

lassen, zeigt, wie wenig die Regierung auf die Interessen der Allgemeinheit Rücksicht nimmt.

Der auf dem Balkan lagernde Blindstoffs Lochte Anfang Oktober zu den besten Flammen des Krieges auf. Die Nordkultur triumphierte über die Zivilisation, die sie in Erdmen rauchenden Dutes erlitt.

Niesenhafte Produktion - keine bessere Lebenslage.

Die Industrie erfreut sich einer glänzenden Konjunktur. Diese Ueberzeugung sprach der Vorsitzende des Zentralverbandes Deutscher Industrieller auf der letzten Delegiertenversammlung aus.

Ueberschaun wir zunächst einmal die Entwicklung der Produktion in der Kohlen- und Eisenindustrie.

In der Kohlen- und Eisenindustrie. Darin spiegelt sich fast restlos die gesamte Wirtschaft. In den ersten 10 Monaten 1912 wurden in Deutschland 215 Mill. T. Stein- und Braunkohle gewonnen.

Table with 2 columns: Year (1911, 1912) and Quantity (Steinkohlen, Braunkohlen, Holz, Wirtelitz).

Die Mehrverfügung des Inlandsmarktes setzt auch eine gesteigerte Erzeugung in den verbrauchenden Ge-

werben voraus. Eine überragende Produktionszunahme ist bei Kohleisen zu konstatieren.

Jahr: 1908 1909 1910 1911 1912 Mill. T.: 10,8 11,7 13,5 14,1 16,3

Außenhandel

Rückschlüsse auf den Beschäftigungsgrad solcher Industrien, für welche keine Produktionsnachweise vorliegen, erlauben teilweise die Außenhandelsziffern.

Mengen in Mill. dz, Wert in Mill. Mk.

Table with 2 columns: Import (Einfuhr) and Export (Ausfuhr) for years 1910-1913.

Sehen wir noch einige Hauptpositionen hervor. Die Einfuhr von mineralischen und fossilen Rohstoffen stieg von 314 Mill. dz im Jahre 1911 auf 330 Mill. dz in diesem Jahre.

Der Dividendenstrom wuchs mächtig an. Besonders vor den Banken zeigte sich hübsch voll Fortuna.

Die Lebendigkeit im Erwerbsleben steigerte auch die Ansprüche an den Geldmarkt.

Die Grundstückspreise sind in den letzten Jahren in den meisten Gebieten erntete es erhöhte Ueberschüsse

Landwirtschaft waren die Verhältnisse günstig. Das laufende Jahr erbrachte Rekordern. Es wurden in die Scheuern gebracht in Mill. dz:

Table with 2 columns: Year (1909, 1910, 1911, 1912) and Quantity (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Kartoffeln, Kleie, Luzerne).

strengsten Tätigkeit wurde Mittagsruhe gehalten. Um 1/5 Uhr nachmittags fuhr ich zum zweiten Male vor!

Das gab es keine geschäftlichen Angelegenheiten zu erledigen, so wurden der „Fleischmarkt“ im Westen und die Cafés, Bars usw. kontrolliert.

Der Sekret floß dann in Strömen! Um 6 Uhr fuhrn wir wieder nach dem Büro.

Offiziell war hier für die Angelegten eine Arbeitszeit von 8-1 und 3-6 Uhr festgesetzt.

Von Sekt und „ süßen Mädels“ etc. oder: Das „Tagewerk“ eines Generaldirektors.

Erlebnisse eines Privatkauffeure. Motto:

„Dann ging er ins Kasino hin, Wo so viel süße Mädels drin! Auch manchmal zu Maxim, Dort war er sehr intim, Dort kennt er all die Damen, Nies sie beim Rosenkranz.“

Wir Privatkauffeure sind durch unsern Umgang mit den sogenannten „feinen Herrn“ schon an so manches gewöhnt, aber mit das Tollste habe ich doch in meiner Stellung bei einem Generaldirektor im Kaufsch erlebt!

Nur und gut, der Herr Generaldirektor führte ein herrliches Leben, natürlich - auf Kosten seiner Gesellschaft! Ich habe schon manches liebe Mal bebauert, daß ich nur ein simpler Privatkauffeure bin, denn sonst möchte ich wohl Generaldirektor sein, freilich nur bei einer so noblen Gesellschaft wie der geschriebenen, die natürlich ebenfalls anstandslos alle Ehen bewilligen müßte, die ich zum, hm, na sagen wir - „Kandessgemäßen Leben“ benötigen würde!

Meine Stellung war, wenn mein Chef seine gute Laune hatte, ganz annehmbar. Ich war fast vollständig frei und konnte mir auch ihm gegenüber manche Freiheiten erlauben. Gab es dann einen kleinen Zusammenstoß, so brauchte ich aus meinem Herzen keine Mordgrube zu machen und was ich gerade auf der Leber hatte, konnte herunter. Das Müßigen wendete sich aber sofort, wenn dem Herrn Direktor etwas Unangenehmes in die Quere gekommen war, dann suchte er einen Vizepräsidenten und fand ihn in mir; dann hagelte es mir so von zehntlichen Redensarten, gemeinen Verdächtigungen und unflätigen Beschimpfungen! Wollte ich das Uebel nicht noch ärger machen, so blieb mir weiter nichts übrig, als zu schweigen. So viel zur vorläufigen Charakterisierung des Herrn Generaldirektors, woraus man ersehen kann, daß er „knigges Umgang mit

„Menschen“ mit „Erfolg“ studiert und ein wahrhaft „gebildeter“ Mann war!

An manchen Tagen freilich hatten wir sehr viel zu fahren. Morgens zwischen 8 und 1/9 Uhr mußte ich dann regelmäßig auf dem Posten sein, dabei war es ganz gleichgültig, ob ich tags zuvor um 12 Uhr, 3 Uhr nachts oder noch später nach Hause gekommen war!

Die erste Zeit war es sogar so schlimm, daß ich die Woche über bloß zwei- oder dreimal das Bett gesehen habe! Mein Chef freilich holte das Veräumdete am Tage nach. Was er sich aber auch dabei noch für „Strapazen“ auferlegte, geht daraus hervor, daß er häufig statt in Morphoeus in - anderen Armen lag, und natürlich an Ruhe für den „armen geplagten Mann“ dann nicht zu denken war!

Ich durfte während der Abwicklung dieses „Geschäfts“, das gewöhnlich 2-3 Stunden in Anspruch nahm, mit dem Auto vor der Türe warten und auch während dieser Zeit auf dem Wagen schlafen!

Erst nach großem Mü und Krach setzte ich mich, mittags nach Hause fahren zu dürfen.

An den genannten Tagen gestaltete sich unser beiderseitiger „Dienst“ etwa folgendermaßen: Spätestens um 1/9 Uhr mußte ich - wie bereits gesagt - vorsehen, hatte aber oft das zweifelhafte Vergnügen, bis 1/10 Uhr auf meinem Chef zu warten. Dann ging es unter normalen Verhältnissen erst nach dem Büro, wo die eingegangene Post durchgesehen, die angemeldeten Besuche empfangen und sonstige Geschäftsangelegenheiten erledigt wurden.

War aber mein Herr in einem gewissen galanten Casanova zu stande, dann mußte ich gleich nach der M., - Ede F. str. fahren, wo der „menschliche Fleischmarkt“ beschlachtet wurde!

Hand sich etwas „Passendes“, dann entwickelte sich etwa folgende Variation des alten „Kaufsmotivs“:

„Mein schönes Fräulein, darf ich's wagen, Ihnen Arm und Bein anzutragen?“

„Darauf die „Schöne“ nicht schnippisch gleich „Gretchen“ erwiderte:

„Bin weder jung, bin weder schön Und kann allein nach Hause gehn!“

Sondern mit dem holdesten „Süßbinnenlächeln“:

„Mein schöner Herr, komm' geh' mit mir, Ich wohne gar nicht weit von hier!“

Wohnungsnot von einem Ueberfluß an Wohngelegenheit zu reden, ist absurd. In Wirklichkeit zwingen die Verhältnisse viele Arbeiter, ihr Wohnbedürfnis ganz außerordentlich einzuschränken.

Die Grundstückspekulation!

Terraingesellschaften, meist von Banken gegründet, benutzten sich in großem Umfange überall des für die nächste Zukunft als Baugrund in Betracht kommenden Geländes. Sie treiben den Preis systematisch in die Höhe, gleichzeitig auch noch die Zinssätze für Baugelder und Hypotheken.

Die Gunst der allgemeinen Konjunktur kommt noch in der gesteigerten Lebendigkeit des Eisenbahnverkehrs zum Ausdruck.

Im Herbst war der Eisenbahnwochenlang nicht in der Lage, den Verkehr zu bewältigen; aus den Industriebetrieben erschollen die Klagen über Wagenmangel.

Die starke Beanspruchung der Transportmittel erhöhte natürlich die Einnahmen. Im Güterverkehr erbrachten die Deutschen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten 1912 rund 1808 Mill. Mk. gegen 1674 Mill. Mk. in derselben Zeit 1911.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen gleichzeitig von 781 Mill. auf 822 Mill. Mk.

Im Einklang mit der kurz umrissenen gewerblichen, gesteigerten Tätigkeit stehen die Erfolge für das Kapital. Fast auf allen Gebieten erntete es erhöhte Ueberschüsse

Der Dividendenstrom wuchs mächtig an. Besonders vor den Banken zeigte sich hübsch voll Fortuna.

Die Lebendigkeit im Erwerbsleben steigerte auch die Ansprüche an den Geldmarkt.

In derselben Richtung wirkten politische Ereignisse, besonders die von fremden Kriegsgeldern unter den Großmächten gewollte Spannung und der Krieg auf dem Balkan.

Beigeld war während des ganzen Jahres teuer. Als Charakteristikum der Verhältnisse mag angeführt werden, daß für Baugelder 8 bis 10 pCt. verlangt wurden.

Das Kapital machte riesige Gewinne.

Landwirtschaft waren die Verhältnisse günstig. Das laufende Jahr erbrachte Rekordern. Es wurden in die Scheuern gebracht in Mill. dz:

Table with 2 columns: Year (1909, 1910, 1911, 1912) and Quantity (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Kartoffeln, Kleie, Luzerne).

auch ein Rückgang der Vereinbarungen einer Arbeitszeit bis zu 9 Stunden (Sommerzahlen 1910: 37,2 pSt. der Betriebe, 34,4 pSt. der Personen, 1911: 32,9 pSt. der Betriebe, 26,7 pSt. der Personen). Die länger als zehnstündige Arbeitszeit wurde vereinbart: Sommerzahlen: 1910 für 3,4 pSt. der Betriebe und 1,8 pSt. der Personen, 1911 für 10,2 pSt. der Betriebe und 5,4 pSt. der Personen; Winterzahlen: 1910 für 3,0 pSt. der Betriebe und 1,4 pSt. der Personen, 1911 für 9,3 pSt. der Betriebe und 3,7 pSt. der Personen.

Eine Wochen-Arbeitszeit bis zu 60 Stunden war vereinbart im Sommer für 78,5 pSt. der Tarife, 82,8 pSt. der Betriebe und 76,7 pSt. der Arbeiter, im Winter für 68,2 pSt. der Tarife, 71,5 pSt. der Betriebe und 75,3 pSt. der Arbeiter. In den Jahren 1908, 1909 und 1910 waren die entsprechenden Anteile im Sommer 88,5, 82,5 und 94,5 pSt. der Betriebe und 90,2, 89,2 und 94,9 pSt. der Personen und im Winter 69,5, 73,2 und 88,0 pSt. der Betriebe und 73,4, 74,1 und 88,8 pSt. der Personen. Auch hier zeigt sich der gleiche Rückgang des Anteils der kürzeren Arbeitsdauer. Eine wöchentliche Arbeitszeit von mehr als 60 Stunden war vereinbart für Sommer: 1910 für 3,6 pSt. der Betriebe und 2,0 pSt. der Personen, 1911 für 10,8 pSt. der Betriebe und 5,6 pSt. der Personen; für Winter: 1910 für 3,3 pSt. der Betriebe und 1,6 pSt. der Personen, 1911 für 9,9 pSt. der Betriebe und 4,0 pSt. der Personen.

So ungünstig diese Ziffern erscheinen mögen, so wenig kann daraus auf einen Rückschlag in dem erfolgreichen Kampf der Gewerkschaften für Arbeitszeitverkürzung geschlossen werden, weil eben von Jahr zu Jahr neue Berufs- und Organisationsgruppen zu tariflicher Regelung gelangen, die sehr leicht der Tarifbewegung eines bestimmten Jahres einen anderen Stempel aufdrücken können. Eine Bestandsstatistik würde auch hierin weit zuverlässigere Aufschlüsse zu geben vermögen.

Die längere Arbeitsdauer ist vor allem im Handels- und Verzehrgewerbe sowie in den Nahrungs- und Genussmittelgewerben vorhanden, die der Tarifstatistik des Berichtsjahres einen starken Einschlag verliehen haben.

Hinsichtlich der Lohnregelung sind in den meisten Tarifverträgen (3863) zunächst Bestimmungen über die Formen der Entlohnung vereinbart. Es war in 1996 Tarifen nur Zeitlohn (für 19 314 Betriebe und 103 493 Arbeiter), in 184 Tarifen nur Stücklohn (für 1724 Betriebe und 23 619 Arbeiter) vorgelesen, während 1683 Tarife (für 25 464 Betriebe und 289 742 Personen) beide Lohnformen zuließen. Hieraus ergibt sich eine erhebliche Zunahme des reinen Zeitlohnes, der vor allem in den Betrieben des Handels- und Transportgewerbes die vorherrschende Lohnform bildet.

Bestimmungen über eine gewisse Lohngarantie bei Stücklohn enthielten 484 Tarife für 7066 Betriebe und 70 555 Personen. Es handelt sich dabei vor allem um Tarife der Maschinen- und Metall-, Holz- und Lederindustrie sowie um das Baugewerbe. Gegenüber dem Vorjahre ist indes ein erheblicher Rückgang von Vereinbarungen dieser Art zu verzeichnen.

Stundenlohnätze waren im Berichtsjahre in 2039 Tarifen für gelernte und in 955 Tarifen für ungelernete Arbeiter vereinbart. Gegenüber dem Vorjahre ist der Anteil der Vereinbarungen für ungelernete Arbeiter von 24 auf 32 pSt. gestiegen.

Ein Vertragslohn von mehr als 45 Pf. pro Stunde war für 57,5 pSt. der gelernten und 24,0 der ungelerneten Arbeiter vorgelesen. Im Vorjahre waren die entsprechenden Ziffern 76,7 und 47,9 pSt. Zwischen 36 und 45 Pf. bewegten sich die Stundenlohnfestsetzungen für 38,3 pSt. der gelernten und 41,3 pSt. der ungelerneten (1910: 21,1 und 39,1 pSt.) und unter 36 Pf. die für 4,2 pSt. der gelernten und 34,7 pSt. der ungelerneten Arbeiter (1910: 2,2 und 13,0 pSt.). Auch hier prägt sich die stärkere Beteiligung wirtschaftlich rückfälliger Gruppen von Arbeitern an die Tarifbewegung in einem Sinken des Anteils der höheren Lohnfestsetzungen aus.

Das gleiche Bild zeigt sich bei der Zusammenstellung der Festsetzungen der Wochenlöhne. Solche sind für männliche Arbeiter im Berichtsjahre in 927 Tarifen für Gelernte und 718 Tarifen für Ungelernte festgelegt worden.

Der Anteil der niedrigen Lohnklasse bis zu 25 M. Wochenlohn beträgt 39,3 pSt. der Gelernten und 61,6 pSt. der Ungelernten (1910: 28,9 und 58,7 pSt.), der der mittleren Lohnklasse über 25 bis zu 35 M. 59,7 pSt. der Gelernten und 38,0 pSt. der Ungelernten (1910: 60,1 und 40,9 pSt.) und der Anteil der höchsten Lohnklasse über 35 M.: 1,0 pSt. der Gelernten und 0,4 pSt. der Ungelernten (1910: 11,0 pSt. und 0,4 pSt.). Während die Lohngruppenanteile der ungelerneten Arbeiter sich von denen des Vorjahres verhältnismäßig wenig unterscheiden, zeigt sich bei den gelernten Arbeitern ein ganz erheblicher Rückgang, der vor allem durch das Uebergewicht der niedrigeren Lohngruppe in den Bekleidungs- sowie in den Nahrungs- und Genussmittelgewerben verursacht wird. In diesen Industriezweigen müssen im Berichtsjahre niedrig gelohnte Arbeiterschichten in erheblich stärkerem Maße an der Tarifbewegung beteiligt sein.

Lohnfestsetzungen für weibliche Arbeiter waren im Berichtsjahre in 311 Tarifen enthalten.

Stundenlohnfestsetzungen von mehr als 30 Pf. bestanden für 26,9 pSt. der Gelernten und 8,6 pSt. der ungelerneten Arbeiterinnen (1910: 6,2 und 14,3 pSt.); solche von 21—30 Pf. für 68,0 pSt. der Gelernten und 34,5 pSt. der ungelerneten Arbeiterinnen (1910: 78,6 und 60,0 pSt.) und solche bis zu 20 Pf. für 5,1 pSt. der Gelernten und 61,9 pSt. der ungelerneten Arbeiterinnen (1910: 15,2 und 25,7 pSt.).

Wochenlöhne über 15 M. hatten 64,4 pSt. der Gelernten und 21,4 pSt. der ungelerneten Arbeiterinnen (1910: 50,7 pSt. und 27,9 pSt.); solche über 10 bis 15 M. 29,0 pSt. der Gelernten und 51,1 pSt. der ungelerneten Arbeiterinnen (1910: 38,0 und 44,7 pSt.) und solche bis zu 10 M. 6,4 pSt. der Gelernten und 27,5 pSt. der ungelerneten Arbeiterinnen (1910: 11,3 und 27,4 pSt.). Bei den Arbeiterinnen zeigt sich also in den höheren Lohngruppen ein Fortschritt gegenüber dem Vorjahre, veranlaßt durch das starke Hervortreten hochgelohnter Arbeiterinnengruppen der Bekleidungs- und Papierindustrie.

III.

Außer den Lohnätzen sind in den Tarifen vielfach auch Lohnzuschläge für Ueberarbeit vereinbart. Im Berichtsjahre enthielten 2349 Tarife solche Bestimmungen, davon 2235 für Ueberstunden, 1849 für Sonntags-, 1633 für Nacharbeit und 611 für besondere Arbeiter. Für besondere Arbeiten (Ueberlandarbeit, Montieren, gefährliche oder aufreibende Arbeiten) sind Lohnzuschläge in 15 pSt. aller Tarife vereinbart.

Die Lohnzuschläge für Arbeiterinnen sind noch immer recht selten, zeigen aber doch gegenüber den Vorjahren langsamen Fortschritt.

Eine Ergänzung zu diesen Lohnangaben bildet eine Tabelle des amtlichen Tarifwertes, aus der sich ergibt, daß außer den vereinbarten tariflichen Löhnen in 666 Tarifen für 5918 Betriebe und 30 891 gelernte Arbeiter, sowie in 616 Tarifen für 2633 Betriebe und 34 267 ungelernete Arbeiter Vereinbarungen über Lohnäquivalente, wie Kost-, Wohnungs-, Kleidung-, Freitruhl-, bezw. Geldentschädigung für Freitruhl, Brennmaterial, Provisionen, Speisen usw. enthalten sind. Diese Vereinbarungen kommen am häufigsten in den Tarifen der Brauereiarbeiter und Bäcker sowie Gastwirtschaften, aber auch im Handels- und Verzehrgewerbe vor.

Die Lösung des Arbeitsverhältnisses des einzelnen Arbeiters wird in 645 Tarifen allgemein geregelt. In 442 Tarifen ist die Dauer der Kündigungsfrist auf eine Woche, in 169 auf über ein bis zwei Wochen und in 33 auf mehr als zwei Wochen festgelegt. Ueber den tariflichen Ausschuß der Kündigungsfristen gibt die Statistik leider keine Auskunft.

In der tariflichen Regelung des Arbeitsnachweises ist ein ganz erheblicher Fortschritt zu verzeichnen. Während im Jahre 1910 erst 315 Tarife Bestimmungen über die Arbeitsvermittlung enthielten, sind diesmal solche Vereinbarungen in nicht weniger als 659 Tarifverträgen aufgenommen.

Diese Ergebnisse sind ein Beweis für die steigende Bedeutung der tariflichen Arbeitsnachweise, die sich in der Richtung zum paritätischen Facharbeitsnachweis entwickeln. Sie stehen allerdings noch im Anfang der Entwicklung und müssen vielfach an vorhandene unparitätische Arbeitsnachweise anknüpfen, soweit sich diese des Vertrauens beider Parteien erfreuen. Diese Entwicklung ist so wichtig für die Gewerkschaften, daß diese alle Ursache hatten, die preussisch-ministerielle Einmischung in die Selbstverwaltung der Facharbeitsnachweise und die Tarifvertragsfreiheit, wie auch die gleichgerichteten Bestrebungen des Verbandes deutscher Arbeitsnachweise mit aller Entschiedenheit zurückzuweisen.

Die Zahl der Tarifverträge, in denen gemeinsame Einigungs- und Schlichtungsorgane vereinbart worden sind, ist gegenüber dem Vorjahre etwas zurückgegangen. Es ist dies wiederum eine Folge des Eintretens rückfälliger Arbeitergruppen in die Tarifbewegung, denn es bedarf in der Regel erst einer längeren Praxis des tariflichen Zusammenwirkens, ehe es zur Einsetzung gemeinsamer Tariforgane kommt. Die Zahl der Tarife mit solchen Organen beträgt im Berichtsjahre 1997 (1910: 2241).

Die Ergebnisse der vorliegenden Statistik der Tarifverträge des Jahres 1911 sind geeignet, den Blick auf die Unvollkommenheiten der statistischen Erhebung selbst zu lenken und vor Uebersehungen nachdrücklich zu warnen. Der Vergleichswert der Zahlen der amtlichen Tarifstatistik ist so lange ein völlig unzureichender, als die Letztere nur die im Berichtsjahre gerade in Kraft getretenen bezw. erneuerten Tarife umfaßt. Da die Tarife heute meist auf längere Zeiträume als ein Jahr abgeschlossen werden, so kommen in dem einen Jahr ganz andere Tarife in Betracht, als in dem anderen und es hängt daher der Gesamterfolg der Tarifbewegung eines Jahres sehr erheblich davon ab, ob gewerkschaftlich hochentwickelte oder gewerkschaftlich rückfällige Verufe dabei beteiligt sind. Aber die Tarifstatistik verzeichnet nicht das Maß der errungenen Arbeitszeitverlängerung und Lohnerböhen, sondern das Maß der erreichten Arbeitszeit und Löhne, also Arbeitsbedingungen. Mit der Erweiterung der Statistik der Tarifbewegung eines einzelnen Jahres zur Tarifbestandsstatistik wird es zwar noch immer nicht möglich sein, das Maß der tariflich gewerkschaftlichen Erfolge zweifelsfrei festzustellen, denn auch dann haben wir erst noch eine Statistik der tariflichen Arbeitsbedingungen, nicht eine solche der tariflichen Erfolge. Immerhin ermöglicht die alljährliche Aufarbeitung des gesamten Bestandes der Tarife und tariflichen Arbeitsbedingungen auch die Fortschritte festzustellen, die erreicht worden sind, da die Zahl der zu kürzerer Arbeitszeit oder höheren Löhnen Arbeitenden sich durch das Hinzukommen neuer Arbeiterschichten mit längerer Arbeitszeit oder niedrigeren Tariflöhnen sich ja nicht verringert, wenn auch ihr Anteil etwas beeinträchtigt werden mag.

Im Hinblick auf die bessere Vergleichbarkeit und Verwertbarkeit der Bestandsstatistik begreifen wir den Entwurf des statistischen Amtes, die Tarifstatistik zu vervollkommen. Wir hoffen, daß es dem Kaiserlich Statistischen Amt im Verein mit den Gewerkschaften

gelingen wird, eine Tarifstatistik zu schaffen, die nicht nur den Beteiligten und vor allem der deutschen Arbeitsstatistik zur Ehre gereicht, sondern die auch das friedliche und aufbauende Wirken der Gewerkschaften denjenigen Kreisen offenbart, die sich in der Verschönerung, Verfolgung und Verdröhung der Arbeiterorganisationen nicht genug tun können.

Dem ein gewaltiger Aufbau ist es, was diese Tarifstatistik bedeutet, ein Aufbau in der Entwicklung neuer Rechtsgrundlagen zu einem werdenden Arbeitsrecht, ein Aufbau in der sozialen Sicherung der ganzen wirtschaftlichen Existenz abhängiger Volksschichten gegen Rechtsuntenntnis, Willkür und wirtschaftliche Uebermacht, ein Aufbau in pädagogischer Hinsicht durch Erziehung zu Disziplin und Vertragsstreue, die die Sozialpolitik rückhaltlos anerkannt hat. Es ist kein Zweifel, daß diese Wirksamkeit der Gewerkschaften der ruhigen Entwicklung des gesamten Wirtschaftslebens zutage kommen muß und es ist charakteristisch für die Stellung des industriellen Schaffmachertums, daß sie dem Fortschritt des Tarifgedankens nicht bloß jeden möglichen Widerstand entgegensetzt, sondern die Tarifstatistik auch fortgesetzt zu distanzieren suchen. Die Abneigung weiterer Arbeitgeberfreize gegen die paritätische Regelung der Arbeitsbedingungen kommt ja sinnenfällig Jahr für Jahr in der geringen Beteiligung an der Mitarbeit für die Tarifstatistik zum Ausdruck. Es sind dieselben Kreise, die die Gesetzgebung unter dem heuchlerischen Vorwand des Arbeitswilligenfürbes zur Unterdrückung der Gewerkschaften mißbrauchen möchten. In diesem Bestreben kann ihnen die amtliche Tarifstatistik allerdings nur unbequem werden.

Die Gewerkschaften werden aber, so lange die Reichsgesetzgebung des Koalitionsrecht der Arbeiter achtet und die Grundlagen der gleichberechtigten Einreichung der Lohnarbeiter in das Wirtschaftsgefüge des Staates nicht antastet, an der Vervollkommenung der Arbeiterstatistik weiterarbeiten, denn sie brauchen sich nicht zu scheuen, ihr Wirken und Schaffen, ihre Kämpfe und Erfolge der weitesten Öffentlichkeit zu offenbaren. Sie sind keine Geheimbünde, wie die Kartelle, Syndikate und Arbeitgeberverbände der Unternehmer, sie wirken im vollen Tageslicht und werden auch ihre Rechte in der Arena der Öffentlichkeit mit der größten Fähigkeit zu verteidigen wissen.

Nach ein Sklavenvertrag!

Wotto: „Nicht in Paragraphen gefaßt ist eigentlich nur noch die Verteidigung eines gewissen föderalischen Bedürfnisses des Chaußeur!“

Vor uns liegt der Dienstvertrag eines Chaußeurs mit einem Herrn Kommerzienrat (1), der sich von jenen durch uns bereits des öfteren kritisierten Sklavenverträgen eigentlich nur dadurch vorteilhaft unterscheidet, daß er unserem in Rede stehenden Chaußeur „huldbollst“ die Titulation „Herr“ zuerkennt! Aber wir sind durch die gemachten Erfahrungen etwas mißtrauisch geworden! Vielleicht ist die erwähnte „rühmliche Ausnahme“ lediglich auf den Umstand zurückzuführen, daß in dem unseren Vertrag zugrunde liegenden bekannten „Musterformular“ des „Mittel-europäischen Motorenvereins“ der Titel „Herr“ auch für den Chaußeur vorgezogen ist! Sollten wir mit dieser unserer Annahme völlig grundlos Ihrem gütigen Herzen und Ihrer Lautselligkeit zu nahe getreten sein, so bitten wir tausendmal um Entschuldigung, Herr Kommerzienrat!

An dem „Dienstvertrag“ interessieren uns eigentlich nur die höchsten „Ergänzungen“, die offenbar dem Geist bzw. der Initiative des Herrn Kommerzienrats entsprungen sind, und durch welche das „Mittel-europäische Mustervertragsformular“ nicht unwesentlich verbessert worden ist! Vielleicht entschließt sich die Formulkommission des Mittel-europäischen Motorenvereins bei einer Revision der herausgegebenen „Musterformulare“ die „Anregungen“ des Herrn Kommerzienrats auch zu berücksichtigen! Wir würden uns dann schmeicheln, zuerst auf die „verbiensthollste“ Arbeit des Herrn Kommerzienrats hingewiesen zu haben!

Nun zur Sache selbst! Die erste „Verbesserung“ des Vertragsformulars finden wir im § 3, also laute: „Der Hofraum, auf welchem das Automobil gereinigt wird, ist jederzeit vom Führer rein zu halten.“

Sich, sieh! Der Herr Kommerzienrat belieben zu sparen, und da dies bei Selt und Weib im Hinblick auf das „Standesgemäße Leben“ nicht gut möglich ist, so eben am Hof- und Stallpersonal!

Eine beachtenswerte „Neuerung“ entbehrt auch der Schlussparas des § 7: „Außerhalb des Fahrdienstes hat der Führer seine eigene Kleidung zu tragen.“

Wir vermissen hier nur die „echt deutsche Grundlichkeit!“ Warum heißt es nicht gleich: „Der Führer hat seine Dienstkleidung selbst zu beschaffen!“ Das wäre doch noch viel rentabler, Herr Kommerzienrat! Bitte, überlegen Sie sich unseren Vorschlag für die Zukunft, wenn Sie wieder einmal einen „Chaußeur“ benötigen!

So „sehr“ wir auch in unserem Herzen mit der „Ergänzung“ des § 11 „überstanden“ sind, so vermissen wir doch leider darin die nun einmal unbedingte notwendige Logik! Zunächst heißt es: „Außerdem wird dem Führer im Haushalte des Dienstherrn freie Wohnung zugestanden.“ Der Schluß des Paragraphen lautet: „Die dem Führer zugestandene Wohnung aus einer Stube und

Rüchche bestehend, ist zu seinem Einkommen zu rechnen und wöchentlich mit fünf Mark berechnet worden.

Da steht doch wirklich unser Verstand vor Erfurt still! Eine "freie" Wohnung, die mit wöchentlich fünf Mark vom Gehalt in Abzug zu bringen ist, — wie reimt sich das zusammen? Fast möchten wir mit einer anderen Sentenz annehmen, daß der Geist des Herrn Kommerzienrats zwar seinen Schlaf verendet, aber verkehrt vom Beite "aufgestiegen" ist!

Ein Unikum, aber leider nicht mehr ganz originell, ist der § 12:

Der Führer hat alle durch Uebertretungen herbeigeführten Polizeistrafen und daraus sich ergebende Unkosten selbst zu tragen. Derselbe soll selbige (man beachte dies wunderwolle "Denselbe") in der Weise vom Wagenbesitzer zurück-erstattet erhalten, daß dieser dem Führer eine Weihnachtsgratifikation (!) von 10 Mark pro zurückgelegtem Dienstmonat bezahlt!

"Hah, hah! darüber muß ich aber doch lachen!" sagt Jochen. In der Tat, eine etwas sehr merkwürdige — Weihnachtsgratifikation, die man auf den Satz bringen kann: "Mit der einen Hand geben und mit der andern nehmen!" Wäre der Gedanke nicht so versucht gewesen, man wär' versucht, ihn herzlich — dann zu nennen! Doch sehr unrecht würde man dem Herrn Kommerzienrat tun, wenn man auch hierin einen Ausfluß seines "verkehrt aufgestiegenen" Geistes erkennen wollte!

Mancherlei zu denken gibt die "Ergänzung" des Schlußparagraphen. Es heißt dort: "Der Führer gelobt (!) hierdurch ausdrücklich, sich jederzeit höflich zu benehmen und die ihm aufgetragenen Arbeiten, die mit dem Chausseurdienste nicht zusammenhängen (!), ebenfalls willig auszuführen."

Sonst liest man immer nur von einer "Verpflichtung" des Chausseurs, dies und das zu tun. Der Herr Kommerzienrat aber muß entweder ein sehr frommer Mann sein (dem göttliche Worte zur zweiten Natur geworden sind, denn mit dem Unfessele in die Tat hapert's!), oder aber — er handelt aus der bestimmten "I o m e r z i e n t r ä l i c h e n S c h l a u e" heraus! Denn wenn man seinem "Chausseur" bereits den Buckel mit allen möglichen und unmöglichen Arbeiten vollgepackt hat, die angeblich zum Chausseurberuf gehören sollen und dann noch in zarter Andeutung Arbeiten von ihm verlangt, die nicht mit dem Chausseurdienste zusammenhängen (!), dann geht man auf alle Fälle unbedingt sicherer, wenn man ein Stelle einer einfachen Verpflchtung ein feierliches Gelöbniß (womöglich mit emporgerecktem Schwurfinger im Aufblick zum Allerhöchsten!) fordert!

Es gehört in der Tat eine wahrhaft übermenschliche Kraft eines Chausseurs dazu, alles das zu leisten, was manchmal seine "Gerren" in ihrer Borniertheit oder Unmahnung von ihm verlangen — Küß! die Hand, Herr Kommerzienrat!

Zwei wichtige Entscheidungen — der höchsten Instanzen — für Chausseure.

I. Hamburg. Der Droschkenchauffeur Wilhelm Wiatthinsen fuhr am 22. April 1912 mit seiner Trixamerdroschke, die in Hamburg, nicht aber in Altona polizeilich zugelassen war, durch die Reichstraße in Altona und zeigte hierbei die Fahne "Frei". Er hatte eine Fahrt von Hamburg nach Altona gemacht und fuhr nun leier zurück. Das "Freischild" hatte er deshalb aufgerichtet, um nicht die Fahrt aus seiner eigenen Tasche bezahlen zu müssen. Außerdem ist es seit Jahren den Hamburger Droschkenkutschern und Chausseuren gestattet, nach Erledigung einer Fahrt nach Altona oder darüber hinaus, mit unbedeckter "Frei"-fahne nach Hamburg zurückzufahren. In Rücksicht auf diese Gepflogenheit ist auch ein großer Teil der deswegen ergangenen Strafverfügungen bereits früher nicht bestätigt worden. Das Königl. Schöffengericht in Altona aber erwiderte in der in Rede stehenden Geflogenheit eine Uebertretung der §§ 27 und 78 der Altonaer Straßenpolizeiverordnung zc. und verurteilte den Chausseur zu einer Geldstrafe von drei Mark bezw. einem Tage Haft.

Auf die gegen dieses Urteil eingelegte Berufung hatte sich auch das Königl. Landgericht in Altona mit dieser Sache zu befassen. Es stellte sich ganz auf den Standpunkt des Schöffengerichts und verwurft die Berufung kostenpflichtig. Aus der Begründung heben wir das nachstehende hervor:

Mit dem Vorderrichter hat das Gericht dies Verhalten des Angeklagten dahin gewürdigt, daß er beabsichtigte, die Rückfahrt zu einer neuen Fahrt auszunutzen und daß er seine Bereitwilligkeit, jedermann aufzunehmen, zeigen wollte. Damit hat er aber gegen den § 27 der Altonaer Straßenpolizeiverordnung vom 31. März 1895 verstoßen. Wernach Ziffer 1 dieser Bestimmung auf öffentlichen Straßen Droschken zu jedermanns Gebrauch und Dienst, sei es vorübergehend oder dauernd, in Betrieb setzen will, bedarf dazu der polizeilichen Erlaubnis. Eine solche hat der Unternehmer, dessen Angefallter der Angeklagte ist, für Altona nicht dadurch, daß der Angeklagte mit der Droschke durch Altonaer Straßen fuhr, hierbei bereit war, jedem Ansuchen auf Aufnahme nachzukommen und diese Bereitwilligkeit öffentlich zum Ausdruck brachte, hat er die Droschke in

den öffentlichen Betrieb des Altonaer Straßenverkehrs gestellt und damit für Altona, wenn auch nur vorübergehend, "in Betrieb gesetzt". Daraus ändert nichts, daß er an demselben Tage die Droschke bereits in Hamburg in Betrieb gesetzt hat. Das Verbot will treffen die gewerbsmäßige Personenbeförderung, die vom Altonaer Stadtgebiet ihren Ausgang nimmt."

Das Königl. Kammergericht in Berlin sprach unseren Kollegen — frei! In der Begründung der freisprechenden Erkenntnis wird u. a. folgendes ausgeführt:

In seiner Revisionsbegründung greift er, nämlich der Angeklagte, die Annahme der Strafkammer, daß er durch dies Verhalten die Droschke in Altona in Betrieb gesetzt habe, als rechtsirrig an. Dem ist beizustimmen.

Die fragliche Vorschrift bildet die Nr. 1 des § 27 der Straßenpolizeiverordnung, der die Ueberschrift trägt: "Halten und Aufstellen von Fuhrwerk". Die sich anschließende Nr. 2 beginnt mit den Worten: "Im übrigen ist das Halten mit bespanntem, zur Personenbeförderung dienendem Fuhrwerk inmitten des Fahrweges usw. verboten." Daraus schließen sich genaue Vorschriften über die Aufstellung haltenden Fuhrwerks dieser Art. Unter Nr. 3 und 4 folgen sodann Bestimmungen über das Aufstellen von Lastfuhrwerk, und unter Nr. 5 endlich wird das Aufstellen unbespannter leerer Fuhrwerke verboten. Ueberschrift und Inhalt des Paragraphen ergeben also, daß unter dem Inbegriffen von Verkehrsmitteln zu jedermanns Gebrauch eine Zurverfügungstellung in der Art verstanden werden soll, daß das Fuhrwerk vom Fahrgäste zu erwarten oder aufzunehmen, aufgestellt wird. Das hat den Angeklagte nicht getan, und schon deshalb kann von einem Inbetriebsetzen seiner Droschke in Altona nicht gesprochen werden.

Sollte man aber auch annehmen, daß unter dem Inbegriffen im vorliegenden Fall jede Handlung,

Teuerungsblüten!

In einer Gerichtsverhandlung, die vor einigen Tagen in Manchester durchgeführt wurde, erzählte der Kläger mit der Ruhe eines tüchtigen Geschäftsmannes, daß er jährlich 800 bis 1000 altersschwache Pferde für den Export nach Deutschland kaufe. Die ganz herabgekommenen Pferde werden zu Würsten verarbeitet, die etwas weniger angezehrten Tiere gelangen als Braten auf die Tische der deutschen Arbeiterfamilien. Die Engländer können sich den Luxus des Pferdefleisches ersparen, denn ihnen steht Rind- und Hammelfleisch zur Verfügung.

die die Zurverfügungstellung des Fuhrwerks zu jedermanns Gebrauch bezweckt hätte, verstanden werden sollen, so würde doch der Angeklagte sich nicht dadurch strafbar gemacht haben, daß er keine Anstalten traf, um zu erkennen zu geben, daß sich seine in Hamburg zu einer Fahrt nach Altona angenommen und an ersterem Ort in Betrieb gesetzte Droschke während der Rückfahrt von Altona nach Hamburg nicht in Betrieb befinde.

Wäre derartige Feststellungen erforderlich gehalten, so hätte es ausdrücklicher Bestimmungen bedurft.

Die Beurteilung des Angeklagten konnte demnach nicht austretet erhalten werden."

So ist es also jetzt gelungen, den oben genannten Fall vor der höchsten Instanz in Betrachto menden Instanz zur Entscheidung zu bringen und zwar in einem für uns günstigen Sinne! Für die Zukunft sind dadurch eine Menge Scherereien mit einem Schläge beseitigt worden.

II. Hamburg. Der Fall, welchen wir nunmehr schildern wollen, stammt von der letzten Lohnbewegung der Hamburger Droschkenchauffeure her. Die Kollegen hatten, um zu einer Verarmung gehen zu können, ihre Wagen auf dem Hofsteilplatz oder dessen Umgebung unter Aufsicht aufgestellt. Die Folge waren eine große Anzahl Strafverfügungen in Höhe von 6 M.

Die hiergegen von den Kollegen Otto Preisler u. Gen. eingelegte Berufung wurde seitens des Landgerichts in Hamburg zurückgewiesen. Anknüpfend an den von uns bereits dargelegten Sachverhalt heißt es dann in den Entscheidungsgründen des Urteils weiter:

Das Amtsgericht hat auf diesen Sachverhalt die Vorschrift des § 30 Ziff. 5 der Str. O. für angewendet und erachtet und die Angeklagten unter der Feststellung, daß sie ihr Auto in der Zeit von 9.25 bis 11 Uhr abends auf dem Hofsteilplatz ohne Erlaubnis bezw. unbefugt und unbewacht halten lassen, zur Strafe verurteilt. Die Angeklagten Preisler und Schmaedecke haben ausführen lassen, daß der Tatbestand des § 30 Ziff. 5 Str. O. nicht vorliege. Das

Aufstellen eines Fuhrwerks sei nicht erfolgt. Die Straßenordnung unterscheidet zwischen dem "Halten" und dem "Aufstellen" von Fuhrwerken auf öffentlicher Straße. Unter dem letzteren Begriff falle ein — hier nicht vorliegendes — besonders langes Stationieren von Fuhrwerken. Man habe dabei an einen Tag oder länger dauerndes Stehenbleiben eines Fuhrwerks auf der öffentlichen Straße zu denken. Zu einer derartigen Bemänglung der Strafe sei eine besondere Erlaubnis der Polizeibehörde, ein spezieller Akt der Verwaltungsbehörde, erforderlich. Ein vorübergehendes Halten eines Fuhrwerks auf öffentlicher Straße sei erlaubt, wie sich aus §§ 21, 30 Ziff. 2 Str. O. ergebe. Die Vorschriften über das Halten mit bespanntem zur Personenbeförderung dienendem Fuhrwerk mühten auf Kraftdroschken entsprechende Anwendung finden, da es keinen Unterschied machen könne, ob das Fuhrwerk durch tierische oder eine ihm innewohnende motorische Kraft fortbewegt werde.

Diese Ausführungen sind, soweit sie die Auslegung der Begriffe "Halten" und "Aufstellen" betreffen und unter dem letzteren Begriff ein besonderes langes Verweilen des Fuhrwerks auf der Straße verstehen wollen, unrichtig. Wie das Hanseatische Oberlandesgericht bereits in dem Urteil gegen Bandel vom 31. März 1892 (Kad., Entscheid. S. 552) ausgeführt hat, gebraucht die Straßenordnung den Begriff "Aufstellen" und "Halten" sprachgemäß in dem Sinne, daß für das Verweilen von Fuhrwerken auf öffentlicher Straße hinsichtlich bespannter und unbespannter Fuhrwerks der umfänglichere Ausdruck "Aufstellen" in Nr. 1, 3, 4 und 5 Str. O. gewählt ist, während unter "Halten" das Stehenlassen bespannter, zur Personenbeförderung dienenden Fuhrwerks an anderen Stellen der Straße als den polizeilich bestimmten Stationenplätzen zu verstehen ist. Demnach besteht zwischen "Halten" und "Aufstellen" ein Unterschied, hinsichtlich der Dauer der Benutzung der öffentlichen Straße nicht.

Aber selbst wenn man mit den Angeklagten Preisler und Schmaedecke unter dem Begriff "Aufstellen" ein besonders langes Verweilen eines Fuhrwerks auf öffentlicher Straße zu verstehen hätte, würde ein solches Verweilen hier hinsichtlich sämtlicher Angeklagten vorliegen, da deren Kraftdroschken von 9.25 bis 11 Uhr abends auf dem Hofsteilplatz gestanden haben, ohne daß eine Fahrt ermarket wurde, oder ohne daß mit einem Fahrgaste eine Vereinbarung im Sinne § 1 Abs. 2 der Verordnung betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 15. September 1906, § 14 Ziff. 8 der Droschkenordnung vom 18. Dezember 1902 getroffen war. Nun ergibt allerdings § 21 Str. O., daß das Aufstellen von bespanntem, zur Personenbeförderung dienendem Fuhrwerk regelmäßig zulässig ist, soweit nicht die Spezialvorschriften der Ziff. 2 Abs. 1 und 2 § 30 dem entgegenstehen. Im vorliegenden Fall handelt es sich aber um ein unbespanntes, allerdings sich durch die in ihm innewohnende motorische Kraft von selbst bewegendes Gefährt. Die für bespanntes Fuhrwerk gegebenen gesetzlichen Vorschriften würden also höchstens analog zur Anwendung zu bringen sein, falls die analoge Ausdehnung einer strafrechtlichen Vorschrift überhaupt zulässig wäre. Im vorliegenden Falle muß aber auf jeden Fall die Kraftdroschke eines jeden der drei Angeklagten als unbespanntes Fuhrwerk angesehen werden.

Denn es steht durch die glaubwürdigen Angaben der Angeklagten fest, daß sie nicht bloß den Strom ihrer Droschken abgestellt haben, sondern die Schaltvorrichtung aus dem Mechanismus heraus- und an sich genommen haben. Dadurch wird die Kraftdroschke, selbst wenn sie sonst einer bespannten Droschke gleichgesehen werden müßte, einer Droschke gleichgestellt, der die tierische Zugkraft genommen, die unbespannt geworden ist. Auf solche Droschken findet aber die Vorschrift der Ziff. 5 § 30 Str. O. Anwendung. Mit Recht hat daher der Vorderrichter angenommen, daß die Angeklagten unbespanntes Fuhrwerk auf öffentlicher Straße aufgestellt haben."

Die bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht gegen dieses Urteil eingelegte Revision war erfolglos. Versagte Instanz schloß sich den tatsächlichen Feststellungen des Landgerichts an und erachtete die Motiva der Revisionschrift für unzutreffend.

Es würde zu weit führen, hier im einzelnen noch auf die Darlegungen des Oberlandesgerichts einzugehen. Kurz, hier hat die höchste Instanz ein für unsere Kollegen unglückliches Urteil gefällt, nach welchem die Kraftdroschkenführer kein Recht haben, vor irgend einer Wirtschaft zu halten, um ihr Essen einzunehmen. Ja, das gleiche trifft nach diesem Urteil auch alle diejenigen Fahrer, welche eine Bedürfnisanstalt aufsuchen müssen und dabei, wie es ja eben nicht anders möglich ist, den Strom ausschalten und die Schaltvorrichtung herausnehmen, damit kein Unberufener mit dem Gefährt Unheil anrichten kann. — Denn der Wagen fällt dadurch unter den Begriff der unbespannten Fuhrwerke, und für solche ist nach der Hamburger Straßenordnung besondere Erlaubnis der Polizeibehörde einzuholen, was ja für unsere Kollegen, die einmal hier und das andere Mal dort ihren Wagen "aufstellen" müssen, ein Ding der Unmöglichkeit ist.

Betreffs der Einnahme der Maßregeln werden sich die Automobilbesitzer schon mit dem Gedanken vertraut machen müssen, daß eventl. die Wagen nach Polizeivorschrift während jener Zeit in den Garagen untergebracht werden müssen, denn die Strafverfügungen werden nun ganz gewiß nicht weniger werden und davor müssen sich unsere Kollegen schützen.

Das Berichten von Bedürfnissen wird sich ja vielleicht dadurch erledigen lassen, daß an den Kraftdroschken für die Fahrer Laftes angebracht werden und dadurch die sowiefo "schöne" Hamburger Luft noch um ein bedeutendes "verbessert" wird.



Dienstverhältnis des Privat-Chauffeurs. Der Privat-Chauffeur wird oft als noch unter dem Gesinde stehend betrachtet; so werden bei Engagements eines Chauffeurs von Seiten der Herren Arbeitgeber die ausgetüfteltesten Finessen angewandt. Dienstverträge und Arbeitsbedingungen von 20 Seiten Umfang sind nichts Seltenes. Was in diesen Verträgen alles von dem Chauffeur verlangt wird, ist einfach nicht zu beschreiben. Oft könnte der Staatsanwalt den Verfasser eines solchen Vertrages über die Fassung der einzelnen Paragraphen beneiden. Mit einem Wort gesagt: „der Arbeitgeber verlangt von dem Chauffeur alles Mögliche und Unmögliche und macht denselben vollständig rechtslos.“ Solche Verträge müssen mit Recht als gegen die guten Sitten verstößend bezeichnet und zurückgewiesen werden. Leider fallen immer noch ein großer Teil unserer Kollegen darauf herein, immer auf das Wohlwollen der Herren Chefs rechnend. Erst wenn sie Stoßschläge auf den Magen bekommen, merken sie, daß sie gefahrdrohend sind. Wir bringen hiermit wieder einmal einen Auszug aus einem solchen Vertrage:

„Zwischen der Firma und dem Motorwagenführer wird hiermit folgender Dienstvertrag geschlossen:

§ 2. Der Führer ist verpflichtet, seinen Wagen aufs peinlichste zu reinigen und innen und außen zu säubern. Er hat diese Arbeiten sofort nach Beendigung seiner Tour vorzunehmen. Nur bei Ausfahrten, die über 8 Uhr abends hinaus dauern, ist es dem Führer gestattet, den Wagen am andern Morgen zu reinigen, ebenso auch wenn der Wagen vereist ist und die Reinigung erst dann vorgenommen werden kann, wenn der daran hastende Schnee geschmolzen ist.

Nun kommen eine ganze Reihe von Bestimmungen, die das ganze Tun und Treiben des Chauffeurs festlegen. Dann heißt es weiter im

§ 7. Er verpflichtet sich, den behördlichen Anordnungen auf das stricteste Folge zu leisten, insbesondere für die gehörige Beleuchtung des Wagens und des polizeilichen Erkennungszeichens zu sorgen, die zulässige Geschwindigkeit nicht zu überschreiten, im Straßenverkehr die größte Vorsicht und Zuverlässigkeit gegen Passanten zu beobachten und die nötigen Warnungszeichen zu geben.

Für alle Strafen und Schadenersatzansprüche, die aus einem Verkehrsgeschehen gegen die vorstehenden Abmachungen entstehen, hat allein der Führer aufzukommen.

§ 8. Falls der Führer nicht durch die Wartung des Motorwagens in Anspruch genommen ist, kann er zu anderen Dienstleistungen in der Expedition oder im Betriebe herangezogen werden.

§ 10. Der Führer hat eine Kaution von 100 Mk. in Form eines Sparaufwuchses zu stellen. Dasselbe ist dem Führer 14 Tage nach seinem Dienstauftritt gegebenenfalls zurückzugeben. Die Kaution dient der Firma als Sicherheit für Schadenersatzforderungen, welche ihr aus diesem Dienstvertrage gegen den Führer entstehen und für die von dem Führer zu zahlenden behördlichen Strafen. Auf obengenannte Kaution sind 50 Mk. für den schon erwähnten Unfall, durch welchen eine Beschädigung des Wagens herbeigeführt wurde, zu verrechnen. Herr verpflichtet sich, diese 50 Mk. durch Ratengzahlung von 2,50 Mk. bei jeder Lohnzahlung zu tilgen.

§ 11. Der Dienstvertrag kann von beiden Seiten ohne Einhaltung einer Frist aufgekündigt werden.

§ 12. Der Führer unterliegt im übrigen den Bestimmungen der Fabrikordnung.

Sein Dienst beginnt an Wochentagen um 1/8 Uhr und ist beendet mit Erledigung der aufgegebenen Tour und falls dieser Zeitpunkt früher fällt, abends 7 Uhr. An Sonntagen hat er erforderlichenfalls der Führer zwei Pflichtenstunden von 8—10 Uhr.

§ 14. Dieser Vertrag wurde von beiden vertragsschließenden Teilen unterschrieben und jedem der Beteiligten in einem Exemplar ausgehändigt.

Unterchrift. Firma. Fahrer. Herr verpflichtet sich, 75 Mk. für die Beschädigung des Wagens als Anteil an den Reparaturkosten zu zahlen. Auf diese 75 Mk. sind 25 Mk. abgerechnet für 3 Tage Lohn, so daß noch 50 Mk. zu zahlen sind, welche in der unter § 10 angegebenen Weise getilgt werden.

Vorstehendes ist nur ein Auszug aus dem Vertrage, jedoch glauben wir, er genügt, um sich ein Urteil bilden zu können. Die Wirkung ist auch nicht auszubleiben: Der Kollege, der diesen Vertrag unterschrieben hat, hatte das Maß, zweimal einen Zusammenstoß zu haben. Die Firma kümmert sich nicht darum, ob die Schuld auf Seiten ihres Fahrers liegt, sondern zieht den Schadenersatz einfach von der Kautionssumme ab, reicht diese nicht zu, muß der Lohn herhalten. Die Kaution wird dann durch wöchentliche Lohnabzüge wieder auf die bestimmte Höhe gebracht. Nun war der Kollege einen Monat bei der Firma be-

schäftigt und hat in dieser Zeit keinen Lohn bekommen. — Der Kollege hat eine Forderung von 161 Mk., welche nunmehr gerichtlich ausgelagt werden muß. Ueber den Ausgang des Prozesses werden wir später berichten.

Wir wollen es aber nicht unterlassen, die Kollegen zu ermahnen, bei Abschluß von Verträgen doppelt Vorsicht zu üben und ähnliche einseitige Verträge zurückzuweisen.

Der unvorsichtige Kraftwagenführer. (Urteil des Reichsgerichts vom 23. Dezember 1912.) Der Kraftwagenführer G. Thumm einer Brauerei in Barmen wurde wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung vom Landgericht Düsseldorf am 26. Oktober 1912 zu 6 Monaten Gefängnis verurteilt. Der Tatbestand war folgender: Am 12. Juli 1912 hatten die Fuhrleute Bonfigt und Kellner an einem Neubau an der Berg-Neutircher-Platzener Landstraße Ziegelsteine abgeladen. Die Steine kamen über den Bürgersteig hinaus auf die Landstraße zu liegen. Der Fuhrmann Kellner hatte eben die Vorderperde der mit vier Pferden bespannten Karre, die schräg über die Straße stand, abgestängt und die Pferde auf der Straße nach Berg-Neutircher vorwärts geführt, als sich aus dieser Richtung das von Th. geführte, 30jährige Lastautomobil, welches mit Falchender bespannt war, näherte. Th. ging dem Kraftwagen entgegen und wollte während mit der Peitsche, da Th., welcher in einer Entfernung von 50 bis 50 Meter Signalgale gab, nicht anhielt, rief Th. die Vorderperde gerade noch nach links (in der Fahrtrichtung des Automobils rechts) zur Seite. Th. konnte rechts nicht ausweichen und fuhr, das rechte Vorderpferd freistehend, links vorbei gerade auf die Stangenperde zu. Diese setzten vor dem nahenden Automobil, welches dann scharf nach rechts gelenkt wurde, zurück. Hierbei wurde der links von Th. auf dem Führersitz des Automobils sitzende Lügendröcher von der emporschneidenden Deichsel der Karre in die linke Seite getroffen. Der Kraftwagen streifte dann die Karre und fuhr auf dem Ziegelsteinhaufen fest. Lügendröcher starb, Schmerzensschreie ausstößend, über die Straße und wurde dann, da er bewußlos wurde, im Straßengraben niedergelegt. Es zeigte sich an seiner linken Seite ein schwarzer Fleck. Bei der im Krankenhaus vorgenommenen Operation stellte sich heraus, daß das Bauchfell zerriß und die Gedärme auf etwa 20 Zentimeter Länge zerrissen waren. Er starb noch während der Operation an bereits eingetretener innerer Verblutung. — Auch der Fuhrmann Bonfigt, der bei dem Zusammenstoß hinter dem abgeladenen Wagen gestanden hatte, wurde von dem zurückstößenden Wagen an der linken Rippenseite schwer verletzt, so daß er lange in ärztlicher Behandlung war. — Der schwere Unfall wurde Th. zur Last gelegt. Die Strafkammer führte in ihren Urteilsgründen aus, daß Th. auf der Straße, die vor der Unfallstelle fällt, aus 30 Meter Entfernung die Situation habe übersehen können und ebenso die Warnungszeichen des A. habe wahrnehmen müssen. Er habe sich aber unterhalten und die nötige Aufmerksamkeit aus den Augen gesetzt. Er habe trotz der Vorderperde den Steinwagen sehen können, aber höchst unvorsichtigerweise damit gerechnet, daß er sich würde hindurchwinden können. Den möglicherweise eintretenden Erfolg des Zusammenstoßes habe er unter den vorliegenden Umständen voraussehen können, aber trotzdem sein in mäßig schneller Fahrt befindliches Lastautomobil nicht angehalten. Als Chauffeur sei er zu ganz besonderer Vorsicht verpflichtet. Das Gericht habe deshalb für erwiesen erachtet, daß er den Tod des A. und die Körperverletzung des B. fahrlässig verursacht habe. — Th. legte gegen das Urteil Revision beim Reichsgericht ein und rügte darin, daß die Vorinstanz den Begriff der Fahrlässigkeit verkannt habe. Er habe gehofft, an den Gespannen und dem Wagen vorbeizukommen. — Der 3. Strafsenat des Reichsgerichts verwarf jedoch die Revision als unbegründet. Nach den Feststellungen der Strafkammer habe der Angeklagte trotz der Hindernisse, die sich ihm in den Weg stellten, den Kraftwagen nicht angehalten und somit unter Außerachtlassung der nötigen Sorgfalt und Aufmerksamkeit fahrlässig gehandelt. Ein Revisionsurteil sei im Urteil nicht erkennbar.

Vier Jahre Autodroschenanruf in Düsseldorf. Unter dem Titel „Autodroschenanruf“ brachten wir einen längeren Artikel betreffs die Auseinandersetzungen der Berliner Autodroschen-Chauffeure über die Einführung der telephonischen Bestellung der Autos an den öffentlichen Haltestellen. Hier in Düsseldorf besteht der Anruf der Automobile seit 1908, für Vorbedroschen noch länger. Nach der jahrelangen Erprobung dieser Sache ist es den hiesigen Kollegen unverständlich, daß die Berliner Chauffeure sich, ohne Angabe von triftigen Gründen, die in lokalen Eigentümlichkeiten liegen könnten, auf einen ablehnenden Standpunkt in dieser Angelegenheit stellen konnten. Nach den hiesigen Erfahrungen ist die telephonische Bestellung für das Droschengewerbe ein eminent modernes Erfordernis. Schreiber dieses bemühte sich vor Jahren schon, den Berliner Kollegen das Telephon zur Bestellung von Fahrten zu empfehlen, fand aber damals schon, mit dem einfachen Hinweis, daß die eigenartigen Verhältnisse im dortigen Droschenverkehr eine solche Modernisierung nicht zuließen, keine Beachtung. Andere Weise und Gründe wurden nicht angeführt. Auch aus dem vorliegenden Artikel läßt sich von stichhaltigen Gründen, die gegen diese Neuerung ins Feld geführt werden, nichts anderes herauslesen, als die eine Ver-

fürchtung, daß bei der telephonischen Bestellung auch schon einmal eine Fehlfahrt vorkomme.

Eine kurze skizzierte Darstellung der hiesigen Verhältnisse mag den Kollegen Chauffeuren als Unterlage zur weiteren Beratung dienen. Als Berichtszeit kommt der Monat November 1912 in Betracht. Es liefen hier insgesamt 60 Autos und 56 Pferdebeschäftigte. Die 60 Autos sind besetzt mit zwei Führern, die abwechselnd Tag- und Nachtschicht machen. Bei der Darstellung der Telephonverhältnisse scheiden 12 Autos der Firma Autodroschen und 5 Wagen der Firma Ströher u. Erdmann, die sogenannte Haus- oder Geschäftstelephone haben, aus. Die Pferdebeschäftigten mit ihren 2 Telephonhäuschen und einer ganzen Anzahl Anrufstellen, die bei Birken usw. untergebracht sind, scheiden ebenfalls aus. Es bleiben somit noch 45 Autos, die unter dem Namen Düsseldorf Autodroschen-Bestherverein koalitiert sind und die Ausführung der Telephonfahrten besorgen.

Im Monat November, der nebenbei gesagt, nicht als der beste Geschäftsmonat gilt, wurden von diesen Wagen 9 470 Telephonfahrten ausgeführt. Jedoch nehmen 3 Nachtschichtstellen mit zusammen 15 Wagen und 1 Taghaltestelle mit 5 Wagen nicht an diesen Fahrten teil, weil sie keinen Telephonanschluß haben. Vier Haltestellen sind mit Telephon versehen. Haltestelle Schadowplatz, Hauptbahnhof, Rheinbrücke (Oberfläcker Seite) und Zoologischer Garten, die zwei letztgenannten Telephone sind aber nur Nebenbestellen von den beiden ersten. Der Apparat am Zoologischen Garten ist in der Straßenbahn-Wartehalle untergebracht; ebenso ist die Telephonhäuschenanlage in Oberfläcker in der Weise gefügt, daß das Telephon in dem Brückengeld-Einnehmerhäuschen auf der Rheinbrücke untergebracht ist. Der an diesen Haltestellen erhältende Chauffeur geht, wenn es klingelt, an den Apparat und nimmt die auf den betreffenden Stadteil entfallende Fahrt, von dem Telephonisten in der Zentrale Schadowplatz und Hauptbahnhof entgegen und führt sie aus. Die Telephonhäuschen Schadowplatz und Hauptbahnhof gehören dem Bestherverein und sind mit je 2 Telephonisten, die sich wie die Chauffeure in Tag- und Nachtschicht ablösen, besetzt. Aber nicht nur mit dem Amt sind diese Anrufstellen verbunden, sondern haben jeder noch eine Anzahl direkte Nebenverbindungen mit Hotels, Bars, Nachtcafés usw. Diese Nebenverbindungen sind nicht sehr teuer und haben für uns Interessenten den Vorteil, daß der Anruf direkt, also nicht über das Amt geht, und daß dadurch die Telephongebühren, auch für Nachgespräche in Vorfall kommen und die Wagen fahren in einigen Minuten bei dem Besteller vor. — Es bleibt den betreffenden Anrufern, Kellnern, Portiers usw. noch immer unbenommen, sich die Gebühren a 20 Pf. nach 9 Uhr abends von den Fahrbestellern auszubringen zu lassen. Das Vorfahren bestellter Droschen geschieht auf Taxe 1 und bewährt sich hier sehr gut. Einprüche werden von den Fahrgästen ganz selten gemacht, denn durch das System der Zentralisation haben die Besteller die Garantie, ganz gleich, welche Nummer sie anrufen, daß die Wagen immer von der dem Anrufer zunächst gelegenen Haltestelle kommen und das Vorfahren, auch wenn der Taxemeter schon 1 Mk. oder noch mehr anzeigt, in Wirklichkeit nur einige Groschen beträgt. Für die Unternehmer sind Telephonfahrten die bestbezahlten Fahrten, weil dabei die „leeren“ Kilometer auf ein Minimum herabgedrückt werden.

Das angeführte Berliner System, wonach ein fremder Unternehmer, der mit dem Droschengewerbe nichts zu tun hat, und wieder dritte Personen, Witte und Zigarrenhändler mit der Vermittlung der Fahrten an die Chauffeure beauftragt, birgt nach unserer Auffassung auf Grund unserer Erfahrung zuviel Mißstand in sich, welche der Anruf zu laut und Streitereien unter den Kollegen Chauffeuren und auch deren Arbeitgeber werden wird, so daß wir den Kollegen, auch selbst wenn wir die dortigen lokalen Eigentümlichkeiten nicht kennen, dringend anraten möchten, dahin zu wirken, daß der Telephonbetrieb gemeinschaftlich von den Arbeitgeber in eigene Regie übernommen werden sollte. Auf einige Streitpunkte wollen wir hier kurz hinweisen. Eine Autofahrt ist von der anderen in finanzieller Hinsicht schon dadurch grimmig verschieden, weil die erste 1 Mk. bis 1,50 Mk. kostet und der Fahrpreis der anderen vielleicht 50 oder gar 100 Mk. beträgt. Ein Fahrgast ist dem anderen wegen der Höhe des Trinkgeldes vorzuziehen; das eine Fahrziel bringt ein gutes Kilometergeld, das andere ein schlechtes usw. Durch Bezahlung von Schmiergeldern (Prozente) an die Stellen und großen Verkehr bei den Gastwirten, wird ein gewisser Teil der Chauffeure verführen und auch ganz bestimmt Erfolg damit haben, sich die Ausführung der besten Fahrten zu sichern. Bei den festangestellten Telephonisten wird schon der Versuch, eine Fahrt „zu schieben“, mit der sofortigen Entlassung geahndet; aber auch Chauffeuren, die das Mögliche nicht lassen können, kann man sehr gut bekommen, indem man sie zeitweilig vom Telephon ausschließt. Ueberhaupt können dann Differenzen viel leichter geschlichtet werden, weil eben fremde Personen aus dem Spiele bleiben.

Düsseldorf ist eine Stadt von circa 400 000 Einwohnern und der Monatsdurchschnitt der Autotelephonfahrten wird mit 10 000 nicht zu hoch geschätzt sein. An der Ausführung dieser Fahrten beteiligten sich vier Haltestellen mit zusammen 38 Wagen bei Tagtschicht und 30 Wagen bei Nachtschicht. Die Berliner Kollegen mögen sich auf Grund der angegebenen Zahlen die geradezu unermeßliche Prosperität des Berliner Drosch-

Werkverbes, jedoch unter eigener Abgie ausgeführt, berechnen. An Feschfabriken haben wir im Durchschnitt in beiden Zentralen zusammen noch nicht eine jeden Tag zu verzeichnen. Ein Bestellgeld von 10 oder 20 Pf. wird hier von den Fahrgästen nicht erhoben. Die Erwerbung und Unterhaltung der Telefonhäuschen, sowie die Entlohnung der angestellten Telefonisten befreit der Verkehrsverein aus Vereinsmitteln. Auch hierbei möchten wir das Berliner Droschfengerwerbe darauf hinweisen, wozu eine Summe von Groschen im Monat dem Telefonunternehmer zu fließen, wenn man die hiesigen 10 000 Fahrten pro Monat auf Verhältnisse umrechnet. Zu weiteren Anfragen und Auskünften in dieser Angelegenheit sind die Düsseldorf Kollegen gern bereit.

Die in Friedenau ansässigen Droschkenführer dürfen im Landespölisbezirk Berlin keinen Fahrgast aufnehmen, obwohl ihnen die Konzession erteilt wurde. Bei dieser Konzessionserteilung hat der Amtsvorsteher seine Kompetenzen überschritten.

Ein „Schutzmansseid“ nicht mehr genügend Beweiskräftig in — Hamburg!

Otto:

„Da steht er, staunt ihn an,
Ein seltnes Gemischt,
Fürwahr, ist dieser Mann!“

Preuze, verhülle Dein Haupt, und Du, erfindungsreicher Jagow, gehe in Sad und Michel. Das Unerhörte, Gräßliche ist geschehen: ein Schutzmansseid wiegt nicht mehr unter Umständen zehn Zivilisten auszusagen aus! Doch ein Trost: zum Glück recht weit von der „Kultur“ Preußen-Berlins, in der „wilden“ Hansastadt Hamburg! Man lese Nachstehendes:

„In der Straffache gegen

Schwerdtfeger,

wegen Uebertretung gegen das Automobilgesetz hat auf die von dem Angeklagten gegen das Urteil des Schöffengerichts zu Hamburg vom 2. März 1912 eingelegte Berufung, die Strafkammer 5 des Landgerichts in Hamburg in der Sitzung vom 8. August 1912 für Recht erkannt:

Das angefochtene Urteil wird aufgehoben. Der Angeklagte wird freigesprochen. Die Staatskasse trägt die Kosten des Verfahrens.

Gründe:

Der Angeklagte ist vom Schöffengericht wegen Uebertretung gegen das Automobilgesetz zu einer Geldstrafe von 5 Mk. eventuell 1 Tag Haft verurteilt und hat dagegen freit- und formgerecht Berufung eingelegt.

Die Hauptverhandlung in dieser Instanz hat folgendes Ergebnis gehabt. Der frühere Schutzmansnanwärter Friedrich hat im Schöffengericht unter Eid bekundet, der Angeklagte sei am 25. Dezember 1911 vom Neuen Jungfernstieg kommend nach links in den alten Jungfernstieg eingebogen und habe einen Straßenbahnzug, der vom Jungfernstieg nach dem Gämnemark fuhr, überholt. Das ist unmöglich, und die Aussage des Zeugen ist vermutlich im Protokoll nicht richtig wiedergegeben. Ferner hat der Zeuge bekundet, der Angeklagte sei vor dem Straßenbahnzug vorüber gefahren, habe stark gebremst, wodurch der Wagen gestaute habe, umgeschlagen sei, und ein Rad gebrochen habe; der Angeklagte sei so schnell gefahren, daß er nicht sofort halten konnte. Nach der Meldung des Zeugen (Bl. 1 der Akten) soll der Vorfall sich um 3 Uhr 15 Minuten nachmittags ereignet haben.

Der Angeklagte dagegen behauptet, er sei schon um 2 Uhr 30 Minuten vom Neuen Jungfernstieg gekommen, um vor dem Hamburger Hof zu halten, wozu er bestellt war; er sei in langsamem Tempo gefahren, als plötzlich ein Hinterrad seines Wagens gebrochen sei. Er sei dann nach der Garage am Valentinstamp gegangen, habe einen Monteur und ein anderes Rad geholt, das nun aufmontiert wurde. Als er fast fertig war, ca. 1/2 Stunde nach dem Unfall, sei erst ein Schutzmans hinzugekommen und habe ihn notiert. Der Zeuge hält sich zur Zeit in Südwest-Afrika auf und konnte daher persönlich nicht vernommen werden. Ob seine Angaben auf eigener Wahrnehmung beruhen oder Schlussfolgerungen sind, die er aus dem Unfall gezogen hat, ist nicht festzustellen; die Widersprüche zwischen seiner Aussage und der des Angeklagten sind nicht aufzuklären.

Der Angeklagte war daher mangels Beweises freizusprechen und die Staatskasse mit den Kosten zu belasten nach § 499 St.P.O.

„Sie konnten zusammen nicht kommen!“ D. h. sie waren nicht miteinander zu vereinen, freilich, keine zwei „Königsräuber“, sondern die Aussagen des „Schutzmansnanwärters“ und des Chauffeurs! Aber wohin soll das führen, wenn in solchen Fällen die beidete Aussage eines angebenden Schutzmans nicht mehr zur Verurteilung einer simplen Zivilperson ausreichen soll? Sag dies vielleicht in unserm Fall daran, daß man es hier noch nicht mit einem „richtig gehenden“ und darum „richtig funktionierendem“ Schutzmans, sondern erst mit „Anwärter auf diesen „Stellvertreter-Gottes-Rosen“ zu tun hatte? Wie dem auch sei, jedenfalls wird dies, ganz bedenkliche Verweigerung der Sanftmütigen Justiz anzeigende, unerhörte Verkommenheit innerhalb der schwarz-weißen Grenzspäre nur olympisches Schütteln des Hauptes erregen und unser Jagow erläßt vielleicht nächstens ein Dekret: Ach warne das Hamburger Landgericht!!!“

Chauffeurvereine im Dienste des Kapitalismus. In dem Lager der gelben Chauffeur-Vereine

ist abermals eine kleine Zerspaltung eingetreten. Am 24. November 1912 hat sich in Hannover, anscheinend unter dem Protektorat der Kontinental-Gesellschaft eine neue Vereinigung „la „Bund“ gebildet, welche den Frankfurter, Mannheimer, Hannoverischen und einen Amerikaner Chauffeurverein umfaßt, außerdem den Verein der Frankfurter Rasidroschkenführer. Man sieht, die neue Richtung ist schon weitlicher züger als der „Bund“ und die Selmsche „Genossenschaft“, welche der Welt in einem fort vorleitet, daß sie nur die allortlichsten Privat-Chauffeure in ihren Vereinen als Mitglieder führt; sie nimmt von vornherein einen Droschken-Chauffeur-Verein auf, dessen Mitglieder doch nach Ansicht der Vergassen und Selmschen Richtung — Fahrer der niedrigsten Klasse sind!

Nebenbei wollen wir aber feststellen, daß trotzdem der „Bund“ und die „Genossenschaft“ an Mitgliedern aufzuheben, was ihnen in die Finger läuft! Also die „Reinheit“ ist dort in dem Maße auch nicht vorhanden, wie es hingestellt wird. Es kann dem auch gar nicht so sein, weil bei allen diesen Vereinigungen ein oder mehrere privatkapitalistische Unternehmer ihre Hände im Spiele haben!

Mörder Alkohol.

Jeder zehnte Mann stirbt bei uns direkt durch ihn. Sicherer als Schrapnelle und Maschinengewehre tötet er unsre Reichen, weniger auffällig, aber darum nicht weniger grausam. Er facht zu den unerhörtesten Rohheiten und Gewalttätigkeiten an: Männer werden zu Krüppeln geschlagen, Frauen werden mißhandelt und vergewaltigt, Kinder werden vernachlässigt oder geschändet.

Wollt ihr nur protestieren gegen die großen Mächte des Verderbens, denen ihr einstweilen nur eure Empörung und eure Verachtung entgegen schleudern könnt? Warum sich nicht erheben gegen eine Macht, deren furchtbare Wirkungen denen eines Krieges beinahe gleichkommen und die ihr in stande seid, schon jetzt wirksam anzupacken?

Warum nicht den Kopf und die Faust erheben gegen den Alkohol, den Zerstörer eures Glückes, den Verbündeten eurer Feinde, den Feind eurer Bestrebungen, den unarmherzigen Peiniger eurer Frauen und Kinder?

Genossen, wir rufen euch im Namen der Solidarität und im Namen der Gerechtigkeit auf zum Kampfe gegen den Alkohol! **Protestiert gegen diesen Helfershelfer des Kapitalismus, gegen diesen Zerstörer menschlichen Glückes dadurch, daß ihr euch von ihm losragt!**

Es lebe das Proletariat, das Ernst macht mit seinen Idealen! Es lebe das Proletariat, das nicht bloß ein neues Leben verlangt, sondern auch neue Lebenskräfte und Lebensformen aus sich gebiert!

Bei der Gründung der neuen, sogenannten „Interessengemeinschaft“ in Hannover spielen auffallenderweise die Zeitschriften-Verleger eine besondere Rolle: Herr Helm, der Verleger des „Chauffeur“, Herr Berg, als Verleger des „Kraftwagenführer“, und ein gewisser Herr Keil aus Frankfurt a. M., als Verleger der „Allgemeinen Chauffeurzeitung“! Sie waren gekommen, um möglichst viel Abonnenten für ihre Blätter zu gewinnen. Das ist der Kern der Sache! Um den Vereinsbrüdern Sand in die Augen zu streuen, stellen die ersten beiden Herren es in ihren Berichten so hin, als wären sie auch Berufschauffeure und bezeichnen sich als „Kollegen“! Wer aber weiß, wer sie sind und woher sie gekommen, der wird an ein bestimmtes Wort Heinrich Heines erinnern:

Als Herr Helm 1907 in Wien sah, daß er mit dem Verlag des „Chauffeur“ nicht recht auf die Beine kommen konnte, erschien er plötzlich in Berlin um Rankand zu suchen. Im Gummimantel, wie heute, ging er damals nicht. Jeder von unseren Kollegen, welcher diesem Herrn begegnete, suchte aus bestimmten Gründen sich möglichst fern von ihm zu halten! Seine Art, sich bei den Unternehmern „anzubetteln“, und zu „schmorren“, erregte bei unseren Kollegen einen gewissen Ekel. Auch können sie es nicht so leicht vergessen, daß dieser Herr es fertig brachte, mit allen möglichen Geschäftsleuten eine „Chauffeurgenossenschaft“ zu gründen — ohne Chauffeure! — Die paar Dutzend Chauffeure, die heute Mitglieder der „Genossenschaft“ sind, wurden erst durch dieses schöne Mittel eingefangen! Heute nennt Herr Helm ein Automobil sein eigen. Ob er dieses durch die „Genossenschaft“ oder aus dem Ueberfluß seines Verlags erwerben konnte, erlauben wir uns nicht zu untersuchen. Jedenfalls hat Herr Helm aber allen

Grund, uns recht weit aus dem Wege zu gehen. Dem der „Transportarbeiter“ ist gegenüber solchen „Nachfolgen“ sehr hart, aber gerecht. Herr Selim Würde sich Herr Helm mit seinem besten Gewissen, das er in Hannover gezeigt, nicht bei jeder Kleinigkeit hinter den Staatsanwalt verdecken, so würden wir ihn schon bei seinem richtigen Namen nennen!

Etwas anders sieht es mit Herrn Berg in Halberstadt, Buchverleger, jetzt nebenbei Verleger und Redakteur des „Kraftwagenführer“. Wir konnten hier den internen Verdrang nicht so beobachten wie bei Herrn Helm. Nur soviel wissen wir, daß Herr Berg gezwungen war, sich neue „Kundschaft“ zu suchen. Seitdem der „Arbeiter-Radsfahrer“ in eigene Regie überging und es mit dem „Motorradfahrer“ ebenfalls nichts wurde, kam der Herr wie viele andere Geschäftsleute auf den Gedanken, daß wohl mit dem Dunkel der Chauffeure noch ein gutes Geschäft zu machen sei! Er nahm einige Zeitungsbeleg, druckte darüber „Der Kraftwagenführer“ und ließ sie fast unbedruckt in die Welt hinausfliegen. Anfangs unbeachtet, wurde dieses Organ dann von dem Frankfurter und Mündener Chauffeurverein „aufgegriffen“. Doch dabei konnte das Blatt nicht existieren! So wurde darin der Gedanke des „Partells“ propagiert, dessen Gründung glücklicherweise dem „Partell“ wurde der heutige „Bund“, welcher den Herrn Generalsekretär v. Zedden von der Deutschen Auto-Liga als Pate hatte. Der führende Verein des „Bundes“ ist der „Allgemeine Chauffeurklub Berlin“ früher ein Siemens-Schütler-Verein, also eine Richtung im dunkelgelben Fahrwasser! Die Unterstützung aller kapitalistischen Unternehmungen war dadurch dem „Bund“ und seinen Vereinen gewiß! Die Tendenz der Bundesvereine ist eine vollständig arbeiterfeindliche, das führende Organ, der „Kraftwagenführer“, wird heute in diesem Geiste geleitet, trotzdem sein Redakteur früher auch einmal links geschrieben konnte! Druck und Verlag, sowie Redaktionsrat, bringen heute Herrn Berg, was er zu seiner Existenz braucht. Warum also noch das Veteuren seinerseits, daß das Organ Eigentum des „Bundes“ ist? Wie Herr Selim ist auch Herr Berg „Kollege Chauffeur“ geworden, wenn man seinem Organ in dieser Hinsicht trauen darf!

Ueber die Gründung des Frankfurter Organes, die „Allgemeine Chauffeurzeitung“, läßt sich mit Bestimmtheit nichts sagen, ebensowenig wie weit der Verlag daran interessiert ist! Jedenfalls ist es allein auf Betreiben des dortigen Chauffeurvereins entstanden, dessen Mitglieder ja allem Anschein nach Quartbäse ganz besonderer Art sind! Auf deren Konto ist schließlich auch die Gründung der „Interessengemeinschaft“ zu setzen. Diese Käuze sagten sich vom „Bunde“ los, weil ihnen dessen Richtung nicht paßte. Man denke nur, sie waren der Meinung, es fehlte an einer Organisation, die die Interessen der Chauffeur-Vereine, ohne diese zu belasten, verträglich. Sie wollten nur „gemeinsame Eingaben an die Behörden“ richten und jedem Mitgliede eine einmalige Unterstützung, entweder bei Invalidität oder Todesfälle gewähren, wobei die Höhe derselben der Vorstand bestimmt. Somit bieten die 16 Paragraphen nichts weiter als tonloses Durcheinander geworfenes Zeug. Den Grundstein zu dieser Vereinigung legte die Kontinentalgesellschaft durch eine „Feler“, bei welcher die demutvollsten Reden gehalten wurden. Die C. G. G. ließ man bis in den siebenten Himmel hoch leben und Herr Helm schwang eine geschmierte Rede: „An mein Volk! Seid Ihr satt?“ So ist den F. G. Leuten die Gunt und der Gebraucht des Kapitalismus durch dieses Geburtsfest auf alle Fälle gesichert. Herr Helm ist ein weiser Schulmeister!

Weider bekundet sich hierin eine große Unreife unter den Privatchauffeuren und bei den Frankfurter Droschkenchauffeuren im besonderen. Es klingt alles wie ein Sohn auf die wirklichen Berufsverhältnisse! Wir sind gerade jetzt in der Lage, die aller bittersten Willen aus einer Reihe von Arbeitsverträgen, die mit Privatchauffeuren abgeschlossen wurden, wiedergeben. Alle Gruppen Transportarbeiter in unserer Organisation haben es durch ihre Einigkeit und Geselligkeit verstanden, sich solche und ähnliche Arbeitsverträge abzuschließen. Mit ihren Verträgen steht die modernste Verkehrsgruppe, die der Chauffeure hin er allen Transportarbeitern zurück! Das müßte eigentlich tief beschämend sein für diejenigen, die sich hervorzuheben wagen, daß ihre Arbeitskraft eine besonders tüchtige sei und die sich deshalb von der organisierten Arbeiterchaft loslagern wollen. Wie lange werden die Chauffeure sich noch von interessierten Geschäftsleuten und anderen eigennütigen Elementen an Gängelbände führen lassen? Wann werden sie sich an den Ernst ihrer eigenen Berufsinteressen erinnern? Solange Ihr, Kollegen, Vereinsspieler treibt, habt Ihr keine Zeit dazu! Da heißt es: „Gintwa mit allem Alkimib, hindweg mit den geschmorten Spenden, für die man sich schmeien und bebanten muß! Hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband, an die Seite aller aufwärtsstrebenden Berufscollegen!“

Ein Stroch! Wenn ein Chauffeur einen Chauffestein umfährt, so muß er durch die „gutegenannte“ Automobilpresse Speigriten laufen — als Stroch. Was sagen diese Geschäftspapiere gerissener Gelbuden zu diesem Stroch?

Am 15. September war der Gastwirtschaftsbesitzer Japf aus Oberstanz (Neuß i. L.) auf der Chauffee nachts von einem Automobil überfahren worden. Der Kraftwagenführer war einfach im Dunkeln weitergefahren, ohne sich um den Ueberfahrenen, der bald da-

rauf starb, zu kümmern. Die Staatsanwaltschaft hat jetzt den Sohn eines bekannten Plauerer Fabrikdirectors als den Führer des betreffenden Automobilclubs ausfindig gemacht und verhaftet, ihn jedoch gegen eine Kaution von 50 000 M. wieder auf freien Fuß gesetzt.

Jedenfalls war der Herr Sohn des Herrn Fabrikdirectors besessen, — was bei einem Berufsschauspieler erschwerend ins Gewicht gefallen wäre, wird für den Fabrikdirectorsohn mildere Umstände sein. Vor Gericht sind alle gleich.



Wer im Glashaufe sitzt, soll nicht mit Steinen werfen! Unter dieser Überschrift, und noch in einem anderen Artikel bemüht sich der deutsche Portierverband in seiner Zeitung vom 15. Dezember 1912 um eins auszuweichen. Diese gefesseltarmen Leute haben sich ehrlich abmühen müssen, um ihren Mitgliedern nun endlich zu beweisen, mit welchen unverlässlichen Mitteln der deutsche Transportarbeiterverband arbeitet und was sich in letzter Zeit dort nicht für haarträubende Geschichten abgespielt haben. Und doch haben die Herren wieder einmal daneben gebaut. Bekanntlich haben Lügen kurze Beine. Der erste Artikel beschäftigt sich mit der kümmerlich verlaufenen Arbeitslosenversammlung. Wörtlich wird in dem Blättchen geschrieben: „Die letzten Vorgänge der Arbeitslosen beweisen, was alles vorgekommen sein muß, sonst könnte die Empörung der sonst so gut disziplinierten Arbeiter gegen den Vermittler und Vorstand nicht zum hellen Aufbruch emporlodern.“ Und ganz nach gelber Manier heißt es weiter: „Man scheint ja die Sache totschweigen zu wollen.“

Die Herren möchten doch zu gerne wissen, um was es sich bei dieser Angelegenheit gehandelt hat. Wir können ihnen zu ihrer Beruhigung mitteilen, daß es sich um eine Arbeitslosenversammlung handelte, wie solche schon des öfteren abgehalten wurden, in der sich von nahezu 500 Arbeitslosen ganze 5 Rednerbrüder bemühten, eine „Revolution“ in Gang zu bringen. Eine lausidische Lüge ist es zu behaupten, Angestellte unseres Verbandes hätten die Polizei geholt, um die Rube wieder herzustellen. Wörtlich schreiben die Portierverbände: „Laßt doch die Kollegen, die nicht im deutschen Transportarbeiterverband sind, hungern. Sie hungern wie ihre arbeitslosen Kollegen und wenn sie sich vor Hunger empören, so ruft man nach der Polizei, die kann ihnen ja den Hunger austreiben.“

Mit solchen Lügen beschäftigen die Eblen vom deutschen Portierverband ihre Mitglieder im besagten Artikel bis zum Schluß. Es widert einen anständigen Menschen an, sich mit solchem Zeug befassen zu müssen. Unser Artikel im „Courier“ vom 1. Dezember 1912 hat es den Deutschen angeeignet, er scheint ihnen stark an die Nieren gegangen zu sein. Auch nehmen diese Eblen ihre gleichgesinnten Brüder aus der Nickerwallstraße in Schutz. (Hier paßt das Sprichwort: „Gleich und gleich gesellt sich gern.“) Der Tarifvertrag, den wir mit der Aktiengesellschaft Lindehaus abgeschlossen haben, paßt den Herren nicht so recht in den Kram. Der Tarifvertrag wird von uns „als eine Lat gepriesen, und doch ist es bloß Schall und Rauch“, schreiben sie in ihrem Blättchen. Hieraus kann man die ohnmachtige Mut dieser Herren ersehen. Denn bisher können sie auch noch nicht die allerfeinste Ertragsengenschaft aufweisen, die sie für ihre Mitglieder den Arbeitgebern abgerungen haben. Wohl haben sie schon das Gegenteil davon bewiesen, indem sie ihre Mitglieder zum Streikbruch veranlaßt haben. Eine Frage sei hier gestattet. Wieviel Glend und Kummer haben diejenigen, die an der Spitze des deutschen Portierverbandes stehen schon über hunderte von armen, unwilligen Proletariern, denen sie deren sauer erarbeitete Geld mit ihrer famosen Fabrikstuhlführerschule abgenommen haben, heraufbeschworen? Die Herren werden selbst nicht glauben, daß wir für Leute, die jahrelang von unserer Organisation nicht nur nichts wissen wollten, sondern diese noch verhöhnend und mit Schmutz beharrend, einen Tarifvertrag abschließen würden. Aber man hat die freche Sitte und läßt fest drauf los und zeigt dann die andern der Lüge. Das Urteil darüber überlassen wir getrosten Kollegen. „Keine Schmähung von Seiten des deutschen Transportarbeiterverbandes soll uns hindern, unsere Pflicht zu tun“, so schreiben die Herren weiter. Nun, was für Pflichten diese Herren ihren Mitgliedern gegenüber bisher erfüllt haben, haben wir bereits angeführt.

Nun zu den Fabrikstuhlführerschulen. Die Herren machen uns zum Vorwurf, daß wir uns des öfteren veranlaßt haben, gegen ihre Fabrikstuhlführerschule Front zu machen, gegen die anderen, privaten Schulen aber nichts unternahmen. Daß sie damit wieder, wie immer, die Unwahrheit gesagt haben, wissen sie selbst sehr gut. Sie wissen auch sehr gut, daß wir im „Vorwärts“ sämtliche Inzerate für Fabrikstuhlführerschulen gesperrt haben, und auch im „Courier“ des öfteren davor warnen. Auch will man uns dafür verantwortlich machen, weil angeblich ein Mitglied unserer Organisation und ein Portier mit dem es zusammen arbeitete, einen Lehrlingskurs für Fabrikstuhlführer eröffnet haben. Sollte dies zutreffen, so verurteilen wir das genau so, wie das andere. Und aber für eine Sache verantwortlich zu machen, von der wir gar nichts wissen, können nur Leute vom Schläge Denglers und Genossen.

An unsere Kollegen richten wir nun das Ersuchen, noch mehr wie bisher für den deutschen Transportarbeiterverband zu agitieren und neue Kämpfer zu

gewinnen, damit wir weiter in der Lage sind, bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen, dem deutschen Portierverband zum Trost für unsere Mitglieder den Hauspafschaft abzurufen.

Kollegen, auf zu neuer Agitationsarbeit!



Leipzig. Im Kampf gegen die Organisation der Arbeiter. Seit Jahren führt die Fensterreinigungsgesellschaft Saxonia, Inhaber: Höpne u. Ziehe in Leipzig, einen erbitterten Kampf gegen die Organisation ihrer Arbeiter. Die Firma verpflichtet jeden bei ihr in Arbeit tretenden Arbeiter, daß er keinem Verband angehören oder beitreten

Die Herren von Stahl und von der Dividende.

Sie saßen wieder einmal im Hotel Alton beisammen, die Triarier der Industriebranche. Viel ist geredet worden und deutlich sind die Herren aus Rheinland, Westfalen immer gewesen. Deswegen lohnt es sich, ihre Aeußerungen, wie sie offiziell durch das Stenogramm festgehalten worden sind, etwas genauer betrachten. Vorerst die Wildrede:

Landrat Rötger, der Leiter der Versammlung, sagte unter anderem: „Trotzdem (Waffenkrieg und Geldknappheit. Die Red.) erfreut sich die deutsche Industrie einer Konjunktur, die man wohl ohne Uebertreibung als eine glänzende bezeichnen kann. Darauf können wir mit Stolz hinweisen.“

Der Geschäftsführer des Zentralverbandes deutscher Industrieller, Regierungsrat Schweighofer, meinte: „... Tatsache, daß auch das laufende Jahr, so sehr es hinsichtlich der Preise für den Lebensunterhalt unter der Ungunst der Verhältnisse gelitten hat, dennoch von einer in jeder Hinsicht aufwärts führenden wirtschaftlichen Entwicklung Zeugnis ablegt.“

In goldenen Millionen rieselt es aus der guten Konjunktur, aus den Hunderttausenden von fleißigen Händen in die Taschen der Großindustrie. Und die Aehrseite der Medaille?

Regierungsrat Schweighofer meinte: „... Mit Worten ist unsere Sozialdemokratie nicht zu bekämpfen. Sie ist nur zu bekämpfen, wenn durch Gesetze den Ausschreitungen in der Agitation, dem erbarmungslosen Terrorismus... ein Ziel gesetzt wird... vor allem Einführung eines verstärkten Schutzes der Arbeitswilligen... ein direktes Verbot des Streikpostensiehens... nur durch ein strafrechtliches Verbot des Streikpostensiehens kann der ungeheure, bei den Arbeitskämpfen gegen die Arbeitswilligen ausgeübte Terrorismus wirklich gebrochen werden.“ So der Herr Regierungsrat! Das ist die Aehrseite des Hochkonjunkturjahres! Das ist das einzige Positive, was die Arbeiter vom Zentralverband deutscher Industrieller zugebilligt bekommen.

Nur gemacht, ihr Herren! Wenn schon in euren Organisationen angeblich 4,4 Millionen Arbeiter beherrscht werden, in den drei großen Zentralorganisationen der Arbeiter sind heute auch über drei Millionen Arbeiter vereinigt. Wird richtig gerechnet — die Statistik der Arbeitgeberverbände ist in mehr als einer Hinsicht dunkel — so braudt sich das organisierte Arbeiterheer durchaus nicht vor den vereinigten Unternehmern zu verstecken. Bis jetzt hat noch jede Ausperrung, die durch die Unternehmer erfolgte beweisen, daß ihre Einigkeit nicht allzuweit her ist, jeder Arbeiterkampf der freien Gewerkschaften hat aber ebenso deutlich festgestellt, daß die Arbeiter Solidarität zu halten verstehen!

Also heßt tüchtig weiter, ihr Scharfmacher, dann kommt bald der letzte Arbeiter zu uns.

darf, da sie sonst nach ihrer Arbeitsordnung jeden sofort entlassen kann, der einem Verbands beitreten ist. Die Firma hat auch allen Grund, den Arbeitern zu verbieten, daß sie sich zur Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsbedingungen zusammenschließen, denn die Arbeitsbedingungen sind bei der Firma so, daß sie mit den Arbeitern ständig in Konflikt leben muß, sie gehört deshalb auch zu den Stammgästen beim Gewerbegericht; manchmal vergeht keine Woche, in der die Firma nicht mehrmals vor dem Gewerbegericht verklagt wird. Auch jetzt stand wieder eine solche Klage zur Verhandlung. Der Fensterputzer H. Klage auf Zahlung von 24 M. Entschädigung wegen freiwilliger Entlassung. Der Vertreter der Firma, Herr Grüner, beantragte, die Klage abzuweisen, weil H. zu Recht entlassen worden sei; er habe einen seiner Mitarbeiter gröblich beleidigt. Der angeblich Beleidigte, Fensterputzer Lewin, war als Zeuge erschienen. Er sagte aus, er habe an einem Tage im Dezember mit H. Streit gehabt. An dem Tage sei ein Arbeiter der Saxonia entlassen worden. Darauf habe H. gesagt: „Da haben wir es wieder: alle werden bloß wegen dem verdammten Juden entlassen, Menschenhinder und Tierquälter brauchen wir hier nicht, wir werden ohnehin schon tünniert genug.“ Weiter habe H. gedroht, er wolle ihn (Lewin) tüchtig durchhauen; es käme ihm dabei auf ein Vierteljahr nicht

an. Wegen dieser Aeußerung wurde H. entlassen. Lewin war erst im Hauptgeschäft der Saxonia in Dresden beschäftigt und ist dann nach Leipzig abgeschoben worden. Hier sollte er den Geschäftsführer in dessen Abwesenheit vertreten. Dabei hat sich aber Lewin recht merkwürdig benommen, denn er hat einmal zu H. gesagt, er wolle ihn niederstrecken, wenn er ihn treffe. Der Kläger H. bestritt nicht, dem Zeugen Schläge angedroht zu haben, er sei aber nicht deshalb, sondern nur wegen seiner Verbandszugehörigkeit entlassen worden. Auch andere Arbeiter seien entlassen worden, weil Herr Grüner sie im Verdacht hatte, daß sie organisiert seien. Herr Grüner bemühte sich nun um den Nachweis, daß H. seiner Vorgesetzten gröblich beleidigt habe. Da dieser Nachweis jedoch nicht gelang, weil Lewin selbst zugab, er habe an dem Tage nicht die Aussicht geführt, bestrich sich der Geschäftsführer auf die Arbeitsordnung, nach der gröbliche Beleidigung von Mitarbeitern Grund zur sofortigen Entlassung ist. Das Gericht mußte nun entscheiden, ob in den Worten des H. eine gröbliche Beleidigung liege. Lewin, der im ersten Termin hoch und heilig geschworen hatte, daß H. ihn „verdammter Jude“ geschimpft habe, mußte vor seiner Vereidigung schließlich zugeben, daß dieser Ausdruck nicht gefallen sei. Das Urteil fiel bei dieser Sachlage anders aus, als Herr Grüner erwartet haben mochte. Die Firma wurde kostenpflichtig verurteilt, dem Kläger 24 M. zu bezahlen. In der Begründung wurde gesagt, nicht jedes Schimpfwort, sondern nur eine gröbliche Beleidigung könne als Entlassungsgrund gelten. Das Gericht hat einstimmig angenommen, daß in diesem Falle keine gröbliche Beleidigung vorliege. So wenig wie H. die Drohung des Zeugen, er wolle H. niederstrecken, ernst genommen habe, so wenig habe auch der Zeuge die Drohung mit dem Durchhauen ernst nehmen können. Die Saxonia wird schließlich einsehen müssen, daß sie die Organisation der Arbeiter nicht vernichten kann, auch wenn sie unter noch so gesuchten Vorwänden die Organisierten entläßt.



Essen (Mehr). Einen schönen Erfolg erzielte unsere Organisation in dem neuen Warenhaus E. H. Althoff. Bzita 80 Hausdiener, Pader, Fahrstuhlführer, Portiers, Putzer, Chauffeure usw. sind im Betriebe beschäftigt. Nachdem die Kollegen zunächst in einigen Zusammenkünften unter sich verschiedene Fragen bezüglich besserer Entlohnung, Ueberstundenbezahlung und Kündigungsfrist besprochen und den Arbeiterauschuß beauftragt hatten, die Wünsche der Geschäftsleitung zu unterbreiten, nahmen sie, da die Firma nur einige Wünsche erfüllte, die Hilfe unseres Verbandes in Anspruch, um eine günstigere Gehaltsfata zu bekommen. Die Organisation nahm sich der Bewegung an und richtete eine höfliche Eingabe an die Firma mit dem Ersuchen um Klärung. Die Geschäftsleitung der Firma war verständlich genug, eine Verhandlung mit den Verbandsvertretern zwecks Regelung der fraglichen Differenzen zu arrangieren. Das Resultat dieser Verhandlung war eine bis zum 1. Februar 1914 getroffene schriftliche Vereinbarung, die eine durchwegs für alle Gruppen günstigere Entlohnung vorsieht. Zu diesem Resultat nahm eine Verbandsversammlung am 16. h. M. Stellung. Der Verbandsangestellte empfahl den Versammelten die einstimmige Annahme der Vereinbarung. Die Ausschusmitglieder Kramer, Dreiling, Biehl und Abbing traten ebenfalls warm für die Vereinbarung ein. Das Resultat war die einstimmige Annahme derselben.

Kollegen der Firma Althoff sorgt dafür, daß auch der letzte Kollege im Betriebe der Organisation zugeführt wird. Nur Einigkeit macht stark.

Leipzig. Unternehmerterrorismus. Nachdem der Streit der Buchhändlermarkthelfer mit Hilfe der anmutigen Koalition Streikbrecher, Polizei und Justiz zugunsten der Unternehmer beendet worden war, kühlte die edle Sippe der Buchhändlermarkthelfer noch ihre Mäthen an den Opfern des Streiks. Sie haben ein raffiniertes System ausgeklügelt, mit dem sie über die an der Ausperrung oder am Streik beteiligten Markthelfer schonungslos die Hungerpeitsche schwingen. Die von den Buchhändlungen nicht wieder eingestellten Markthelfer werden entgegen aller gesetzlichen Vorschriften durch das Arbeitszeugnis gestempelt. Schon mehrmals haben in letzter Zeit am Streik beteiligt gewesene Markthelfer vor dem Gewerbegericht auf Abänderung ihres Zeugnisses geklagt, weil sich die Unternehmer weigerten, dem Arbeiter zu bescheinigen, daß er fleißig gewesen sei. Am Freitag klagte wieder ein Markthelfer. In diesem Falle hatte sich die Firma Hoffmann an gewagt, dem Arbeiter seinen Fleiß zu bescheinigen, das Eigenchaftswort „fleißig“ ins Zeugnis zu schreiben.

In diesem Verhandlungstermin wurde nun der Schlichter darüber gelüftet, warum denn eigentlich die Unternehmer diese Weigerung durchführen. Der Vorstehende, Dr. Auerwald, ermahnte den Beklagten, er solle doch dem jungen Kläger, mit dem er nach seiner eigenen Angabe zutrieden gewesen sei, bescheinigen, daß er fleißig war. Darauf antwortete Herr Hoffmann, es tue ihm sehr leid, er wolle ja dem jungen Mann keine Schwierigkeiten machen, aber er könne nicht schreiben, daß der Markthelfer fleißig gewesen sei, sonst komme er mit den übrigen Firmen in einen Gegensatz. Der Buchhändlerhelferverband habe ein Uebereinkommen getroffen, wonach den am Streik beteiligten Gewesenen, die ein Zeugnis über ihre Fährung verlangen, nicht bescheinigt werden dürfe, daß sie fleißig gewesen sind. Das Wort „schlecht“ wolle er in das Zeugnis schreiben, aber „fleißig“ dürfe er nicht schreiben

Darauf wandte der Kläger ein, die Firmen Volkmar und Köhler hätten auch in verdichtene Zeugnisse geschrieben: er war fleißig. Herr Hoffmann erwiderte darauf: Ich werde mich erkundigen und wenn das wahr ist, dann werde ich Ihnen das auch ins Zeugnis schreiben. Hoffmann versicherte dem Kläger noch einmal, daß er ihm nicht hinderlich sein wolle, denn Sie waren ja jederzeit anständig! —

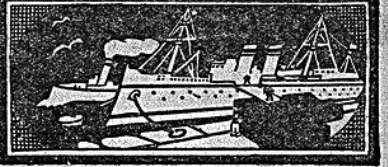
Leider ließ sich der Kläger überreden, auf die Bezeichnung „fleißig“ zu verzichten, nachdem Herr Hoffmann unerbittlich versprochen hatte, er wolle das Zeugnis wunschgemäß ausstellen, wenn auch andre Firmen das Wort „fleißig“ in die Zeugnisse der Markthelfer geschrieben

haben. Der Kläger war seit August 1909 bei der Firma Hoffmann in Stellung und hat nach den eigenen Angaben des Firmeninhabers zu dessen voller Zufriedenheit gearbeitet. Das geht auch schon daraus hervor, daß Herr Hoffmann verspricht, er wolle den Kläger bestens empfehlen, wenn er einmal um Auskunft über ihn erjucht werde. Bei dieser Sachlage ist es doch höchst wahrscheinlich, daß dem Kläger bei einer Entschädigung vor einem mit Bestzern besetzten Gericht der Anspruch auf das Eigenschaftswort „fleißig“ zuerkannt worden wäre. Denn als einzigen Grund für die Verneinerung dieses Wortes führte Herr Hoffmann an, daß sich der Kläger, ohne die Kündigungsfrist eingehalten zu haben, dem Streit angeschlossen.

Durch diese Gerichtsverhandlung ist der Nachweis erbracht, daß der Buchhändlerhilfsverband den ärgsten Terrorismus übt. Herr Hoffmann möchte dem Markthelfer gern beschweigen, daß er fleißig war, aber der Hilfsverband verbietet dies. Das ist auch ein Beitrag zu der Frage, wer im Leipziger Buchhandel, der Herr im Hause“ ist. Warum der Hilfsverband eine solche Orde ausgibt, ist sehr durchsichtig. Den Streifenden und Ausgeperrten soll ein Kainsschwert aufgedrückt werden, damit sie sofort erlenntlich sind. Hier wäre in der Tat einmal Gelegenheit für einen deutschen Staatsanwalt, gegen den Terrorismus einzuschreiten. Das wird aber die objektive Behörde wohl hübsch bleiben lassen.



Hafenarbeiter



Bremen. Im Bremer Parteiorgan finden wir diesen Schmerzschrei:
„Tieftraurige Verhältnisse herrschen am Hafen!“

Morgens in aller Frühe, um 4 Uhr schon, stehen die Arbeiter vor der Wartehalle, jeder um ja der erste bei einer etwaigen Arbeitsgelegenheit zu sein. Kommt dann 1/2 vor 6 Uhr ein Waufragger der in Frage kommenden Betriebe, so entsteht ein fürchterliches Gebränge und Schreien, sogar Schlägereien kommen vor. Hier wäre eine Regelung der Arbeitsvermittlung dringend vorzuziehen. Die jetzigen Verhältnisse sind unendlich. Wie eine Meute wilder Hunde fallen die Leute über den Knochen Arbeitsgelegenheit her.

Die Hafenarbeiter leiden im Sommer unter der schlechten Konjunktur und im Winter unter dem zu großen Andrang aus allen möglichen Arbeiterkategorien. Der Transportarbeiterverband scheint diesem Mißstande gegenüber machtlos zu sein; denn sonst wäre es wohl anders. Ein Gefühl der Bitterkeit löst es aus, wenn man während der guten Konjunktur durch richtungslose, egoistische Menschen vom Verdienst zurückgelassen wird. Ich möchte daher an alle diejenigen, welche auf Hafenarbeit reflektieren, die Mahnung richten: Zieht die Konsequenzen der Hafenarbeit und werdet nicht zu Schmarobern und Leitertretern! Trägt jeder Arbeiter seine Aufzuchtung Rechnung, so werden sich die Verhältnisse innerhalb der Arbeiterschaft ändern, und die Not wird leichter zu ertragen sein.

Duisburg. Ein gewerbegerichtlicher Fehlspruch. Das Duisburger Gewerbegericht hat in seiner Sitzung vom 18. Dezember in einer Sache Sch. contra Beckmann u. Finsle ein Urteil gefällt, das ohne weiteres als ein Fehlspruch zu bezeichnen ist. Die Sache liegt folgendermaßen: Der Kläger Sch. war bei der Beklagten als Vorarbeiter beschäftigt. Als solcher hatte er bei dem Löschen von Schiffen für die nötigen Arbeitskräfte zu sorgen. Wenn keine Schiffe zu löschen waren, arbeitete der Kläger auf dem Lager als Sortierer und Verladener und führte auch hier die Lohnliste. Er war somit als ständiger Arbeiter tätig. Bei dem Entlassen eines Schiffes weigerte sich der Meister, einen Betrag für einen Arbeiter zu zahlen, der auf Anweisung der Firma von Sch. eingestellt war. Sch. bestand auf der Begablung und wurde deshalb vom Meister entlassen. Er klagte nun bei dem Gewerbegericht wegen kündigungloser Entlassung. Das Gewerbegericht setzte einmal die Sache aus, um sich zu orientieren. In der ersten Verhandlung wurde nachgewiesen, daß die Firma bei einer Differenz in diesem Sommer, als Sch. freiwillig gegangen war, erklärt hatte, Sch. habe Kündigung. Der Kläger nahm damals kann die Arbeit wieder auf. Ueber das Kündigungsverhältnis wurde von beiden Teilen nichts vereinbart. Das Gericht kam in der zweiten Verhandlung zur Abweisung der Klage, indem es einfach erklärte: „In den Hafenbetrieben sei die Kündigung ausgeschlossen. Es sei auch unzulässig, daß gerade der Uebernehmer der Schiffe Kündigung haben soll. Denn wenn das Schiff gelöscht sei, ginge er doch fort.“ Das Gericht hat hier die Lasten verkannt. Wo nimmt es sein Wissen her, daß es in den Hafenbetrieben die Kündigung ausgeschlossen ist? Im allgemeinen liegen die Verhältnisse so, daß die sogenannten losen Arbeiter im Holz so lange arbeiten als Schiffe da sind, dagegen arbeiten aber die ständigen Arbeiter im Holz auch nach dem Entlassen der Schiffe bei der Firma weiter. Bei den losen Arbeitern ist allerdings die Kündigung ausgeschlossen, weil sie nur für eine bestimmte Arbeit angenommen sind. Das trifft aber für die ständigen Arbeiter bei den Holzfirmen nicht zu, für diese muß eine besondere Vereinbarung betreffs der Kündigung erfolgen, geschieht dies nicht, dann tritt doch zweifellos die gesetzliche Kündigung in Kraft. Wenn aber in den Hafenbetrieben generell die Kündigung ausgeschlossen wäre, warum brauchten denn die verdichteten Firmen in ihren Räumen ein Plakat mit der Aufschrift: „Hier wird ohne Kündigung gearbeitet“, auszuhängen? Dies wäre doch vollständig unnötig, wenn die Debutition des Gewerbegerichtes zutreffen würde. Daß sie aber nicht zutrifft, das hat das Gewerbegericht kürzlich selbst entschieden, indem es in einer Klage gegen die Duisburger Lagerhausgesellschaft wegen kündigungloser Entlassung die Beklagte verurteilte. Und hier handelte es sich um einen Arbeiter, der des Monats anfang und am Ende der Woche wieder entlassen wurde. Derselben Voraussetzungen, die das Gericht bei diesem Urteil anwandte, trafen aber im Falle Sch. ebenfalls zu. Gegen die

Ansicht des Berichtes muß aber im Interesse der Hafenarbeiter ganz entschieden Front gemacht werden. Wenn bei einigen Firmen die Kündigung ausgeschlossen ist und dieses durch Ausschlag bekannt gegeben wird, so liegt gar lange noch kein Grund vor, für den gesamten Hafen die Kündigung generell als ausgeschlossen zu betrachten. Das Duisburger Gewerbegericht und auch die Hafenbetriebsgewaltigen haben doch kein Recht, die gesetzlichen Rechte der Hafenarbeiter einfach wegzunehmen, weil es ihnen besser ins Geschäft hineinpaßt.

Hamburg. Arbeiterterror in den Hafen: Ein Unglücksfall mit tödlichem Ausgang ereignete sich im Betriebe der Firma Uhlmann u. Co. am Ellerholzdam. Dort waren Arbeiter damit beschäftigt, Säcke mit Fläumen in eine Schute zu verladen. Als der gleichfalls mit dem Verladen der Säcke bei der Firma beschäftigte Arbeiter auf einer ca. sechs Meter langen Ladebühne, die vom Schuppen der Firma bis zum Kaiherstieg reichte, stand und die Hievechlinge mit einem Holztrüffel festhielt, brach das Geländer der Ladebühne, gegen die sich Wösch bei der Arbeit gelehrt hatte. W. stürzte rücklings in die Tiefe auf die Böschung hinab und fiel unglücklichweise auf dort liegende Unterketten, die dem Manne den Schädel zerstückelten. Die zu Hilfe gerufene Mannschaft des achten Feuerwehrauges konnte dem Verunglückten keine Rettung mehr bringen, da er gleich nach dem Absturz starb.

Jetzt gibt es zweifellos ein neues Geländer...

Die Beschäftigung im Hamburger Hafen während des Novembers 1912. Die Beschäftigungsverhältnisse des Hamburger Hafens haben sich (laut Mitteilung des Hafenbetriebsvereins) im Monat November günstig entwickelt. Die werktägliche Durchschnittsbeschäftigung des Stauerbetriebs stieg mit 5259 Arbeitern fast an der Spitze der bisher verfloffenen Monate von 1912. Gegen den Vormonat war die November-Beschäftigung um 412 und gegen den November 1911 um 443 Mann stärker. — Im Kaibetrieb war die Beschäftigung während des Novembers erheblich stärker als im Vormonat und betrug 6568 Arbeiter im werktäglichen Durchschnitt gegenüber 6135 im Oktober, steht aber hinter der Zahl vom November 1911 etwas zurück, wofür in der abnorm hohen Tätigkeit, die der Stillstand der Dinnenschiffahrt im Vorjahr dem Kaibetriebe gebracht hat, der Grund zu suchen ist. — Im Schiffsreinigungs- und Schiffsfestreinigungsbetriebe ist die Beschäftigung ungefähr auf der gleichen Höhe geblieben. Im November waren bei der Schiffsreinigung 1195 Arbeiter im werktäglichen Durchschnitt gegen 1269 im Oktober und gegen 1180 im November 1911, in der Kesselreinigung 326 gegen 345 im Oktober und gegen 135 im November 1911 zu verzeichnen. — Im Bunkerbetrieb ist die tägliche Beschäftigtenzahl von 356 Mann im Oktober auf 375 im November gestiegen; im Speicherbetrieb von 800 auf 872. — Die Säfen- und Lagerhausarbeit in Harburg verzeichnete im November 384 werktäglich durchschnittlich Beschäftigte gegen 460 im Oktober und 525 im November 1911.

Die Vermehrung der Arbeitsgelegenheit, die während des Novembers im Hamburger Hafen fast durchweg Platz gegriffen hat, kam für die Arbeiterschaft besonders deshalb zur vollen Geltung, weil das Angebot an Arbeitskräften nicht im gleichen Maße größer war als die Nachfrage; so haben im Stauerbetrieb während des Novembers die Hilfsarbeiter durchschnittlich 18 Tage Beschäftigung gehabt, müßten nicht viel weniger als die festangestellten Arbeiter, die auf einen Durchschnitt von 22 Tagen kamen, und in den andern Betriebszweigen war das Verhältnis ähnlich günstig.

Wenn die Schreibereisen des Hafenbetriebsvereins von „günstigen“ Beschäftigungsverhältnissen reden, so ist das mit dem bekannten ködnchen Satz zu verstehen. Den Leuten mögen 18 Tage Arbeit bei 25 Arbeitstagen ungeheuerlich erscheinen; so weit haben sie sich noch nie herabgelassen. Die Schanerleute klagen, sie waren zu 28 pCt. arbeitslos, trotz der „günstigen“ Entwicklung der Arbeitsverhältnisse.

Schulik. Am 18. Dezember 1912 tagte hier etwa 100 Mitgliederversammlung. Nötig war dies, weil jetzt verdichtete Vorgänge bei der Vergütung der Arbeit sich abspielten, welche eine Aussprache nötig machten. Der Gauleiter war zur Versammlung erschienen, um die Klagen der Kollegen entgegenzunehmen und für deren Abhilfe Sorge zu tragen.

Zunächst wurde festgestellt, daß die Firma Moritz u. Habermann den Verbiudern, entgegen den Bestimmungen des Tarifs, statt für starkes Holz, welches

die Kollegen verbunden hatten, für schwaches Holz ausbezahlt hatte. Die Kollegen hatten sich an die Gauverwaltung und diese an die Firma gewandt. Die Antwort der Firma lautete dahin, daß sie im Recht sei. Sie habe bei der Berechnung der Holzherausgerechnet, daß auf den laufenden Fuß nicht anderthalb Kubfuß herauskäme, ergo die Arbeiter im Unrecht mit ihrem Verlangen seien. Nun hat diese Sache aber einen Haken. Der Tarif befiehlt, daß solche Holz, welche auf dem laufenden Fuß 1/2 Kubfuß aufweisen, als starke Holz gelten und dementsprechend bezahlt werden. Es steht aber nicht im Tarif, daß alle Holz zusammen berechnet werden sollten. Wäre dies der Fall, dann hätten die Kollegen niemals Anspruch auf die Auszahlung für starke Holz. Denn wenn ein Drittel starkes und zwei Drittel schwaches Holz zum verarbeiten wäre, würden die Kollegen bei der Gesamtberechnung niemals für starkes Holz bezahlt bekommen. Es wurde dahin beschlossen, daß man bei Neuabschluss des Tarifes diese zweideutige Festslegung aus der Welt schaffen müsse. Jetzt ließ sich augenblicklich nichts unternehmen, weil die Arbeit zu Ende sei.

Eine andere Sache, welche Grund zur Klage war ist: Der Regimenter Templich ließ sich in der Woche vorher einen Kollegen kommen, zu dem er erklärte, daß wenn die Kollegen jetzt im Winter für 8 Stunden Lohn arbeiten wollen, sie weiter arbeiten können. Dieser Kollege, dem dies Sonntags gesagt wurde, verschwieg dies bis Montag früh, als die Kollegen schon mit der Bahn nach der Arbeitsstelle gefahren waren. Nach dem Tarif werden ab 1. Oktober 50 Pf. gezahlt, wobei die laufenden Stunden incl. Frühstück und Mittag mitbezahlt werden. Da die Kollegen um 7 Uhr schon mit der Bahn fort müssen, um an die Arbeitsstelle zu gelangen und erst um 5 Uhr nach Hause kommen, hätten sie nicht für 8, sondern für 10 Stunden Lohn zu beanspruchen. Als man dies dem Regimenter sagte, erklärte dieser: „Wer nicht will, kann ja aufhören, so dringend sei die Arbeit nicht.“ Es wurde allgemein gerügt, daß der Kollege dies nicht gleich zu den Kollegen am Sonntag gesagt hätte. Wäre dies der Fall gewesen, dann hätten die Kollegen beschließen können, was unter solchen Umständen zu machen sei. Nun am Montag hätten sich mit Ausnahme eines Kollegen die anderen bereit erklärt, zu arbeiten. Hätten die Kollegen vorher beschließen können, dann hätten entweder alle oder keiner für die 8 Stunden die Arbeit in diesem Ausnahmefall verrichtet. Kennzeichnend ist es aber, daß die Firma jetzt versucht, einen detarigen Druck auf die Kollegen auszuüben, um sie sich gefällig zu machen. Auch dieses soll Material zum Frühjahr sein, um solche Zustände nicht erst einreizen zu lassen.

Weiter wurde Klage darüber geführt, daß ein großer Teil der Kollegen Verbinder und Auswäscher nicht das Holzgeld für die letzte Arbeit bekommen haben. Nach Tarif stehen den Kollegen die da arbeiten entweder Holz oder 1 Mf. Bargeld in der Woche zu. Es wurde dahin beschlossen, daß der Gauleiter sich mit der Firma diesbezüglich in Verbindung setzen solle.

Nachdem der Kollege Schitorr noch in einem kurzen Referat auf die Verschleidenartigkeit der Organisationsformen hingewiesen hatte, wurde zustimmend anerkannt, daß nur die moderne Organisation für unseren Beruf nur der Transportarbeiterverband in Frage käme, welcher ernstlich die Interessen der Arbeiter vertritt. Da es nun nicht ausgeschlossen ist, daß in allerletzter Frist eine Lohnbewegung auf den Holzplätzen einsetze, ist es Pflicht eines jeden Kollegen, dafür zu sorgen, daß so viel wie möglich unorganisierte Kollegen unserer Organisation zugeführt werden. Nachdem noch einige Arbeitslosenunterstützungsfragen erörtert wurden, endete die Versammlung in üblicher Weise.

Strahburg i. Ostf. Während des Kohlenarbeiterstreiks hat unser Bestmöglicher hier mehrere Male das Hafengebiet vor dem Meggertor ohne Erlaubnis und trotz Verwarnung betreten. Die Folge war ein Strafbescheid, und auf seinen Einspruch wurde Dittke vom hiesigen Schöffengericht wegen Uebertretung der Hafenpolizeiverordnung zu 12 M. Geldstrafe bezw. sechs Tage Haft verurteilt. Dittke, der die Berechtigung zu dem Verbot bestritt und behauptete, daß er zur Regelung der Arbeiterangelegenheit in das Hafengebiet gerufen worden sei, legte Verwarnung ein, jedoch ohne Erfolg, da die Strafammer die Polizeiverordnung als zu Recht bestehend anerkannte und der Ansicht war, daß Dittke hätte um eine Erlaubnis einkommen müssen. Die Verwarnung wurde zurückgewiesen.

Ueber Konflikte in den Häfen Schwedens
 schreibt Kollege Charles Lindley-Stochholm an die F. T. F.: Jüngst eine Klarheit haben wir bislang nicht erhalten bezüglich der Situation in den hiesigen Häfen, wo die Uebereinkommen gekündigt worden sind, ausgenommen in Drexlfund, ein Platz wo große Quantitäten Eisenerze ausgedacht werden, besonders nach Deutschland via Rotterdam. An diesem Plage haben wir eine sehr starke Abteilung, andererseits aber haben wir dort auch die mächtigste Gesellschaft Schwedens, „Grängesbergbolaget“, welche die Gruben in Grängesberg, wie auch die unerschöpflich reichen Gruben in Lappland, „Malmborg“, „Ritma“ u. a. Eisenerzfelder ausbeutet. Die Aktien sind durch „Jobben“ zu einer schwindelnden Höhe getrieben, und sind dieselben momentan die größten Spekulationspapiere in Schweden. Diese Gesellschaft besitzt den ganzen Hafen in Drexlfund mit der Umgebung, sowie auch die dahin führende Eisenbahn. Ein Konflikt mit dieser kapitalistischen Kombination ist selbstverständlich mit großem Risiko verknüpft, andererseits ist die Gesellschaft aber ziemlich schwach: Ein Koloss auf dünnen Füßen, dank der „Jobberei“ mit den Aktien, welche über ihren wirklichen Wert hinaufgetrieben worden sind. Ein Konflikt würde unbedingt den Aktienwert herunterbringen, genau so wie bereits der Balkankrieg einen Preisfall von zirka 15 pCt. verursacht hat.

Der Hafenarbeiterverband kündigte das Uebereinkommen Ultimo September und forderte außer W. Änderung der prinzipiellen Bestimmungen, von welchen wir schon früher berichtet haben und welche uns ausgegangen wurden nach den großen Kämpfen 1908-1909, — verschiedene Erhöhungen der Lohnsätze. Die bedeutendsten von diesen waren die Erhöhungen der Arbeitslohnsätze für die Erladung und -Ladung von dem Eisenbahnwagen nach den Magazinen oder Schiffen. Jedes Derr mehr bedeutet da unerschöpflich und macht wohl eine halbe Mark per Tag und per Mann aus. Die Arbeiter hatten 2 Derr Erhöhung per Ton verlangt, aber von 19 Derr auf 21 Derr. Entsprechende Erhöhungen wurden auch für andere Güter verlangt. Bei den lokalen Verhandlungen, zu welchen wir es nicht für angebracht hielten, einen Vertreter zu senden, gelang es den Arbeitgebern, einen für uns überraschenden und unwillkommenen „Coup“ zu schieben. Wir hatten nämlich dann geredet, daß keine Möglichkeiten vorhanden wären, dorthin selbst ein Uebereinkommen zu treffen, denn außer dem Hindernis der von uns aufgestellten Prinzipienpunkte, waren die von dem Verband aufgestellten Forderungen derartig hoch, daß keine Aussicht vorhanden war, diese bewilligt zu erhalten. Aber was geschah? Die Arbeitgeberorganisation (sowie ihre besten Vertreter dorthin und mit Hilfe des lokalen Direktors der Gesellschaft gelang es, die Arbeiter zur Annahme und Unterzeichnung eines Uebereinkommens zu bewegen, welches die alten von uns verdammt Prinzipienpunkte enthielt, wogegen die Gesellschaft sämtliche von den Arbeitern aufgestellte Lohnforderungen bewilligte. Man kaufte also vier ein Uebereinkommen durch die ökonomische Aufopferung seitens der Gesellschaft. Selbstverständlich war dies eine höchst unehagliche Sache, von unserem Standpunkte aus gesehen, denn jetzt konnte man sich darauf beziehen, daß es nicht die Mitglieder wären, sondern der Verbandsvorsitzende, welcher bezüglich des Standpunktes den Forderungen der Arbeitgeberorganisation, allmählich über Anstellung und Entlassung der Arbeiter usw. usw. zu verfügen, unzugänglich war. Man muß jedoch zur moralischen Verteidigung des Verfahrens des Arbeiter-Unterverhandlungsausschusses bemerken, daß die Arbeiter niemals Unannehmlichkeiten von diesen Bestimmungen gehabt haben, vielmehr hat die Gesellschaft, trotz der erwähnten Bedingungen in dem alten Uebereinkommen, den Arbeitern das Recht eingeräumt, geeignete Personen zur Annahme der Arbeit zu empfehlen. Als Beispiel für die segensreichen Erfolge der Gewerkschaftsbewegung in ökonomischer Hinsicht wollen wir eine kleine Statistik über die Erhöhungen der Arbeitslöhne für Erze in Drexlfunds Häfen angeben: 1897 per Tonne 10 Derr; 1899 per Tonne 12 Derr; 1901 per Tonne 15 Derr; 1905 per Tonne 18 Derr; 1908 per Tonne 19 Derr; 1912 per Tonne 21 Derr.

Jede Steigerung beweist eine neue Lohnbewegung der Organisation. Diese Arbeiter sind die bezahltesten Hafenarbeiter in Schweden, und dürfte ihr Jahresinkommen sich auf zirka 2000 Kronen belaufen.

In Halmstad sind Unterabteilungen im Gange gewesen, aber wieder abgebrochen worden, da die Arbeiter erklärt haben, die Forderungen für Abänderung der Prinzipienpunkte nicht aufgeben zu wollen. Wahrscheinlich wird wohl die Arbeitgeberorganisation Unterabteilungen bezüglich dieser Streitfrage vorschlagen.

Die von uns aufgestellten Forderungen sind ebenfalls von der Landesorganisation anerkannt worden, was gleichbedeutend ist, daß diese Organisation sich moralisch verpflichtet fühlen muß, im Falle eines Konfliktes Unterführungen zu leisten.

In der letzten Zeit haben wir noch eine andere unruhige Gede erhalten. Mit dem großen Konflikte 1909 wurden unsere Organisationen in der größten Schiffsfahrtsstadt, Göteborg, erstickt. Wir hatten dort eine Menge kleinerer Abteilungen, aber auch unsere größte Abteilung, nämlich Göteborgs Stauerarbeiter-Gewerkschaftsverein, welcher beinahe 1000 Mitglieder zählte. Als die Organisation der Stauerarbeiter gesprengt wurde, wurden auch die kleineren Vereine aufgelöst mit einigen wenigen Ausnahmen. Die Schiffareder benutzten ihre Uebellegenheit und zwangen die Arbeiter persönliche Kontrakte anzunehmen, und um die Arbeiter noch mehr fesseln zu können und ihre zusammenhaltende Kraft zersplittern zu können, wurde das Korps in drei oder vier Gruppen eingeteilt: 1. die Kontraktarbeiter (ca. 500 Mann); 2. die Einreisefreien (mit Weisungsbildern versehen, ca. 1000 Mann); 3. die Einreisefreien, die mit Papierbildern versehen waren, und schließlich die Reserve, bestehend aus

Gelegenheitsarbeitern, welche angenommen werden, wenn extra Arbeitskräfte nötig sind. In dieser Weise haben die Reeder ein Korps mobilisiert, welches doppelt so groß als nötig ist und dadurch haben sie die Arbeiter an der Hungergrenze halten können. Alle unsere Versuche zu reorganisieren, sind fruchtlos gewesen, bis vor einigen Monaten, wo eine neue Welle von sozialistischer Enthusiasmus zu feimen begann. Als die Reederorganisation, welche das Bestimmungsrecht für sich in Anspruch genommen hatte, sich weigerte zu unterhandeln, griffen die Arbeiter zu einem „Cacanny“-System und weigerten sich, Ueberstunden und Nachtarbeit zu verrichten. Die Arbeitgeber versuchten diesem Druck mit Drohungen von Entlassungen entgegenzutreten, wagen aber nicht, diese Drohungen in größerem Maßstabe durchzuführen, da die Schiffahrt am Plage sehr lebhaft und außerdem Mangel an Arbeitskräften vorhanden ist. Wir können jedoch befürchten, daß die Arbeitgeber später eine günstige Gelegenheit abwarten werden, um zum Angriff überzugehen. Man muß daher die Augen offen halten, besonders in England, damit die Arbeitgeber nicht wieder einmal einen Haufen Streikbrecher sammeln können, dann nach Göteborg transportieren, um die Arbeiter, welche sich jetzt von einem unerschöpflichen Tyrannen-System befreien wollen, damit zu bezwingen.



Kino und Schausteller-Gehilfen
 Mannheim. Die Kinoangestellten beschäftigten sich in ihrer Sektionsversammlung am 19. Dezember mit der Konferenz, die mit dem Gewerbetar Ludwigshafen betr. der freien Tage lagte. Der Berichtslatter der Konferenz bewanderte die Fabrik, mit der sich die Kollegen an dieser Konferenz beteiligten, die absolviert den Eindruck bei der Behörde erwecken mußte, als ob den Angestellten an den freien Tagen nichts liege. Der Gewerbetar gab bekannt, daß beabsichtigt sei, in nächster Zeit freie Tage einzuführen und zwar alle 14 Tage ein halber und alle 4 Wochen ein ganzer freier Tag. Bei der Konferenz erschien auch der Herr Martin, Geschäftsführer des Kinobesitzer Hirth. Derselbe benahm sich jedoch gegenüber der Behörde nicht als Angestellter, sondern spreizte sich aus wie ein großfinanziger Schatzmacher. Er suchte die Behörde dahingehend zu belehren, daß es lediglich eine Sache von einzelnen Angestellten sei, mit den freien Tagen. Die Mehrheit der Angestellten sei so erzogen, daß sie keine freien Tage wünsche. Dessenungeachtet erklärte der Gewerbetar, daß die freien Tage eingeführt würden und daß nochmals unter den Angestellten eine Liste zirkulieren solle, die von allen denjenigen unterschrieben werden soll, die den freien Tag wünschen. In der Diskussion kritisierten die Mannheim Kollegen mit Recht den Schlenker der Ludwigshafener Kollegen und er suchten jene, als organisierte Kollegen mehr Mühe zu tun für die Zukunft für ihre Sache zu zeigen. Der Sektionsleiter streifte dann noch die Konferenz der Kinoangestellten in Köln. Er behauptet es, daß ein Teil Angestellte mit dem Gedanken umgehen, einen Verband der Kinoangestellten zu gründen. Rechner meint, der Zug der Zeit und auch die Notwendigkeit führe zu großen Forderungsverbänden. Gerade für die Kinoangestellten ist ein Anschluß an eine große mächtige Organisation eine Notwendigkeit. Eine Forderung der Kinoangestellten in einer selbständigen Organisation hätte zur Folge, daß jahrelange Arbeit notwendig wäre, nur um die Kinderkrankheiten zu überleben. Die Kinoangestellten haben aber hierzu keine Zeit, denn sie stehen mitten im wirtschaftlichen Kampfe und sind jederzeit auf die Hilfe der gesamten organisierten Arbeiterschaft angewiesen. Was wären wir in Mannheim als selbständige Ortsverwaltung? Auf alle Fälle nicht das, was wir heute sind. In unserer Organisation, der wir angehören, sind über 200 000 Kollegen vereinigt; die Mannheimer Ortsverwaltung, der wir als Sektion angegliedert sind, zählt 4000 organisierte Kollegen. Das bedeutet vor den Augen der Unternehmer eine Macht, während wir als Einzelstehende ein Nichts vor den Unternehmern sind. Wir sind mit den Erfolgen, die wir als Sektion im Transportarbeiterverband erringen haben, vollst. zufrieden und haben die Gewißheit, daß wir diese Erfolge, wenn wir isoliert marschieren würden, nicht erreicht hätten. Unsere Eingaben werden in unserm Verbandsbureau erledigt, ebenso auch unsere Einladungen usw. Wenn wir bei den Unternehmern etwas zu verstehen haben, haben wir unabhängige Kollegen, was wir sonst nicht hätten. Alles das muß jeden Kollegen, der ehrlich vom Gewerkschaftsgedanken besetzt ist, überzeugen, daß es keinen Zweck hat, sich zu zersplittern, sondern daß dahin gearbeitet wird, daß allerorts Sektionen im Transportarbeiterverband ins Leben gerufen werden. Die Disfussionen sprachen alle im selben Sinne. Kein einziger war für eine Zersplitterung zu haben. Es wurden dann noch die Karten zum Unterhaltungsabend verteilt. Jeder Kollege verpflichtete sich, 10 Karten zu verkaufen, wenn er sie nicht verkauft, zu bezahlen. Wir wünschen nur, daß alle Kollegen in Deutschland so denken und handeln würden, es wäre für sie gewiß nicht von Schaden.



Transportarbeiter
 Duisburg. Fuhrmannsstreit und die „Rhein- und Ruhrzeitung“. Am 21. Juni, während des Fuhrmannsstreiks, erschien in der „Rhein-

und Ruhrzeitung“ unter dem Stichwort „Zum Fuhrmannsstreit“ folgende Notiz:

„Ein bei der Firma Esbey beschäftigter Fuhrmann wurde während der Ausübung seiner Arbeit von dem hiesigen Leiter des freilebenden sozialdemokratischen Transportarbeiter-Verbandes — Ernst Müller — beschimpft und mit einem Stein mißhandelt.“

Da an der ganzen Sache kein wahres Wort war, erhielt die „Rhein- und Ruhrzeitung“ eine Berichtigung. Diese nahm die Berichtigung zwar auf, machte jedoch einen Zusatz, durch den sie ihre Behauptung aufrecht erhielt und die Berichtigung dadurch illusorisch machte. Gleichzeitig erschien in der „Arbeiterzeitung“ ein Artikel, in welchem die Anschuldigung gegen den Koll. Müller zurückgewiesen wurde. Gegen den verantwortlichen Redakteur der „Rhein- und Ruhrzeitung“, Herrn W. Fessl, wurde Privatklage angehängt. Der Beklagte wandte ein, daß er beim Schreiben der Notiz vom 21. Juni davon überzeugt gewesen sei, daß Gewerkschaftssekretär Ernst Müller die Streikaußscheidung begangen habe. Er habe dieses um so eher annehmen können, als tatsächlich eine derartige Anzeige gegen Müller bei der Polizei stattgefunden hätte. Das Amtsgericht Duisburg wies dann die Klage kostenpflichtig ab. Aus der Begründung des Zurückweisungsbeschlusses heben wir seiner Charakteristik wegen hervor:

„Mit dem ersten Artikel nahm der Beschuldigte die berechtigten Interessen der Arbeitswilligen wahr. Die öffentliche Verbreitung und Kennzeichnung von Streikaußscheidungen ist geeignet, vermöge des Druckes, den die öffentliche Meinung ausübt, fernere Ausschreitungen hintanzubehalten. Der Beschuldigte nahm auch seine persönlichen, berechtigten Interessen wahr, da erfahrungsgemäß bei Streikaußscheidungen leicht auch unbillige dritte Personen in Mitleidenschaft gezogen werden. Das gleiche konnte auch dem Beschuldigten als Einwohner der Stadt Duisburg widerfahren. Es steht ihm daher der § 193 zur Seite.“

Gegen den Zurückweisungsbeschluss legte Rechtsanwalt Wartholz als Vertreter des Privatklägers Beschwerde ein. Aus der Begründung der Beschwerde heben wir hervor:

Der rechtliche Standpunkt des Zurückweisungsbeschlusses ist nach der jetzigen Rechtsprechung unhaltbar. Es wäre an sich ja ganz erwünscht, wenn einem Redakteur allgemein der Schutz des § 193 zugebilligt würde, wenn er für das Interesse einer bestimmten Klasse, oder für ein bestimmtes öffentliches Interesse eintritt. Die Rechtsprechung hat aber bisher in solchen Fällen immer das Vorliegen berechtigter Interessen verneint, und es scheint deshalb nicht angängig, daß von dieser Rechtsprechung zugunsten des Redakteurs der „Rhein- und Ruhrztg.“, der die Arbeitswilligen angeblich hat schützen wollen, eine Ausnahme von der sonstigen Rechtsprechung gemacht wird.“

Die Strafkammer gab der Beschwerde statt und verfügte die Eröffnung des Hauptverfahrens vor dem hiesigen Schöffengericht. Am 19. Dezember war Termin. Der vom Vorsitzenden gemachte Vergleichsvorschlag wurde vom Kollegen Müller abgelehnt. Der Angeklagte führte zu seiner Verteidigung ins Feld, daß ihm die Notiz von einer bestimmten Seite, die er nicht nennen wollte, zugegangen wäre. Er habe keinen Augenblick an der Wahrheit der Notiz gezweifelt. Kollege Müller wies demgegenüber darauf hin, daß diese bestimmte Seite nur die Unternehmer gewesen sein könnten, denn diese hätten ein Interesse daran gehabt, ihn als Führer der Bewegung durch eine falsche Anschuldigung eventl. verhaften zu lassen, weil sie glaubten, daß dann der Streik erledigt sei. Eine Klarstellung der unwahren Anschuldigung sei aber auch schon deshalb am Plage, weil die Regierung und das Unternehmertum befreit wären, Material zu Ausnahme-gesetzen gegen die Arbeiterorganisationen zu sammeln. Der Angeklagte müsse bestraft werden. Auf die Höhe der Strafe kam es ihm (Müller) nicht an. Rechtsanwält Wartholz geht in längerer Ausführungen auf die rein rechtliche Seite der Sache ein. Nach der allgemeinen Rechtsprechung müsse eine Verurteilung erfolgen. Die Höhe der Strafe überlasse er dem Gericht. Herr Rechtsanwält Hartweg als Verteidiger des Angeklagten glaubt mit dem Hinweis, daß der Angeklagte ein unbescholtener Mensch sei und daß der Privatkläger nur Klage, weil die Sozialdemokratie ihn dazu verleitet gezwungen hätte, die Freisprechung des Angeklagten zu erzielen. (Davon, daß die Sozialdemokratie den Privatkläger „verleitet gezwungen“ haben konnte, Klage zu erheben, kann gar keine Rede sein. Das ist vielmehr eine reine Angelegenheit des Klägers und seiner Verursachungsorganisation, die ein natürliches Interesse daran hat, daß ihre Führer nicht, wie es durch die „Rhein- und Ruhrzeitung“ geschehen ist, mißkreditiert werden.)

Das Gericht verurteilte den Angeklagten zu einer Geldstrafe von 10 M. und Tragung sämtlicher Kosten. Außerdem ist auf Kosten des Angeklagten das Urteil nach Rechtskräftigwerden in der „Rhein- und Ruhrztg.“ zu veröffentlichen. In der Urteilsbegründung wird gesagt, daß eine objektive Verleumdung vorgelegen habe. Beklagter habe das Bewußtsein gehabt, daß er durch den Artikel den Privatkläger beleidigen könnte. § 193 könne aber nur in Frage kommen, wenn bestimmte Interessen gewahrt würden. Dieses treffe aber in diesem Falle nicht zu. Also auch die bürgerliche Welle darf Gewerkschaftsangehörige nicht grundlos beleidigen, das ist durch die Verurteilung des Redakteurs der „Rhein- und Ruhrzeitung“ festgestellt.

Duisburg. Eine Zusammenkunft
 Am 17. Juni, zur Zeit des Fuhrmannsstreiks, wandte sich die Dinstenankunft an den Fuhrunternehmer Stöckl zwecks Beschaffung von Schutt. Stöckl hatte jedoch keine Leute zur Verfügung, um den Auftrag ausführen zu können. Da erklärte sich der Diakon Wolf bereit, mit dem Fuhrwerk von

Stoß den Schutt von der Diagonalen abzuführen. Als Wolf nun ein zweites Fuhrwerk von Stoßes geholt hatte, und mit diesem in die Bestrafung bog, wurde er von einigen Personen angehalten. Man spannte ihm das Pferd aus und kippte die Leere Karre in die Höhe. Hierauf stiegen die Täter. Der hinzukommende Polizeikommandant Feldmann verhaftete den Fuhrmann Bernh. Sauter und den Händler Wilh. Kölls. Ersterer sollte dem Fuhrwerk des Stoffs gefolgt sein, letzterer wurde ohne Grund verhaftet. Als der Sergeant Feldmann Sauter und Kölls zur Wache bringen wollte, wurde ihm Sauter entwischt, angeblich von dem Fuhrmann Paul Knipping. Nach seiner Befreiung entfloh Sauter. Der Klempnermeister Heinrich Behenburg, mit der Polizei gut befreundet durch seine Mitgliedschaft beim Handzuchtverein, bot nun dem Sergeanten Feldmann seine Dienste an. Er ließ sich von Feldmann die Schlüssel geben, inebete damit den ohne Grund verhafteten Kölls und brachte diesen zur Wache. Der später hinzukommende Polizeikommandant Behenburg brachte den Fuhrmann Paul Knipping zur Wache. Knipping soll nun bei dieser Gelegenheit beschimpft worden sein. Auch soll man versucht haben, ihm den Gefangenen zu entreißen. Wegen dieser verhältnismäßig harmlosen Vorfälle wurde Anklage wegen Landfriedensbruch erhoben. Es wurden in Haft genommen: 1. der Fuhrmann Bernh. Sauter, 2. der Händler Wilh. Kölls, 3. der Fuhrmann Paul Knipping, 4. der Fuhrmann Franz Knipping, 5. der Fuhrmann Wilhelm Kniffer, 6. der Fuhrmann Heinr. Heister, 7. der Fuhrmann Wilh. Lobert. Sämtliche Angeklagte wurden über 8 Wochen in Haft gehalten, aus der sie erst durch Betreiben des vom Verbandsrat gestellten Rechtsanwaltes entlassen wurden. Am 21. Dezember gelangte die Sache vor der hiesigen Strafkammer zur Verhandlung. Die Anklage wegen Landfriedensbruch mußte fallen gelassen werden und hatten sich sämtliche Angeklagte wegen Nötigung, Kniffer und W. Knipping außerdem wegen Widerstand und Beamtenbeleidigung, zu verantworten. Die Verhandlung ergab, daß es sich bei dem ganzen Vorfalle um groben Unfug handelte, der allerdings am besten unterblieben wäre. Trotzdem beantragte der Staatsanwalt gegen den Angeklagten Lobert 2 Monate, gegen Paul Knipping 1 Monat, gegen Kniffer 3 Wochen 4 Tage, gegen Sauter 3 Wochen und gegen Kölls 2 Wochen Gefängnis.

Die Verteidiger der Angeklagten, Rechtsanwalt Marwitz für Sauter, Lobert und Kniffer, und Rechtsanwalt Bönwit für Paul Knipping, betonten, daß bei dem herrschenden Durcheinander nicht nachzuweisen sei, wer von dem Angeklagten sich einer strafbaren Handlung schuldig gemacht habe. Die Vorgänge an der Karre seien aber auch nur als grober Unfug und nicht als Nötigung zu werten.

Der Fuhrmann Bernh. Sauter, der nur hinter dem Fuhrwerk hergegangen sein soll, wurde wegen Nötigung zu 2 Wochen Gefängnis verurteilt. Der Händler Wilh. Kölls, der mit der ganzen Sache nichts zu tun hatte, und der wegen Nötigung angeklagt war, mußte dieserhalb freigesprochen werden. Da aber der Klempnermeister Behenburg, der Kölls geschloßen zur Wache gebracht hatte, bei seiner Zeugnisaussage behauptete, Kölls habe bei seiner Wegführung an der Karre gezerrt, beehrte der Staatsanwalt die Anklage auf Widerstand gegen die Staatsgewalt aus. Kölls wurde deshalb zu 1 Woche Gefängnis verurteilt.

Man bedenke, Kölls wird ohne Grund von dem Sergeant Feldmann verhaftet und dem Klempnermeister Behenburg zum Transport übergeben. Dieser nimmt gleich Karre und Inebelt den Gefangenen. Weil nun Kölls an der Karre gezerrt haben soll, wird er zu 1 Woche Gefängnis verurteilt.

Bei dem Fuhrmann Paul Knipping hielt das Gericht für erwiesen, daß er den Fuhrmann Bernh. Sauter aus der Gewalt des Sergeanten Feldmann befreit hat. Knipping wird deshalb wegen Gefangenensbefreiung zu 2 Wochen Gefängnis verurteilt.

Das Verfahren gegen Franz Knipping ist abgetrennt worden. Der Fuhrmann Wilhelm Kniffer wurde wegen Beleidigung des Polizeikommandanten Behenburg zu 2 Wochen Gefängnis verurteilt. Von der Anklage der verächtlichen Gefangenensbefreiung wurde er freigesprochen.

Der Fuhrmann Heinr. Heister soll dem Fuhrwerk des Stoffs gefolgt sein und wird deshalb wegen Nötigung zu 3 Wochen Gefängnis verurteilt.

Der Fuhrmann Wilh. Lobert soll die Karren von der Karre losgemacht haben und wird deshalb wegen Nötigung zu 3 Wochen Gefängnis verurteilt.

Bei sämtlichen Angeklagten ist die Strafe durch die Unteruchungsfrist verfristet.

So ist die große eingeleitete Staatsaktion ebenfalls zusammengebrochen. Beweiserweise hat man wegen der Lappalie die Angeklagten 8 Wochen lang in Haft gehalten. Eigentlich müßte — von Rechts wegen — der Staatsanwalt, der die Anklage wegen Landfriedensbruch erhob, und die Angeklagten in Haft hielt, für den Schaden, den die Angeklagten hatten, verantwortlich gemacht werden. Aber davon ist bei uns im Lande der vollendeten Rechtsgarantien nicht zu denken.

Unseren Duisburger Kollegen raten wir aber an, bei zukünftigen Lohnbewegungen solchen Unfug zu unterlassen. Eine derartige Betätigung schadet der Sache mehr als sie ihr nützt.

Einzig hier ansprechend festgestellt: Der Fuhrmann S. Heister hat nach seiner Haftentlassung das Gericht verbreitet, daß er von dem Verbandsrat nicht unterstützt worden wäre und sei er deshalb aus dem Verbandsrat ausgetreten. Das stimmt nicht ganz; Heister ist so unterstützt worden, daß er zweifellos mit der Unterstützung zufrieden sein konnte. Nur weil er nach seiner Unfug zu wenig erhielt, hat er nicht weiter bezahlt. Heister hat also die Unwahrheit gesagt, aber

nicht nur das, sondern S. hat auch geradezu unehrlich gekandelt. Bei der Auszahlung der Unterstützung hat er kein Wort davon gesagt, daß sie ihm nicht genüge, er hat vielmehr das Geld angenommen und hat dann nachher das Weiterbezahlen der Beiträge verweigert. Als er wegen der Bezahlung genahmt wurde, da hat er dann die angebliche niedrige Unterstützung vorgehoben. Die Kollegen mögen selbst entscheiden, ob Heister ehrlich gehandelt hat. Das eine mögen sich Heister und Genossen gesagt sein lassen. Die Gelder der Organisation sind jedenfalls nicht dazu da, daß sie an unehrliche Kollegen in Höhe von 80 und mehr Mark auf einmal ausbezahlt werden, damit sie vielleicht in bestimmten Anleihen in Alkohol umgesetzt werden. Dazu sind die Gelder der Organisation nicht da. Wer dies nicht begreifen kann, der hat auch den Ernst des Lebens nicht begriffen und ist daher für eine Arbeiterorganisation kein besonders wertvolles Mitglied.

Glanzernten — Rekordpreise!

Der Segen der vielgerühmten agrarischen Wirtschaftspolitik tritt besonders jetzt prächtig scharf in die Erscheinung. Gewaltige Mengen Getreides konnten in die Scheuern gebracht werden. Die Brotpreize der armen Mann noch lange kein billiges Brot! Die von der Brotwuchermehrheit praktizierte Wirtschaftspolitik stellt die Logik auf den Kopf. Trotz der Glanzernten zeigen die Preise einen Rekordstand. Die bisher größte Weizenernte von 4 066 335 Tonnen im Vorjahre wurde im laufenden Jahre noch um 294 289 Tonnen übertrifft, die Roggengernte zeigt mit 11 598 289 Tonnen im Jahre 1909 ein Mehr von 249 874 Tonnen. Die Ernte der Sommergerste ergab 3 481 974 Tonnen gegen einen Höchstwert von 3 495 616 Tonnen im Jahre 1909. Auch die Haferernte lieferte mit 8 520 183 Tonnen eine sehr gute Ernte, etwas höher war sie nur in den Jahren 1907 und 1909. Die bisherige größte Kartoffelernte von 48 323 353 Tonnen im Jahre 1905 übertrifft die diesjährige Erntemenge mit 50 209 466 Tonnen um 1 886 113 Tonnen. Die Weizen lieferten in diesem Jahre 27 681 860 Tonnen. Weizenheu gegen 28 250 115 Tonnen im Jahre 1910 und nur 19 975 324 Tonnen im Vorjahre. So ergibt die Gesamternte ein überaus glänzendes Resultat. Den von der Landwirtschaft heringebrachten Segen lassen besonders die folgenden Angaben erkennen! Es wurde pro Hektar geerntet:

1910: Winterweizen 1,98 T.	Winterroggen 1,71 T.
1911: " 2,08 "	" 1,78 "
1912: " 2,26 "	" 1,86 "

Bei solchen Ernten hätten im laufenden Jahre die Preise sinken müssen. Sie sind aber gestiegen. Es folgte zum Beispiel im Durchschnitt der ersten zehn Monate 1911 eine Tonne Weizen nach Berliner Notierung 204 Mk., in derselben Zeit 1912 jedoch 219,3 Mk. und der Preis für Roggen stieg von 165,2 Mk. 178,8 Mk. Die empörende Brotwucherei hebt die folgende Zusammenstellung noch schärfer heraus. Sie läßt gleichzeitig eine der Ursachen erkennen. Es sind die Zölle. Wir bringen die Erntemengen und Preise nach dem Durchschnitt dreier Jahre in Vergleich. Dabei ist zu beachten, daß in der Periode 1898 bis 1900 die Zölle für Roggen und Weizen 35 Mt. betragen, dagegen in der letzten Periode für Roggen 50 Mt., für Weizen 55 Mt. Hier die Uebersicht:

	1898/1900	1910/12
Weizenernte, 1000 Tonnen	3765	4096
Weizenpreis, pro Tonne Mk.	163,8	211,6
Zoll	35,0	55,0
Roggenernte, 1000 Tonnen	8752	10 982
Roggenpreis, pro Tonne Mk.	148,2	182,8
Zoll	35,0	50,0

Also trotz bedeutend gesteigerter Ernte ein Sinken der Preise um 47,8 Mt. bei Weizen und 34,5 Mt. bei Roggen. Was die Zollerhöhungen allein nicht fertig brachten, das hatte das Einfuhrschutzhemmnis nach Mit Hilfe von Ausfuhrprämien in Höhe von rund 60 Millionen Mark werden in den ersten 10 Monaten des laufenden Jahres 1 186 417 Tonnen Roggen, Weizen und Hafer ausgeführt. Solchen standhaften Verhältnissen muß endlich ein Ende gemacht werden. Es geschieht solange nicht, als ein großer Teil der Wähler den bürgerlichen Parteien Gefolgschaft leistet, die unsere bestehende Wirtschaftspolitik auch für die Zukunft weiter zu praktizieren gedenken!



Duisburg. Eine wichtige Entscheidung für Rutscher fällt am 22. Dezember das Ruhrorter Schöffengericht. Es handelt sich um folgendes:

Ein Polizeibeamter hatte einen Rutscher, der für die Nationalbrauerei Eis fuhr, zur Bestrafung notiert, weil das Eis am Sonntage und in der Kirchszeit, zwischen 9 und 11 Uhr am Vormittag, abgeliefert wurde. Das Eis gehört bekanntlich zur Temperierung des Bieres. — Die Gewerbeordnung gestattet den Verschleiß von Nahrungs- und Genußmitteln dem Vorkaule nach bis 9 Uhr des Sonntags am Vormittag. Die Stadt Duisburg hat aber nach Lage der praktischen Verhältnisse eine Ausnahme darin gemacht und den Brauereien die Bierlieferung, die ja nur für bringende Fälle an Sonntagen erfolgt, zugelassen. Die Anklage wegen der Eislieferung durch einen besonderen Wagen, der nur Eis geladen hatte, führten zu der Schöffengerichtsverhandlung. Die Entscheidung des Gerichtes besagt nach einschlägigen Oberlandesgerichtsentcheidungen, daß der Vorkaule der Gewerbeordnung, nur betreffs der Nahrungs- und Genußmittel, nicht aber für Eis Ausnahmen

vorgesehen habe, und wenn die Stadt Duisburg es dulde, daß dieses dennoch geschehe, sie gegen das Gesetz verstoße. — Angeklagt waren der Direktor der Nationalbrauerei, H. Rüttemeyer, und der Eisfuhrer Pet. Kriemh. Der erstere erhielt 5 Mark und letzterer 3 Mark Geldstrafe wegen Uebertretung der R.-Gew.-Ord. Wie noch betont wurde, würde die Sache einen anderen rechtlichen Gesichtspunkt gehabt haben, wenn das Eis mit dem Bier zu gleicher Zeit und bei dem Bier mitgeliefert worden wäre. In der Kirchszeit von 9 bis 11 Uhr am Vormittag dürfte aber überhaupt nicht geliefert werden.

Wainz. In keinem Gewerbe gibt es solche Unmässe von polizeilichen Vorschriften, wie im Transportgewerbe. Will sich ein Fuhrmann immer nach denselben richten, so kann er eigentlich seinen Beruf gar nicht ausüben, er ist auf Schritt und Tritt gepeinigt. Es ist ihm daher gar nicht mehr möglich, mit den ihm anvertrauten Pferden zu fahren, wenn ihm das Züchtigungsrecht über dieselben genommen ist, und er es dennoch aus, so wird er mit Strafmandaten bis zu 20 Mk. bedacht. In letzterer Zeit werden die Fuhrleute häufig wegen Tierquälerei von den Schutzleuten zur Anzeige gebracht, trotzdem eigentlich eine Tierquälerei gar nicht in Betracht kommt, sobald das Schöffengericht Wainz zur Freisprechung eines Angeklagten schreiten mußte. In der Begründung wurde folgendes angeführt:

Der Angeklagte ist beschuldigt, am 29. 8. 1912 ein ihm anvertrautes Pferd durch fortgesetztes Schlagen mit dem Peitschenstiel auf den Kopf und gegen die Weichteile in argemiss erregender Weise böshaft gequält und roh mißhandelt zu haben. Der Angeklagte befreit, das Tier auf den Kopf geschlagen zu haben. Er gibt an, das Pferd sei störrisch gewesen und es sei gezwungen zu machen, habe er ihm mit der Peitsche einige Schläge über den Bug versetzt. Diese Behauptung des Angeklagten ist nicht widerlegt. Der Zeuge, Schuhmann F., der die Anzeige erhoben hat, stand in ziemlich großer Entfernung von dem Angeklagten und konnte genaue Wahrnehmungen nicht machen, zumal zwischen ihm und dem Angeklagten Fuhrwerk sich Eisenbahnwagen befanden. Daß die Beobachtungen des Schuhmanns unsichere waren, geht schon daraus hervor, daß er der Ansicht war, das Fuhrwerk sei mit 2 Pferden bespannt gewesen, während es in der Tat nur ein Pferd war. Das Schlagen auf den Bug des Tieres kann unter den gegebenen Umständen als eine auf Bösheit oder Hohn beruhende Quälerei oder Mißhandlung nicht angesehen werden, der Tatbestand des § 360 Ziff. 13 St. G. B. ist nicht erfüllt. Es war deshalb der Angeklagte freizusprechen.

Wir haben nur den einen Fall hier angeführt um den Kollegen Fuhrleuten zu zeigen, inwiefern sie von ihrem Züchtigungsrecht Gebrauch machen dürfen. Zu gegebenen Fällen wollen sich die Kollegen sofort Zeugen sichern, um gegen die zu Unrecht erhobenen Anzeigen Front machen zu können. Es wäre in diesem Falle dem Fuhrmann nicht möglich gewesen, seinen Wagen zu entladen, wenn er nicht das Pferd gefügig gemacht hätte, an den Eisenbahnwagen heran zu gehen.

Ein wahrer Schrecken für die Fuhrleute ist der frühere Fuhrmann und jetzige Pfälzschaffner Köppler am Güterbahnhof geworden. Es vergeht fast nie eine Woche, wo er nicht gegen einige Fuhrleute Anzeige wegen Tierquälerei erhebt. Hier kann man auch sagen, leben sie, das ist ein Geschäft, das bringt noch was ein. So viel uns bekannt ist, erhält jeder, der Anzeige wegen Tierquälerei erstattet, sobald sie von Erfolg ist, 2 Mk. Hauptstrafe, die er es auf die Bierfahrer abgeben. Es ist ihm wohl noch in Erinnerung, daß sein Bruder im Jahre 1909 auf der W. Aktien-Brauerei den Streikbrecher gespielt hat und nachher, wie der Streik zu Ende war, wieder das Feld räumen mußte. Jedenfalls will er sich nun an diesen Bierfahrern rächen. So hat er erst kürzlich wieder gegen einen Bierfahrer der W. A. B. Anzeige wegen Tierquälerei erhoben, und wurde derselbe mit einem Strafmandat von 10 Mk. bedacht. Der Bierfahrer, der als einer der besten Pferdepfleger bekannt ist, und sich ebenfalls einer Tierquälerei nicht schuldig gemacht hatte, legte Berufung ein. Da er aber keine Entlastungszeugen bringen konnte, identke das Gericht dem Köppler Glauben und verurteilte den Bierfahrer in die geringste Strafe von 5 Mk. Auch von der Direktion der W. A. B. wurde der Bierfahrer nach dem Urteil des Gerichts entlassen, jedoch durch das Eingreifen des Organisationsvereines wurde er wieder eingestellt. Ein Verweis dafür, daß die Organisation stets auf dem Posten ist, wenn es gilt, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Wir rufen daher allen unsern Kollegen Fuhrleuten zu, schüßt Euch vor derartigen Clementen!

Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in Liverpool. Kürzlich traten die Fuhrleute in Liverpool in eine Lohnbewegung ein. Anfänglich schien es, als wenn es zum Streit kommen sollte, aber durch Vermittlung dritter Personen kam es zwischen den Fuhrleuten und ihren Arbeitgebern zu einer Verständigung. Die Fuhrleute nahmen auf einer besonders abgehaltenen Versammlung, die durch die Verständigung erzielt wurde, Bedingungen an. Diese Bedingungen beziehen sich auf Löhne, Arbeitszeit, sowie Ueberstunden für jüngere und ältere Fuhrleute und gelten als seit dem 1. Dezember dieses Jahres in Kraft. Sie lauten wie folgt:

Arbeitszeit. Die ersten fünf Tage: Die Arbeit beginnt um 6 Uhr morgens im Stall, um 7 Uhr Bereitschaft zur Ausfahrt mit einer halben Stunde zum Frühstücken vor der Abfahrt. Die Tagesarbeit endet um 6 Uhr auf dem Wagen mit nicht mehr als einstuündiger Arbeit nachher im Stall. Dann beginnen die Ueberstunden. Für das Mittagmahl ist eine Stunde zu gewähren von 12 bis 1 Uhr oder Bezahlung für diese Stunde.

Sonntagsarbeit. Die Arbeit beginnt um 6 Uhr morgens im Stall, Verlassen des Stalles um 7 Uhr mit einer halben Stunde zum Frühstücken vor der Abfahrt. Die Tagesarbeit endet um 1 Uhr mittags auf dem Wagen mit nicht mehr als einstuündiger Arbeit nachher im Stall wie oben.

* U e b e r s e t z u n g : Während der ersten fünf Tage von 6 bis 7 Uhr abends 6 d (50 Pfennig)

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 2. Woche des Jahres 1913 ist fällig.

per Stunde; von 7 Uhr bis Mitternacht 9 d (75 Pfennig) per Stunde; von Mitternacht bis 6 Uhr morgens 1 Schilling (1 Mk.) per Stunde; von 6 bis 7 Uhr morgens 6 d per Stunde.

Sonnabends: Von 1 bis 4 Uhr nachmittags 6 d per Stunde; von 4 bis 8 Uhr 9 d per Stunde; von 8 Uhr bis Mitternacht 1 Schilling per Stunde.

Alle Ueberstundenarbeit ist nach Minuten zu berechnen und tageweise bis zum Ende der Woche zusammenzuzählen. Jede halbe Stunde wird bezahlt und restliche Minuten, die etwa über bleiben, sind auf die folgende Woche vorzutragen.

Sonntags: Wenn erforderlich, muß die Arbeit eine Minute nach Mitternacht am Sonnabend begonnen werden und endet Sonntag Mitternacht. Diese Arbeit wird mit 1 Schilling per Stunde bezahlt bei einem Minimum von 4 Schilling. Die ganze Arbeitszeit wird nach Minuten berechnet und für jede halbe Stunde bezahlt wie oben.

Sonntagsdienst im Stall ist auf der Grundlage zu regeln, daß ein Mann für nicht mehr als acht Pferde zu beschäftigen ist.

Stalldienst an Volksfesttagen wie an Sonntagen. Falls gefahren werden muß, wird der Lohn mit 50 Pct. Aufschlag bezahlt. Weihnachtstag und Karfreitag: Stalldienst wie an Sonntagen und, falls gefahren werden muß, doppelter Lohn.

Löhne. Fuhrleute: 30 Schilling per Woche, für Wagen mit einem Pferd 27 Schilling per Woche. Gelegenheitsarbeiter erhalten 5 Schilling per Tag und sind am Abend abzulohnen, wenn sie für den nächsten Tag nicht benötigt werden. Für Sonntagsdienst im Stall sind sie nicht zu beschäftigen.

Jüngere Kutsher: Minimallohn 14 Schilling per Woche für Kutsher eines vierrädrigen Wagens, Ueberstunden 3 d per Stunde bis einschließlich 16 Schilling per Woche. Kutsher, die 17 bis 20 Schilling per Woche verdienen, erhalten einen Ueberstundenlohn von 4 d per Stunde; diejenigen, die mehr als 20 Schilling per Woche verdienen, haben den Ueberstundenlohn der älteren Kutsher.

Lehrlinge: Die Löhne unterliegen besonderer Vereinbarung. Ueberstundenlohn 3 d per Stunde. Jünglinge, die gelegentlich für die Steuerung und im Berlehr beschäftigt werden erhalten 3 Schilling 6 d per Tag und einen Ueberstundenlohn wie ihn die jugendlichen Kutsher erhalten. Alle Ueberstundenarbeit für jugendliche Kutsher, Steuerer, Berlehrsarbeiter und Lehrlinge ist auf der oben angegebenen Grundlage nach Minuten zu berechnen und halbstündlich zu bezahlen. Die Löhne steigen mit dem zunehmenden regulären Lohn. Jugendliche Kutsher dürfen nicht mehr als 3 Tonnen laden.

Steuerburichen, die Standwaggon's füllen oder gelegentlich den Kutsher eines einpännigen Wagens oder den Fuhrmann vertreten, erhalten 5 Schilling per Tag.

Die Löhne der regulären Kutsher sind am Freitag Abend auszuzahlen. Die Kündigungstrift beträgt eine Woche auf beiden Seiten. Den Kutshern, die am Sonnabend nach 1 Uhr mittags beschäftigt werden, ist eine Unterbrechung von 20 Minuten für eine Erfrischung zu gewähren. Bei Nachtarbeit ist ebenfalls genügend Zeit für das Einnehmen der erforderlichen Mahlzeiten zu gewähren.

Als neue Errungenschaft brachte diese Lohnbewegung den Fuhrleuten in Liverpool den freien Sonnabend Nachmittag oder eine extra Bezahlung, falls dann gearbeitet wird. Ein sehr beachtenswerter Erfolg!

Oeffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Kaufleuten. Am 20. Dezember 1912 beschäftigten sich die Kollegen in einer Mitgliederversammlung mit der Frage Gründung einer selbständigen Mitgliedschaft. Die Einzelzahlstelle Kaufleuten gehört 1 1/2 Jahre dem Gau 1 an und hat sich während dieser Zeit gut entwickelt. Jetzt bei der stabilen Zahl von 30 Mitgliedern war es der Wunsch der Kollegen und auch der Gauverwaltung, hier eine selbständige Mitgliedschaft zu errichten. Hatten wir so lange nicht genügend Kräfte, welche die Führung der Geschäfte übernehmen wollten, so ist das jetzt anders geworden. Leute stehen uns jetzt zur Verfügung, welche ernstlich beitreten sind, die Organisation vorwärts zu bringen. In der Diskussion wurde allgemein betont, daß man selbständig werden wolle und wurde demgemäß einstimmig beschloffen. Als Verwaltung sollen fungieren: 1. Bevollmächtigter Robert Retai, Kassierer Gustav Rud. Schriftführer August Wladyp. Belfischer Christof Jaakleit. Als Redatoren die Kollegen August Kazlak, Hermann Kubasch und Hermann Rud. Dieser Beschluß wurde ebenfalls einstimmig angenommen. Dann wurde noch die Streitigkeit mit der Firma Seegall dahin erledigt, daß Kollege Krüger beauftragt wurde, bei der Firma vorstellig zu werden, damit auch die Festsetzung der Arbeitszeit im Winter erfolge. In üblicher Weise wurde dann die Versammlung geschlossen.

ALLGEMEINE ÜBERSICHT

Kattowitz. Für die erste Beitragsklasse. Schon lange waren in unserer Zahlstelle Bestrebungen im Gange, die darauf hingingen, an Stelle der zweiten Beitragsklasse die erste einzuführen. Nachdem schon im Juli eine gut besuchte Mitglieder-versammlung einen dahingehenden Antrag des Voll. Anderer im Prinzip zugestimmt hatte, wurde gleichzeitig der Ortsverwaltung aufgegeben, die Durchführung des Antrages dergestalt zu bewirken, daß ab 1. Januar 1913 die erste Beitragsklasse in Kraft tritt. Wenn sich gegen das Aufstufen in die höhere Beitragsklasse in den Kreisen der Kollegen auch nur vereinzelte Widerspruch geltend machte, so glaubte die Ortsverwaltung doch, angesichts der zurückgebliebenen Organisationsverhältnisse, diese Frage am ehesten durch eine Urabstimmung einer gefunden Lösung führen zu können. Die im Dezember vorgenommene Abstimmung ergab folgenden Resultat: Von fünfzig Kollegen beteiligten sich 41 an der Abstimmung. Davon stimmten für die Einführung der ersten Beitragsklasse 37 Kollegen, 3 Stimmgabeln lauteten auf nein und einer war unglücklich. Das Resultat darf in jeder Beziehung als glänzend angesehen werden. Es stellt unseren Kollegen das Zeugnis gereifter und überzeugter Gewerkschaftler aus, die jederzeit bereit sind, im Kampfe mit dem noch übermächtigen Kapital für die Organisation Opfer zu bringen. Unter diesen Umständen wird es unseren Kollegen auch ein leichtes sein, etwaige Angriffe auf die Beitragsserhöhung seitens der Unorganisierten, neben dem Hinweis auf die höheren Unterstützungssätze, auch damit zu entkräften, daß eine Organisation nur dann leistungsfähig, vor allem aber widerstandsfähig ist und dem Unternehmertum Respekt und damit Entgegenkommen abnötigt, wenn sie über eine gefüllte Kriegskasse verfügt.

Verbandskollegen!

Es ist jetzt höchste Zeit, daß die säumigen Beitragszahler ihre Verbandsbücher bis zum Schluß des Jahres 1912 in Ordnung bringen. Eine glatte Jahresabrechnung ist in den Verwaltungsstellen nur möglich, wenn keine Beitragsreste vorhanden sind.

„Gründung der Volksfürsorge“.

Nachdem die umfangreichen Vorarbeiten zur Erziehung der „Volksfürsorge“ mitterweile ihre Erledigung gefunden, konnte am 16. Dezember die Gründung der Gewerkschaftlichen Genossenschaftlichen Versicherungs-Gesellschaft „Volksfürsorge“ in Hamburg vorgenommen werden. Das volleingezahlte Aktienkapital beträgt 1 Million Mark. Der Vorstand der „Volksfürsorge“ setzt sich zusammen aus sechs Personen, von denen zwei die eigentlichen Vorstandsgeschäfte führen, während vier weitere Vorstandsmitglieder nur im Nebenamt diese Aufgaben erfüllen. Zu geschäftsführenden Vorstandsmitgliedern wurden die Herren A. v. Elm und Fr. Lejche (Hamburg) bestellt. Als Vorstandsmitglieder im Nebenamt sind von den Genossenschaften die Herren Kaufmann und Lorenz, von den Gewerkschaften die Herren Waeplow und Wenter, sämtlich in Hamburg, bestimmt worden. Der Aufsichtsrat der „Volksfürsorge“ setzt sich aus acht Personen zusammen, von denen vier die gewerkschaftliche und vier die genossenschaftliche Seite repräsentieren. In den Aufsichtsrat wurden gewählt die Herren Bauer (Berlin), Leipart (Berlin), Ebert (Berlin) und Schliche (Stuttgart) als gewerkschaftliche Vertreter und die Herren Junger (Berlin), Fräßdorf (Dresden), Hoffmann (Magdeburg) und Dr. Aug. Müller (Samburg) als genossenschaftliche Vertreter. Mit der Bornahme des materiellen Gründungssatz ist die Gesellschaft „Volksfürsorge“ ins Leben getreten. Ihre Eintragung ins Handelsregister kann allerdings erst erfolgen, wenn das Aufsichtsrat für Privatversicherung den Geschäftsplan, die Tarife und die Versicherungsbedingungen der Gesellschaft genehmigt und ihr die Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb erteilt hat. Der Antrag auf Gründung des Geschäftsbetriebs und Veröffentlichung der Tarife und Versicherungsbedingungen ist nach den bereits geführten Vorverhandlungen nunmehr am 18. Dezember 1912 von der gegründeten Mittengesellschaft auch formell gestellt worden. Selbst wenn die Erledigung dieses Antrags keinerlei Verzögerung erfährt, werden aber noch einige Wochen verstreichen, ehe der eigentliche Geschäftsbetrieb der „Volksfürsorge“ aufgenommen werden kann. Alle die zahlreichen Freunde des Unternehmens, die ihm ihre Versicherungsaufträge zuwenden wollen, müssen daher noch um einige Zeit Geduld ermahnt werden. Der bedeutendste Teil der sehr schwierigen und zeitraubenden Vorverhandlungen, die Festsetzung des Gesellschaftsvertrags, der Tarife und der Versicherungsbedingungen ist aber nun glücklich zu

Ende gebracht, und die Hoffnung darf wohl geäußert werden, daß in nicht allzuerner Zeit die „Volksfürsorge“ mit ihrer Tätigkeit beginnen wird.

Literarisches.

Der Arbeitsvertrag. Führer durch das gewerkschaftliche Arbeitsverhältnis der Arbeiter von H. Wisell. Verlag Buchhandlung Vorwärts Paul Singer G. m. b. H., Berlin SW. 68. Die gesetzlichen Vorschriften, die den Arbeitsvertrag regeln, sind für den Arbeiter von eminentester Bedeutung. Ihre Unkenntnis zieht vielfach großen Schaden nach sich. Es ist daher um so bedauerlicher, daß eine ganze Reihe von Gesetzen dabei in Betracht kommen, durch die der einzelne Arbeiter sich gar nicht hindurcharbeiten kann, zumal die Gesetzgebung ständig in Fluß ist. Eine gedrängte und dabei leicht verständliche Erläuterung der gesetzlichen Bestimmungen ist daher ein Bedürfnis. Dem kommt der vom „Vorwärts“ herausgegebene Führer, der jetzt vorliegt, vollaus entgegen. Alle den Arbeitsvertrag berührenden Vorschriften werden erklärt und in Streitfragen wird auch die Rechtsprechung herangezogen. Da auch die wichtigsten Arbeitserfordernisse nicht unberücksichtigt geblieben sind und eine Reihe von Formularen, die bei Eingaben an Behörden und Gerichte als Muster dienen können, findet der Nachsuchende in dem kleinen, billigen Buch alles was er braucht, so daß er in Verbindung mit dem Führer durch das Gewerbe- und Kaufmannsgericht sich in all den Fällen, die nicht besonders schwierig liegen, selbst helfen kann. Der Preis des Büchleins beträgt 30 Pf. Es ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen.

Literatur über den Balkankrieg. In unserer Berliner Parteiverlage ist soeben eine Broschüre erschienen, die überaus wertvolles Material zum Verständnis des Balkankrieges enthält. Das Werkchen ist beisteilt: Der Balkankrieg und die deutsche Weltpolitik. Ueber den Inhalt schreibt der „Vorwärts“:

„Genosse Otto Bauer schildert darin in ungemein klarer und umfassender Weise die ökonomischen, nationalen und politischen Ursachen des Krieges. Die nationale Mannigfaltigkeit Mazedoniens und die hier wirkenden wirtschaftlichen Tendenzen sind ebenso anschaulich dargestellt wie die mittelalterliche Eigenart Albanens. Daneben werden aber auch die Beziehungen der westpolitischen Strömungen zum Balkan, so der deutsch-englische und der österreichisch-russische Gegensatz eingehend geschildert. Das Werk gibt ferner einen großzügigen Ausblick auf die gefahrenschwangeren weltpolitische Situation, wie sie sich nach den Siegen des Balkankrieges entwickelt hat. Wer in diesen bewegten und verworrenen Zeitläuften ein klares Bild der Balkanrisse und ihrer Begleiterscheinungen haben will, wird in der empfehlenswerten Schrift reiche Belehrung finden. Der Preis der Broschüre beträgt 40 Pf.“

In Freien Stunden. Eine Wochenschrift. Romane und Erzählungen für das arbeitende Volk. Jede Woche ein Heft zum Preise von 10 Pf. Verlag Buchhandlung Vorwärts Paul Singer G. m. b. H., Berlin SW. 68. Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Expeditionen und Kolporteur entgegen. Probenummern kostenfrei vom Verlag.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Neue Verwaltungsstellen wurden gegründet: Am 1. Januar 1913 in Kautehnen; Bevollmächtigter: George Gudat, Kaufmann; B. Kaufmann; Kassierer: Gust. Rud, Kaufmann; B. Kaufmann. Am 1. Januar 1913 in Ragnitz; Bevollmächtigter: Albert Lenz, Töpfergasse 5; Kassierer: Herm. Baron, Neustadt 19.

Die Adresse des Verbands-Ausschusses ist: August Lüdecke, Magdeburg, Schroteier 17, born 3 Tr.

Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:

- In Uckerleben: Gust. Witt, Spt.-Nr. 222 648, eingetr. 4. 8. 12.
- In Berlin: Paul Boffin, Spt.-Nr. 73 432, eingetr. 5. 5. 11; Eugen Gierczewski, Spt.-Nr. 425 561, eingetr. 8. 5. 11; Julius Fittner, Spt.-Nr. 17 144, eingetr. 10. 10. 12; Albert Fittner, Spt.-Nr. 34 052, eingetr. 12. 2. 10; Reinhold Kuffner, Spt.-Nr. 34 028, eingetr. 17. 2. 10; Edmund Reddemann, Spt.-Nr. 65 204, eingetr. 31. 10. 10; Erich Schneiber, Spt.-Nr. 15 927, eingetr. 28. 9. 12; Herm. Walter, Spt.-Nr. 4189, eingetr. 15. 12. 11.
- In Danzig: Anton Plewig, Spt.-Nr. 236 980, eingetr. 19. 8. 11.
- In Freiburgi: Sch. I. Richard Mich, Spt.-Nr. 270 082, eingetr. 1. 4. 11.
- In Königsberg i. Pr.: Ernst Genath, Spt.-Nr. 186 338, eingetr. 23. 4. 06.
- In Leipzig: Alfred Wolf, Spt.-Nr. 93 300, eingetr. 21. 1. 12.

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

Mit Kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

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

Verantwortlicher Redakteur: Max Krönke, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer & Dimmid, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.