

# Sowjet

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

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

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

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

Nr. 29.

Berlin, den 19. Juli 1914.

18. Jahrg.

**Das Jahrbuch 1913 unseres Verbandes** ist erschienen: Das in ihm enthaltene Material ist mit solcher Gründlichkeit und Sicherheit durchgearbeitet, daß das Buch jedem Verbandsmitgliede bei der Agitation wesentliche Dienste zu leisten ermöglicht und es jedem Kollegen gerade deshalb zur Pflicht macht, im Besitz dieses Jahrbuches zu sein. Die Mitglieder erhalten dasselbe in ihren Verwaltungen zum Preise von 60 Pfennig pro Exemplar. :: :: :: :: :: :: ::

## Die Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich am 1. Januar 1914.

Die Mehrarbeit, die die letzten Arbeitertagen brachten, ließ uns nicht früher zu dieser Arbeit kommen, obwohl das erste Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reiches seit geraumer Zeit heraus ist. Ueber die rohen Zahlen dieser Statistik werden unsere Kollegen wohl schon durch die Tagespresse unterrichtet sein. Wir halten es aber für unsere Pflicht, den Entwicklungsgang des Automobils näher und eingehender zu betrachten, als es den täglich erscheinenden Zeitungen möglich ist.

Die in der vorigen Statistik zum erstenmal angewandte Methode, den endlosen Zahlenreihen einen erläuternden Text mitzugeben — wir haben das Fehlen der Erläuterung stets als großen Fehler empfunden und gefürchtet — ist in dem vorliegenden Heft erfreulicherweise noch weiter ausgebaut. Auch vergleichende Uebersichten, die wirklich den Namen verdienen, d. h. sie sind übersichtlich — über die letzten Jahre werden gegeben. So wird über die Zunahme während der letzten sieben Jahre folgende Zusammenstellung gemacht (die Zunahme seit 1907 setzen wir überall hinzu):

Nach dem Stande vom 1. Januar	Kraftfahrzeuge insgesamt	Subjektive Zunahme von 1907	Subjektive Zunahme von 1907	Subjektive Zunahme von 1907	Subjektive Zunahme von 1907	Subjektive Zunahme von 1907	Subjektive Zunahme von 1907	Subjektive Zunahme von 1907	Subjektive Zunahme von 1907
1914	93072	19,6	83333	22457	26,9	9739	100	1,0	
1913	77789	18,9	70085	20325	29,0	7704	123	1,8	
1912	65450	16,0	59901	19958	33,3	5549	157	2,8	
1911	56434	13,0	52231	20535	39,3	4208	121	2,9	
1910	49941	19,7	46922	22233	47,5	3019	198	6,5	
1909	41727	15,8	39475	20928	53,0	2252	248	11,0	
1908	36032	33,3	34244	19573	57,2	1778	235	13,2	
1907	27028	—	25815	15700	60,8	1211	254	21,0	

Zunahme seit 1907	244,3	—	222,8	43,0	—	704,2	—	—	—
-------------------	-------	---	-------	------	---	-------	---	---	---

Die der Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge zeigen eine bemerkenswerte Fähigkeit in dem Kampf um ihren Platz im Automobilsens. Ihr prozentueller Anteil an der Zahl der Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung geht zwar seit dem Jahre 1907 ständig zurück, doch steigt ihr zahlenmäßiger Anteil bis zum Jahre 1910. Erst in der Statistik 1911 zeigte sich in der Zahl der Kraftfahrzeuge ein absoluter Rückgang, der 1912 noch anhielt. Seitdem steigt die Zahl der Kraftfahrzeuge wieder und hat heute fast den bisher höchsten Stand vom Jahre 1910 wieder erreicht. Daß den Kraftfahrzeuge in der Personenbeförderung Kraftiger zu Leibe gegangen wird, erklärt ihr 3w ed. Ein Autolastwagen ist nicht nur repräsentativer, sondern bei rationeller Ausbeutung wohl auch rentabler für die Firma. Bei den Autolastwagen macht sich die Tatsache, daß immer mehr die stärkeren Wagen bevorzugt werden, in der Statistik deutlich bemerkbar. Wir bringen darüber eine illustrative Zusammenstellung, aus der die Kraftfahrzeuge ausgeschieden wurden, weil sie schon behandelt sind.

Nach dem Stande vom 1. Januar	Kraftfahrzeuge (also ohne Räder)	Davon				Sonstige
		mit mehr als				
		bis zu 8 PS	8 bis 16 PS	16 bis 40 PS	40 PS	
1914	9639	2019	2259	4549	812	Sonstige
1913	990	207	232	467	84	
1912	7581	1902	1935	3213	531	
1911	984	247	251	417	69	
1910	5392	1679	1387	2110	316	
1909	972	285	250	380	57	
1908	4082	1695	997	1267	123	
1907	971	40,3	23,7	30,2	2,9	
1910	2323	1425	612	757	29	
1909	935	47,2	20,3	25,1	0,9	
1908	2004	1035	502	448	19	
1907	890	46,0	22,3	19,9	0,8	
1908	1543	825	418	284	16	
1907	868	46,4	23,5	16,0	0,9	
1907	957	516	313	126	2	
1907	790	42,6	25,8	10,4	0,2	

Zunahme seit 1907	8882	1503	1946	4423	810
-------------------	------	------	------	------	-----

In diesen Zahlen spricht sich immer deutlicher die Vorliebe der Geschäftswelt für den stärkeren Lastwagen aus. Wenn uns eine Mitteilung recht berichtet, so läßt sich ein großer Berliner Zeitungsverlag zwischen Berlin und dem „Vorort“ von Berlin, Heringsdorf an der Ostsee, einen Lastwagen laufen, der 100 Kilometer in der Stunde macht. Die Konkurrenz wird es diesem Verlag gleichgültig oder ihn gar zu über-treffen versuchen.

Aber auch bei den der Personenbeförderung dienenden Wagen ist, wie folgende Aufstellung beweist, ein stärkeres Steigen in der Zahl der schwereren Wagen gegenüber dem Steigen in der Zahl der schwächeren Wagen unbestreitbar. Auch aus dieser Tabelle haben wir die Räder ausgeschieden.

Nach dem Stande vom 1. Januar	Personen-kraftfahrzeuge (ohne Räder)	Davon				Sonstige
		mit mehr als				
		bis zu 8 PS	8 bis 16 PS	16 bis 40 PS	40 PS	
1914	60876	15188	17735	25734	2219	Sonstige
1913	49760	182	213	809	27	
1912	39943	14742	15087	18501	1430	
1911	667	21,0	21,5	26,4	2,1	
1910	31696	23,2	20,7	21,0	1,8	
1909	607	18655	10000	7677	364	
1908	607	26,1	19,2	14,7	0,7	
1907	24639	12595	7341	4605	98	
1909	525	26,8	15,7	9,8	0,2	
1908	18547	9434	5441	3595	77	
1907	47,0	23,9	15,8	9,1	0,2	
1908	14671	7457	4395	2754	65	
1907	42,8	21,8	12,8	8,0	0,2	
1907	10115	5111	3278	1674	52	
1907	39,2	19,8	12,7	6,5	0,2	

Zunahme seit 1907	50761	10077	14457	24060	2167
-------------------	-------	-------	-------	-------	------

Wie bei den Kraftfahrzeugen hat auch bei den Autos zur Beförderung von Personen die Gruppe der

Wagen von 16 bis zu 40 PS den größten absoluten zahlenmäßigen Zuwachs erfahren. In der prozentuellen Zunahme bleibt die Zahl der Wagen von 16 bis zu 40 PS hinter der Gruppe der Wagen über 40 PS zurück.

Hervorheben möchten wir noch die starke Zunahme in der Zahl der Kraftfahrzeuge überhaupt. Während die Zahl der Kraftfahrzeuge (mit Rädern) von 1907 bis zum Jahre 1914 um 244,3 Prozent zunahm und die Zahl der zur Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge in gleicher Zeit um 222,8 Prozent stieg, stieg die Zahl der zur Beförderung dienenden Kraftfahrzeuge um 704,2 Prozent. Noch eindringlicher wird uns das feste Vordringen des Automobils als Nutzwagen (Lastwagen), wenn wir die Zahl der Kraftfahrzeuge nicht mit ansehen. Dann hat sich seit dem Jahre 1907 die Zahl der zur Personenbeförderung verwandten Kraftfahrzeuge um 501,8 Prozent vermehrt, während das Wachstum der Zahl der zur Beförderung bestimmten Kraftfahrzeuge sogar 923,1 Prozent betrug. Die Zunahme in der Zahl der Kraftfahrzeuge betrug im letzten Jahre 2035 — 26,4 Prozent, während die Zahl der Personenfahrzeuge nur um 18,9 Prozent stieg. Von je 100 Kraftfahrzeugen dienen am 1. Januar 1914 der Personenbeförderung 89,5, der Beförderung 10,5 Fahrzeuge.

Die folgende Tabelle zeigt, wie sich die Kraftfahrzeuge auf die einzelnen Vaterländer und Vaterländchen verteilen. Wir wünschen, daß alle Kollegen die Zahl der in ihrem Bezirk vorhandenen Wagen mit der Zahl der bei uns organisierten Chauffeure vergleichen und die richtige Lehre daraus ziehen. (Siehe Tabelle 1.)

An unseren Kollegen liegt es, zu prüfen, ob die Zahl der in ihrem Bezirk freigeorganierten Chauffeure mit dem Wachstum des Automobilsens gleichen Schritt gehalten hat. Wo dies nicht der Fall ist, darf keine Minute verstreichen, die nicht den Samen unter die indifferenten Kollegen bringt.

Bei der Frage nach dem Verwendungszweck zweier der zur Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge wird zum erstenmal zwischen Droschken und Omnibussen unterschieden.

Nach dem Stande vom 1. Januar	Personen-kraftfahrzeuge (ohne Räder)	Davon				Sonstige	
		mit mehr als					
		bis zu 8 PS	8 bis 16 PS	16 bis 40 PS	40 PS		
1914	88333	1508	7451	927	32436	973	80399
1913	70085	1034	7031	8,9	26678	685	8249
1912	59001	1,5	10,0	38,0	22942	562	7084
1911	52231	1,2	8,8	33,3	19391	461	6115
1910	46922	1,1	8,1	37,1	19149	469	5430
1909	39475	1,0	7,0	40,8	16110	427	4641
1908	34244	1,0	5,9	40,8	14048	363	4028
1907	25815	0,9	5,1	41,0	10699	270	3143
		0,9	4,6	41,4		1,0	12,2



Tabelle II.

Verwendungszweck der Kraftfahrzeuge, die vorzugsweise dienen: a) der Personbeförderung

b) der Lastbeförderung

Table with 25 columns representing different states and categories of vehicle use. Rows include Prussia, Brandenburg, Saxony, etc., with data for various vehicle types and their usage in different sectors.

beiter schon zustehen, wenn sie der Staat nur in Ruhe läßt. Auch die Erwartungen, die man einstmalig auf das freibeitlich gestimmte, demokratische Bürgerrecht gesetzt hatte, sind zunichte geworden und in den Arbeitermassen hat sich die Überzeugung festge-

setzt, daß sie von der bürgerlichen Gesellschaft nichts zu hoffen und nichts zu erwarten haben.

Diese feindselige Stimmung der Arbeiter erregt in nichtproletarischen Kreisen ein fortwährendes Unbehagen. Man versteht sie einfach nicht und man kann es nicht

begreifen, daß in einer Zeit, in der „so viel für die Unterdrückten des Volkes getan wird“, trotz alledem noch überall eine solche Abneigung und ein solches Mißtrauen vorhanden ist. Wenn man den Vorkämpfern der kapitalistischen Weltordnung glauben darf, schwimmen die Arbeiter heutzutage förmlich im Fette; das Unternehmertum wetteifert geradezu mit seinen Wohlhabenseinrichtungen, die Gesellschaft betreibt die Wohlthätigkeit geradezu mit einem fanatischen Eifer und der Staat kennt keine größere Freude, als wenn er sozialpolitische Maßnahmen zugunsten der Arbeiterklasse ergreifen kann. Und trotzdem diese feindselige Stimmung in den Arbeiterkreisen, die sich in Streiks und bei Wahlen so unangenehm bemerkbar macht! Da ist es kein Wunder, wenn über den Unverstand und die Unabkärigkeit der Arbeitermassen geschimpft wird, die sich von „gewissenlosen Aufhebern“ in diese Mißstimmung hineintreiben lassen.

Wertwüßigerweise haben sich in früheren Zeiten weder Fürsten, noch Oberrichter, noch die Leute aus der besseren Gesellschaft um die sogenannte Volkseule gekümmert. Man hatte den Pöbel, wie man sich ausdrückte, gar nicht auf der Rechnung und mit Verachtung blickte man auf die Massen herab. Der Pöbel mußte frohen und zahen und das Maul halten, weiter kümmerte man sich nicht um ihn. Selbst die liebe Gerechtigkeit konnte es mit ihrer christlichen Liebe vereinbaren, die Unterdrückten in materiellen und geistigen Elende verkommen zu lassen. Die Liebe zum Volke, von der man heutzutage so viel Wesens macht, war damals noch nicht entdeckt und umgekehrt legte man auch auf die Liebe des Volkes nicht im mindesten Wert. Das Volk war einfach ein Ausbeutungsojekt, ein fleißiges, aber hohles Tier, das man mit Prügel und Fesseln im Zaume hielt, und der Satz: „Sie mögen uns hassen, wenn sie uns nur fürchten!“ galt als die höchste Weisheit staatsmännischer Weisheit. Wenn irgendein Angehöriger der Oberschichten um die Liebe des Volkes hätte werben wollen, so würde er dem Fluche der Ruchlosigkeit verfallen sein, wenn er den Armen und Verelendeten Wohlthaten erwies, so tat er es aus mütterlichen Empfindungen heraus und aus Liebe zu Gott.

Das ist nun aber vollständig anders geworden. Wir leben nämlich im Zeitalter der Demokratie, und die Massen spielen als Staatsbürger und Wähler eine ausgleichende Rolle, wir leben auch im Zeitalter des Sozialismus, und das öffentliche Interesse dreht sich vorwiegend um das Wohlergehen der unteren Volksschichten. Man muß mit den Arbeitermassen rechnen und man muß sie gebrauchen, deshalb ungeschwärmt und unmißlich man sie. Es ist eine Tatsache, daß der Staat auf die Dauer nicht bestehen kann

legung des Getriebes in seine Einzelteile soll nur von solchen Chauffeurs vorgenommen werden, die gelernter Schlosser sind. Große Reparaturen läßt man immer besser direkt in der Fabrik ausführen.

Die Schmierung des Getriebes erfolge mit einem guten Mineralöl. Fettschmierung oder gar eine Mischung von Fett mit Graphit wird eine Dämpfung des Heulens der Zahnräder nachgelagert. Delschmierung ist aber jedenfalls viel besser, weil sich dasselbe insofern seiner leichten Abziehbarkeit immer wieder am Boden des Getriebekastens sammelt, also eine richtige Tauchschmierung vorhanden ist, hingegen Fett an die Wände geschleudert wird, dort haften bleibt und für die Schmierung der Getriebeile nutzlos ist. Sind an Stelle der anspruchsvollen Kugellager Gleitlager verwendbar, so erhöht sich bei Fettschmierung die Gefahr des Fettschmiesens wesentlich. Ist wird Klage geführt über die am Getriebe auftretenden Delverluste, die in den meisten Fällen einfach darauf zurückzuführen sind, daß beim Schmierem des Getriebes des Guten zu viel getan wurde. Es genügt, wenn der Del Spiegel so hoch steht wie es die Marke angibt, welche von dem Fabrikanten angebracht und ausprobiert ist. Treten trotz des richtigen Delstandes Delverluste auf, so muß man der Sache sofort auf den Grund gehen; ein Getriebe ohne Schmierung ist in kurzer Zeit vollständig ruiniert. Die Ursache der Delverluste liegen oft an der vorderen Filzabdichtung a (siehe Figur); manchmal ist auch der Delklausenlauf verstopft. Nicht selten kommt es auch vor, daß poröse Stellen im Guß die Schuld haben. Wie bereits erwähnt, kann es vorkommen, daß beim Schaltvorgang keine Stahlflächen ausbrechen. Deshalb ist es unbedingt erforderlich, daß nach einiger Betriebszeit das ganze Del, durch Lösen der am tiefsten Punkt des Getriebes liegenden Delschraube abgelassen wird. Hiernach fülle man den ganzen Kasten mit Petroleum, drücke die Wellen einige Male durch und lasse dann den Inhalt wieder abfließen. Man gieße man wieder frisches Del bis zur richtigen Höhe nach. Das abgelassene Del kann durch Filtrieren gereinigt und wieder brauchbar gemacht werden. Außer den Delverlusten können noch folgende hauptsächlichste Störungen am Getriebe vor: Die Gänge lassen sich nicht schalten. Derselbe liegt der Fehler an dem Festsitzen der Schiebepadräder auf den Nibmerwellen; in der Fig. 1 ist die Stelle mit m bezeichnet. Falls

das Getriebe richtig geschmiert war, ist die Schuld auf schlechtes Material oder mangelhafte Härting zurückzuführen; vielleicht war auch das Rad zu stramm eingepaßt. Wenn es gelingt, durch Hammerschläge das Rad von der Nibmerwelle abzutreiben, so kann man mittels einer feinen Schleifstele und durch Schmirgel wieder ein leichtes Verschleiben des Zahnrads auf der Welle erreichen; wie lange die Freude dauern wird, ist schwer vorauszusagen. Auch ein Klemmen durch Verbiegen der Schallstangen kann die Ursache des Verschleißes der Schaltung sein. Dieser Defekt tritt oft dann auf, wenn Ungeschulte an dem Schaltbebel mit aller Gewalt ziehen oder wenn die Schallstangen zu schwach konstruiert sind. Kommen bei Erschütterungen während der Fahrt die Zahnräder von selbst außer Eingriff, so ist die Arbeiterverrichtung, welche die Schallstange in ihrer Lage festhalten soll, nicht mehr in Ordnung. Entweder ist die Arretierungsfeder zu wenig gespannt, erlöst oder gebrochen, oder auch die Kaste in der Schallstange hat, insofern schlechter Härting, durch vielen Gebrauch ihre richtige Form verloren. Eine sehr unangenehme Panne ist das Festsitzen des Nibmerlagers „Z“ der Schiebewelle. Sie tritt dann gern auf, wenn man gezwungen ist, längere Zeit mit dem ersten oder zweiten Gang zu fahren, da bei diesen Gangarten die Drehzahl des Zapfens gegenüber seiner Lagerung am größten ist. Da dieser Zapfen ziemlich verkratzt liegt, ist eine gute Schmierung kaum zu erreichen. Deshalb verwenden viele Konstrukteure an dieser Stelle ein Kugellager, das in der Schmierverföhrung anpruchsvoller ist. Ist das Zapfenlager an der Schiebewelle festgesessen, so hat man beim Andrehen des Motors ganz besondere Vorsicht walten zu lassen. Obwohl der Schalbhebel in der Null-Stellung steht, so ist bei dieser Panne trotzdem der direkte Gang eingekuppelt. Wirft man also den Motor wie gewohnt an, so setzt sich der Wagen sofort in Bewegung und der Chauffeur läuft Gefahr überfahren zu werden; es ist also in diesem Falle beim Andrehen des Motors notwendig, durch einen zweiten Mann das Kupplungspedal niederdrücken zu lassen. Derselbe Fall tritt ein, wenn in eingekuppeltem Zustand ein Zahnrad auf der Schiebewelle festbleibt. Früher waren gebrochene Schallgabeln kein seltener Defekt; bei neueren Wagen von guten Firmen gehört diese Panne zu den Seltenheiten.

(Schluß folgt.)

wenn die übergroße Mehrheit seiner Bürger ihm in ausgesprochener Feindschaft gegenübersteht, und ebenso gewiß ist es, daß eine Gesellschaft zusammenbrechen muß, wenn die große Masse des Volkes in ihr den Todfeind erblickt. Aus dieser Erkenntnis heraus erstreckt sich der Kampf um die Arbeiterfrage, der überall in der Gegenwart entbrannt ist. Die Fürsten werben um die Liebe ihrer Untertanen, denen sie ihre väterliche Fürsorge zuwenden, die Geistlichen ringen um das Vertrauen der weiteren Volksschichten, deren materielles und geistliches Wohl ihnen sehr am Herzen liegt, die politischen Parteien umschmeicheln die Wähler, deren Stimmen sie nicht entbehren können, die Angehörigen der guten Gesellschaft verschmähen es nicht, dem gemeinen Mann aus dem Lande die Hand zu reichen und um seine Freundschaft zu werben. Kurz und gut, der Arbeiter und die Arbeiterin bilden den Mittelpunkt des Interesses, gleich einem schönen Mädchen im Ballsaal, das von Fremden umschwärmt wird. Es gewährt manchmal einen komischen Anblick, wenn man sieht, wie sehr alle Welt mit einem Male in Arbeiterfreundschaft macht und wie das warme Herz für die Arbeiter bei jeder Gelegenheit auf den Tisch des Hauses gelegt wird. Allerdings ist dies Bemühen durchaus nicht selbstlos, denn im Hintergrunde lauert die Absicht, die Volksmassen für vollständige Zwede einzufangen und die Unzufriedenheit mit der heutigen Wirtschaft- und Gesellschaftsordnung zu verschönen. Ein preussischer Minister hat vor kurzem diese Absicht unerblickt ausgesprochen: „Der Zweck und die Aufgabe aller Wohltätigkeitsbestrebungen und aller sozialpolitischen Tätigkeit des Staates besteht darin, die Seele des Arbeiters wiederzugewinnen!“ Hier sehen wir deutlich das Ziel, das mit dem Kampfe um die Arbeiterfrage erreicht werden soll.

Offenbar ist dieses Ziel nur unter großer Anstrengung zu erreichen, denn noch sind die Arbeitermassen weit davon entfernt, dem Staate und der bürgerlichen Gesellschaft Liebe und Vertrauen entgegenzubringen. Sie sind vielmehr von großem Mißtrauen erfüllt und mit scharfer Kritik verfolgen sie die „arbeiterfeindlichen“ Maßnahmen der Regierung und das verächtliche Liebeswerben der bessergestellten Mitmenschen. Sie befinden sich in einer Gemütsverfassung, die der alte trojanische Priester Laokoön beim Anblick des verhängnisvollen hölzernen Pferdes in die Worte ließ: „Ich fürchte die Danaer und doppelt, wenn sie uns Geschenke bringen,“ und darum findet das Werben um die Arbeiterseele bislang wenig Gegenliebe. Nur ein Mensch, der wie der Vogel Strauß seinen Kopf in den Sand steckt, kann dies bestreiten.

Daß man sich über diese feilsche Stimmung der deutschen Arbeiterfrage denn eigentlich wundern? Im Gegenteil, man müßte sich wundern, wenn es anders wäre. Der Staat und die Obrigkeit haben vom Ausgange des Mittelalters an, als die alte Gemeinfreiheit des Volkes zu Grunde getragen worden war, alles getan, um auch den letzten Rest von Vertrauen und Liebe in den Herzen der unterdrückten Volksmassen zu erschüttern und zu zerstören, und auch heute sind sie mit Eifer darauf aus, den Arbeitern den Klassenhaß förmlich einzupflanzeln. Und die sogenannte bessere Gesellschaft, die einstmal mit unangarbarer Verachtung auf den „Vöbel“ herabblinnte, läßt auch heute noch, allen schönen Redensarten zum Trotz, bei jeder Gelegenheit den Arbeiter fühlen, daß sie ihn nicht als gleichberechtigten und gleichwertigen Menschen betrachtet. Wenn wir von den früheren Jahrhunderten absehen, um das längst vergangene Leid nicht wieder aufzuwachen, so bietet doch die neueste genügenden Stoff zur Beurteilung der Methode, wie die Herrschenden und Besitzenden sich bei der Masse beliebt gemacht haben. Als der moderne Kapitalismus auf der Bildfläche erschien und seine Raubtierkallen nach dem Eigentum, der Gesundheit und dem Glüd der Unterschichten ausstreckte, stand der Staat gleichgültig und mißtrauisch beiseite und ließ dem Ausbeutertum freies Spielraum. Während Vater Staat sonst in alles seine Nase steckte und sich um jeden Quark kümmerte, legte er hier seine Hände in den Schoß und sah, ohne eine Miene zu verziehen, ruhig zu, wie die Arbeitermassen ins tiefste Elend herabgedrückt wurden. Auf allen Gebieten bekämpfte er die Freiheit, aber die Ausbeutungsfreiheit und Raubtierfreiheit des Kapitals schützte er gegen jede Beschränkung, und als die Arbeiter sich endlich aufrafften, um mit Hilfe der Organisation der Ausbeutung Schranken zu ziehen, knittelte er die neuentstandenen Arbeitervereine wieder und zertrat die hoffnungsvolle Saat mit plumpen Füßen. Selbst nachdem die Koalitionsverbote aufgehoben worden waren, errichtete er neben dem Koalitionsrecht einen Galgen, umgab es mit Fußangeln und Fuchshallen und schikanierte die Arbeiterorganisationen nach Herzenslust. Man denke nur an die Koalitionsverboten vor und nach dem Jahre 1848 sowie an das Sozialistengesetz scheußlichen Ansehens und man wird erkennen, aus welchem Boden die Staatsfeindschaft der modernen, klassenbewußten Arbeiter entsprossen ist. Und da die bürgerliche Gesellschaft dieses Treiben ruhig hat gewähren lassen, darf sie sich über den Mangel an Liebe seitens des Proletariats nicht beklagen. Die Arbeiter müßten ja wirklich keine Spur von Ehrgefühl und Selbstbewußtsein besitzen, wenn sie einen Staat und eine Gesellschaft mit fremdenlichen Augen betrachten wollten, die ihr Recht und ihre Menschenwürde mißachtet. Da werden die Herrschaften, die um die Zuneigung der Arbeiterschaft werben, sicherlich noch große Mühe aufzuwenden haben, wenn sie die verkorene Arbeiterseele wiedergewinnen wollen.

II.

Wenn wir den Ursachen nachspüren wollten, aus denen die Mißstimmung entspringt, die sich im modernen Proletariat bemerkbar macht, so müssen wir uns in die Seele eines klassenbewußten Arbeiters versetzen. Da werden wir verschiedene Dinge finden,

durch die sie unangenehm berührt wird. Zunächst empfindet es ein moderner Arbeiter als eine große Ungerechtigkeit, daß man ihm nicht das gleiche Anrecht einräumt will auf eine Anteilnahme an den Naturschätzen und Kulturwerten wie allen anderen Bevölkerungsschichten, und daß man ihm insoweit nicht ebenso die Beschäftigung, seine Lebenslage zu verbessern, zugehen will wie jedem andern Staatsbürger. Bekanntlich streben alle Erwerbsgruppen unseres Volkes nach einer Hebung ihrer Lebenshaltung, was sie mit der ganz richtigen Behauptung begründen, daß alles teurer geworden sei und daß das Leben der Gegenwart höhere Ansprüche an den Menschen stelle als früher. Die Fürsten gehen dem Volke mit leuchtendem Beispiel voran, indem sie eine Erhöhung ihres Einkommens fordern, die vorwährenden Lohnbewerger befinden sich in einer fortwährenden Lohnbewerger und schreiten unablässig nach einer Gehaltsaufbesserung, die Kaufleute und Fabrikanten, die Handwerksmeister und Bauern klagen über die schlechten Zeiten und wollen mehr Geld verdienen und selbst die Geistesfreiheit ist nicht zufrieden mit dem Wechsel aufs Jenenseits, sondern strebt nach irdischen Wonne. Wenn aber die Arbeiter ebenfalls Lohnerböhrungen fordern, dann spricht man von Unverschämtheit und Begehrlichkeit und vertritt sie auf den Lohn im besseren Jenenseits. Man predigt ihnen Zufriedenheit und Bescheidenheit, Geduld und Entagung, während man selbst ein Wohlleben führt und Reichthümer aufhäuft. Selbst in Zeiten eines wirtschaftlichen Aufstiegs weigert sich das Unternehmertum, den Arbeitern einen entsprechenden Anteil an dem gesteigerten Produktionsertrage zu bewilligen. Das muß natürlich die mit der Not des Lebens ringenden Proletariat mit Empörung erfüllen und darum hoffen sie eine Gesellschaft, die Christentum, und Menschenliebe im Munde führt, aber die Unterschichten im Leide verkommen läßt. Und wenn hier und da von Seiten antisozialistischer Herrscher mit sozialem Verständnis und sozialem Empfinden ein Anlauf genommen wird, um wenigstens die schlimmsten Mißstände zu beseitigen, so gelten diese Leute in den Augen ihrer Klassenossen als Schwärmer und „Weltbeglückler“, über die man faule Witze reißt. Die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage, die die Arbeiter unter großen Opfern durchgesetzt haben, mißgönnt man ihnen noch obendrein und man sagt, daß für die Arbeiter mehr gesorgt würde als für alle anderen Volksschichten zusammen genommen. Die Schatzmacher entrollen sich über das angelegliche Automobiltempo unserer Sozialpolitik und meinen sogar, es sei Zeit, daß den Arbeitern die volle Komposthaufen weggenommen werde. Aus alledem geht hervor, daß die sogenannte bessere Gesellschaft kein Herz hat für die Not des Volkes und daß ihre Arbeiterfreundlichkeit elende Scheuerei ist. Und einer solchen selbsthüthigen, lieblosen und heuchlerischen Euphuistik sollen die Arbeiter Zuneigung entgegenbringen? Wer das verlangt, der kennt die Regungen der menschlichen Seele nicht.

Vielleicht noch größere Schuld als die Gesellschaft trägt der Staat, der in den wirtschaftlichen Fragen eine durchaus falsche Stellung einnimmt. Jedesmal wenn ein Kampf ausbricht zwischen dem aufstrebenden Proletariat und dem Unternehmertum, ergreifen die Organe des Staates: Behörden, Politiken, Staatsanwälte und Gerichte ausnahmslos die Partei des letzteren und erschweren dadurch die proletarischen Kämpfe. Ohne Rücksicht darauf, daß wir in einem Rechtsstaate leben, der den Grundged der Gleichberechtigung aller Bürger auf seine Fahne geschrieben hat, stellen sie dem Unternehmertum laßtastige Beihilfe. Sie können sich an den Geist der neuen Zeit noch immer nicht gewöhnen und die Erkenntnis, daß gleiches Recht für alle gelten muß, ist ihnen noch nicht aufge-dämmert. Darum kann von einer gleichen und unparteiischen Behandlung der beiden kämpfenden Gruppen nicht die Rede sein, trotzdem selbst der Deutsche Kaiser gesagt hat, der Arbeiter sei dem Unternehmer gleichberechtigt und müsse auch als Gleichberechtigter behandelt werden. Welche Erbitterung durch ein derartiges Verhalten der Behörden in den Gemütern der Arbeiter erzeugt wird, kann sich jeder vernünftige Mensch selbst ausmalen. Unser gesamtes öffentlich-rechtliches Leben wird durch die behördlichen Mißgriffe vergiftet und das Vertrauen zum Staate ist bis auf den Nullpunkt gesunken.

Demgegenüber will es wenig besagen, daß der Staat, dem Zuge der Zeit folgend, seit einigen Jahrzehnten begonnen hat, Arbeiterhaß zu treiben, und daß es in mancher Beziehung tatsächlich besser geworden ist. Die staatliche Sozialpolitik arbeitet leider viel zu sehr nach dem Reizt. Was wir den Pelz, aber nicht den Kern, und sie ist auch noch allzu sehr Schwärmer und Fühler, als daß sie die Arbeitermassen auf die Dauer befriedigen könnte. Auch die praktische Durchführung der Sozialversicherung läßt noch viel zu wünschen übrig, abgesehen davon, daß die Ansprüche der Arbeiter mehr als eine Gnade denn als gutes Recht aufgesetzt werden. Auf sozialem Gebiete paßt der Staat nicht fräftig genug zu, sondern begnügt sich mit Halbheiten und Verlegenheitsgesetzen, weil er seinem inneren Wesen nach der gehorhame Diener des Kapitals ist und deshalb davor zurück-schreit, dem Ausbeutertum die Raubtierkallen zu beschneiden.

Auf allen Gebieten des öffentlichen und privaten Rechts tritt die Benachteiligung der Arbeiterklasse deutlich zutage. Der sozialdemokratische, in den modernen Gewerkschaften organisierte Arbeiter wird als Bürger zweiter Klasse betrachtet und behandelt. Die herrschende Klassenjustiz ist allgemein bekannt und es wird kaum noch im Ernst bestritten, daß unsere gesamte Rechtspflege und Rechtsprechung zum Vorteil der Besitzenden und zum Nachteil der Besitzlosen geübt wird. Wir erinnern nur an die zahllosen Streitprozesse mit ihren haarsträubenden Urteilen, an den ge-

radezu fanatischen Kultus, der mit den Streikbrechern getrieben wird, an die Anwendung des Erspreßparagrafen gegen ehrliche Arbeiter und an die allgemeine Voreingenommenheit, die Staatsanwälte und Richter an den Tag legen, wenn sie mit organisieren, um ihre wirtschaftliche und soziale Besserstellung im-pendenden Arbeitern zu tun haben. Trotzdem bei uns in der Theorie das Streikrecht und das Recht des Streikpostenslebens gesetzlich gewährleistet ist, sehen doch die allermeisten Gerichte in jedem Streit eine Ausfischung gegen die gesellschaftliche Weltordnung und in jedem Streitenden einen todeswürdigen Verbrecher. Dagegen werden die Streikbrecher, diese elenden Gefellen, als gesellschaftliche Personen betrachtet, denen kein Haar gekrümmt werden darf. Wie eine solche Art und Weise, das Recht zu pflegen und Gerichtigkeit zu üben, auf die Stimmung der Arbeiter wirkt und notwendigerweise wirken muß, mag die Herren von der Regierung, die um die Arbeiterfrage ringen, gefälligst selbst ausmalen.

Auch die Verwaltungsbehörden haben ein schwer belastetes Schuldkonto, denn den Grundfaß der gleichen Behandlung aller Staatsbürger lassen sich bei ihren Maßnahmen nur allzu häufig vernichten. Vom obersten Minister bis zum untersten Landgendarmen sind die Herren Beamten mit Macht darauf aus, die organisierten Arbeiter zu Menschen minderen Rechts herabzubilden. Sie führen einen ununterbrochenen Kleinkrieg gegen alles, was nach Sozialdemokratie und freien Gewerkschaften auch nur riecht, während sie die christlichen und gelben Arbeitervereine förmlich umschmeicheln und verhätscheln. Aber wenn es sich um Vereine handelt, die auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehen, so greift die Polizeihand herbe zu und vor den argsten Schikanen schreckt sie nicht zurück. Was bürgerlichen Vereinen ohne weiteres erlaubt ist: Unzige und Festveranstaltungen aller Art, das wird den Arbeitervereinen einfach nicht gestattet. Doch was sollen wir noch weiter erzählen, die ungleiche und ungerechte Behandlung der klassenbewußten Arbeiter seitens der Behörden ist so bekannt, daß man sich kaum noch darüber wundern. Eine solche Entrechtung und Jurisdiktion muß naturgemäß böses Blut machen und kann unmöglich zum Ausgleich der Gegensätze beitragen. Die Arbeiterseele wird man auf diese Weise wohl kaum gewinnen und wenn man glauben sollte, man könne die Arbeiter durch eine derartige Behandlung zur Liebe zwingen, so irrt man sich. Wo das Rechtsgedühl der Arbeiter fortgesetzt so schwer beleidigt wird, wie es bei uns der Fall ist, da kann keine vernünftige Stimmung aufkommen: jeder Akt der Klassenjustiz wirkt wie ein Faustschlag und jeder behördliche Mißgriff faßt das Feuer des Klassenhaßes immer wieder an. Wenn die Organe des Staates dies nicht einsehen, so können sie uns wirklich leid tun.

III.

Nicht nur in rechtlicher Beziehung, sondern auch in Bezug auf die gleiche soziale Wertschätzung haben die auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Proletariat berechtigten Anlaß zu klagen. Der heutige Arbeiter, der sein gutes Recht fordert, wird nicht nur fortwährend in seinem Rechtsbewußtsein gekränkt, sondern er wird obendrein noch als ein gesellschaftlich minderwertiger Mensch behandelt. Diese Erfahrung machen wir überall, wo wirtschaftlich starke und wirtschaftlich schwache sich gegenüberstehen. Diese ungleiche soziale Behandlung wird aber heutzutage viel härter empfunden als in früheren Zeiten. Der moderne Arbeiter hat nämlich ein scharf ausgeprägtes Selbstgefühl, weil er sich seiner Stellung im sozialen Organismus und seiner Bedeutung im wirtschaftlichen Leben mehr bewußt geworden ist als seine Vorfahren. Er weiß, daß er ein nützliches, geradezu unentbehrliches Glied der menschlichen Gesellschaft ist und er ist auch überzeugt, daß ohne seine tatkräftige Mitwirkung die Weltmaschine ins Stoden geraten würde. Hieraus ist er mit Recht stolz und er will auch dementsprechend gewürdigt werden. Er will den Satz, daß die Arbeit den Menschen adelt, zur Wahrheit machen, und weil er sich im Geiste des Sozialismus als den Schöpfer einer neuen Gesellschaftsordnung und als den Träger einer neuen, höheren Weltanschauung fühlt, deshalb empfindet er seine gesellschaftliche Zurücksetzung als ein schreiendes Unrecht. Das hoch-gesteigerte proletarische Selbstbewußtsein ist ja die hervorragendste sozialgeistige Erscheinung der Gegenwart.

Leider wird dies Selbstbewußtsein durch die Angehörigen der „besseren“ Gesellschaft tagtäglich aufs schwerste gekränkt. Die Leute aus dem Mittel- und Oberschichten begreifen nicht den Geist der neuen Zeit, sie sehen in dem Arbeiter noch immer den gedrückten Sklaven von ehemals, der gewohnt war, demütig die Hand des Herrn zu küssen, der seinen Ausbeuter und Unterdrücker als den ihm von Gott gesendeten Brotvater betrachtete. Das kommt natürlich den von seiner Menschewürde überzeugten Proletariat, der sich ebenso hoch einschätzt wie seine Arbeitgeber. Dieser Zwiespalt zwischen dem Ehrgefühl des Arbeiters und seiner Zurücksetzung durch die Höhergestellten wirkt wie ein Pfahl im Fleische des Proletariats, er ist die Quelle immer neuer Verbitterung. Solange der Mann im Arbeitsmittel und die Frau mit der Arbeitsschürze mit offener oder verdeckter Mißachtung behandelt oder über die Achseln angesehen werden, muß auch die Mißstimmung des Proletariats gegen die bürgerliche Gesellschaft als das natürliche Ergebnis dieser sozialen Zurücksetzung mit in den Kauf genommen werden. Offenbar hat man in jenen Kreisen gar keine Ahnung davon, wie die feilsche Stimmung der Arbeiterschaft gerade hierdurch beeinflusst wird. Es ist wirklich an der Zeit, daß man mehr Rücksicht nimmt auf das gesteigerte Selbstbewußtsein der Proletariat. Man sollte bedenken, daß der Arbeiter von heute außer einer anständigen Entlohnung auch noch Anspruch erhebt auf Ehre, Achtung und Menschewürde.



möchten, wo andere gesät haben, daß sie durch ihre Leinwandlosigkeit sich zu Werkzeugen unserer Gegner degradieren. Und wenn dann auch nur ein Funken Ehrgeiz und Energie in ihnen vorhanden ist, dann werden sie sich auch aufraffen zum aktiven Kampf für ihre und unsere Befreiung!

Agitiert! Nicht die Stunde! Die Zeiten sind ernst! Jeder neugeborene Kämpfer ist für uns von unermeßlich großem Wert und führt die Arbeiterklasse immer schneller dem begehnten Ziele zu. Und auch selbst erfüllt dann das ersehende Bewußtsein, in guter Weise zur Befreiung der Menschheit euer Teil beigetragen zu haben.

### Die Welt handelsflotte.

Das interessante statistische Buch von Rudolf Varnum: Deutschlands Stellung im Welt-handel (Verlag: Westermann, Preis 5,50 M.), enthält auch ein Kapitel über Deutschlands Stellung im Weltverkehr. Wir lassen die uns ja besonders interessierenden wichtigsten Ergebnisse der Untersuchungen Varnums folgen.

Verteilung der Welt handelsflotte. Auf die Erdteile: Europa 85, Amerika 8 1/2, Asien 4 1/2, Australien 2 Prozent = 100 Prozent. Auf die Weltmeere: Atlantischer Ozean 91, Stillen Ozean 8, Indischer Ozean 1 Prozent = 100 Prozent. Auf die wichtigsten Länder: England 45, Deutschland 11, Vereinigte Staaten Nordamerikas 5,5, Norwegen 4,8, Frankreich 4,5 Prozent = 71 Prozent.

Also hat Europa seine Herrschaft über den Weltverkehr noch nicht eingebüßt, obwohl es mit ihrem prozentuellen Anteil an dem Welthandel vermag geht: in Milliarden Mark betrug nämlich der Gesamtumsatz:

Europas	1886	1911
der übrigen Erdteile	46	106
	18	53

Der Anteil Europas am Welthandel ist also von 71,5 Prozent im Jahre 1886 auf 66,9 Prozent im Jahre 1911 gefallen. Und immer noch entwickelt sich der größte Teil des Weltverkehrs auf dem Atlantischen Ozean, der 91 Prozent der Handelsflotte auf seinen Wellen trägt. Der Stille Ozean, das Meer der Zukunft, wartet noch auf Gäste. Ob er jemals derart so viel haben wird wie der Atlantische, ist zweifelhaft; sein Zuflussgebiet beträgt nur 1/3 des Atlantischen. An der Spitze der europäischen Handelsflotte steht noch immer England mit 45 Prozent. Aber sein Anteil geht prozentuell zurück, trotz des absoluten Wachstums. Im Jahre 1875 war die englische Handelsflotte 9 mal so groß wie die deutsche, im Jahre 1898 noch 7 mal, im Jahre 1903 5 mal, heute ist sie nur 4 mal so groß. Als einen der Gründe dieses Rückgangs nennt Varnum neben dem Aufkommen der Schifffahrt anderer Staaten die veraltete Organisation der englischen Schifffahrt. Während in Deutschland 75 Prozent der Handelsflotte in festen Linien beschäftigt ist, ist das in England nur bei 50 Prozent der Fall.

Interessant ist der Anteil Norwegens an der Schifffahrt. An der Zahl seiner Bevölkerung gerechnet, hat es die größte Handelsflotte. Es faßt alle älteren, in England und Deutschland außer Betrieb gesehene Handelsflotte billig ein und sucht überall Frachten zu bekommen.

Nicht viel größer als der norwegische ist der Anteil der Vereinigten Staaten Nordamerikas an der Welt handelsflotte, obwohl der amerikanische Welthandel unvergleichlich größer ist. Während im Jahre 1880 die V. St. A. 90 Prozent ihres Seehandels auf eigenen Schiffen vollzogen, zeigen jetzt nur 25 Prozent der in den amerikanischen Häfen verkehrenden Schiffe das Sternchenbanner. Dies erklärt Varnum durch die Verteuerung des nordamerikanischen Schiffbaus durch den Schutz Zoll um 30 Prozent.

Segel- und Dampfschifffahrt. In der Zeit von 1875 bis 1912 fiel der Rauminhalt der Segelschiffe von 14 500 000 auf 4 300 000 Register-tonnen, während der Rauminhalt der Dampfer von 3 500 000 auf 23 100 000 Register-tonnen gestiegen ist. Im Laufe von 37 Jahren wurden also aus je 100 Register-tonnen der Segelschiffe 30, aus je 100 Register-tonnen der Dampfschiffe 663.

Die Segelschifffahrt wehrte sich mit allen Kräften. Man baute Stahlsegelschiffe, vergrößerte ihren Raum, verbesserte ihre Technik, um die Schnelligkeit zu vergrößern, man führte Bösch- und Lademaschinen ein, man vermag jetzt mit 10 bis 12 Seemeilen Schnelligkeit ja bei gutem Winde mit der Schnelligkeit von 17 Seemeilen segeln, aber man konnte den Rückgang nicht aufhalten. Im Jahre 1911 wurden nach Lloyd's Register in der ganzen Welt 1093 Dampfer von 2 370 000 Bruttoregister-tonnen gebaut. Ein Massentransportgut nach dem andern ging von den Seglern zum Dampfschiff über. Getreide, Reis, Petroleum, alles verlieren sie. Nur Salpeter blieb ihnen treu.

Die Größe der Seeschiffe betrug bei den Seglern im Jahre 1890 durchschnittlich 433, im Jahre 1912 575 Netto register-tonnen. Bei den Dampfern in denselben Jahren: 750 und 1080. Deutschland steht an erster Stelle, was die Vergrößerung der Dampfer anbetrifft. Als jüngste Konkurrentin braucht es in viel geringerer Maße als England z. B. auf die älteren, kleineren Schiffe Rücksicht zu nehmen. Im Jahre 1912 waren auf den deutschen Werften im Bau 139 Dampfer mit durchschnittlich 5740 Bruttoregister-tonnen. Wenn man die in Deutschland übliche Ladefähigkeit der Dampfer von 61 Prozent berechnet, so wären es durchschnittlich circa 3500 Netto register-tonnen. Neben den Dampfern dieser Durchschnittsgröße wächst immer mehr die Zahl der Kolosse: es genügt, die deutschen Großschiffe „Kaiser Wilhelm“ mit 19 400, „Kronprinzessin Cecilie“ mit 19 500, die „France“ der

Compagnie Générale Transatlantique mit 23 700, die „Mauretania“ und „Lusitania“ der Cunard Line mit über 31 000, die „Olympic“ der White Star Line mit 45 300, den „Imperator“ der Hapag mit 52 100 Bruttoregister-tonnen zu nennen. Wenn man diese Zahlen verstehen will — schreibt Varnum — muß man mit dem Metermaß in der Hand versuchen, sich ein Bild von diesen Größenverhältnissen zu machen. Der „Imperator“ befördert fast 5000 Personen... auf dem „Imperator“ sollen 5000 Menschen eine Woche lang wohnen, schlafen, essen und trinken, sich Bewegung verschaffen, sich unterhalten... Dazu gehört Raum. Der „Imperator“ ist 276 Meter lang. Senkrecht hingestellt würde er alle menschlichen Bauwerke, bis auf den Eiffelturm, überragen. Einen richtigen Maßstab kann man aber nur gewinnen, wenn man auf dem Erdboden, an einem Bauwerk, einer Straße, die Länge ausmisst und dann das Schiff in Gedanken neben das Bauwerk oder in die Straße stellt. 30 Meter breit und 30 Meter hoch, kann es nur in einer breiten Großstadtstraße stehen und ragt dann mit seinem Oberdeck über die höchsten Etagenhäuser hinaus und darüber noch die 45 Meter hohen Masten, also im ganzen 75 Meter hoch. Das Schwierigste ist, sich eine Vorstellung von dem Rauminhalt zu machen. Was bedeuten 52 100 Register-tonnen. Wenn Arbeitszimmer hat einen Rauminhalt von... 22 Register-tonnen. Es können demnach im „Imperator“ weit über 2000 solcher Räume abgeteilt werden. Das rechnet man aus, aber vorstellen kann man sich das nur schwer. Die 52 100 Register-tonnen werden in unserer Vorstellung lebendiger, wenn man ein sehr großes Gebäude ausmisst. Ein Speicher von 164 Meter Länge, 30 Meter Höhe und Tiefe... würde also dem Bruttoreaum des „Imperator“ entsprechen. Den Netto raum findet man, wenn man in den Speicher die Kontorräume, die Wohnräume des Kapitäns, die Maschinen- und Kellerräume, die Treppenhäuser usw. abrechnet. Es bleibt dann der tatsächlich für die Lagerung von Waren zur Verfügung stehende Raum.

Die Schnelligkeit der Dampfer. Die schnellsten fahren 41 bis 48 Kilometer die Stunde. Nur 11 Dampfer der Welt handelsflotte erreichen diese Schnelligkeit eines Hummel- oder Güterzuges der Eisenbahn. Würde man versuchen, diese Schnelligkeit zu vergrößern, dann müßte man viel mehr Raum für Maschinen und Kohlen opfern. Wie groß der Unterschied in der Rentabilität des Schiffes wäre, sei an einem Beispiel erläutert. Die „Mauretania“ der Cunard Line macht 48 Kilometer pro Stunde. Sie kann nur ein Viertel ihres Rauminhalts ausnützen und ist nur dank einem hohen Staatszuschuß rentabel. Würde der „Imperator“, der jetzt 47 Kilometer pro Stunde fährt, seine Schnelligkeit um 6 Kilometer vergrößern, dann könnte er nur 14 500 Register-tonnen Raum ausnützen, während er jetzt 23 900 ausmisst.

Die Organisation der Handels schifffahrt. 1/3 in Deutschland, 1/3 in England und 1/3 in der übrigen Welt der Dampferflotte gehört den großen Reedereien. Wie schnell die Konzentration erfolgt, das zeigen selbst die englischen Ziffern, obwohl England nicht an der Spitze des Konzentrationsprozesses marschiert. Es gab in England im Jahre 1904 15 Großreedereien mit 4 600 000, im Jahre 1913 30 mit 11 250 000 Bruttoregister-tonnen. Die Gründe dieser fortschreitenden Konzentration liegen auf der Hand. Wie die Sache in Deutschland aussieht, zeigen folgende Ziffern:

Von 88 deutschen Reedereien über 80 000 Brutto-Register-tonnen sind beheimatet in	Reedereien	Mit Brutto-Register-tonnen
Hamburg	18	2 990 000
Bremen	9	1 610 000
Odenburg	1	59 000
Mühlheim a. Ruhr	1	84 000
An der Nordsee	29	4 678 000
An der Ostsee	7	200 000
Im ganzen	86	4 873 000

Von der gesamten deutschen Handelsflotte waren 1913 beheimatet: in Hamburg 60 Prozent, in Bremen 30 Prozent, an der Nordsee im ganzen 92 Prozent, an der Ostsee 8 Prozent.

Ueber die Konkurrenz Bremens und Hamburgs und ihre Ausichten sagt Varnum:

„Seit ist Hamburgs Flotte doppelt so groß wie die Bremer. Diese gewaltige Ueberlegenheit der Hamburger Flotte hat sich erst in den letzten Jahrzehnten herausgebildet, noch 1880 war die Bremer Flotte etwas stärker als die Hamburger und 1850 war sie doppelt so stark. Bremens Anteil an der Handelsflotte entspricht auch heute noch nicht der Bedeutung seines Handels. Die Flotte ist zu groß für Bremens Handel. Sie findet ihre Beschäftigung zum beträchtlichen Teil in Hamburg. Auch für die Zukunft ist eine weitere Verchiebung des Schwerpunktes des Reedereigeschäftes nach Hamburg zu erwarten, waren doch von Neubauten des Jahres 1912 für Hamburg 182 000, für Bremen 53 000 und für die übrigen Häfen 14 000 Bruttoregister-tonnen bestimmt. Von diesem Zuwachs entfällt die größte Menge auf die großen Reedereien, wie folgende Uebersicht zeigt:

1913 hatten	Brutto-Register-tonnen	Davon waren im Bau Brutto-Reg.-tonnen
7 Großreedereien	3 510 000	660 000
29 mittlere Reedereien	1 800 000	55 000
56 kleinere Reedereien	500 000	6 000

Die wirtschaftliche Bedeutung der Handelsflotte. Die Flotte ist das Mittel des

Weltverkehrs. Vier Fünftel des Welt handels gingen auf Seewegen. Obwohl der deutsche Seehandel nach dem Gewicht gemessen nur 31 Prozent des deutschen Außenhandels betrug, so betrug er dem Werte nach 69 Prozent. Während die Tonne des per Eisenbahn und Binnenschiff beförderten Güts einen Wert von 62 Mk. besitzt, ist die Tonne des überseeischen Handels 314 Mk. wert.

### Die österreichischen Gewerkschaften im Jahre 1913.

Es ist ein Beweis für die innere Festigung und Gesundheit der österreichischen Organisationen, daß sie die furchtbare Krise des vorigen Jahres fast ohne Einbuße an Mitgliedern und mit voller Aufrechterhaltung ihrer materiellen Leistungsfähigkeit zu überleben vermochten. Nach den schweren inneren Kämpfen und Beeinträchtigungen, durch die die tschechisch-separatistische Bewegung eine Reihe von Jahren hindurch am Körper der Gewerkschaftsbewegung gezehrt hatte, kamen die verderblichen Wirkungen, die Kriegsgefahr und Mobilmachung im Gefolge hatten. Wenn trotzdem der Mitgliederbestand sich im letzten Jahre nur um 4393 - 1,02 Proz. verringert hat (wobei noch der wegen organisatorischer Differenzen vorübergehend erfolgte Austritt des Tabakarbeiterverbandes mit 8775 Mitgliedern kommt), so zeigt das, wie feste Wurzeln die Gewerkschaften in der österreichischen Industriearbeiterschaft geschlagen haben. - Auch sonst waren schwere Aufgaben zu lösen: die Kollektivverträge im Baugewerbe, in einem großen Teile der Metallindustrie und bei den Buchdruckern ließen ab. Dank der Geschlossenheit und finanziellen Stärke der Organisation war es möglich, neue Verträge ohne wesentliche Kämpfe, ausgenommen bei den Buchdruckern und den Malern, abzuschließen. Die Mitgliederzahl betrug Ende 1913: 415 195 gegen 428 363 im Vorjahr und 415 256 im Jahre 1909, dem ersten, in dem die separatistischen Gewerkschaften nicht mitgezählt waren. Die Entwicklung seit 1892 zeigt folgende Aufstellung:

Zentralverbände	Seitständige Landes- oder Zolalverbände	Ortsgruppen	männl.	weibl.	zusammen	
1892	10	240	474	46606	2216	48822
1902	47	241	1397	129200	5888	135088
1907	49	241	5030	454693	46401	501094
1912	54	23	4220	377947	50416	428363
1913	54	22	4189	372216	42979	415195

1907 war der Höhepunkt vor der Abspaltung der Separatisten. Der Verlust an weiblichen Mitgliedern im letzten Jahre beruht größtenteils auf dem Austritt der Tabakarbeiter mit 7028 weiblichen Mitgliedern, ist also für die Gewerkschaftsbewegung insoweit nur ein Scheinbar.

Gegen 1912 hatten 24 Verbände eine Zahl an hme von mehr als 100 Mitgliedern; die größte, die Eisenbahner mit 3464. Eine Abnahme über 100 hatten 18 Verbände; die größte, die Maurer, mit 6302. Im ganzen war die Zunahme 11 234, die Abnahme 15 631. Nach Ländern steht weit an der Spitze Wien mit 156 367 - 37,67 Prozent, dem Niederösterreich mit 36 029 - 8,68 Proz. zugerechnet werden kann, so daß nahezu die Hälfte der Mitglieder auf dieses Land entfällt. Es folgt Böhmen (89 085 - 21,46 Proz.), dann Mähren (25 995 - 6,27 Proz.) und Steiermark (25 880 - 6,24 Proz.). Gegen 1907 zeigen Böhmen, Mähren und Schlessen einen Rückgang um 119 109 - 47 Proz. auf; die Wirkung des Separatismus.

Die Finanzgebarung weist an Einnahmen 10 036 521 Kronen, an Ausgaben 10 058 298 Kronen auf. Zum erstmalig übersteigen die Ausgaben die Einnahmen, und zwar um 21 876 Kronen. Gegen das Vorjahr liegen die Einnahmen um 66 690, die Ausgaben aber um 886 945 Kronen. Dazu kommen die Aufwendungen aus dem getrennt verwalteten Streikfonds, die rund 2 1/2 Millionen Kronen gegen 1 022 000 im Vorjahr betragen. Der Gesamtvermögensstand war Ende 1913: 14 735 Kronen, wozu der Streikfonds mit 5 540 000 Kronen und der von der Reichskommission verwaltete Solidaritätsfonds für die Lohnbewegungen im nächsten Jahre hinzukommen. Für Unterstützung (ohne Streiks) wurden 4 616 929 Kronen ausgegeben, davon allein für Arbeitslosenunterstützung 2 204 801 Kr., das sind 801 733 Kronen mehr als 1912. Weitans an der Spitze in den durchschnittlichen Einnahmen stehen die Buchdrucker mit 95 111 Kronen auf den Kopf, denen die Lithographen mit 71 54 Kr. und die Kranken-assenamteisten mit 70 29 Kr. folgen. Acht Verbände hatten eine Einnahme von weniger als 15 Kronen pro Kopf; 18 hatten mehr Ausgaben als Einnahmen (im Vorjahr 13), darunter die Buchdrucker 14 92 Kronen pro Kopf; eine Folge des Tarifkampfes. Im Durchschnitt wurden ausgegeben auf den Kopf für Arbeitslosen- und Heilunterstützung 5,88 Kronen, Kranken- und Invalidenunterstützung 3,30 Kr., Serbe- und Notfallunterstützung 1,94 Kr., Rechtschutz 0,46 Kr., Bildungszwecke 3,45 Kronen, an Verwaltung- und sonstigen Kosten 6,79 Kr. sachliche, 2,40 Kr. persönliche Ausgaben. - Der Gesamtvermögensstand war im Durchschnitt 35,49 Kronen.

Die Fachpresse weist 115 Blätter auf, wovon 19 Wochenblätter, 52 sind deutsch, 32 tschechisch, 14 polnisch, 9 italienisch, 6 slowenisch, 1 ruthenisch, 1 jüdisch. Die Gesamtauflage im Monat betrug 497 960, wovon 376 840 auf die deutsche, 80 160 auf die tschechische und 22 000 auf die polnische Presse kommen.

Die Finanzgebarung für Vereinszwecke und den Widerstandsfonds zusammengeordnet, ergibt eine Vermögensabnahme um rund 329 000 Kronen, wozu sich der Vermögensbestand von 15 064 800 auf 14 735 140 Kronen verringerte. Die hohen Ansprüche, die das Jahr an die Gesamtorganisation stellte, wurden durch die Einnahmen beinahe voll gedeckt, was mit Rücksicht auf die Arbeitslosigkeit und die Lohnbewegungen als erfreulicher Erfolg verzeichnet werden muß.

# Aus unserm Berufe



## Arbeiterinnen

Heidelberg. „Wer den Schaden hat, braucht bekanntlich auch für das andere nicht zu sorgen!“ So dürfte auch ein hiesiges Zeitungsunternehmen sagen. Als die Zeitungsträgerinnen in ihrem Bestreben um bessere Löhne die Arbeit einstellten, wurden Arbeitswillige — gleichviel welcher Beschaffenheit — ohne weiteres eingestellt. So wurde auch unter anderen eine e zugelasst, die man vorher entlassen hatte, weil sie äußerlich nicht den besten Eindruck machte, jetzt aber war man herzlich froh, sie zu haben. Aber o Graus! Die Geschichte ging mit dem Austragen der Zeitungen recht flott und noch flotter sorgte diese Trägerin für den Einzug der Zeitungen. Wie man hört, sollen 89 M. eingegangen sein, von denen der Herr Zeitungsverleger aber nichts gesehen hat, und als er nach seinem Gutdünken fragte, soll ihm die Antwort geworden sein, „dass man sie ja hätte nicht rufen brauchen, wenn man die anderen nach ihrem Verlangen bezahlt hätte“; sie habe kein Geld mehr. Und in der Tat, als ein Kriminalschuttmann sich nach dem Verbleib des Geldes erkundigte, erklärte die so hochgeschätzte „Arbeitswillige“, dass sie für sich ein Kostümkleid und ein Paar Schuhe für ihren Mann einen Anzug und ein Paar Schuhe und einen Trikotanzug für ihren Sohn gekauft habe; der Rest sei in einem Faß Bier ausgegangen. Bei einer solchen Art von Arbeitswilligen dürfte denn doch den Herren Zeitungsverlegern die Einsicht dämmern, daß es doch besser gewesen wäre, den armen Trägerinnen eine Aufbesserung zu geben, als mit zweifelhaften Gestalten gerechte Forderungen niederzubalzen. Wenn aus solchen Vorgängen gute Lehren gezogen werden, dann haben beide Teile, Verleger wie Trägerinnen, einen Vorteil. Hoffen wir also das Beste!

— Worin man die Abonnenten bitten kann. Die „Heidelberger Neuesten Nachrichten“, die infolge ihrer barischen Ablehnung der Forderungen ihrer Zeitungsträgerinnen bekanntlich erst vor kurzem bestreift werden mußten, lassen ihren Abonnenten diese Mitteilung zukommen:

„Durch Umziehen und Wegziehen von Abonnenten ausbleiben und unsern Trägerinnen sehr häufig beträchtliche Verluste. Um diese zu vermeiden, sind die Trägerinnen angewiesen, in Zukunft früher zu laffieren, um nach und nach Vorauszahlung einzuführen, wie dies ja bei den meisten deutschen Zeitungen üblich ist. (Wir erwähnen nur: „Frankfurter Zeitung“, „Frankfurter Generalanzeiger“, „Heidelberger Tageblatt“, „Mannheimer „Volksstimme“, „Neue Badische Landeszeitung“ usw.) Wir richten deshalb an unsere verehrlichen Abonnenten die höfliche Bitte, uns in diesem, sicher auch Ihre Billigung findenden Bestreben unterstützen zu wollen und danken Ihnen im voraus bestens dafür.“

Die Behauptung, auch bei der „Volksstimme“ bestehe Vorauszahlung, ist nicht wahr. Wenn sich jedoch die „Neuesten Nachrichten“ an der „Volksstimme“ ein Beispiel nehmen wollen, so möchten wir raten, dies bezüglich der Bezahlung der Trägerinnen zu tun. Diese bekommen bei der „Volksstimme“ pro Zeitung und Monat 20 Pf., bei den „Neuesten Nachrichten“ 10 Pf. Und als die Trägerinnen 5 Pf. pro Monat mehr verlangen, hat man sie hinausgeworfen und läßt die Zeitung jetzt durch Streikbrecher austragen. Obwohl die Abonnenten in großer Zahl unterschriftlich sich bereit erklärten, die 5 Pf. in Form eines erhöhten Abonnementspreises selbst zu bezahlen, so daß der Verlag durch die Lohnbewegung nicht einmal direkt betroffen worden wäre. Das wurde dem Verlag von vielen Abonnenten angeboten, ohne daß derselbe darauf einging. Jetzt aber, wo der Geldbeutel des Verlags noch mehr geschüttelt werden soll, kann man die Abonnenten mit so schönen Worten bitten. Ein Wort vom Verlag und die Abonnenten hätten ohne weiteres eingewilligt in eine Mehrzahlung von 5 Pf. für die Trägerinnen. Aber man will doch der „billige Jakob“ sein; mögen die Zeitungsträgerinnen also weiterhungern!



## Automobil-Führer

Glatt an der Wahrheit vorbei! Der Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins hielt am 24. Juni 1914 eine Versammlung ab, über die ein dürftiger Bericht in ihrem Organ erschienen ist. Es heißt dort wörtlich:

„Der Vorsitzende gab noch eine Erläuterung und einen Rückblick auf die Anfangsstadien der jetzigen Bewegung. Die mehrfachen ungerechtfertigten Arbeits-einstellungen und Sperren bei Vereinskollegen gaben den Anlaß zur Bewegung. Des weiteren die verschiedenen Lohnsysteme. Da von seiten der Chauffeure selbst verschiedenartig ein Einheitslohn ein Einheitslohn gewünscht wurde, so sollte endlich

darin Ordnung geschaffen werden. Dieser Lohn sei 1,50 M. und 25 Prozent der Einnahme. Alle Extra-vergütungen fallen weg. Wer von den Chauffeuren seinen Wagen nicht selber reinigt, habe dafür 75 Pf. Waschgeld zu zahlen. Dieses wurde in der letzten Versammlung einstimmig beschlossen. Um so bedauerlicher und verwirlicher sei es, wenn Mitglieder aus selbstfüchtigen Motiven ihren eigenen Kollegen in den Rücken fallen.“

Bei der nun folgenden Diskussion führte als erster Redner Kollege O. Schulze aus, daß bei den Einigungs-verhandlungen vor der Handelskammer vor sowie die Tarifkommission des Transportarbeiterverbandes vollkommen einig waren. Um so unverständlich sei es, daß die Abmachungen der Tarifkommission von seiten der Fahrer nicht anerkannt wurden, sondern trotz der ungünstigen Konjunktur eine Lohnerhöhung gefordert wurde. Ebenso unverständlich sei es von den Besitzern, welche ohne weiteres die Mehrforderungen bewilligten. Die Versammlung war sich darin vollständig einig, diese Mitglieder auszuschließen. Bei der weiteren Diskussion wurde ein Antrag einstimmig angenommen, daß der Vorstand berechtigt sei, nach eingehender Prüfung alle Mitglieder auszuschließen, welche gegen die Beschlüsse des Vereins verstoßen.“

Was der Verein mit seinen anständigen Mitgliedern, denen ein Mannes- und Ehrenwort noch nicht leerer Schall ist, aufstellen will, soll uns wenig kümmern. Unseres Erachtens könnte den anständigen Wagenbesitzern gar nichts Besseres widerfahren, als der Ausschluß aus den Reihen der Wortbrüchigen. Was die Heberlein über die Bewegung angeht, so sind sie ein Schulbeispiel dafür, wie notwendig es ist, ab und zu den „guten Ton“ zu vergessen. Und deshalb ründ und nett: Der Versammlungsberechtigten hält so viel platte Lügen wie er Wörter zählt. Der Bericht geht glatt an der Wahrheit vorbei!

Die Ursache des Streits war eine Kürzung des Einkommens der Chauffeure durch die Unternehmer. Um diese Verflechtung ihrer Lebenslage abzumehren, traten die Chauffeure in den Streit ein, der durch die Vermittlung des Einigungsamtes beendet wurde. Das Einigungsamt wurde dann von beiden Parteien beauftragt, einen Einheits-tarif auszuarbeiten, den beide Parteien von vornherein als für sie bindend anerkannten. Das Einigungsamt hat seine Aufgabe erledigt, die Chauffeure haben ihr Wort gehalten und sich dem Bruch gegügt — aber die Unternehmer brachen ihr Wort, weil das Einigungsamt nicht das Recht zu ihren Gunsten beugte. Darauf kam der zweite Streit.

Diese Entwicklung der Differenzen muß man sich vor Augen halten, um die ganze Niedertracht zu fassen, die in der falschen Darstellung liegt, wie Schwandt und Schulze sie in der Versammlung gaben.

Die Chauffeure können einen guten Kampfsinn: Wer mit den Waffen der Lüge und Entstellung kämpft, der unterliegt der Wucht seines eigenen Unrechts. Die Scharfmacher im Berliner Autogroschengerwerbe werden diese Erfahrung an eigenen Leibe machen.

Lohnbewegung der Kraftdroschkenführer in Berlin. Der Kampf, den die Unternehmer resp. ein paar Scharfmacher heraufbeschworen hatten, begann am 15. April. Durch Verhandlungen vor dem Einigungsamt des Gewerbegerichts trat am 29. April ein Waffenstillstand ein. Das Einigungsamt machte einen Vorschlag dahingehend, daß die Parteien bis zum 6. Juni einen Tarif abzuschließen hätten; sollte bis dahin eine Einigung bezüglich des Tarifs nicht erzielt werden, so fällt das Schiedsgericht bis zum 9. Juni einen Schiedspruch, den sich beide Parteien unbedingt zu unterwerfen haben. Wir betonen dies nochmals ganz besonders und geben die Namen der Unternehmer an, die auf Treu und Glauben ihre Unterschrift leisteten und ihr Wort nicht hielten. Es sind dies Franz Behrendt, O. Schulze, Heinrich Prütz, G. Groß, H. Waldin, G. Kunsmann. Durch die Tarifverhandlungen und mit Hilfe des Schiedsgerichts kam folgender Tarif zustande:

### Tarifvertrag

Zwischen dem Verband der Kraftdroschkenbesitzervereine Groß-Berlin und dem Deutschen Transportarbeiterverband, Bezirk Groß-Berlin, wird folgendes vereinbart:

§ 1. Die Arbeitszeit einschließlich Fahrzeit beträgt bei regelrechtem Schichtwechsel in der Tagesschicht höchstens 11 Stunden, in der Nachtschicht höchstens 12 Stunden.

§ 2. Der Grundlohn für Automobil-droschkenführer beträgt für jede Schicht 0,90 M. und 25 Prozent der Gesamteinnahme.

Die Unternehmer versichern die Führer gegen Regressansprüche auf Grund des § 7 des Automobilgesetzes und entrichten die dafür erforderlichen Prämienbeiträge.

Die Unkosten für Reinigung des Waggons trägt der Unternehmer; der Fahrer darf nicht dazu herangezogen werden.

### § 3.

Arbeiten, die nicht zum Fahrdienst gehören, werden mit 60 Pf. für die Stunde vergütet.

### § 4.

Außer dem Fahrdienst hat der Führer die Verpflichtung, den Motor abzuschnüren, sämtliche maschinellen Bestandteile zu reinigen und zu ölen sowie Benzin auszugeben und die Karbidbeleuchtung in Ordnung zu bringen; ebenso gehört das Montieren der Bereifung zum Fahrdienst.

### § 5.

Der Fahrer ist berechtigt, bei der täglichen Abrechnung sich Lohn und Prozente abzugeben, insoweit nicht eine gerichtliche oder sonstige behördliche Beschlagnahme vorliegt.

### § 6.

Rückzahlung findet nicht statt. Das Arbeitsverhältnis kann jedoch, sofern nicht ein wichtiger Grund vorliegt, zur sofortigen Entlassung nur nach beiderseitiger Arbeitszeit gelöst werden.

### § 7.

Nach einjähriger Tätigkeit werden dem Führer drei Tage Urlaub gewährt. Der Urlaub erhöht sich von Jahr zu Jahr um einen Tag bis zur Dauer von 7 Tagen.

### § 8.

Für Waschgelegenheit sowie verschleißbare Räder und solche zum etwaigen Eroden der Sachen ist Sorge zu tragen.

### § 9.

Streitigkeiten innerhalb des Betriebes oder aus Anlaß der Auslegung dieses Tarifvertrages werden die Betriebsleitung gemeinschaftlich mit den Vertrauensleuten eventuell unter Hinzuziehung eines Verbandsvertreterers geregelt.

### § 10.

Dieser Vertrag tritt am 1. Juni 1914 in Kraft und hat Gültigkeit bis zum 30. Juni 1917. Er verlängert sich immer von Jahr zu Jahr, falls er nicht spätestens 6 Wochen vor der Ablaufzeit von einer Partei gekündigt wird.

Wer nun gekündigt hatte, die Unternehmer würden ihr gegebenes Wort halten und den Tarif anerkennen, der hatte sich gründlich geirrt. Am 15. Juni d. J. zeigten die Scharfmacher ihr wahres Gesicht, indem sie zum 18. Juni eine Betriebsordnung folgenden Inhalts den Führern zur Unterschrift vorlegten:

### Betriebsordnung

Für den Betrieb des Unterzeichneten gelten folgende Bestimmungen:

§ 1. Die Arbeitszeit einschließlich Fahrzeit beträgt bei regelmäßigem Schichtwechsel in der Tagesschicht höchstens 11 Stunden, in der Nachtschicht höchstens 12 Stunden.

In jeder Woche wird, wenn angängig, ein freier Tag gewährt.

§ 2. Der Grundlohn für Automobil-droschkenführer beträgt für jede Schicht 0,75 M. und 25 Prozent der Gesamteinnahme.

Die Unkosten für Reinigung des Waggons trägt der Unternehmer.

§ 3. Arbeiten, die nicht zum Fahrdienst gehören, werden mit 60 Pf. für die Stunde vergütet.

§ 4. Jeder Fahrer hat sich beim Beginn seiner Schicht von dem ordnungsmäßigen Zustande seines Waggons zu überzeugen. Etwaige Mängel sind sofort zu melden.

Außer dem Fahrdienst hat der Führer die Verpflichtung, den Motor abzuschnüren, sämtliche maschinellen Bestandteile zu reinigen und zu ölen sowie Benzin auszugeben und die Karbidbeleuchtung in Ordnung zu bringen; ebenso gehört das Montieren der Bereifung zum Fahrdienst.

§ 5. Jeder entstehende Defekt im Innern des Waggons (Polsterung, Fußbohle) oder jede äußere Beschädigung desselben infolge eines Zusammenstoßes, ist sofort zu melden. Um das Innere des Waggons während der Betriebszeit sauber zu erhalten, haben die Fahrer sich eines Luchausstopfers zu bedienen.

§ 6. Das für jeden Kraftwagen vorhandene Werkzeug sowie die Montiergegenstände als auch das für jeden Wagen vorhandene Plaid ist sorgfältig aufzubewahren und bei etwaigem Verlust Ersatz zu leisten.

Zum Ersatz des in Verlust geratenen Gegenstandes ist derjenige Fahrer verpflichtet, in dessen Schicht der Verlust festgestellt wird.

§ 7. Der Fahrer ist berechtigt, bei der täglichen Abrechnung sich Lohn und Prozente abzugeben, insoweit nicht eine gerichtliche oder sonstige Beschlagnahme vorliegt.

§ 8. Rückzahlung findet nicht statt. Das Arbeitsverhältnis kann jedoch, sofern nicht ein wichtiger Grund vorliegt, zur sofortigen Entlassung nur nach täglich beider Arbeitszeit gelöst werden.

§ 9. Für jeden Schaden, welcher im Kraftwagen durch eigenes Verschulden des Fahrers entsteht, haftet derselbe ohne jeden Einwand.

§ 10. Das Rauchen ist in der Garage verboten.

§ 11. Zuwiderhandlungen gegen diese Betriebsordnung hat neben den vorkommend festgesetzten Ersatzverpflichtungen sofortige Entlassung zur Folge.

Berlin, den

Ich Endesunterzeichneter erkenne vorkommende Betriebsordnung durch meine Unterschrift an.  
Hierauf war nur die eine Antwort möglich, daß in allen Betrieben der vom Schiedsgericht anerkannte Tarif zur Unterschrift vorgelegt wurde. Am 18. 6. 14 fanden somit 3000 Kollegen in der Bewegung; schon







am Schalter nachfragte, warum er keine Arbeit bekomme, wurde ihm gesagt, er solle sich nur erst bessern! Alle die für den roten Verband arbeiten, bekommen keine Arbeit. Sobald ein Kollege sich weigert, Mitglied bei den Christen zu werden, flücht sich die christlichen Arbeitervertreter auf dem Nachweis und benutzieren den Arbeiter. Das Resultat ist der Ausschluß der Kollegen von der Arbeit; selbst dann, wenn keine Arbeiter mehr vorhanden sind, wird ihm bedeutet: Gehen Sie nach Post, d. h. zum Bureau der christlichen Gewerkschaft. Will der Kollege Arbeit haben und nicht verhungern, so muß er den Weg der Schande gehen. Hat er die Beweismittel, daß er entweder ein- oder übergetreten ist, sofort bekommt er eine blaue Arbeitskarte und nun ist er einer der Bevorzugten. Der Beitragskassierer Meyer, allen Hafenarbeitern satfam bekannt, droht bei der Kassierung den Frauen der Kollegen: Wenn Ihr Mann nicht bezahlt, dann werde ich auf dem Nachweis nachweis Bescheid sagen und ihm wird die Karte entzogen, dann können Sie verhungern."

Das alles ist in den Augen der Christen kein Terrorismus, das ist alles christlich, echt christlich. Daran hat der Referent in Aachen nicht gedacht. Wahrheit und Wahrheit stehen einander gegenüber wie Feuer und Wasser. Der bekannte Meyer aus Essen, der in der Emdener Verammlung seinerzeit eine traurige Rolle spielte, hat sich ebenfalls in Aachen produziert. Er beschränkte sich diesmal auf, für die Staatsarbeiter auf das Streikrecht zu verzichten. (Ein Verzicht, der die Staatsarbeiter wenig kümmern wird.) Ein anderer Redner sagte: Wir sind nicht rot, nicht gelb, nicht blau, sondern deutsch, (?) welche Farbe ist denn das, berehnte Augenbedeuer? In Aachen ist wohl so etwas möglich, aber würden die Christen so etwas in Emden öffentlich riskieren, dann würden es wieder 18 Mann sein, die dem Schwindel folgten.

Mar Neumann steigt sich zu Tode. Vom glorreichen Sieg, den der gelbe „Hafenarbeiter“ über den Druckfehlerleutler errang, haben wir in voriger Nummer berichtet. Nun müssen wir schon wieder einen neuen Sieg des Reichsverbändlers Mar Neumann melden. Im „Courier“, Nr. 27, haben wir die Annullierung eines Hamburger Gerichts durch den geschäftspatriotischen Herrn Mar Neumann wiedergegeben. Der hannoversche Neumann wollte ein Hamburger Gericht über Hamburger Kraftausdrücke wie „Löwe“ und „Obersöwe“ auflösen. Wegen Gebrauchs dieser Wörter war der gelbe „Redakteur“ nämlich von drei Kontraktshauerleuten angeklagt worden und dem Neumann überam ein seltsames Gefühl in der Seele. Aber die possierlichen Sprünge hätten den Vertrauensmann des Hamburger Hafenbetriebsvereins nicht vor Strafe geschützt. Das Gericht stellte jedoch fest, daß der § 20 des Preßgesetzes Anwendung finden müsse und sprach Neumann kostenlos frei.

Und dennoch ist Neumann in den Augen aller anständigen Menschen der Gerichte.

Ueber den Prozeß lesen wir im Hamburger „Echo“ unter der vielgeliebten Signatur: „Mar Neumann der Strohhmann“ folgendes:

Die Schreibweise des „Hamburger Hafenarbeiter“, der von dem Renegaten Mar Neumann „redigiert“ wird, hat schon verschiedentlich die Gerichte beschäftigt. Das Organ, das sich über die Schreibweise der sozialdemokratischen Zeitungen nicht genug jütlich entrüsten kann, beliebt dagegen einen Ton, der tatsächlich unter aller Kritik ist. In Nr. 21 dieses Jahres brachte der „Hafenarbeiter“ wieder einen Artikel, durch den mehrere Schauerleute grob beleidigt wurden, und der zur Folge hatte, daß sich der als verantwortlicher Redakteur ausgedehnte Arbeitersekretär Mar Neumann wiederum vor dem Schöffengericht V wegen Beleidigung zu verantworten hatte. Der Artikel, aus dem wir einiges weiter unten wörtlich abdrucken, enthält nicht nur „schlechtigende Ausdrücke, sondern auch eine ganz unverschämte Denunziation. Der besagte Artikel, der die Ueberschrift: „Kontraktshauerleute der Boermann-Linie“ trägt, lautet wie folgt:

„In Nr. 18 und 20 unserer Zeitung machten wir unsere Kollegen aus der Sektionsgründung der Kontraktshauerleute der D. F. A. aufmerksam, und wir konnten auf die rege Tätigkeit der Jongleur Kruse und Jörgens und ihre Misserfolge hinweisen. Heute sind wir in der Lage, unsere Freunde noch einen dieser Obersöwen, nämlich den Kontraktshauermann Nidhoff, namhaft zu machen, was zu einer gewissen Freude Anlaß sein wird. Wie sollte es denn auch anders sein, denn diese haben wissen nicht, was sie tun; ihr blinder Eifer für den D. F. A. treibt sie an, für die zu schaffen, die sie mit Lust auslaugen und die sich freuen, solche Schächten gelunden zu haben.“

Dieser Artikel enthält also nicht nur ein schwere Beleidigung, sondern er verfolgt auch den Zweck durch die Bekanntgabe der Namen die Arbeiter, die für ihre Gewerkschaft tätig sind, bei ihren Arbeitgeber zu denunzieren und brotlos zu machen. Letzteres ist ja auch, wie wir erfahren haben, erreicht. Wie man ein herartiges Verhalten zu bewerteten hat, überlassen wir getrost dem Urteil eines jeden anständigen Menschen.

Mar Neumann hatte sich also am Mittwoch (8. Juli) des Artikels wegen vor dem Schöffengericht zu verantworten. Doch trotzdem der Beilage, wie vorausgeschickt sein mag, freigesprochen

werden mußte, war der Ausgang der Verhandlung für Neumann ein sehr blamabler. Der Beklagte gesteht nämlich, trotzdem er die Nummer des „Hafenarbeiter“, in der der intrinierte Artikel stand, verantwortlich gezeichnet hat, sich strafbar gemacht zu haben. Er behauptete, daß nicht er der Verfasser des Artikels sei, sondern der 30jährige Arbeitersekretär Wilhelm Heinrich Alfred Schlieter. Der habe den Artikel geschrieben und ohne sein Wissen und Wollen nach Hannover geschickt, wo der „Hafenarbeiter“ gedruckt wird. „Ja, wie ist denn das möglich, daß Sie von dem Inhalt Ihrer Zeitung als Redakteur keine Ahnung haben?“ fragt ganz verwundert der Oberamtsrichter Dr. Schmöder: „Sie sind ja dann der reine Strohhredakteur! Ihre Mitarbeiter können dann ja die heillossten Sachen nach Hannover schicken, die Sie dann alle zu verantworten haben!“ Mar Neumann meinte, daß die Sache so schlimm nun gerade nicht sei. In Hannover sei jemand, der die Artikel alle prüfe. Rechtsanwalt Dr. Herz, der die Privatkläger vor Gericht vertrat, fragte dann den Beklagten, wie es komme, daß gerade Hannover die Druckstadt für den „Hamburger Hafenarbeiter“ sei. Hannover ist keine Hafenstadt. Neumann erklärte das damit, daß die Zeitung in Hannover am billigsten gedruckt würde. (?? Red. d. C.) Auf die weitere Frage des Rechtsanwalts Dr. Herz, wie denn der Redakteur in Hannover heiße und ob er Mitglied des Hafenarbeitervereins sei, erklärte der Beklagte, daß der Redakteur Müller heiße und kein Mitglied ihres Vereins sei. „Sie lassen sich also ihre Sachen von einem Manne kontrollieren, der nicht einmal Mitglied ihres Vereins ist, und von denen Interessen der Hafenarbeiter nichts versteht?“ fragte darauf Dr. Herz. „Das er kein Mitglied ist, geht uns nichts an“, erwiderte ohne Scheu der verantwortliche Redakteur des „Hamburger Hafenarbeiter“. Als einziger Zeuge wurde darauf der angeblende Arbeitersekretär Schlieter vernommen. Vor Gericht sagte er aus, daß die intrinierte Notiz von ihm stamme und von ihm auch, ohne sie vorher Mar Neumann gezeigt zu haben, mit der letzten Abendpost nach Hannover geschickt worden sei. Der Beklagte habe von dem Artikel erst Kenntnis erhalten, als die Zeitung schon gedruckt gewesen und in Hamburg verteilt worden sei. In der Regel würden die Artikel, wenn das Material frühzeitig komme, Neumann vorgelegt. Eine Verschlingung aber, sei stets Neumann vorgelegen, bestche nicht. Eine weitere Beweisaufnahme war nach dieser Auslage zwecklos. Dr. Herz fristerte in seinem Wädover ganz rüchlos den Zweck des intrinierten Artikels und im besonderen das eigentümliche Verhalten des Beklagten, der ja eigentlich nichts weiter sei als ein Strommann und der sich von anderer Seite seine Arbeiter kontrollieren lassen müsse. Das Urteil des Gerichts lautete, wie wir schon oben angeführt haben, auf kostenlos Freisprechung des Beklagten. Der § 20 des Preßgesetzes lautet nämlich, daß, wenn die Druckchrift eine periodische ist, der verantwortliche Redakteur nur dann zu bestrafen ist, wenn nicht durch besondere Umstände die Annahme seiner Täterschaft ausgeschlossen wird.

Wenn Mar Neumann auch freigesprochen wurde, so verließ er doch als der Blamierte den Gerichtssaal. Die drei Schauerleute, die sich durch den intrinierten Artikel mit Recht beleidigt fühlten, haben bereits die Privatklage gegen den angeblichen Arbeitersekretär Schlieter eingereicht.“

Aus diesem Prozeßbericht interessiert die Kollegen gewiß besonders die Bemerkung, daß der Hafenbetriebsverein die im „Hamburger Hafenarbeiter“ denunzierten Schauerleute wegen ihrer Verbandszugehörigkeit maßregelte. Damit hat der Verein müßter Schamjucker endlich die Mäße lassen und selbst bestätigt, daß der Hamburger Hafenarbeiterverein im Dienst der Unternehmerinteressen steht. Von einem Demuzianten gilt in deutschen Landen der bekannte Spruch vom größten Schuß — was aber soll man von den Aufstragebern eines Schusses halten?

Gemaßregelte Arbeiter sind von den Ausbeutern quasi unter ein Ausnahmengesetz gestellt und mit diesen kann nach Carras der größte Gel regieren. Bleibt die Frage, ob sich vernünftige Arbeiter, die sich ihrer Menschenwürde bewußt sind, auf die Dauer ein Eskeregiment gefallen lassen. Unsere Kollegen werden, nachdem sie die unumstößliche Gewißheit haben, daß sie auf Schritt und Tritt von den Spitzeln des Hafenbetriebsvereins umgeben sind, die Verbeugung für den Verband vorstichtiger, aber doppelt eifrig betreiben.

Nur der Schwächling fürchtete den verabschönungswürdigen Terrorismus des Hafenbetriebsvereins und seiner reichsverbändlerisch-gelben Spießgesellen: Der Mut des Mannes wächst mit der Gefahr!

Denkt daran, Hamburger Hafenarbeiter. Im Jahre 1915 wollen die Unternehmer eure Arbeitszeit verlängern und den Lohn kürzen!

Den Anschlag abzuwehren, stärkt eure Organisation den Deutschen Transportarbeiterverband!

Zum christlichen Streikbruch im Karlsruher Rheinpfalz. Am 27. und 28. Mal fand vor dem Schöffengericht die Verhandlung über eine Beleidigungsklage unserer Kollegen Reimüller und Höber in Karlsruhe gegen den Bezirksleiter des christlichen Fabrik-, Verkehrs- und Hilfsarbeiterverbandes Kuhn in Karlsruhe, sowie gegen den Redakteur Franken-

berg von der „Gewerkschaftsstimme“, den Redakteur Fromm von der christlichen „Arbeiter-Zeitung“ sowie den Verantwortlichen des christlichen „Badischen Beobachters“ und der „Freiburger Tagespost“, statt. Grund zu der Klage gab unseren Kollegen die Behauptung der „Christen“, der christliche Bezirksleiter Kuhn sei nach einer Verammlung in Jodgrum von etwa 40 mit Messern und Knüppeln bewaffneten Genossen unter Anführung von Reimüller und Höber überfallen worden. Im Anschluß an diesen Schwindel wurden von den „Christen“ noch die ungläublichsten Verdächtigungen und Verleumdungen in die Welt gesetzt, so daß den Verleumdeten nichts anderes übrig blieb, als eine gerichtliche Klärstellung herbeizuführen, die denn auch erfolgte und das ganze christliche Lügengewebe zerrit. Zwar konnte der Christ Kuhn Widerlage stellen, mit welcher er Erfolg hatte, indem die gegenseitigen Beleidigungen aufgerechnet wurden, was den beiderseitigen Freispruch zeitigte. Frankenberg von der christlichen „Gewerkschaftsstimme“ wurde zu 25 Mk. Geldstrafe und die anderen Beklagten zu je 10 Mk. Geldstrafe sowie zur Zahlung der Kosten verurteilt. Die Kosten der Widerlage trug die Widerbeklagten zu zwei Drittel resp. ein Drittel, während Kuhn die gesamten Kosten der Kläger zu tragen hat. Durch die Verhandlung wurde festgestellt:

1. Daß der Sekretär des christlichen Gesamtverbandes Erling in Karlsruhe, sowie der Bezirksleiter des christlichen Fabrikarbeiterverbandes, zugleich Kartellvorsitzender, Kuhn in Karlsruhe sich während zwei Jahren dem Glauben hingaben, sie hätten einen Tarif bei der Firma Langbein u. Co. am Karlsruher Rheinpfalz abgeschlossen, was in Wirklichkeit jedoch nicht der Fall war. (So sehen die christlichen Erling aus)

2. Nach Ansicht des Geschäftsleiters Schwarz konnten die Arbeiter der Firma Langbein u. Co. der Auffassung sein, daß der von der Firma gemachte Anschlag, wonach auf dem freien Platz der Plaketteiler und im inneren Betrieb der Sägemehler zu kommunizieren habe, so auszuliegen sei, wie ihn der entlassene Vertrauensmann Pierré ausgetagt habe.

3. Die Entlassung des Pierré erfolgte nicht etwa, weil er agitiert hatte, sondern lediglich, weil er durch sein Verhalten diesem Anschlag zuwider gehandelt hatte.

Damit ist den Christen der angebliche Grund zu ihrem Streikbruch genommen, denn sie behaupten, deshalb die Streikbrecher geliefert zu haben, weil der Streik eine Folge der Agitation gegen die Christen sei. Vor Gericht wurde im Gegenzug zu dieser Aufstellung festgestellt, daß ein christlicher Vorarbeiter den Vertrauensmann beim Arbeitgeber angeworben hatte, worauf dieser strafversetzt wurde, jedoch überzeugte sich die Geschäftsleitung später von der Grundlosigkeit der Beschwerde.

4. Nach Ansicht der Christen ist der Streik seitens der freien Gewerkschaft wegen der sofortigen Entlassung des Vertrauensmannes in regelwibriger Weise erfolgt — vom Jaun gebrochen worden — wie die Christen schreiben.

Demgegenüber steht fest, daß die Firma den mit den freien Verbänden abgeschlossenen Tarif schon vorher durchbrochen hatte, indem sie entgegen den ausdrücklichen Bestimmungen des Tarifs es ablehnte, bei vorkommenden Differenzen mit der Verbandsleitung zu verhandeln. Zum Beweise ihrer Auffassung legten die Christen ein Statut des Transportarbeiterverbandes vor, über dessen rechtmäßigen Erwerb sie sich nicht ausweisen konnten. Zwar besagt dieses Statut, daß jede beschäftigte Arbeitseinstellung acht Tage vorher beim Hauptvorstand anzumelden ist, jedoch kam in Ausnahmefällen auch die telephonische Genehmigung erfolgen. Diese Arbeitseinstellung gab dem Bezirksleiter Kuhn des christlichen Fabrikarbeiterverbandes jedenfalls kein Recht, Streikbrecher in den Betrieb zu dirigieren, wo er vordem gar kein Mitglied hatte.

5. Auf eine Anfrage des christlichen Gesamtverbandes erklärte Erling diesen der Beamte des freien Holzarbeiterverbandes, daß der Streik ausgedehnt sei, ohne das vorher eine Verkündung möglich war. Der Streik sei berechtigt gewesen und wurde vom freien Holzarbeiterverband unterstützt. Ebenso erklärt Zeuge Karle vom freien Fabrikarbeiterverband, daß der Streik berechtigt war.

6. Außer 24 freigangisierten Arbeitern befanden sich vor dem Streikausbruch noch drei christliche Holzarbeiter im Betriebe. Diese drei christlichen Arbeiter traten zunächst mit den übrigen Arbeitern des Betriebes in den Streik. Auf Aufforderung des Vorsitzenden vom christlichen Holzarbeiterverband, Schwann in Karlsruhe, suchten sie dann zu arbeiten, was ihnen im Karlsruher Betrieb jedoch nicht möglich war, weshalb einer derselben Arbeit bei der gleichen Firma im Sulzbacher Betrieb nahm.

7. Während der ersten drei Wochen des Streiks machten sich die Christen in keiner Weise bemerkbar, es eignete sich auch nichts. Dann drohte die Firma, den Betrieb von Karlsruhe wegzuverlegen. Wörtlich heißt es in dem Urteil:

„Als dies bekannt wurde, bemühten sich die christlichen Organisationen, die den Streik für nicht berechtigt hielten, um die Beschaffung von Arbeitswilligen. Namentlich der Kartellvorsitzende (!) Kuhn war in dieser Richtung eifrig tätig. Seine Bemühungen hatten den Erfolg, daß Arbeiter aus der Rheinpfalz, insbesondere aus Jodgrum, herbeigezogen werden konnten. Ein durch die pfälzische Bahn neu eingelegter Frühzug ermöglichte deren rechtzeitige Ankunft zum täglichen Arbeitsbeginn. Beamte der christlichen Gewerkschaften geleiteten sich auf dem Wege vom Bahnhof Mühlburg zur Arbeitsstelle und zurück, zum ersten Mal am 1. Juli 1913.“

Die christliche Streikbrecherlieferung ist hier also ungeschminkt angeblenden und nun folgt der „Haber-

fall" in Jodgrim. Es wird festgestellt, daß ein Arbeiter wegen Streikvergehens 14 Tage, ein anderer wegen Verleumdung und Körperverletzung vier Wochen und ein dritter wegen Verleumdung des Ruhr 8 Tage Gefängnis erhielt. Bezüglich des Reimüller und Höfer wird festgestellt, daß sie während der Schlägerei in einiger Entfernung gestanden seien. Nach Meinung einiger christlichen Zeugen wäre es ihnen wohl möglich gewesen, die Angegriffenen zu schützen, was sie jedoch ablehnten, um nicht der Teilnahme verdächtigt zu werden. Bei der Praxis der Christen, welche alles in ihrem Sinne auslegen, hatten die beiden gut daran getan, wegzubleiben, denn Ruht hätte gegen sie beim Landgericht Bandau ein Verfahren beantragt, das indessen eingestellt werden mußte, da sich die Schuldlosigkeit ergab. Also auch der Ueberfallsschwindel ist mißlungen, und die Redakteure, welche sich von Herrn Ruht hineinlegen ließen, haben nun die Kosten zu tragen.

8. Ruht hielt am 6. Juli 1913 in Jodgrim eine Versammlung ab, wo er "Aufklärung" über die Ursachen des Streiks geben wollte. Zur Vermeidung eines gegnerischen Besuchs in dieser christlichen Versammlung war an der Tür zum Versammlungstotal folgender Anschlag gemacht:

**W e s a n n t m a c h u n g**

Der Saal ist unter folgenden Bedingungen vermietet: Die Einwohner von Jodgrim und die Mitglieder der christlichen Gewerkschaften haben freien Eintritt. Auswärtige und Nichtmitglieder der Christlichen zahlen 50 Pf. Eintritt.

**G e m e i n s a m e M e i ß e r**

Bei der Verhandlung wurde weiter durch Zeugen festgestellt, daß nicht nur ein Mitglied der christlichen Organisation den freiorganisierten Vertrauensmann schließlich benutzte, sondern Zeuge Weiß, früher christlich organisiert, bestätigte, daß ihm der christliche Nebenkollege Matern mit Anschlüssen gedroht habe, ihn außerdem beim Sägemeister anzuwärzen. Der Widerlage des Ruhr wird statgegeben, weil Reimüller und Höfer von "schwarzen Kalkunten", "Streikbrechergesellschaft" usw. sprachen und beide auch beleidigende Artikel gegen die Christen geschrieben haben sollen. Dem ausgesprochenen Wunsch der beiden Privatkläger entsprechend ist die Strafe für die Beklagten nur gering ausfallen. Der Zweck, den die Kläger verfolgten, war erreicht, der christliche Streikbruch und Schwindel ist nun gerichtlich festgestellt.

Stettin. Am 28. Juni hielt die Sektion der Hafenarbeiter ihre Mitgliederversammlung ab. Kollege Joch erstattete den Bericht vom 9. Verbandstage in Köln a. Rh. und bemerkte unter anderem, daß der Verbandstag beschlossen hat, einen stabsstellenweisen Beitrag einzuführen. Nach einer ausgedehnten Diskussion erhielt Kollege Joch das Schlusswort zu seinem Bericht. Alsdann sprach der Sektionsleiter die misslichen Verhältnisse im hiesigen Hafen, die durch das Kontraktsystem entstanden sind. In der darauf einsehkenden Diskussion wurde dieses System sehr scharf kritisiert und verlangt, gegen diejenigen Kollegen, die in ein Kontraktverhältnis eingegangen sind, das Anschlußverfahren einzuleiten, wenn sie dies Verhältnis nicht lösen und nach dem abgeschlossenen Tarif arbeiten. Die Erziehung einiger ausgeschwiebener Funktionäre ergab folgendes Resultat: Ortsverwaltung: Auctin und Barzell. Sektionsleitung: W. Gennich, Schiedsgerichtsbefehl: F. Berndt. Es wurde beschlossen, die Wahl von Komiteemitgliedern zum Sommerfest wegen der vorgeschrittenen Zeit in einer demnächst stattfindenden Vertrauensmännerversammlung zu erledigen. Es erfolgte dann Schluß der Versammlung.



**Handelsarbeiter**

Berlin. Der Firma S. Tietz scheint unsere Kritik über den tödlichen Unfall des Kollegen Kleisbach sehr in die Glieder gefahren zu sein. In der Nummer 26 der "Zeit am Montag" wird eine "Verächtigung" unseres Versammlungsberichts angebrocht. Wir lassen dieselbe hier im Wortlaut folgen:

"Der Fabrikunfall im Warenhaus Tietz hat seine behördliche Aufklärung noch nicht gefunden. Dagegen bedürfen die in der Versammlung des Transportarbeiterverbandes vorgetragene Fälle, die sich an den Unfall angeschlossen, wesentlich der Richtigstellung. In dieser Versammlung war von dem Versammlungsleiter Polmeier unter großem Unwillen der Versammlung berichtet worden, daß die Firma Tietz der Witwe vom der Kaution des verunglückten Fabrikunfallführers noch 20 M. in Abzug gebracht habe. Durch die von uns angefertigten Ermittlungen haben wir nun erfahren, daß die Sache sich anders verhält. Gleich nach dem Unfall begab sich der Hausinspektor der Firma zu der so glücklich zur Witwe gewordenen Frau, um ihr das Unglück möglichst schonend beizubringen. Bei dieser Gelegenheit übergab er der Frau zur Bestreitung der ersten Ausgaben 20 M. Als die zur Witwe gewordene Frau dann in das Bureau der Firma Tietz kam, erhielt sie zuerst einen vierwöchentlichen Lohn von 1.16 M. ausgezahlt, wovon die am Vormittag ihr vom Hausinspektor privatim gegebenen 20 M. ab in Abzug gebracht wurden. Ferner erhielt die Frau vom dem Firmeninhaber 30 M., so dann erhielt die Frau die Kaution von 101 M., in voller Höhe und außerdem das ihr zustehende Sterbegeld von 120 M., so daß sie im ganzen 367 M. erhalten hat. Die bewaunerswerte Frau erhält jetzt eine wöchentliche Unfallrente von 17,50 M. und ist ihr

außerdem, vorläufig für ein Jahr, eine Unterstützung von 20 M. monatlich aus der Tietz-Stiftung zugesichert worden."

Jeder Uneingeweihte der diese "Verächtigung" liest, wird sagen müssen, daß hier ziemlich stark aufgetragen worden ist. Immerhin dürfen diese Mitteilungen nicht unbesprochen bleiben und ist deshalb eine Richtigstellung an die "Zeit am Montag" eingesandt worden, leider fand diese keine Aufnahme. Wir geben den Wortlaut der Richtigstellung den Kollegen hiermit bekannt:

**G e s e h r t e R e d a k t i o n !**

In der Nr. 26 Ihrer geschätzten Zeitung kommen Sie noch einmal auf den Fabrikunfall bei der Firma S. Tietz, Alexanderplatz, zurück. Sie teilen den Lesern Ihres Blattes mit, daß die in der Versammlung des Transportarbeiterverbandes vorgetragene Fälle, die sich an den Unfall angeschlossen, einer wesentlichen Richtigstellung bedürfen. Die in der betreffenden Versammlung gemachten Mitteilungen entsprechen voll und ganz den Tatsachen. Der von der Firma ausgezahlte Lohn angebl. auf 4 Wochen ist nicht so hoch zu berechnen. Der Verunglückte stand in achtstägiger Kündigung und hatte außerdem noch für die Woche, in welcher der Unglücksfall sich ereignete, seinen Lohn in voller Höhe zu beanspruchen. Ferner ist die eingehaltene Kaution von 101 M. und das Sterbegeld von 120 M. von den an die Witwe gezahlten 367 M. in Abzug zu bringen, da die 101 M. in Eigenum des Verunglückten sind und das Sterbegeld gesetzlich gezahlt werden muß.

Bezüglich der abgezogenen 20 M., welche die Witwe vorher von dem Inspektor erhalten hatte, bleibt es sich doch ganz gleich, ob dieselbe von dem ausgezahlten Lohn oder von der Kaution in Abzug gebracht wurden. Wenn der Hausinspektor Jakob der Witwe die 20 M. privatim gegeben hat, dann ist es eben verständlich, daß dieselbe nachher die 20 M. wieder zurückforderte.

Eine Unfallrente von 17,50 M. erhält die bewaunerswerte Frau bis zum heutigen Tage noch nicht. Dieses zur Klarstellung der Angelegenheit, die von mir in der betreffenden Versammlung nur nebenbei erwähnt wurde.

Die Hauptfrage ist jedoch, hat die Firma die geltenden Vorschriften für Lastenaufzüge genügend beachtet und warum sind an dem betreffenden Tage die Schieber — daß die Fahrstühle außer Betrieb sind — nicht aufgehängt worden? Hierüber wäre eine öffentliche Auskunft sehr angebracht; die Firma reagierte allerdings nicht auf diese Frage."

Also, Kollegen, warten wir ab, ob die Firma S. Tietz auf unsere letzte Frage antwortet. Jedenfalls werden wir uns in der nächsten Versammlung mit der Angelegenheit nochmals eingehend beschäftigen.

Halle a. S. Die Kollegen im Handelsgewerbe rühren sich. Einen Erfolg erzielten die organisierten Geschäftsdiener bei der Herrensektionsfirma S. Weiß am Markt dadurch, daß wieder ein Vertrag zustande kam, der erhebliche Verbesserungen in bezug auf Lohn usw. mit sich bringt. Beim Einkauf von Herrengarderobe kann diese Firma, da sie auch den Schneidertarif seit langer Zeit anerkannt hat, nur empfohlen werden. Bei der Firma Puffbaum, Warenhaus, hier, gelang es leider nicht, den abgelaufenen Vertrag durch einen besseren zu ersetzen und kam hier nur eine Weiteranerkennung des bestehenden zuwege. Die ablehnende Haltung dieser Firma stütze sich speziell darauf, daß sie schon die höchsten Löhne am Orte mit zahle und daß erst einmal angebracht sei, daß sich die Geschäftsdiener der übrigen Firmen solche Löhne, wie sie zahlen, schaffen möchten. Da hierin eine gewisse Berechtigung liegt, so ist das ein Fingerzeig für alle Kollegen im Handelsgewerbe, nämlich der, den Weg zur Organisation zu suchen, um mit Hilfe dieser solchen Redensarten die Spitze abzurücken. Ein weiterer Erfolg wurde erzielt bei der Firma F r a n d S a h n e, Kaffeesurrogatfabrik, Zweigniederlassung Halle, dadurch, daß es, wenn auch erst nach jahrelangem schriftlichen und mündlichen Verhandlungen gelang, den vom Arbeitspersonal gewünschten Sommerurlaub vom Teil durchzubringen. Zwar ist nicht das gesamte Personal in den Genuß desselben gelangt, weil alle Beschäftigten unter 19 Jahren davon ausgeschlossen sind. Es ist aber ein Anfang gemacht und reichlich 200 Kollegen Pader usw. nehmen daran teil. Der Urlaub selbst beträgt für alle über 19 Jahre alten Personen, sofern sie drei Jahre beschäftigt sind, drei Tage und nach sechs Jahren sechs Tage, unter Fortzahlung des jeweiligen Lohnes.

Mühlhausen i. C. Der Gemeinderat der Stadt Mühlhausen hatte vor einigen Monaten im Einverständnis mit dem Kaufmännischen Detailistenverein von Mühlhausen und den Gewerkschaften die Einführung der völligen Sonntagsruhe für die Sommermonate Juni, Juli und August beschlossen. Diesem Beschlusse ist seinerzeit die Genehmigung durch den Kaiserlichen Bezirkspräsidenten verweigert worden mit der Begründung, daß eine dergleichen Regelung im Hinblick auf die bevorstehende Erledigung des Gelechtsentwurfs betr. Sonntagsruhe durch den Reichstag nicht angebracht erscheine, da sie geeignet sei, eine unnötige Unruhe in die Reichsgelechtsgebung hineinzutragen, ist doch der Sonntagsruhegesetzentwurf vom Reichstag nun nicht erledigt worden. Die sozialdemokratische Fraktion des neuen Mühlhäuser Gemeinderats hat daher der ersten Sitzung desselben den Antrag eingebracht, beim Bezirkspräsidenten auf eine sofortige Erledigung des Beschlusses des vorigen Gemeinderats vorzulegen zu werden. Die Verwaltung ist in diesem Sinne beim Bezirkspräsidenten bereits vorstellig geworden, so daß in allernächster Zeit die Entscheidung fallen muß, ob die Mühlhäuser Detailgeschäfte in den Sommermonaten schließen oder nicht.



**Bühnen- und Kino-Angestellte  
Schausteller-Gehilfen**

Berlin. In unserer Branchenversammlung erstattete Kollege Hannemann den Bericht vom Verbandstag in Köln. Der Referent berichtete über alle Punkte der Tagesordnung in ausgiebigster Weise. Vom Vorstandsbericht wurde erwähnt, daß unser Uebertritt im Oktober vorigen Jahres doch auch konnte mit berichtet werden, und wenn er nur mit einigen Worten erwähnt wurde. Ueber die Regelung der Verbandsbeiträge wurde ebenfalls eingehend berichtet und betont, daß eine Erhöhung resp. Staffelform der Beiträge notwendig im Interesse und Ansehen unseres Verbandes ist, und daß gleichzeitig der Kampfesmut gestärkt wird. In der Diskussion wurde bemängelt, daß die Versammlungsberichte im "Courier" bedeutend gekürzt werden sollen, da verschiedene Branchen großen Wert darauf legen, auch die Verhältnisse aus anderen Städten durch die Versammlungsberichte kennen zu lernen, für wissenschaftliche Abhandlungen fänden uns genügend Broschüren zur Verfügung. Auch betreffs der Agitation in unserer Branche hätten wir einige Richtlinien vom Verbandstag erhofft. Folgender Antrag wurde angenommen:

"Die Versammlung nimmt Kenntnis vom Bericht des Kölner Verbandstages und bedauert, daß unsere Branche nicht genügend berücksichtigt worden ist, wie wir es erwartet haben, da wir noch eine kleine Gruppe sind. Da wir aber noch ein großes Feld zu bearbeiten haben, wünschen wir in Zukunft mehr Berücksichtigung von Seiten der Zentralleitung."

Unter Branchenangelegenheit wurde unser Arbeitsnachweis erwähnt und bemerkt, daß wenn Bühnenarbeiter verlangt werden und arbeitslose Kollegen vorhanden sind, daß diese in erster Linie berücksichtigt werden müßten, und nicht andere Branchenkollegen zum Theater geschickt würden. Vom Theater des Behrens wurde berichtet, daß trotzdem genügend arbeitslose Kollegen vorhanden sind, bei Einrichtung der Sommer-Überstunden gemacht wurden. Dieses System ist entschieden zu verurteilen. Die Kollegen haben Ueberstunden in den Sommermonaten zu verweigern mit dem Hinweis, erst die arbeitslosen Kollegen einzustellen. Unsere Juli-Versammlung fällt aus.



**Transport-Arbeiter**

Ludenswalde. Die Lohnbewegung der Spektionsführer und Arbeiter ist als erledigt zu betrachten. Wenn auch die Kollegen zur Eringung ihrer Forderungen die Arbeit niedriger legen mußten, so konnte doch das Unternehmerium gezwungen werden, die Forderungen der Kollegen anzuerkennen. Nachstehend lassen wir den abgeschlossenen Tarif folgen:

**1. Arbeitszeit.**

Die Arbeitszeit beträgt 14 Stunden pro Tag incl. 2 1/2 Stunden Pause. Die Arbeitszeit beginnt morgens um 5 1/2 Uhr und endet um 7 1/2 Uhr abends.

Sind die Touren beendet und ist es abends 7 1/2 Uhr noch nicht erreicht, so tritt der Feierabend in Kraft.

**2. Pausen.**

Es wird den Kutschern und Arbeitern 1/2 Stunde Frühstück, 1 1/2 Stunde Mittag und 1/2 Stunde Vesperpause gewährt. Die Mittagszeit hat in der Zeit von 12 bis 3 Uhr zu liegen.

**3. Ueberstunden.**

Alle Arbeiten, welche nach 7 1/2 Uhr abends, ausgenommen Herbstpflege, zu verrichten sind, werden mit 50 Pf. pro Stunde bezahlt. Wird die Stunde nicht voll gearbeitet, so wird die Zeit, in welcher Arbeit geleistet wird, nach dem Satze von 50 Pf. für die Stunde bezahlt. Für das Zurückarbeiten der Frühstückspause werden 50 Pf. und für die Mittagspause 1 M. bezahlt. Wenn Pausen berührt gehalten, aber dennoch welche gemacht werden, die eine Viertelstunde überschreiten, so kann bei mehrmaliger Verwarnung die Entlassung erfolgen.

**4. Sonntagsarbeit.**

Sonntagsarbeit ist möglichst zu vermeiden. Von morgens 7 bis 8 1/2 Uhr soll nur Ferde- und Geschirrpflüge gemacht werden. Jede andere Arbeit, ausgenommen Eisgutbeseitigung, ist mit 50 Pf. pro Stunde zu bezahlen. Für Kutsch- oder Kramerruhren werden für den halben Tag 2 M., und für den ganzen Tag 4 M. gezahlt. Debat sich die Fahrt aber bis nach 8 Uhr abends aus, so sind für den halben Tag 2,50 Mark und für den ganzen Tag 5 M. zu zahlen. Für Mühlhausen- und Hochzeitsfahrten wird 1 M. bezahlt. Fest- und Feiertage, welche in die Woche fallen, dürfen den ständigen Arbeitern und Kutschern vom Wochenlohn nicht gekürzt werden.

Alle 14 Tage ist dem Kutscher oder Arbeiter ein voller Tag resp. Sonntag als freier Tag zu gewähren.

**5. Nacharbeit.**

Für die Nacharbeit ist 4 M. zu zahlen. Als Nacharbeit gilt die Zeit von abends 9 Uhr bis morgens 5 Uhr. Wer 24 Stunden hintereinander gearbeitet hat, dem ist hierauf eine ebenso lange Ruhezeit ohne Abzug des Lohnes zu gewähren. Bei Möbeltransporten zur Nachzeit über Land müssen zwei Mann zu einem Fuhrwerk gestellt werden, und erhält jede Person

# Verbandskollegen!

## Der Beitrag für die 30. Woche des Jahres 1914 ist fällig.

ein Zebrgeld von 1 M. und außerdem ein festes Trinkgeld.

### 6. Lohn.

Der Anfangslohn für Arbeiter beträgt pro Woche 23 M. und für Kutsher 24 M. Derselbe steigt jährlich um 1 M., bis zum Höchstlohn für Arbeiter auf 27 M. und für Kutsher auf 28 M. Den älteren Arbeitern und Kutshern wird auf Grund dieses Tarifabschlusses eine Lohnzulage von mindestens 1,72 bzw. 1,81 M. gezahlt. Die Beiträge zur Versicherung werden in Abzug gebracht. Die Löhne für Invaliden- und Unfallrentner sowie für Jugendliche unter 20 Jahren unterliegen der freien Vereinbarung.

### 7. Urlaub.

Jedem Arbeiter und Kutsher wird ein Sommerurlaub unter Weiterzahlung des Lohnes gewährt, und zwar: nach 1jähriger ununterbrochener Tätigkeit 3 Arbeitsstage, nach 4 Jahren 4 Tage, nach 6 Jahren 5 Tage und nach 8 Jahren 6 Tage. Die Zeit, in welche der Urlaub fallen soll, regelt der Unternehmer mit den Angestellten selbst, jedoch hat der Urlaub mindestens in der Zeit vom 1. April bis 30. September zu liegen. Dieser § 7 versteht sich mit rückwirkender Kraft.

### 8. Sonstiges.

Der § 616 des BGB. findet füngemäße Anwendung, und zwar bei einjähriger Beschäftigung 3 Tage, nach einem Jahre 6 Tage und nach zwei Jahren 12 Tage.

Die Lohnzahlung erfolgt möglichst Freitags. Eine Kündigung des Arbeitsverhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer findet nicht statt. Die Regelung der Stall-Dijour wird der Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer überlassen.

Bei etwaigen Streitigkeiten oder Differenzen aus dem Arbeitsverhältnis oder diesem Rohntarif ist die Schlichtungskommission, welche aus drei Arbeitgebern, drei Arbeitnehmern und als Obmann ein Vertreter der Handwerkskammer besteht, anzurufen und haben sich die Parteien dem Schiedsgericht dieser Kommission unterzuordnen. Zur Schlichtung der Differenzen kann ein Vertreter der unterzeichneten Verbände hinzugezogen werden.

Alle höheren Löhne und besseren Arbeitsbedingungen bleiben bestehen.

### 9. Parisdauer.

Dieser Tarif gilt vom 15. Juni 1914 bis zum 1. Juni 1915. Erfolgt drei Monate vor Ablauf dieser Frist eine Kündigung von Seiten einer der vertragsschließenden Parteien nicht, so geht der Tarif von Jahr zu Jahr stillschweigend weiter.

Durch diesen Tarif sind die Anfangslöhne um 2,50 M. pro Woche erhöht worden. Des weiteren haben die Kollegen jetzt Anspruch auf die Bezahlung der Ueberstunden und der Sonntagarbeit. Weiter muß jedem Kutsher mindestens der zweite Sonntag als freier Tag gewährt werden. Der Urlaub, der bis zu sechs Tagen gewährt werden muß, wird unseren Kollegen auch zum Vorteil gereichen. Wenn es auch nicht möglich gewesen ist, die Arbeitszeit zu verkürzen, so haben unsere Kollegen doch Erfolge erzielt, die jeden Kollegen, der noch nicht der Organisation angehört, veranlassen müssen, dem Deutschen Transportarbeiterverband beizutreten.

Kollegen, schließt noch enger eure Reihen! Seht alles daran, auch den letzten Mann der Organisation zuzuführen, dann wird es später schließlich möglich sein, auch die Arbeitszeit zu verkürzen. Den noch nicht der Organisation angehörenden Kollegen rufen wir aber zu: Wollt Ihr, daß auch für Euch etwas getan werden soll, dann schließt Euch Eurer Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband, an, dem nur durch diesen wird es möglich sein, auch Eure Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern.

Münberg. Soldaten als Möbeltransporteure. So manche Beobachtungen über die Verwendung von Soldaten zu recht unmillitärischen Zwecken haben schon gezeigt, daß ohne Schaden für die kriegermäßige Ausbildung der Soldaten deren Dienstzeit erheblich herabgesetzt werden könnte. Ganz abgesehen von der Verwendung der Soldaten zu häuslichen Arbeiten in Familien von Offizieren oder sonstigen militärischen Vorgesetzten, sind auch Soldaten schon beobachtet worden als Konkurrenten freier Arbeiter. Dieser Lage hat nun einfach ein in einer Kasse beschäftigter Unteroffizier Soldaten einfach zum Möbeltransportieren, was mit militärischer Ausbildung doch gar nichts zu tun hat, kommandiert. Eine Reihe von Leuten, die schon lange Zeit arbeitslos, also ohne Verdienst sind, ihren Verpflichtungen dem Staat (Rentamt) gegenüber aber doch nachkommen sollen und wollen, rechnen darauf, während der Nutzungszeit (an Festtagen) einige Mark verdienen zu können. Verschiedene Arbeiter werden ihren Hausherrn auf einen solchen Nebenverdienst vertriehen haben, um nicht zu der schon vorhandenen Not auch noch obdachlos zu werden. Auf solche Leute wirkt es empfindlich, wenn sie sehen, wie ihnen durch Soldaten diese Hoffnung zerstört wird. Am 1. Juli konnte man beobachten, wie zwei Mann von der 1. Batterie des 6. Feldartillerie-Regiments (ein Gefreiter und ein Kanonier) vom Hause Melanchthonplatz Nr. 1 in Münberg einen Umzug nach Pöthen für einen Verwandten des Regimentschreibers be-

sorgen mußten. Wenn die Soldaten zu solchen ungewohnten Arbeiten herangezogen werden, so sind sie der Gefahr ausgesetzt, sich körperlichen Schaden zuzufügen, für den letzten Endes keine Unfallversicherungsgesellschaft, keine Berufsgenossenschaft, sondern die Steuerzahler aufzukommen hätten. Aber selbst wenn die Geschädigte glatt geht, muß sich unter solchen Umständen jedem denkenden Menschen die Meinung aufdrängen, daß die jetzt bestehende Dienstzeit immer noch zu lang ist.

## Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Frankfurt a. M. Am 22. Juni fand eine außerordentlich stark besuchte Generalversammlung statt, in welcher die Delegierten Kneise und Bergens Bericht über den Verbandstag in Köln erstatteten. Der den Beitartitel des "Courier" zum Verbandstag gelesen hat, mußte zu der Ueberzeugung kommen, daß eine Beitragserhöhung diesmal nicht zu umgehen sein würde. Der Verband habe im letzten Jahr ungeheure Summen für Unterstützungszwecke aufwenden müssen. Eine außerordentliche Höhe hätten auch die Ausgaben für Lohnzulagen erreicht, was verurteilte, daß das Verbandsvermögen um 800 000 M. zurückging. Die Statutenberatungskommission, die vor dem Verbandstag zusammentritt, hatte deshalb sich mit der Frage zu beschäftigen, wie die Verbandsfinanzen so aufzubessern seien, daß die uns bevorstehenden schweren Lohnkämpfe in der gewohnten erfolgreichsten Weise erledigt werden können. Ein Ausweg wurde dahingehend gefunden, daß die Staffeln der Beiträge anstatt früher nach Ortsklassen nimmehr nach dem Einkommen des Einzelnen erfolgen soll. Der frühere Modus hatte für manchen Kollegen besondere Härten. Müßten doch Mitglieder, die ein Einkommen von 18 M. pro Woche hatten, denselben Beitrag zahlen, wie solche, die einen Lohn von über 30 M. pro Woche verdienten. Die jetzige, nimmehr Geltung habende persönliche Staffellung gleicht diese Härten aus und gestattet zugleich, auch an solche Mitglieder heranzukommen, die früher infolge niederen Verdienstes für den Verband nicht zu gewinnen waren.

Die Beitragsätze wurden auf dem Verbandstag wie folgt festgelegt: 1. Beitragsklasse (Wochenentkommen über 30 M.) = 75 Pf., 2. Beitragsklasse (Wochenentkommen 24 bis 30 M.) = 60 Pf., 3. Beitragsklasse (Wochenentkommen 18 bis 24 M.) = 50 Pf. und 4. Beitragsklasse (Wochenentkommen unter 18 M.) = 30 Pf. Für die Verwaltungsstelle Frankfurt ergibt sich nun die Notwendigkeit, die Beitragsätze so zu regeln, daß es möglich ist, auch in Zukunft unseren Verpflichtungen unseren Mitgliedern und der Allgemeinheit gegenüber nachzukommen. Zu dem früheren Verbandstag wurde ein drücklicher Zuschlag von 10 Pf. pro Woche für Erwachsene männliche, für Jugendliche und weibliche 5 Pf. erhoben. Ortsverwaltung und Funktionärkörper schlugen der Generalversammlung vor, den bisherigen Ortszuschlag von 10 Pf. auf 5 Pf. pro Woche zu erniedrigen. Der Vorschlag wurde nach eingehender Diskussion gegen wenige Stimmen angenommen. Der Wochenbeitrag für die Verwaltungsstelle Frankfurt a. M. beträgt nimmehr mit dem Ortszuschlag in allen vier Beitragsklassen: 1. Klasse 80 Pf., 2. Klasse 65 Pf., 3. Klasse 55 Pf. und 4. Klasse 35 Pf. Rängere Diskussion verurteilte auch die Angelegenheit betreffend Schiedsgericht in Sachen Bierfahrer. Die Anwesenden waren mit dem Verhalten der Delegierten auf dem Verbandstage einverstanden.

Glogau i. Schl. In unserer Mitgliederversammlung am 19. Juni wurde der Bericht vom Verbandstag in Köln gegeben. In der Diskussion stimmte man den Beschlüssen des Verbandstages zu. Dann wurden noch einige interne Verbandsangelegenheiten erörtert, worauf Schluß eintrat.

Stettin. Am 30. Juni tagte unsere Generalversammlung, die Stellung zu den Beschlüssen des genannten Verbandstages nahm. In längeren Ausführungen legte der Vorsitzende die Beitragsserhöhung klar, schlug im Namen der Ortsverwaltung vor, zu jeder Beitragsklasse 5 Pf. Ortszuschlag pro Mitglied und Woche zu erheben. Der Vorschlag wurde nach kurzer Debatte angenommen. Danach beträgt der wöchentliche Beitrag für die Mitgliedschaft Stettin ab 1. Juli cr. in der ersten Klasse 80 Pf., in der zweiten 60 Pf., in der dritten 55 Pf. und in der vierten Klasse 35 Pf. pro Woche. Ein weiterer Vorschlag der Ortsverwaltung, für die beitragsfreien Marken pro Woche 10 Pf. zu erheben, wurde nach längerer Debatte abgelehnt. Hierauf Schluß der Versammlung.

Sirehen i. Schl. In der am 7. Juli stattgefundenen Generalversammlung gab zunächst Kollege Bräuner den Bericht vom diesjährigen Verbandstage, dann folgte die Abrechnung vom zweiten Quartal. Diefelbe gab folgendes Resultat: Einnahmen 477,40 M., die Ausgaben, an Entschädigung und Prozente usw. 35,83 M., sächliche Materialien 1 M., Kartell- und Sekretariatsbeiträge 12,60 M., Porto und Telegramme 4,07 M. Kasienbestand 82,94 M. Die Hauptkasse erhielt 341,02 M. Der Mitgliederbestand betrug im ersten Quartal 62, im Laufe des Quartals wurden 7 Mitglieder aufgenommen und drei schießen aus, bleibt ein Mitgliederbestand von 66. Darauf wurde dem Kassierer Decharge erteilt, nachher gab Kollege Christoph den Kartellbericht. Als Hilfskassierer wurde Franz Hasche einstimmig gewählt. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

## Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:

In Berlin: Ernst Hausmann, Spt.-Nr. 39 815, eingetr. 28. 12. 13; Gustav Kolb, Spt.-Nr. 45 869, eingetr. 12. 8. 10; Anna König, Spt.-Nr. 431 606, eingetr. 5. 6. 10; Friedr. Regabus, Spt.-Nr. 45 112, eingetr. 23. 7. 10; Ladislauß Njanny, Spt.-Nr. 27 962, eingetr. 13. 6. 13; Karl Scheffelle, Spt.-Nr. 79 242, eingetr. 31. 7. 11; Paul Schlicht, Spt.-Nr. 2686, eingetr. 4. 4. 12; Wilh. Premerberg, Spt.-Nr. 428 244, eingetr. 16. 2. 13; Karl Stöhr, Spt.-Nr. 20 661, eingetr. 13. 1. 13.

In Gera: Karl Seeburg, Spt.-Nr. 255 444, eingetr. 13. 11. 13.

In Nürnberg: Johann Schmidt, Spt.-Nr. 191 555, eingetr. 3. 8. 08.

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

Mit kollegialem Gruß  
Der Verbandsvorstand.

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

## Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Regensburg suchen wir eine tüchtige Kraft als Geschäftsjührer. Bewerber muß mit allen organisatorischen und agitativen Aufgaben vertraut sein und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. Dreißigjährige Zugehörigkeit zur gewerkschaftlichen Organisation ist Bedingung.

Handchriftliche Offerten sind unter Schilderung der bisherigen Tätigkeit und Beifügung einer ausführlichen Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten bis 28. d. M. an den unterzeichneten Vorstand einzusenden.

Der Verbandsvorstand  
J. A.: D. Schumann.

## Bekanntmachung.

Nachdem der Münchener Gewerkschaftskongress die Einlegung einer Revisionssanktion für Schiedsgerichte in Sachen Grenzstreitigkeiten beschlossen und die Konferenz von Vertretern der Zentralverbandsvorstände als endgültig entscheidende Instanz für derartige Revisionsanträge bestimmt hat, haben wir beschlossen, der Konferenz folgenden Antrag zu unterbreiten:

Die Konferenz von Vertretern der Zentralverbandsvorstände möge beschließen:

„Der zwecks Beilegung der Differenzen bezüglich Abgrenzung der Organisationsgebiete zwischen dem Verbands der Brauerei- und Mühlenarbeiter und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband gefällte Schiedsgericht wird wegen Verletzung bzw. Aufhebung bisher geltender gewerkschaftlich-organisatorischer Rechtsgrundsätze sowie erheblicher Mängel im Verfahren aufgehoben, und die fruchtigen Fragen werden einem neu zu bildenden Schiedsgericht zur nochmaligen Prüfung bzw. Entscheidung unterbreitet.“

Mit Stellung dieses Antrages ist die Angelegenheit betr. Schiedsgericht in Sachen Organisationszugehörigkeit der Bierfahrer usw. in ein neues Stadium eingetreten. Die eventuelle Durchführung des Schiedsgerichtes selbst muß nimmehr solange aufgeschoben werden, bis eine Entscheidung durch die Konferenz von Vertretern der Verbandsvorstände bzw. das eventuell neu zu bildende Schiedsgericht herbeigeführt worden ist. Bis diese Entscheidung getroffen ist, kann selbstverständlich weder von einer Ueberweisung der unsreiner Verbände angehörenden Bierfahrer usw. noch von einem Bericht auf agitativerische und organisatorische Betätigung innerhalb des uns zustehenden Gebietes die Rede sein.

Wir ersuchen unsere Verwaltungen und Funktionäre, von Vorstehendem Kenntnis zu nehmen.

Der Verbandsvorstand  
J. A.: D. Schumann.

## Bericht über den Berliner Arbeitsnachweis für das II. Quartal 1914.

Branche	Arbeitslose	Geneigte Stellen		Besetzte Stellen	
		Beit.	Anteil	Beit.	Anteil
Hausdiener und Packer	1377	987	2389	675	2389
Kutsher und Mitfahrer	710	123	112	110	112
Spektations- und Lagerarbeiter	1018	106	1092	93	1074
Weinellarbeiter	23	11	—	11	—
Mineralwasserarbeiter	21	24	12	16	12
Feitigergerüstbauer	48	—	158	—	184
Kraftwagenführer	318	176	44	90	37
Fensterreimer	166	20	1035	20	976
Lein- und Arbeitsburden	566	673	88	526	76
Arbeiterinnen	32	45	5	26	5
Industrie-Arbeiter	484	—	—	—	—
	4788	2165	4935	1587	4814
			7100		6381

Arbeitslos blieben am Schluß des Quartals 1613 Kollegen. 2042 unterstützungsberechtigte Kollegen erhielten für 39 157 Tage 52 803,45 M. Arbeitslosenunterstützung. 95 jugendl. Kollegen erhielten für 1123 Tage M. 608,25 24 weibl. Mitglieder „ 416 „ M. 280,60

Insgesamt wurden an 2161 Kollegen und Kolleginnen für 40 696 Tage 53 692,30 M. Arbeitslosenunterstützung gezahlt. 93 auf der Durchreise befindliche Kollegen erhielten 162 M. Reimunterstützung. Abreist sind 268 Kollegen. Zugereist 177 Kollegen.

Verantwortlicher Redakteur: Carl Bindow, Reichshof. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer & Dimml, Berlin, Köpenicker Str. 36-38.