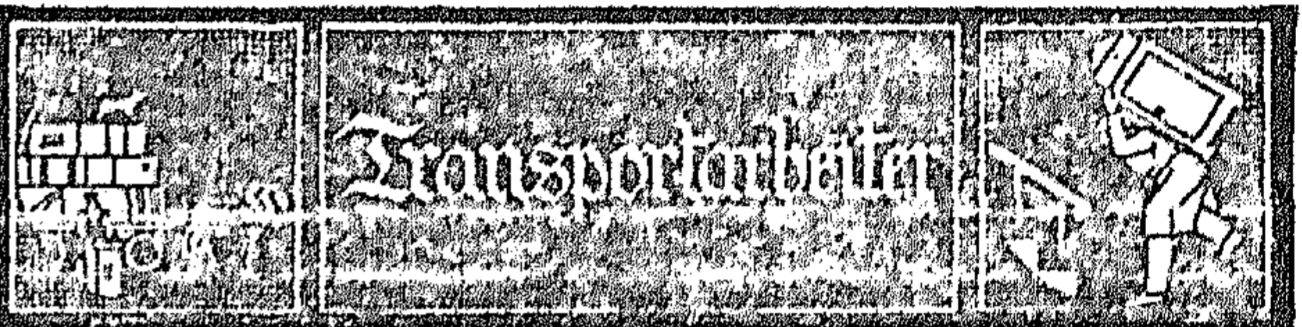
Bremen. Mißstände auf den Getreidedampfern. Wenn es der Arbeiterklasse durch jahrelange Kritik ihrer Presse und die fortwährende Kritik ihrer Vertreter in den Parlamenten gelungen ist, die Regierungen davon zu überzeugen, daß es notwendig war, Arbeiterschutzgesetze einzuführen und Beamte anzustellen, welche dafür einzutreten haben, daß wenigstens den manchmal recht mangelhaften und oft nur auf dem Papier stehenden Unfallverhütungsvorschriften Rechnung getragen wird, so kann man in der Regel leider die Beobachtung machen, daß die Beamten in den meisten Fällen das Vertrauen, welches die Arbeiter in sie gesetzt, nicht erfüllen. Diese Erfahrungen sind schon in allen Verufen und ebenfalls auch durch die Bremer Hafenarbeiter gemacht worden. Deshalb muß unsere Forderung, die Hafeninspektoren oder deren Gehilfen aus Arbeiterkreisen anzustellen, immer wieder von neuem erhoben werden. Denn leider nur zu oft muß man die Beobachtung machen, daß der größte Teil unserer Aufsichtsbeamten nicht das notwendige Interesse für ihren verantwortungsvollen Beruf an den Tag legen, ja, daß es ihnen auch nur zu oft an jeglichem sozialem Verständnis für die Aufgaben ihres Berufes fehlt. Sollten diese Mängel für den Hafeninspektor in Bremen nicht zureichend sein, so wird es nicht nur uns, sondern auch jedem anderen schwer fallen, Gründe dafür anzugeben, woher es kommt, daß auch wir fortwährend Kritik über müssen an Unfällen, welche durch schlechtes, abgenutztes und untaugliches Material herbeigeführt worden sind. So ist z. B. das Arbeitsgeschirr auf dem am Schuppen 8 Getreide löschenden Dampfer „Kosma“ in einem Zustande, welcher ein Eingreifen des Hafeninspektors benötigt hätte. Am Luke 2 zerriß bei dem Aufheben eines Mübels Gestir das Drahtseil. Infolgedessen stürzte der Mübel zurück in den Laderaum, und nicht viel hätte gefehlt, dann würde dies einem Arbeiter das Leben gekostet haben. Er wurde von dem Mübel an der Schulter gestreift und lagte hernach über Schmerzen im Rücken. Am Luke 3 zerbrach bei dem Aufheben eines Mübels der Hafen, welcher am Drahtseil zum Tragen des Mübels befestigt ist. Ferner ist das meiste Geschirr an Bord des Dampfers in einem Zustande (Drahtseile, Wäde, die Hebel der Dampfwinden sind mit Bindfäden festgebunden usw.), welcher eine gründliche Revision und Reparatur notwendig macht. Leider werden in der Regel auch erst dann die Mängel beseitigt, wenn es zu spät ist, wenn Arbeiter bereits zu Schaden gekommen sind. Der Dampfer liegt schon 5 Tage im Hafen, aber der Hafeninspektor hat sich bis jetzt noch nicht bemüht, auf ein Wort zu gehen, um eine Revision vorzunehmen. Was nützt aber den Hafenarbeitern das Inspektorat, dessen Beamten doch dazu da sind, um Leben und Gesundheit der Arbeiter zu schützen, wenn es den Beamten an dem nötigen Interesse fehlt, um ihrer Pflicht voll nachzukommen! Oder sollte der Hafeninspektor so mit Arbeiten überhäuft sein, daß es ihm an der nötigen Zeit mangelt, um alle Schiffe einer gründlichen Revision unterziehen zu können?

Unseres Dafürhaltens nach müßte der Hafeninspektor, sobald ein Schiff in den Hafen einläuft, dieses sofort einer Revision unterziehen, und nicht erst dann, wenn bereits einige Tage gearbeitet wurde oder die Hafenarbeiter ihn dazu auffordern. Vor allen Dingen müßte dieses bei denjenigen Dampfern geschehen, welche Bremen nicht regelmäßig anlaufen. Wir wollen aber dem Hafeninspektor noch besonders empfehlen, seine Aufmerksamkeit auf die an den Schuppen 8 und 10 Getreide löschenden Dampfer zu richten. Hier sind es vor allem die griechischen, welche gegenüber denjenigen anderer Nationen durch ihr miserables Arbeitsgeschirr besonders auffallen. Auch wollen wir nicht versäumen, da wir nun doch einmal bei den Getreidedampfern sind, auf die auch hier manchmal recht mangelhaften Stege, welche die Verbindung zwischen Dampfer und Pier herstellen, hinzuweisen. Warum hat man nicht schon längst dafür gesorgt, wie die Hafenarbeiter es schon zu verschiedenen Malen gefordert haben, daß vom Staate Stege angeschafft werden, welche dann den Schiffen, die keinen ordentlichen Steg an Bord haben, gegen eine Vergütung zu übergeben wären? Bei den Getreidedampfern sind aber die Arbeiter einerseits dadurch, daß das Arbeitsgeschirr (Schaufeln, leere Säcke, Wagen usw.) größtenteils an Bord getragen wird, andererseits aber auch durch die manchmal recht mangelhaften Steganlagen der Gefahr ausgesetzt, in den Hafen zu stürzen. Wie primitiv manchmal die Stege fertiggestellt werden, kann man des öfteren beobachten: Zwei bis vier Planken oder mehr werden zusammengesteckt, mit ein paar Seitenlügen und einem Tau versehen, und der Steg ist fertig. Derjenige, der die Verhältnisse nicht kennt und sich einen eben erst fertiggestellten Steg sieht, glaubt natürlich, einen besseren Zugang zum Schiff könnte man überhaupt nicht verlangen. Aber durch Ebbe und Flut, ferner durch die fortwährende Bewegung des Schiffes werden die nur lose zusammengehefteten Planken auseinandergerissen. Diejenigen, welche dann den Steg passieren wollen, müssen des öfteren auf den einzelnen Planken hin- und herbalancieren. Durch die Selbsthilfe der Arbeiter und ebenfalls durch das Eingreifen der Beamten der V. L. G. ist ja schon mancher Unfall auf den Getreidedampfern beseitigt worden. Wenn die Unternehmer am Ende nicht selbst die Geschädigten sein wollen, dann mögen auch sie mit dafür eintreten, daß mit diesem Schandrian endlich mal aufgeräumt wird. Sollte unsere Kritik aber durchaus erfolglos sein, dann werden die Hafenarbeiter sich auch nicht scheuen, durch die hinter ihnen stehende Organisation ihr Recht zu suchen.

Zur Arbeitslosigkeit der Schauerleute im Hamburger Hafen. Es ist einmal notwendig, die Frage aufzurollen, ob ein Hilfschaurmann unter den heutigen Verhältnissen, wie sie im Hamburger Hafen bestehen, existenzfähig ist. Man braucht sich nur an den Bericht des Hafenbetriebsvereins zu halten, um sich die Frage selbst beantworten zu können. Der Hafenbetriebsverein berichtete, daß im Monat Mai die Zahl der werktätig durchschnittlich Beschäftigten 3288 betragen hat, und hiermit ist wohl die Höchstzahl erreicht worden. Denn im Juni ging die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten schon auf 4866 zurück, dieses bedeutete für die Schauerleute, daß täglich 422 Kollegen weniger beschäftigt wurden. Der Bericht des Hafenbetriebsvereins über die Beschäftigungsverhältnisse der Monate Juli und August fehlte leider, dennoch ist es nicht notwendig, Zahlen zu besitzen, um nachzuweisen, daß die Beschäftigungsverhältnisse zurückgegangen sind, und weit zurück, gegen die Beschäftigungsverhältnisse derselben Monate im Vorjahre, dies haben die Schauerleute am eigenen Leibe erfahren. Wenn der Hafenbetriebsverein berichtet, daß die Beschäftigungsverhältnisse im Stauerbetrieb im zweiten Vierteljahr 1912 die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten 5158 im Vergleich zu 1911, 4857 betragen hat, so kann es den Anschein erwecken, als hätten die Beschäftigungsverhältnisse sich im allgemeinen gebessert, dies ist leider nicht der Fall. Trotzdem der Hafenbetriebsverein durch seine Statistik nachzuweisen versucht, daß die Arbeitslosigkeit sich im ersten Halbjahr im Vorjahre um 14 pCt. gehoben hat, trifft dies doch bei den Schauerleuten nicht zu und gerade augenblicklich herrscht eine große Arbeitslosigkeit unter den Schauerleuten, die unter den „bestehenden“ Verhältnissen nicht mehr verschwinden wird. Hat der Hafenbetriebsverein doch selbst erklärt, daß augenblicklich in der Stauerlei „sehr“ wenig Arbeiter benötigt werden. Woher kommt es nun, daß bei aufsteigender Konjunktur die Existenz der Kartenschauerleute immer mehr bedroht wird? Die Antwort wird man finden, wenn man sich die Bestrebungen des Hafenbetriebsvereins näher ansieht. Um den Nachweis zu bringen, daß die Arbeitslosigkeit der Schauerleute im System des Hafenbetriebsvereins zu suchen ist, ist es nicht nötig, den obigen Zahlen einige andere gegenüberzustellen, und wir wollen die Zahl der Beschäftigten im Monat Juni benutzen. Im Monat Juni wurden durchschnittlich 4866 Schauerleute beschäftigt, rechnet man davon 2000 Kontraktchauerleute ab, bleiben 2866 Hilfschauerleute noch, die durchschnittlich im Monat Juni beschäftigt wurden; diesen 2866 hat man dann die Zahl von mindestens 5000 Hilfsarbeitern gegenüberzustellen, also sind trotzdem noch 2134 Schauerleute täglich ohne Beschäftigung gewesen, dieses hat der Hafenbetriebsverein leider nicht berichtet. Das war im Monat Juni 1912 und im Zeichen der Hochkonjunktur.

Wenn man nun erklärt, daß die Zahl der arbeitssuchenden Schauerleute in den Monaten Juli und August durchschnittlich täglich 4000 gewesen ist, so hat man noch nicht einmal die Höchstzahl genannt. Trotzdem nun ein fortwährendes Ueberangebot von Arbeitskräften besteht, versucht der Hafenbetriebsverein, noch

neue Arbeitskräfte heranzuziehen, um so das Heer der Arbeitslosen weiter zu vergrößern. Trotzdem die Zahl der Kontraktarbeiter heute schon so groß ist, daß einzelne Betriebe in normalen Verhältnissen nicht einmal mehr genügende Beschäftigung für ihre Kontraktarbeiter haben, und diese Unternehmer dann ihre entbehrlichen Kontraktarbeiter in Betriebe schicken, wo Hilfsarbeiter beschäftigt werden, die dann den Kontraktarbeitern Platz machen müssen, versucht der Hafenbetriebsverein, neue Arbeiter nach Hamburg zu locken. Daß der Hafenbetriebsverein hiermit eine bestimmte Absicht verfolgt, ist gar nicht zu verkennen, die Tendenz läuft darauf hinaus, die Hilfschauerleute möglichst anzuschaffen, um das zu erreichen, was ihm 1907 nicht gelungen ist. Denn man weiß ganz genau, daß es nur die Hilfsarbeiter sind, die gestützt auf ihrer Organisation, sich nicht alles gefallen lassen, und darum versucht man, die Hilfschauerleute möglichst durch vermehrtes Arbeitsangebot anzuschaffen. Ist dies erst einmal gelungen, dann könnte die Heißhunger erst recht niederfallen. Trotzdem der Hafenbetriebsverein im Frühjahr einen Tarif mit uns abgeschlossen hat, versucht er doch, die ihm verhasste Arbeiterorganisation zu bekämpfen. Die Kontraktarbeiter dienen nur als Mittel zur Erreichung des Zweckes, bis das Ziel erreicht ist. Auch die Kontraktarbeiter müssen begreifen, daß sie sich als Objekt gegen ihre eigene Klasse benützen lassen. Lange Arbeitszeit und entsprechende Ausbeutung ist das Los jedes Kontraktarbeiters. Demgegenüber hilft nur strenge Solidarität zwischen Hilfs- und Kontraktchauerleuten, fester Zusammenschluß im Deutschen Transportarbeiterverband.



Cöthen. Unsere Verwaltungsstelle hat seit dem letzten Bericht ein tüchtiges Stück Arbeit geleistet, wovon wir in Form einer Revue Mitteilung machen wollen. Eine allgemeine Lohnbewegung brachte in einer Firma einen Tarifvertrag und mit 8 weiteren Firmen mündliche Verbesserungen höherer Löhne und Regelung der Sonntagsarbeit. Die Lohnsteigerungen betragen pro Woche 1—2,50 Mk. (einer der Firmeninhaber versuchte, nachdem er die vereinbarten Löhne, die insgesamt ein Mehr von 2400 Mk. pro Jahr betragen, einige Wochen bezahlt hatte, die erhöhten Löhne wieder auf den früheren niedrigen Stand zu drücken. Die hier beschäftigten 18 Kollegen traten kurz entschlossen diesem Arbeitgeber mit der Arbeitsniederlegung entgegen. Nach eintägigem Streik war dieser Lohnreduktionsversuch als gescheitert zu betrachten, jedoch die früheren Zugeständnisse, diesmal aber schriftlich, wieder hergestellt werden konnten. In einem landwirtschaftlichen Betriebe, dessen Inhaber in einem einzigen Jahre 17 000 Mk. Nettogewinn einstreichen konnte, kam es wegen der Forderung eines 18 Mk. betragenden Wochenlohnes zum Streik. Dieser „notleidende Landwirt“ zahlte seinen Geschäftsführern 13—17 Mk. pro Woche und war nicht zu bekehren, daß er sich dieser Löhne scheuen müsse. Er lehnte alle Verhandlungsversuche ab auch das des städtischen Eingangsamtes. Infolge Zuzug von Streikbrechern ging dieser Kampf verloren. Beteiligt waren 6 Kollegen. Erwähnenswert ist dabei die Objektivität der Polizei Behörde. Von einem höheren Beamten wurde unsern Posten stehenden Kollegen gesagt, sie könnten hier ruhig Posten stehen und auch jedem, der in dem Betrieb hinein wollte in anständiger Weise mitteilen, warum es sich hier handle. Nur dürften sie nicht drohen, belästigen oder nötigen. Gebe trotz der Aufklärung der Eine oder der Andere hinein, so müßten sie sich damit ruhig abfinden. So standen unsere Kollegen 14 Tage Posten ohne von der Behörde befehligt zu werden.

Die Bauabteilung der Kreisdirektion Cöthen hatte Bedarf für mehrere tausend Kubikmeter Kies und inscrierte, daß den mindestfordernenden die Ausfuhr zugesprochen werden sollte. Hiergegen reichte die Ortsverwaltung ein Schreiben ein, worin ersucht wurde, die Angebote der Submittenten von dem Gesichtspunkte ausprüfen zu wollen, ob bei Ein kalkulierung der Preise, der neue, mit schweren Opfern eingeführte Lohn, zur Grundlage genommen worden sei. Die Direktion antwortete, daß sie lieber nicht nachprüfen könne, da ihr die örtlichen Löhne unbekannt seien und im weiteren haben sie angeordnet, daß die Kiesausfuhr zu einer geschäftstillen Zeit geschehen könne, damit Arbeitgeber keine Arbeiter zu entlassen brauchen. Der Vorstand wird nunmehr einen örtlichen Lohnstarif einreichen. — Vortrags- und Diskussionssthemata waren: der Verbandstag, die Jugendpflege und die Volksfürsorge. In der Versammlung vom 7. September wurde bekannt gemacht, daß ein Vortrag vom Tierarzt Herrn Hartmann, über den Körperbau und die Behandlung kranker und gesunder Pferde in Aussicht stehe. Es wurde den Kollegen zur Pflicht gemacht, die Hausagitation flotter zu betreiben und für guten Besuch der Versammlungen zu sorgen. Ferner wurde beschlossen, an diejenigen Kollegen, die im Herbst an einem vom Bildungsausschuß organisierten Vortragskurs teilnehmen wollen, Teilnehmerkarten gratis zur Verfügung zu stellen. Der Kursus umfaßt 6 Vorträge über das historische Thema: „die große französische Revolution“. Vortragender ist ein Kollege aus unserer Verwaltungsstelle.

Leipzig. Der „gefährliche“ Streikführer. Der Geschäftsführer F. hatte in Gemeinschaft mit zwei Kollegen einen Arbeitswilligen „belästigt“, „bedrängt“ und „bedroht“, indem sie auf den von diesem geführten Wagen gesprungen sind und ihm gesagt haben, wenn er morgen wieder fahre, so hielten sie ihn vom Wagen herunter, den Stromer, Bagabunden und Lumpen. Die Kollegen F. sind bereits bestraft worden. Jetzt wurde die Freveltat auch noch an F. geführt, der damals verschunden war. Er erhielt zwei Wochen Gefängnis in Rücksicht auf die „Gefährlichkeit“ seines Tuns“, wie der Schöffengericht meinte. — Wenn es endlich einmal dahin kommen sollte, wie auch der

Deutsche Juristentag in Wien wieder wünschte, daß die Juristen zu ihrer Ausbildung und um ihre Weltfremdheit zu bekämpfen, praktische Kurse im Gewerbeleben durchzuführen müßten, würden wir empfehlen, diesen Geschäftsrichter etwa vier Wochen lang im Schwerindustrie zu beschäftigen.

Waldberg i. Pr. Der Dank vom Hause Leo Schmidt. Bekanntlich standen die Holzplattarbeiter dieser Firma vor einigen Wochen in einer Lohnbewegung und mußten die Arbeiter erst einen achtstägigen Streik führen, um ihre bescheidenen Forderungen durchsetzen zu können. Bei dieser Bewegung hatten sich leider auch einige „Arbeitswillige“ gefunden, welche sich für angebracht hielten, ihren um Verbesserung ihrer Lebenslage ringenden Arbeitsbrüdern in den Rücken zu fallen und Klausnerdienste der Firma zu leisten. Man hat kürzlich der Geburtsdag des Verhabers der Firma stattgegeben und dieser glaubte sich veranlaßt, den Arbeitswilligen sich für ihre Dienste erkenntlich zu zeigen. Er ließ jedem der Herren Arbeitswilligen ein fürstliches Geschenk von 100 Pfennigen überreichen. Da sage man noch, die Unternehmer hätten kein warmes Herz für ihre Arbeiter!!!

Stuttgart. So oft wir auch mit unseren Arbeitgebern in mündlichen oder schriftlichen Unterhandlungen stehen, immer wird uns von ihnen, ihren Geschäftsführern oder Vorstehern vorgehalten, daß unsere Wiltgkeiten während der Arbeitszeit vielfach beeinträchtigt seien. Wer dazu verneint ist, diese während der Arbeitszeit über sich ergehen lassen zu müssen, der häuße, wann er mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht vertraut wäre, die Bestimmung werden, die Groß-Stuttgarter Transportarbeiter laufen den ganzen Tag im Manich herum, haben kein anderes Interesse, als ihren so mühsam verdienten Lohn so schnell als möglich in Bier umzuwandeln. Es soll nun gar nicht geleugnet werden, daß unter den Transportarbeitern sehr wenige Anhänger der Arbeitszeitbewegung sind; wir geben auch zu, daß es vorkommt, daß einer mal einen Schoppen über den Kopf winkt, aber deshalb einer großen Arbeiterzahl zu unterstellen, sie sei in ihrer Allgemeinheit dem Trunk ergeben, ist eine so leichtfertige Behauptung, daß sie verdient, mit aller Schärfe zurückgewiesen zu werden. So mancher von denen, die diese Behauptung aufstellen, würde gut tun, erst einmal bei sich selbst Einkehr zu halten.

Wir unterrichten können mit Befriedigung feststellen, daß die Behauptungen der Unternehmer mindestens übertrieben sind. Mehr als einmal wurde uns schon berichtet, daß die gewerkschaftliche Erziehungsarbeit auch auf diesem Gebiet unverkennbare Erfolge aufzuweisen hat. Aber selbst angenommen, die Unternehmer hätten mit ihren Mißhandlungen recht, so wären sie doch die Lehren, denen wir das Recht einräumen können, sich hierüber zu beschweren. — Was haben sie denn in den langen Jahren zur künftigen Hebung der Arbeiterschaft im Transportgewerbe getan? Haben sie nicht bis heute der Forderung auf Verkürzung der Arbeitszeit, der Vorbedingung jedes kulturellen Aufschwunges der Arbeiter den schärfsten Widerstand entgegengebracht? Sind nicht gerade sie es, die ihre Arbeiter durch 12- und mehrstündige Arbeitszeit ihren Familien en fremden und so in aller Form zum Wirtshausbesuch verleiten? Wissen sie nicht, daß der Fuhrmann vom frühesten Morgen bis zum späten Abend bei glühender Sonnenhitze, Sturm und Schneegestöber auf der Straße liegt und in den allermeisten Fällen gezwungen ist, seine Mahlzeiten in der Wirtschaft einzunehmen und so auf ganz natürliche Weise an einen häufigen Wirtshausbesuch gewöhnt wird? Sie wissen dies alles, aber sie rühren keinen Finger, um Besserung zu schaffen. Wenn es trotzdem eine Kleinigkeit besser geworden ist, so ist dies wahrlich nicht das Verdienst der Unternehmer, sondern der rastlosen Aufklärungsarbeit unserer Organisation zuzuschreiben. Von der Arbeiterschaft und allen sozialpolitisch Einseitigen wird heute rückhaltlos anerkannt, daß lange Arbeitszeit im Verein mit niederen Löhnen die Arbeiter dem starken Alkoholgenuß zutreiben. Sie brauchen ein Mittel, um ihren übermüdeten Körper aufrecht zu erhalten und dies treibt sie in vielen Fällen wider Willen ins Wirtshaus. Auf diese Verhältnisse hat auch der Delegierte der Stuttgarter Transportarbeiter bei den mündlichen Erhebungen des reichsstädtischen Amtes im Jahre 1905 über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe hingewiesen. Er hat damit den Finger auf die Wunde gelegt und gezeigt, wie die heftigsten Lebensbedürfnisse beseitigt werden können. Wie sehr die Unternehmer allen vernünftigen Vorschlägen abhold sind, brachten sie dadurch zum Ausdruck, daß sie ihn bei seiner Rückkehr von Berlin wegen angeblichen Geschäftsmangel, und damit die Geschichte nicht gar zu auffällig wurde, mit noch vier anderen auf Pflaster warfen. Wenn also unsere Unternehmer von ihren Arbeitern, die sie jahrzehntelang brutal niedergehalten haben, verlangen, daß sie mit einem Schlag die reinen Engel werden sollen, so ist dies weiter nichts als eine Verschönerung der Tatsachen, die man am besten als Heuschrecke charakterisiert. So lange im Transportgewerbe bei 12- und mehrstündiger Arbeitszeit noch Wochenlöhne von 23 und 24 Mk. bezahlt werden, steht es den Unternehmern schlecht an, über das moralische Verhalten ihrer Arbeiter die Nase zu wippen.

Die vorhin genannten Löhne und die Arbeitszeit sind aber — so rückständig sie einem in der Zeit der unerbürdeten Lebensmittelerhöhung auch anmuten — beileibe nicht ein freiwilliges Produkt der Unternehmer, sondern ein Erfolg der Organisation. Jahrelang mußte hart und erbittert gekämpft werden, um für einen großen Teil der Arbeiter den Wochenlohn von 15 und 16 Mk. auf 23 Mk. heraufzubringen. Nicht wenige von denen, die sich in früheren Jahren für die Organisation einsetzten, wurden von den Unternehmern aus ihren Betrieben vertrieben und durch Ausschmückung unschädlich zu machen versucht. Was haben diese

Arden verbrochen? Nichts weiter, als daß sie die irrationen Verhältnisse bessern wollten, um so den ganzen Berufsstand auf ein höheres Niveau zu bringen. Sie wollten mit Hilfe der Organisation den Zustand beseitigen, den die Unternehmer heute selbst so rühmlich beklagen.

Wie wenig ernst es aber den Unternehmern mit der kulturellen Hebung der Arbeiter ist, dafür werden sie wieder den Beweis erbringen bei den nächsten Tarifverhandlungen. Schon jetzt geht es um in den Ohren, daß es heißen wird: die Erfüllung neuerer Forderungen ruiniert uns, sie führt uns sicher zum Bankrott und was bezüglichen schöne Ausreden mehr sein werden. Wie wenig es ihnen um die Erziehung ihrer Arbeiter zu tun ist, beweist uns weiter ihr Widerstand, den sie der Errichtung einer Fachschule entgegengekehrt haben und zum großen Teil heute noch entgegenstellen. Sie würden ja gern die Vorteile einer höheren beruflichen Ausbildung einräumen, aber die Angst vor jeder Aufklärung und die Angst um den Profit macht sie blind und taub gegen jeden noch so bescheidenen Fortschritt. Wie sieht es mit der Aus-

Scharfmacherdividenden.

Bei der Hebe der Scharfmacher gegen das Koalitionsrecht spielt die Behauptung von der Bedrohung der Existenzfähigkeit unserer Industrie eine große Rolle. Die durch Striktoren erreichten Löhne sollen die Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie auf dem Weltmarkte untergraben! Das ist ein völlig haltloses Argument. Bewiesen wird das schon durch die im Reichsamt zusammengestellten Geschäftsergebnisse deutscher Aktiengesellschaften. Danach betrug die von 3223 Gesellschaften mit rund 13 Milliarden Mark dividendenberechtigtem Aktienkapitale für das Jahr 1910 II verteilte Dividende 1 133 Mill. Mk. oder 8,99 pSt. Diese Durchschnittsdividende übertrifft die vorjährige um 6,33 pSt. und stellt zweifellos eine sehr respektable Verjüngung dar. Nun geht aber noch bei den Gewerben, aus denen das lauteste Scharfmachergetöse erschallt, wo man am beweglichsten über den Ruin deutscher Industrie klagt, die erzielte Dividende teilweise ganz erheblich über den Durchschnitt hinaus. Bekanntlich stellen die Großindustrien, vornehmlich solche, welche Rohmaterial liefern, für das man den Weitererarbeitern dank unserer vorzüglichen Zoll- und Steuerpolitik die höchsten Preise abströmt, das Scharfmacherium. Das nun aber gerade die von diesen vertretenen Industriegruppen keine Ursache haben, über mangelnde Rentabilität zu klagen, beweist folgende Aufstellung. Die von den Dividenden verteilenden Gesellschaften ausgeschütteten Beträge ergaben Dividenden in pSt.

Industriegruppen	1909/10	1910/11
Sämtliche Industrien	7,76	8,09
Erzbergbau	6,91	8,22
Eisenerze	8,38	9,28
Steinkohlenbergbau	8,56	9,02
Braunkohlenbergbau	10,14	9,99
Gemischte Werke	8,98	9,98
Glasfabriken	10,03	11,63
Chemische Industrie	14,86	15,45
Leder- und Gummiindustrie	9,71	10,59
Baugewerbe	8,28	12,18

Nur der Erzbergbau mußte sich für 1909/10 mit einer geringen als der Durchschnittsdividende begnügen, sonst steht der von den ausgeführten Gewerbezgruppen erzielte Gewinn über dem Durchschnitt. Es handelt sich fast durchweg um gut tarifierte Gewerbe, die von ihren Abnehmern planmäßig hohe Preise erpressen und dann über die Verteuerung der Produktion durch hohe Löhne klagen. Damit will man die Aufmerksamkeit von dem gefährlichen Treiben ablenken und gleichzeitig auch eine schärfere Snelbelung der Arbeiter erlangen, die eine noch lukrativere Klusmacherei gestatten soll. Die aus den Gewinnen aller Unternehmen sich ergebende Durchschnittsdividende rechtfertigt schon keine Klage über mangelnde Rentabilität, ganz sicher geben dazu die von den wilden Scharfmachern ergatterten Gewinne keinen Anlaß.

Wahl der Leute bei Neueinstellungen, sind es wirklich immer nur die tüchtigsten, die bevorzugt werden? Auch hier kann täglich beobachtet werden, daß in erster Linie solche bevorzugt werden, die frisch vom Lande kommen, ob sie vorher jemals einen Transportbetrieb gesehen haben, spielt keine Rolle. Einer der Unternehmer rechtfertigte dies mit dem Bemerkten, daß ihm die Stuttgarter Transportarbeiter zu helle seien. Dies hätten wir allerdings auch so gewußt. Jedenfalls aber trägt dieses Verhalten nicht dazu bei, um den tüchtigen Stamm von Arbeitern zu schaffen, über dessen Fehlen die Unternehmer heute so bewegt Klage führen.

Mit diesem mag es heute sein Bewenden haben. Wir sind die letzten, die einem zu vielen Trinten das Wort reden. Aber alles Klagen darüber hat keinen Sinn, wenn man nicht erst die Atmosphäre schafft, in welcher die Trintumfritte nicht mehr gedeihen kann. Dies kann aber nur geschehen durch Aufklärung, Gewährung eines auskömmlichen Lohnes und Herabsetzung der Arbeitszeit auf ein Maß, das es dem Arbeiter möglich macht, sich an Ordnung gewöhnen zu können. Diese drei Dinge fürchten die Unternehmer, wie der Teufel das Kreuz, deshalb wird es nach wie vor Aufgabe des Verbandes bleiben, seine Berufsangehörigen aus Finsternis und Knechtschaft zum Licht emporzuführen. Diesem uns ehrenden Bestreben wollen wir auch weiter unser Leben weihen und fordern jeden auf, daran mit ganzer Kraft mitzuarbeiten.

Worms. Nach eintägigem Streik gelang es auch bei dem Fuhrunternehmer Emil Ruhn einen Tarif abzuschließen. Hätten die Kollegen vor zwei Jahren

standgehalten, so wäre es damals schon zur Vereinbarung eines Tarifs gekommen und die schlechten Lohn- und Arbeitsverhältnisse damals schon gebessert worden. Am Freitag, den 23. August traten die Arbeiter der Firma in den Ausstand. Die Ortsverwaltung arbeitete einen Tarif aus und dieser wurde der Firma überreicht. Alle Bemühungen derselben, Arbeitswillige zu finden, waren vergebens. Als die Arbeiter dann ihren Lohn in Empfang nahmen, erklärte der Firmenhaber sich bereit, einzelnen etwas mehr geben zu wollen; er wollte aber mit der Organisation nach wie vor nichts zu tun haben. Einige Stunden später gab er dann ein Schreiben heraus, in dem er das Angebot machte, für die verheirateten Kollegen 21 Mk. und die ledigen 22 Mk. Wochenlohn zahlen zu wollen. Auf dieses Schreiben hin wurde die Ortsverwaltung vorkellig. Herr Ruhn weigerte sich aber zunächst immer noch, mit derselben zu verhandeln. Aber nach längerer Auseinandersetzung gelang es doch, einen Tarif abzuschließen, dessen Hauptpunkte folgendermaßen lauten:

Arbeitszeit:

Dieselbe beginnt um 5 Uhr morgens und endigt zwischen 7 und 8 Uhr abends, einschließlich der nötigen Stallarbeiten.

Pausen:

Als solche gelten für Frühstück und Besser 1/2 Stunde, sowie 1 Stunde Mittagszeit.

Sonntagsarbeit:

Die Stallarbeit hat vormittags von 7 bis 9 Uhr zu geschehen. Derjenige Fuhrmann, welcher Sonntags mittags von 3 bis 5 Uhr Stallwache hält, erhält als Vergütung 1 Mk.

Lohn:

Alle Fuhrleute, welche im Geschäft tätig und verheiratet sind, erhalten als Wochenlohn 24 Mk. Die ledigen Fuhrleute erhalten 22,— Mk.

Allgemeines:

Kranken- und Invalidengeld werden am Lohn nicht gekürzt, desgleichen auch nicht die gesetzlichen Feiertage.

Kündigung:

Die Kündigung beträgt für beide Teile 8 Tage. Maßregelungen betreffend dieser Lohnbewegung finden nicht statt.

Wir ermahnen die Kollegen, fernerhin dem Verbände treu zu bleiben. Denn wird es gelingen, auch den letzten unorganisierten Fuhrmann der Organisation zuzuführen und bei späteren Kämpfen noch geschlossener das zu erkämpfen, was heute noch nicht möglich war.

Streik und die Anwendung des § 153 der Gewerbeordnung.

(Urteil des Bayerischen Obersten Landesgerichts.) §§ 152, 153 der Gewerbeordnung behandeln das Streikrecht der Arbeiter. Einen sehr wertvollen Beitrag zur Auslegung und Anwendungsmöglichkeit dieser Paragraphen, insbesondere des § 153 (Streikvergehen), bietet folgender Fall: Mitte Juni 1911 legten 21 auf dem Lagerplatz der Firma H. beschäftigte Tagelöhner, darunter die drei Angeklagten, die Arbeit nieder, weil die Firma ihnen nur einen Stundenlohn von 48 Pf. bezahlt hatte, während sie nach dem Tarif einen solchen von 53 Pf. beanspruchten zu können glaubten. Nur zwei Arbeiter der genannten Firma arbeiteten weiter. Die in den Streik eingetretenen Arbeiter verabredeten, so lange nicht zu arbeiten, bis die Firma H. sich bereit erklären würde, den tarifmäßigen Lohn zu zahlen, ferner, während der Dauer des Streiks die Arbeitswilligen zur Niederlegung der Arbeit zu veranlassen. Die streikenden Arbeiter waren von ihrem Verbandsbeauftragten, die Arbeitswilligen in ihren Wohnungen aufzusuchen und dort mit ihnen wegen Niederlegung der Arbeit zu verhandeln; der Streik dauerte von Mitte Juni 1911 bis Ende Juli 1911. Während dieser Zeit versuchten die drei Angeklagten die beiden Arbeitswilligen wiederholt auf ihre Seite zu ziehen. Sie beschimpften und bedrohten auch die beiden. Sie wurden demzufolge angeklagt und wegen Vergehens nach § 153 der Gewerbeordnung von den Vorinstanzen bestraft. Auf ihre Revision führte das Bayer. Oberste Landesgericht aus: Der Standpunkt der Strafkammer gibt dem Verbände Raum, daß sie den Begriff der Verabredung und Vereinbarung „zum Behufe der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen“ erkannt hat. Von einer Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen gerichteten Verabredung kann nur gesprochen werden, wenn gerade durch sie eine vorteilhaftere Gestaltung des gegenseitigen Verhältnisses angestrebt wird, als sie zur Zeit der Verabredung und Vereinbarung nach den für die Parteien maßgebenden gesetzlichen oder vertraglichen Normen besteht. Hat die Verabredung und Vereinbarung nur die Erfüllung der bestehenden Vertragspflichten zum Gegenstande und soll durch sie nichts weiter erreicht werden als die Bezahlung des gesetzlich oder nach den zwischen den Arbeitern und Arbeitgebern bestehenden Vertrags den Arbeitern zukommenden Lohnes innerhalb der gesetzlichen oder vertraglichen Kündigungsfrist, so dienen die hierauf gerichteten Bestrebungen nicht der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen, dem auf das, was die Arbeiter bezwecken, haben sie in diesem Falle bereits einen Rechtsanspruch. Das angeführte Urteil enthält keine Feststellung darüber, ob die streikenden Arbeiter auf Grund ihrer Arbeitsverträge oder infolge Beitritts der Firma zu einem Tarifvertrag einen Rechtsanspruch auf Zahlung eines Stundenlohnes von 53 Pfennigen hatten und nur die Erfüllung dieser vertraglichen Verpflichtung seitens der Firma H. mit dem Streik bezweckten, oder ob dies nicht der Fall war, oder ob sie noch weiter gehende Ansprüche mit dem Streik durchzusetzen beabsichtigten. Anstatt dies genauer zu untersuchen, hat die Strafkammer in dieser Richtung sich mit den Erwägungen

beunlagt, daß es gleichgültig sei, ob die Tagelöhner auch auf einem andern Wege den Zweck ihrer Verbindung, günstigeren Lohnbedingungen zu erzielen, erreichen konnten. Gegenüber dem Schutzbündnis der Angelegten, es habe ein Rechtsanspruch für die Tagelöhner auf Zahlung des tarifmäßigen Lohnes von 53 Pfennigen für die Stunde bestanden und durch den Streik habe nur die Vertragsbefreiung seitens der Firma H. herbeigeführt werden sollen, war aber die Strafkammer nach dem § 153 St.-P.-O. veranlaßt, diese Behauptung auf ihre tatsächliche Richtigkeit zu prüfen und eine entsprechende Feststellung in positiver oder negativer Weise zu treffen. Sie hat dies unterlassen, offensichtlich in Verkennung des Begriffs „der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen“. Von dem Ergebnisse der hierüber noch notwendigen tatsächlichen Erörterungen hängt aber die Entscheidung der Frage ab, ob der § 153 St.-P.-O. auf das Tun der Angelegten Anwendung finden kann oder nicht. Die Sache wurde deshalb zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung zurückgewiesen.

Anschluß der französischen Transportarbeiter.
Die Fédération Nationale des Moyens de Transports, welche vergangene Woche ihren Landeskongreß in Havre abhielt, beschloß den Beitritt zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Den Eisenbahnern, Hafenarbeitern und Seefahrern, deren Organisationen schon seit längerer Zeit der Internationalen angehören, sind nun auch die Transportarbeiter gefolgt, welches wir wohl alle mit lebhafter Freude begrüßen können.

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Die Branche der Geschäfts-Wäscheputzer, Lagerarbeiter und -arbeiterinnen hielt am Sonntag, den 1. September, eine Versammlung ab. Es wurde Bericht erstattet vom Verbandstag in Breslau. Nachdem der Berichterstatter auf die historische Entwicklung unserer Branche hingewiesen, wobei es der rapide Aufstieg unserer Organisation den Gegnern angelan habe, werden diese noch besonders unter die Lupe genommen. Durch Zahlenmaterial wies der Berichterstatter weiter nach, daß die Organisation jederzeit die Vorteile und Rechte der Mitglieder gewahrt habe. Abgesehen von besonderen Wünschen einzelner Gruppen und Branchen, welche durch Anträge vertreten waren, habe der Verbandstag so gearbeitet, daß wir wohl mit ihm zufrieden sein können. Die durch Resolutionen festgelegten sozialpolitischen Aufgaben sind von einschneidender Bedeutung für alle Berufskollegen. In der Diskussion wurde nach eingehender Debatte auch die Gehaltserhöhung der Angestellten gestreift und als berechtigt anerkannt. Im folgenden Punkte, Bericht von der örtlichen Generalversammlung, kommt der Berichterstatter auch auf die Lohnbewegung des verflochtenen Quartals zu sprechen, wobei auch die Paketsfahrergesellschaft einer eingehenden Kritik unterzogen wurde. Desgleichen wurde auch das unruhige Verhalten einiger Arbeitgeber des Schwerfuhrwerks in gebührender Weise beleuchtet. Einige dieser führenden Herren suchen nun durch gelbe Vereine unsere Kollegen von der Organisation abzulernen. Die beabsichtigte Gründung solcher Vereine ist aber dank der Wachsamkeit unserer Kollegen gescheitert. Nachdem der Berichterstatter noch über die Ausschlußanträge ausführlich gesprochen, wurde von der Branche der Kollege S. Bobin wieder als Vorkämpfer zum Vorstand vorgeschlagen. Bezüglich der Anträge wurde bekannt gegeben, daß der Antrag der Geschäftsputzer usw. auf Ausweitung der erweiterten Bezirksversammlung einstweilen zurückgezogen wurde. In der nun folgenden Diskussion wurde vom Kollegen Krollhoff lebhaft klage über die ausgedehnte Diskussion bei Ausschlußanträgen in der Generalversammlung geführt. Die Erfahrung habe gelehrt, daß zum Ausschluß vor die Verwaltung geladene Kollegen sich sehr wenig an den Beschluß der Verwaltung lehnen, sondern ruhig erst die Generalversammlung abwarten. In Anbetracht der reichhaltigen Tagesordnung nehmen dann die sich gegen ihren Ausschluß wehrenden Kollegen zum Teil in einer ausgedehnten Verteidigungsrede eine Menge kostbarer Zeit in Anspruch. Gewöhnlich sind auch die dem Ausschluß zu beifolgenden Kollegen von dem Wunsch befeuert, die Zeit der Delegierten nicht so lange in Anspruch zu nehmen, und empfehlen durch kurze Schilderung des Sachverhalts den Ausschluß. Das Ende vom Liede ist, daß dann Kollegen, die längst zum Ausschluß reif sind, nicht ausgeschlossen und uns über kurz oder lang, wie es schon vorgekommen ist, doch wieder beschäftigen. Es liegt gewiß im Interesse aller Kollegen, daß dem ein Riegel vorgeschoben werde und die in Frage kommenden Instanzen hierzu Stellung nehmen. Die folgenden Redner, abgesehen von einem, sprechen in bemessenen Sinne. Hierauf wurden zwei Anträge zur Verlesung gebracht, aber auf Antrag an die nächste Branchenversammlung verwiesen. Unter Verschiedenes gibt der Branchenberater, S. Schulz, noch einen ausführlichen Bericht über den Streik bei der Firma Wilke, Al-Moabit und Karlstraße. Dieser habe wieder mal gezeigt, in welcher drastischer Weise berechnete Forderungen der Arbeiterschaft zuminde gemacht werden, und wie hilfsbereit die Polizei sich des Unternehmertums anzunehmen versteht, wenn der Selbstheil des Arbeitgebers bedroht wird. Die winzigen Rechte, welche das Koalitionsrecht den Arbeitern noch zuerkannt, werden illusorisch gemacht durch das Verbot des Streikpostensiehens, wie es in diesem Falle der Polizei wieder beliebt zu handeln. Wenn der Erfolg hierbei in Frage gestellt wurde, so trage die Organisation hierbei nicht die Schuld. Die niedrige Entlohnung von 21 Mk. an und eine ausgedehnte lange Arbeits-

zeit in einer Zeit der größten Teuerung sind die Ursachen, welche auch nun die Kollegen Warenhausläufer aufgerrütet haben. Ueber kurz oder lang werden die berechtigten Forderungen dieser Kollegen trotz Polizeimaßregeln und Unternehmerrationalismen doch anerkannt werden müssen. Alsdann weist Kollege Schöndnecht in Anbetracht der zahlreich erschienenen Frauen noch auf die Bedeutung der Konsumgenossenschaft hin und zeigt durch Zahlenbeispiele die in der Arbeitererschaft stehende Macht. Redner weist weiter darauf hin, daß die heutige Gesellschaftsordnung nur wirksam bekämpft werden kann, wenn sich die Arbeiterschaft auf allen Gebieten zusammenschließt. Da der Kampf ums Dasein durch die famose Zoll- und Steuerpolitik immer schärfere Formen annimmt, ist der wirtschaftliche Zusammenschluß ein Gebot der Notwendigkeit. Auch auf die „Konsumgenossenschaftliche Volksfürsorge“ wurde von Schöndnecht hingewiesen und empfohlen, auch auf diesem Gebiete dem Privatkapital Geld zu entziehen, indem die organisierte Arbeiterschaft nur noch Versicherungen mit obiger Versicherung abschließt, welche auch die Diebstahl- und Feuerversicherung in die Hand genommen habe. Diese Angelegenheit löste noch eine sehr rege Diskussion aus, welche im Sinne des Vorebners ihre Erledigung fand. Zum Schluß wies der Branchenleiter noch auf das bedauerliche Herbstvergehen hin, welches wieder bei Bergmann in der Köpenickerstraße stattfindet, hin, wozu die Branchenleitung bemüht ist, ein recht gutes Programm zusammenzustellen. Hierauf erfolgte Schluß der Versammlung. Ein vergnügliches Tanzkränzchen hielt die Anwesenden noch längere Zeit beisammen.

Berlin. Die Kohlenarbeiter und Kutscher vom Görlicher Bahnhof und Maibach-Arbeiter waren am Sonntag, den 8. September zu einer Bezirksversammlung gekommen um einen Vortrag über „Arbeiter und organisiertes Unternehmertum“ anzuhören.

Die Versammlung war äußerst stark besucht und war aus dem Interesse, daß die Kollegen dem Vortragenden bewiesen, zu ersehen, daß es auch auf der Görlicher Bahn vorwärts geht. In der Diskussion konnte man aus den Ausführungen des einen Redners hören, daß auch unter unseren Kollegen eine ziemliche Intelligenz vorhanden ist. Der Branchenleiter machte dann darauf aufmerksam, daß man verstehen solle, solche Kollegen mit in die Branchenleitung hineinzuwählen denn die wären tatsächlich dazu imstande, den Organisationsgedanken unter unseren Kollegen auszubauen. Von etlichen Kollegen wurde noch darüber gefragt, daß wegen der Verzögerung der Verbesserungen häufig mit den Exponenten in Konflikt geraten, speziell die Kollegen Kutscher. Wir möchten von dieser Stelle aus den Herren raten, etwas humaner vorzugehen, widrigenfalls wir laut unseres Tarifvertrages noch recht oft bei ihren Chefs und Direktoren dieserhalb vorstellig werden müssen. Nachdem der Branchenleiter noch etliche Fragen beantwortet hatte, war Schluß der gut besuchten Versammlung.

Breslau. Der Sektionsleiter eröffnete die am 19. 8. tagende gut besuchte Versammlung. Kollege S. machte treffende Ausführungen über die Krankenversicherung. Das neue Krankenversicherungsgesetz bedeutet eine Verschneidung der Rechte der Mitglieder. Eine Frage, die die R. W. O. ungelöst gelassen hat, ist die Tatsache, daß zwischen Krankenkassen und Ärzten ein allgemeiner Kriegszustand besteht. Redner beleuchtet die bedeutend größeren Vorteile der Ortskrankenkasse gegenüber derjenigen der Gewerbebeihilfen, der wir Kintoangestellten unterliegen, welche früher mit größeren Leistungen verbunden war. Es ist dringend nötig, daß sich jeder Kollege bei den Wahlen beteiligt, da auch die Unternehmer vertreten wählen. Für den Fall, daß ein Kollege aus seiner Tätigkeit ausscheidet, soll er sich durch freiwillige Mitgliedschaft die Rechte auch weiterhin sichern. Dem Vortrag folgte eine lebhafteste Diskussion. Wir können nach dem heutigen Wert auf der Versammlung überhaupt konstatieren, daß die Breslauer Kintoangestellten nun anfangen, sich zu rühren, das Interesse ist gewachsen. Die Mitglieder werden aufgefordert, ein Adressenverzeichnis der mit ihnen zusammen arbeitenden Kollegen, welche uns noch nicht angehören, einzureichen, und der Agitationskommission zur Verfügung zu stellen. Berufsfragen sind schriftlich an die Verbandsleitung zu richten, außerdem wird als Antrag gestellt, einen Brief- und Fragekasten im Sektionslokal auf Kosten der Sektionskasse anzubringen. Darauf folgte eine lebhafteste Debatte in bezug auf Polizeiverordnungen und Rindbündungsverhältnisse und legt Zeugnis davon ab, wie sehr die Kollegen der Aufklärung bedürftig sind. Kollege S. kündigt demnächst einen Vortrag über Rindbündungsverhältnisse an. Im allgemeinen können wir mit dem heutigen Ergebnis zufrieden sein, denn auch in den heftigen Kollegen wurzelt nun das Bestreben, daß bei ihnen nur die Aufgabe bestehen kann, mehr wie bisher für den Verband zu wirken und das gemeinsame große Ganze, welches uns verbindet, obenan zu setzen.

Cuxhaven. Am Donnerstag, den 12. September, tagte unsere Mitgliederversammlung, welche verhältnismäßig gut besucht war. Der Sektionsleiter erstattete zunächst Bericht vom Verbandstag. Der Bericht fand die Zustimmung der Versammlung. Sodann wurde die Agitation besprochen. Die Kollegen wiesen auf die Schwierigkeit derselben hin. Erstens mangelt es an Kräften, und weiter kommt in Frage, daß ein großer Teil der beschäftigten Kollegen auf dem Lande wohnt und dem Organisationsgedanken schwer zugänglich ist. Immerhin soll versucht werden, mehr wie bisher in der Agitation zu tun. Sodann erstattete der Kartelldelegierte Bericht. Derselbe wies namentlich auf die Benutzung der Bibliothek hin. Beibehaltung wurde der etwas mangelhafte Ausbau der Bibliothek und wurde dem Delegierten anheim gegeben, diese Angelegenheit im Kartell zur Sprache zu bringen. Nach Erledigung einiger geschäftlicher Angelegenheiten erfolgte Schluß der Versammlung.

Am Freitag, den 13. September, tagte eine Versammlung der Hafen- und Kohlenarbeiter. Der Sektionsleiter sprach über die Lohn-, Arbeits- und Organisationsverhältnisse. Die Versammlung hatte den Zweck, die Hafen- und Kohlenarbeiter, welche immer noch Mitglieder des Bauarbeiterverbandes sind, zum Uebertritt in unsere Organisation zu veranlassen. Die Ortsverwaltung des Bauarbeiterverbandes war anwesend und empfahl der Vorsitzende den Kollegen den Uebertritt. Es handelt sich hierbei um Kollegen, welche ständig am Hafen beschäftigt, aber Mitglieder im Bauarbeiterverband sind. In der Diskussion sprachen sich eine Anzahl von Kollegen für den Uebertritt aus. Damit dürfte es gelingen, auch in den Reihen der Hafen- und Kohlenarbeiter die unbedingt notwendige Organisation aufzubauen. Nachdem die Sektionsleitung gewählt war, forderte der Vorsitzende die Kollegen nochmals zu reger Mitarbeit auf. Dann erfolgte Schluß der Versammlung.

Dannenberg a. Elbe. Nach eintigen vergeblichen Versuchen ist es uns jetzt gelungen, Fuß zu fassen. In einer am Sonntag, den 8. September stattgefundenen Versammlung sprach der Sektionsleiter über die Notwendigkeit der Organisation im Transportgewerbe. Redner führte den Anwesenden zunächst die Entwicklung der Organisation vor Augen. Er wies darauf hin, daß der Verband heute bereits hin in die kleinster Landorte eingedrungen sei. Das sei sicherlich ein Beweis dafür, daß selbst die Kollegen auf dem flachen Lande immer mehr zu der Ueberzeugung kämen, daß eine Verbesserung ihrer Lage nur mit Hilfe des Verbandes möglich sei. Weiter schilderte Redner die Erfolge des Verbandes bei Lohnbewegungen. Unser Verband habe bewiesen, daß er für die Kollegen eine wirkliche Wehr und Waffe sei. Weiter sei er aber auch eine Hilfe in der Not, bei Krankheit, Arbeitslosigkeit und bei sonstigen Unfällen. Auf die örtlichen Verhältnisse eingehend, bewies der Referent, daß gerade in Dannenberg die allerschlechtesten Verhältnisse noch anzutreffen seien. Das habe seinen Grund darin, daß die Arbeiterbewegung hier noch wenig Eingang gefunden habe. Daß mit Hilfe der Organisation etwas zu erreichen sei, habe der dreizehn Wochen lange Kampf der Holzarbeiter bewiesen. Der hierbei erzielte Erfolg sei großartig zu nennen und würde hoffentlich dazu beitragen, daß auch nunmehr unsere Kollegen sich dem Verbande anschließen würden. Mit dem Ersuchen, alles daran zu setzen, daß die Organisation Eingang finde, schloß Redner seine heilsam aufgenommenen Ausführungen. In der Diskussion wurde allseitig betont, daß eine Verbesserung nur mit Hilfe der Organisation möglich sei. Bei einer 12- bis 16stündigen Arbeitszeit werden Löhne von 14 bis 18 Mk. und nur in wenigen Fällen mehr bezahlt.

Die Aufforderung, sich dem Verbande anzuschließen hatte den gewünschten Erfolg und konnte zur Gründung einer Zählstelle geschritten werden. Als Vertrauensmann wurde der Kollege S. Westmann, Krollhoffplatz bestimmt. Versammlungen sind jeden zweiten Sonntag im Monat, nachmittags, beim Wirt Welf statt.

Gießen. Die am 14. September stattgefundenen Mitgliederversammlung war leider nur schwach besucht. Der Vorsitzende erklärte, daß es so nicht mehr weiter gehen könne und Mittel und Wege gefunden werden müßten, um vorwärts zu kommen. Nach der Verlesung des Protokolls nahm unser Sektionsleiter das Wort und führte u. a. folgendes aus: In früheren Jahren konnte das Unternehmertum schalten und walten nach seinem Belieben. Nach und nach aber haben sich die Arbeiter zu großen Verbänden zusammengeslossen, um der Willkür der Arbeitgeber zu trotzen. Leider gibt es heute noch viele Arbeitskollegen, die von der Organisation nichts wissen wollen. Statt dessen schimpfen sie am Bierisch und klagen über schlechte Zeiten. Andere laufen als Krüppel umher; sie haben ihre Kräfte und ihre Gesundheit im Frondienste des Kapitals gelassen. Weil immer mehr menschliche Arbeitskräfte durch die Maschinen verdrängt werden, laufen außerdem Laufende von Arbeitslosen umher. Die Organisationen sind nun in erster Linie dazu da, den Kollegen eine bessere Lebenslage zu verschaffen durch Einschränkung der Arbeitszeit usw. All dieser Bestrebungen widersteht sich der Kapitalismus. Der Referent weist alsdann an der Hand statistischen Materials auf die Lohnverhältnisse einiger Städte in unserem Gau hin und stellt fest, daß gerade Gießen hier an letzter Stelle stehe, obwohl die Lebensmittel hier teurer seien als in anderen Gegenden Deutschlands. Sodann bedauert Redner die mangelhafte Tätigkeit unserer Ortsverwaltung, da in Gießen auf dem Gebiete der Arbeiterorganisation noch eher etwas zu machen sei, als in manchen anderen Orten. Jeder Verbandskollege sei verpflichtet, überall nach besten Kräften für den Deutschen Transportarbeiter-Verband zu agitieren. Der Referent teilt dann noch mit, daß es ihm sogar gelungen sei, in dem erzatholischen Orte Fulda einige Speditionsführer zu organisieren. Nach Erledigung einer internen Angelegenheit und nachdem der Referent die Kollegen nochmals mahnt, mehr Einfluß in den „Courier“ zu nehmen, die Parteipresse zu lesen und dem Konsumverein als Mitglied beizutreten, wurde die Versammlung geschlossen.

Hannau i. Schl. Am 15. September fand unsere regelmäßige Mitgliederversammlung statt. Ein Kollege aus Breslau hatte das Referat übernommen und sprach über: „Welchen Einfluß üben die teuren Lebensmittel auf die Lebenshaltung der Hannauer Transportarbeiter aus?“ Redner schilderte in 1 1/2 stündiger Rede die Lebenshaltung der Hannauer Transportarbeiter. Er hielt ihnen vor Augen, daß die Kutscher im größten Speditionsbetrieb am Orte noch mit einem Hungerlohn von 16 Mk. die Woche abgespeist würden. Er wies ferner darauf hin, daß gerade der Arbeiter, um sich selbst und seine Familie gesund zu erhalten, auf die beste und kräftigste Nah-

nung Anspruch hätte. Statt dessen sehen wir, wie er sich nur von Karoffeln, Brot und Fett, eventuell Margarine, ernähren müsse. Dem gute Mutter sei er, bei einem Preis von 1,60 Mk. pro Pfund, nicht imstande zu sein. Die Ortsverwaltung habe sich im Frühjahr die größte Mühe gegeben, etwas für die Kollegen herauszubekommen; das sei aber an der Gleichgültigkeit und Stumpfheit der Beteiligten gescheitert. Wann endlich würden die Kollegen die Schlafmüde abwaschen und aufwachen? Wann? —

Sirchberg. Am Samstag, den 14. September hielt die Branche Hauswörter, Packer und sonstige Arbeiter ihre Monatsversammlung ab. Wendor in die Tagesordnung eingetretener werden konnte, mußte ein neuer Schriftführer gewählt werden. Dann gab der Sekretär den Bericht über die letzte Sitzung und die Abrechnung vom vergangenen Quartal. Sehr scharf wurde das Agitationskomitee kritisiert und auch über den schlechten Versammlungsbefund geklagt. Viele Kollegen wissen immer noch nicht, warum sie organisiert sind und wo ihre Interessen vertreten werden. Auch auf die bedauerliche Tatsache wurde aufmerksam gemacht, daß jeder die Arbeiterschaft die Schnapsjunkie noch viel zu viel unterhalte und den Schnapslokal nicht genügend beachte. Man sollte doch endlich einsehen, daß durch den Genuß des Fuzels die ganze wirtschaftliche Lage noch mehr verschlechtert und Körper und Geist ruinierter würden. Nach Erledigung einiger geschäftlicher Angelegenheiten (Eintritt in eine höhere Beitragsklasse etc.) erfolgte dann Schluß der Versammlung.

Höchst a. M. Am 14. September fand wieder eine, durch lange und gründliche Agitation vorbereitete Transportarbeiterversammlung statt. Das Referat: „Die Organisation als Machtfaktor im Wirtschaftsleben“ hatte ein Kollege aus Frankfurt a. M. übernommen. Aber trotz des attraktiven Themas und der vorantreibenden Agitation erlebten wir eine bittere Enttäuschung. Schwache Sorgen wegen Platzmangel im Verhandlslokal waren unnötig. Der Versammlungsleiter hatte nur zu recht, wenn er den Referenten ersuchte, seinen Vortrag nicht ausfallen zu lassen, denn ohne Zweifel bedürften die wenig Erscheinenden sowie die Verwaltungskomitee ganz besonders, darüber der Aufklärung, welche Macht im heutigen Wirtschaftsleben die Organisation eigentlich darstellt. In etwa einfüßigen Ausführungen entledigte sich der Referent seiner Aufgabe in ganz vorleserlicher Weise. Eine Wiedergabe dieses verworrenen Vortrages aber wollen wir absichtlich unterlassen, damit die Kollegen nicht etwa in der Meinung noch bestärkt werden, ein Versammlungsbefund sei ganz überflüssig, da sie ja das Referat „schwarz auf weiß“ beäugen und „getrost — nach Hause tragen“ könnten! Nein, Kollegen das „zu Hause haben“ genügt nicht, kommt lieber in die Versammlungen! Aber eins möchten wir Euch noch besonders zur geneigten Beachtung empfehlen und dringend ans Herz legen: Sind denn unsere Verhältnisse hier in Höchst in bezug auf Lohn, Arbeitszeit, Behandlung etc. wirklich so glänzend, daß wir einer Besserstellung nicht bedürften? Oder — hat uns die lange Arbeitszeit, die Unterernährung, die grenzenlose Ausbeutung unserer Arbeitskraft durch das Unternehmertum derartig demoralisiert, daß wir ein Menschenbewußtsein nicht mehr empfinden, daß wir uns ganz als Lasttiere fühlen?

Sehen wir doch einmal zu, wie die Dinge liegen! Zunächst in den Fuhrwerksbetrieben! Morgens um 4 oder 4 1/2 Uhr finden wir die Kollegen schon im Stalle. Dann geht es hinaus in Wind und Wetter. Die Fuhrer sind natürlich derartig eingeteilt, daß es den ganzen Tag „trapptrapp“, also im schnellsten Tempo gehen muß. Frühstück- und Besserpausen können, — wenn auch mitunter erlaubt, — nicht eingehalten werden. Mittags muß man wohl den Pferde zuliebe ein Stündchen Paß machen. Abends um 8, 8 1/2, ja 9 Uhr und noch später (!) kann man dann die Armen noch herumkluttern sehen, wie sie auf ihren Wagen sitzen oder nebenher haufen, gleich Gespenstern, so abgeradert und ausgehungert! Diese Schilderung trifft ganz besonders auf die Verhältnisse bei der Firma Jung Witwe zu, welche zurzeit 16 Gefährte und 16 Kollegen beschäftigt. Und dann hier die „horrenden“ Löhne! Kollegen! 10 Mk. die Woche und Kost und Logis! Das Logis muß man gesehen haben! Wer wagt es, hinein zu gehen? Und diese Firma hat sämtliches städtisches Fuhrwesen von Höchst unter sich! Es wäre die moralische Verpflichtung der Stadt, hier etwas nachzuhelfen. Auch in anderen Betrieben ist es nicht viel besser. Wie sieht es nun in anderen Gruppen unserer Kollegen, bei den Packern, Fensterreinigern, Hafnarbeitern etc. aus? Die Packer der Höchstler Lederwerke haben einen Stundenlohn von 3 bis 40 Pf., die Hafnarbeiter verdienen im Durchschnitt 36 bis 38 Pf. usw. Dabei sind die Lebens- und Nahrungsmittelpreise, sowie die Wohnungsmieten genau so hoch und noch höher, als in der Großstadt Frankfurt a. M.

Deshalb, Verursachter von Höchst, wenn Ihr gewillt seid, bessere und menschlichere Arbeitsverhältnisse durch Lohnerhöhung, Arbeitszeitverkürzung etc. zu erreichen, dann heraus aus den Fuhrmannsvereinigungen, heraus aus Eurer Leibergie und Gleichgültigkeit! Werbet Kämpfer um Euer Menschenrecht, und schließt Euch dem Deutschen Transportarbeiterverband an.

Wienitz. In der Mitgliederversammlung vom 11. u. 12. wurde zunächst Bericht über die letzte Quartalsrechnung erstattet. In dieser wurde u. a. ganz besonders die Einkünfte in die bis zum 30. August noch ausstehende Stadtverordnetenwählerliste empfohlen, da bis jetzt eine sehr Mißliebige Aufstellung derselben beobachtet werden konnte, indem beispielsweise bei den Transportarbeitern und den Fabrikarbeitern nicht weniger als 50 bzw. 80 Mitglieder in der Liste fehlten. Hierauf wählte die Versammlung den Kollegen F. in die Verwaltungskommission. Bis 3. Punkt handelte es sich um die Tagesordnung die Abrechnung vom 1. Oktober. Einnahme 525,52 Mk., Ausgabe 605,43 Mk., Defizit 79,91 Mk. Unter Verschiedenes wurde die Abrechnung vom Gewerkschaftsamt gegeben. Ferner wurde zu dem Defizit des letzten Quartals Stellung genommen und getadelt, daß die diesbezüglichen gefällten Versammlungsbeschlüsse nicht befolgt worden seien, sonst hätte ein Ueberfluß erzielt werden müssen. Angeregt wurde weiter, für den Fall der Erkrankung eines Untertassers auch Vertretung zu schaffen. Dem Wunsch wird künftig Rechnung getragen werden. Endlich wurden die Kollegen aufgefordert für die am 1. Oktober erscheinende „Wienitzer Volkszeitung“ recht Propaganda zu machen und auf ihre Pflicht hinzuweisen, Mitglied des Konsumvereins und der Partei zu werden.

Lebensmittelwucher!

Mit einer wahren Wonne registriert die Agrarierpresse Anstiegen von Handelstammern, in denen die Großindustrie dominiert. Die „Deutsche Tageszeitung“ konnte in den letzten Tagen darauf hinweisen, daß die Handelstammer Dortmund das gemeinsame Interesse von Großindustrie und Landwirtschaft betone. Nach größerer Freude macht ihr der Bericht der Bochumer Stammer. Wird doch in deren Bericht ganz ungeniert behauptet, für die Teuerung, soweit man davon überhaupt reden könne, sei nur das Händlertum verantwortlich. Die Fortführung der bestehenden Wirtschaftspolitik müsse als ein Lebenselement von Ackerbau und Industrie bezeichnet werden. Man weiß, wohin solche Argumentationen zielen. Die Großgrundbesitzer und Großindustriellen machen Stimmung für den lächerlichen Zeltarif. Dem Wille will man die Lebensmittel noch weiter verteuern. Es ist daher wohl angebracht, an Hand der im Kaiserlichen Statistischen Amt festgestellten Preise die letzte wahnsinnige Verteuerung darzustellen. Die gleichen Qualitäten kosteten per Doppelzentner in Markt:

	1911	1912	Steigerung in Prozent.
Roggen, Berlin	17,1	19,8	15
Weizen, Berlin	20,7	23,2	12
Weizen, Berlin	16,7	19,2	15
Mais, Breslau	14,5	16,5	13
Futtergerste, Breslau	13,9	17,9	29
Kartoffeln, Breslau	2,0	3,8	90
Hopfen, Nürnberg	25,0	50,0	100
Ochsen, Berlin	154,7	167,8	8
Schweine, Berlin	107,6	139,3	30
Hammelfleisch, Danzig	19,5	20,0	23
Weizenmehl, Danzig	26,5	29,0	9
Butter, H. Serie, Berlin	209,9	231,0	10
Masthuhn, Magdeburg	40,9	47,2	15
Mortelschinken, Hamburg	22,0	35,7	62
Mädel, Berlin	61,3	67,9	10
Heringe, Danzig	24,0	31,0	29
Kaffee, Bremen	137,5	164,0	20
Kakao, Hamburg	100,0	120,0	20
Reis, Bremen	23,5	30,2	28
Pfeffer, Bremen	88,0	106,0	20
Schmalz, Bremen	87,8	110,1	25

Wir haben die Steigerung in vollen Ziffern angegeben. Daß solche Preissteigerungen keinen Notstand bedeuten, können nur profitgieriger Dividendenjäger und heutehungrige Agrarier behaupten. Dringend notwendig sind Maßnahmen, die weiterer Verteuerung Einhalt gebieten.

Lübben. Am Sonntag, den 15. September er, tagte unsere Mitgliederversammlung. Nach einem mit großem Beifall aufgenommenen Referat des Gauleiters über die Sozialgesetzgebung in Bezug auf unseren Beruf, wurden im Laufe der Diskussion verschiedene Anträge auf dem Güterbahnhof zur Sprache gebracht. Bemängelt wurde, daß auf dem Südbahnhof der Spremalbahn die Abortverhältnisse sich in einem Zustande befänden, der jeder Beschreibung spottete. Es wurde dem Vorstand anbegehrt, die geeigneten Schritte um Abhilfe zu unternehmen.

Ferner wurde die mangelnde Abfertigung auf dem Güterbahnhof der Staatsbahn einer scharfen Kritik unterzogen und auch beschlossen, gegen diesen Mißstand geeignete Schritte zu unternehmen. Betreffend der Klage Stimmig gegen Laaser wurde der Beschluß gefaßt, den ganzen Beleidigungsprozeß in einer öffentlichen Versammlung aufzurollen, um in der weitesten Öffentlichkeit das Gebahren dieser Firma zu zeichnen. Ferner wurde beschlossen, im November das 5 jährige Stiftungsfest stattfinden zu lassen und soll der Vorstand aues hierzu vorbereiten.

Mit einem kurzen Mahnwort, alle Mittel und Wege zu benutzen, um unsere Verwaltungsstelle auszubauen, erfolgte Schluß der nur mäßig besuchten Versammlung.

Memel. Am 12. September hielt die Branche Rutscher und Hausknechte eine gut besuchte Versammlung ab. Ein Kollege schilberte zunächst die Arbeiterbewegung in Memel im allgemeinen und fügte hinzu, daß überall dort, wo eine Bewegung stattgefunden

habe, die betreffenden Kollegen kraft ihrer Organisation weitestgehende Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen erzielt hätten. Weiter ging der Referent auf die Verhältnisse im Fuhrwerksbetriebe in besonderem ein und betonte, daß die Kollegen speziell dieser Branche unter schlechten Verhältnissen leiden müßten. Schuld daran sein zum großen Teile die Kollegen selbst, weil sie dem Mute ihrer Organisation nicht gefolgt wären, sonst hätte schon früher eine Besserung der Verhältnisse herbeigeführt werden können. Den Beweis dafür lieferten die Kollegen anderer Branchen, die rechtzeitig ihre Rechte der Organisierung erfüllt und damit auch schon früher in den Genuß höherer Lohn- und besserer Arbeitsbedingungen gelangt seien. Der gegenwärtige Zustand im Fuhrwerksbetriebe aber könne auf die Dauer nicht ertragen werden. Die Arbeitszeit sei viel zu lang und müsse in das moderne Leben nicht mehr hinein. Denn was solle man dazu sagen, wenn von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends, ohne jegliche Vergütung der Nebenstunden (!), gearbeitet werden müsse? Es bliebe tatsächlich bei diesen Zuständen dem Familienunter nicht einmal eine Stunde übrig, im Kreise seiner Lieben zu weilen. Er gehe des Morgens an die Arbeit, wenn seine Kinder noch schlafen, und er kommt des Abends nach Hause, wenn sie bereits wieder im Bett sind. Wichtig zu sehen bekämen die Kinder den Vater nur am Sonntag. Wenn die Kollegen sich auf Reisen befinden, dann hat ihre Arbeitszeit überhaupt kein Ende, dann heißt es: Tag und Nacht für einen Wochenlohn von 18 bis 20 Mk. arbeiten! Diesem Zustande müsse man ganz energisch zu Leibe gehen. Es wäre leicht möglich, andere Verhältnisse zu schaffen, wenn die Kollegen dafür Sorge tragen würden, daß als diejenigen, die der Organisation noch fernstehen, ihr in der kürzesten Zeit zugeführt würden. Als Beweis dafür, daß auch die Arbeitgeber vor der Organisation Respekt haben, führte Redner an, daß in den letzten Tagen einige Fuhrwerksbesitzer zu der Ortsverwaltung gekommen seien und angefragt haben, ob sie mit ungefähr 16 Mann nach Tilsit fahren könnten, wo die Arbeiter streikten (!) und ihnen (den Fuhrherren) guter Verdienst winkte. Natürlich bereitete sich die Leitung der Ortsverwaltung, den Herren planmäßig zu machen, daß man streikenden Arbeitern, die um einige Pfennige Lohn kämpfen, nicht in den Rücken fallen dürfe. Wenn auch schweren Herzens, sind die Fuhrwerksbesitzer dann dem Rate der Ortsverwaltung gefolgt und nicht nach Tilsit gefahren. Diese gewiß nicht alle Tage vorkommende Anerkennung der Organisation seitens der Arbeitgeber sollte doch den Kollegen ein mächtiger Impuls sein, dahin zu wirken, daß kein Arbeiter unorganisiert bliebe oder in seiner Unwissenheit für einen Zusatzlohn irgend welchen um die Besserstellung ihrer Lebenslage kämpfenden Arbeitgebern in den Rücken falle. Zum Schluß forderte Redner nochmals alle Anwesenden zu eifriger Agitation auf. Nachdem eine Erklärung gefaßt worden war, alles daran zu setzen und nicht eher zu ruhen, als bis auch in dieser Branche Besserung geschaffen worden sei, wurde die Versammlung geschlossen.

Neufuß. Zu einer imposanten Mitgliederversammlung der Bau- und Arbeiterlichen sowie Stallleute fand am Sonnabend, den 14. September, Steinmetzstr. 93, statt. Ein Kollege sprach über: „Ein Rückblick auf die letzte Lohnbewegung.“ Am Schluß seines mit Beifall aufgenommenen Referats richtete er einen Appell an die Anwesenden, es nicht bei dem Besuch der Versammlung bewenden zu lassen, sondern in allen Betrieben das Vertrauensmännersystem noch mehr auszubauen, und den Tarif strikte hoch zu halten. Unter „Verlebens“ wurde lebhafteste Klage geführt, daß der neue Vorsteher des hiesigen Gewerbegerichts, Herr Scheffler, sehr parteiisch handele und einen Ton anzuschlagen beliebte, welcher bisher nicht üblich war. Nachdem noch aufgefördert wurde, daß alle Kollegen die Wählerliste zu den Stadtverordnetenwahlen einsehen möchten, schloß die gutbesuchte Versammlung.

Stolz t. W. Die letzte außerordentliche Mitgliederversammlung mußte sich mit der Vertragsfrage beschäftigen. Seit langem wurde hier schon über das Verhandlungslokal geklagt, weil die Räume nicht ausreichend waren und auch andere Momente zu berechtigten Klagen Anlaß gaben. Seitens des Gewerkschaftsrates ist nun ein Grundstück erworben und um dieses nun hochhalten zu können, wurden die einzelnen Gewerkschaften aufgefordert, dafür einzutreten, daß jedes Mitglied 5.— Mk. hierzu zahle. Unsere Kollegen haben dieser Aufforderung Rechnung getragen, sie beschloßen, einen Ortszuschlag von 5 Pf. pro Woche zu erheben, außerdem aber von der dritten in die zweite Beitragsklasse aufzurücken, so daß jetzt eine Einheitsmarke von 60 Pf. geltend wird. Dieser Beschluß wurde von der gut besuchten Versammlung einstimmig gefaßt.

Striegen. Versammlung am 18. August. Der Kassierer des Stättenberichts vom 2. Quartal. Hierauf hielt ein Breslauer Kollege einen längeren Vortrag über den 8. Verhandlungstag. Redner verstand es ausgezeichnet, den versammelten Kollegen alles recht klarzutragen und erntete für seinen Vortrag reichen Beifall.

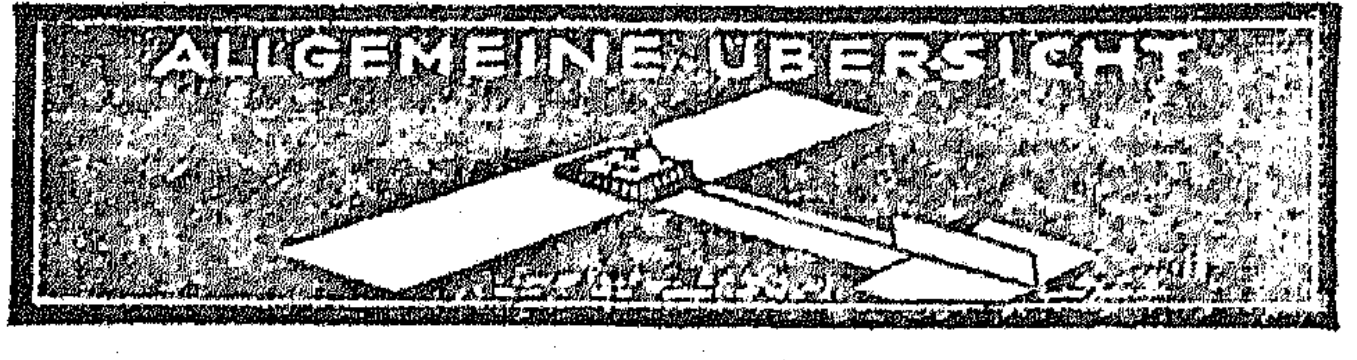
Der Vorsteher erwähnte die Kollegen, den Hilfskassieren bei Einholung der Beiträge hilfreich entgegen zu kommen. Nach Erledigung einiger interner Sachen wurden die Kollegen ermahnt, noch zahlreicher in den Versammlungen zu erscheinen.

Zweien t. Wgl. Am 1. September hielt die hiesige Zahlstelle ihre Mitgliederversammlung ab, die recht gut besucht war. Vor Eintritt in die Tagesordnung gab der Bevollmächtigte Kölbl seiner Freude darüber Ausdruck, daß die Transportarbeiter am Unzuge beim Gewerkschaftsfeste sich so zahlreich beteiligt haben, seien sie doch verhältnismäßig am stärksten vertreten gewesen. Trotz der anfangs gehübten Zerkümmern der einzelnen Arbeitgeber seien die Kollegen ohne Furcht vor diesen auf die Straße getreten und würden es ferner tun.

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 40. Woche ist fällig.

Hierauf sprach der Gauleiter über das Thema: „Kapitalistenluzus und Arbeiterelend“. Nach Erledigung einiger geschäftlicher Angelegenheiten forderte der Bevollmächtigte auf, neben der Gewerkschaft auch den politischen Verein nicht zu vergessen, in dem die Gewerkschaften ihren politischen Stützpunkt finden und die Arbeiterpresse zu lesen, die die Interessen der Arbeiter jederzeit vertritt. Auf diese Aufforderung hin ließen sich Kollegen in den sozialdemokratischen Verein aufnehmen und außerdem bestellten 12 Kollegen das „Sächs. Volksblatt“. Auch zur Erwerbung des Bürgerrechts erklärten sich mehrere Kollegen bereit. Hierauf schloß der Versammlung. Den Treuenschen Kollegen können wir nur zurufen: Immer weiter auf diesem Wege, es wird ihr Schade nicht sein.



Zabrze D. Schl. Als im vorigen Jahre auf der Konferenz in Breslau auch unsere Verhältnisse in Oberschlesien besprochen wurden, da zeigte es sich, daß wir zwar langsam aber doch stetig vorwärts marschieren. Doch diese Entwicklung scheint auf einmal auf ein großes Hindernis gestoßen zu sein. Um die Ursachen dieses Hindernisses zu ergründen, müssen wir leider konstatieren, daß wohl vor allen Dingen die Zabrze Kollegen noch immer nicht gelernt haben, ihr Interesse auf das Zunächstliegende zu wenden. Da die Kollegen in Zabrze immer noch unter unerträglich langer Arbeitszeit, verbunden mit schlechter Entlohnung, ohne die anderen Leibel- und Missstände zu erwähnen, leiden müssen, wäre es wohl vor allen Dingen ihre erste Pflicht, sich etwas mehr als wie bisher um ihren Verband zu kümmern. Werdet sich die Kollegen, welche bis jetzt dem Verband angehören, alle Sonntag so viel Zeit nehmen würden, um ihr Vorbandsorgan zu lesen, müßten sie schon lange zu der Ueberzeugung gelangt sein, daß es doch endlich Zeit sei, auch hier andere Verhältnisse herbeizuführen. Am Dienstag schimpfen und die Hand in der Tasche halten, dies allein tut es nicht, hier müssen die Kollegen schon selbst helfend eingreifen, jeder muß agieren helfen. Vor allen Dingen müssen auch die anberaumten Versammlungen besucht werden, wo man die Nichtorganisierten mitbringt, und wenn so jeder Kollege seine Pflicht erfüllt, werden sich die Zabrze Kollegen schon andere Lebensbedingungen schaffen als die bisher bestehenden. Wenn man hört, daß es hier lustiger gibt, welche sogar an Sonntagen bis nachmittags um 6 Uhr ohne Frühstück und Mittagsgeld geschäftlich unterwegs sind, so sind das Zustände, welche einfach jeder Beschreibung spotten und eine baldige dringende Abhilfe fordern. Dann sehen wir uns doch einmal die Löhne an, 19 bis 25 Mk. pro Woche, welche bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 18 Stunden gezahlt werden, so müssen wir uns tatsächlich wundern, wie es die Kollegen bei der jetzt herrschenden Teuerung anstellen mögen, eigentlich leben zu können. Nebenbei muß aber auch noch das Wenige für Fuselgenuss reichen. Wie oft ist es unseren Kollegen schon gesagt worden, daß kein anderer Ort von Schiefen so schwarzem Loch, wo es ein leichtes sein müßte, mit den Arbeitgebern einen regelrechten Tarif abzuschließen, wenn nicht die verminderte Saumlosigkeit und Wehrlosigkeit der Kollegen es verhinderte. Wenn die Kollegen etwa denken, daß die Arbeitgeber von selbst etwas zulegen werden, dann sind sie aber gründlich auf dem Holzwege; erkämpft muß es werden, erstritten, das lassen sich die Kollegen gesagt sein, und weil eben erkämpft und gestritten werden muß, die Kollegen einzeln aber keine Macht bilden, so ist es ihre verdamnte Pflicht und Schuldigkeit, fest zum Verbands zu halten und Sorge dafür zu tragen, daß auch der letzte indifferente Kollege herangezogen wird, damit auch hier einmal menschenwürdige Zustände, Kultur, geschaffen wird.

Englische Genossenschaftsproduktion im Jahre 1911. Ueber den Umfang der industriellen (nichtlandwirtschaftlichen) Genossenschaftsproduktion in Großbritannien macht die letzte Nummer der amtlichen „Labour Gazette“ folgende Angaben: Im Jahre 1911 waren im ganzen 1122 britische Genossenschaften mit der Herstellung industrieller Güter beschäftigt. Es waren dies 2 Großverkaufsgesellschaften, 990 Konsumvereine und 130 Produktivgenossenschaften. Unter den letzteren befanden sich aber noch 5 Kornmühlens- und 34 Wäbereigenenschaften, die von Konsumentenvereinigungen betrieben wurden. Der Gesamtwert der von diesen Genossenschaften hergestellten Waren belief sich im Jahre 1911 auf 519,6 Mill. Mark gegen 512,7 Millionen Mark im Vorjahre, die Zahl der produktiv beschäftigten Arbeiter auf 53 408 und die diesen Arbeitern gezahlte Lohnsumme auf 59 6 Mill. Mark. Die einzelnen Genossenschaftsarten partizipieren an der Gesamtsumme der hergestellten Waren wie folgt:

	1902	1910	1911	Bros. Zunahme seit '02
	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	%
Konsumvereine	103,2	255,8	256,8	149,1
Großverkaufsgesellschaften	97,0	188,0	192,3	98,3
Kornmühlengenosenschaften	26,1	20,4	20,4	21,4
Wäbereigenenschaften	11,4	19,9	20,4	78,8
Produktivgenossenschaften	23,0	28,6	29,6	29,0
Zusammen:	260,5	512,7	519,6	99,4

Zur Laufe eines Jahrzehnts hat sich der Gesamtwert der britischen industriellen Genossenschaftsproduktion rund verdoppelt. Bei weitem am schnellsten zugenommen hat dabei die Produktion der Konsumvereine, die heute mit der der Großverkaufsgesellschaften zusammen 7/10 der gesamten Genossenschaftsproduktion umfaßt. Der scheinbare Rückgang der Kornmühlengenosenschaften erklärt sich durch die zweimal erfolgte Uebernahme derartiger Betriebe durch die englische Großverkaufsgesellschaft.

Literarisches.

Die Jahre der Geschlechtsreise von Dr. Popitz, Heft 28 der Arbeiter-Gesundheits-Bibliothek. Die geschlechtliche Entwicklung bedingt die gewaltigste Umwälzung im jungen Menschen, an die Stelle des bis dahin langsam, aber stetig fortschreitenden Wachstums des Körpers und seiner Organe tritt eine fast ruckweise einsetzende Vergrößerung, Verbreiterung und Verteilung der Gestalt; Stamm und Extremitäten, Herz und Gefäße, Lungen und Kehlkopf, Hirn und Sinnesorgane erfahren bei beiden Geschlechtern so eingehende Veränderungen, daß das Individuum leicht in Gefahr gerät, darüber das Gleichgewicht, das körperliche und seelische Gleichgewicht, zu verlieren. Mit dem geschlechtlichen Dasein des Kindes, mit der Befangenheit von Adam und Eva, bevor sie vom Baum der Erkenntnis genascht haben, ist es vorbei, das Geschlechtsweien erwacht mit seinem Wechsel von Lust und Leid, „gymnastisch jauchend, zu Tode betäubt“. Dieser Zeit der Geschlechtsreise, die so überaus leicht zu Gesundheitsstörungen Anlaß gibt, besonders wenn nicht von Seiten der Umgebung (Haus und Schule) zeitigen Vorgehen und den Gefahren begegnet wird, dieser Zeit der Verunsicherung und beginnenden Lungenerkrankungen, der Menstruations- und Hysterie, der Dantie und anderen verwerflichen Neigungen ein besonderes Heft der Arbeiter-Gesundheits-Bibliothek zu widmen, ist gewiß berechtigt. Die vorliegende mit reicher Kenntnis und Liebe geschriebene Arbeit des Leipziger Arztes, die nach einleitenden Kapiteln über die Physiologie und Pathologie der Entwicklungsjahre in ausführlicher und ungeschminkter Weise die geschlechtliche Entwicklung und deren Triebabwägungen behandelt, darf des Interesses unserer Arbeiterwäter und -mütter sicher sein und so mancher jugendliche Leser der Arbeiter-Gesundheits-Bibliothek wird daraus reichen Gewinn und reiche Belehrung davontragen. Zu beziehen zum Preise von 20 Pf. — in einer Ausgabe 50 Pf. — durch alle Parteibuchhandlungen und Expeditionen sowie direkt vom Verlag Erichshandlung Vorwärts, Paul Singer & Co. m. b. H., Berlin SW. 68.

Internationales Arbeitsamt. Liste der gewerblichen Gifte und anderer gesundheitsschädlicher Stoffe, die in der Industrie Verwendung finden. Nach den Beschlüssen des Komitees der Internationalen Vereinigung für geschäftlichen Arbeiterschutz entworfen von Prof. Dr. Th. Sommerfeld und Gewerbeamt Dr. R. Fischer. Redigiert durch den ständigen hygienischen Beirat der Internationalen Vereinigung, Sena, Verlag von Gustav Fischer, 1912. Preis 1 Mk. — Fr. 1.25.

Die Internationale Vereinigung für geschäftlichen Arbeiterschutz hat von Anfang an in ihr Arbeitsprogramm auch den Schutz der durch gewerbliche Gifte gefährdeten Arbeiter aufgenommen. Sie hat es als eine ihrer wichtigsten Aufgaben betrachtet, geeignete Grundlagen zu schaffen, auf welchen sich eine wirksame Gesetzgebung zu gedachtem Zwecke aufbauen könnte. Diese Bestrebungen gaben Anlaß zu umfassenden Erörterungen und eingehenden Untersuchungen der auf diesem schwierigen Gebiete auftauchenden Fragen. Dabei spielten unter anderen die Anzeigepflicht für gewerbliche Vergiftungen sowie für die Erzeugung und Verwendung gewerblicher Gifte, die Aufmachung von Krankheitskassettens über besonders gefährdete Betriebe, die anzustrebende gewerbehygienische Ausbildung und Schulung der Arbeiter, die fachmännische Beaufsichtigung der gesundheitsgefährlichen Betriebe und die Regelung der Arbeitszeiten der Arbeiter eine besondere Rolle. Die Behandlung dieser und ähnlicher Fragen ließ sich am besten durch ein Verzeichnis der Stoffe mit ausgedehntem Charakter wünschenswert erscheinen.

Diese „Gifliste“ legt nun vor und die Namen der Fachmänner aller Länder, die bei ihrer Bearbeitung beteiligt waren, leisten für ihre sorgfältige Bearbeitung volle Gewähr. Sie enthält zunächst eine kurze Geschichte dieser Bestrebungen, sodann ein alphabetisches Verzeichnis der Giftstoffe. Die Industriezweige, in denen eine Vergiftung in Frage kommt, die Art und der Ort der Einwirkung des Giftes, die Vergiftungsercheinungen, sowie die besonderen Maßnahmen gegen die Vergiftung werden hier erörtert. Eine Reihe von Verweisen auf die Feder Gewerbeamt Dr. Fischer (Berlin) über die Stellungnahme der Betriebsleiter und der Arbeiter zu dieser Frage bildet den Abschluß zu dieser Arbeit. Auf 30 Seiten wird in ihr der gegenwärtige Stand des gewerbehygienischen Wissensbestandes über Vergiftungen komprimiert und die Grundlage für weitere fachkundige Bestrebungen zur Bekämpfung der industriellen Vergiftungen in allen Ländern geschaffen. Die Gifliste wird den Krankentassen, den Gewerbeärzten, den Aufsichtsbeamten, den Betriebsleitern giftverwendender Betriebe, den Gewerbevereinen, sowie den Arbeitern der giftverwendenden Betriebe selbst wertvolle Dienste erweisen.

Die Chemie der menschlichen Nahrungsmittel. Von Dr. Hugo Bauer, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Stuttgart. Gegen 150 Seiten. Mit Abbildungen. Preis 60 Pf.

Dieses Bändchen umfasst die Beschreibung der chemischen Zusammensetzung unserer wichtigsten Nahrungsmittel, ihre Gewinnung bzw. Darstellung und ihre Verwendung in leicht faßlicher, klarer Darstellung. Auf wissenschaftlich einwandfreier Grundlage baut der Verfasser seine praktischen Folgerungen auf, die für manche der Anlaß zu einer Reform, seiner Ernährungswissenschaft werden können.

Die Bändchen sind der von Herrn Dr. Willam Schmid im Auftrage der Deutschen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft herausgegebenen Naturwissenschaftlichen Technischen Volkstafel entnommen. Nach dem Grundsatz: „Für das Volk ist das Beste gerade gut genug“, bietet dieses echt volkstümliche Uebersetzen, von zahlreichen Gelehrten, Männern der Technik und Forschung in wissenschaftlich einwandfreier Weise aufgebaut, unserem deutschen Volke auf den verschiedenen naturwissenschaftlichen, medizinischen und technischen Gebieten eine zeitgemäße für jedermann verständliche Lektüre. Besonders Gewicht wurde darauf gelegt, daß der Inhalt der Bücher die Leser zum Denken anregen und zum Selbstbeobachten und zur Selbsttätigkeit anleiten soll.

In einer Reihe von Büchern werden auch die einzelnen Berufsgebiete des Handwerks so behandelt, daß nicht nur die Angehörigen des Handwerks vom Lehrling bis zum Meister aus ihnen reichen Nutzen ziehen werden, sondern daß auch Fernerlehrende sachgemäße Orientierung geboten wird.

Die Sammlung, welche die Beachtung der Behörden gefunden hat und von diesen zum Gebrauch in Schulen etc. empfohlen wird, ist weitestgehend Beachtung wert.

Direktorien.

Walzenburg. Der Direktor der Berliner Patentfahrt heißt Wolffsohn.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Die Ortsklassierer machen wir darauf aufmerksam, daß Erwerbslosenunterstützung an bezugsberechtigtere reisende Mitglieder nur in den in unserem Adressenverzeichnis mit * versehenen Orten ausgezahlt werden darf.

Abhandlen gekommen sind die Verbandsblätter nachstehend genannter Mitglieder:

- In Berlin: Albert Dersch, Spt.-Nr. 14 680, eingetr. 5. 2. 05; Arthur Endorn, Spt.-Nr. 43 949, eingetr. 20. 12. 07; Theodor Knopp, Spt.-Nr. 144, eingetr. 18. 3. 12.
- In Dessau: Richard Friede, Spt.-Nr. 235 944, eingetr. 9. 6. 12.
- In Erlangen: Georg Steindreher, Spt.-Nr. 243 599, eingetr. 28. 7. 12.

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

Das Mitglied Alfred Rube, Spt.-Nr. 30 784, eingetreten 30. 5. 1908 in Berlin, ist von dort nach Unterschlagung von Verbandsgeldern abgereist. Es ist nicht ausgeschlossen, daß derselbe versucht, vor den einzelnen Ortsverwaltungen Unterstützung zu erlangen. Wir ersuchen daher unsere Funktionäre, dem Rube, falls er sich irgendwo meldet, das Verbandsbuch abzunehmen und unter Mitteilung seiner jeweiligen Adresse an den Unterzeichneten einzufenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

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

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Köln am Rhein suchen wir einen tüchtigen Geschäftsführer, der mit allen Organisationsarbeiten, der Leitung von Lohnbewegungen usw. gründlich vertraut sein muß. Es wird nur auf eine erste Kraft reflektiert, die schon gute Leistungen in ähnlicher Stellung aufweisen kann. Ferner suchen wir zur Vertreibung der Agitation unter den Berliner Chausseuren eine tüchtige Kraft, die mit den Eigenmöglichkeiten der Branche vertraut sein muß. Bewerber für beide Posten müssen mindestens 3 Jahre gewerkschaftlich organisiert sein. Handschriftliche Offerten sind für jede Stelle getrennt unter Schilderung der bisherigen Tätigkeit und Befähigung einer ausführlichen Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten bis 15. Oktober d. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Vorstandsvorsitzende.

F. A.: D. Schumann.

Bekanntmachung.

Den Bewerbern um die in Nr. 32 des „Courier“ vom 10. August d. J. ausgeschriebenen Stellen vor zwei besoldeten Beitragsklassierern für unsere Verwaltung in Kiel zur Nachricht, daß diese Stellen besetzt sind. Der Vorstand.

Verantw. Redakteur: Karl Millhahn, Lichtenberg-Berlin, Verlagsgesellschaft „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer & Dimmig, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.

Verbandsfunktionäre!

Betriebsvertrauensleute, Branchenleiter, Verwaltungsmitglieder, Distrikts-, Agitationskommissionsmitglieder und Obleute.

Am Montag, den 21. Oktober 1912, abends 8 1/2 Uhr, im Gewerkschaftshaus, Saal 4, Engel-Ufer 15:

Allgemeine Funktionär-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Reichstagsabgeordneten Karl Legien über: „Die deutsche Gewerkschaftsbewegung.“ 2. Diskussion. 3. Geschäftliches. Die grüne Legitimationskarte und das Mitgliedsbuch sind zwecks Abstempelung und Kontrolle am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen. Ohne Karte und Buch kein Zutritt.

Voranzeige! Die nächste ordentliche Generalversammlung für den Bezirk Groß-Berlin findet am Donnerstag, den 7. November, in Kellers Neue Philharmonie, Köpenickerstr. 95-96, statt.

Sonntabend, den 12. Oktober 1912:

Zur Feier des Stiftungsfestes Großer Kunstabend

in den Räumen der Brauerei Friedrichshain (Am Königstor). (Größter und schönster Konzertsaal Berlins.)

Bestehend aus Konzert, Gesang, künstlerische Aufführungen, großer Ball.

Mitwirkende: Fräulein Glorine Rangabe, dramatische Sängerin. Herr Eugen Wolff, Hofopernsänger. Fräulein Anni Sander, Soubrette. Herr Kurt Nibel, Kabarett-Humorist. Herr Heinz Sander, Charakterkomiker. „Männerchor der Transportarbeiter“, Musikdirektor Herr Scholz. „Berliner Künstler-Orchester“, Musikdirektor Herr Fritz Blume.

Eröffnung 8 Uhr.

Beginn des Konzerts präzise 8 1/2 Uhr.

Programm gratis.

Während der Vorträge im Tunnel: **TANZ.**

Entree (inkl. Tanz) nur 50 Pfg.

Es wird dringend gebeten, während des Konzerts und der künstlerischen Vorträge nicht zu rauchen. Während der Aufführungen bleiben die Saaltüren geschlossen. Da ganz besondere Arrangements getroffen worden sind, wird Massenbesuch erwartet. Billets sind bei den Einkassierern, Vertrauensleuten, Zahlstellen und in den Büros der Sektionen zu haben.

An die Wissensdurstigen! Die Bibliothek ist jetzt wieder in der Zeit von 9-6 Uhr geöffnet. Außerdem jeden Montag bis 9 Uhr abends und jeden Freitag bis 10 Uhr abends. Der neue Katalog wird jedem Leser in der Bibliothek Michaelkirchplatz 2, vorn parterre, in der oben angeführten Bürozeit gegen Vorzeigung des Mitgliedsbuches ausgehändigt.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

S. A.: August Werner, Engel-Ufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt Mpl, 2332 und 4747.

Sektion I.

Handelsarbeiter.

Sonntagsruhe der Einkassierer!

Kolleginnen und Kollegen! Trotz des vom Polizeipräsidenten an die Abzahlungs-geschäftsinhaber ergangenen Verbotes, daß an den Sonntagen das Einkassieren von Ratezahlungen nur in der Zeit von 8-10 Uhr im Sommer und von 10-2 Uhr im Winter stattfinden darf, hat die unterzeichnete Sonntagsruhe-Überwachungs-Kommission festgestellt können, daß einzelne Abzahlungs-geschäfte das ergangene Verbot nicht beachten. Bis in die späten Nachmittagsstunden an den Sonntagen müssen die Angestellten das Inkasso ausüben, damit die Geschäftsinhaber nur keinen festen Wochentagskassierer mehr einzustellen brauchen.

Wir richten nun an unsere auf Teilzahlung laufenden Kolleginnen und Kollegen, insbesondere aber an deren Frauen, das dringende Ersuchen, uns in dem Kampfe zwecks Erbringung der völligen Sonntagsruhe derart zu unterstützen, daß man an den Sonntagen überhaupt keine Zahlungen leistet, sondern den Abzahlungs- oder Nähmaschinenkassierer nur an Wochentagen bezahlt. Nur in den dringendsten Fällen zahle man am Sonntag, dann aber nur in der freigegebenen Zeit von 8-10 Uhr und vom 1. Oktober ab von 12-2 Uhr.

Sollten sich trotzdem in den einzelnen Familien noch Einkassierer nach 10 Uhr einstellen, so ersucht die unterzeichnete Sonntagsruhe-Überwachungs-Kommission um sofortige schriftliche Mitteilung.

Hinweg mit dem Sonntagskassierer-Unwesen!

Weiter ist darauf zu achten, daß jeder Abzahlungs- und Nähmaschinen-Einkassierer im Besitze einer

grün-grünen Kontrollkarte

sein muß. Einzelne Geschäftsinhaber dulden keine organisierten Einkassierer in ihren Betrieben, schließen aber gern mit der organisierten Arbeiterschaft Geschäfte ab. Alle Täuschungsversuche weisen man energisch zurück. Nur von organisierten Einkassierern lasse man sich bedienen, nur mit organisierten Einkassierern schließe man Geschäfte ab.

Hoch die Solidarität!

Die Sonntagsruhe-Überwachungs-Kommission der Einkassierer und Kassenboten.

S. A.: Ernst Thieme, Berlin O., Eldingerstr. 66.

Sonntagsruhe!

Vom 1. Oktober tritt an den Sonntagen die Arbeitszeit von 12-2 Uhr in Kraft. Die Kollegen werden hierdurch aufgefordert, rechtzeitig die Überwachungs-Kommission von Übertretungen in Kenntnis zu setzen. Büro: Alte Leipzigerstr. 1. Fernspr.: Zentrum, 9330-2632.

Kollegen aus den Ladengeschäften der Schuhbranche.

Am Donnerstag, den 10. Oktober 1912, abends 9 Uhr, im Lokale von Weihnacht, Grünstr. 21 (nahe Verbandsstr.)

Öffentliche Versammlung.

Kollegen aus allen Betrieben der Waren- und Kaufhäuser, sowie aus den Ladengeschäften vom Wedding, Oranienburger Vorstadt, Gesundbrunnen.

Am Donnerstag, den 17. Oktober, abends 9 Uhr, bei Wald, Pfingststr. 5

Versammlung.

Fahrschulfführer und Portiers.

Am Montag, den 7. Oktober, abends 8 1/2 Uhr, bei Wegener, Seydelstr. 30

Große Branchen-Versammlung

Tagesordnung: 1. Vortrag des Herrn Ingenieur Georg Wolde über: „Zentralheizung und Warmwasser-Versorgung.“ 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten. 4. Verschiedenes.

Kollegen! Da in vielen Betrieben von den Fahrschulfführern und Portiers verlangt wird, daß dieselben mit der Zentralheizung bzw. Warmwasser-Versorgung vertraut sein sollen, hat sich die Branchenleitung veranlaßt gesehen, einen diesbezüglichen Vortrag halten zu lassen.

Wir ersuchen die Kollegen, in dieser Versammlung recht zahlreich zu erscheinen.

In dieser Versammlung werden auch die Mitgliedskarten abgestempelt, zu diesem Zweck müssen die Mitgliedsbücher mitgebracht werden.

Voranzeige! Am Sonntag, den 10. November, findet in Wilkes Festsaal, Sebastianstr. 39, ein Lichtbilder-Vortrag über: „Die deutsche Revolution 1848“ statt.

Wir ersuchen die Kollegen, schon jetzt fleißig zu agieren.

Die Branchenleitung.

Hausdiener, Kutscher der Wäscheverleih-Geschäfte.

Am Montag, den 7. Oktober, abends 7 1/2-9 Uhr, im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Saal 11

Kontrollkarten-Abstempelung.

Mitgliedsbücher müssen vorgelegt werden.

Nachdem:

Vertrauensmänner-Sitzung.

Jeder Betrieb hat zu erscheinen und muß durch einen Kollegen vertreten sein.

Zur gefl. Beachtung! In Branchenleitungssachen haben sich die Kollegen an den Branchenleiter Waldemar Niede, Grüner Weg 12, v. 1 Tr. In Schlichtungssachen an den Kollegen Wilhelm Grau, Bellestr. 6, 1 Tr. zu wenden.

Die Branchenleitung.

Chemikalien-, Glas- und Beleuchtungsbranchen.

Sonntabend, den 9. November 1912, abends 8 1/2 Uhr

Gemeinames Vergnügen

in den Andreasfestsälen, Andreasstr. 21.

Bahnverbindung: Mit der Stadtbahn bis zum Schles.-Bahnhof, Straßenbahnen Nr. 1, 2, 3, 4, 6, 9, 82, 76, 77, 78 und 79, Autoomnibus Nr. 2, 15 und 32.

Bayer's humoristische Ensemble.

1. Teil.

1. Willy Waldow, Bariton
2. Bayer — Pöschle
3. Paul Bergow, Dialekt-Komiker
4. Paul Santan, Charakter-Komiker
5. S. Brüning, Rezitator
6. Alb. Chaston, Humorist

2. Teil.

7. Gesinde.

Zeitbild in 1 Akt.

8. Teil.

8. S. Brüning, Humorist
9. Alb. Chaston, Komiker
10. Willy Waldow, Bariton
11. Paul Bergow, Dialekt-Komiker
12. Gebr. Santony, Grotesk-Duettisten

Eintrittskarten à 25 Pfg. Kinder frei.

Nach der Vorstellung Tanz. Herren, die daran teilnehmen, zahlen 30 Pfg. nach.

Billets sind zu haben: Im Büro, Engel-Ufer 15, 2 Tr., Zimmer 32, im Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstr. 1, bei den Vertrauensleuten, sowie beim Kollegen Karl Milchahn, Michaelkirchplatz 1, 1 Tr.

Da es sich das Komite hat angelegen sein lassen, den Mitgliedern mit ihren Familien, sowie den wertigen Gästen einen genussreichen Abend zu verschaffen, erwarten wir regen Zuspruch. Das Komite.

Lebens- und Genussmittelbranche!

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

Am Montag, den 7. Oktober 1912, im Arbeitsnachweis-saal, Alte Leipzigerstr. 1:

Branchen-Versammlung

Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Aufnahme neuer Mitglieder. 4. Branchenangelegenheiten und Verschiedenes. 5. Ausgabe der Billets zum Lichtbildervortrag.

Anfang präzise 9 Uhr.

Dieserigen Kollegen, welche permanent durch Abwesenheit in den Branchen-Versammlungen glänzen, werden

hierdurch besonders an ihre Pflicht erinnert. Kollegen, stärkt eure Reihen, bringt die Unorganisierten mit, bringe ein Jeder für guten Besuch. Die Branchenleitung.

NB. Beiträge können in dieser Versammlung gezahlt werden.

Am **Mittwoch, den 2. Oktober 1912, abends 9 Uhr,** findet im **Arbeitsnachweisamt, Alte Leipzigerstr. 1**

Eine wichtige Vertrauensmännerführung statt. — Jeder Vertrauensmann hat unbedingt zu erscheinen. Kein Betrieb der Lebens- und Genussmittelbranche darf unvertreten sein.

Sektion II. Transportarbeiter.

Branchenberater,
Branchenleiter, Betriebs-Vertrauensleute!

Jeder Funktionär der Sektion II muß es als seine vornehmste Aufgabe betrachten, für den Ausbau des Verbandes nach Innen und Außen Sorge zu tragen. Die Branchenleitungen haben darauf zu achten, daß die Vertrauensmänner-Listen stets in Ordnung gehalten werden und weiter dafür zu sorgen, daß Betriebsvertrauensleute, welche aus ihren Ämtern ausscheiden, sofort durch andere ersetzt werden. Kein Betrieb darf ohne einen Vertrauensmann sein! Den Betriebsvertrauensleuten erwächst die Pflicht, für die Ausbreitung und Aufrechterhaltung der Organisation unter seinen Arbeitskameraden im Betriebe Sorge zu tragen; außerdem müssen die Vertrauensleute die für sie zuständigen Branchenführungen unbedingt besuchen und ferner ihre Branchenleiter und Branchenberater über Mißstände und sonstige Vorkommnisse die auf das Arbeitsverhältnis Bezug haben in Kenntnis setzen.

Die Sektion II. v. Uthoff.

Vertrauensleute aus allen gewerblichen Fuhrwerksbetrieben, wie Bau- und Arbeitsfuhrwerk, Geschäfts-, Reklame-, Spedition-, Möbel- und sonstigem gemischten Fuhrwerk.

Unter Führung der Leiter der Fuhrerzentrale der Herren **Wed** und **Jahrenkrug** wird der Versuch unternommen, eine sogenannte

Gelbe Organisation

der Kutscher Berlins zu gründen. Die Fuhrer von verschiedenen Betrieben versuchen zu diesem Zwecke ihre Kutscher zu überreden, sich an der Gründung einer solchen Harmonieduselorganisation zu beteiligen und laden deshalb die Kutscher zu Zusammenkünften mit den Fuhrwerksbesitzern und deren Betriebsinspektoren ein.

Wir rufen deshalb an alle Betriebsvertrauensleute und unsere gesamten Verbandskollegen die dringende Aufforderung, dafür zu sorgen, daß alle derartigen Ansuchen sofort und energisch zurückgewiesen werden. Auch ist die Verbandsverwaltung von allen derartigen Vorgängen sofort auf dem schnellsten Wege zu verständigen.

Kollegen! Die Gründung einer gelben Organisation soll nur dazu dienen, eure berechtigten Wünsche auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen niederzulegen. Die Fuhrer haben das Bestreben, ihre Kutscher in der bisher gewohnten Weise ausbeuten zu wollen. Darum, Kollegen, sorgt dafür, daß die Nachschafften der Scharmacher im Fuhrergewerbe zuhanden werden.

Die Sektionsleitung.
J. A. U. Uthoff.

Kohlenarbeiter!

Laut des Lohnarbeitsvertrages unter B, Absatz 1 beträgt der Stundenlohn ab 30. September d. J. 47 1/2 Pf. Wir ersuchen alle Kollegen darauf zu achten, daß diese Bestimmung auf allen Kohlenplätzen zur Durchführung gelangt. Falls sich Firmen finden sollten, die diese Bestimmung des Vertrages nicht beachten, so ersuchen wir die Kollegen dem Verbandsbüro hiervon Mitteilung zu machen.

Die Branchenleitung.

Mitglieder aus allen Brauereibetrieben und Niederlagen Gross-Berlins.

Am **Mittwoch, den 16. Oktober, abends 8 Uhr,** findet im großen Saal des **Gewerkschaftshauses, Engelshufer 15** eine

Branchen-Versammlung

für sämtliche Kollegen obgenannter Branche statt und bitten wir die Kollegen, für einen zahlreichen Besuch Sorge zu tragen zu wollen.

Vertrauensmänner

aus den Brauereien und Niederlagen Groß-Berlins!

Am **Donnerstag, den 3. Oktober d. J., abends 7 1/2 Uhr,** findet im Arbeitsnachweis Engelshufer 14/15 unter Seitenfl. 3 Tr. eine Sitzung statt.

Das Erscheinen aller Kollegen Vertrauensmänner genannter Gruppe erwartet Die Branchenleitung.

Bezirk Oberschönweide.

Kolleginnen und Kollegen! Am **Sonntag, den 28. September, abends 8 Uhr,** findet in dem Lokal von **Fr. Warnke, Wilhelmshofstr. 18,** unsere

Mitglieder-Versammlung

statt. Tagesordnung: 1. Vortrag über: „Die Bedeutung des Gewerbegerichts“. Referent: Kollege **Schramm**. 2. Diskussion. 3. Definitive Bestätigung der Kandidaten zum Gewerbegericht. 4. Unser Herbstbergnügen. 5. Verschiedenes.

In Anbetracht der Wichtigkeit der Tagesordnung wird ein vollständiges Erscheinen erwartet.

Die Agitationskommission.

Mitglieder aller Branchen aus Charlottenburg, Wilmersdorf, Halensee und Schmargendorf!

Am **Montag, den 7. Oktober, abends 8 1/2 Uhr,** im **Volkshaus, Köpenickerstr. 3**

Große Mitglieder-Versammlung

Tagesordnung: Vortrag des Parteisekretärs **Mar Groger** über: „Imperialismus und Gewerkschaften. 2. Diskussion. 3. Bericht vom 3. Quartal 1912.

Es ist Pflicht aller Kollegen, bestimmt zu erscheinen. Mitgliedsbuch ist mitzubringen und am Eingang vorzulegen.

Leitergerüstbauer.

Am **Sonntag, den 20. Oktober, abends 6 Uhr,** **Große Versammlung mit Frauen.**

bei **Witte, Sebastiansstr. 89.** Tagesordnung: 1. „Meine Erlebnisse in der Ferienkolonie. Referent: Kollege **Madoll**.

Zahlreiches Erscheinen mit Frauen ist unbedingt notwendig. Da nach der Versammlung geselliges Beisammensein mit **Tanz** stattfindet. Die Branchenleitung.

Außerordentliche General-Versammlung

der Ortskrankenkasse für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker zu Berlin am **Mittwoch, den 2. Oktober 1912, abends 8 1/2 Uhr,** im oberen Saal von **Sellers Festalen, (Neue Philharmonie), Köpenickerstraße 96/97.**

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsführers **Herrn Albert Kohn** über: „Die zukünftigen Aufgaben der Ortskrankenkassen.“
2. Antrag an das Versicherungsamt der Stadt Berlin wegen weiterer Zulassung unserer Klasse und wegen deren zukünftigen Gestaltung.

Der Vorstand.

Richard Mittenberg, Vorsitzender. Jonas Stahl, Schriftführer.

Jugend-Abteilung. Versammlungen.

Abteilung **Ostern** am **Mittwoch, den 2. Oktober, abends 9 Uhr,** bei **Schumann, Tillstr. 6.**

Abteilung **Lichtenberg** am **Sonntag, den 12. Oktober, abends 9 Uhr,** bei **Trompa, Frankfurter Allee 181.**

Tagesordnung: in beiden Versammlungen:

1. Verlesung des Protokolls der letzten Monatsversammlung.
2. Vortrag des Herrn **Wilhelm Mitschke** über: „Der Welt Anfang und Ende“.
3. Ergänzungswahl zur Generalversammlung von Groß-Berlin.
4. Verfügliches und Abteilungsangelegenheiten.

Zu jedem Punkte freie Aussprache.

Abteilung **Zentrum** am **Donnerstag, den 10. Okt., abends 9 Uhr,** bei **Boh, Klosterstr. 101.**

Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Monatsversammlung. 2. Vortrag des Kollegen **Robert Altemann** über: „Freiheitskämpfe im Mittelalter.“ 3. Wahl von zwei Delegierten zur Generalversammlung von Groß-Berlin. 4. Verfügliches und Abteilungsangelegenheiten. Zu jedem Punkte freie Aussprache.

Abteilung **Wedding** am **Mittwoch, den 2. Oktober, abends 9 Uhr,** bei **Boh, Kleinendorferstr. 81.**

Tagesordnung: Vortrag des Kollegen **W. Schacht**, Neuwahlen und Verfügliches.

Abteilung **Gesundbrunnen** am **Mittwoch, den 2. Oktober, abends 9 Uhr,** bei **Kurrod, am Zionskirchplatz 5.**

Tagesordnung: Vortrag über: „Jugendbesch.“ Ref: **Fr. Margarete Philipp,** Verfügliches und Verschiedenes.

Am **Sonntag, den 5. Oktober, abends 9 1/2 Uhr,** beginnt ein Anfänger Kursus für

Stenographie (Stolze-Schrey)

im **Arbeitsnachweisamt, Michaelkirchplatz 2** etc. Die jugendlichen Kollegen, welche sich daran beteiligen wollen, werden ersucht, sich dortselbst einzufinden. Für Lehrmittel sind 10 Pf. zu entrichten, sowie Papier und Bleistift mitzubringen.

Ferner machen wir darauf aufmerksam, daß am **Donnerstag, den 17. Oktober, abends 1/2 Uhr** **pünktlich** im **Gewerkschaftshaus Engelshufer 15, 1. Stfl. 3 Tr.** (Arbeitsnachweis) der

Englische Kursus

beginnt. Der Kollege **Joseph, Sekretär** der Internationalen Transportarbeiter-Federation, ist als Lehrer gewonnen worden.

Sektion IV.

Privat-Chauffeure.

Charlottenburg. Am **Donnerstag, den 3. Oktober, abends 8 1/2 Uhr,** bei **W. Wernicke, Bismarckstr. 38:**

Versammlung

Tagesordnung: 1. Vortrag über: „Lesen und Denken.“ 2. Diskussion. 3. Die agitatorische Tätigkeit unserer Berufskollegen. 4. Berufsfragen.

Beiträge können in der Versammlung bezahlt werden. Neue Mitglieder werden aufgenommen. Kollegen! Sorgt für die Ausbreitung unserer Organisation unter den Berufskollegen. Erscheint

in unseren Versammlungen und bringt uns noch fernstehende Kollegen mit.

Die Branchenleitung.

Kraftdroschenführer.

Bezirks-Versammlungen:

Bezirk Weißensee. Am **Donnerstag, den 10. Oktober 1912, abends 7 Uhr,** im Lokale von **Vilinski, Uckermarkstraße.**

Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Berufsfragen. 3. Bezirksangelegenheiten und Verschiedenes.

Bezirk Wilmersdorf. Am **Dienstag, den 15. Oktober 1912, abends 7 Uhr,** im Lokale von **Riltsche, Gastemerstr. 6.**

Tagesordnung: 1. Die bevorstehenden Stadtverordnetenwahlen. 2. Wahl eines Mitgliedes der Gewerkschafts-Unterkommission. 3. Bezirksangelegenheiten und Verschiedenes.

Die Bezirksführer.

Distrikt Charlottenburg und Umgegend.

Am **Sonntag, den 12. Oktober 1912,** aus Anlaß des 10-jährigen Bestehens des Transportarbeiter-Verbandes in **Charlottenburg**

Lustiger Abend

im **Volkshaus, Charlottenburg, Köpenickerstr. 3, gr. Saal.** Mitwirkende: **Berliner Konzert-Orchester, Kapellmeister Friß Kletke, Theater- und Gesangsvorträge** von der **Lewandowski-Sängergesellschaft.** Aufführungen vom **Arbeiter-Turnverein Fichte, Marmorgruppen, Feste** der Kollegen **Ernst Förster.** Nach dem Tanz-Anfang pünktlich **8 1/2 Uhr.** Eintrittskarte pro Person **50 Pfg.** Während der Vorträge bleiben die Saaltüren geschlossen.

Alle Kollegen sind mit ihren Angehörigen, Freunden und Bekannten freundlich eingeladen, und erwartet regen Besuch.

Das Komitee.

Bekanntmachung.

Nationale Kranken- und Sterbefälle der Droschkenkutscher u. verw. Berufsgen. G. S. Nr. 75 (Stz. Berlin).

Wir geben hiermit bekannt, daß der Beschluß der General-Versammlung vom 2. Mai 1912, die Klasse aufzulösen, am 23. August 1912 die Genehmigung des kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung erhalten hat.

Wir eröffnen nunmehr nach § 52 unseres Statuts das Liquidationsverfahren und fordern nach § 50 des Bürgerlichen Gesetzbuches alle diejenigen auf, welche noch Forderungen an obgenannte Klasse haben, dieselben bei dem unterzeichneten Vorstande einzureichen.

Der Vorstand

der Nationalen Kranken- und Sterbefälle der Droschkenkutscher und verwandten Berufsgenossen.
G. S. Nr. 75 (Stz. Berlin).

Engelshufer 15.

W. A. Nitter, Vorsitzender.

NB. Nach Beendigung der Liquidation erfolgt die Bekanntmachung zwecks Abhebung des auf die Mitglieder entfallenden Anteils.

Der Vorstand.

Berliner Lokales.

Einen **Fahnenenträger** habe ich, welcher in einer Pferdewagen auf einer Fahrt von der Eisenbahnstraße nach der Manteuffelstraße, in der Nacht vom 14. bis 15. September liegen geblieben, wird der Kutscher gebeten, gegen Belohnung und Erstattung der Unkosten abzugeben in der Redaktion des „**Courier**“, **Michaelkirchplatz.**

Nachschrift. Da der Verlierer bei nicht Herbeschaffung des Säbels großen Unannehmlichkeiten ausgeht ist, ersuchen wir, diese Nachricht unter den Droschkentuschern weitgehendst zu verbreiten.

Verloren wurde am **Sonntag, den 15. September d. J.** eine Brautlaterne mit 3 geschlossenen Scheiben. Der eheliche Finder wird gebeten, dieselbe bei **Hentelmann, Ehegattenstr. 28,** abzugeben.

Gefunden wurde eine **Transparentlampe,** abzugeben im Büro, **Engelshufer 15 II, Zimmer 43/44.**

Sektion V.

Industriearbeiter.

Sektions-Vertrauensmänner-Konferenz am **Mittwoch, den 16. Oktober 1912, abends 7 Uhr,** im Lokal von **Brämer, Gussittenstr. 40.**

Der Eintritt wird unter Vorzeigung der weißen Vertrauensmännerkarte gestattet.

Allgemeine Sektions-Versammlung

am **Sonntag, den 20. Oktober 1912, vormittags 9 1/2 Uhr,** im großen Saal der **Germania-Bräckerie, Chausseest. 110.**

Die nähere Tagesordnung wird noch durch Handzettel bekannt gegeben.

Ein vollständiges Erscheinen erwartet

Die Sektionsleitung.

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

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