

# Deutscher Verkehrsband

Erscheint wöchentlich /  
Bezugspreis: Vierteljährlich 4,50 M. / Die Einzelnummer 40 Pfennige

Zentralorgan für die Interessen  
der in privaten und öffentlichen Betrieben des Handels-, Transport-  
und Verkehrsgewerbes beschäftigten Lohn- und Gehaltsempfänger

Redaktion u. Exped. Berlin SW 11  
Michaelkirchplatz 1. / Tel.: F 7,  
Jannowitzbrücke 6791. Redaktionschluss  
3 Tage vor Erscheinen des Blattes

Nummer 45

Berlin, den 9. November 1918

7. Jahrgang



## 9. November 1918

Schwarz



**Familie!** Ein weiteres Halt, das entgegenschlingt. Du bist von Sorgen überlastet, daß du glaubst — zumeist in dem Alter zwischen 25 und 40 Jahren — von jeder sozialen Arbeit dich befreien zu können. Und vergißt, daß gerade jetzt doppelte Anstrengungen notwendig sind, um deinen Kindern eine Lebensbasis in späterer besserer Zeit zu schaffen. Besonders unter solchen Umständen erweitert sich dein Pflichtkreis noch außen. Familie und Gesellschaft sind keine Gegensätze, daß man glaubt, sich entweder dem einen oder dem anderen widmen zu können. Schaue nur einmal hinaus aus dem Stubenhorizont deiner Familie, und wirke auch außerhalb der Familie für die Familie.

Umstände! Tausenderlei Einwendungen werden gemacht. Der Beruf — das Leben — die von der Arbeitsstätte zu weit entfernte Wohnung — die mangelnde Beschäftigung u. a. m. wird dem Fragenden gegenüber erklärt und oftmals zur eigenen Beruhigung als „irrtümlicher Grund“ angegeben. Und man hofft und glaubt vom anderen, daß dieser natürlich nicht von solchen „Umständen“ betroffen ist. Kleingläubiger! Für winzige Verbesserungen deiner Lebenslage sorgst du und vergißt, für die Aushebung der Ursachen für dein besengtes Lebensverhältnis Sorge zu tragen.

Ausgedehnt ist das Arbeitsverhältnis des Sozialisten. Trüg zu glauben, daß alle Aktivität vom Führer, Redner oder Kassierer und bestenfalls von der Wahlarbeitsmannschaft zu leisten ist. Eine Welt gilt es zu verändern, und da heißt es, ständig an der Verwirklichung eines besseren Zustandes mitzuarbeiten.

Der Kapitalismus versteht es, auf alle Weise sein Bestehen zu sichern und das Ideal eines sozialistischen Weltbildes zu verdrängen. Mit Fingerringeln ernsthafte Gedanken zu verdrängen, mit Alkohol dem einzelnen ein Traumbild auf wenige Stunden vorzugaukeln, im Film Sehnsüchte der Menschen ins Reich der Phantasie abzulenken. Und wo er durch solche Genüsse nicht mehr die Menschen betriebligen kann, sucht er durch Generalanzeigespalten zu verwirren.

Solche Absichten gilt es zu erkennen und zu durchbrechen. Jeder Sozialist muß bemüht sein, sich Bewußtsein über die Lage und Aufgabe seiner Klasse zu verschaffen, nicht nur interessiert, sondern auch mittätig an ihren Kämpfen zu sein. Von unserem Gegner haben wir zu lernen, seine für ihn so selbstverständlichen Klassenaufgaben geben uns das Recht und die Pflicht, immer an unsere große Aufgabe zu denken und daran jeden Tag unsere Gefinnung zu erproben. Jeder Tag im Arbeiterleben, ja jede Stunde im Arbeiterleben gibt uns allen reichlich Gelegenheit hierzu. Walter Ludwig.

### Skarez.

Wir hatten durchaus nicht die Absicht, uns mit dem Fall Skarez zu befassen. Die „lobernde Entrüthung“ eines natürlich tapfer anonym bleibenden „Mitglieds“ (? Red.) des Verkehrsbandes zwingt uns, einige Anmerkungen zu machen. Zunächst: Skarez ist Privatbetrieb, und das Charakteristikum aus der privaten Wirtschaft, und besonders aus dem Einzelhandel, das jetzt vor Entrüthung plakt, bedauert im Grunde genommen nur, daß es nicht in dem Maße wie die Skarezs die Gemeinde übers Ohr hauen kann. Jeder Privatbetrieb, der für Staat oder Stadt arbeitet, arbeitet in seinem Geldsack zum Schaden der Steuerzahler. Deshalb sind wir unbedingt Verteidiger der Gemeinwirtschaft. Skarezs haben die Sache nur großförmiger betrieben als allgemein in der Privatwirtschaft üblich.

Diese Großförmigkeit soll den Skarezs ermöglicht worden sein durch Fahrlässigkeit und durch Vorhubleistung. Es ist bezeichnend, daß die Revolverpresse gar nicht entrüthelt ist über den Betrag der Privatfirma an der Stadt Berlin, und daß sie fast stillschweigend an der möglichen oder wirklichen Schuld der nichtpolitischen Beamten vorübergeht. Sie hat fast ausschließlich auf sozialdemokratische Funktionäre los, die sie ganz willkürlich mit den Betrügereien der Skarezs in Verbindung bringt. Ein „nationales“ Spannbild jagte ganz ungeniert, sie belaste mit Absicht alle möglichen Beamten, weil dadurch die Behörde gezungen werden sollte, die wirklich Schuldigen zu nennen. Dieselbe Ehrabscheider betreibt im großen die „Rote“ Fahne. Zwar hat der Kommunist Schwend den Büchern Skarez die Kredite bewilligt, zwar hat der Kommunist Gabel die Aufsicht über die Geschäfte der Stadt mit den Skarezs, zwar hat der Kommunist Gabel den Vertrag mit der Firma auf eigene Faust verlängert, zwar hat der Kommunist Gabel sozialdemokratische Bezirksbürgermeister gerüffelt, weil sie bei anderen Firmen kauften, zwar hat die kommunistische Welt am Abend „die Wortwaise gegen Skarezs, sie lieferten schlechte Ware, zurückgenommen und ausdrücklich betont, sie hätte sich vom Gegenteil überzeugt — als sie von Skarez Druck- und Interatenaufträge bekam, zwar sind die Kommunisten Degler und Wisnewski durch ihre einseitige Teufelmeisterei mit den Betrügnern so hart belastet, daß sogar die sonst so bedenkenlose KPD, in formellen Ausschüssen greifen mußte, zwar hat die Unterorganisation der KPD, die sogenannte Rote Hilfe, von Skarez wagenweise Arbeitsstüde umsonst (?) bekommen — aber Schuld an der Korruption haben nicht der Schwend, der fleißig Stadtkredite gab, nicht der Gabel, der fleißig um die Ausbreitung der Skarezs geschäfte belogt war, Schuld haben nach kommunistischer Logik — die Sozialdemokraten.

Die Sozialdemokratie hat den Bezirksbürgermeister Schneider ausgeschlossen. Ob er sich strafrechtlich vergangen hat, wird die Untersuchung oder das Verfahren erweisen. Vor der sozialdemokratischen Moral hat er sich schuldig gemacht durch sein Auftreten und durch seinen Lebenswandel.

Gegen alle anderen von der Standalpresse genannten Sozialdemokraten liegt außer dem Behauptun-

# Paul Werthmann

Am Gründonnerstag, dem 28. März d. J., warf unseren Paul Werthmann ein schweres Leiden, das er vielleicht schon lange in sich trug, ohne es zu ahnen, aufs Krankenlager. Der äußerlich von Gesundheit und Kraft strahlende Körper verfiel langsam, unter großen physischen Qualen für den Kranken. Der Geist war fast bis zur letzten Stunde beherrscht von dem Willen zum Leben. Aber das heimtückische Krebs-

Naturfreund über alles liebte. Unter schwierigen Verhältnissen mußte damals Werthmann seine neue Tätigkeit aufnehmen. Aber die zündende, von ehrlicher Begeisterung getragene Beredbarkeit, gewürzt von einem köstlichen Humor, der ihn bis zu seinen letzten Tagen nicht verließ, seine strenge Saftlichkeit und sein offenes Wesen, sein aufrechter Charakter und seine stete Hilfsbereitschaft haben ihm rasch die Sympathien seines neuen Wirkungskreises erobert.

Bolle zwei Jahrzehnte wirkte Werthmann als Gauleiter unserer Organisation in Südbayern. Sein ganzes Sein war verwaschen mit dieser Tätigkeit, in der er vollständig aufging. So glaubte er, es nicht beantworten zu können, Mandate und andere Ehrenämter anzunehmen, obwohl sie ihm offenstanden und obwohl er auch den anderen Zweigen der Arbeiterbewegung redlich diente. Sein Leben gehörte ausschließlich seiner gewerkschaftlichen Organisation. Die Ehrenämter, die er bekleidete, die Mitgliedschaft im Reichswasserstraßenbeirat, im Landesisenbahnrat und im Aufsichtsrat des Konsumvereins



Mit Paul Werthmann ist einer unserer besten Funktionäre aus dem Kreise der Lebenden geschieden.

Am 12. Dezember 1878 zu Fürth in Bayern geboren, fand der aufgeweckte junge Handelsarbeiter früh den Weg zur gewerkschaftlichen Organisation. Er trat am 5. Juni 1896 einem Fürthener Lokalverein bei und gehörte mit zu den ersten Fürthener Kollegen, die sich nach der Gründung des Zentralverbandes diesem anschlossen.

Sein Lebensweg führte ihn im Frühjahr 1897 nach Berlin und ein Jahr später nach Hamburg, wo er sein Brot als Rader im genossenschaftlichen Betriebe der „Produktion“ verdiente. Dort entdeckte ihn der ihm im Tode vorausgegangene Friedrich Himpel, der den talentierten jungen Kollegen stärker zur Arbeit im Dienste der gewerkschaftlichen Organisation heranzog. Am 1. August 1906 berief ihn der Vorstand unserer Organisation als Anführer in sein Hauptbüro. Als im März 1909 sich die Neubekleidung des Gauleiterpostens im Gau Südbayern erforderlich machte, wurde Werthmann mit dieser Aufgabe betraut. Ein Bayer, dem die flachen, norddeutschen Gefilde nie recht zusagten, ging der jetzt Dreißigjährige gern ins bayerische Hochland, dessen gigantischen Berge der

München-Sendling nahm er an, weil sie in enger Verbindung mit seinen Aufgaben als Funktionär der Organisation standen. Wie sehr er an der Organisation hing, das geht aus Gesprächen und Briefen hervor, die er trotz seiner Schmerzen noch wenige Tage vor seinem Tode schrieb, wobei er immer wieder sein Bedauern und seine Sorgen zum Ausdruck brachte, gerade jetzt, beim Zusammenschluß mit den Bruderorganisationen, zur Untätigkeit verurteilt zu sein.

Ein wackerer Kämpfer, ein treuer Freund, ein lieber Kollege ist von uns gegangen! Was Paul Werthmann für die Sache der Arbeiterbewegung geleistet hat, läßt sich mit wenigen Zeilen nicht schildern. Aber wir danken es ihm, und sein Andenken wird unaussprechlich fortleben in der Geschichte unserer Organisation, die in dem Heimgang Paul Werthmanns einen schweren Verlust beklagt.

gen der „Rote“ Fahne nichts vor. Es bleibt jedem unbenommen, den beweislosen Verleumdungen des kommunistischen Revolvers Glauben zu schenken, er muß sich dann aber darüber klar sein, daß er sich damit selbst aus den Reihen der anständigen Leute ausschließt. Für jeden halbwegs anständigen Menschen, zumal aber für jeden Arbeiter, wiegt das kategorische Nein der sozialdemokratischen Funktionäre tausendmal mehr als das hysterische Ja aus der kommunistischen Subelgasse.

Das „Berliner Tageblatt“ veröffentlicht ein recht günstiges Gutachten über die Firma Skarez, das erst vor Jahresfrist, im Oktober 1928, von einer der drei großen D-Banken abgegeben worden ist. Es lautet:

„Die Firma Willy Skarez, Inh. Gebr. Skarez, Berlin SW 19, Kommanditist 80/81, hat als Inhaber Willy, Leo und Max Skarez. Wir arbeiten schon seit vielen Jahren mit der Firma in angenehmer Weise und haben ihr auf gebeter Basis größere Kredite zur Verfügung gestellt.“

Die pekuniären Verhältnisse der Firma sind unseres Erachtens geordnet; auch das Konto wurde stets in Ordnung gehalten.

Außer dem Geschäftsvermögen verfügen die Inhaber unseres Wissens noch über Privatvermögen.

Nachteiliges haben wir weder über die Firma, noch über ihre Inhaber gehört. Auch glauben wir, daß die Firma bisher ihren Verpflichtungen nachgekommen ist.“

Das „Tageblatt“ bemerkt zu dieser günstigen Auskunft: Wer will es einem in städtischen Diensten stehenden Geschäftsmann verdenken, daß er auf Grund eines solchen Gutachtens mit der Firma Skarez durchaus legale

Geschäfte tätigt, die jetzt, ein Jahr später, in äußerst zweifelhaftem Licht für denjenigen stehen müssen, der die Zusammenhänge nicht kennt.

Die „Rote Fahne“ behauptet dagegen, daß die Anrüchigkeit der Skarezs schon lange bekannt gewesen sei. Uns dünkt, daß die Fahnenmacher die einseitigen waren, die den Betrieb Skarez durchschauten. Aber sie haben tapfer geschwiegen.

### Ein herziger Unternehmer und ein soziales Urteil.

Will man etwas über den Klassenkampf der Unternehmer gegen die Arbeitererschaft erfahren, will man darüber belehrt werden, wie die deutschen Unternehmer sich heute noch zu dem Proletariat einstellen, so braucht man nur das Verhalten zur Kenntnis zu nehmen, das eine der größten Stoffhandlungen Leipzigs, die Firma C. G. Reizig u. Co., gegen einen ihrer ältesten Arbeiter anwandte. Der Mann war bei dem Unternehmen seit dem Jahre 1908, also sechszwanzig Jahre, beschäftigt. Er hat in all dieser Zeit ehrlich und redlich für die Firma gearbeitet, in jeder Beziehung seine Pflicht erfüllt und dazu beigetragen, daß sich die Gewinne bei Reizig u. Co. von Jahr zu Jahr mehrten. Am 13. Februar dieses Jahres hat er sich nun im Verlaufe seiner Tätigkeit als Markthelfer mit einer Radnadel an der linken Hand verletzt und sich dadurch eine Blutvergiftung mit eitriger Bindgewebseptikämie zugezogen. Bereits nach kaum acht Tagen verschlechterte sich sein Befinden so, daß er ins Krankenhaus eingeliefert werden mußte, wo er bis zum 23. Mai verblieb. Anschließend an diese Behandlung war sein Gesundheitszustand aber noch so geschwächt, daß ihm vom Arzte völlige Schonung verordnet





wärtige Lebenshaltungsindex vernachlässigt vollständig die Ausgaben, die dem Arbeiter an Steuern, Verbandsbeiträgen, Versicherungen und Gebühren entstehen und die nach den Feststellungen der neuen Enquete nicht weniger als rund 13 Proz. der Gesamtausgaben ausmachen. Auch die Ausgaben für Vergnügungen, Erholung, Geschenke, Zinsen usw., die in dem Konto „restliche Ausgaben“ zusammengefaßt worden sind, sind in die Buchungsgrundlagen des Lebenshaltungsindex nicht aufgenommen worden, trotzdem sie mit 5,3 bis 6,1 Proz. einen nicht unerheblichen Anteil an den Wirtschaftskosten bilden. Dadurch, daß der gegenwärtige Lebenshaltungsindex diese wichtigen Ausgaben eines Arbeiterhaushalts nicht beachtet, wird seine Höhe künstlich vermindert. Denn es ist ja allgemein bekannt, wie sehr für den Arbeiter seit 1913 die Steuern und Versicherungsbeiträge gestiegen sind. Erst im Oktober 1928 hat das Statistische Reichsamt noch festgestellt, daß dem Facharbeiter in der Berliner metallarbeitenden Industrie 11,4 bis 11,8 Proz. vom Bruttolohn für Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge abgezogen werden anstatt 6,3 Proz. der Vorkriegszeit.

Was sich aus der vorstehenden Tabelle allerdings nicht ersehen läßt, ist die Verschiebung bei denjenigen Kostenbestandteilen, die auch der gegenwärtige Lebenshaltungsindex schon aufführt. Diese Verschiebung wird deutlich, wenn man die beiden Positionen „Steuern usw.“ und „Restliche Ausgaben“ scheidet und eine Umrechnung vornimmt. Dann ergibt sich:

	Arbeiterhaushalte mit einem Jahreseinkommen bis 2500 M.		Zusammensetzung des gegenwärtigen Lebenshaltungsindex
	von 2500—3000 M.	von 3000—3500 M.	
Ernährung . . .	58,6	58,6	54,8
Wohnung . . .	14,5	13,1	20,4
Heizung und Beleuchtung . . .	5,3	5,0	5,6
Bekleidung . . .	12,7	14,4	10,1
Verkehr und sonstig. Bedarf . . .	8,9	9,0	9,2
	100,0	100,0	100,0

In dem bisherigen Lebenshaltungsindex waren nach dieser Gegenüberstellung die Ernährungs- und die Bekleidungsleistungen zu niedrig, die Wohnungskosten zu hoch angesetzt. Berechnet man an Hand der Kostenbestandteile den Lebenshaltungsindex nach den vorhandenen Sonderindizes für Ernährung, Wohnung, Heizung und Beleuchtung, Bekleidung, Verkehr und sonstigen Bedarf z. B. im Monat September 1929, so würde er betragen:

Zusammensetzung des Indexes nach Kostenbestandteilen eines Arbeiterhaushaltes bei einem Jahreseinkommen	Gegenwärtiger Lebenshaltungsindex	
	bis 2500 RM.	von 2500—3000 RM.
155,5	156,4	154,0

Allein nach dieser (sehr rohen und angreifbaren) Berechnung zeigt sich, daß der gegenwärtige Lebenshaltungsindex um mindestens 1,5 bis 2,4 Punkte unter einem berechtigten Lebenshaltungsindex liegt! Schon deswegen ist eine Revision der Berechnungsgrundlagen des gegenwärtigen Lebenshaltungsindexes notwendig.

Die Ergebnisse der neuen Haushaltserhebung, die das Statistische Reichsamt veröffentlicht, bieten zunächst nur einen allgemeinen Überblick. Sie lassen noch keinen Schluß zu über die Veränderungen innerhalb der verschiedenen Kostengruppen. Die Fragen, welcher Wechsel in der Ernährung, in der Bekleidung und in den kulturellen Ansprüchen der Arbeiterschaft seit 1907 eingetreten ist, lassen sich noch nicht beantworten. Aber zweifellos werden auch hier innerhalb der einzelnen Ausgaben-gruppen starke Verschiebungen festgestellt werden. Die heranwachsende Tochter eines Arbeiters trägt heute keine wollenen Strümpfe mehr, sondern kunstseidene. Sie trägt auch keine Stiefel mehr, sondern Halbschuhe. Frauenrock und Bluse, mit denen der Lebenshaltungsindex bisher noch gerechnet hat, sind auch meistens Museumsgegenstände geworden. Diese Veränderungen der Lebenshaltung werden den Lebenshaltungsindex noch weit mehr verändern, als die obige Berechnung erkennen läßt, die nach der bisherigen Zusammensetzung die einzelnen Kostengruppen als richtig unterstellt.

**Die Grenzen des Lebenshaltungsindexes.**

Eine Revision des Lebenshaltungsindexes wird uns also dem Ziel, einen objektiven Maßstab für die Kaufkraft des Lohnes zu gewinnen, näher bringen. Aber auch dann, wenn die notwendige Revidierung erfolgt ist, kann der Lebenshaltungsindex kein Universalmittel sein, um die Kaufkraft jedes einzelnen Lohnes einwandfrei festzustellen. Denn der Lebenshaltungsindex, den das Statistische Reichsamt veröffentlicht, ist eine Maßziffer, die auf Grund der durchschnittlichen Preisbewegung im ganzen deutschen Reich errechnet worden ist. Sie ist eine Durchschnittsziffer, die mit allen Vor- und Nachteilen einer Durchschnittsziffer belastet ist. Die Kaufkraft des Lohnes ist in der Großstadt eine andere als auf dem Lande, ist in Württemberg eine andere als im Ruhrgebiet. Der Lebenshaltungsindex vermag also immer nur einen gewissen Anhaltspunkt für die Kaufkraftentwicklung des Lohnes zu geben. Jeder Gewerkschafter, der mit ihm in Lohnverhandlungen operiert, muß sich dieser Tatsache bewußt sein.

Dr. Friedrich Hertneck.

**Abtragelöhner oder Tariflohn im Transportgewerbe?**

**Eine wichtige Entscheidung des Hanauer Arbeitsgerichts. Transportarbeiter, das geht auch an!**

Am Freitag, dem 25. Oktober 1929, kam durch das Arbeitsgericht in Hanau a. M. (Bezirksverwaltung Frankfurt/Main) eine Streitfrage zur Entscheidung, die in ihrer Bedeutung weit über das Interesse der Beteiligten hinausgeht und allgemeine Beachtung verdient.

Eine Speditionsfirma, die ein bahnamtliches Rollfuhrunternehmen in Hanau betreibt, zahlte bis zum 1. Februar 1929 an ihre Fuhrleute den tariflichen Lohn von 51 M. bei einer Wochenarbeitszeit von netto 54 Stunden. Im bahnamtlichen (und nichtbahnamtlichen) Rollfuhrbetrieb muß der Empfänger von Fracht- und Expresgut, sofern es durch einen zugelassenen Rollfuhrunternehmer angeliefert wird, ein Rollgeld für das Befördern vom Güterbahnhof an die Adresse des Empfängers zahlen und für den Fall, daß ein Stück in den Keller oder in ein Stockwerk getragen werden soll, was zu bestimmen dem Empfänger überlassen bleibt, ist für dieses „Abtragen“ eine Abtragegebühr von 10 Pf. pro 50 Kilogramm und Sendung zu zahlen. Da nun der Vertrag, den ein bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer mit der zuständigen Stelle der Reichsbahnverwaltung abgeschlossen hat, nur zwischen diesen beiden Vertragspartnern Rechtsbeziehungen schafft, bleibt es somit dem Rollfuhrunternehmer überlassen, über die Abtragelöhner nach seinem Ermessen zu verfügen.

Im gesamten Rollfuhrgewerbe auch in anderen Städten der Umgebung ist es den Fuhrleuten gestattet, diese Gelder für sich zu kassieren. Da jedoch die Empfänger fast ausschließlich Geschäftsleute sind, die ihre Räume im Erdgeschoß haben oder selbst Arbeitssträße zur Verfügung haben, die das Befördern in ein Stockwerk oder Keller belangen, kommen diese Abtragelöhner sehr selten vor.

Am 2. Februar 1929 erließ nun die Firma durch Aushang eine Bekanntmachung, wonach wegen ungünstiger Geschäftslage der Lohn auf 7,50 M. pro Tag herabgesetzt wird, obwohl nach dem Tarifvertrag ein Wochenlohn in Höhe von 51 M., ab 13. Juli 1929 53,60 M., gezahlt werden muß.

Die sechs Fuhrleute, die sämtlich im Deutschen Verkehrsband organisiert sind, gaben ihrer Gewerkschaft einstimmig den Auftrag, auf die Einhaltung des Tarifvertrages zu drängen. Dies geschah zunächst in einem Schreiben an den Arbeitgeberverband, und dieser teilte in Beantwortung desselben mit, daß die Firma auf die entsprechenden Bestimmungen aufmerksam gemacht worden sei. Dennoch blieb es bei dem gekürzten Lohn.

Der Deutsche Verkehrsband hat dann Klage gegen diese Firma am Arbeitsgericht in Hanau angebracht. Obwohl hier ein ganz öffentlicher Tarifvertrag einer Mitgliedsfirma des Arbeitgeberverbandes vorliegt, trat ein Geschäftsführer desselben auf, um die Maßnahmen der Firma zu verteidigen. Er erkannte zwar an, daß die Firma den Tariflohn nicht in richtiger Höhe gezahlt hat, behauptete jedoch, daß die Leute dafür die Abtragelöhner behalten dürften, und somit der Tariflohn durch diese Abtragelöhner erreicht sei. Er sei zwar nicht in der Lage nachzuweisen, daß die Differenz durch diese Abtragelöhner vollständig ausgeglichen würde, aber es sei unbillig, von der beklagten Firma zu verlangen, daß sie, trotzdem sie diese Abtragelöhner den Klägern überlassen hätte, auch noch den vollen Tariflohn zahlen müßte. Da die Höhe dieser Abtragelöhner strittig sei, beantrage er die Ernennung eines Sachverständigen, der als Sachmann die Höhe dieser Gelder abschätzen könne. Billigerweise müßten sich dann die Kläger diese Abtragelöhner auf ihren rückfälligen Lohn anrechnen lassen. Das Arbeitsgericht entsprach in Vernehmung der wirklichen Rechtslage diesem Antrag und bestellte einen anderen Spediteur, der ebenfalls ein bahnamtliches Rollfuhrwerk hat, als Sachverständigen. Dieser schätzte die Abtragelöhner, die von den Leuten täglich vereinbart werden, auf etwa 1 M. pro Tag ein, während die Kläger behaupten, sie würden kaum 50 Pf. in der Woche ergeben.

Der Vertreter des Verkehrsbandes erklärte, daß die Bekanntmachung vom 2. Februar 1929 in jeder Beziehung der Rechtswirkung entbehre und demgemäß hätten die Kläger für die zurückliegende Zeit Anspruch auf vollen Tariflohn und darüber hinaus auch auf die Abtragelöhner. Wenn man diese Bekanntmachung nach dem ihr zugeordneten rechtlichen Erfolg betrachte, stelle sie sich als eine Kündigung als Arbeitsvertrages dar. Formell sei diese Kündigung als nicht ausgesprochen anzusehen, da sie durch Aushang bekanntgemacht wurde, dies aber nur dann statthaft sei, wenn eine solche Form der Kündigung in einer Arbeitsordnung vereinbart sei, was im Betrieb der Beklagten nicht zutrefte. Außerdem müsse dieser Kündigung der rechtliche Erfolg verjagt bleiben, da sie gegen ein bestehendes Gesetz (§ 1 Tarifvertragsverordnung) verstoße. Wenn die Beklagte eine Änderung des Lohnes herbeiführen wollte, konnte sie die Abtragelöhner für sich beanspruchen. Diese Abtragelöhner seien aber den Klägern niemals gekündigt worden, so daß auch heute noch ein Rechtsanspruch der Kläger bestehe. Infolgedessen sei auch das Sachverständigengutachten rechtsunverbindlich und es könne in dem vorliegenden Streit gar nicht interessieren. Für den Fall, daß das Gericht den Anspruch der Kläger nur zum Teil anerkenne, den anderen Teil jedoch durch die Abtragelöhner als abgegolten erkläre, würden die Folgen eines solchen Urteils kaum übersehen werden können, denn dann sei der Tarifvertrag überhaupt ohne jede Bedeutung. Ein solches Urteil würde bedeuten, daß in Zukunft der Möbelträger und -pader, der Sadträger im Mehlgroßhandel, ganz abgesehen von den übrigen Rollfuhrleuten im Speditions-gewerbe, ihres garantierten Tariflohnes verlustig gingen und dafür tropfenweise mit je 10 Pf. entschädigt würden. Im Tarifvertrag sei kein

Raum für eine solche Maßnahme und das Gericht müsse nach dem Antrag der Kläger entscheiden.

Das Gericht machte nach der Beratung einen Vergleichsvorschlag, der den Anspruch der Kläger ungefähr zu 60 Prozent befriedigt hätte. Beide Parteien lehnten diesen Vorschlag ab. Darauf wurde das Urteil sofort verkündet; daß die Beklagte in voller Höhe verurteilt und dem Antrag der Kläger restlos entsprochen.

Dieser Prozeß, der sich vom 2. August bis 25. Oktober 1929 hinzog, ließ die Tariffrage des Arbeitgeberverbandes sehr problematisch erscheinen. Daß es sich um einen Tarifbruch einer Mitgliedsfirma des Hanauer Arbeitgeberverbandes handelte, war von vornherein klar. In der Verhandlung hat der Vertreter des Arbeitgeberverbandes der Firma die Argumente geliefert, um diesen Tarifbruch zu beschönigen. Borecht ist dieser Angriff des Arbeitgeberverbandes auf den Tarifvertrag gescheitert. Der Kampf wird dabei in viel schärferer Form entbrennen bei der nächsten Lohnbewegung. Die im Großhandels- und Transportgewerbe beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen sind nur dann in der Lage, diesen Angriff bei der nächsten Lohnbewegung zu parieren, wenn sie geschlossen dastehen. Daher ist es notwendig, daß sie sich zellos im Deutschen Verkehrsband organisieren, denn nur so kann der Kampf gegen jegliche Verschlechterungen erfolgreich geführt werden.

**Giftgase im Automobilbetrieb.**

Von Dr. H. Schmidt-Lambert, Magdeburg.

Es hat sich nach jahrelangen Untersuchungen herausgestellt, daß eine große Reihe mehr oder weniger schwerer Gesundheitsstörungen im Automobilbetrieb durch die Auspuffgase des Motors, vor allen Dingen im Leerlauf, erzeugt werden. Nach den jüngsten Feststellungen sind hierbei Absonderungen von Kohlenoxydgasen in der Menge von 2 bis 15 Prozent festgestellt worden, Gasauscheidungen, die vollkommen genügen, um die denkbar nachteiligsten Wirkungen auf den Gesundheitszustand auszuüben. Die Absonderung des an und für sich äußerst gefährlichen Kohlenoxydgases wird aber dadurch noch um so bedenklicher gestaltet, als auch die größtmögliche Verbrennung durch Zuführung von Sauerstoff bis auf einen Kohlenoxydgehalt von etwa 2 Proz. immer noch von gesundheitslichen Nachteilen begleitet ist. Hieraus ergibt sich eine sehr große Reihe von Erklärungen für Unfälle, wie sie im heutigen Garagenbetrieb fast täglich gemeldet werden. Darüber hinaus aber treten auch ernsthaft Bedenken hinsichtlich der Gesundheit für die Anwohner von Automobilen und anderen Kraftfahrzeugen auf, die besahretter Straßen ein. Man kann sich vorstellen, daß vor allen Dingen in den Großstädten die ständig zunehmende Verschlechterung des Luftbestandes und die weitgehende Zufuhr an sich geringer Kohlenoxydmengen die Luft der Großstädte sehr bald in einer Weise verschlechtern muß, daß ernsthaft an durchgreifende Veränderungen auf diesem Gebiete gedacht werden muß. Veränderungen in der von uns hier geforderten Art würden zunächst aber im Interesse des Automobilbesizers und des Kraftfahrzeugführers liegen. Denn die Vergrößerung der nachweisbaren Fälle von Kohlenoxydvergiftungen durch den Automobilbetrieb betrifft immer Besitzer oder Führer der Kraftwagen. Man kann sich ohne weiteres denken, daß bei dem ausgedehnten Garagenmangel, der vor allen Dingen wieder die Großstädte trifft, hier Zustände eingewiesen sind, die einer Vergiftung mit abgeordneten Giftgasen den Weg geradezu bahnen.

Es sollte daher oberste Pflicht des künftigen Garagenbaues sein, für große und helle Räume mit weitgehender Ventilationsmöglichkeit zu sorgen. Sowohl in der Privatgarage als auch erst recht in der geschäftsmäßig betriebenen Vermietungsgarage sollte streng der Leerlauf der Motoren unterlagert werden, da, wie wir zeigten, gerade dieser Leerlauf die Absonderung des Kohlenoxydgases ganz besonders fördert. Es genügt nicht, daß gelegentliche Lüftungen der Garagen vorgenommen werden; soweit es die Sicherheit der hier untergebrachten Fahrzeuge gestattet, sollten mindestens in den Tagesstunden sämtliche Zugänge und Luftzufuhrgelegenheiten geöffnet sein. Die Gefährlichkeit der Auspuffgase ist besonders darin zu suchen, daß sie vollkommen geruchlos und geschmacklos sind und sie sich erst dann bemerkbar machen, wenn bereits die Einwirkung auf den menschlichen Organismus einen Grad erreicht hat, bei dem auch das schnelle Auffuchen lauerstoffreicher Luft nicht mehr von unmittelbarem Erfolg begleitet ist. Plötzlich auftretende Uebelkeiten pflegen sofort in das Stadium der Bewußtlosigkeit überzuleiten, wodurch es dem Betroffenen fast immer unmöglich gemacht wird, Hilfe herbeizurufen.

Die in Preußen festgestellten 242 Todesfälle in Garagen sind zu über 85 Proz. auf das Aufstehen der von uns hier erwähnten Giftgase durch die Auspuffabsonderungen der Kraftwagen zurückzuführen. Es ist interessant zu hören, daß in den Großstädten Berlin, Hamburg, Köln, München und Leipzig die Entleerung von erkrankten Einwohnern in Kliniken und städtischen Krankenanstalten mit Kranheiten der Atmungsorgane besonders aus den Gegenden genommen hat, die einen reichen Automobilbesitzer entwickeln. Wenn wir uns jetzt für diese genannten Großstädte auf die vier hauptsächlichsten Autostrassen beschränken wollen, so tritt für Berlin eine Erhöhung der Entleerungszahlen von 7 1/2 Proz. gegen das Vorjahr ein, für Hamburg sogar eine solche von 11 1/2 Proz., für Köln eine solche von 4 1/2 Proz., für München von 2 1/2 Proz. und für Leipzig von 6 1/2 Proz.

Man hat auf Grund dieser Erfahrungen im amerikanischen und englischen Automobilbau bereits Versuche unternommen, durch chemische Beeinflussung der Auspuffgase die Schädlichkeit für die Einatmung aufzuheben oder



# Zur Unterhaltung und Belehrung

## November.

Novemberwort will ein rüttelndes Lied  
In die Herzen der Forschenden schallen:  
Das Neue kam, das Alte schied,  
Und wir kämpfen, wo Kämpfer gefallen.  
Und ward nicht das Letzte geschafft und getan,  
Wir segnen, was Eisen geschehen.  
Novemberstürmen brach mutige Bahn,  
Und wir Lebenden müssen sie gehen.

Und willst du es wissen, warum es geschah,  
Dann brauchst du nicht lange zu fragen:  
Es sind noch immer die Mütter da,  
Die das kommende Siechen getragen.  
Die Witwen und Waisen stehn immer noch  
An den Gräbern in weinender Klage.  
Die Krüppel altern und schleppen doch  
Den Krieg bis zum Ende der Tage.

Wir warfen Kronen und Senkerschwert  
In die Eden zu modernem Rosten,  
Und doch dürfen wir erst, was der Sieg begehrt,  
Aus den hoffenden Fernen kosten.  
Fabriken der Hant und die Krane der Not  
Sind von lauernden Nebeln umhangen,  
Der neue Tag mit dem Morgenrot  
Kommt leise und zögernd gegangen.

Wir haben einmal ein Leichentuch  
In flatternde Fegen zerrissen.  
Wir schrieben neu in der Menschheit Buch  
Der Menschen und Völker Gewissen.  
Das soll kein Wort, das vergessen ruht,  
Und kein dumpfes Vermächtnis bleiben.  
Wir wollen es täglich in läuternder Glut  
In die Herzen der Schaffenden schreiben.

Wir singen täglich Novemberfang  
Den mächtigen Ungekrönten,  
Wie einst das Erwachen der Freiheit erklang  
Und die Straßen von Schreitenden dröhnten.  
Das ist die Freiheit, daß Menschen frei  
Von den Aengsten und Nöten und Schattten  
Nicht mehr im heißen Hungerstrei  
Der rührigen Armut ermatten.

Novemberstürmen brach mutige Bahn  
Und half uns die Zeiten wenden,  
Und was nicht Rebellen der Freiheit getan,  
Werden Völker der Freiheit vollenden.  
Die Hände verchlungen, die Geister entfast  
Und Willen und Wege verbündet!  
So wird von der Arbeit in täglicher Nacht  
Der Sieg des November verkündet.

Franz Rothensfelder.

## Brauereispferde.

(Sächsisch.)

's isch wärtslich nich bloß wegen Kaiser, unn wegen  
Militärs, unn wegen Freggigredde, sondern ierwahaup:  
frieher warich ähm scheener.

Fang doch nich von Bollebit an!  
Das hat garnischt mit Bollebit zu duhn. Ich meen  
doch de Bieraudos.

De Bieraudos? Die hamn dir doch nicht gedahn!  
Was heest nicht gedahn? Wo's noch Brauereispferde  
gab, da hadde mir mehr Freude am Vahn. Wenn ich  
dran denk, wie die so Ideen bedächig fuhren, da werd  
misch gans melangolisch zumuhde. Unn solldens, wenn  
zwee nahmander geschpannt warn, das war ä imboniern-  
des Bild. Direkt erhebm. So habb ich mir immer ein  
teemisches Drummsaug vorgestell. Unn wenn die tee  
Bier fuhren, sondern stelletich Mist uffs Feld, da war da  
gar tee Understiehd. 's Herz ischlug een drwegen heeher.  
Ich weech, in Kriech, da war ich doch bei dr Arbillrie,  
da habben mir an der een haumtze ä baar Farbe, die  
habbn gindnen noch Schembel pon dr Kiewedbrauerei  
druff. Die hamn mir immer bloß angequod, wenns uns  
mal recht dred'g ging, da kam'n een de Erinnerung,  
unn da ward mit wieder Mensch. Jetzt drwegen, mit denn  
Wubos, da is de ganze Boehle in... Na, de weecht schon,  
wahin.

Das is dr Zug dr Zeit. Da kannste nisch drwegen  
machen.

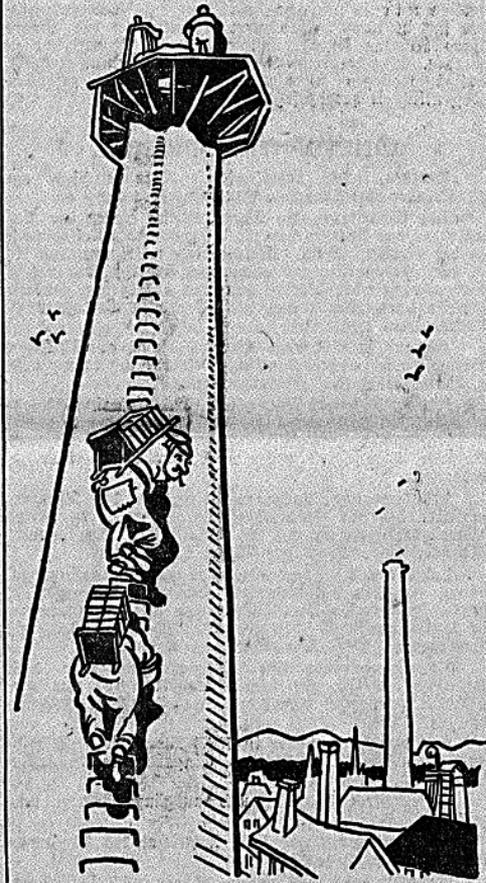
Das is ja das Draurige. Unn de Menschen sinn de  
Obter.

Du meenst wegen Fehrfahrn?  
Ne. Unn halb mal so ä Wubo an!

Zu was du?

Au ja, das wißt ihr ähm nich. Jeden Bierwagen  
hamn mir frieher angehalten, unn hamn getragt, ob  
mir ä Schidel mitfahrn kann. Unn nachher hamn miers  
Gehschbräch uff das Bier gebracht — du, da habben mir  
stelletich Zeitung drinne, unn hamn gesagt: He, ihr mit  
eiern labbgen Saff, der schmeckt doch nich. Unn da warn  
die Rudficher allemal in ihrer Aehre beleid'gt, unn hamn  
gesagt, das lassene nich uff sich sigen. Es habben zufällig  
ä Fah hinden droff, das war noch nicht gans leer, unn  
wenn mir ausn Feisern naus warn, da kennten mir ja  
mal de Gushje ans Schundloch habden, ob das Bier nich  
schmecken düht. Jedesmal habben die zufällig so ä Fah  
mit. He, unn was gloobst du, wie sich da leit, glei  
so ausn Schundloch... Unn dan sinn ähm alles Sagen,  
von denn de heette Generazjojn keene Ahnung mehr hat.  
Unn das kommt doch nich wieder.

Ne, das werd wohl nich wiederkomm.  
Sichte, drum hängt ich doch so an unsrer glorreichen  
Vergangheit. Das is sozulegen meine deische Dreie.  
W. Appelt.



Was der reaktionäre Besitzbürger unter Aufstiegs- möglichkeit der Arbeiter versteht.

## Die rote Fahne.

Eine Skizze.

Rot ist das Blut unseres noch immer geschundenen  
Körpers. Rot steigt die Sonne empor und lünder nahenden  
Tag, und von jeder tragen die Symbole der Freiheit  
und der Gerechtigkeit diese einfache, zu Herzen gehende  
Farbe. Immer wenn geknechtetes Volk gegen ihre  
Tyrannen revoltierte, kämpfte es unter roten Fahnen und  
nekte sie mit dem Blut ihrer Wunden und Tolen.

Schon in der ersten deutschen Revolution, im großen  
Bauernkrieg sehen wir rote Symbole. Fast jeder der  
zahlreichen, getrennt marschierenden aufständischen Bauern-  
haufen zeigte ein anderes Pantier. Die erste Fahne, der  
Bundschuh, war weiß-blau; später wurde der Bundschuh  
als Wappen geführt. Des armen Konrads Fahne war  
blau. Der edle Thomas Münzer kämpfte unter weißem  
Tuch mit dem Regenbogen darin, und andere Abtei-  
lungen wieder trugen rote Sonne und Bundschuh auf  
weißem Tuch. Der berühmte Balthinger Haufen aber  
zeigte uns einen einfachen roten Fächer und brachte der  
schwäbischen Ritterschaft schwere Verluste bei. — Der  
Aufstand jedoch und die rechtliche Empörung der schamlos  
ausgepreßten Bauernschaft wurde durch Verrat und  
mannerlei egoistischen Motive im Blute erstickt.

Die große französische Revolution von 1789 hatte die  
blau-weiß-rote Tricolore, ein Wahrzeichen des Bürger-  
tums. Doch auch hier fehlte es nicht an roten Symbolen.

Pariser Arbeitervolk trug die phrygische Mütze und die  
Schärpe; beide waren rot.

Die bürgerliche Revolution Deutschlands von 1848  
ließ Schwarz-Rot-Gold im Winde flattern. Auf vielen  
Barrikaden, besonders im Osten Berlins, aber nahm  
man die rote Kapffahne. Ebenso focht im Süden Deutsch-  
lands die Struve'sche Freischar, der auch der junge  
Wilhelm Liebknecht angehörte, unter roten Fahnen und  
roten Armbinden gegen badisches und preussisches Militär.

Und wieder entfaltete sich die rote Fahne über der  
Pariser Kommune von 1871. Mit Macht wurde das viel-  
gelästerte Pantier proletarischen Klassenkampfes von den  
Pariser Kommunalen in der Straßenschlacht entrollt.

Seitdem ist die rote Fahne das Symbol des inter-  
nationalen Sozialismus und jedem Kinde bekannt. —  
Von der Reaktion als „Krautfahne“ und „Zeichen der  
blutigen Anarchie“ geschmäht und verlästert, von den  
Arbeitern geliebt und heilig gehalten, weht das rote  
Tuch überall da, wo das Proletariat sich für seine Frei-  
heit einsetzt.

## Er wartet auf das Signal.

Dr. John Foolish, ordentlicher Professor für  
Verkehrskunde an einer bedeutenden Universität in den  
Vereinigten Staaten, besitzt einen Fordwagen und lenkt  
ihn selbst. Es ist logar zuzugeben, daß er seinen Ford  
recht gut lenkt, was bei Dr. Foolish, dem ordentlichen  
Professor für Verkehrskunde etwas heißen will.

Pünktlich um 9 Uhr startet er täglich, mit Ausnahme  
der Sonn- und Feiertage, sowie auch der reichlich be-  
messenen Ferien, von seinem in einem der Außenbezirke  
gelegenen Wohnsitz, um ins Kolleg zu fahren und dort  
seine dankbaren und aufmerksamen Zünger in der Ver-  
kehrskunde zu unterrichten. Pünktlich um 13 Uhr 30 Min.  
nahm Dr. Foolish in einem dem Kolleg benachbarten  
Restaurant seinen Lunch, fuhr von da zum Club, um  
einige Partien Whist oder Bridge zu spielen und kehrte  
dann ebenso pünktlich um 18 Uhr 30 Minuten zum Aus-  
gangspunkt seiner täglichen Fahrt zurück, um im Kreise  
seiner Familie das Diner einzunehmen.

Wenn man von einem gelegentlich einmal verloren-  
gegangenen Scheinwerfer oder einem abgerissenen Tritts-  
brett, verbeulten Kotflügel und ähnlichen Kleinigkeiten  
absehen will, ging alles eine geraume Zeit hindurch  
seinen gewöhnlichen, ordentlichen Gang. Eines Tages  
aber ereilte dem Professor, oder, was in diesem Falle  
wohl das Richtigere ist, seiner Familie doch das Ver-  
hängnis. Er kam nicht zur gewohnten Zeit, auch nicht  
mit einer trägtlich zu nennenden Verzögerung nach  
Hause.

Was mochte passiert sein? Auf eine fernmündliche  
Anfrage im Club kam der Bescheid, daß der gelehrte  
Herr den Club zur gewohnten Zeit verlassen habe, um  
nach Hause zu fahren. Also mußte ein Unglück geschehen  
sein. Man läutete nacheinander alle Polizeistationen an,  
die Professor Foolish auf dem Wege vom Club nach  
seinem Wohnsitz zu passieren hatte, erfuhr jedoch nichts,  
was auf seinen Verbleib einen Schluß zulassen konnte.  
Nur ein in dem gleichen Außenbezirk stationierter Be-  
amter gab die Auskunft, daß ein Fordwagen, den ein  
älterer Herr steuerte, der sich in Begleitung einer jungen,  
hübschen Dame befunden habe, trotz guter Beleuchtung  
auf einen Lastwagen aufgefahren sei, wobei der Ford  
wohl Kühler, Scheinwerfer und Vorderräder eingebüßt  
habe, die Insassen aber glücklicherweise mit dem bloßen  
Schreden davongetommen seien.

Damit war jedoch, wenigstens nach der festesten  
Ueberzeugung der verängstigten Gattin absolut nichts  
anzufangen, worauf Sohn und Tochter vorzogen, zu  
schwätzen und die Dinge abzuwarten.

So verging für die Familie eine bange Nacht ent-  
setzlicher Ungewißheit. Da, kurz nach Sonnenaufgang,  
hätte man das seit langen gewohnte Hausignal des  
Haustrhens, der im gleichen Augenblick auch schon in das  
offenstehende Gartenportal einbog. Die ganze Familie  
einschließlich des Dienstpersonals, stürzte hinaus, wo der  
Herr Professor völlig unerwartet seinem Fordwagen ent-  
stieg. Nachdem sich die erste Freude über das glückliche  
Wiedersehen etwas gelegt hatte, erfuhr man auch den  
Grund für das lange Ausbleiben und die nun glücklich  
überstandene Angst und bangen Zweifel. Herr Dr. Foo-  
lish, ordentlicher Professor für Verkehrskunde, hatte auf  
seinem Nachhausewege am Abend zuvor plötzlich rotes  
Licht vor sich gesehen und war als gewissenhafter Mann  
mit seinem Ford solange davor stehen geblieben, bis —  
der Wächter des Neubaus die rote Warnungslampe weg-  
nahm.

Der Bundesbeitrag für die  
**46. Woche**  
**(10. bis 16. Nov. 1929)**  
Ist fällig.

Verantwortlicher Redakteur: Carl Lindow, Berlin SO 10,  
Verlagsgesellschaft „Courier“, G. m. b. H., Berlin SO,  
Druck: Maurer & Dimmler, Berlin SO 16, Köpenicker Str. 34-38.