







die nicht erreicht soll ohne weiteres auf das Plaster liegen. Die entlassenen Fahrer könnten die verlangte Mindestentnahme nicht erreichen. Doch was lämmert die Direktion der Hedag solche Unmöglichkeiten? Sie nimmt keine Rücksicht darauf, daß sich die Konkurrenz der Benzinfahrer fühlbar macht. Sie sieht sich leicht über die Tatsache hinweg, daß ihre Wagen häufig in Reparatur sind, und vor allen Dingen darüber, daß die Wagen in jeder Schicht einmal und wohl auch mehrmals zur Nachfüllung der Batterien fahren müssen. Die Nachfüllung soll auf nachdrückliche Anweisung der Direktion möglich im Kraftwerk in Notenburgsort am Nördlichen Kanal erfolgen. Die Kraftwerke im Innern der Stadt, Königstraße und Kappelthaus, dürfen erst den Strom abgeben, wenn in Notenburgsort die leichten Batterie fortgegeben ist. Diese sordide Einrichtung wird aufzuhören erst dann recht klar, wenn sie erfahren, daß der Direktor der Hedag gleichzeitig Besitzer des Kraftwerkes in Notenburgsort ist. Derfelbe Herr, der die Fahrer zwangsweise zu stundenlangen Fahrtreisen nach Notenburgsort veranlaßt, verlangt bei Strafe der Entlassung eine Mindestentnahme, die beim besten Willen nicht immer zu erreichen ist. Die Direktion mußte bei der Entlassung der Fahrer angeben, daß ein Verhältnis der betreffenden nicht vorliege, aber 30 bis 40 weitere Entlassungen müsse sie in nächster Zeit vornehmen, weil diese Fahrer ebenfalls nicht die gewünschte Durchschnittsleistung erzielen. Eine Betriebsseinschränkung sei teilweise vorgesehen, vielmehr befürchtete man, den Betrieb zu erweitern.

An der Betriebsvergrößerung wird denn seit einiger Zeit auch dadurch gearbeitet, daß die Hedadirektion neue Fahrer ausbildet, die für ihre Ausbildung 60 Mark bezahlen müssen. Diese ausgebildeten Leute beschäftigt die Gesellschaft sodann als sogenannte lose Referenzfahrer, stellt sie aber nicht fest an, weil dann die tariflichen Bestimmungen gelten würden. Im Falle ist bestimmt, daß jeder achte Tag ohne Lohnfahrung freigegeben ist. Außerdem sind Ferien nach der Dauer der Beschäftigung von drei Tagen bis zu einer Woche vorgesehen und bei militärischen Übungen ist ein Zusatz für die ersten beiden Wochen von 15 Mark bestimmt. Diese Bestimmungen scheinen der Hedag unbedeutend zu sein. Die Referenzfahrer sollten wohl ein Mittel werden, die alten Leute und damit den Tarif loszuwerden. Einer der neuangestellten Referenzfahrer mußte 85 Nächte ohne Unterbrechung fahren. Andere fahren etwas längere Zeit ohne freien Tag. Interessant wäre es, zu erfahren, ob die Polizeidirektion, die sich sonst so kümmert um die Verhältnisse des öffentlichen Verkehrs, künftig von diesen standestypischen Vorgängen weiß. Als einer der überanstrengten Leute um einen freien Tag bat, wurde ihm angeklagt, daß er dann gleich auf acht Tagen keine Arbeit erhalte. Die Gewandtheit der Arbeiter und die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs soll dem Profitinteresse der Hedag zum Opfer gebracht werden. Die Hedag hat seit Jahren den Kraftfahrerunterhalt fast monopolisiert in ihrer Hand vereinigt. Ihre Wagen kosten ihr nicht annähernd soviel wie die Benzinfahrer, den später aufgetretenen Kleinbetrieben. Dennoch wird der Tarif von diesen kleinen Betrieben anerkannt und eingehalten.

Zum Aussichtsrat der Hedag stiegen Hamburger Großkaufleute, deren Namen in der Öffentlichkeit bei wichtigen Veranstaltungen gern und viel genannt sind. Wird ihnen der Profit höher stehen, als die Sicherheit der Arbeiter und die Sicherheit des Verkehrs? Und wenn das letztere von ihnen nicht zu erwarten ist, bleibt doch die Frage, ob die Behörde ihren so witternden Einsturz gestellt machen will oder nicht. Was nicht alles Gedanken über schwere Autounfälle, was nützen alle sein ausgestellten Vorhersagen für die Fahrer, wenn sie durch ein rücksichtloses Ausbeutungssystem in die Katastologien direkt hineingezogen werden. Die erfahrene Chauffeure hatten sich, auf ihre Organisation gestellt, den notwendigsten Schutz durch die tarifliche Festlegung der Lohn- und Arbeitsbedingungen errungen. Unerfahrene Leute will man an ihre Stellen sehen und will sie obenbrennen nur noch nach zurückgelegten Kilometern bezahlen. Sollte das Leidung werden, je des vernichtete Menschen mehr würde wieder zur Last fallen, die jetzt nicht eingreifen.

**Der unvorsichtige Chauffeur.** (Urteil des Reichsgerichts vom 2. Mai 1913.) Das Landgericht in Köln a. Rh. hat am 8. Novr. v. J. wegen schläglicher Körperverletzung auf Grund des § 230 St. G. B. den Chauffeur Anton Cremer zu einer Geldstrafe von 120 Mark verurteilt. Cremer fuhr am 29. Mai 1912, abends 7½ Uhr, in seiner Benzin-taxisfahrt einen gewissen O. ins Restaurant "Ewiges Lampen". Während der Fahrt rief O., der sehr eilig zu einem Telefongespräch kommen mußte, dem Cremer wiederholte zu, er solle geschwindler fahren. Da es aber durch enge, belebte Straßen ging, sah Cremer davon ab, die Schnelligkeit seines Kraftwagens zu erhöhen. Als das Automobil vom Domplatz her auf einem sehr verkehrssicheren, vom Regen schlüssig gewordenen Straßenzug nach dem Restaurant "Ewiges Lampen" zu einbiegen wollte, trennten plötzlich die Chelente Kilian, die nach der Marzellenstraße zu gingen, den Weg des Fahrzeuges. Die 54-jährige Frau Kilian, die sich nicht schnell genug in Sicherheit bringen konnte, wurde dabei von dem Kraftwagen erfaßt und zu Boden geworfen. Sie erlitt erhebliche Verletzungen an den Unterschenkeln und ist auch jetzt noch nicht wieder in den Vollbesitz ihrer Gewandtheit zurückgekehrt. Cremer verteidigte sich vor Gericht darum, daß die Frau nicht auf sein Signal geachtet habe. Die Strafammer stellte auch tatsächlich fest, daß die Chelente Kilian sich unvorsichtig benommen hatten. Dieses aber konnte Cremer nicht entkräften. Er hätte, so sagt das Landgericht, da er schon aus einer Erfahrung die Unsickeit der Chelente Kilian wahrnehmen können, das Automobil,

um jeden Unfall auszuschließen, sofort zum Halten bringen müssen. Es wäre daher unbedingt erforderlich gewesen, die Geschwindigkeit so einzurichten, daß der Wagen, wie es hier nötig war, auf drei Meter gebremst werden könnte. Dies aber war Cremer nicht mehr möglich, da er zu rasch gefahren war. Er hatte daher durch kein allzu rasches Fahrttempo die besondere Voricht, die er gerade im Passieren von Straßeneinbauten aufstellen mußte, verloren und durch seine Fahrlässigkeit die Gesundheitsschädigung der Frau Kilian herbeigeführt. Daß er aber durch einen Verlust gegen die von ihm vertragende Sorgfalt die Gewandtheit eines Menschen geschaert hätte, war er von vornherein wohl instande. Gegen seine Verurteilung legte Cremer Revision mit materieller Beschwerde ohne nähere Ausführungen beim Reichsgericht ein. Der höchste Gerichtshof hat indessen das Rechtsmittel dem Antrage des Reichsgerichts entsprechend als unbegründet verworfen und, da keinerlei Rechtsstreit darin erkennbar war, das erstaunliche Urteil bestätigt.

**München.** Seit einigen Jahren sind hier besondere Fremden-Rundfahrt-Wagen im Betrieb, die die Fremden gegen eine Gebühr von 3 Ml. pro Person zur Besichtigung der Stadt befördern. In den Reisebüros und in allen Hotels werden für diese Rundfahrten Vorberaufsätteln ausgegeben, wovon die Hotelangehörigen eine Provision bezahlt wird. Die Droschkenbesitzer Münchens erblicken darin eine Schädigung ihres Gewerbes. Sie richteten deshalb an die Polizeidirektion eine Eingabe, worin sie verlangten, daß auch ihnen die Ausgabe von Vorberaufsätteln für Fremden-Rundfahrten gestattet werden sollte. Dielem Verlangen kam die Polizei entgegen und im Verein mit dieser wurde von der Lohnfahrschaffung der Gürtel, der zu befahren ist, festgestellt und folgende Fahrpreise festgelegt: Für vier Droschken 1—2 Personen (Billett rot) 540 Ml., 3—4 Personen (grün) 670 Ml. Für Auto 1—3 Personen (blau) 7 Ml., 4—5 Personen (gelb) 980 Ml. Zur Erläuterung dieser Neuerweiterung steht nun am vergangenen Dienstag der Fahrraumvorstand, Herr Bachhuber, einen Vortrag, dem circa 45 Droschkenführer, meistens Besitzer, beiwohnen und in welchem der Meister folgende Punkte behandelt:

- Was hat der Führer zu tun, wenn Fahrgäste zu ihm kommen mit einem Billett?
- Was hat der Führer zu tun, wenn Fahrgäste ohne Billett kommen und vom Führer ein Billett kaufen wollen?
- Was hat der Führer zu tun, wenn derselbe außerhalb des von der Rundfahrt umschlossenen Gürtels steht und Leute mit einem Billett zu ihm kommen?
- Was hat der Führer zu tun, wenn er an einem Platze innerhalb des von der Rundfahrt umschlossenen Gürtels steht und Leute mit einem Billett zu ihm kommen?
- Was hat der Führer zu tun, wenn mehr Personen kommen, als auf dem Billett ausgeführt sind?
- Was hat der Führer zu tun, wenn weniger Personen kommen, während das Billett auf 4 und 5 Personen lautet?
- Was hat der Führer zu tun, wenn die Fahrgäste die Fahrt abbrechen oder abkürzen wollen?
- Was hat der Führer zu tun, wenn die Fahrgäste die Rundfahrtsgrenze erweitern oder die Fahrt verlängern wollen?
- Wie verhält es sich mit den Billetten, die der Besitzer lauft und dem Führer überträgt?
- Darf der Führer Personen, die mit Überholer Kartenschein kommen, die im Prospekt gewährt 50 Pf. Ermäßigung anerkennen?
- Wie verhält es sich bei der Abrechnung mit dem Besitzer?
- Wie gelangt der Besitzer zu seinem Gelde?

Zu vorstehenden Punkten gab Herr Bachhuber folgende Erklärungen:

- Der Führer hat den anhängenden Von abzuholen und aufzuhbewahren, weil derselbe bei der Abrechnung als Bargeld angenommen wird.
- Der Führer soll ständig im Besitz von Billetten sein, und er darf solche nur gegen sofortige Bezahlung abgeben.
- Sieht der Führer auf einem Standplatz außerhalb des Gürtels, so hat er sich die Fahrt bis zum Gürtel extra bezahlen zu lassen.
- Wenn mehr Personen mit einem Billett kommen, als auf demselben angeführt sind, so haben die Fahrgäste den entsprechend höheren Fahrpreis darauf zu bezahlen.
- Wenn weniger Personen befördert werden, als auf Grunde des Billets vorgesehen werden müßten, ist der Führer nicht verpflichtet, etwas herauszuzahlen, muß jedoch auf Verlangen die Fahrt entsprechend verlängern.
- Der Führer ist nur dann verpflichtet, Reisezulagen zu leisten, wenn die Fahrgäste durch Störungen an der Maschine an der Weitersfahrt verhindert werden.

- Der entsprechend höhere Betrag muß laut Fahrpreisanzeiger bar bezahlt, ebenso muß bei Unterbrechung der Fahrt die Wartezeit extra bezahlt werden.
- Die Führer dürfen keinerlei Ermäßigungen des Fahrpreises gewähren.
- Der abgerissene Von kann, wie bereits erwähnt, bei der Abrechnung dem Besitzer als Bargeld übergeben werden.

Auf der Internationalen Automobilausstellung in Prag wurde eine Erfindung vorgeführt, worüber die "A. B." wie folgt berichtet: "Interessant war die Vorführung einer Erfindung, die durch das noch immer ungeübte Henningsdorf Automobilverbrechen veranlaßt worden ist. Der Wiener Erfinder Schafrauer hat einen Apparat hergestellt, der ein über die Straße gespanntes Drahtseil zunächst längs einer

scharten Metallsäge gleiten läßt und sodann zwischen die scharfen Schneiden einer Schere nimmt, die den Draht vollständig zerschneidet, so daß er unzähliglich zu beiden Seiten niederröhlt. Der Apparat ist vom Führer bis zur Spritzwand montiert. Die vordere schräge Schiene ist als Säge ausgebildet. Oben schließt sich an diese Schiene eine Waffe nach vorn gewandte Metallschere, deren Klinge automatisch zusammenschnappen, sobald etwas zwischen sie gerät. Die Kombination von Säge und Schere wird von Stahlstangen getragen, die auf dem Führer und auf der Spritzwand aufgerichtet sind. Auf Wunsch des Statthalter's von Böhmen, Fürsten Franz Thun-Hohenstein, wurde bei der Prager Automobilausstellung die Erfindung vorgeführt. In der Breite einer gewöhnlichen Landstraße waren zwei starke Wähle fest in die Erde gerammt. Zwischen diese Wähle wurden neue Drahtseile von 1, 6, 8 und 12 Millimeter Durchmesser in verschiedener Höhe gespannt, um sowohl die Wirkung der Säge als auch die der Schere zu erproben. Statthalter Fürst Thun trug zur angefangenen Zeit vünfzig in der Ausstellung ein und wurde von den Herren des Gesetz Klub Automobilist, Fort, Baurat Rosenberg, Sekretär Dr. Kalla und Fabrikant Cervinka, empfangen. Der Statthalter ließ sich die Vorrichtung von dem Erfinder erklären. Bei den vorgenommenen Versuchen zer schnitt mit einem leichten Zischen erst die Säge und bei höher gespanntem Seil später die Schere prompt die Seile. Die Einwände, daß die Schneidevorrichtung das Aussehen des Wagens beeinträchtige, lassen sich dahin widerlegen, daß sie bei Tag kaum gebräucht werden dürften. Sie ist so leicht demontierbar und zusammenlegbar, daß sie bequem im Wagen mitgeführt werden kann, um im Bedarfsfalle bei Nachfahrten aufgeschraubt zu werden. Die Brüder Schafrauer erhielten gleich nach der Probe von Privaten Bestellungen, auch verschiedene Automobilhändler und Karrossiers interessieren sich dafür."



## Droschkenfahrer

**Breslau.** In der am 28. April abgehaltenen Versammlung der Droschkenfahrer wurde seitens des Sektionsleiters in eingehender Weise die Frage der endlichen Einführung von festen Wochenlöhnen erörtert und nach lebhafter, freier Aussprache einstimmig ein Tarifvertrag angenommen, der neben der Einführung festler Wochenlöhne in Höhe von 10 Ml. und 20 Pf. der Einschaltung einer einigermaßen geregelte Arbeitszeit vorsieht. Lieferung von Pauschalzetteln und einige andere Verbesserungen sind vorgenommen. Ferner wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

Die heutige Montag den 28. April, zahlreich versammelte Versammlung der Droschkenfahrer beauftragt die Sektionsleitung, zu geeigneter Zeit den Vertrag mit den Besitzern zum Abschluß zu bringen. Sie erwartet von den Besitzern im Anbetracht der mittleren Lage und der bescheidenen Wünscle einen baldigen, friedlichen Abschluß.

Die Versammelten verpflichteten sich ferner, dafür zu sorgen, daß auch der leichte Kutscher der Sektion zugeschickt wird, um so den Abschluß und die Innehaltung des Vertrages zu sichern.



## Handelsarbeiter

**Berlin.** Hausdiener der Lebensmittelbranche. Über eine schwere Misshandlung eines jungen Hausdienern wird berichtet: Die Misshandlung eines jugendlichen Arbeiters hat in der König-Auguststraße große Aufregung hervorgerufen. In dem Obstgeschäft von Eduard Strohlorb, König-Auguststraße 18, kam es am Donnerstag zu einer erregten Auseinandersetzung zwischen dem Geschäftsinhaber und dem 16jährigen Hausdiener Wilhelm Döring. Weil der Hausdiener gesündigt hatte, erklärte ihm Herr Strohlorb, jetzt könne er sofort gehen. Döring holte sich Mat auf dem Polizeibureau und wurde dort belehrt, daß er bei der vereinbarten dreitägigen Kündigungsfrist nicht sofort entlassen werden dürfe. Als der junge Mensch seinem Arbeitgeber dies meldete und vertragsmäßig kost und Logis bis zum Ablauf des dritten Tages beanspruchte, schenkt Herr Strohlorb in Wut geraten. Was dann folgte, darüber sind in der Nachbarschaft schlimme Gerüchte im Umlauf. Nach Schluß des Geschäftes ließ Herr Strohlorb sich dazu hinziehen, den Hausdiener zu schlagen. Er hielt ihn in Gesicht, stieß ihn mit dem Kopf gegen ein Regal, wodurch ihn auf den Boden und schlug immer wieder auf ihn ein. Infolge des Geschehens, das durch den verjährten Laden kam, sammelte sich auf der Straße eine beträchtliche Menschenmenge an. Ein anderer jugendlicher Hausdiener des Geschäftes und nachher auch noch ein Bewohner des Nachbarhauses riefen Polizei herbei, aber diese konnte zunächst sich nicht Zutritt zu dem Laden verschaffen. Als ihr endlich gelangt wurde, fand sie den jungen Menschen in einem Zustand vor, der seine sofortige Überführung in das Elisabeth Krankenhaus nötig machte, wo eine Berstsplitterung des rechten Außenknöchens und eine schwere Gehirnerschütterung festgestellt wurde. Der Verletzte soll noch am Freitag in den Nachmittagstunden bewußtlos gewesen sein. Gegen Strohlorb ist Anzeige erstattet worden.









Arbeitskräften hat im ganzen ausgereicht, begann aber in der zweiten Hälfte des März knapper zu werden. Die Hilfsarbeiter, die die große Mehrzahl der Beschäftigten bilden, erzielten während des ersten Vierteljahrs 1913 folgende durchschnittliche Beschäftigungsdaten im Monat bei durchschnittlich 24 Arbeitstagen: Schauerleute 16,4 Tage, Kaimarbeiter 18,7, Eversührer 20,0, Bunkerarbeiter 17,3, Schiff- und Schiffsseeschreiniger 17,8, Speicherarbeiter 15,0, Getreidearbeiter 19,7, Hafen- und Lagerhausarbeiter in Harburg 16,2 Tage. Da es sich zu einem großen Teil um solche Arbeiter handelt, die nicht regelmäßig Hafenarbeit verrichten, ergibt sich, daß die eigentlichen Hafenarbeiter volle Beschäftigung hatten.

Doch sich die sogenannten Hilfsarbeiter, wozu der Hafenbetriebsverein alle Hafenarbeiter erneut, die nicht im Kontrollverhältnis mit ihm stehen, jetzt auch noch in "eigentlicher" und ungünstigeren Tagen sollen, ist wirklich erheblich. Der Zweck dieser durchschnittlichen Nutzung ist natürlich, die zwischenseitige Stabilität des Hafenbetriebsvereins noch unzureichender zu machen, als sie es schon dadurch ist, daß der Betrieb nicht mehr monatisch, sondern nur noch vierteljährlich seine Mittelungen veröffentlicht. Sieht man in Betracht, daß von den im ersten Vierteljahr vom Hafenbetriebsverein registrierten 17 111 Hafenarbeitern rund 16 000 "Hilfsarbeiter" sind, so drängt sich jedem Unbefangenen die Hofslogigkeit des letzten Satzes in der Mitteilung des Hafenbetriebsvereins auf. Wenn der Betrieb seine Beprüfung v. d. "dass die eigentlichen Hafenarbeiter volle Beschäftigung hatten, bzw. eisen will, dann muß er schon zahlenmäßig anführen, wie viele Hafenarbeiter denn eigentlich volle Beschäftigung hatten. (Graus erfahre wir dabei auch, wieviel eigentliche Hafenarbeiter es gibt.) So lange der Hafenbetriebsverein es verschmäht, diesen Nachweis zu führen, und anstatt dessen mit solchen vagen Begriffen wie "eigenlich" operiert, müssen wir uns an die "durchschnittliche Beschäftigungsdaten" halten. Die betrug in 24 Arbeitstagen bei den Schauerleuten 16,4 Tage. Am 7,6 Tagen war für sie keine Beschäftigung vorhanden, oder richtiger ausgedrückt: es waren durchschnittlich von 100 Schauerleuten immer 31,7 arbeitslos. Die Kaimarbeiter hatten unter 100 Berufskollegen 22,1 Arbeitslose. Bei den Eversührern waren von je 100 immer 16,7 arbeitslos. Von je 100 Bunkerarbeitern waren 27,9 ohne Arbeit. Die Schiffsschreiniger und -seeschreiniger stellten auf je 100 Berufskollegen 25,8 Arbeitslose und von je 100 Speicherarbeitern waren gar 37,5 arbeitslos. Je 100 Getreidearbeiter stellten 17,9 Arbeitslose und von je 100 Harburger Kollegen konnten immer 32,5 über die "Söldlichkeit" der kapitalistischen Weltordnung nachdenken.

Diese Arbeitslosigkeit während der Hochkonjunktur läßt ahnen, was den Hamburger Hafenarbeiter blüht, wenn der Kapitalismus wieder seinen Kassenjammer bekommt und dann alles bergab geht. Die Schiffsfabrikatipalisten haben ja durch Herstellung von Millionen dafür gesorgt, daß sie auch in Krisenzeiten nicht verhungern, aber die Arbeiter?

Ihr letzter Halt, wie ihr erster und einziger, ist die Organisation: Der Deutsche Transportarbeiterverband.

Wer's nicht glaubt, wird's fühlen.

Wartezeit muß bezahlt werden, auch wenn die Schauerleute vor Beginn der Arbeit ausscheiden. Eine Anzahl Schauerleute in Hamburg wurde eines Morgens zur Entlohnung eines Schiffes angemessen. Da das Schiff zu der veruntreuten Zeit am Löschplatz nicht eintraf, mußten die Arbeiter warten. Einige von ihnen erschienen gegen 10 Uhr vormittags dem Bizen, daß sie mittags ausscheiden wollten und erhielten denn auch ihre Rationen. Die Bezahlung des Lohnes für den halben Tag wurde ihnen unter der Bedingung verweigert, daß sie einen Anspruch auf Lohn für die Wartezeit nur dann hätten, wenn sie die am Nachmittag begonnene Arbeit auch wirklich ausgenommen hätten. Das Gesetzgericht, Vorsitzender Amtsrichter Dr. Böe, trat diesem Standpunkt des Staates nicht bei. Wenn die Kläger die Arbeit am Vormittag nicht aufnehmen und verrichten könnten, weil der Dampfer nicht eingetroffen sei, so hätten sie dem Stater doch während der gewarteten Zeit ihre Dienste zur Verfügung gehalten. Der Stater habe sich im Annahmevertrag befinden und sei daher auch verpflichtet, den Klägern für die infolge des Verzuges nicht geleisteten Dienste die vereinbarte Vergütung, also den tariflichen halben Tagelohn, zu zahlen. Die Ansicht des Belegten, daß er zur Zahlung nur dann verpflichtet gewesen wäre, wenn die Kläger weiter auf den Beginn der Arbeit gewartet hätten, die erst nach dem Eintreffen des Dampfers hätte eingesetzen, gebe sehr, weil die Kläger tarifsgemäß mittags hätten ausscheiden können.

Hamburg. Branche Kohlenarbeiter und Kutscher. Mitgliederversammlung am Sonntag, 20. April. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde das Andenken der verstorbenen Kollegen H. Lemke, H. Stohla, H. Göthe, W. Brüggert und J. von Biehowsky in üblicher Weise geehrt. Neben die Unfallversicherung referierte der Genoss Gildenberg. Er führte der Versammlung in leicht verständlicher Weise und durch Beispiele vor Augen, wie die Versicherungsgesellschaften bestrebt sind, die Unfallrenten zu kürzen. Es wurde vom Branchenleiter darauf ausführlich gemacht, daß im Verlage des "Hamburger Echo" Broschüren für 10 Pf.: "Was muß der Arbeiter von der Unfallversicherung wissen?" zu haben sind. Es sind auch Broschüren, die von der Unfallversicherung und Krankenversicherung handeln vorrätig. Hieraus wurde Bericht erstattet über die Neubildung einer Branche "Bunkerleute". Angeführt wurde, daß die Branche "Kohlenarbeiter und Kutscher" seit dem Zusammenschluß des Hafenarbeiterverbandes mit dem Transportarbeiterverband in der Mitgliederzahl von 1221 auf 1787 gestiegen ist und die Interessen der Plakarbeiter und Kutscher sowie der Bunkerleute stets verschieden sind. Auch muß die Agitation innerhalb beider Gruppen besser betrieben werden. Da beide Gruppen lebensfähig sind, so sei es wohl besser, wenn eine Trennung vorgenommen würde. Nachdem für und gegen gesprochen war, wurde die Neubildung einer Branche "Bunkerleute" beschlossen. Als Karteilsdelegierte wurden von den Bunkerleuten die Kollegen Soivea, Mir und Hildebrandt, von den Plakarbeitern und Kutschern die Kollegen Schuster, Schüre und Fehlig gewählt. Die Abrechnung vom Wintervergnügen ergab eine Einnahme von 280 Mark, der eine Ausgabe von 200,75 gegenüberstand. Es verblieb somit ein Überschuss von 49,25 Mark. Fast in jeder Versammlung wird Beschwerde über eine übermäßig lange Arbeitszeit geführt. Dieses Mal wurde über die Firma A. Appel, Küterwall, Beschwerde geführt. Die Kutscher dieser Firma haben eine fünfzehnstündige Arbeitszeit, von morgens 5 Uhr bis abends 8 Uhr. Außerdem muß der Kutscher eine Kavition in Höhe eines Wohneinhofs stellen. Diese Kavition erhält der Kutscher nach seiner Entlassung ohne Zinsen zurück. Ferner wird hier Tourenlohn gezahlt, und zwar für jede Tour, welche der Kutscher macht, die große Summe von 10 Pf. Er muß mindestens 10 Touren machen. Es soll hier eine unheimliche Kreißerei herrschen. Ferner wurde Beschwerde geführt, daß, anstatt am Abend vorher, erst am anderen Morgen die Plakarbeiter Order bekommen, ob Arbeit vorhanden ist oder nicht. Es wurde vom Branchenleiter darauf aufmerksam gemacht, daß der Arbeitgeber verpflichtet ist, abends den Plak-

arbeiter mitgeteilt und um eine Rückführung erucht. Diese ist nicht eingetreten, trotzdem inzwischen einige Wochen verlossen sind. Es ist daher als feststehend anzunehmen, daß die Direktion des Norddeutschen Lloyd das Vorgehen des Lagermeisters billigt, zumal wir nichts davon vernommen haben, daß dem R. nun mehr etwa gestattet wäre, seiner Organisation, der er seit mehreren Jahren angehört, und bei der er sich auch wesentliche Rechte erworben hat, auch weiter anzugehören, ohne eine materielle Schädigung erwarten zu müssen. Was die Kutscher für sich selbst in Anspruch nehmen, und nicht zum mindesten auch der Lloyd, das verweigern diese Leute ihren Angestellten und Arbeitern. Bedauerlich ist, daß selbst Angestellte, wie in diesem Fall ein Lagermeister, sich dazu bereitfinden, einem Arbeiter sein Koalitionsrecht zu nehmen. Wehe, wenn der Fall umgedreht wäre; dann würde die arbeiterseitliche Preise Zeter und Mordio schreien; aber in diesem Falle findet sie so etwas ganz in der Ordnung, und auch kein Staatsanwalt kümmert sich darum.

Die Bremer Kollegen haben sich mit einem höflichen Schreiben an den Lloyd gewandt — wie sich unter anständigen Leuten gebührt. Da sie ohne Antwort bleiben — wie beim Lloyd nicht anders zu erwarten — wäre zu erwägen, ob es sich nicht empfiehlt, das nächste Mal dem Lloyd so zu kommen, wie er den Arbeitern:

Knie auf die Brust und den Daumen ins Auge.

Das ist die Sprache, die der Lloyd versteht. Aug' um Auge, Bahn um Bahn.

Norddeutschen Lloyd mitgeteilt und um eine Rückführung erucht. Diese ist nicht eingetreten, trotzdem inzwischen einige Wochen verlossen sind. Es ist daher als feststehend anzunehmen, daß die Direktion des Norddeutschen Lloyd das Vorgehen des Lagermeisters billigt, zumal wir nichts davon vernommen haben, daß dem R. nun mehr etwa gestattet wäre, seiner Organisation, der er seit mehreren Jahren angehört, und bei der er sich auch wesentliche Rechte erworben hat, auch weiter anzugehören, ohne eine materielle Schädigung erwarten zu müssen. Was die Kutscher für sich selbst in Anspruch nehmen, und nicht zum mindesten auch der Lloyd, das verweigern diese Leute ihren Angestellten und Arbeitern. Bedauerlich ist, daß selbst Angestellte, wie in diesem Fall ein Lagermeister, sich dazu bereitfinden, einem Arbeiter sein Koalitionsrecht zu nehmen. Wehe, wenn der Fall umgedreht wäre; dann würde die arbeiterseitliche Preise Zeter und Mordio schreien; aber in diesem Falle findet sie so etwas ganz in der Ordnung, und auch kein Staatsanwalt kümmert sich darum.

Die Bremer Kollegen haben sich mit einem höflichen Schreiben an den Lloyd gewandt — wie sich unter anständigen Leuten gebührt. Da sie ohne Antwort bleiben — wie beim Lloyd nicht anders zu erwarten — wäre zu erwägen, ob es sich nicht empfiehlt, das nächste Mal dem Lloyd so zu kommen, wie er den Arbeitern:

Knie auf die Brust und den Daumen ins Auge.

Das ist die Sprache, die der Lloyd versteht. Aug' um Auge, Bahn um Bahn.

## Die wir der Morgenröte harren.

Wir können warten! — — —

Am Saum des fernern Abendhimmels  
Aufloht ein Flammenonnengarten,  
Der hell wie Freudenteuer brennt.  
Er wirkt am weiten Firmament  
Ein glanzvoll Strahlgewimmel  
Und stammt und wirkt wie summes Grissen  
Zu uns, die wir im Dunkel stehn. —  
Mit mächtiger Gewalt, als müssen  
Wir's enträtseln können, es verstehtn. —  
Und wir enträtseln: Nach dem Abendrot,  
Nach dem glühroten Flammenguss,  
Wenn es erlosch in Nacht und Tod,  
Die Morgenröte entstehen muss.

Noch steht am fernern Abendhimmel  
Brandrot der Flammenonnengarten:  
Bald leucht' das Morgenstrahlgewimmel!  
Geduld! Wir können warten!

## Jugendbewegung

Berlin. Am 28. April fand die Monatsversammlung der Abteilung Lichtenberg statt. Herr C. schiberte seine Erfahrungen in der Neuen Welt außerordentlich interessant, so daß die Anwesenden einen lebenswahren Einblick in die Sitten und Gebräuche Amerikas erhielten. In den Vortrag schloß sich eine kurze Diskussion, nach welcher der Vorsitzende der Kollegen im Namen der anwesenden Kollegen für seine Mühe dankte.

Der bisherige Abteilungsleiter legte seine Amtswegen Überleitung zu den Handlungsschiffen nieder. Infolgedessen wurde der Kollege Max Eichenfeld als 1. und der Kollege Paul Müller als 2. Abteilungsleiter gewählt.

Auf die drei Pfingstsparten wurde weiterhin aufmerksam gemacht und zur zahlreichen Beteiligung eingeladen. Diejenigen Kollegen, welche entsprechende Beträge in die Wandersparfüsse eingezahlt haben, brauchen bei Anmeldung zu den Partien keinen Beitrag zu entrichten. Am 25. Mai findet eine halbdägige Spielpartie nach dem Schloßpark in Friedrichsfelde statt. Eine ausreichende Anzahl Spieldräle können benutzt werden. Nachdem noch eine lebhafte Diskussion über den Arbeitsnachweis stattgefunden hatte, erfolgte Schluß der Versammlung. Von den Funktionären fehlte unentbehrlich der Kollege Ernst Siewert. Die nächste Monatsversammlung findet am 28. Mai statt.

## Kino und Schausteller-Gehilfen

Hilfsarbeitern mitzuteilen, ob am anderen Morgen Arbeit vorhanden ist oder nicht. Klagen wurden über die Annahme der Hilfsarbeiter für Bunkerarbeiter durch den Hafenbetriebsverein erhoben. Da die Zeit schon ziemlich vorgezogen war, wurden verschobene Punkte bis zur nächsten Bunkerarbeiterversammlung aufgehoben. Zum Schluss wurde noch folgende Resolution der Obmannversammlung vom 6. April vorgelesen und von der Versammlung bestätigt: "Die in der am 6. April stattgefundenen Obmannversammlung anwesenden Obmänner stehen auf dem Standpunkt, daß die Sammelkassen, welche von einigen Kollegen im Namen der Bunkerarbeiter in verschiedenen Postalen ausgehangt wurden, von denselben wieder eingezogen werden und in das etwa darauf gezeichnete Geld den Bezeichnungen wieder zurückzugeben. Sollten die Kollegen dieses nicht befolgen, so ist die Branchenleitung beauftragt, im Interesse der gesamten Bunkerleute diese Listen zu entfernen, weil sie nicht die Zustimmung der gesamten Bunkerleute haben. Hierauf Schluß der Versammlung."

Terrorismus beim Norddeutschen Lloyd in Bremen. Die kapitalistische Presse aller Schalterungen ist zurzeit eifrig bemüht, Terrorismusmärkte zu erspielen, damit die Staatsanwaltschaft nicht vor Langeweile umkommt. Neben den Terrorismusmärkten, den Unternehmens-Tag für Tag, Stunde für Stunde gegen die Arbeiter üben, darüber schwiegt der Kapitalistblätter seife und seige Höflichkeit. Über einen Fall beim ehemaligen Norddeutschen Lloyd wird uns aus Bremen berichtet:

Der Käfer G. R. war beim Norddeutschen Lloyd als Käfer in Arbeit getreten, nachdem er von Angestellten des Norddeutschen Lloyd darum erzogen worden war. Doch kaum war G. beim Lloyd beschäftigt, als der Lagermeister Ernst Schumacher an G. die Anforderung stellte, er möge aus dem Transportarbeiterverband austreten, wenn er weiter beim Lloyd beschäftigt werden wolle. G. kannte dieser Anforderung nicht sofort nach, sondern sträubte sich, aus dem Verbande auszutreten. Doch dem fortgeleiteten Drängen des Meisters und des ebenfalls beim Norddeutschen Lloyd beschäftigten Schwagers des Käfers G. konnte dieser zuletzt nicht länger standhalten und sah sich daher gezwungen, aus dem Verbande auszutreten. Da ein Mangel an Arbeitsgelegenheit vorhanden war, so hätte eine Beleidigung, aus dem Verbande auszutreten, dem R. einen erheblichen Schaden bringen können. Das Vorgehen des Lagermeisters wurde in einem höflichen Schreiben der Direktion des

Mannheim. Was lange währt, wird endlich gut. So können wir auch bei der verdeckten politischen Schrift sagen, welche das Arbeitsverhältnis der Kinoangestellten einer Regelung unterzieht.

Im Jahre 1911, als die Kollegen unserer Organisation beitreten, war es unsere erste Aufgabe, an die Verbände eine Eingabe zu machen, in welches wir die freien Tage und Pausen forderten.

Weitere Erhebungen, Verhandlungen und Konferenzen mit der Gewerbeaufsichtsbehörde haben nun mehr folgendes Resultat gezeigt:

**Ortspolizeiliche Vorschrift.**  
Die Arbeitszeit in den Cinematographentheatern betr. Auf Grund des § 120 f. Abs. 1 der Gewerbeordnung (Artikel 1 Biffer 4 des Reichsgesetzes vom 27. Dezember 1911 Reichsgesetzblatt 1912 S. 139 ff.) in Verbindung mit § 140 Abs. 1 der Polizeiordnung hierzu (in der Fassung des Biffer 4 der Verordnung Gr. Ministeriums des Innern vom 2. April 1912 den Vollzug der Gewerbeordnung betr. Ges. und B.-O. Bl. S. 121 ff.) wird mit Zustimmung des Gladbachs Mannheim ortspolizeilich angeordnet, was folgt:

§ 1.

Einem Angestellten eines Cinematographentheaters (Vorführer, Käfer, Majordomus, Türke, Schaffner, Kutscherin und Hilfsarbeiter) sind innerhalb 4 Wochen zwei vollkommen dienstfreie Tage zu gewähren; zwischen zwei freien Tagen muß mindestens eine Woche liegen.

Dem Angestellten ist stets möglich fröhligzeitig mitzuteilen, wann sie ihren freien Tag erhalten.

§ 2.

Die Nachmittagsarbeitszeit der Angestellten, zu der auch die aus vorbereitende Arbeiten unmittelbar vor der Vorstellung entfallende Zeit zu rechnen ist, darf bei Gewährung einer einflündig ununterbrochenen Pause nicht mehr als zehn Stunden, bei Gewährung einer halbstündigen Pause nicht mehr als neun Stunden, ohne Pause nicht mehr als sechs Stunden betragen. Die Pause muß in der Zeit zwischen 5/6





