

# Sommer

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

Er scheint jede Woche Sonntags.  
 Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franko 1,50 M.  
 Der Courter ist in die Postzeitungskasse eingetragen.

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

Redaktionschluss  
 am Montag Morgen vor Vertheilen des Blattes.  
 Unerlangte Manuskripte werden nicht zurückgeschickt.  
 Zuschriften und Mitteilungen an die Schriftleitung.

Nr. 50. Berlin, den 15. Dezember 1912. 16. Jahrg.

**Der Deutsche Transportarbeiter-Verband** erzielte bei den im 1. Halbjahre 1912 geführten 543 Lohnbewegungen eine Verkürzung der Arbeitszeit in 1065 Betrieben für 24 476 Kollegen. Lohn-erhöhungen wurden in 2102 Betrieben für 41087 Personen erreicht. Die Bezahlung von Ueberstunden-, Sonn-, Feiertags- und Nacharbeit wurde in 1431 Betrieben für 43 034 Beteiligte durchgesetzt.

## Zur Lohnbewegung der Hamburger Hafenarbeiter.

IV.

Wie wir im Bericht über die Bewegung der Schiffsreiniger mitteilten, schieden die Werhölzgänge der Woermann- und Ostafrika-Linie von der direkten Verhandlung durch die Kommission des Hafenbetriebsvereins aus. Nachdem die Beratungen für die Gruppe der Schiffsreiniger in der Lohnfrage ein bestimmtes Resultat erzielt hatten, wandten wir uns für die Werhölzgänge und Werkstättenarbeiter am 22. Mai direkt an die Direktion der Woermann- und Ostafrika-Linie mit dem Ersuchen, die Anfangslöhne von 4,— Mtl. auf 4,20 Mtl. zu erhöhen und die 5jährige Staffelung auf 3 Jahre herabzusetzen, sowie den Lohn für die Ueberstunden, Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit einheitlich für alle Arbeiter auf 60 Pf. pro Stunde zu normieren und Mindestlöhne festzusetzen. Desgleichen wurde eine Verlängerung der Ferien von 3 auf 6 Tage für die über 3 Jahre Beschäftigten gewünscht.

Derselbe Direktor Amfink, der die Verhandlungen in der Kommission des Hafenbetriebsvereins leitete, teilte im Schreiben vom 23. Mai mit, daß seine festen Arbeiter von einer Verabredung mit unserem Verbandsauschuss absehen. Er bedauere deswegen auch, über diese festen Leute keine Auskunft geben zu können. Mit anderen Worten: die Direktion lehnt Verhandlungen mit der Organisation ab. Später im Juni ist mit einer Kommission der Arbeiter verhandelt und sind Erhöhungen der Löhne eingetreten.

Der Lohn beträgt

	Ueberstundenlöhne	
	pro Tag	pro Stunde
bei Einstufung		
nach 1jähriger Beschäftigung	4,30	0,60
" 2 "	4,47	0,65
" 3 "	4,63	0,65
" 4 "	4,80	0,65
" 5 "	4,97	0,70
" 6 "	5,13	0,70
" 7 "	5,30	0,70

Die Berechnung der Ueberstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit soll wie folgt erfolgen: 1. Wenn abends gleich nach 6 Uhr weiter gearbeitet werden soll, so ist baldmöglichst eine Pause zum Verzehren des Abendbrotes zu geben, die als Arbeitszeit mit berechnet wird. Nur wenn tatsächlich bis 12 Uhr nachts gearbeitet werden soll, ist von 8 bis 7 Uhr eine Abendbrotpause zu machen. Söll die ganze Nacht gearbeitet werden, so tritt außerdem von 12 bis 1 Uhr eine Mittagspause ein. Diese Pausen werden als Arbeitszeit mit bezahlt.

Wird abends gleich nach 6 Uhr ein Schiff verholzt und im Anschluß bis 12 Uhr oder weiter gearbeitet, so erhalten diejenigen Leute, welche das Schiff verholzen, Zeit zum Verzehren des Abendbrotes und außerdem eine halbe Stunde extra vergütet.

2. Bei Nacharbeit, welche sich auf den folgenden Morgen ausdehnt, sollen die Leute, welche bis 4 Uhr und länger gearbeitet haben, um 1½ Uhr nachmittags wieder zur Arbeit kommen; diejenigen, welche nach Mitternacht nicht bis 4 Uhr gearbeitet haben um 8½ Uhr vormittags wieder anfangen, soweit Beschäftigung vorhanden ist. Wird im Anschluß an die Nacharbeit bis 6 Uhr gearbeitet, wird die Zeit von 4 bis 6 Uhr als Nachstunden vergütet. Außerordentliche Nachstunden werden doppelt bezahlt. Werden z. B. Leute zu um 11 Uhr nachts bestellt und ar-

beiten bis 1 Uhr nachts, so werden ihnen hierfür 4 Nachstunden vergütet.

3. Die Arbeit in den Morgenstunden wird wie folgt vergütet:

von 3 bis 6 Uhr mit 5 Nachstunden
" 3½ " 6 " " 4 "
" 4 " 6 " " 3 "

4. Bei Sonntagsarbeit ist die Zeit von 6 bis 9½ Uhr mit 5 Ueberstunden zu berechnen, von da ab wenn bis 2 Uhr gearbeitet wird, laufende Stunden, jedoch wird für die Sonntagsarbeit mindestens fünf Stunden vergütet. Arbeitszeiten für Sonntags sind:

Von 6 bis 9½ Uhr und von 10 bis 2 Uhr gleich 10 Ueberstunden;
von 6 bis 9½ Uhr und von 11½ bis 4 Uhr gleich 10 Ueberstunden;
von 6 bis 9½ Uhr und von 1½ bis 5½ Uhr gleich 10 Ueberstunden.

Wenn nur für Sonntag nachmittag von 1 bis 5½ Uhr Leute zur Arbeit bestellt werden, sind dafür mindestens 5 Nachstunden zu vergüten; wird länger gearbeitet, fortlaufende Nachstunden.

5. Leuten, welche im Dock arbeiten sollen, ist bei der vorhergehenden Mittags- oder Abendbrotpause, wenn möglich, Bescheid zu sagen.

Nach dreijähriger Beschäftigungsdauer erhalten die Arbeiter 3 Tage Ferien ohne Lohnabzug.

Wie aus den Vereinbarungen ersichtlich, ist der Anfangslohn um 30 Pf., der Ueberstunden-, Nacht- und Sonntagslohn um 10 Pf. pro Stunde erhöht. Die Berechnung hätte sich viel einfacher gestalten lassen und ist für die Arbeiter deshalb noch besonders schwierig, weil auch bei den Ueber-, Nacht- und Sonntagsstunden die Dienstjahre in Frage kommen. Statt eine einheitliche Regelung für die gesamten Schiffsreinigungsarbeiter herbeizuführen, besteht die Woermann- und Ostafrika-Linie auf den Herrn-im-Hause-Standpunkt. Wie lange noch? Die Bewegung brachte auch für diese Arbeiter einen Erfolg, den sie ihrer Organisation verdanken.

Für die Katarbeiter, die größte Gruppe im Hafen — im Jahre 1911 waren durchschnittlich 5552 beschäftigt — wurden Forderungen direkt durch die Organisation für die Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter gestellt. In Frage kamen 1042 Arbeiter der Nacht- und 1097 des Staatslaibetriebes.

Für die festen Arbeiter in allen vier Betrieben, im Staatslat 2064 und in den Nachtbetrieben 1349, hat man bisher Verhandlungen stets abgelehnt und sich auf die in den Betrieben bestehenden Arbeiterausschüsse berufen.

Erschwerend für eine einheitliche Durchführung der Bewegung für alle Katarbeiter wirken die in den einzelnen Betrieben bestehenden verschiedenen Akord- und Zeitlohnssysteme. Die Organisationszerstückelung durch die von den Unternehmern gezielten Schmaroger-Vereine, Klub Amerika, auch Kleinfisierklub genannt, der Vaterländische Bund u. v. m., die in bezug auf Bestrafung unter dem Schutz der Kaiserverwaltung das menschenmögliche leisten. Fast jede Forderung, jede Agitationsmöglichkeit ist unterbunden. Androhungen von Entlassungen, Maßregelungen der Vertrauensleute sind zu ständigen Einrichtungen geworden, seitdem die sonst von 1890 bis 1896 gute Organisation der Katarbeiter durch den Streik 1896/97 an Stärke und Aktionskraft eingebüßt hat und trotz aller Aufwendungen sich nimmer erst ganz langsam wieder zu entwickeln beginnt. Ein weiteres Hindernis in der Agitation bildet das zwecklose Dazwischendrängen des Staats- und Gemeindegewerksverbandes, der niemals — das mühte ihm bald einleuchten — einen Einfluß von Bedeutung auf die Katarbeiter der Kaiserverwaltung gewinnen wird, denn alle Katarbeiter gehören ihrer ganzen Natur und Beschäfti-

gung nach, die so eng mit den übrigen Hafenarbeitern verbunden ist, zu den Hafenbetrieben, und für diese kann nur eine Organisation, die auch die übrigen Gruppen der Hafenarbeiter in sich vereinigt, unabhängig wirken und das ist der Deutsche Transportarbeiterverband. Man kann behaupten, daß hier die Zersplitterung die Agitationsmöglichkeit wesentlich hemmt und so die Organisation, welche ohne jeden berechtigten Grund glaubt, auf die Gewinnung von Mitglieðern oder Abtritt derselben an die unabhängige Organisation, nicht verzichten zu können, einen Teil Schuld mitträgt, wenn für diese Gruppe nicht der Erfolg erzielt werden konnte, wie er im Interesse der gesamten Katarbeiter geboten war.

Die Verhandlungen begannen am 17. Mai. Die Verhandlungskommission gab die Erklärung ab, daß sie zu Zugeständnissen für die Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter der Nachtbetriebe bereit, doch sei an eine Erhöhung des Werktagelohnes für die Hilfsarbeiter nicht zu denken, so lange der Staat hierin nicht mitgehe.

Der Hafenbetriebsverein verzichtete auf den Abschluß eines Vertrages und auch unser Verband hätte infolge des geringen materiellen Inhalts einen solchen nicht unterzeichnet.

Der Lohnarif für den Kaitetrieb in Hamburg-Altona sieht folgende Verbesserungen vor:

	Lohn für Hilfsarbeiter	Gelogenheitsarbeiter	sonst
Ganzer Tag	4,20	3,80	3,60
Halber Tag	2,10	1,90	
Dreiviertel Tag	3,15	2,85	

Für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit sowie durchgearbeitete Pausen pro Stunde für Hilfsarbeiter 0,70 Mtl., sonst 0,60 Mtl. und für Gelegenheitsarbeiter 0,80 Mtl., sonst 0,50 Mtl. Die Zeit bis zu 30 Min. wird mit 0,35 resp. 0,30 Mtl. bezahlt. Der garantierte Mindestverdienst bei Nacharbeit beträgt 3,50 Mtl., bei Sonn- und Feiertagsarbeit 2,10 Mtl. Die Verrechnung der Tagespausen um eine Stunde wird nicht, die längere Verschiebung mit 0,35 Mtl. pro halbe Stunde für Hilfs- und 0,30 Mtl. für Gelegenheitsarbeiter vergütet.

Als voller Tag gilt die Arbeitszeit von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, mit einer Frühstückspause von einer halben Stunde und einer Mittagspause von 12 bis 1½ Uhr. Als halber Tag von 6 bis 12 Uhr vormittags oder von 1½ bis 6 Uhr nachmittags. Als dreiviertel Tag von 8½ Uhr morgens bis 6 Uhr abends mit einer Mittagspause von 12 bis 1½ Uhr.

Am Vorabend des Weihnachtstages ist um 4 Uhr nachmittags der Tag voll. Als Nacharbeit gilt die Arbeit in der Zeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Jeder Arbeiter erhält nach Beendigung der Arbeit auf der Arbeitsstelle seinen Lohn in bar auszubezahlen, oder einen Lohnzettel, welcher am nächsten Tage eingelöst wird. Für Verlust und Beschädigung des Eigentums der Arbeiter, soweit sich solches an den Arbeitsstellen oder in den Arbeiterzuben befindet, übernimmt der Betrieb keine Haftung. Der Lohnarif ist am 3. Juni 1912 in Kraft getreten, und gilt ohne Kündigung weiter, so lange bis die Katarbeiter die Reihen ihrer Organisation so gestärkt haben, daß mit Aussicht auf Erfolg ein weiterer Schritt unternommen werden kann. Die Verammlung der Katarbeiter nahm die Vorschläge als Abschlagzahlung an. Zu bemerken ist noch, daß für die Hilfskatarbeiter der Nachtbetriebe eine Aufbesserung des Tagelohnes ab 20. November 1911 von 4,— Mtl. auf 4,20 Mtl. erfolgte, während am Staatslat nur die Hilfsarbeiter mit grauen Parten eine Aufbesserung von 3,80 auf 4,— Mtl. erhielten,

die übrigen Hilfsarbeiter und Gelegenheitsarbeiter am Staatskai, deren Tageslohn 4,— Ml. resp. 3,80 Ml. betrug, im Jahre 1911 keine Aufbesserung erhielten, und die Aufbesserung des Tageslohnes für die Gelegenheitsarbeiter der Nachbetriebe nur eine Gleichstellung mit den vorgenannten Lohnsätzen von 3,40 Ml. auf 3,60 Ml. brachte.

Die Antwort auf die Forderungen der Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter am Staatskai, welche von der Deputation für Handel, Seefahrt und Gewerbe erfolgte, lautet: Es wird vorgelegt: Eingabe des Deutschen Transportarbeiter-Bundes, Verwaltung Hamburg, vom 1. April mit dem Entwurf eines Lohnsatzes. Beschlossen: Dem Antragsteller zu erwidern, daß die Deputation es ablehnen muß, mit dem Deutschen Transportarbeiter-Bund über die Lohnverhältnisse der Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter am Staatskai in Verhandlung zu treten. gez.: Kirchenpauer. Schon im Jahre 1911 waren durch den Arbeiterausschuß Anträge für die Arbeiter gestellt, die in der Arbeiterauschussesitzung am 9. Februar 1912 wiederholt wurden. Die Sitzung beschloß, es sei auf ausdrücklichen Wunsch jedoch der Antrag des Arbeiterausschusses erneut der Deputation mitgeteilt werden. Endlich am 11. Juni 1912 hatte die Kreisverwaltung sich durchgegeben und gab durch die bürgerliche Presse der Weltkund und zu wissen, daß für die Gelegenheitsarbeiter keine Lohnerhöhung entfällt, da sie bereits den Lohn von 3,80 Ml. wie in den Nachbetrieben zahlte und die Kartenleute (Hilfsarbeiter) eine solche von 20 Pf. — also von 4,— Ml. auf 4,20 Ml. — erhielten und somit den Hilfsarbeitern in den Nachbetrieben nicht mehr gleichgestellt sind.

Eine Erhöhung der Ueberstunden-, Nacht- und Sonntagslöhne ist nicht erfolgt. Die ganze Erhöhung bezahlt man nicht aus eigener Tasche, sondern wälzt sie sowohl beim Staatskai wie bei der Hamburg-America-Linie auf das Akkordkorps ab, die sie aus dem Akkordüberzuschuß zu decken haben, und das nennt man dann „aus freier Entschliessung“ den Lohn erhöhen.

Aus die ein Grunde wurde von dem Arbeiterausschuß am Staatskai im Oktober den Antrag gestellt, den Akkordvorschuß um 60 Pf. pro Tag zu erhöhen, d. h. den im Voraus zu zahlenden Tageslohn von 4,20 Ml. auf 4,80 Ml. für die Akkordarbeiter festzusetzen. In der Arbeiterauschussesitzung vom 25. Oktober 1912 wurde mitgeteilt: Ein Antrag auf Vorschußerhöhung von 30 Pf. ist bereits verkehrsmäßig in Vorschlag gebracht, darüber hinausgehende Wünsche können zur Zeit nicht berücksichtigt werden. Wann nun die Deputation für Handel, Seefahrt und Gewerbe das Kind gebären wird, d. h. die Vorschußerhöhung „aus freier Entschliessung“ in Kraft treten wird, ist noch nicht bekannt geworden; höchstwahrscheinlich entleert sich diese bald der Gewursthochzeit.

**Autodroschen-Anruf.**

„A. D. A.“ in Berlin nennt sich ein neugegründetes Unternehmen, welches in Groß-Berlin die Automobildroschenbetriebe, gegen Gebühren, planmäßig organisieren und vermitteln will. In Zukunft an das Publikum fordert die A. D. A. für die Vermittlung eine Tagesgebühr von 10 Pfennigen, und für Bestellungen nach 10 Uhr abends 20 Pf. Diese Beträge sollen die Droschenfahrer auslegen, bei Entgegennahme von Bestellungen sofort an die Vermittler bar zahlen, und sich die Meils bei der Fahrgeldverteilung durch Verabreichung von A. D. A. Bons einfordern. Dieses System wurde ohne unser Wissen von der A. D. A. in Betrieb. Am 2. August 1912 war Herr Hirsch der Leiter des Unternehmens in der Sitzung der Chauffeurssektion und erklärte sein Projekt. Wir konnten hieraus folgende Tatsachen konstatieren:

Seit Januar dieses Jahres hat die A. D. A. für ihre Dienste, über hundert geeignete Telefonhaber, Gastwirte, Milch, Zigarrenhändler usw. in nächster Umgebung der Automobildroschenstände, abgeschlossen, und langfristige Verträge abgeschlossen. Die A. D. A. erlangte weiter das Einverständnis der größten Kraftdroschen-Vereinigung und der Leitung des ersten Großbetriebes A. W. G. in Berlin. Auch hatte die Gesellschaft mit ihren Bedingungen, ohne Wissen der Droschenfahrer, die Erlaubnis der Verkehrsbehörden erhalten.

In der Mitgliederversammlung am 15. August machte unser Sektionsleiter den Kollegen Mitteilungen über das Entstehen der A. D. A. Er führte kurz folgendes aus: Ein derartiges bequemeres Bestellsystem könne unsere Fahrten und Verdienstegelegenheiten vermehren. Die umfangreiche Propaganda der A. D. A. würde teilweise dem ganzen Droschengewerbe nützen, darum rate die Leitung unseren Kollegen zu, es praktisch mit dem Unternehmen zu versuchen, derartige Mißstände, mit Hilfe ihrer Leitung abzustellen.

Die fertigen Tatsachen der A. D. A. haben aber ungeheures Mißtrauen in der Gesamtheit der Kollegen erregt, diese sind, mit wenig Ausnahmen, zum Gegner dieses Privatunternehmens geworden, und weigerten sich auf Bestimmung der A. D. A. zu fahren. Drastisch zeigt das folgende Brief:

Berlin-Wilmersdorf, den 9. 9. 1912.

An den Transportarbeiter-Bund!

An der Hallesche Marktplatz Ecke Nebenbachstraße hatten wir in den letzten 3 Tagen 34 Anrufe und bei sämtlichen 34 Anrufen haben sich die Chauffeurs geweigert, die Zettel abzunehmen.

Hochachtungsvoll  
Auto-Droschen-Anruf.

Unsere Kollegen setzen sich eben zu Wahr. Keiner wollte einen Droschen riskieren und einbinden. Die Bestimmungen der A. D. A. waren in diesem Sinne nicht einwandfrei, zum Beispiel hatte der fünfte Absatz ursprünglich folgende Fassung: „Der Kraftwagenführer ernennt die Fahrt unter allen Umständen auf eigenes Risiko. Die Bestellanfrage ist nur Vermittler für den Auftrag, und er kennt keinerlei Ansprüche irgend welcher Natur an, die entstehen könnten.“ Durch solche Klauseln schützt sich der vorsichtige Kaufmann vor drohender Haftung. Aber das Risiko tragen ist für uns keine gleichgültige Sache. Darum war das Ansehen der A. D. A. nicht annehmbar. Verpflichtungen haben die Droschenführer, durch überall angelegte Strafbestimmungen reichlich genug. Die Erfahrung lehrt uns nicht mit Unrecht, daß in die sich frei gestaltenden Dinge zwischen A. D. A. und Droschenführer, die Polizei in ihrem Sinne reguliert, späterhin mit Strafparagrafen eingreifen wird. Auch war eine Vorsicht hinsichtlich der kurzen Wartezeit, praktisch nicht durchführbar. Als einziges beachtenswertes Entgegenkommen bot die A. D. A. den Droschenführern für die ständigen, den vollen Tages- oder Jahrespreissetzes, wenn der Fahrgast nach angegebener Adresse nicht ermittelt werden konnte. Erfolgreiche Fahrten waren aber bei den wenigen Telefonbestellungen, die es bisher ohne Zutritt gab, seltene Fälle. Darum legen unsere Kollegen diesem Angebot der A. D. A. wenig Wert bei. Um eine Verständigung in den strittigen Punkten herbei zu führen, hat die Leitung der A. D. A. in ihrer Not eine Vereinbarung von dem Gewerbegericht begehrt. Hierzu nahm die Vertrauensleute-Versammlung am 23. September Stellung und wählte sieben Kollegen als Kommission für die Vertretung unserer Interessen. Die erste Einigungsverhandlung im Berliner Gewerbegericht fand am 30. September, unter dem Vorsitz des Herrn Magistratsrat von Schulz statt.

In der Sitzung waren erschienen, Herr Regierungsrat Dr. Berger als Vertreter des Polizeipräsidiums, Herr Hirsch ein weiterer Vertreter für die A. D. A. Herr Direktor Köpper von der Autodroschen-Betriebsgesellschaft A. W. G. und der Vorsitzende der A. D. A. In ihrer Not erlaubte der A. D. A. die Bezirksleiter Groß-Berlins und der Sektionsleiter, als Berater für die vollständig ersichtene Kommission.

Herr Magistratsrat von Schulz erblickte in dem System der A. D. A. ein Vorteil für das Droschen-gewerbe. Er forderte die Parteien zur Darstellung des Sachverhaltes auf und betonte am Schluß, daß die Droschenführer in der A. D. A. Angelegenheit keinen Nachteil haben dürfen, dieses müsse unter allen Umständen garantiert werden. Hieran schloß sich eine Erörterung der ganzen Materie. Im Verlauf der Diskussion gab der Herr Regierungsrat Dr. Berger folgende Erklärung ab:

Im Präsidium wünsche man das Zustandekommen einer derartigen Einrichtung, weil sie für zahlreiches Publikum, welches sich gern telephonisch Automobildroschen bestellen will, ein Bedürfnis sei. Das Präsidium sei nicht zu haben, für die Schaffung eines Mißsystems, auch könne die Bestellgebühr nicht durch Zuschlag an den Apparat geregelt werden. In bezug auf die Haftung durch die Führer könnte er aber die Versicherung aussprechen, er halte Anklagen auf Grund des Fahrpreiserhebungsparagrafen für ausgeschlossen. Der Vorsitzende ersuchte nun unsere Kommission, sich über die Situation im jetzigen Stadium zu beraten. Die Kommission zog sich zurück, und verständigte sich zu folgender Erklärung: Der Art der Gebührenerhebung bleibe nach wie vor als eine wesentlich unangenehme Sache für die Führer bestehen. Trotzdem sei die Kommission gewillt, weiter zu verhandeln, wir würden die Annahme in Erwägung ziehen, wenn die A. D. A. in anderen Fragen weitergehende Zugeständnisse macht. Die Forderungen wurden getrennt in einzelnen Punkten beraten, und wie folgt formuliert:

1. Für nicht eingelöste vollständige Bons wird die verauslagte Gebühr von der Anrufstelle zurückgezahlt. Die Fahrgeldbescheinigung wird vom Arbeitgeber als Zahlung angenommen. Der Wortlaut der Bescheinigung wird am Schluß abgeändert.
2. Die Wartezeit wird auf 15 Minuten verlängert.
3. Die Bestellung ist stets am Halteplatz, und zwar dem ersten Fahrer ohne Unterschied seines Wagentyps auszuhandigen, es sei denn, daß Gepäcdroschen verlangt werden.
4. Die Aufnahme von Reklameannoncen in das Straßenverzeichnis soll für spätere Auflagen von der Genehmigung einer gemischten Kommission abhängig gemacht, unlautere Konkurrenz jedenfalls dabei ausgeschlossen werden.
5. Die Vertragsdauer soll 3 Jahre nicht übersteigen.
6. Die Gebührenerhebung bei den Anrufstellen darf nicht im Voraus erfolgen.
7. Die Organisation der Anrufstellen soll verbessert, insbesondere aber diese in unmittelbarer Nähe der Haltestellen eingerichtet und die Bedürfnisse für Nachbestellungen in erhöhtem Maße berücksichtigt werden.

Der Vorsitzende bezeichnete am Schluß der Verhandlung die formulierten Grundzüge als unverbindliche Vereinbarungen, über welche unsere Kollegen freie Beschlußfassung in einer Mitgliederversammlung haben sollen, dort möchten die Arbeitnehmervertreter die Grundzüge zur Annahme empfehlen. Auch erbat er sich, nochmals eine Schlichtungsverhandlung einzuberufen, mit großem Zuhörerraum und freier Diskussion für alle Interessenten.

Die Berichterstattung geschah in der Versammlung am 10. Oktober. Der Sektionsleiter schilderte noch-

mals unsere Kommissionsberatungen, weiter den Verlauf der Einigungs-sitzung, und verlas die entworfenen Grundzüge aus dem Gewerbegerichtsprotokoll. Leider wurden die neuen Bedingungen von den gegnerischen Rednern, die in der Uebersicht waren, keiner Kritik gewürdigt. Sie blieben bei ihrem Mißtrauen. In unserer Versammlung wurden die Gegner der A. D. A. überzeugt, daß sie sich selber durch vorgelegte Bedingungen schädigen. Nachdem sie in der Diskussion selbst gesprochen hatten, mußten sie durch eigene Entgegnungen, besänftigt zugeben, daß sie sich bei der Befestigung der wichtigsten Einigungsgrundzüge taub gestellt hatten.

Bei der Abstimmung waren ungefähr ein Dutzend Kollegen für Annahme der Bedingungen.

Nach diesem negativen Resultat wurde vom Herrn Magistratsrat von Schulz die erneute Verhandlung zum 18. Oktober anberaumt. Hierzu fand eine Vorberatung der Kommission mit unseren Vertrauensleuten am 15. Oktober statt. An dieser hat wieder der Bezirksleiter Groß-Berlins teilgenommen. Derselbe ermahnte die Funktionäre recht sachlich zu urteilen. Bei dieser Einrichtung seien wir zum Veran mit herangezogen. Dies bedeutet volle Anerkennung der Arbeiterkraft. Ueber diese Tatsache müssen wir uns freuen, und die Situation ernst würdigen. Faktisch sei es möglich, wenn man sich wegen dieser Angelegenheit, die doch nicht die wichtige Bedeutung einer Lohnbewegung habe, die Sympathie des Berliner Gewerbegerichts versichere. Im Falle der Ablehnung könnte den Berliner Autodroschenfahrern der berechnigte Vorwurf gemacht werden, daß wegen unserer Ungeherzigkeit, eine Einrichtung nicht möglich war, die einem Bedürfnis im Verkehr entspricht. Wir müßten auch die moralische Verantwortung vor der öffentlichen Meinung tragen. Aus Mangel an stichhaltigen Gründen, die eine Ablehnung rechtfertigen, hat er die Funktionäre, die Sache anzunehmen und forderte auf, den Widerstand im weiteren Kollegenkreis zu beseitigen. Einige Vertrauensmänner wiesen auf die Uneinigkeit der Unternehmer in dieser Frage hin, viele Besucher waren Gegner der A. D. A. Bei diesen Führern könnten unsere Kollegen keine A. D. A. - Fahrten ohne Risiko vor eigenem Schaden ausführen. Dieser Mißstand würde der Anlaß zu Zwischenfällen am Halteplatz, wenn nicht stets der erhaltene Kollege, die bestellte Fahrt annehmen läßt oder nicht will. Darum müßten sich sämtliche Fahrer verpflichten, bei der täglichen Abrechnung nicht beglichene A. D. A. - Gebührenbons und -Quittungen über erfolglose Fahrten statt bares Geld von uns in Zahlung zu nehmen. Diese Notwendigkeit hat die Kommission anerkannt. Der Sektionsleiter hat die Funktionäre und Kollegen nach Möglichkeit nach dem Gewerbegericht zu kommen und an dieser Stelle sachlich zu sprechen.

Zu der zweiten Einigungsverhandlung waren erschienen: Als Vertreter des Polizeipräsidiums, der Leiter der Berliner Verkehrsbehörde, Herr Regierungsrat Dr. Haafelan, die Teilnehmer der ersten Verhandlung, der Einkaufsverein der Kraftdroschen-Besitzer Neukölln und Charlottenburg und die Betriebsgenossenschaft Berliner Kraftdroschen-Besitzer G. m. b. H., sowie 50 interessierte Kollegen und vier Gastwirte, die bis jetzt an den Halteplätzen viele Telefonbestellungen unentgeltlich vermitteln.

Herr Regierungsrat Dr. Haafelan gab folgende Erklärung ab: Das Polizeipräsidium hätte aus zwei Gründen ein Interesse an dem Zustandekommen der A. D. A. Einrichtung. Erstens könnte man bestimmt erwarten, daß das Berliner Kraftdroschen-gewerbe besser florieren wird. Zweitens würde mit der Einrichtung einem Bequemlichkeitsbedürfnis des Publikums, welches aus diesem Grunde vielmals eine Vermehrung der Kraftdroschen fordere, Rechnung getragen werden. Würden die Führer, die durch ein zweckentsprechendes Institut telephonisch bestellte Fahrten ablehnen, so könnte diese Tatsache als Beweis dafür gelten, daß wir im Beruf vollauf beschäftigt seien und ein hohes Einkommen haben. Könnte die letzte Anzahl der Kraftdroschen den Ansprüchen des Publikums nicht zweifelsfrei genügen, so dürfte das Präsidium, nicht ohne Grund, an der Nummerensperre festhalten und müßte, durch die öffentliche Meinung gezwungen, diese für Kraftdroschen aufheben. Das Letzte sollte aber keine Drohung sein und dürfte auch von keiner Person oder Gruppe so aufgefaßt werden. Nach dieser Erklärung verschwand Herr Haafelan.

Die Vorstände der großen und kleinen Bestervereinigungen priesen hierauf die Zahl ihrer Anhänger und ihre Reichthümer an Autodroschen. Die Aboaten lobten jeder für sich ihre Werbekraft und drohten zornig mit Mitgliederfang. Nunmehr wurde der letzte Antrag unserer Vertrauensleute, in dem gefordert wird, daß alle Arbeitgeber sich verpflichten, Fahrten und Bons der A. D. A. als Bar von den Führern bei der täglichen Abrechnung in Zahlung zu nehmen, vom Obmann der Kommission vorgelesen. Die Notwendigkeit des Antrages wurde bewiesen durch das nun einsehende Schauspiel. Hiernach führte der Vereinsvorsitzende vom Neuköllner Kraftdroschen-Besitzerverein aus: Seine Vereinsangehörigen wären gegen eine Unterstützung der A. D. A. Wenn eine derartige Einrichtung für das Publikum notwendig sei, würden die Droschenbesitzer dieselbe unentgeltlich für die Fahrgäste ausführen, die dazu nöthigen finanziellen Mittel wären gering, und die praktischen Arbeiten ließen sich leicht machen. In dieselbe Reihe hieben auch etliche Redner aus unserem Mitgliederkreis, desgleichen einige Gastwirte als interessierte Telefonhaber, die zum freien Wort vom Vorsitzenden gebeten waren. Diese Ansichten wurden von fast allen stimmberechtigten Teilnehmern, ohne Parteiunterschied, als eine Unterschätzung der Dinge erkannt, und verworfen. Für uns war die Situation unverändert. Darum war eine Beratung unsererseits überflüssig. In

einer Beziehung fand aber der Vorstehende die Kritik von einem Kollegen beachtenswert und er machte den Vertretern der U. D. N. einen diesbezüglichen Vorschlag, um sich die Automobilsführer für ihr Unternehmern geneigter zu machen, müsste sie uns einen proportionalen Verdienstanteil anbieten. Und die Besizervertreter hat er, sie möchten sich hinter stillen Wänden wenigstens soweit einigen, daß sie beschließen, ihren Vereinsmitgliedern unseren Antrag vorzulegen. Auf dieser Basis könne die Angelegenheit endlich erledigt werden. Dem stimmten die Unternehmer zu.

Am 21. Oktober fand vor dem Gewerbegericht die Unternehmerprüfung statt, sie hatte Erfolg, sie erklärte sich im Prinzip mit dem System einverstanden, was in ihren Versammlungen ebenfalls beschlossen wurde. Die Vereine bildeten für diese Angelegenheit später einen geschäftsführenden Ausschuss, der noch folgende verträgliche Vereinbarungen zur U. D. N. mitteilte:

1. Der Chauffeur erhält von den Bestellgebühren eine Provision von 20 pCt., also auf den 10 W.-Bestellzettel (bei Tag) — 2 Wf., auf den 20 W.-Bestellzettel (bei Nacht) — 4 Wf.

2. Die Besitzvereine verpflichten sich, Fehlfahrten, die von der Anrufstelle auf Formularen der U. D. N. bescheinigt sind, von den Chauffeurs bei der Abrechnung in Zahlung zu nehmen.

3. Die Besitzvereine verpflichten sich, von dem Fahrgast trotz Aufforderung nicht bezahlte Bestellzettel bei der Abrechnung mit den Chauffeurs in Zahlung zu nehmen.

4. Zur Verrechnung der Provisionen von 20 pCt. auf die Gebührentzettel für die Chauffeurs werden je 20 Tageszettel, bzw. je 10 Nachtzettel in von der U. D. N. dazu gelieferten Couverts mit der Adresse und Nummer des Wagenführers und der Adresse des Besitzers durch die Besitzvereine der U. D. N. zur Abrechnung eingeliefert.

5. Ferner hat der geschäftsführende Ausschuss beschlossen, zur Erledigung von etwa entstehenden Fragen, Mißständen und Beschwerden zusammen mit einer gleichen Anzahl (6) von Kraftfahrzeugführern, die von Seiten des Transportarbeiterverbandes zu delegieren sind, eine Kommission zu bilden.

Am 11. November hatten unsere Kollegen in einer Früh- und in einer Abendversammlung über das weitere Entgegenkommen der U. D. N. und der Arbeitgeber zu entscheiden. Unser Sektionsleiter besprach als Referent die Verhandlungen nach der Ablehnung der formulierten Grundsätze durch unsere Kollegen am 10. Oktober. Seitdem habe sich die Situation total verändert. Die U. D. N. wäre durch unser Beharren ausgeschaltet. Jetzt wären wir gezwungen, die Forderungen auszuführen. Sollten wir jetzt noch auf dem ablehnenden Standpunkt beharren, da müsse die ernste Frage erwogen werden, ob die Sache einen Kampf für uns wert sei. Die radikalsten Kollegen unter uns und Gegner der U. D. N., welche sagen, dann bleiben die Wagen stehen, begehen eine gefährliche Torheit. Die Bedingungen seien für uns günstig und annehmbar. An den Bedingungen sei nicht zu denken. Die Vereinbarungen trügen durch die Verhandlungen vor dem Gewerbegericht, und durch das Weisheit der beherrschenden Vertreter, amtlichen Charakter. Ohne unser Wissen kann die Behörde, wenn sie ihr Ansehen nicht schädigen will, keine Zustimmung zu einer Änderung geben. Aus den Vereinbarungen können demnach keine neuen Verpflichtungen abgeleitet werden resp. für uns entstehen. Die Unternehmer hätten sich verpflichtet, daß sie uns für jeden Schaden durch die U. D. N. Ersatz leisten. Das sei dokumentiert in dem Schreiben des geschäftsführenden Ausschusses der Unternehmervereine, aus dem die vertraglichen Vereinbarungen verlesen wurden. Wir können nun die Fahrten ohne eigenes Risiko machen, und es wäre nicht zu befechten, daß wir bei diesen telephonischen Bestellungen nennenswerte Vorteile genießen, die bei einem Florieren der Einrichtung, für uns und das ganze Droschkengewerbe von Bedeutung werden. Man sollte nunmehr triftige Gründe für Ablehnung vorbringen, könne man dies nicht, müssen wir uns entgeltlich damit abfinden.

In der Diskussion wurden keine wesentlichen Mängel oder Fehler in der Wahrnehmung unserer Interessen nachgewiesen. Auch konnten die Redner keine neuen Vorschläge machen. In der Abstimmung wurden dann die Bedingungen mit kleiner Majorität angenommen. Verhandlungsleiter, die jahrelang nicht regelmäßig die Versammlungen besuchen und die Verhandlungszeitung nicht lesen, kennen nicht die Richtlinien einer klug geleiteten Organisation. Wer trägt sie und sich um seine geschäftlichen Angelegenheiten nicht kümmert, glaubt sich gar oft betrogen.

Kollegen, wenn man als aufgewecktes Mitglied der freien Gewerkschaft den Vorschlag hat, daß man in Beratungen seine eigene Meinung zur Geltung bringen will, muß man damit den festen Willen verbinden, auch auf die Anschauungen anderer Kollegen ernstlich einzugehen. Ohne den zweiten Vorsatz ist die Diskussion selber nur ein unruhiger Streit von Paraphrasen. Statt dessen wollen wir gemeinsame Beratungen pflegen, wozu jedes Mitglied, aber auch die Leitung das Recht und die Pflicht hat, mit vernünftigen Vorschlägen an der Lösung aller Berufs-Organisationsfragen seinen Teil beizutragen. Und dann aber über die Geltung der einzelnen Meinungen die Würfel gefallen und ist über ein beratendes Problem endgültig abgestimmt, dann muß jeder Kollege sofort sich einordnen und muß unbedingt alle Beschlüsse einmütig mit ausführen.

Bei der U. D. N.-Angelegenheit wäre es durch unbegründete Vorurteile unserer Kollegen und durch Mißtrauen beinahe zu einem Konflikt zwischen Funktionären und den Mitgliedern gekommen. In einem Lohnkampfe würde ein solcher Konflikt gefährliche Verwirrung in unsere Reihen tragen, die Schlagfertigkeit

wäre gelähmt und uns selber eine schwere Niederlage bereitet.

Kollegen, geht in die Versammlungen, holt euch Belehrung und Verantwortlichkeitsgefühl, informiert euch sachlich, dann werden die Diskussionen an den Hauptplätzen nicht mehr auf falschen Gerüchten basieren. Auf der Straße ist nicht saules Stroh zu dreihen, da muß vernünftig agitiert werden. Die ewigen U. D. N.-Debatten müssen für uns Schule sein. Dessenöffentlich haben wir davon noch einen Nutzen.

**Die Kinderarbeit im Transportgewerbe.**

Nach den Berichten der preussischen Fabrik- und Gewerbeinspektion ist im Laufe der letzten Jahre die Ausbeutung der Kinder nicht besonders gestiegen. Es wurden im Jahre 1902: 1060 arbeitende Knaben resp. 694 Mädchen unter 14 Jahren von Beamten ermittelt.

**Die heilige Allianz der Völker.**

Von Pierre Jean de Béranger.  
Ich sah den Frieden jüngst herniedersteigen,  
er streute Blumen rings und lictes Gold;  
in allen Tälern schloß ein holdes Schweigen,  
wo eben noch des Krieges Sturm gerollt.  
„Erwacht“ so klang's von seinem Göttermunde,  
„erwacht vom Ebro zu der Wolga Strand!  
Schließt eure Reich'n zum großen Völkerbunde,  
reicht euch die Bruderhand!“

Was gilt das Volk im Schreckenskampf der Kronen?  
Was gilt das Volk im Toben der Gewalt!  
Verrat und Ehrfucht schlachten Millionen,  
und keine Männerlippe donnert Halt!  
Ihr tauscht ein Hoch, verkauft wie fette Hunde,  
stumm mit dem andern, ohne Widerstand!  
Schließt eure Reich'n zum großen Völkerbunde,  
reicht euch die Bruderhand!

Hellenen, Russen, Italiener, Briten,  
erwacht, es naht die große Stunde nun!  
Ihr Söhne Deutschlands habt genug gestritten,  
und ihr, Franzosen, laßt die Schwerter ruh'n!  
Ihr alle blutet an derselben Wunde!  
Zerbrecht die dumpe Kette, die euch bannt!  
Schließt eure Reich'n zum großen Völkerbunde,  
reicht euch die Bruderhand!

Ruhm jedem Edlen, der die Freiheitssahne  
im Dienst des Friedens segensvoll erhebt!  
Tod dem Eroberer, der im Fleberwahn,  
was Gott geunigt, zu zerreißen strebt!  
Stürzt ihn hinab zum tiefsten Hüllenschlund,  
werft seine Burgen prasselnd in den Sand!  
Schließt eure Reich'n zum großen Völkerbunde,  
reicht euch die Bruderhand!

Ihr saht so oft den Abendhimmel glänzen,  
gemalt von eurer Hütten düsterer Glut —  
blind rast der Mord, und rings an euren Grenzen  
ist keine Aehre rein von Menschenblut.  
Des Wahnsinns Sklaven bis auf diese Stunde,  
trugt ihr Verwüstung in der Brüder Land;  
Schließt eure Reich'n zum großen Völkerbunde,  
reicht euch die Bruderhand!

Holt zu der Auferstehung Morgenseiler  
ertöne des Gesehes Melodie!  
Baut eure Gluren bei dem Klang der Leiter,  
fromm an der Hand der Liebe erntet sie.  
Im Licht des Friedens heilt die letzte Wunde,  
zum Himmel wird der Erde liltles Land;  
Schließt eure Reich'n zum großen Bruderbunde,  
reicht euch die Bruderhand!

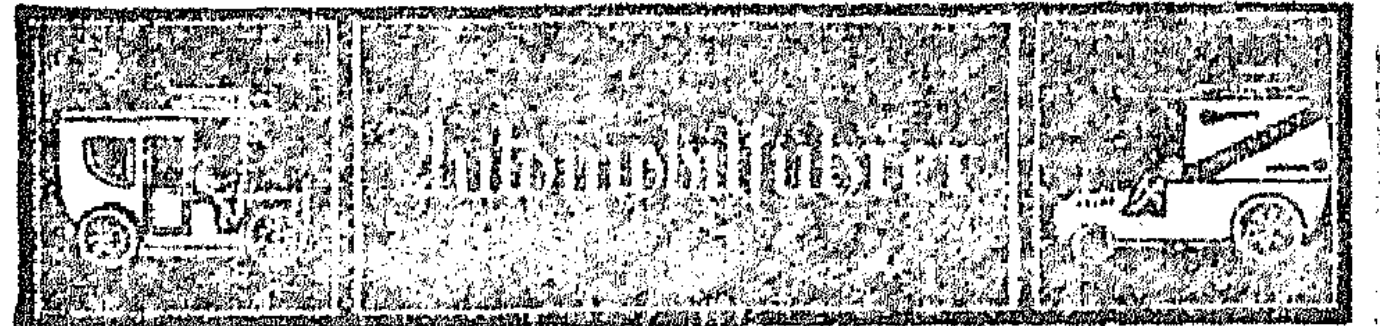
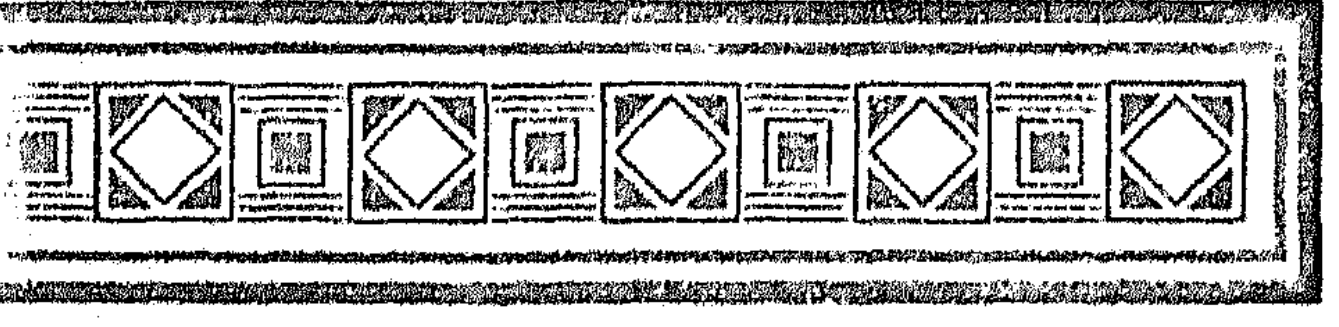
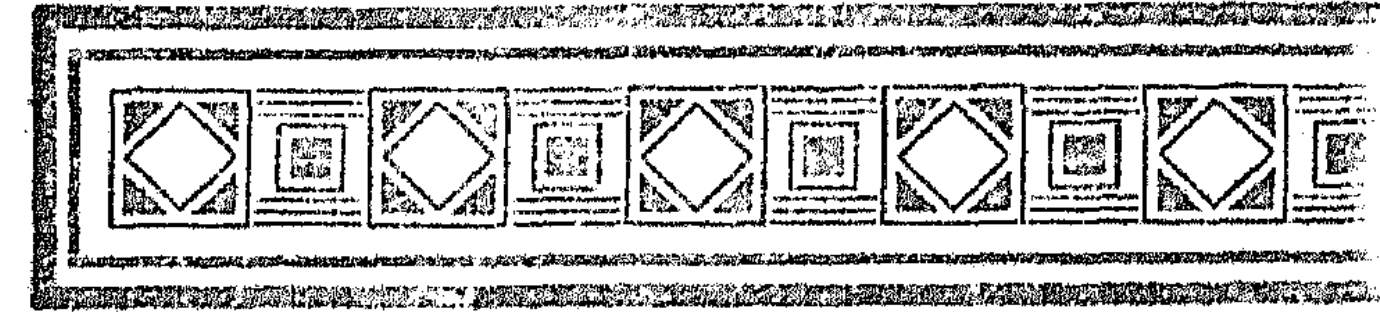
Im Jahre 1911 wurden 1900 Knaben und 102 Mädchen als erwerbstätig festgesetzt. Mit Rücksicht auf die Vermehrung der zu inspizierenden Betriebe und die Gesamtzahl der Arbeiter und Arbeiterinnen, sind die über den Umfang der Beschäftigung kindlicher Arbeitskräfte mitgeteilten amtlichen Zahlen nicht hoch zu nennen, wenn sie nur in Wirklichkeit den Umfang der Kinderarbeit darstellen. Aus den Gewerbeinspektionsberichten geht nämlich hervor, daß die Unternehmer immer noch ein Hintertürchen haben, wo sie zu jeder Zeit wieder durchschlüpfen können, denn die lauschhafte Fassung der auf den Kinderschutz bezüglichen Gesetzesparagrafen läßt in jeder Weise Türen offen. Ja, die Unternehmer haben sogar die Dreifaltigkeit, die Verantwortung für die Kinderbeschäftigung auf die Eltern und Vormünder abzuwälzen. Nach der amtlichen Betriebs- und Arbeitsstatistik wurden 1911 im Regierungsbezirk Posen keine Kinder unter 14 Jahren beschäftigt. Tatsächlich war das Gegenteil der Fall, wie aus den Inspektionsberichten hervorgeht. Die Eltern oder deren Vertreter ließen sich die Arbeitsaufträge geben; die Unternehmer übersehen aber absichtlich die Mitarbeit der Kinder, um mit dem Kinderschutzgesetz nicht in

Konflikt zu kommen. Obgleich es den Aufsichtsbeamten nicht möglich ist, alle Betriebe genau zu kontrollieren, stellt doch schon die mangelhafte Inspektion eine bedeutende Zahl Uebertretungen des Kinderschutzgesetzes fest. Einige recht drastische Fälle sollen angeführt werden. Im Regierungsbezirk Posen wurden wiederholt beim Entleeren des Mühlstons in einer Gasgasse angetroffen. Im Bezirk Stettin wurden 6 Schulkinder zum Heizen eines Dampfessels verwendet. Das Dampfesseltreiben (Stopfen) ist eine ebenso beschwerliche wie gesundheitschädigende Arbeit und es spricht Wände für die Unzulänglichkeit unseres Kinderschutzgesetzes, daß Kindern eine solche Schinderei aufgebürdet werden konnte. Im Bezirk Arnswalde wurden zwei Biegelstecher und der Besitzer der elektrischen Glühlampenfabrik mit ganzen 19 Wf. bestraft worden, weil sie in ihren Betrieben Kinder beschäftigt haben, darunter solche von 6 bis 9 Jahren. Dubeitweise könnte man Orte anführen, wo in der schamlossten Weise die Kinder ausgebeutet werden; alles Fälle, die in Fabriken vorgekommen sind. Aber diejenigen Kinder, die für Bienenkunde verwendet werden, sind von unseren Aufsichtsbeamten noch gar nicht berücksichtigt worden. Abgesehen von den Kindern, die mit großen Pappschachteln beladen gehen, um Bestellungen zu besorgen. Wir können oft beobachten, daß Kinder im Alter von 12 Jahren schwer beladene Handwagen zu schleben haben, Handwagen, wo oft Burschen von 16 bis 18 Jahren ihre Not haben, diese weiter zu befördern. Hier wird die Ausbeutung in großem Maße betrieben und ein schönes Profitchen steckt für den Unternehmer in die Tasche. Es liegt ja klar auf der Hand, werden 14- bis 18jährige junge Leute angeheilt, so muß der Unternehmer doch so viel Lohn bezahlen, daß die Betroffenen hakwags davon leben können. So ist doch der Mindestlohn 15 Wf. pro Woche; wird aber ein Schulkind angeheilt, so bekommt dieses einen Monatslohn von 6 bis 15 Wf. Und dieses Kind muß dann in ein paar Stunden das fertig machen, was ein Jüngling in ein m Tag verrichtet. Es ist doch selbstverständlich, die Arbeit muß fertig werden, ob so oder so. Daher kommt es auch, daß die Kinder in den meisten Fällen länger als drei Stunden arbeiten müssen, sie also erst spät nach Hause kommen. Den auf diese Weise eroberten Profit stellt der Unternehmer schmucklos in die Tasche. Er freut sich, daß unser famoseres Kinderschutzgesetz ihm auf ein paar Jahre hinaus so billige Arbeitskräfte verschafft hat. Schwer, sehr schwer ist es aber für die Kinderschutzkommission, unter solchen Umständen nachzugehen zu arbeiten. Wir wissen, daß die Eltern mit jedem Groschen rechnen müssen, ja daß sie sich schon darauf freuen, wenn der Monat um ist, um etwas zur Miete zu haben oder ein Klebungsstück dafür anzuschaffen. Ob die Eltern auch die Tragweite dieser Ausbeutung sich vor Augen führen? Ob die Eltern es wirklich wissen, wie die Unternehmer mit der Gesundheit ihrer Kinder spielen? Daß diese Armen, denen man doch so wenig Schutz angedeihen läßt, in der Wüste ihrer Jahre dem Stechunt anheimzufallen, ist kein Wunder. Tatsache ist, daß die meisten Eltern es nie zu sehen bekommen, wie unverschämte oft die Kinder mit Arbeit überlastet werden. Darum ist es wohl zu verstehen, wenn die Eltern diese Ausbeutung ihrer Kinder zulassen. Eltern sowie Unternehmer verbieten den Kindern, den Uebervachungskommissionen Rede und Antwort zu stehen. Es kommt sogar vor, daß Kinder falsche Namen und Adressen angeben. Wie kann hier Abhilfe geschafft werden? Vor allen Dingen gilt es, mehr Aufklärung unter die Massen über die Kinderarbeit zu bringen. Unsere Kinderschutzkommissionen haben ja schon viel geleistet; aber wenn man sieht, wie die Ausbeutung der Kinder vor allem im Transportgewerbe vor sich geht, so muß man zu dem Schluß kommen, daß noch viel mehr wie bisher Aufklärung unter die Arbeiterschaft gebracht werden muß. Unser Verband muß mehr denn je sein Augenmerk auf die Kinderarbeit richten. Aber auch die Handlungsgehilfen könnten hier viel um denn was die Mitglieder der Kinderschutzkommission nicht feststellen können, nämlich wann und wo die Kinder beschäftigt werden, ferner Name und Wohnung des Kindes, alles das können doch mit Leichtigkeit die Handlungsgehilfen feststellen und das Material der Kommission übermitteln, — da wäre schon sehr viel geholfen. Wie mancher Weg muß doch vergebens gemacht werden, wenn die Kinder jede Auskunft verweigern. Wieviel Verdruß und unliebsame Grörterungen könnten dadurch erspart bleiben. Auch dem Windeken der Kinder zum Zeitungsausstragen sollte energisch ein Damm gesetzt werden. Wie oft muß man sich die Frage vorlegen: Haben die Mütter die Tragweite dieser Arbeit schon einmal erwogen? Haben sie schon darauf geachtet, wie schwer und anstrengend es doch für die Kinder ist, treppauf, treppab zu steigen, wenn sie des Morgens früh aus den warmen Betten heraus müssen, egal, ob es regnet oder schneit, oder ob bittere Kälte ist. Aber auch ihr oft haben die Kinder noch einmal ein warmes Frühstück genossen. Erhöht, oft durchgerognet und ermattet, ist das Kind nicht immer in der Lage, etwas zu essen, auch dann nicht, wenn es etwas hat. Dieses kommt sehr oft bei kranken Kindern vor. Bei Regenwetter ist das Kind nicht immer in der Lage, sein Zeug zu wechseln, und so muß es nüttern und durchgeregt zur Schule. Hier kommt es aber in einem überhitzten Raum, angefüllt von schlechter Luft, denn unsere Schulräume lassen in den meisten Schulen 60 Kinder und darüber in einer Klasse. Von jedem Kinde strömen Ausdünstungen aus. Ist es da nicht erklärlich, wenn diese müde gekehrten Kinder vor Ermattung einschlafen? Es ist kein Wunder, daß diese Kinder in den Schuluntersuchen zurückbleiben. Oft wundern sich die Eltern, daß ihre Kinder nicht verfeht werden. Sie sehen aber nicht, daß diese kleinen Körper nicht so viel Kraft besitzen, die an sie gestellten Anforderungen zu bewältigen. Wir haben arbeiten müssen und unsere Kinder sollen auch arbeiten — Be-

kommt man so oft zu hören. Aber es wird nicht beachtet, daß wir früher in ganz anderen Verhältnissen lebten als heute. Jeder klassenbewußte Arbeiter und jede Arbeiterin sollte bedacht sein, ihre Kinder so viel wie möglich zu schulen, um eine gesunde Nachkommenschaft zu erziehen. Es soll den Kindern Zeit gelassen werden, um sich zu bilden, aber auch um sich in der frischen Luft zu tummeln. Darum wäre es wohl nicht zu viel verlangt, wenn es sich unsere Kollegenschaft zur Aufgabe machen würde, ein strenges Augenmerk auf das Verhalten der Kinder zum Zeitungstragen zu richten. Selbst in den Orten, wo das Zeitungstragen des Abends vor sich geht; vor allen Dingen in Parteigeschäften. Wenn auch die Kinder von 5 bis

8 Uhr beschäftigt werden können, so sollte es der Agitation halber nicht geschehen. Wenn keine Kinder mitgenommen werden, unterstützen die Kolleginnen die Kinderbeschutzkommission. Wenn wir bei Zeitungsträgerinnen gegnerischer Zeitungen antreffen, kommen wir oft zu hören: „Was wollt ihr denn? — eure eigene Zeitungsträgerinnen nehmen ja selbst Kinder mit; erst sorgt dafür, daß diese die Kinder zu Hause lassen, dann kommt zu uns.“ Das ist wohl berechtigt. Wir wissen ganz gut, daß 12- bis 14-jährigen Kindern, wenn sie des Abends 1 bis 2 Stunden Zeitungstragen ausstragen, es ihnen nicht viel schadet; aber es werden auch 6-11-jährige dazu verwendet. Diesen fällt das Treppensteigen leichter schwer. Wollen wir den armen

Kindern helfen, so müssen wir dazu übergehen, in unseren Vertrieben die Kinderarbeit streng zu vermeiden, und nehmen wir so den Zeitungsträgerinnen gegnerischer Blätter eine Waffe aus den Händen. Es wäre wohl zu erwarten, daß nach dieser Mahnung nicht nur die Kolleginnen, sondern auch die Verwaltungen streng darauf achten, daß die Kinderarbeit bei dem Zeitungstragen ganz verschwindet, daß aber auch mehr denn je auf die Kinder, die zu Botengängen verwendet werden, gesehen wird; hauptsächlich jetzt in der Weihnachtszeit, wo die Ueberanstrengung der Kleinen am schmerzhaftesten ist. Ein starkes, frohes, gesundes Geschlecht zu schaffen, das muß Aufgabe jedes denkenden und fühlenden Menschen sein.



Ist der Berliner Tiergarten ein geschlossener Ortsteil im Sinne der Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen? Ein Kraftfahrzeugführer ist wegen Uebertretung der auf Grund des § 18 der Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 erlassenen Bestimmung des Polizeipräsidenten zu Berlin vom 31. März 1910 gemäß § 21 Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestraft, weil er mit seinem Kraftwagen auf der Charlottenburger Chaussee zwischen dem großen und kleinen Stern mit einer Stundenleistung von mehr als 30 Kilometer gefahren ist. Seine Revision ist zurückgewiesen. Das Kammergericht ist dem Landgericht darin beigetreten, daß der Tiergarten als geschlossener Ortsteil anzusehen ist. Für den Verkehr eines solchen ist ebenso wie für den einer geschlossenen Ortschaft der äußere Gesamtanblick entscheidend. Die Beobachtung muß einen gewissen Zusammenhang zeigen und die Verlichkeit sich erkennbar gegen die Umgebung abgrenzen. Durch Anlegung von Drahtgittern oder Belichtung. Es ist aber nicht unbedingt erforderlich, daß alle diese Umstände zusammenkommen; es genügt, daß in irgendeiner Weise die betreffende Verlichkeit sich erkennbar vom freien Felde abhebt. Ob dies der Fall, ist im wesentlichen Tatfrage. Daß die Strafkammer die Grundfläche verkannt hätte, ist nicht ersichtlich. Insbesondere hat sie mit Recht Gewicht darauf gelegt, daß die Charlottenburger Chaussee ebenso wie die Straßen der Stadt asphaltiert, beleuchtet und mit Straßenbahnschienen versehen ist. Auch die Annahme, daß der Tiergarten mit Rücksicht auf seine Ausdehnung im Verhältnis zu den ihn von allen Seiten umgebenden Gärtnereien sich als ein einziger Teil der Stadt bildenden Park darstellt, läßt jedenfalls einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Durch die den Tiergarten von allen Seiten einschließenden Straßen wird auch naturgemäß ein größerer Verkehr von Menschen und Fuhrwerken durch den Tiergarten veranlaßt, und es trifft deshalb der für den Geschlechtsmaßgebende Grund zur Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit zu. nämlich der Gefährdung der den Tiergarten kreuzenden Personen zu begegnen.

mogen), erst zirka 3/4 Monate alten Hund jenen anzugleichen und ihn nach eigenem Eingeständnis auch sah, hielt er nicht an, sondern fuhr mit unvermindertem Tempo auf der Mitte der Fahrbahn weiter, so daß der Hund von einem nicht mehr feststellbaren Teile des Kraftwagens erfasst und derartig heftig auf das Straßenpflaster geschleudert wurde, daß er sich mehrmals überschlug und schwer verletzt liegen blieb.“ Zutunlich, ohne Neude und ohne das geringste Bedauern mit dem Kommerzienratshunde (der glücklicherweise dank der Sorgfalt, mit der er in der Kommerzienratfamilie gepflegt wurde, am Leben erhalten blieb), bestritt der Chauffeur vor dem Schöffengericht, an dem tragischen Unglück schuld zu sein, und behauptete, er sei mit normaler Geschwindigkeit gefahren, aber der Kommerzienratshund sei im letzten Augenblicke bellend gegen das Auto gesprungen, damit habe er (der Chauffeur) nicht rechnen können. Indessen das Schöffengericht ließ sich von diesen Angaben keineswegs verblüffen, es schrieb ins Urteil: „Er war somit dreier Uebertretungen nach Paragraphen 6 und 21 des N.-G. vom 3. Mai 1909 und Paragraphen 18, 20 und 2 der N. B. vom 3. Februar 1910 mit Paragraph 22 der Str.-Pol.-O. schuldig zu sprechen.“ „Er ist“ so hieß es weiter, „einschlägig noch nicht vorbestraft. Außererwärts war sein Verhalten ein rücksichtsloses und gefährliches.“ Auch vor der Strafkammer zeigte der Chauffeurhändler nicht die geringste Mäßigung über das tragische Schicksal des Kommerzienratshundes und leugnete seine Schuld weiter. Es ist klar, daß da der Staatsanwalt gegen einen Angeklagten mit solch einer barbarischen Gesinnung gehörig vom Leder ziehen muß. Und dies besorgte der Staatsanwalt auch, er zeigte ein tiefes Verständnis für den Kummer des Herrn Kommerzienrats, dessen Liebling so schwer heimgesucht wurde. Der auf der Zeugenbank sitzende Herr Kommerzienrat lobte die Ausführungen des Staatsanwalts auch dadurch, daß er durch Kopfnicken und zustimmende Bemerkungen seinen Beifall kund gab. Sinegen war der Verteidiger des Chauffeurs, Dr. Süßheim, offenbar ganz anderer Gesinnung; er legte dar, daß der Angeklagte rein wie ein weißes Lämmlein sei. Einige Bemerkungen über die Hundestreunde lichkeit des Herrn Kommerzienrats zeigten, daß ihn (den Verteidiger) das tragische Geschick des Hundchens offenbar nicht im geringsten rührte. Deswegen ergiff sogar der Herr Staatsanwalt ein zweites Mal das Wort und nahm den Herrn Kommerzienrat in Schutz. Dies wiederum gab dem Verteidiger Anlaß, sich zu erheben und zu erklären, daß er nicht auf den Beifall des Herrn Kommerzienrats reflektiere, wie er dem Herrn Staatsanwalt zuteil wurde. Lang und gründlich — etwa eine Stunde hindurch — beriet das Gericht die Sache des Kommerzienratshündchens und verständete schließlich, daß der Chauffeur von Schuld und Strafe freigesprochen werde. Finstere Schatten huschten über das Gesicht des Herrn Kommerzienrats, als der Vorsitzende dem Urteil noch hinzufügte, daß der Angeklagte nicht wissen konnte, daß der Hund des Herrn Kommerzienrats noch jung und naiv in den Gefahren der Straße sei. Außerdem lehre die Erfahrung des Lebens doch, daß Hunde im allgemeinen auszuweichen pflegen (aber hier handelte es sich doch um einen Kommerzienratshund, D. B.). Offensichtlich nicht sehr erbaunt über dieses Urteil und darüber, daß die Freveltat, die an seinem Liebling begangen wurde, ungehört blieb, verließ der Herr Kommerzienrat finsternen Gesichts die Stätte der Gerechtigkeit. Wenn der Enttäuschte nunmehr nur nicht unter die Revolutionäre geht!

mit dem Toten am Steuer mehrere Kilometer zurückgelegt.



**Stuttgart.** Die beiden von der Staatsstraße Nr. 100, Stuttgart-Leonberg, zur Teilgemeinde Soltube führenden Zufahrtsstraßen (Alleen) dürfen mit Kraftfahrzeugen nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde befahren werden.

**Die Leiche am Steuer.** Auf der schier schmutzgeraden Straße zwischen Wilbau und Algoria zog, wie französische Blätter berichten, am letzten Sonntag in scharfer Fahrt ein Automobil dahin. Ein Chauffeur, neben dem ein Mechanikerlehrling saß, steuerte den Wagen, der noch außerdem drei Fahrgäste beförderte. Dem Lehrling fiel schon seit einer geraumen Weile die starre Haltung des Chauffeurs auf, und als der Wagen einer Kurve nahe, bemerkte er, daß dessen Führer sich auch nicht rührte, um zu wenden. Mit raschem Griff erfaßte der junge Wursche das Lenkrad und verhielt dem drohenden Unfall, indem er gleichzeitig den Chauffeur anrief, dessen Hände das Lenkrad fest umklammerten; dieser gab keine Antwort, und sein Begleiter mußte mit Entsetzen bemerken, daß das Automobil von einer Leiche geführt wurde. Der Chauffeur war infolge eines Herzschlages verschieden, ohne die geringste Bewegung zu machen, und der Wagen hatte

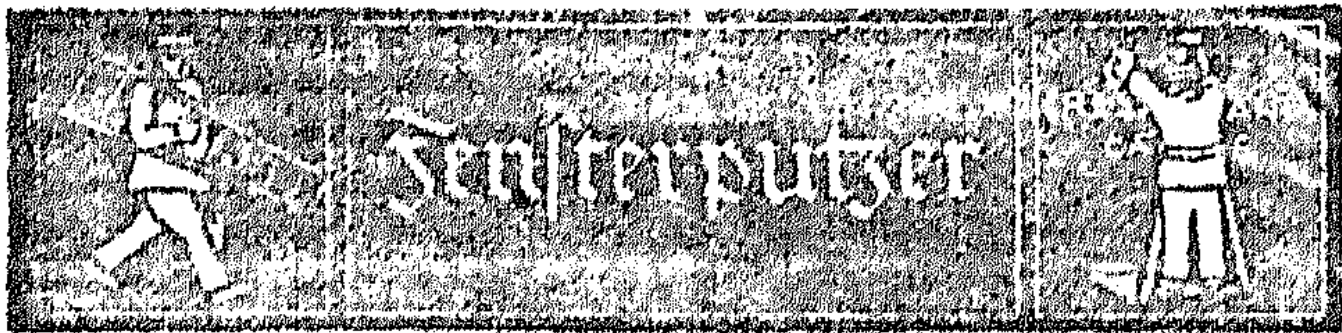
Stellung Der Angeklagte des Brauereiarbeiterverbandes in Oberschlesien bringt in der Verbandszeitung einen Gegenartikel über die Sonntagsruhe der Bierfahrer, die durch den Transportarbeiterverband errungen worden ist. Dieser Artikel strotzt nur so von Unwahrheiten und schlägt der Wahrheit direkt ins Gesicht. Ja, Unger geht sogar soweit, Dinge zu behaupten, von denen er selbst überzeugt ist, daß sie nicht wahr sind. Unger bestreitet, daß unser Verband oder Kollege Trappe etwas zur Erringung der Sonntagsruhe beigetragen habe. Er behauptet dreist, die Unternehmer hätten ganz von selbst angeordnet, daß von jetzt ab bis auf weiteres das Fahren an den Sonn- und Feiertagen einzustellen sei. Er spricht auch davon, Trappe sei in der Versammlung als Luth behandelt worden, die Kollegen Bierfahrer aber seien ohne Widerspruch herabgewürdigt worden. Unger stellt die Sonntagsruhe der Fahrer nun so hin, daß nur die Kollegen Fahrer an den Sonn- und Feiertagen arbeiten müssen, nachdem sie Wagen und Geschirr besorgt haben, ohne dafür Bezahlung zu erhalten. Er erzählt dann noch etwas von Abzug von 50 Pf. und von Hausstrafe.

Hierzu sei folgendes bemerkt: In der betreffenden Versammlung, auf die Unger anspielt, und an der unter anderem Herr Brauereibesitzer Stobel und Herr Bierverleger Fröhlich teilnahmen, hielt Trappe das anleitende Referat. In der Diskussion ergriffen Herr Stobel und Herr Fröhlich das Wort. Sie erklärten sich einverstanden, in den Wintermonaten das Fahren einzustellen. Es wurde hierauf noch eine Sitzung anberaumt und der Verbandsvertreter beauftragt, die Einladungen zu besorgen. Daß Trappe als Luth behandelt worden wäre, ebenso von einer Herabwürdigung der Bierfahrer durch die Unternehmer, hat niemand gemerkt. Aber man kann es anmerken, daß der Wunsch des Schreibers der Vater des Gedankens ist. Daß Trappe nicht vorgelassen wurde, ist ebenfalls unwar. Im Gegenteil: Er hat mit Herrn Fröhlich Konsertheit und die Erklärung erhalten, daß schon vom nächsten Sonntag (8. Oktober) das Ausfahren nach dem Beschlusse der Versammlung eingeleitet werde. Wenn aber Unger sagt, daß die Kollegen Fahrer an Sonn- und Feiertagen andere Arbeiten verrichten müssen und dafür noch Abzüge erhalten, so ist das einfach nicht wahr. Sämtliche Bierfahrer (außer bei Stobel) haben — falls sie nicht Dujour haben — nur Pferde und Wagen zu besorgen und verlassen um 8 oder 9 Uhr den Hof; sie haben auch keine Abzüge, erhalten auch so wie vorher ihr Bier. Alle diese Kollegen — zirka 35 Mann — sind mit dieser Sonntagsruhe sehr zufrieden. Bei Stobel ist es allerdings vorgekommen, daß einige Fahrer Sonntags vormittags vor 9 Uhr mit anderen Arbeiten beschäftigt wurden, um 9 Uhr hatten aber auch sie frei. Herr Stobel hat auch entgegen dem Versprechen, keine Abzüge zu machen, den Fahrern 40 Pf. Biermarken entzogen. Als der Verbandsvertreter wegen dieser Mißstände vor sprach, erklärte Herr Stobel, dem Wunsche des Vertreters Rechnung tragen zu wollen.

Unger schreibt dann weiter: Unter den Kollegen habe eine kolossale Erbitterung Platz gegriffen. Am letzten Sonntag verlangten „viele“ förmlich (!) wieder zu fahren. Die „Vielen“, die wieder fahren wollten, sind zufällig wieder bei Stobel. Herr Stobel sagte selbst, daß ein Kutscher am Sonntag wieder fahren möchte, und zwar der leeren Flaschen wegen, die er am Sonnabend nicht so einbekommen kann. Ein anderer Stobelkutscher erklärte: Wenn er nicht den ganzen Sonntag frei habe, will er lieber wie vorher bis nachmittags 4 Uhr fahren. Die unzufriedenen Fahrer, die so verbittert sind, die förmlich (!) verlangten, wieder zu fahren, sind tomischer Weise in der Stobel-Brauerei, in derselben Brauerei, in der Herr Unger einige Mitglieder hat. — Unger schließt seine Lügenepistel so: „Das kommt davon, wenn man „Erfolge“ erzielen will, ohne Unwahrheit behauptet. Hat er doch schon mehr wie einmal mit einigen der Kollegen gesprochen, von denen er wußte, daß sie unsere Verbandsmitglieder sind.

Aber trotzdem! Nur frisch darauf los, es bleibt doch etwas daran hängen.

Am Sonntag, den 24. November fand auch eine Bierfahrerversammlung statt. Zu dieser war auch Genosse Hörning eingeladen und auch erschienen. Die Versammlung nahm ebenfalls Stellung zu dem Artikel in der Verbandszeitung. Die Kollegen wiesen die Verdächtigungen entrüstet zurück. Sie waren sich bewusst, daß hier von seiten des Brauereiarbeiterverbandes hincingetragen werden, damit die Sonntagsruhe wieder zu Bruche gehen soll. Die Kollegen verpflichteten sich, mit allen Mitteln dafür zu wirken, daß das Erreichte auch erhalten bleibt. Genosse Hörning ließ 2 Hauptfragen stellen: 1. Ist das Einstellen des Fahrens an den Sonn- und Feiertagen ohne das Zutun des Transportarbeiterverbandes resp. dessen Vertreters zulässig? 2. Sehen die Kollegen diese Sonntagsruhe als einen Fortschritt an? — Die Kollegen erklärten durchweg, daß nur durch das Eingreifen des Verbandes resp. des Verbandsvertreters das Einstellen des Sonntagsfahrens erzielt worden sei. Sie erwarteten diesen Erfolg weiter als großen Fortschritt an. Ja, die Kollegen gingen so weit, zu erklären selbst dann ist diese Sonntagsruhe noch als großer Fortschritt zu betrachten, wenn einige andere Arbeiten gemacht werden müssen, oder wenn 40 Pf. auf Biermarken nicht gezahlt würden. Wenn die Kollegen sonst gefahren sind, war vor 3 Uhr nachmittags an keine Mühe zu denken; ehe die Kollegen zu Hause kamen, war es Abend und der Sonntag vorbei. Das ist heute anders. Heute kann sich jeder Bierfahrer von vormittags 9 Uhr seinen Sonntag einrichten, wie er will. Die Kollegen sind also mit dem Erfolge des Transportarbeiterverbandes sehr zufrieden und sind nicht gewillt, den Lokuturisten des Lagers, zum Brauerverbande abzuschwenken, zu folgen. Im Gegenteil: Jetzt werden sie erst recht dafür sorgen, auch den letzten Bierfahrer der Sektion der Bierfahrer im Transportarbeiterverband zuzuführen.



**Königshütte. Tarifvertragserneuerung** mit der Firma Kaiser. Am 28. November 1910 war es, wo wir mit dieser Firma den ersten Tarif abschlossen. Da dieser am 31. Dezember b. J. abläuft, beschloßen die Kollegen, denselben zu kündigen und einen neuen Tarif abzuschließen, der den Kollegen wieder einige Vorteile bringen sollte. Das ist auch vollständig gelungen. Die Kollegen erhalten vom 1. Januar 1913 statt 23 Mk. 24 Mk. Anfangslohn. Sämtliche zur Zeit dort beschäftigten Putzer erhalten bei Inkrafttreten des neuen Tarifs sofort 1 Mk. Zulage. Der Höchstlohn ist von 25 Mk. auf 28 Mk. festgesetzt worden. Unstillsputzer erhalten statt 4 Mk. 4,50 Mk. pro Tag. Vom April 1914 bis zum 31. September 1914 wird die Arbeitszeit eine halbe Stunde verkürzt. Der Urlaub ist um einen Tag verlängert worden.

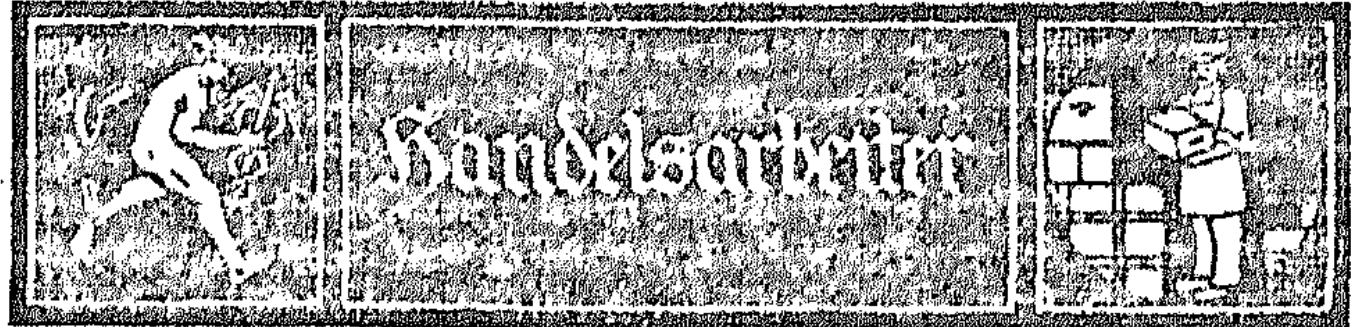
Unbet einige Hauptbestimmungen des Tarifvertrags:  
Der Anfangslohn für Putzer beträgt 24 Mk., halbjährlich steigend um 50 Pf. pro Woche bis zum Höchstlohn von 28 Mk. ohne Abzug. Die zur Zeit im Betriebe beschäftigten Putzer erhalten sofort eine Zulage von 1 Mk. Unstillsputzer erhalten pro Tag 4,50 Mk. Putzer, welche den ganzen Tag auswärts beschäftigt sind, erhalten außer dem Bahngeld 50 Pf. Extra-Entschädigung. Für Wascharbeiten, welche am Tage ausgeführt werden, wird 50 pCt. Zuschlag bezahlt.  
Die Arbeitszeit beginnt vom 1. April 1913 bis 30. September 1913 um 6 Uhr morgens und endet um 5 1/2 Uhr abends. Vom 1. April bis 30. September 1914 endet die Arbeitszeit um 5 Uhr abends. In diese Zeit fallen 2 Stunden Essenspause.  
Die Arbeitszeit vom 1. Oktober bis 31. März beginnt um 6 1/2 Uhr morgens und endet abends um 5 Uhr. In diese Zeit fallen 1 1/2 Stunden Essenspause. Vom 1. April bis 30. September wird an den Sonntagen die Arbeit um 5 Uhr beendet.

Ueberstunden dürfen nur in dringenden Fällen geleistet werden und ist die Stunde mit 60 Pf. zu bezahlen. Als Ueberstunden gilt die Zeit von 6—9 Uhr abends. Nachtarbeit soll ebenfalls nur in dringenden Fällen geleistet werden und ist die Stunde mit 1 Mk. zu bezahlen. Als Nachtarbeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr früh. Für Wascharbeiten wird ein Zuschlag von 50 pCt. bezahlt. Scheibeneinsetzen während der Arbeitszeit wird als Ueberstunden berechnet und bezahlt.

Die Putzer erhalten nach 1jähriger Tätigkeit im Betriebe 1 Tag, nach 2jähriger Tätigkeit 2 Tage und nach 3jähriger Tätigkeit 4 Tage Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes.

Dieser Tarif gilt vom 1. Januar 1913 und endet am 31. Dezember 1914.

Die Kollegen können jedenfalls mit dem Abschluß dieses Tarifvertrages zufrieden sein. Der Abschluß ging aber durchaus nicht so schnell wie die Kollegen vielleicht glauben mögen. Herr Kaiser machte verschiedene Einwendungen, in betreff der Qualität und Leistungen der Putzer. Die Kollegen werden deshalb ihre Pflicht voll und ganz tun und den Tarif nach jeder Richtung hin einhalten. So wie wir darauf bestehen, daß der Unternehmer seinen Verpflichtungen nachkommt, müssen auch die Kollegen ihre Pflicht in jeder Weise erfüllen.



**Berlin. Missstände im A. d. W.** Die gelben Tandorf-Bereiner im Kaufhaus des Westens setzen alle Hebel in Bewegung, um dem durch Mitgliederabgang und im Absterben begriffenen Hausverein vor einem schmachvollen Zusammenbruch zu retten.

Um diesem Todesstadium neues Leben einzuflößen, zieht der Obergerbe Krusche „mit Erlaubnis?“ von Filiale zu Filiale auf den Gimpelhang, um im wissenden Kollegen für dieses noxische Bereinigen einzuzufangen.

Im Hause besorgt der Inspizient Schieler die Agitation! Er versucht mit allen Mitteln, die den Eintretenden — ob zur Musik oder fest — unter Verprechungen von Dauerstellung und sonstigen Vergünstigungen in den Verein zu zwingen. Sämtliche Beitragszahler des Vereins werden nach dem Inspizientensbüro befohlen, wo sie mit hochwichtigem Akte an ihre Beitragspflicht eindringlich erinnert werden.

Das Auffällige in dieser Angelegenheit ist, daß jede Agitation im Hause von der Geschäftsleitung verboten ist, auch wir würden uns diese Mühe zu eigen machen, wenn wir nicht wüßten, daß von seiten der Vereinsmitglieder eine geradezu wilde Agitation betrieben, und wenn nicht alles trägt, auch

### Die Teuerung!

Die andauernde Fleischnot hat die Aufmerksamkeit von der Entwicklung der Preise anderer wichtiger Lebensmittel etwas abgelenkt. Wohl sind die Gemüservie wieder auf einen normalen Stand gefallen; dagegen aber wurden andere Lebensmittel wieder erheblich teurer. Nach dem Durchschnitt von 50 preussischen Städten kostete nämlich im Oktober:

	1910	1912	Steigerung
Weizenmehl, 100 Kg. Ml.	23,6	31,9	35
Roggen, 100 Kg. Ml.	21,8	25,8	18
Leibbrot (Semmel) 1 Kg. Pf.	52,2	58,4	12
Roggenbrot	2,8	2,9	—
Schweinefleisch	183,3	199,3	16,0
Weis.	46,9	50,9	4,0
Wachst gem.	93,8	114,8	16,0
Kaffee, ungeröstet 1 „ „	218,5	257,4	46,1
„ geröstet 1 „ „	262,2	322,8	60,6

Für je ein Kilogramm Graubrot, Weißbrot, Schweinefleisch, Reis, Wachst und geröstetem Kaffee mußten in diesem Jahre 97,7 Pf. mehr bezahlt werden als im Oktober 1911. Erst wenn man diese Verteuerung mit berücksichtigt, kommt man zu einer richtigen Würdigung der Fleischnot. Die aufgeführten Lebensmittel werden, was nicht vergessen werden darf, ausnahmslos durch unsere glorreiche Zoll- und Steuerpolitik verteuert!

erlaubt wird, oder ist der Geschäftsleitung von diesem Treiben nichts bekannt?

Des weiteren wird auch geklagt über die in einem Kellerwinkel untergebrachte Dienergarderobe. Die erforderlichen verschleißbaren Schränke fehlen gänzlich, so daß in letzter Zeit wiederholt den Dienern gehörende Transportkleidungstücke gestohlen wurden; die Entschädigung soll uner Entlassungsandrohung abgelehnt worden sein.

Wir erlauben uns hierdurch die höfliche Anfrage, ob die Geschäftsleitung von diesen Dingen unterrichtet ist? Wir hoffen, daß die Beantwortung dieser Anfragen eine genügende Klarheit bringen wird.

**Die Einbürgerung des Nach-Uhr-Laden-schlusses.** Seit dem Bestehen des Ladenschluss-Gesetzes, das am 1. Oktober 1900 in Kraft trat, ist bis zum 1. Juli laut Jahresbericht des Verbandes deutscher Waren- und Kaufhäuser in mehr als 1000 Gemeinden der Nach-Uhr-Ladenschluss eingeführt worden, und zwar in folgendem Schrittmah: In Gemeinden mit einer Einwohnerzahl

im Jahre	bis 1000	1000 bis 5000	5000 bis 20000	20000 bis 50000	50000 bis 100000	über 100000	zusammen
1900	—	1	1	3	—	1	6
1901	—	14	11	7	1	3	36
1902	—	1	5	1	1	—	8
1903	—	1	3	3	2	1	10
1904	—	1	7	5	2	2	18
1905	2	9	20	11	5	1	49
1906	1	10	32	18	6	5	72
1907	1	22	56	21	6	4	110
1908	11	49	56	30	8	16	170
1909	20	82	88	19	8	5	222
1910	36	104	80	8	4	1	233
1911	5	31	30	5	—	—	71
	76	325	389	131	43	39	1005

Alle Teile des Reiches und alle Ortsteile sind vertreten: die Großstädte, von Berlin angefangen, bis zu den kleinsten Landgemeinden unter 1000 Einwohnern.

Berlin. In einer gut besuchten Versammlung der Hausdiener, Bader, Radfahrer, Portiers, Fahrstuhlführer, Eintassierer und Kassenboten aus den Handelsgeschäften Berlins sprach Reichstagsabgeordneter

H. Jäckel über: „Die herrschende Teuerung, die Entlohnung der Handelsreisenden und der gewerkschaftliche Kampf“. An Hand eines reichhaltigen Materials schilderte derselbe die kapitalistische Entwicklung und die Stellung der Arbeitererschaft im modernen Wirtschaftssystem in anschaulicher Weise; dann legte er die Ursachen der gegenwärtigen Teuerung dar und betonte klipp und klar, wie unsere Regierung den Großgrundbesitzern zur Liebe die Grenzen nach wie vor verschlossen hält und selbst jetzt, nachdem man in Bezug auf die Fleischpreise einige Erleichterungen gestattet hat, immer wieder neue Schwierigkeiten bereitet. Das Volk leidet infolgedessen an Unterernährung, Frauen und Kinder werden zur Mitarbeit herangezogen, um nur das unbedingt Notwendige zum Lebensunterhalt heranzuschaffen. Die im Handelszweig tätigen Personen müssen aber alle an Unterernährung leiden, soweit man dieselben heute noch mit 20, 22 und 24 Mk. pro Woche entlohnt. Derartig niedrige Löhne sind im Handelszweig an der Tagesordnung. In den großen Warenhäusern, in der Konfektion, in den großen Handelsgeschäften der Leipziger- und Friedrichstraße, in der Papierbranche usw., werden Löhne bezahlt, die jeder Beschäftigte spotten. Dazu kommt noch eine ausgedehnte Arbeitszeit und skrupellose Behandlung. Selbst Kantinen werden bei derartig minimalen Löhnen noch verlangt; dieses sei geradezu ein Misbrauch. Diese Zustände müssen geändert werden, so darf es nicht bleiben, erklärte der Referent. Die Arbeiter müssen das Streben zeigen, herauszukommen aus diesem Land; etwas mehr Licht, mehr Luft, mehr Sonne ist ihnen so not. Wir können diese unsere Ziele aber nur verwirklichen, wenn die Arbeiterschaft, auch die des Handelszweigs, eine feste Organisation bildet. Schon sind die Unternehmungen dabei, die sich prächtig entwickelnden Organisationen der Arbeiter wider zu zerschlagen. Mit Hilfe der Regierung versucht man neue Zuchtanstalten zu schaffen, um die arbeitende Bevölkerung im Kampfe um bessere Lebens- und Existenzbedingungen zu erdrosseln. Wenn dieses nicht geschehen solle, müssen wir als Arbeiter alle unsere Kräfte sammeln und an unseren Organisationen müssen die Pläne des Scharfmachertums zerbrechen, wenn wir dieselben ausbauen und fest und einig Mann für Mann hinter denselben stehen. Mit einem Appell an die Unorganisierten, sich dem Verbanne anzuschließen, schloß der Referent seine Ausführungen, für welche er reichen Beifall erntete.

In der nun folgenden Diskussion wies Göring auf die Weihnachtszeit hin, die für den Handelszweig besondere Lasten und Mühen mit sich bringt. Pinnig und Böhmiß spachen im Sinne des Referats. Ludow II wies auf die hier am Orte bestehenden Lokalvereine hin. Der in der Versammlung anwesende Angehörige S. von der Geschäftsbredner- und Packer-Vereinigung sei aufgefordert worden, die Stellung seiner Organisation zu dem Vortrage doch mal zu präzisieren; derselbe habe einfach geantwortet, dieses falle ihm gar nicht ein und sei dann einfach ausgefallen. So großmütig, wie die Vertreter dieser Organisationen hier und da in Betriebsversammlungen auftreten, so erbärmlich sei die, welche Geister, wenn sie einmal vor aller Öffentlichkeit ihre Meinung, ihr Programm und ihre Sachverhalte vertreten sollen. Lohn und Kohlen gingen ebenfalls mit der Geschäftsbredner- und Packer-Vereinigung scharf ins Gericht und bewiesen durch einige Fälle, welche traurige Rolle einige Mitglieder derselben in den Betrieben spielen. Alsdann nahm ein Mitglied der S. und P. B. das Wort und suchte zu retten, was noch zu retten war. Dieser Redner wunderte sich darüber, daß wir jetzt so scharf gegen seine Organisation vorgehen. Sie seien nicht schuld an der Verpflitterung, sondern andere Personen. Trotz dieser Bekämpfung würden sie groß und stark werden.

In seinem Schlusswort war es dem Referenten ein leichtes, diesem Redner nachzuweisen, daß die Lokalorganisationen wohl im Anfang der Arbeiterbewegung eine Rolle spielten, heute sei dieser Gedanke überwunden; eine Lokalorganisation ist bei den heutigen Umständen in der Arbeiterbewegung zu schwach und statuenwürdig einfach vernichtet, während die Zentral- bzw. Industrie Organisationen dem Arbeitgeberumfeld noch ein Paroli gebieten können. Nicht getrennt marschieren und vereint schlagen, sondern „ein Schlag, ein Schritt“ muß unsere Lösung sein.

Folgende Resolution fand einstimmige Annahme:

„Die Versammlung erklärt, daß die Löhne, welche den Handelsreisenden zurzeit gezahlt werden, in keiner Weise den gegenwärtigen Teuerungverhältnissen entsprechen. Den durch die allgemeine Teuerung verursachten Notstand der arbeitenden Klassen empfinden die Handelsreisenden besonders schwer, da ihre geringen Anfangslöhne in den meisten kaufmännischen Betrieben nicht erhöht und auch für jahrelang beschäftigte Fernreisenden Lohnaufbesserungen in der Zeit der Teuerung fast gänzlich ausgeblieben sind. Gerade die in Berlin zahlreich vorhandenen Großhandelsbetriebe, Kauf- und Warenhäuser, Spezialgeschäfte usw. sind es, welche in keiner Weise den ungünstigen Lohnverhältnissen ihrer Handelsreisenden Beachtung schenken oder den Wünschen nach Aufbesserung der Löhne gerecht werden. Da die Arbeitgeber im Handelszweig ganz besonders von den in ihren Betrieben beschäftigten Hilfsarbeitern eine recht vielseitige Tätigkeit und unermüdliches Geschäftsbüro, sowie pflichtgetreue Erfüllung aller übertragene Arbeiten verlangen, so erwarten die Versammelten, daß die Arbeitgeber im Berliner Handelszweig die heutigen teuren Zeitverhältnisse berücksichtigen und hinsichtlich der berechtigten Forderungen ihrer Handelsreisenden um Aufbesserung der Löhne endlich ein Entgegenkommen zeigen.“

Die Versammelten erheben einstimmig Protest gegen die in letzter Zeit seitens einer Anzahl von Groß-Berliner Detailistenvereinen eingeleiteten Agi-

tion gegen den weiteren Ausbau der geschlichen Sonntagsruhe im Handelsgewerbe. Im Gegensatz zu diesen Bestrebungen erklären die Versammelten, daß sie nach wie vor von der Reichsregierung die uneingeschränkte Sonntagsruhe für alle Handelsbetriebe im Deutschen Reich fordern und unverzüglich für diese Forderung im Kreise der Berufskollegen agitieren wollen.

Ferner sind sich die Versammelten darüber einig, daß zur Erreichung und Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage eine einheitliche Organisation der gesamten Berufsstände im Handelsgewerbe notwendig ist und verpflichten sich deshalb, die der Organisation noch fernstehenden Kollegen dem Deutschen Transportarbeiterverband als Mitglieder zuzuführen.

In einer zweiten Resolution sprach man den kämpfenden Buchhandlungsarbeitern in Leipzig volle Sympathie aus. Lutow 1 schloßerte in kurzen Zügen die Entstehung des Kampfes und wies darauf hin, daß dieser Kampf die erste große Auszerrung im Handelsgewerbe gezeitigt habe und dieses wiederum für unsere Bruderorganisationen ein Fingerzeig sein müsse, unsere Kräfte nicht zu zerstückeln, sondern den Gedanken der Einheitsorganisation mehr denn je zu propagieren. Er forderte die Anwesenden auf, dafür zu sorgen, daß kein Buchhandlungsarbeiter Berlin nach Leipzig gehe, denn müssen unsere dortigen Kollegen liegen. Die Resolution wurde ebenfalls einstimmig angenommen und hatte folgenden Wortlaut:

„Die Handelsreisenden aller Gruppen Berlins nehmen Kenntnis von dem Kampf der Leipziger Buchhandlungsreisenden und hoffen, daß sowohl die Streikenden wie Ausgesperrten einmütig wie bisher zusammenhalten. Die Berliner Kollegenschaft erblickt in dem Kampf, den die Unternehmer heraufbeschworen haben, einen Schlag gegen unsere Organisation, mit dem Ziel, dieselbe zu vernichten. Diese Absicht wird und muß zunichte werden, wenn unsere Kollegen in dem aufgezwungenen Kampfe einmütig zusammenstehen. Die Berliner Kollegen senden den Streikenden und Ausgesperrten ihre vollste Sympathie und hoffen, daß der Kampf siegreich beendet wird.“

Von der organisierten Arbeitererschaft erwarten die Versammelten, daß Zeitkräften aller Art von jetzt ab nur von organisierten Korporen bezogen werden und ersuchen, diesen Beschluß mit aller Schärfe durchzuführen.

Dann schloß der Versammlungsleiter die imposante Versammlung.

Leipzig. Der Kampf der Buchhandlungsreisenden wurde in einer am Sonnabend, den 7. Dezember stattgefundenen Versammlung abgebrochen. Ausführlicher Bericht erfolgt in nächster Nummer.

Solingen. Ueber die Solinger Bach- und Schleifengesellschaft wurde wieder einmal Gericht gehalten. Diesmal war es nicht das Gewerbegericht, wo diese Firma ständiger Gast ist, sondern das Schöffengericht. Angeklagt, und zwar wegen Hausfriedensbruchs, Mißhandlung, Bedrohung und Verleumdung war der frühere Wächter K. Während der Verhandlung wurden jedoch die Rollen vertauscht

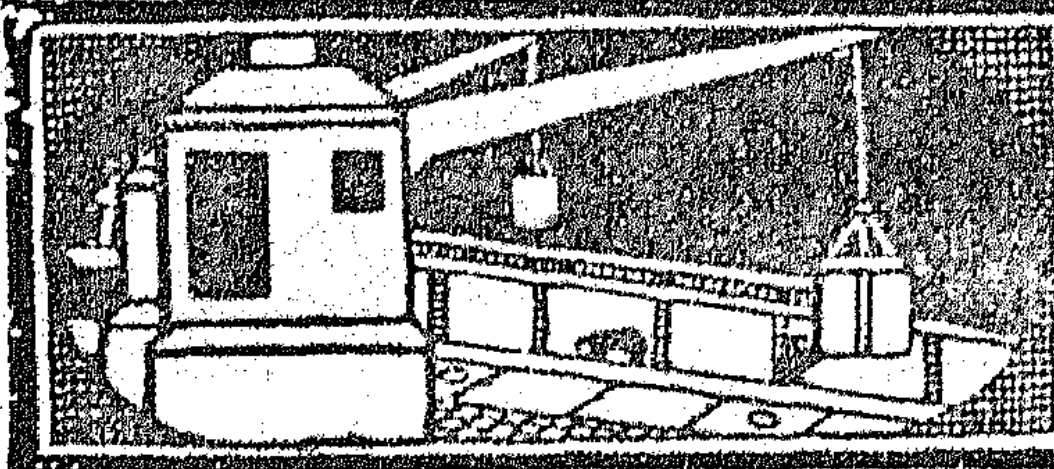
und Herr Direktor Wilms, der Mann des „feinen“ Tons, der als Nebenkläger zugelassen war, trat an die Stelle des Angeklagten. Der Anklage lag folgender Tatbestand zugrunde: Eines Tages verlangte der Wächter K., der nach einer Differenz seine Entlassung erbat hatte, seinen Lohn und seine Papiere. Beides wurde ihm mit dem Bemerkten verweigert, er müsse vorher noch einen Gummitragen und eine Laterne von Wermelskirchen herbeizuholen. Da K. diese Sachen in Wermelskirchen erhalten und auch dort abgegeben hatte, empfand er das mit Recht als Schikane und weigerte sich.

Darüber entstand ein Streit und unter Anwendung von Gewalt und mit Hilfe eines gewissen Lorenz versuchte man den betreffenden K. hinaus zu werfen. Hier soll K. sich nun dadurch gewehrt haben, indem er seine Peiniger gegen das Bein getreten und später auch beschimpft haben soll. Der Aufforderung, das Lokal zu verlassen, war K. nicht nachgegeben, da er sich für berechtigt hielt, zu bleiben, bis er sein Geld habe. Herr Direktor Wilms und Lorenz schlugen bei dem Hinanzwurf und besonders auf dem Korridor recht roh und herzlos auf den Arbeiter, der von keiner Figur ist, ein. Sie schlugen und traten ihn gemeinschaftlich derart, daß er die Besinnung verlor, von einem Stuhle, auf dem er später von mildtätigeren Menschen gesetzt wurde, vor Schmerzen herunterfiel, und ungefähr zwei Stunden bewusstlos und mit Schaum vor dem Munde liegen blieb. Gegen den Direktor der Bach- und Schleifengesellschaft Wilms und seinen Trabanten Lorenz wurde Anzeige erstattet. Das Schöffengericht hatte beide Angeklagten freigesprochen, weil es die Ansicht vertrat, daß beide dem K. gegenüber in „Nothwehr“ gehandelt hätten. Die Strafkammer als Berufungsinstanz verwarf leider die Berufung des Staatsanwaltes, weil sie die Einzelheiten der Mißhandlung — eine solche wurde für vorliegend erachtet — nicht feststellen konnte, auch in Ermangelung eines ärztlichen Attestes sich nicht die Feststellung treffen ließ, ob die Gewaltanwendung — zu einer solchen waren beide berechtigt — das zulässige Maß überschritten habe oder nicht. Der Staatsanwalt hatte 100 und 50 Mk. Geldstrafe beantragt. Wilms gab nicht eher Ruhe, bis gegen den von ihm so schwer mißhandelten Arbeiter das Hauptverfahren wegen der eingangs genannten Delikte eingeleitet wurde. Bei der heutigen Verhandlung, die neues nicht ergab, sondern nur die rohe Handlungsweise der Wilms und Lorenz bestätigte, gelangte das Gericht zu dem Freispruch des angeklagten früheren Wächters K. Den Anklageparagrafen des Herrn Wilms, als wenn der mißhandelte K. seine zweiwöchige Besinnungslosigkeit simuliert hätte, wurde kein Glaube beigelegt. Das Gericht nahm mit Recht an, daß der Arbeiter glauben konnte, zur Abgabe der Sachen in Solingen nicht verpflichtet zu sein und deshalb auf das nachrückliche auf der Herausgabe von seinem Geld und seinen Papieren bestehen konnte. Man habe ihn aus dem Lokale mit Gewalt hinausbefördern wollen, wogegen er sich gewehrt, sich also in Not-

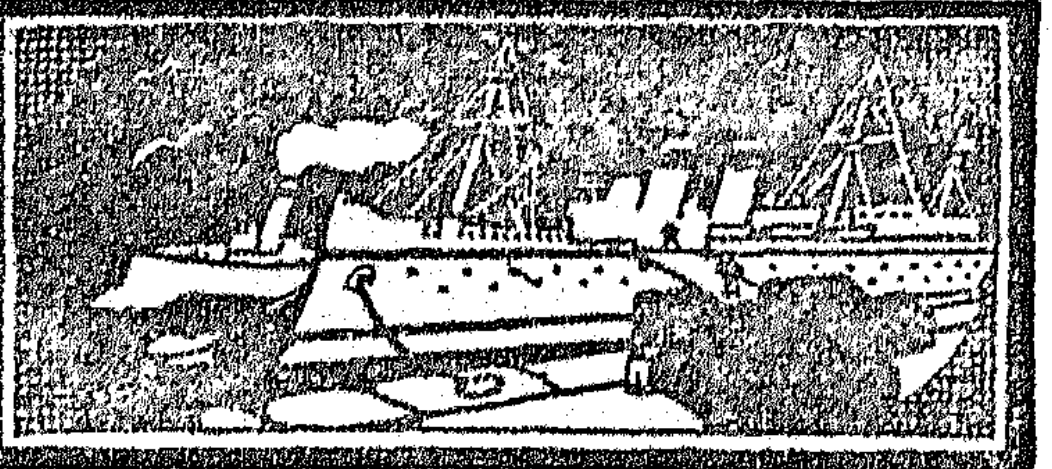
wehr befunden. Die Beschimpfungen: „Lumpen-geißel“ und „Verbrecherbande“ seien erst geäußert, wie durch Zeugen nachgewiesen sei, nachdem die Mißhandlung vorausgegangen und der Arbeiter sich dadurch in sehr erregtem Zustande befunden habe. Der Angeklagte mußte daher freigesprochen werden. Die Kosten fallen der Staatskasse zur Last. Beantragt war die geistlich niedrigste Strafe. Herr Wilms zog mit langem Gesicht nach Hause.

Dies ist ein Bild wie es hier bei der Bach- und Schleifengesellschaft zugeht. Nicht allein, daß die Arbeiter bei ihrer Entlassung das Gewerbegericht in Anspruch nehmen müssen, um zu ihrem Recht zu kommen, sie werden auch noch mißhandelt, daß sie wie der betreffende K., zwei Stunden bestimmungslos liegen bleiben. Aber diese Zustände werden nicht beseitigt durch das Gewerbe- und Landgericht. Hier werden die Mißgriffe abgeräumt und die Zustände betreffs Lohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben bestehen. Nur wenn die Angestellten und namentlich die Wächter den Weg zur Organisation gefunden haben, wird es möglich sein, auch diese Dinge zu beseitigen. Deshalb Kollegen, legt mal Hand an Werk, räumt mal mit diesen Zuständen auf. Schließt euch mal zusammen. Dann seid ihr in der Lage, bessere Verhältnisse herbeizuführen als wie sie in obiger Gerichtsverhandlung zutage getreten sind.

Würzburg. Am Sonntag, den 24. November, fand hier eine Branchenversammlung der Handelsreisenden statt. Trotzdem wir nun hier in Würzburg circa 70 organisierte Kollegen haben, fanden es ganze 9 Mann der Mühe wert, zu dieser Versammlung zu erscheinen. Diese Tatsache stellt dem gewerkschaftlichen Verständnis der hiesigen Packer, Haus- und Geschäftsdienner ein trauriges Zeugnis aus. Mancher Unbeteiligte wird sich fragen, sind denn die Verhältnisse für die Handelsreisenden in Würzburg so günstig, daß selbst die organisierten Kollegen für die Gewerkschaftsbewegung so wenig Interesse haben? Weit gefehlt! Gerade hier wäre eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse dringend notwendig. Der Durchschnittslohn für Hausdienner beträgt hier wöchentlich 18—19 Mk., Löhne von 20 bis 21 Mk. kommen manchmal noch vor, aber verschwindend wenig. Die organisierten Kollegen haben doch durch ihren Beitritt zum Verbaude erklärt, daß sie gewillt sind, an der Verbesserung dieser traurigen Verhältnisse mitzuarbeiten. Kollegen, mit dem Verbandsmitglied muß auch ein Agitator sein. Um dies zu können, müssen die Kollegen über die Verbandsverhältnisse informiert sein und dies können sie in vortrefflicher Weise in den Versammlungen besorgen. Gewöhnlich betrachten sich doch die Hausdienner als die Intelligenz der Transportarbeiter. Nun, ihr organisierten Packer, Haus- und Geschäftsdienner Würzburgs, beweist eure Intelligenz und Schaffkraft durch rastloses Arbeiten hier eine Sektion der Handelsreisenden, die sich schon sehen lassen kann. Nur wenn der letzte indifferente Kollege dem Verbaude beigefügt wird, werden die Verhältnisse hier besser. Kollegen, auf zur fröhlichen Verbearbeit für den Verbaud. Auch hier in Würzburg fallen uns die Früchte nicht mühelos in den Schoß.



# Hafenarbeiter



„Wach. Licht.“ auf die erneute Eingabe der Verkehrskommission wegen der fehlenden Beleuchtung der Uferstreden an der Ruhmühle, hat die Deputation verhältnismäßig schnell geantwortet. Immerhin hat sich die Beantwortung der Eingabe ziemlich lange hinausgezogen, wenn man im folgenden liest, daß zu dieser Antwort nicht mehr Zeit nötig war, wie zu jeder Schreibarbeit von fünf Minuten. Die Antwort beschränkt sich auf folgende Erinnerung an einen früheren Briefwechsel in dieser Angelegenheit:

„Auf die Zuschrift vom 18. November d. J. erwidern wir Ihnen hiermit, daß die Einrichtung einer Beleuchtung der Uferstreden am Böhmlager Ruhmühle, wie schon im Schreiben vom 4. Juli d. J. mitgeteilt, erst im Zusammenhange mit der von der Deputation für nächstes Jahr vorgeschlagenen Umpflasterung des Böhmlagers und mit den sonstigen in Verbindung damit vorzunehmenden Umänderungen des Fußweges usw. zur Ausführung gelangen kann.“

Gleichzeitig mit dieser Abwicklung, bringt die Hamburger Presse folgende Meldung:

Zu Folge der mangelhaften Beleuchtung der Pontonanlage Neustädter Neuenweg ist am Sonnabend morgen wieder ein Arbeiter, der Schawermann J. S., in der Dunkelheit ins Wasser gelaufen. Man konnte den Verunglückten nur mit Mühe retten. Der Gerettete war detartig ermattet, daß er nach dem Hafentränkenhause gebracht werden mußte.

Wir könnten nicht mehr ruhig schlafen, wenn wir uns eine solche furchtbare Verantwortung aufgeladen hätten — wie in diesen Fällen die Deputation für das Beleuchtungswesen. Freilich, wir sind Menschen und die Deputation für das Beleuchtungswesen eine Maschine, die nur funktioniert, wenn der Hebel einschneidet; also wenn die Straße gepflastert oder sonst etwas geschieht ist.

Nur darf dieses „etwas“ nicht ein Unglücksfall sein: ein verpfushtes Menschenleben.

Auf so „etwas“ reagiert dieser Mechanismus nicht.

Ein weiterer Beitrag zur Rentabilität der Schifffahrt. In dem Prospekt über die Ausgabe von 10 Millionen Mark neuer Aktien teilt die Direktion der Hamburg-Südamerika-Linie mit, daß die Gesellschaft für das laufende Geschäftsjahr 14 pCt. Dividenden verteilen wird. Dieser „Gewinn“ ließ sich voraussehen, da die Reedereien mit den Frachterhöhungen nicht sparsam umgingen: was man den Hafenarbeitern unter dem Druck der guten Wirtschaftslage löffeltweise gab, wird von den Reedern jetzt schneideweise wieder eingezogen. Auch die Afrika-Linien kündigen wieder eine Frachterhöhung an — die weitestgehend in diesem Jahr? Die Gewinne der übrigen Schifffahrtsgesellschaften bleiben hinter dem der S. S. A. Linie nicht zurück. Die Hamburg-Amerika-Linie will 11 bis 12 pCt. Dividende verteilen gegenüber 9 pCt. im Vorjahre. Der Norddeutsche Lloyd rechnet mit 7 bis 8 pCt. gegen 5 pCt. Die drittgrößte deutsche Schifffahrtsgesellschaft, die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ schwimmt in Gold. Das Rückfahrtsgeschäft von Indien, das die große indische Intereente unter fortgesetzten Frachterhöhungen nach hier brachte, soll die Dividende, wie die Börse erwartet, auf 17 bis 18 pCt. bringen gegen 15 pCt. im Vorjahr; obgleich die „Hansa“ immer nur einen Teil ihrer Gewinne für Dividenden ausahlt und hohe Reserven ansammelt. Die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Admos“ transportiert von der amerikanischen Westküste insbesondere Selpeterladungen nach hier. Sie wird ihren vorjährigen Dividendensatz auch von 12 pCt. auf 14 pCt. erhöhen. Die Deutsche Ostafrika-Linie hatte dieses Jahr zum Teil mit Konkurrenz zu kämpfen, wird aber sicher ihre vorjährigen 8 pCt. Dividende verteilen. Die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg, die erst kürzlich ihr Aktienkapital um 4 auf 20 Millionen Mark erhöhte, will dieses Jahr statt 11 pCt. deren 14 verteilen. Die Deutsche Levante-Linie macht trotz des Tripolistrages und der Darbanelnensperre ein Bombengeschäft; man bewilligt ihr zum Teil das Verbot der gewöhnlichen Frachtraten. Das Unternehmen

verteilte im Vorjahre 6 pCt. Dividende. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo“ in Bremen hat jetzt anfragenden Aktionären mitgeteilt, daß sie voraussichtlich statt 7 pCt. deren 10 verteilen werde.

Die Hamburg-Amerika-Linie hat, wie schon mitgeteilt, beschlossen, ihren ostasiatischen Dienst durch Einrichtung einer Linie über chinesische und japanische Häfen nach Vancouver, Portland, Seattle und San Francisco auszuweiten. Die Hamburg-Amerika-Linie hat bisher keinen Dienst über den Stillen Ocean unterhalten. Sie betrieb das Geschäft im wesentlichen auf der östlichen Halbkugel der Erde. China und Japan hat sie im ostasiatischen Frachtdampferdienst zusammengefaßt, während durch ein Sonderabkommen die Passagierbeförderung dem Norddeutschen Lloyd überlassen bleibt. Es dreht sich hier um das allmähliche Strecken eines Welttrages, der durch den Panamalanal laufen wird. Im Stillen Ocean fahren heute schon große Schifffahrtsgesellschaften wie die Canadian Pacific, die Great Northern Steamship Co., die Pacific Mail, die Nippon Yusen Kaisha und Tokyo Kisen Kaisha, die selbstverständlich den Eintritt der Hamburg-Amerika-Linie in den Stillen Ocean als Konkurrenz empfinden müssen. Nun, man wird sich, wie immer, schon zu einigen wissen.

Wenn nur die Arbeiter immer ebenso einig wären.

Hamburg. Arbeiter der S. S. A. N. G. Versammlung am 20. November. Die Tagesordnung lautete: „Sind Mißstände im Betriebe vorhanden?“ Hierzu führte Kollege S. aus, daß ihm in letzter Zeit viele Beschwerden zugegangen seien. Er habe die Kollegen zunächst auf die Bestimmungen der Arbeitsordnung verwiesen, welche in § 7 besagt: Das Akkordlohn hat einen aus drei Oberarbeitern und einem Arbeiterauschuß bestehenden Vorstand. Die Betriebsinspektion nimmt eventuelle Beschwerden und Wünsche nur von diesem Vorstand entgegen. Die Kollegen erklärten meistens, dieser Vorstand sei ihnen nicht bekannt. Nebner habe sich

dann bemüht, Aufklärung zu erhalten; demnach sei die Sache folgendermaßen: Der § 9 der Arbeitsordnung beuge: Die Oberarbeiter werden auf ein Jahr aus der Mitte der Vorarbeiter gewählt. Die Wahl findet am Schlusse des Monats November statt. Dann heißt es aber: Die Gewählten unterliegen der Bestätigung durch die Betriebsleitung. Nun soll es vorgekommen sein, daß die Gewählten nicht bestätigt sind, die Neuwahl ergab aber dasselbe Resultat, und dann erhielten die Gewählten einen „Wint“, und die Betreffenden verzichteten, natürlich „freiwillig“.

Linie durchaus erforderlich, um die Rechte der Arbeiter zu wahren. Er könne deshalb auch nur empfohlen. Organisiert Euch und kämpft für Eure Rechte.

Unfälle im Hamburger Hafen. Wieder einmal die Kule! Auf dem Dampfer „Diana“ ist der im Kaum arbeitende Schaueremann G. Feste von einer herabfallenden Luke getroffen und schwer verletzt worden. Die Sanitätskolonne hat den Verunglückten dem Marien-Krankenhaus zugeführt.

Ein entsetzlicher Unglücksfall ereignete sich am Neherdamm. Der Arbeiter J. B. wurde beim Ueberschreiten der Eisenbahngleise von einem Eisenbahnzuge erfasst und überfahren. Dem Mann wurde das rechte Bein direkt vom Knie abgefahren, während ihm der linke Fuß völlig zermalmt wurde. In hoffnungslossem Zustande wurde der Verunglückte ins Hafens-Krankenhaus transportiert.

Bei der Arbeit ums Leben gekommen. Auf dem englischen Dampfer „Londonborough“ wurde der Schaueremann Ernst Roth beim Löschen von Balken von einem herabfallenden Balken an den Kopf getroffen, so daß er einen Schädelbruch erlitt. Er war auf der Stelle tot.

Mangelhafte Beförderung im Hamburger Hafen.

Am Mittwoch, 27. November, hatten sich Hafnarbeiter, die zur Nachtarbeit bestellt waren, um 8 Uhr 20 Minuten an der Hafensrundfähere am Baumwall

Table with 4 columns: Category, Year, Amount 1, Amount 2. Rows include 'Löhne 1910/11 8 897 063', 'Reingewinn .. 5 657 074', 'Löhne 1911/12 8 289 0 2', and 'Reingewinn .. 8 831 595'. Below is 'Die Lohnsumme sank um 608 061 M.', 'der Reingewinn stieg um 3 174 521 M.' and 'So wird kapitalistisch geteilt.'

eingefunden. Der Fährdampfer, der um diese Zeit von dort abfahren soll, traf erst um 8 1/2 Uhr dort ein. Auf der Fahrt legte er Hanfahafen, Amerikahöft, Grasbrook, Waalenhöft, Weddelhöft und dann erst Strahnhöft an, so daß die Arbeiter erst um 9 Uhr 20 Minuten an den Alftal, Schuppen 35, liegenden holländischen Dampfer gelangten. Den Arbeitern wurde nun von dem Wizen gesagt: Eure Arbeitszeit fängt jetzt erst um 9 1/2 Uhr an und ich ziehe Euch eine halbe Stunde ab. Wer hiermit einverstanden ist, kann um 9 1/2 Uhr anfangen, wer es nicht will, kann wieder nach Hause gehen.

Die Hamburger Schiffsreiniger und Maler haben durch die Schutz- und Verkehrskommission eine Eingabe an die Direktion der Neibersteig-Schiffswerft eingereicht, mit der Bitte, die dargelegten Mißstände einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen und die Abstellung der bezeichneten Mißstände zu veranlassen. Die Arbeiter vernissen in dem Doc Nr. 1 einen Unterkunftsraum, der ihnen die Möglichkeit bietet, einzestells ihre Kleidung zu wechseln und zu verwahren, andernteils auch eine geeignete Unterkunft gehört zum Einnehmen der Wäsche während der Arbeitspausen. Im Doc Nr. 2 ist allerdings ein Unterkunftsraum vorhanden, jedoch ist dieser, nach Angabe unserer Auftraggeber, derartig undicht, daß es dort bei schlechtem Wetter herdröhelt. Der Bodenbelag ist insofern mangelhaft, als er große Spalten aufweist, durch welche sich Zugluft in empfindlicher Weise fühlbar macht.

Hamburg. Sektion Hafnarbeiter. Versammlung am 16. November. Die Lohnbewegung der Hafnarbeiter war das Thema, das S. in ausführlicher Weise in der leider nur schwach besuchten Versammlung zum Vortrag brachte. Die Wiederergabe derselben an dieser Stelle erübrigt sich, weil darüber schon in den Nummern 44, 45 und 46 unseres „Courier“ berichtet wurde. Was das Gesamtergebnis der Bewegung betrifft, so seien die Tagelöhne um 20 Pf bis 80 Pf. erhöht, desgleichen die Uebersunden um

10 Pf. bis 50 Pf., ebenso Nacht- und Feiertagsarbeit. Nedner schloß seine Ausführungen mit der Aufforderung, die Kollegen müßten jetzt alle fleißigen und persönlichen Meißereien, die vielfach unsere Organisationsarbeit behindert, an die Seite stellen; dagegen müßten wir uns alle zu gemeinsamer Arbeit zusammenfinden, damit bei der noch zu reichenden Arbeitszeit im und am Hafen der Hafenbetriebsverein nicht alle auf dem Posten findet und wir bei der Kürzung der Arbeitszeit auch wirkliche Vorteile erringen. In der Diskussion wird hauptsächlich die Arbeitsnachfrage einer Kritik unterzogen, desgleichen die Lücken, die zum Nachteil der davon betroffenen Kollegen in den verschiedenen Tarifen enthalten sein sollen. In seinem Schlusssatz betont S., daß mit einem Sieb nicht alles zu erreichen sei, und daß bisher bei einer Lohnbewegung solche Vorteile wie bei der letzten nicht erreicht wurden. Eines jedoch hätten wir unsern Gegnern auf der ganzen Linie abzurufen, und das sei die Anerkennung unserer Organisation. Das sei ohne Zweifel der Nacht zu danken, die wir durch die Einheitsorganisation erreicht haben. Ein Antrag Hermann, das gesamte Material der Lohnbewegung dem Verbandsausschuß zur Prüfung zu überweisen, wurde abgelehnt.

Hamburg. Branche Stalarbeiter. Versammlung am 17. November. Genosse Urban hielt einen sehr lehrreichen Vortrag über „Die Wachtmittel des Proletariats“. Der Referent richtete am Schluß des Vortrags einen Appell an die Kollegen, daß für zu sorgen, die Wachtmittel des Proletariats, die politischen, gewerkschaftlichen sowie konsumgenossenschaftlichen Organisationen mehr und mehr auszubauen. Zum Branchenbericht teilt B. mit, daß bei der Hamburg-Amerika Linie in der Arbeitsweise recht viele Mißstände vorhanden sind. Beachtenswert über die vorgebrachten Wünsche und Beschwerden in einer Betriebsversammlung der Kollegen bei der Hamburg-Amerika Linie am Vortag bei Wahl zu beraten. Bei der Boermann- und Daria-Linie hält ein Herr Knappe eine Umfrage unter den Arbeitern bereits Verkürzung der Arbeitszeit im nächsten Jahre. Den Kollegen wird empfohlen zu antworten, daß nur von Organisation zu Organisation zu verhandeln sei. In allen Betrieben wird berichtet, daß eine Unterbrei bei der Arbeit herrsche, welche zur Benutzung sind auch Unfälle an der Tagesordnung. Am Schluß wurden beschlossen diese Treiberien jenseits der Beamten, Vorarbeiter und Wizen die Fiskus- und Gelegenheitsarbeiter zu sparen, welche mit 3.80 M. und 4.20 M. entlohnt und recht häufig nur dreiviertel Tage beschäftigt werden. Bei der Verteuerung aller Lebensbedürfnisse ist die Not und das Elend jener Kollegen nicht zu beschreiben, die nur ein, zwei oder drei Tage in der Woche für solchen Lohn beschäftigt sind. In recht vielen Sitzungen ist seitens des Arbeiterausschusses am Staatsrat um Erhöhung der Löhne für die Fiskus- und Gelegenheitsarbeiter er sucht worden. Um der Öffentlichkeit die miserable Entlohnung der betreffenden Arbeiter plausibler erscheinen zu lassen, ist die Steuerverwaltung darauf verwiesen, über ihre eigene Postlage zu klagen, da sie jedes Jahr mit Defizit wirtschaftet. Ein von der Bürgererschaft gewählter Ausschuß hat am 12. Juli d. J. eine Änderung der Betriebs- und Gehaltsordnung sowie eine Erhöhung des Lohnsummens von 10 Pf. resp. 12 Pf. um 1 Pf. beantragt. Ob man bei dieser Veratung nun auch an die Erhöhung der Arbeitslöhne gedacht hat? Das Arbeitssystem soll zum Teil geändert, die Kontrolle besser organisiert werden. Man verlangt mehr Arbeitsleistung, aber ein Entgelt für die Mehrleistung an Arbeit ist nicht zu erwarten. Freiwillig wird man uns nichts gewähren. Die harten Tatsachen müßten doch endlich den Stalarbeitern Hamburg zeigen, daß es auf dem bisherigen Wege nicht geht, daß man schon etwa 1/3 scharfer zuzufassen muß, wenn es anders werden soll. Ohne Kampf mit dem Unternehmertum keine Lohnhöhung. Darum Kollegen in allen Betrieben, rüffel Euch, organisiert die Kollegen; immer vorwärts, nimmer rückwärts!

Winter. Die Hamburger Staatsstaatsverwaltung, also Herr Staatsstaatsdirektor Winter sah wieder einmal auf der Auflagelant. Winter hat ein Zeugnis unterzeichnet, das der Kritik durch das Gewerbeamt nicht stand hielt. Einmal hatte er die Beschäftigungsdauer nicht angegeben und außerdem enthielt das Zeugnis die Worte: „... bis auf agiltatorisches Zeiben, das zu seiner Entlassung führte.“ Selbstverständlich sorgte das Gericht dafür, daß der Kläger in der Besitz eines ordentlichen Zeugnisses kam.

Der Grund der Entlassung ist nach dem S. E. folgender:

S. war Mitglied des Staatsarbeiterverbandes. Ihm wurde von der Staatsverwaltung der Vorwurf gemacht, mehrere Kontraktshauerleute belästigt und belästigt zu haben. S. bestritt beides entschieden. Er stand eines Tages auf dem Schuppen vor der Luke und schaute hinab in die Schute. Einem Schaueremann in der Schute schien diese Aufmerksamkeit unangenehm zu sein, denn er redete davon, S. solle sich fortziehen. S. diente ihm mit den Worten: „Alles in der Welt, nur kein Kontraktshaueremann.“ Die Bemerkung hatten aber auch noch einige andere Schauerleute gehört und einer von ihnen beschwerte sich beim Schuppenvorsteher. Nun wurde der große amtliche Meldeapparat in Bewegung gesetzt. Durch alle Instanzen wurde die „Belästigung der Kontraktshauerleute“ gezogen und unterwegs wurde natürlich eine große Affäre aus dem ursprünglich harmlosen Vorgang. Unterdessen war S. erwerbsumfähig erkrankt und erhielt ein paar Tage früher den Bescheid zugeführt, er sei aus dem Dienste der „diesseitigen Ver-

waltung" entlassen. Nachdem er mit ärztlicher Erlaubnis das Krankenzimmer wieder verlassen durfte, begab er sich zu dem Staatsinspektor, um hier den Grund seiner Entlassung zu erfahren. Als er unter Hinweis auf den Sachverhalt die gegen ihn vorgebrachten Anschuldigungen bestritt, behalt der Herr Staatsinspektor sich schließlich mit dem Einwand: „Na, Sie wollen doch nicht bestreiten, daß Sie Mitglied des Verbandes sind?“ Und so blieb es bei der Entlassung.

Dieser Vorgang zeigt wieder mal, wie die Kreisverwaltung ihrer Meinung nach, ihre Arbeiter behandeln muß. Die kleinlichen Dinge finden bei der Kreisverwaltung die Bedeutung als „Gründe“ zur Entlassung von Arbeitern. Zu diesem einen zwischen „Aug ins Grobartige“ damit den zweiten: „Mündliche Befehlsbefehle“ von der Art, wie die dem Arbeiter G. zuerst ansahen. Und so werden dann an sich läppische Angelegenheiten zu großen Affären, die die Gerichte und schließlich die Dienstlichkeit beschäftigen. — Und das bei den notorischen Ungefährlichkeit der Staatsarbeiter!

Sameln. Nachdem im Jahre 1906 der zehnwöchentliche Streik nicht den gewünschten Erfolg gebracht hatte, hatte die Kollegen eine gewisse Unsicherheit ergriffen. Sie waren der Meinung, daß an den Dingen doch nichts zu ändern sei und fügten sich deshalb willig in alles was kam. Durch fortgesetzte Anflammerarbeit ist es uns aber doch gelungen, das Zusammengehörigkeitsgefühl der Kollegen wieder zu stärken. Die Organisation hat in den letzten Jahren gute Fortschritte gemacht und ist heute kein unorganisierter Hafenarbeiter mehr vorhanden. Leider war es uns nicht gelungen, die Kollegen unter einen Hut zu bringen, wir hatten bisher vielmehr stets mit 6 bis 7 verschiedenen Organisationen zu rechnen. Nur waren die letzten beiden Jahre für die Werkschiffahrt gerade nicht die rosigsten. Deshalb war der Verdienst nur ein geringer. Es war dies in der Hauptsache auf den ungenügenden Wasserstand, aber auch nicht zum geringsten auf die geltenden „Notstandsätze“ zurückzuführen. Infolge der erheblichen Niederschläge in diesem Herbst hat die Schiffahrt sich gehoben und ist auch der Umsatzzahl ganz erheblich gestiegen. Um die Arbeiten bewältigen zu können, müssen die Nächte und Sonntage zur Hilfe genommen werden. Für diese Arbeiten wurden nun bisher dieselben Lohnsätze bezahlt wie für die Arbeiten am Tage. Weiter waren aber auch die bisher bezahlten Lohnsätze für Staubatz den Verhältnissen nicht entsprechend. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes sowohl als auch mit Rücksicht auf die verteuerte Lebenshaltung hatten die Kollegen beschlossen, den Unternehmern die Forderung zu waterbreiten, für das Ausladen von Staubatz den Tarifatz von 2,70 Mk. pro Ladung auf 3 Mk. zu erhöhen. Diese Forderung wurde anerkannt. Weiterhin wurde für die Nacht- und Sonntagsarbeit ein Zuschlag von 50 Pf. pro Ladung verlangt. Die Unternehmer erklärten sich bereit, über diese Fragen mit der Verbandsleitung und einer Kommission der Arbeiter zu verhandeln. Die Verhandlung fand statt und wurde hierbei von allen Seiten die Forderung als durchaus berechtigt anerkannt.

Nur sei der geforderte Satz zu hoch. Nach längerer Verhandlung wurde schließlich eine Einigung dahin gehend erzielt, daß für Nacht- und Sonntagsarbeit in Zukunft ein Zuschlag von 30 Pf. pro Ladung bezahlt wird. In einer Versammlung der Arbeiter wurde zu diesem Angebot Stellung genommen. Unter Berücksichtigung der in Frage kommenden Momente erklärten sich die Kollegen mit dem Zugeständnis zufrieden. Weiterhin werden nun auch für das Ausladen an Bord pro Mann und Ladung in Zukunft 50 Pf. anstatt 30 Pf. verlangt. Da dieses Geld von den einzelnen Schiffahrtsgeellschaften bezahlt werden muß, ist diesen hiervon Mitteilung gemacht. Die Werkschiffahrt-Gesellschaft, die bisher für das Ausladen von Satz nur 2,50 Mk. pro Ladung bezahlte, wird in Zukunft 2,70 Mk. bezahlen. Dieser Erfolg war nur möglich, weil die Hafenarbeiter Mann für Mann organisiert sind. Der oben angeführte Mifstand, daß am Hafen so viele verschiedene Organisationen in Frage kommen, wird nun hoffentlich ebenfalls beseitigt. Andererseits müssen die Kollegen aber auch auf dem Posten sein, denn die Verhältnisse sind im Allgemeinen noch sehr verbesserungsbedürftig. Soll das Ertrugene gehalten werden und die Bahn für weitere Erfolge frei bleiben, so muß ein jeder Kollege seine Pflicht erfüllen und der gewollte Zweck wird erreicht. Eine eigenartige Rolle spielten bei dieser Bewegung die bei der Firma F. S. Bachmann beschäftigten Kollegen. Nachdem sie sich zunächst mit der Einreichung der Forderungen einverstanden erklärt hatten, machten sie hinterher den Zurückzieher. Der Geschäftsführer erklärte plötzlich während der Verhandlung, daß seine Leute auf Befragen erklärt hätten, sie seien mit den jetzigen Löhnen zufrieden. Die Folge davon war, daß bei dieser Firma nichts erreicht werden konnte. Nun, auch diese so „zufriedenen“ Kollegen werden zu der Einsicht kommen, daß ihr Verhalten, gelinde gesagt, eine Dumheit ist. Hoffen wir, daß diese Erkenntnis recht bald kommt. Der hier erzielte Erfolg wird hoffentlich aber auch die übrigen Transportarbeiter anspornen, nun auch etwas für die Verbesserung ihrer Lage zu tun. Es herrschen hier zum Teil noch recht mittelalterliche Zustände, die nur durch eine gute Organisation beseitigt werden können. Dieses Ziel zu erreichen, muß Aufgabe aller Kollegen sein.

Arbeitslosigkeit in Bremen. Wie im Hamburger Hafen, herrscht auch in Bremen eine verhältnismäßig große Arbeitslosigkeit. Zu Hunderten warten die Hafenarbeiter vor dem Hafenhause, ob sich ihnen keine Gelegenheit bietet, einige Mark zu verdienen, um der darbenenden Familie etwas zukommen zu lassen.

Unermüdet ziehen sie morgens und mittags zu der altbekannten Seite und größtenteils vergebens. Fragt man einen, wieviel er verdient, so antwortet er meistens: „Vorige Woche hatte ich drei Tage nichts, diese Woche habe ich noch nichts gehabt.“ Die „besten Leute“ himmeln wohl von „Arbeiterfürsorge“ und „Volkswohl“, aber von dem wahren Elend wird nicht geredet. —

Duisburg. Die bei dem Duisburger Schiffahrts- und Hafenbetriebsgewaltigen G. Schroers beschäftigten Hafenarbeiter haben unter geradezu hahnenechten Arbeitsordnung zu leiden. Diese „Arbeitsordnung“ ist im Jahre 1910 von der Firma, ohne Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erlassen worden. Sehen wir uns das Ding einmal an. Der § 1 regelt die Arbeitszeit. Es heißt dort, daß die Arbeit durchschnittlich 10 Stunden beträgt. Im Sommer beginnt die Arbeitszeit um 6 Uhr morgens und im Winter um 7 Uhr und endet um 7 Uhr abends. Jedoch in dringenden Fällen setzt der Meister den Beginn und das Ende der Arbeitszeit fest. Dieser Anordnung muß bei Strafe der Entlassung Folge geleistet werden. Nach dieser Debatte hat es der Meister in der Hand, fortwährend die Arbeiter zu schikanieren. Und öfters kommt es auch vor, daß die Herren Meister am Abend einige Minuten vor Feierabend erklären, es muß länger gearbeitet werden. Daß für das Längerarbeiten auch ein Lohnzuschlag bezahlt wird, davon steht nichts in der Arbeitsordnung drinn. Von den Löhnen, die bezahlt werden, enthält die Arbeitsordnung ebenfalls nichts. Wohl heißt es im § 2, daß die Lohnzahlung am Samstag erfolge, und daß die Lohnwoche von Freitag bis zum Donnerstag geht. Die Arbeitern lassen der schwerreichen Firma Schroers ihren sauer verdienten Lohn noch zwei Tage ohne jeden rechtlichen Grund lassen. Auch wenn Arbeiter in Laufe der Woche aufhören, müssen sie auf ihren Lohn bis zum Samstag warten. Das ist einfach skandalös. Die Firma Schroers ist sicher auch nicht davon erbaut, wenn sie Geld ohne Zinsen auf einige Tage verborgen soll und dürfte sicher jeden diesbezüglichen Antrag ohne weiteres ablehnen. Aber von ihren Arbeitern verlangt sie einfach die Herausgabe des Lohnes ohne jede Verzinsung auf mehrere Tage. Der § 3 besagt, daß jeder Arbeiter verpflichtet ist, Maschinen und Arbeitsgeräte, welches er kaputt macht, zu ersetzen. Hier scheint die Firma nicht zu wissen, daß nur dann, wenn sie in der Lage ist, dem Arbeiter nachzuweisen zu können, daß er vorsätzlich den Schaden angerichtet hat, er diesen bezahlen muß. Im § 4 ist von der Kündigung die Rede. Es heißt, daß ohne jede Kündigung gearbeitet wird, jedoch muß jeder halbe Tag voll gearbeitet werden, andernfalls der Arbeiter für den Schaden aufzukommen hat. In der Praxis wird es immer so gehandhabt, daß der Arbeiter den halben Tag voll arbeiten muß, wo hingegen die Firma den Arbeiter sofort entläßt, wenn er sich vergeht. Durch dieses Vorgehen nimmt die Firma von dem Arbeiter für sich das Recht einer halbseitigen Kündigung in Anspruch. Dem Arbeiter gegenüber glaubt sich die Firma an diese halbseitige Kündigung jedoch nicht gebunden. Wenn die Firma von dem Arbeiter den Schaden verlangt, der ihr anaestlich entsteht und es schon öfters vorgekommen, daß Wagenstandsgelede in Abzug gebracht wurden, dann muß aber auch die Firma dem Arbeiter für den halben Tag den Lohn zahlen, wenn sie ihn entläßt. Nach dem Gesetz müssen die Kündigungsstermine für beide Teile gleich sein. Und die Firma Schroers hat doch nicht das Recht, für sich Gesetze zu machen, die den bestehenden Reichsgesetzen direkt ins Gesicht schlagen.

Auch die Entlohnung bei der Firma Schroers läßt vieles zu wünschen übrig. Es weiß überhaupt kein Kollege, was eigentlich für das Ausladen der Schiffe bezahlt wird. Der Meister und Vorarbeiter drücken einfach den Kollegen den Lohn in die Hand. Wer damit nicht zufrieden ist, kann gehen. Die Aufenthalls- und Schräume sind unter jeder Kritik. In den meisten Räumen liegt der Schmutz fußhoch. Die Kleider hängen an der Wand herum. Gut funktionierende Defen sind nicht vorhanden. Ebenso fehlen Waschvorrichtungen. Leider sind die Kollegen mit allen diesen Dingen zufrieden. Der Organisation gegenüber sind sie vollständig gleichgültig. Solange es so ist, haben die Firma und Untreiber es in der Hand mit den Kollegen Fangball zu spielen. Den Kollegen sei hier gesagt, wenn sie aus allen diesen traurigen Verhältnissen heraus wollen, dann heißt es für sie: hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Duisburg. Arbeit für den Gewerkschaftsinspektor ist in den Duisburg-Ruhrorter Häfen in Hülle und Fülle vorhanden. In den meisten Betrieben werden die Unfallvorschriften einfach nicht beachtet. Auch in sanitärer und hygienischer Hinsicht hapert es ganz gewaltig. Aufenthalls- und Schräume sind so primitiv, daß es die Arbeiter vorziehen, sich während der Pausen im Freien aufzuhalten. Waschvorrichtungen sind fast nirgends anzutreffen. Wer sich von Schmutz und Schweiß der Arbeit reinigen will, muß schon die Ufer hinabsteigen und dort seine Reinigung vollziehen. Die Abortverhältnisse sind geradezu ekelhaft. Aus dem uns zur Verfügung stehenden Material wollen wir für heute nur einiges von zwei Firmen benennen. Da ist im Duisburger Außenhafen die Wittener Walzmühle. Es sind 50 Personen hier beschäftigt. Für diese Arbeiterzahl ist nur ein einziger Abort vorhanden. Die Herren Bürobeamten haben jeder einzelne für sich einen Abort. Die Waschkübel sind 2 1/2 Meter lang und 1,80 Meter breit. Der Drehtisch handhoch auf dem Boden. Der Aufenthallsraum ist 5 Meter lang und 2 Meter breit. Die vorhandenen Schränke haben keine Türen, sondern werden mit Säden zugehängt. Gereinigt wird dieser Raum am Samstag, aber dann nur mit dem Besen. Aber auch bei der Firma Math. Stinnes im Beden C. in den Ruhrhäfen liegen die Dinge

ebenso miserabel. Bei dieser Millionenfirma sind zirka 80 Personen bei den Ent- und Beladung und Stapelung von Grubenholz beschäftigt. Unter den Arbeitern befinden sich eine große Anzahl Proleten. Diese sind in einer Manege untergebracht. Für die übrigen Arbeiter ist im Keller ein Aufenthaltsraum eingerichtet, in dem zirka 15 bis 20 Mann Platz haben. Der Raum soll aber 40 Personen Platz bieten. Daß das unmöglich ist, dürfte auch einem Herrn Sinnes einleuchten. Verschließbare Schränke für die Aufbewahrung der Kleider und der Schwaren sind nicht vorhanden. Es ist schon öfters vorgekommen, daß das Essen und auch Kleidungsstücke von Arbeiter verschwinden sind. Für alle Arbeiter sind zwei Aborts vorhanden, aber wie die aussehen, ist unbeforscht. Niemand kann sich dort zur Verrichtung seiner Notdurft niedersetzen. Bei der Stapelung der Hölzer wird in geradezu unverantwortlicher Weise gearbeitet. Das Holz wird mit einem großen Kaufman aus den Schiffen ausgekrant. Der Kran ist über 20 Meter hoch und überspannt in seiner Breite das ganze Lager. Bei dem Auskranten wird das Holz einfach hingeworfen und liegt es dann immer einige Stockwerk hoch. Bevor das Holz gestapelt wird, muß es sortiert werden. Es geht nun an die großen Haufen heran und fehlen jede Schutzmaßregeln. Und so kommt es öfters vor, daß der ganze Haufen zusammenfällt und das Unglück ist fertig. So sind in der letzten Zeit eine ganze Anzahl von Arbeitern verunfallt. Hier muß unbedingt die Aufsichtsbehörde eingreifen und den Herren Hafenbetriebsgewaltigen zeigen, daß sie denn doch nicht mit dem Leben und der Gesundheit der Arbeiter spielen können, wie sie wollen.

Bei der Wittener Walzmühle klagen die dort beschäftigten Arbeiter über die Behandlung und die Bezahlung. Der Herr Chef erklärt jedem, der um einige wenige Lohnzulage anfragt: Wenn es Ihnen nicht paßt, dann können sie ja gehen. Dabei liefert der Herr fast seine gesamte Produktion an die Konsumvereine. Die „Eintracht“ und eine Anzahl andere Vereine im Industriegebiet sind seine besten Abnehmer. Es wäre am Platz, wenn die Genossenschaftskassen mehr darauf sehen wollten, ob ihre Lieferanten auch ihre Arbeiter so bezahlen und behandeln, wie es billigerweise von solchen Betrieben verlangt werden kann.



Berlin. Am 27. November fand die Monatsversammlung der Arbeitervereine am 4. Dezember die der Arbeitervereine statt. Beide waren stark besucht und in jeder derselben hielt der Bibliothekar der Bezirksverwaltung einen äußerst interessanten Vortrag über: „Literatur und Arbeiter“. An der Hand von Rezitation einiger Abhandlungen zeigte der Referent, wie verschiedenartig die Dichter die Dinge sehen und wiedergeben. Am Schlusse seiner Ausführungen stellte der Redner einen humoristischen Vortrag in Aussicht, welcher von den jugendlichen Kollegen gern gehört wird.

Nachdem wurde auf die kinematographische Extravorstellung aufmerksam gemacht. Der Wandersparkasse traten eine Anzahl Kollegen bei. In Rücksicht auf das Weihnacht- und Neujahrsest findet die nächste Monatsversammlung der Arbeitervereine am 15. Januar statt. Den Bericht über die Generalversammlung des Bezirks Groß-Berlin erstattete der Kollege Georg Fischer. Auf das Beethoven-Konzert am 2. Weihnachtstages und den einleitenden Vortrag hierzu wurde hingewiesen und um zahlreiche Beistellung ersucht. Im Januar soll eine Partie veranstaltet werden.

Von den Bezirksführern fehlten entschuldigt: die Kollegen Schenk und Wendel; unentschuldig fehlten die Kollegen Grot, Lück, Wozdorf, Herzog, Lehmann und Kufeler.

Die Monatsversammlung der Arbeitervereine fand am 5. Dezember statt. Ein jugendlicher Kollege sprach über: „Was und wo soll man lesen“. In kurzen treffenden Worten zeigte er, welchen schädlichen Einfluß die Schundliteratur ausübt und empfahl gute Lektüre, welche durch unsere Bibliothek erhältlich ist. In der sich anschließenden Debatte wurde darauf aufmerksam gemacht, daß unser Fachorgan und die Arbeiter-Zeitung gute, leicht verständliche Literatur bietet. Nachdem referierte ein Kollege aus Lichtenberg über: „Die Entstehung des Wagens“. In halbstündlicher Rede erläuterte er die einzelnen Entwicklungsstadien des Fuhrwerks und der Transportmittel von den primitivsten Anfängen bis zur heutigen Vollenbung. Nachdem wurde auf die nächsten Veranstaltungen aufmerksam gemacht und die Wandersparkasse zur fleißigen Beteiligung empfohlen. Dann erfolgte der Schluß der Versammlung. Von den Funktionären fehlte unentschuldig der Kollege Wendel.



Berlin. Die Branchenvereine der Lagerarbeiter und Arbeiter aus den Cement- und Mörtelbetrieben hielten am Sonnabend, den 20. November eine Versammlung









Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 51. Woche ist fällig.

beiteten, aber trotzdem dem Brauerverband noch angehört. Es wurde daraufhin den Ratowitzer Delegierten der Auftrag erteilt, in dieser Sache Feststellungen zu machen...

Leipzig. Mitgliederversammlung am 29. November. Arbeitersekretär Genosse Mplan sprach über Deutschlands Sozialpolitik. An der Hand zahlreicher Beispiele zeigte Redner, daß die wüthige Sozialpolitik den Scharfmachern in Unternehmernlagern noch viel zu weit geht...

Leipzig. In der Mitgliederversammlung vom 11. November er. gab Kollege F. den Kartellbericht. Er führte an, daß den Müllern im Gewerbekassenhause der Lohn für die Müllertage am Sonntag von 9 auf 9,50 M. erhöht worden sei...

Ehe hierauf Genosse Niederlich das Wort zu seinem Vortrage ergriff, gedachte der Vorsitzende des Hinschickens des Kollegen Rantz, welches von der Versammlung in üblicher Weise geehrt wurde.

scheinen. Außerdem beschäftigte sich Referent mit der Jugendfrage und der Gründung eines Jugendheims. Lebhafter Beifall lohnte ihm für seine Ausführungen.

Zur Gründung des Jugendheims wurden 100 M. bewilligt. — Kollege Zobel bedauerte, daß es immer noch Kollegen gebe, die das arbeiterfeindliche „Pegnischer Tageblatt“ lesen und forderte zum Abonnement auf die Arbeiterint.ressen verirende „Leipziger Volkszeitung“ auf.

Würzburg. Die letzte Mitgliederversammlung, die einen überaus zahlreichen Besuch aufzuweisen hatte, befaßte sich auch mit der Eingabe der Handelskammer an die hiesige Güterstation.

Verbandsmitglieder!

Als diesjährige Weihnachtsprämie stellen wir den Lesern des „Courier“ den Roman von Emilie Zola:

Fruchtbarkeit

zum Preis von 3 M. zur Verfügung. Seine schöne Ausstattung und die hervorragend gute Uebersetzung muß es jedem Verbandsmitgliede möglich machen, diesen Roman, der aus der Feder eines der bedeutendsten Schriftsteller stammt, für sich zu erwerben oder als Geschenk auf den Weihnachtsfest zu legen.

Glussiter-Ausgaben

auf Holzfreiem Papier mit Liebhaber-Einband. Romane - Novellen - Jugendschriften Bilderbücher - Wandschmuck. Wir bitten unsere Leser, ihre Bestellungen recht bald in ihren örtlichen Verwaltungen vorzulegen zu wollen.

Der Transportarbeiter-Motz-Kalender 1913 ist vergriffen. Verlagsanstalt Courier.

Uhr der Andrang sehr stark ist, verschiedene Fuhrwerke nicht mehr zur Annahme gelangen.

Wenn dieser Forderung entsprochen würde, so wäre das für unsere Kollegen nur eine Verlängerung der Arbeitszeit. Bekanntermaßen schiden die Geschäftsfirmen ihr Personal immer erst kurz vor der Abreise an die Bahn.

Die am 10. November tagende Mitgliederversammlung des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes begrüßt die Initiative der Handelskammer, die unhaltbaren Zustände bei der hiesigen Güterabfertigung zu beseitigen.

Sämtliche hiesige Zeitungen, ganz gleich welcher Parteirichtung, nahmen von dieser Resolution Notiz, nur das „Fränkische Volksblatt“, das Sprachorgan der Zentrumspartei laud es nicht der Mühe wert, ein Wort hierüber zu verlieren.

am besten vertreten werden. Pflicht eines jeden organisierten Kollegen ist es deshalb, daß auch er dafür sorgt, daß die Masse der indifferenten Kollegen immer kleiner wird...

Bekanntmachung des Verbands-Vorstandes.

Verbandsmitglieder! Der Breslauer Verbandstag hat anlässlich der Revision des Verbandsstatuts u. a. beschlossen, dem § 5, Absatz 5 in seinem zweiten Teil, hinter den Worten „nach Entrichtung von 120 Wochenbeiträgen“ folgende Fassung zu geben:

„Hat ein Mitglied in drei aufeinanderfolgenden Bezugsperioden die volle Unterstüzung nicht erhoben, dann steht ihm nach Entrichtung von weiteren 60 Wochenbeiträgen der Anspruch auf die Differenz zwischen der bezogenen und der zu beanspruchenden Unterstüzung zu, mit der Einschränkung, daß diese den Gesamtbetrag für eine Bezugsperiode nicht übersteigen darf.“

Diese Bestimmung hat sich nun in der kurzen Zeit ihrer praktischen Handhabung als eine solche von großer Härte gegenüber denjenigen Mitgliedern erwiesen, welche die Unterstüzungseinrichtungen des Verbandes am wenigsten in Anspruch nehmen.

Der Verbandsauschuß stimmt der Anregung des Vorstandes zu und erklärte sich mit der seitens des letzteren vorgeschlagenen Aenderung einverstanden.

Der § 5, Absatz 5, Teil 2 erhält demnach folgende Fassung:

„Hat ein Mitglied in drei aufeinanderfolgenden Bezugsperioden die volle Unterstüzung nicht erhoben, dann steht ihm während der darauffolgenden zwei Beitragsperioden à 60 Wochen der Anspruch auf die Differenz zwischen der bezogenen und der zu beanspruchenden Unterstüzung zu, mit der Maßgabe, daß die Unterstüzung in keiner dieser Beitragsperioden den Gesamtbetrag für eine Bezugsperiode übersteigen darf.“

Diese Bestimmung tritt sofort in Kraft.

Der Verbandsvorstand.

J. M.: Oswald Schumann.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:

In Berlin: Friß Kuch, Spt.-Nr. 30 469, eingetr. 14. 2. 10; Joh. Nutkowski, Spt.-Nr. 76 407, eingetr. 9. 6. 11; Paul Thiemeyer, Spt.-Nr. 63 483, eingetr. 2. 10. 07.

In Leipzig: Karl Sackso, Spt.-Nr. 94 765, eingetr. 18. 5. 12.

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

Ausgeschlossen auf Grund des § 3 Absatz 8a und b des Verbandsstatuts wurden folgende Kollegen:

In Halle: Wilhelm Stolze, Spt.-Nr. 201 956.

In Hamm: Franz Ehniß, Spt.-Nr. 264 387; Bernhard Paule, Spt.-Nr. 264 386; Hermann Thum, Spt.-Nr. 264 380.

In Lüneburg: Georg Nien, Spt.-Nr. 348 418.

In Oranienburg: Wilhelm Krause, Spt.-Nr. 468 578.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

J. M.: 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., einzusenden.

Verantw. Redakteur: Karl Willhahn, Bichenberg-Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer & Dinnick, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.