

Commer

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. franko geg. franko 1,50 M.
 Der Courier ist in die Postzustellung einbezogen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
 Telefon: Amt IV, 950.
 Geöffnet: 9-1 Uhr vorm., 2-7 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 38.

Berlin, den 19. September 1909.

13. Jahrg.

Der Siegeszug des Großbetriebes.

Welchen Effekt hat die marktschreierisch ausposaunte „Mittelstandspolitik“ der bürgerlichen Parteien gezeitigt? Ist es wahr, geht das Handwerk und der Mittelstand einer „neuen Zukunft“ entgegen, oder sind die Dinge wieder einmal härter gewesen, als die Menschen? Darauf geben uns die soeben im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten weiteren Hauptergebnisse der gewerblichen Betriebszählung in Deutschland vom 12. Juni 1907 lehrreiche Antwort.

Auf den ersten Blick mag es scheinen, als ob die Zählergebnisse eine verstärkte Position des Handwerks und des gewerblichen Mittelstandes konstatierten. Es wurden nämlich festgestellt:

	1882	1907
Kleinbetriebe bis zu 5 Personen	2 882 768	3 124 198
Mittelbetriebe mit 6 bis 50 Personen	112 715	267 430
Großbetriebe mit 51 und mehr Personen	9 974	32 007

Das sieht aus, als ob der Großbetrieb gegenüber den kleinen und mittleren Betrieben volkswirtschaftlich eine unbedeutende Rolle spielte; und ganz gewiß werden konservativ-meritale „Mittelstandspolitiker“ mit diesen Zahlen die „Vorherrschaft des Mittel- und Kleinbetriebes“ zu demonstrieren versuchen vor unwissenden Hörern und Lesern. Man wird den Leuten erzählen, von 100 Betrieben seien im Jahre 1907 noch über 91 pSt. kleine, 7,8 pSt. mittlere und nur 0,9 pSt. große gewesen. Schon daß von 1882 bis 1907 sich die Zahl der Kleinbetriebe von 95,9 auf 91,3 pSt. von der Gesamtzahl verringert hat, wird man den zu Betörenden verschweigen; um sie bei der konservativ-meritalen Stange zu halten. Von den sonstigen Ergebnissen der Gewerbezahlung wird der irreführende Mittelstand durch seine „Vertreter“ überhaupt kein klares Bild erhalten, von wegen der Gefahr dieser Aufklärung.

Die Erhaltung oder Vermehrung der kleinen und der mittleren Betriebe geschieht nämlich wesentlich nur in den Gewerbegruppen, die für die Gesamtwirtschaft nur von untergeordneter Bedeutung sind. In der Rohproduktion und in der hieran sich unmittelbar anschließenden Weiterverarbeitung, d. h. also den Stützen der Volkswirtschaft, beherrschen die Großbetriebe in rasch steigendem Maße das Feld. Die Gewerbegruppen-Industrie (einschließlich Bergbau) und Baugewerbe wiesen 1882 noch 2 175 857, im Jahre 1907 nur noch 1 870 261 Kleinbetriebe auf! Wohl nahm die Zahl der Mittelbetriebe von 85 001 auf 187 074 zu, aber die Großbetriebe vermehrten sich von 9481 auf 29 033. Was das zu bedeuten hat, werden wir bei der Betrachtung der beschäftigten Arbeiter erkennen.

Der Kleinbetrieb hat sich allerdings in den Gewerbegruppen Handel und Verkehr, Gast- und Schankwirtschaft kolossal ausgedehnt. Hier wurden 1907: 1 204 737 gegen nur 676 238 Kleinbetriebe im Jahre 1882 gezählt. Aber diese Gewerbegruppen sind sozusagen alle nur Hilfsbetriebe; sie führen der Volkswirtschaft keine neuen Werte zu, vermitteln wesentlich nur den Austausch der Waren. Hunderte solcher Kleinträger sind volkswirtschaftlich eine geringere Potenz, wie ein einziger nur mächtiger Großbetrieb. Von „selbständigen Existenzen“ kann man angesichts des Mangels und Mangels der großen Masse dieser Kleinbetriebe nur sprechen, wenn man dem Begriff Gewalt antun will.

Die Erdrückung der Klein- und Mittelbetriebe durch den Großbetrieb tritt sinnfällig in Erscheinung, wenn wir die in Frage kommende Personenzahl betrachten. Es entfielen überhaupt gewerblich tätige Personen auf die

	1882	1907
Kleinbetriebe	4 335 823	5 353 576
Mittelbetriebe	1 391 720	3 644 751
Großbetriebe	1 613 247	5 350 025

Man beachte die gewaltige Verschiebung zugunsten der Großbetriebe. Verteilt man nun die Personenzahl auf die Betriebe, so ergibt sich, daß auf je einen

	1882	1907
Kleinbetrieb	4,08 Personen	6,5 Personen
Mittelbetrieb	12,3	13,6
Großbetrieb	161,7	167,2

Nun schon tritt die gewaltige ökonomische Ueberlegenheit des Großbetriebes deutlicher in die Erscheinung. Die Situation ist aber für den Großbetrieb noch bedeutend günstiger, als die vorstehenden Vergleiche erkennen lassen. 1907 hatten nur noch in 7 von den 23 Gewerbegruppen die Kleinbetriebe die Mehrheit der beschäftigten Personen für sich. Es waren dies die Gewerbegruppen: Kunst- und Handelsgärtnerei, Tierzucht (exkl. Zucht landwirtschaftlicher Nutztiere) und Fischeret, Handelsgewerbe, Bekleidungs- und Nahrungs- und Genussmittel, Gast- und Schankwirtschaft und Reinigungsgewerbe. Man sieht, kein einziges der sogenannten Standardgewerbe, nur Hilfs- und Nebengewerbe, die auf den Gang der Volkswirtschaft keinen bestimmenden Einfluß ausüben können. In den genannten 7 Gewerbegruppen waren 3 713 748 gleich 70 pSt. aller überhaupt in Kleinbetrieben beschäftigten Personen tätig.

Maßgebend für die Volkswirtschaft Deutschlands sind die Gewerbegruppen Bergbau- und Hüttenindustrie, Industrie der Steine und Erden, Metall- und Maschinenindustrie, Chemische Industrie, Papierfabrikation und Textilindustrie. Gerade in diesen wichtigsten Gewerbegruppen ist der Kleinbetrieb und mit zwei Ausnahmen (Metallverarbeitung und Textilindustrie) auch der Mittelbetrieb stark zurückgegangen; der Großbetrieb beherrscht souverän das Feld! Die relativ wenigen Großbetriebe in diesen sieben wichtigsten Gruppen beschäftigten doch 3 454 714 Personen, und wie sich hier die Gesamtzahl auf die Betriebe verteilt, ist erst recht charakteristisch für die Bedeutungslosigkeit der Klein- und Mittelbetriebe in unseren Standardgewerben. So bezug in der Papierindustrie zwar 1907 die Zahl der Großbetriebe nur 4,8 vom Hundert; aber diese umfaßten 58,4 pSt. der beschäftigten Personen. In der Maschinen- und Apparate-Industrie sind zwar 96,4 pSt. der Betriebe als kleine und mittlere gezählt worden; aber die wenigen Großbetriebe (3,6 vom Hundert) beschäftigen allein 70,4 pSt. aller in Betracht kommenden Personen. Auch in der Gruppe Bergbau-, Hütten- und Salinenwesen gab es noch 68,2 pSt. Klein- und Mittelbetriebe, während jedoch auf die Großbetriebe 96,6 pSt. der insgesamt beschäftigten Personen entfielen! Die riesige Akkumulation des großindustriellen Kapitals geht auch daraus hervor, daß die Zahl der auf je einen Großbetrieb entfallenden Personen betrug:

	1882	1907
in der Bergwerks- und Hüttenindustrie	348,6	496,7
in der Metallverarbeitung	121,5	155,4
in der Maschinenindustrie	186,3	231,4
in der Chemischen Industrie	147,5	209,2
in der Textilindustrie	162,9	174,1

Wobei noch zu beachten ist, daß viele Großbetriebe in der Hand einer Gesellschaft vereinigt, außerdem fast sämtliche Gesellschaften miteinander kartelliert und syndiziert sind, wodurch sich die großkapitalistische Stokkraft noch gewaltig verstärkt. In den Gewerbegruppen, wo der Klein- und Mittelbetrieb noch absolut und relativ dominiert, ist die Kartellierung und Syndizierung aus natürlichen Gründen sehr erschwert, wenn nicht sogar ganz unmöglich.

Also bietet auch diese offizielle Veröffentlichung das Bild eines stetigen Vordringens des Großbetriebes und eines Rückganges der kleinen und mittleren Betriebe in den volkswirtschaftlich ausschlaggebenden Gewerbegruppen. Selbst in solchen, die man gemeinhin als die Domänen des kleinen und mittleren Betriebes ansieht, hat er viel Boden abgeben müssen an den Großbetrieb. Von den 22 Gruppen, in denen Vergleiche möglich sind, hat der Kleinbetrieb nur in einer, dem Versicherungsgewerbe, sich an Zahl auch relativ vermehrt. Speziell die Zahl der für eigene Rechnung arbeitenden Kleinbetriebe ist insgesamt von 1 877 872 im Jahre 1882 auf 1 446 286 im Jahre 1907 zurückgegangen! Die dünnen Ziffern der Gewerbezahlung enthüllen ein großes Fiasko der sogenannten „Mittelstandsretterei“. Tatsachen sind eben halsstarrige Dinge.

Die Gewerkschaften im Krisenjahre 1908.

Die wirtschaftliche Krise, die vor bald zwei Jahren einsetzte und besonders im Jahre 1908 mit furchtbarem Druck auf der Arbeiterschaft lastete, mußte selbstverständlich die Augen aller Sozialpolitiker auf die deutschen Gewerkschaftsorganisationen lenken, die in dieser

Zeit zum ersten Male eine außerordentliche Belastungsprobe bestehen sollten. Zum ersten Male in dem Sinne, als in der Krisenzeit zu Anfang der neunziger Jahre und auch in dem schlimmen Jahre 1901 die heutigen Unterstützungsanstalten entweder noch gar nicht bestanden oder in den meisten Gewerkschaften nur in Anfängen vorhanden waren. Zieht man als Kennzeichen modernen Unterstützungsweffens die Arbeitslosenunterstützung heran, so stellte sich diese für die gesamten Zentralverbände im Jahre 1891 auf nur 64 290 Mark, im Jahre 1901 auf 1 238 197 M., im Jahre 1908 hingegen nach der am 21. August 1909 von der Generalkommission der Gewerkschaften herausgegebenen „Statistischen Beilage“ zum „Correspondenzblatt“ auf 8 134 388 M.

Dieser gewaltige Unterschied in den Zahlen charakterisiert deutlicher noch als die vor kurzem veröffentlichten Zahlen über den Mitgliederbestand den Gang der Entwicklung und tritt in seiner Bedeutung ganz besonders hervor, wenn man die Ausgaben für Arbeitslosenunterstützung in den Jahren 1906 und 1907 zum Vergleich heranzieht. Es wurden hierfür insgesamt ausgegeben: 1907, also zu einer Zeit, wo die Krise bereits einzusehen begann, 4 375 012 M., und 1906, dem letzten Prosperitätsjahre 2 853 296 Mark. Allein der Metallarbeiterverband gab im Jahre 1908 den Betrag von 3 259 497 M. für Arbeitslosenunterstützung aus, ungerichtet die 3 049 748 M., die er für Arbeitsunfähigen- oder Krankenunterstützung zahlte. In diesen Zahlen ist die Antwort auf die Frage nach der Bewährung der gewerkschaftlichen Organisation gegeben; ohne Ueberhebung läßt sich sagen, daß sie im gesamten Wirtschaftsorganismus des Deutschen Reiches einen Faktor von hoher Bedeutung darstellen. Allerdings darf man heutzutage von gewerkschaftlicher Organisation nur im Hinblick auf die freien, der Generalkommission angeschlossenen Gewerkschaften reden. Wir sind die letzten, die verkennen, daß die Hirsch-Dunckerischen Gewerkschaften mit ihren 105 633, die christlichen Gewerkschaften mit ihren 264 519 Mitgliedern gegenüber den freien Gewerkschaften, die 1 831 731 Mitglieder zählten, ihre Bedeutung haben, besonders dann, wenn das Unternehmertum glaubt, sich ihrer im Kampf gegen die freien Gewerkschaften bedienen zu können, — als Rückhalt, als Sparrasse für ihre Mitglieder spielen sie im Vergleich mit den freien Gewerkschaften jedoch nur eine höchst bescheidene Rolle. Im Jahre 1908 verausgabten für Rechtschutz und Unterstützungen insgesamt:

	M.	pro Kopf
Die Zentralverbände	20 004 767	10,92
Die H.-D.'schen Gewerbevereine	406 318	3,85
Die christlichen Gewerkschaften	976 393	3,69

Hiervon entfallen auf Arbeitslosenunterstützung bei den

	M.	pro Kopf
Zentralverbänden	8 134 388	6,19
H.-D.'schen Gewerbevereinen	288 068	2,83
Christl. Gewerkschaften	134 453	0,70

Auf Streiks und Ausperrungen entfiel im Jahre 1908, wo es wesentlich galt, das in früheren Jahren Eroberte zu stützen, ein wesentlich geringerer Betrag als im Jahre vorher. Immerhin fällt auch hier der Unterschied scharf in die Augen. Es stellen sich die Ausgaben für diese Zwecke bei den

	M.	pro Kopf
Zentralverbänden auf	6 259 662	3,42
H.-D.'schen Gewerbevereinen auf	130 340	1,23
Christl. Gewerkschaften auf	424 992	1,61

Durchweg gaben also die freien Gewerkschaften auf den Kopf der Mitglieder berechnet fast dreimal so viel für Unterstützungen aus, als die anderen Organisationen; im Hinblick auf die Arbeitslosenunterstützung insbesondere sind vor allem die christlichen Gewerkschaften bedeutungslos. Selbstverständlich kommt die Bedeutung der freien Gewerkschaften für die Krisenperiode in den Unterstützungsfragen durchaus nicht allein zum Ausdruck. Die 60 Zentralverbände hatten 1908 eine Gesamtsumme von 48 544 396 Mark, eine Gesamtsumme von 42 057 516 M. und einen Vermögensbestand von 40 839 791 M. Im Jahre 1908 war der Vermögensbestand 33 242 545 M.; auf den Kopf der Mitglieder berechnet, stellte er sich 1907 auf 17,82 M., 1908 auf 22,30 M. In diesen Zahlen liegt ausdrücklich, daß die Gewerkschaften durchweg imstande waren, die in der Prosperitätsperiode für ihre Mitglieder erun-

genen Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen aufrecht zu erhalten; einzig der wirtschaftlichen Stärke der Zentralverbände ist es zuzuschreiben, wenn ein bemerkenswerter Unterschied zu früheren Krisenjahren Angriffe der Unternehmer durchweg ausblieben. Wir glauben in dieser Hinsicht den Gegensatz zwischen früher und heute nicht drastischer zum Ausdruck bringen zu können, als wenn wir zwei preussische Minister reden lassen.

Als nach dem Gründungsfrach des Jahres 1873 eine Krise das wirtschaftliche Leben des neuen Reiches völlig zerrüttete, richtete der preussische Finanzminister von Franzhausen bei der Beratung des Bankgesetzes im Reichstage einen Appell an das deutsche Unternehmertum, sich durch Lohnerhöhungen schadlos zu halten, und der geborene Arbeiterfeind Eugen Richter belohnte den Minister dafür in der Reichstagsitzung vom 20. November 1875 mit den Worten: „Alle Achtung vor einem Minister, der so unpopuläre Wahrheiten öffentlich ausspricht.“ Heute denken die kapitalistischen Parteien nicht wesentlich anders, und nicht minder ist die Feindschaft des preussischen Staates gegen die Emanzipationsbestrebungen der Arbeiterschaft heute so eklatant wie ehemals. Aber dennoch sah sich der jetzige deutsche Reichszentralrat, Herr von Bethmann-Hollweg in der Reichstagsitzung vom 15. Januar 1909 zu dem Geständnis veranlaßt: „... was alles von einer reinen Arbeitervertretung in ihren Wirkungskreis zum Besten der Arbeiter gezogen werden kann, darauf haben die Gewerkschaften ihre Tätigkeit hauptsächlich erstreckt. Kein Gesetzgeber hätte mit der Umsicht, mit der Energie, mit dem Organisations-talent, auch nicht mit dem rücksichtslosen Draufgängertum der gewerkschaftlichen Bewegung irgendwo in Konkurrenz treten können.“

Es bedarf der Anführung ehrender Anerkennung aus Feindesmund zwar nicht, um die Mitglieder der freien Gewerkschaften selbst von der Tüchtigkeit der selbstgeschaffenen Organisation zu überzeugen. Aber in der Agitation unter den Leiden noch zu zahlreichen unorganisierten kann die Gegenüberstellung ministerieller Maßnahmen von heute und ehemals vielleicht nicht minder drastisch wirken, als der Hinweis auf die Zahlen, die die segensreiche Wirksamkeit der Zentralverbände im Krisenjahr 1908 beleuchten.

Kote Radler,

Messengerboys, Zeitungverkäufer etc.

Wie unseren Lesern bekannt, eröffnen Spekulanten fast in allen Großstädten neue „Verkehrsinstitute“, die man mit so sonderbaren Namen belegt, nur um die Aufmerksamkeit des Publikums darauf zu lenken. Der alte Dienstmann an der Straßenecke wird allmählich verdrängt; junge Leute treten an seine Stelle, die für großen Lohn eben alle Kommissionen ausführen müssen, die ihr Arbeitgeber ihnen aufträgt. Stolz verkündet das Institut, daß ihre Leute nicht allein sehr eilig und schnell, sogar „blitzschnell“ alle Aufträge ausführen, auch Gesellschaften führen, Trauzeugen spielen etc. Um die Aufmerksamkeit des Publikums zu fesseln, hat man die armen Arbeiter in Uniformen gekleidet, deren schreiende Farben von weitem sichtbar sind. So z. B. die „roten Radler“, die in Windesschnelle durch die Straßen der Stadt laufen oder die kleinen „Messengerboys“, die „echt englisch“ zugestrichelt, ihr Geld verdienen müssen. Alles ist Berechnung und mit Geld sieht so mancher junge Mann auf die „schöne“ Uniform dieser Verkehrsarbeiter, ohne zu ahnen, welches Elend sich unter diesem blanken Kleidungsstück verbirgt.

Vor allen Dingen rühmen sich die Besitzer dieser Institute, daß sie Tag und Nacht Aufträge ausführen in der Lage sind. Und in der Tat ist die Arbeitszeit der Leute an manchen Orten so lange, daß fast Tag und Nacht herauskommt. Dabei kann man aber auch nicht von leichter Arbeit reden, die nicht ermüde etc. Wer den ganzen Tag auf einem Rad sitzt, durch die gefährlichen Straßen einer Großstadt fuchend eilen muß, weiß, was er am Abend gearbeitet hat. Die meisten dieser „Radler“ erklären auch, daß sie am Abend tatsächlich wie „gerädert“ die Arbeit verlassen. Eine geregelte Arbeitszeit gibt es in diesen Instituten eben nur da, wo unsere Organisation bereits festen Fuß gefaßt hat. Leider ist dies nicht immer leicht möglich und vergehen Monate und Jahre, bis man dort Eingang finden kann. Vielfach sind es eben junge Leute, die aus Not diese Tätigkeit übernehmen, deren Sinn an noch ganz anderen Dingen hängt, als in die Zukunft zu blicken oder ihre Klassenlage zu verstehen. Doch auch die Erfahrung macht auch hier klug. Gar bald mühten sie ihr Elend erkennen, wenn sie offene Augen hätten, in der heutigen Volksschule nicht falsch erzogen, von ihren Eltern nicht unwissend gelassen worden wären. Schon bei der Einstellung mühten sie die Absichten der Unternehmer dieser Institute sofort erkennen. Gewöhnlich heißt es: „Sie bekommen einen Tagelohn von 2,80 M. oder 3 M., müssen aber stets zu unserer Verfügung stehen, da wir oft auch in später Stunde noch Aufträge auszuführen haben.“ Doch ist es mit diesem großen Tagelohn für die so mühsame Arbeit nicht getan. Der junge Mann muß sich sein „Werk“ selbst stellen, d. h. sein eigenes Fahrrad mitbringen. Hat er kein eigenes Fahrrad, so kann er eben nicht eintreten, will er dieses aber doch, so muß er sich ein Rad auf Abzahlung nehmen etc. Da die Unternehmer solcher Institute sind sehr schlau. Sie sagen den jungen Leuten nicht, daß sie durch dieses System im Jahre viele Tausende von Mark sparen, keine Anschaffungs- und Reparaturkosten für Räder usw. haben, sondern sie haben auch noch den Mut, zu erklären, daß die Leute ihre Räder nur deshalb selbst zu stellen hätten, damit diese besser auf ihr Eigentum aufpaßten, dieses schonen etc. Wäre

dieses der Fall, so könnte man doch den armen Teufeln eine höhere Vergütung gewähren oder für die Abnutzung des Rades Entschädigung bezahlen. Doch dieses will man ja nicht. Für 3 M. Tagelohn mit langer, langer Arbeitszeit muß der „Radler“ auch noch sein Fahrrad zur Verfügung stellen, daselbe abnutzen und nach Jahresfrist oft schon wegwerfen. Daß ein Beispiel. Ein arbeitsloser Mann meldete sich bei einem solchen Institut und erhielt sofort Beschäftigung als Radler. Als Tagelohn wurden 3 M., „Anfangslohn“ vereinbart und mußte er sein Fahrrad selbst stellen. Dies machte ihn stuhl, da er ja sein Rad erst vor 3 Monaten für 210 M. gekauft hatte. Doch man redete ihm gut zu, daß ja alle jungen Leute ihre eigenen Räder hätten, sich bald eingearbeitet haben und „recht viel Trinkgelb“ noch einnehmen würden. Aus Not gab er sich in sein Geschäft und mühte sich Tag und Nacht für großen Lohn ab. Aber schon in der ersten Woche blieb er mit seinem Rad in einer Straßenbahnseilbahn hängen, stürzte und hatte außer seinen Schmerzen auch noch für 14 M. Reparaturkosten zu zahlen. Verdienst 18 M. — davon ab 14 M. für Reparaturkosten — blieb 4 M. Rest, der noch kurz durch Schläge für Beiträge zur Arbeiterversicherung geschmälert wurde. Sein bei dem Unfall verstauchter Arm bereitet ihm heute noch Schmerzen, kann aber keine Unfallrente erhalten, weil das Institut nicht gegen Unfall versichert ist. In der 5. Woche seiner Tätigkeit mußte er noch größeres Lehrgeld zahlen; seine Tätigkeit ganz einstellen, weil ihm sein „Werk“ gestohlen wurde. Er war ja gezwungen, auf offener Straße sein Fahrrad hinzustellen, um eine Kommission im Hause auszuführen. Als er eilig die Treppe wieder herab kam, war das Rad fort... Auch eine Anzeige bei der Polizeibehörde war erfolglos. Sachend wies man auch im Institut sein Begehren zurück, daß doch das Rad während des Dienstes abhandelt gekommen sei und doch eine Entschädigung gezahlt werden sollte. So hatte der junge Mann kein Rad mehr, einen Verlust von über 200 M. zu tragen und stellte seine Tätigkeit gerne ein, um nicht wieder neuen Schaden zu haben. Andere Kollegen von ihm gaben ihm den Rat, doch ein Fahrrad auf Abzahlung zu nehmen, und alle Woche von seinem Lohn etwas zu zahlen, wie andere auch tun. Doch davon wollte er nichts wissen, da er erstens von 18 M. Lohn nichts entnehmen konnte und wieder Gefahr lief, einen Verlust durch Diebstahl zu erleiden.

Er konnte aber noch von Glück sagen, daß er seinen verdienten Lohn erhalten hatte, da bald darauf das „schöne“ Institut ins Wasser kam und der gern gehende Unternehmer auch am Gewerbegericht nicht erschien, um seinen ausgebeuteten Arbeitern den Lohn zu zahlen. Sein Glück war noch größer, daß er bei seinem Radunfall nicht einen bauernden Schaden davongetragen hatte, wie sein Kollege M., der heute durch einen komplizierten Beinbruch noch arbeitsunfähig ist und trotzdem keine Unfallrente erhalten kann. Ist es nicht unerhört, daß man solche gefährliche Institute nicht gegen Unfall versichert? Doch der Buchstabe des Gesetzes hindert ja daran. Als man das Unfallversicherungsgesetz vor mehr als 20 Jahren geschaffen hatte, gab es zum Glück noch keine „Kote Radler“, auch keine „Messengerboyinstitute“. Deshalb müssen die armen Leute darunter leiden. Die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft machte nun auch den Versuch, diese neuen Institute zu versichern, ist aber abgeblüht. Der Bericht der Lagerer-Berufsgenossenschaft bemerkt hierzu:

„Ferner beansprucht die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft neuerdings diejenigen Betriebe, in denen fremde Waren oder Briefe gegen Entgelt ohne Benutzung von Fuhrwerk, sondern hauptsächlich mittelst Fußboten oder Handwagen befördert wurden (Messengerboy-Compagnies, Dienstmännchen-Institute u. a.). Die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft sah in diesen Fällen jede gewerbsmäßige Beförderung als bei sich versicherungspflichtig an, gleichgültig ob Fuhrwerk benutzt würde oder nicht. Dem gegenüber hat das Reichs-Versicherungsamt dahin entschieden, daß der Begriff des Fuhrwerks nur dann anzunehmen ist, wenn elementare oder tierische Kraft zur Fortbewegung der Fahrzeuge verwendet wird, und daß deshalb die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft für solche Betriebe nur dann zuständig ist, wenn der Schwerpunkt der Beförderung in einem, wie vorstehend definierten, Fuhrwerksbetriebe liegt.“

Der Bericht der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft, dem wir deshalb mit einer gewissen Spannung entgegenzusehen haben, ist leider noch kürzer in dieser Frage gehalten. Es wird nur dort erwähnt:

„Nachdem das Reichsversicherungsamt in seiner Verfügung vom 8. Juli 1903 (vgl. auch Bescheid 2288 auf Seite 693 der Anm. Nachr. für das gleiche Jahr) als entscheidend für die Zugehörigkeit zur Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft den Umstand bezeichnet hatte, daß die Beförderungsmittel unter den Begriff des Fuhrwerks fallen — d. h. elementare oder tierische Kraft zur Fortbewegung der Fahrzeuge verwendet wird — und der Schwerpunkt der Beförderung in dem Fuhrwerksbetriebe liegt, haben wir unsere bisher geltend gemachten Ansprüche auf die Betriebe der sogenannten Messengerboy-Compagnies und ähnliche Unternehmungen aufheben müssen. Die bereits in unserem Kataster bezeichneten Betriebe werden daher wieder gelöst werden.“

Schlagen wir die amtlichen Nachrichten des Reichs-Versicherungsamtes auf, so finden wir auch nur eine sehr kurze Begründung. Es heißt da: „Die Berufsgenossenschaftliche Zugehörigkeit der Betriebe der sog. Messengerboy-Compagnies, Dienstmännchen-Institute oder ähnlichen Unternehmungen, die sich mit der gewerbsmäßigen Beförderung von Gepäckstücken, Paketen, Zeitungen, Briefen, Telegrammen oder Ueberbringung mündlicher Nachrichten unter Benutzung von Motor- oder anderen Fahrzeugen oder auch nur durch Fuß-

boten befassen, hat das Reichs-Versicherungsamt in einem Bescheide vom 8. Juli 1908 in so gendem Sinne erörtert: Nach § 2 des Gesetzes gilt jedes gewerbliche Unternehmen, das nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert, als ein Handelsgewerbe, sofern die Firma des Unternehmers in das Handelsregister eingetragen ist.“ Das ist also der Haken. Läßt sich die Firma nur schlau nicht in das Handelsregister eintragen, wozu sie ja nicht verpflichtet werden kann, so ist ihr Betrieb eben gar nicht gegen Unfall versichert. Erst die neue Novelle zum Unfallgesetz will diesem Streik ein Ende machen und die Versicherungspflicht der Handelsgeschäfte nicht vor der Eintragung ins Handelsregister abhängig machen. Bis dahin gilt aber das Gesetz und die erwähnte Entscheidung des Reichs-Versicherungsamtes, welche weiter ausführt: „Die Frage, ob diese Zugehörigkeit zur Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft begründet ist, kann nur in einzelnen Fällen nach denselben Gesichtspunkten entschieden werden, wie die Zugehörigkeit der Karussellbetriebe, d. h. es ist zu prüfen, ob die Beförderungsmittel unter den Begriff des Fuhrwerks fallen. Diese Frage wird zu bejahen sein, wenn elementare oder tierische Kraft zur Fortbewegung der Fuhrwerke verwendet wird. Soweit die Entscheidung. Hat sich also ein solches Institut nicht in das Handelsregister eintragen lassen, so gilt es nicht als Handelsgeschäft und kann daher auch nicht in der Lagerer-Berufsgenossenschaft gegen Unfall versichert werden. Schlaue Unternehmer brauchen also die Eintragung nicht zu bewirken und sparen so die Beiträge, ihre Arbeiter sind nicht bei Unfällen geschützt. Diese Betriebe sind aber auch nur dann zur Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft zu versichern, wenn „elementare oder tierische Kraft“ verwendet wird. Also sogar die Benutzung von Motorrädern ist kein Grund zur Unfallversicherung. Als Lagererbetriebe werden wohl die meisten „Radlerinstitute“ nicht angesehen werden können.

Daß meistens nur junge Leute auch in ähnlichen Instituten zu großem Lohn beschäftigt werden, erklärt uns der Bericht der Lagerer-Berufsgenossenschaft an anderer Stelle:

„Ueber Beschäftigung jugendlicher Arbeiter wird von Sektion IIIa berichtet, daß ein großes Berliner Straßen-Reklame-Institut fast nur Jungen jugendlichen Alters beschäftigt, die Zeitungen in den Straßenbahnwagen verkaufen und zu diesem Zwecke häufig den Wagen in voller Fahrt bestiegen und verlassen. Auf Vorhaltungen der Beamten hin hat der Unternehmer durch Strafantragungen die Angestellten gewarnt, scheinbar auch erfolgreich.“

Unsere Kollegen werden also Grund genug haben, diesen Instituten, die ja wie Pilze aus der Erde wachsen, oft auch nach kurzer Zeit wieder zu verschwinden, nachdem sie speziell die armen Beschäftigten geschädigt haben, volle Aufmerksamkeit schenken.

Ausländische Wanderarbeiter im Deutschen Reich.

Durch die vielfachen Ausgestaltungen der Arbeitsmarktsituation ist es nimmermehr auch möglich, einen ungefähren Ueberblick darüber zu erhalten, wieviel für das Deutsche Reich ausländische Wanderarbeiter fortlaufend herbeigeführt werden. Die einschlägigen Zusammenstellungen setzen sich zusammen aus den Ergebnissen der Feldarbeiterzentrale und der landwirtschaftlichen Vertretungen, insbesondere den Landwirtschaftskammern. Immerhin sind die Uebersichten über die Vermittlungen, wie das Kaiserliche Statistische Amt selbst betont, noch lückenhaft.

Trotzdem ergibt eine Berechnung, daß in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1909 insgesamt 41 075 männliche und 37 530 weibliche, also zusammen rund 80 000 ausländische Wanderarbeiter nach Deutschland gekommen sind. Da für das Jahr 1908 die Mitteilungen dieser Art fehlen, kann man nicht feststellen, ob die Einwanderungen zu- oder abgenommen haben. Der größte Teil der Wanderarbeiter, nämlich 29 694 (oder 37 pCt.) kam aus Rußisch-Polen, 19 882 (oder 24 pCt.) waren Ruthenen, 15 626 (oder 19 pCt.) galizische Polen usw. Die Zuwanderung war am stärksten im März mit ca. 38 000 Personen, und am schwächsten im Januar mit ca. 11 000 Einwanderern.

Die Wanderarbeiter waren natürlich vorwiegend in der Landwirtschaft beschäftigt. Aber auch für die Industrie wurde ein Teil, und zwar 5577 männliche und 262 weibliche, vermittelt. Die ausländischen industriellen Arbeiter wurden besonders in Schlesiens untergebracht, wohin 3500 von ihnen gingen. Aber auch nach anderen Industrielandern wurden welche vermittelt, so z. B. nach dem Königreich Sachsen 230. Für die Monate Juli, August usw. lagen wieder zahlreiche „Bestellungen“ vor. Es hat also die Vermittlungstätigkeit für die Zeit der Ernte einen neuen Aufschwung erfahren.

Die umfangreiche Einführung ausländischer Arbeiter während der Zeiten einer furchtbaren wirtschaftlichen Krise zeigt, wie gleichgültig dem „patriotischen“ Unternehmer das Schicksal seiner „deutschen Brüder“ ist. Von diesem Standpunkt aus ist namentlich die Vermittlung ausländischer Industriearbeiter unerhört.

Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Berliner Mineralwasserbetrieben.

Schon im Jahre 1908 ist von der Sektionsleitung versucht worden, ein klares Bild über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem Berufe zu gewinnen. Da in dieser Branche eine große Zahl von Kleinbetrieben vorhanden ist, gestaltete sich diese, sowie überhaupt die

ganze Organisationsarbeit äußerst schwierig. Es war daher begreiflich, wenn der erste Versuch nicht gleich glückte. Von den 50 Fragebogen, die im Vorjahre ausgegeben wurden, liefen nur 16 brauchbare ein, welche natürlich nicht ausreichten, um zu dem gewünschten Ziele zu gelangen.

Die diesjährigen Erhebungen haben ein weitläufigeres Resultat gezeitigt.

Es wurden 130 Fragebogen ausgegeben, von denen 80 eingingen. Davon waren 18 auszufüllen, weil ganz kleine Betriebe ohne Lohnarbeiter, bezw. weil nähere Angaben nicht gemacht waren. Es blieben somit als für die Statistik brauchbar 62 Fragebogen. Diese berichten über 62 Betriebe mit 368 Beschäftigten. Davon waren 146 Kutscher, 115 Abzieher, 93 Flaschenpüler und 14 Arbeiterinnen.

A. Arbeitszeit.

1. Kutscher. Es hatten

Table with 2 columns: Number of drivers and their working hours per day. Includes entries like '4 Kutscher eine Arbeitszeit von täglich 9 Std.' and '42 unregelmäßige Arbeitszeit.'

2. Abzieher. Es hatten

Table with 2 columns: Number of drivers and their working hours per day. Includes entries like '14 Abzieher eine Arbeitszeit von täglich 9 Std.' and '2 unregelmäßige Arbeitszeit.'

3. Flaschenpüler. Es hatten

Table with 2 columns: Number of bottle washers and their working hours per day. Includes entries like '8 Flaschenpüler eine Arbeitszeit von täglich 9 Std.' and '1 unregelmäßige Arbeitszeit.'

4. Arbeiterinnen. Es hatten

Table with 2 columns: Number of workers and their working hours per day. Includes entry '2 Arbeiterinnen eine Arbeitszeit von täglich 9 Std.'

B. Sonntagsarbeit.

Diese besteht für die Kutscher fast allgemein und beträgt

Table showing Sunday work for drivers: 51 drivers for 2 hours, 23 for 3 hours, 6 for 4 hours, 66 unregular.

In den Löhnen liegt der schwierigste Punkt der ganzen Statistik. Es dürfte mit Ausnahme des Brauereigewerbes nicht leicht eine Branche geben, welche eine derartige Verschiedenheit der Löhne aufweist. Liegt schon bei den Abziehern und Flaschenpülern zwischen Höchst- und Niedriglohn eine Spannung von 6 bis 7 Mk., so verteilt sich diese Differenz immerhin nur auf 9 bzw. 8 verschiedene Gruppen. Hingegen mußten wir leider bei den 146 Kutschern aus 62 Betrieben, die die Erhebung umfaßt, 37 verschiedene Lohngruppen feststellen. Diese Zersplitterung ist ein Mißstand für das ganze Gewerbe und im besonderen für unsere Kollegen, die durch kleinliche Konkurrenzmanöver der Unternehmer gegeneinander ausgespielt und an der gewerkschaftlichen Einigkeit gehindert werden.

C. Löhne.

1. Kutscher. Es hatten

Table with 3 columns: Driver number, fixed wage (Mk.), and provision. Lists various wage levels and provisions for 37 drivers.

Eine Bezahlung von Ueberstunden konnte nur für 18 Kutscher festgestellt werden. Sonntagsarbeit " " " 7

2. Abzieher. Es hatten

Table with 2 columns: Number of drivers and their weekly wage. Includes entries like '7 Abzieher einen Lohn von unter 24 Mk. pro Woche' and '4 haben keinen Lohn angegeben.'

Ein Aufschlag für Ueberstunden, der zwischen 20 und 50 pCt. schwankte, wurde festgestellt bei 85 Abziehern, bei 37 wurde ein Aufschlag für Sonntagsarbeit, die im allgemeinen nur in der Hochsaison vorkam, konstatiert.

3. Flaschenpüler. Es hatten

Table with 2 columns: Number of bottle washers and their weekly wage. Includes entries like '17 Flaschenpüler einen Lohn von unter 18 Mk. pro Woche' and '6 haben keinen Lohn angegeben.'

Aufschlag für Ueberstunden wurde für 75 Flaschenpüler festgestellt. Sonntagsarbeit " " 37

4. Arbeiterinnen. Es hatten

Table with 2 columns: Number of workers and their weekly wage. Includes entries like '9 Arbeiterinnen einen Lohn von 12 Mk. pro Woche' and '1 hat keinen Lohn angegeben.'

Aufschlag für Ueberstunden wurde für 4 Arbeiterinnen ermittelt, Sonntagsarbeit kam nicht in Betracht.

Ziehen wir einen Vergleich dieser Ergebnisse mit der Lohnstatistik, die das Jahrbuch 1908 für die neu-eingetretenen Mitglieder der Verwaltung Berlin II aufweist, so stehen wir hinsichtlich der Arbeitszeit etwas ungünstiger als der Durchschnitt, der dort mit 11,7 Stunden inkl. Pausen, die man mit 2 Stunden abrechnen kann, aufgeführt ist. Der Vergleich lautet also: Durchschnittsarbeitszeit für Kutscher 10,8 Std., Flaschenp. u. Abzieh. 9,9, Berlin II (alle Br.) 9,7

Günstiger fällt der Vergleich in der Lohnfrage aus. Hier ergibt sich, wenn man die Arbeiterinnen und Flaschenpüler, welche letztere oft jugendliche Kollegen sind, außer Betracht läßt, ein Durchschnittslohn von 27 Mk. gegen den Durchschnittslohn von 24,27 Mark für Berlin II (alle Branchen); also verzeichnen die Mineralwasserbranche ein Mehr von 2,73 Mk. Dieses Verhältnis ist in Wirklichkeit noch etwas günstiger, weil bei den Kutschern die Provision, die schwer zu genauen Zahlen zu erfassen, nicht mit in Rechnung gestellt ist. Trotzdem sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in dieser Branche, die in hohem Maße ein Saisongeschäft darstellt, immer noch als äußerst traurige zu bezeichnen, umso mehr, als die Statistik in der besten Jahreszeit aufgenommen ist. Das Organisationsverhältnis ist zwar im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt des Handelsgewerbes günstig, doch muß es uns ein Ansporn sein, auf diesem guten Ansatze um so energischer weiterzuarbeiten. Es wäre dann weit mehr für unsere Kollegen zu erzielen.

Eine Fahr- und Fachschule für Dortmund.

Nun soll auch für Dortmund eine Fahr- und Fachschule errichtet werden. Wir sagen ausdrücklich soll; ob sie tatsächlich ins Leben gerufen wird, das weiß man bis heute noch nicht. Acht Wochen sind seit jener Versammlung, in der die Kommission, die sich mit den Vorarbeiten für die Schule befaßt, gewählt worden ist, ins Land gegangen, aber noch immer hört man nichts von der Weiterentwicklung der Angelegenheit. Wir fragen, warum macht man keine Anstalten zur Errichtung der Schule? Die Notwendigkeit einer Fahr- und Fachschule ist doch für Dortmund vorhanden, und auch von allen Seiten anerkannt worden. Kann man sich über die Art und Weise der Einrichtung dieser Schule nicht einigen? Uns will es bedünken, als ob hier die Unternehmer ihre Hände im Spiele haben und bestrebt sind, die Schule nach ihrem Sinne zu modellieren, vielleich nach dem Muster der Essener Schule. Dieselbe kann den Anspruch für sich erheben, dem Unternehmertum vollständig ausgeliefert zu sein. Man scheint in Unternehmertreuen mit der Zusammenfassung der Kommission nicht einverstanden zu sein, deshalb die Verzögerung. Der Expediteur Lufaszewski hatte ja schon in der Versammlung, in der Kollege Schreiber als Kommissionsmitglied gewählt worden war, seine Entrüstung darüber Ausdruck gegeben. Er protestierte ganz entschieden dagegen, daß man einen "Agitator" als Kommissionsmitglied zuließ. Dießem Herrn war es gewaltig in die Glieder gefahren, als unser Kollege erklärte: "Wenn die geplante Schule einen praktischen Wert haben soll, muß neben anderen Forderungen an erster Stelle die Arbeitszeit erheblich verkürzt werden." Das ging Herrn Lufaszewski gegen den Strich. Wir können sein Gebahren wohl verstehen, "er, der soviel Ahnung vom Fuhrwert hat, wie der Backstein vom Schwimmen". Gerade in diesem Betriebe herrschen noch die miserabelsten Verhältnisse, geringe Löhne und Arbeitszeiten von 15-16 Stunden sind hier zu Hause. Darum die Angst des Herrn, daß diese für ihn so vorteilhaften Verhältnisse eventuell geändert werden könnten. Außer diesem Herrn scheinen sich auch noch andere ins Zeug gelegt zu haben, damit aus der geplanten Schule nichts wird. Nur zu, ihr Herren! Es trägt dieses Verhalten viel dazu bei,

den Kollegen die Augen zu öffnen, wie man mit den Fuhrleuten spielt. Leider finden sich aber noch Fuhrleute, die sich als Handlanger der Unternehmer geben. Der hiesige Fuhrmannsverein kann für sich das "Lob" in Anspruch nehmen, Handlangerdienste für das Unternehmertum geleistet zu haben. In der Fahr- und Fachschul-Angelegenheit hat er sich als eines jener "gelben Lieblinge" entpuppt, die die Unternehmer hegen und pflegen zum Schaden des ganzen Berufes. Dem Fuhrmannsverein ist es mit zu danken, daß die Errichtung einer Fahr- und Fachschule solange verschleppt wird. Hätte der Fuhrmannsverein in der Versammlung bei Bäderling nicht in so verwerflicher Art und Weise den Zurückzieher gemacht, wäre heute die Sache weitergekommen. Man glaubte sich aber damit herauszureden, daß man erklärte, der Fuhrmannsverein hätte in Gemeinschaft mit dem christlichen Hilfs- und Transportarbeiterverband bereits im Jahre 1908 eine Eingabe an den Magistrat und das Stadtverordneten-Kollegium gerichtet betreffs Errichtung einer Fahr- und Fachschule. Zunächst trifft dieses gar nicht zu. Die Eingabe, die gemacht worden ist, besagt mit keinem Wort, daß eine Fahr- und Fachschule gewünscht wird. Das hat man sich wohl gedacht, aber Angst gehabt, es auszusprechen. Aber auch dann, wenn die Eingabe die Errichtung einer Fahr- und Fachschule bezwecken sollte, wäre es traurig um die Fuhrleute bestellt, die mit einer solchen Schule, wie sie hier gewünscht, beglückt würden. Die Eingabe hat folgenden Wortlaut:

Dortmund, den 20. Juni 1909.

An das Stadtverordnetenkollegium Dortmund.

Nachdem in hiesiger Tagespresse öfters Artikel erschienen sind, in denen speziell das Verhalten der Fuhrleute gegenüber der Straßenbahn kritisiert wurde, und unter anderem von einer größeren Anzahl polizeilicher Strafmandate die Rede ist, die wegen falscher Namensnennung nicht hätten geahndet werden können, so sieht sich der hiesige christliche Hilfs- und Transportarbeiterverband im Einverständnis des Fuhrmannsvereins veranlaßt, das löbliche Stadtverordneten-Kollegium zu ersuchen, daß in hiesiger Stadt mit dem riefsten Verkehr, wo so viel Energie und Geistesgegenwart von den Fuhrleuten verlangt wird, eine Einrichtung dahin geschaffen wird, wo jeder, den in Dortmund als Fuhrmann fungieren will, sich einer polizeilichen Prüfung (1) zu unterziehen hat. Hat der Betreffende die Prüfung bestanden, so erhält derselbe einen Fahrschein, den er zu jeder Zeit bei sich zu tragen und auf Verlangen jedem Polizeibeamten vorzuzeigen hat.

Als besondere Bestimmungen sollen geltend gemacht werden:

- 1. Frauenpersonen und Kinder unter 16 Jahren dürfen innerhalb des Stadtbezirks überhaupt nicht als Fuhrwerklenker fungieren.
2. Alle diejenigen, welche in Dortmund noch nicht ein Jahr als Fuhrmann tätig sind, haben sich der Prüfung zu unterziehen, worauf ihnen ein Fahrschein ausgehändigt wird.
3. Haben sich auch alle diejenigen, die innerhalb des letzten Jahres wegen gröblicher Verletzung der straßenpolizeilichen Vorschriften bestraft worden sind, sich dieser Anordnung zu fügen.
4. Leute, die mit Krämpfen und epileptischen Krankheiten behaftet sind, dürfen nicht einmal als Mitfahrer, viel weniger noch als Fuhrleute beschäftigt werden.
5. Alle diejenigen Fuhrleute, welche im letzten Jahre sich keine polizeilichen Verstrafungen zugezogen haben oder durch Nichtverschulden einen Zusammenstoß mit der Straßenbahn resp. Automobil erlitten, können von dieser Prüfung entbunden werden.

Begründung unseres Antrages.

Es ist angesichts der vielen Unglücksfälle und schweren Starambolagen, welche gerade in letzter Zeit zu verzeichnen waren, von großem Interesse für die gesamte Bürgerchaft, daß nur wirklich tüchtige Fuhrleute in der Stadt fahren dürfen und nicht Leute, wie man sie hier noch häufig sehen kann, die zu ihrer eigenen Sicherheit noch einen Mann als Begleiter nötig hätten, viel weniger noch Lenker eines Fuhrwerks sein können.

Der Vorstand des Zentralverbandes christlicher Hilfs- und Transportarbeiter.

Der Vorstand des Dortmunder Fuhrmannsvereins.

Also dieses Brachstück von Eingabe verkündet man als "Eingabe zur Errichtung einer Fahr- und Fachschule".

Schämt man sich denn nicht, mit einem derartigen Geschreibsel überhaupt an die Öffentlichkeit zu gehen. Die "Eingabe" verlangt, daß jeder, der in Dortmund als Fuhrmann fungieren will, sich einer polizeilichen Prüfung zu unterziehen hat. Jeder Fuhrmann weiß, welche Schikanen er heute schon von der Polizei zu erdulden hat, infolge der verlaufsulterten Straßenpolizeiverordnung und diese selbe Polizei soll eine Prüfung der Fuhrleute vornehmen. Mehr kann man wirklich vom Fuhrmannsverein nicht verlangen. Das nennt man denn stolz Interessenvertretung. Also Fuhrleute von Dortmund, heraus aus diesen Vereinen! Lernt erkennen, wo eure Interessen vertreten werden. Bei reiflicher Ueberlegung muß jeder zu der Ueberzeugung kommen, daß nur der Deutsche Transportarbeiter-Verband die Interessen der Fuhrleute wirksam vertreten kann. Darum ärgert nicht und hinein in die Organisation, den Kollegen zum Schutz, den Unternehmern zum Trutz.

Lohnbewegung der Kollegen Kohlenarbeiter und -Kutscher in Halle a. S.

Ein Lohnkampf, wie ihn unsere Kollegen in Halle noch nicht geführt, entspann sich vor kurzem bei der Kohlenfirma Friedrich Jesau. Die Ursachen sind kurz folgende:

Schon seit einiger Zeit entfalteten die Kohlenarbeiter und Kutscher von Halle a. S. eine lebhaftere Agitation, um durch die Organisation eine Verbesserung ihrer erbärmlichen Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu erstreben. Während bisher unsere Kollegen dank der Uneinigkeit ihrer Arbeitsschridler an eine Verbesserung ihrer Lage nicht denken konnten, hat sich das jetzt geändert. Die Erkenntnis, daß auskömmliche Löhne und geregelte Arbeitszeit erst dann erzielt werden können, wenn sich die Kollegen zusammen finden, hat sich im Kreise unserer Kollegen Kutscher und Arbeiter auf Kohlenplätzen mehr und mehr Bahn gebrochen. Man ist gewillt, der Willkür der Ausbeutung unserer Kohlenbarone ersichtlich Schranken zu setzen. Auch die Kollegen der Firma Jesau, die bei ausgedehnter Arbeitszeit und miserablen Lohn zu arbeiten gezwungen waren, hatten die ernste Absicht, sich bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen. In einem sehr höflich gehaltenen Schreiben wurde Herr Jesau ersucht, die Löhne der Geschirrführer auf 25,50 M., und die der Platzarbeiter und Begleiter auf 22,50 M. per Woche zu erhöhen. Außerdem wurden einige kleine Verbesserungen im Arbeitsverhältnis gewünscht. Die bei Herrn J. vorstellig gewordene Kommission wurde abgewiesen und ihr in Aussicht gestellt, daß an Stelle der zurzeit beschäftigten Arbeiter willkürlicher eingestellt werden sollten. Zu diesem Vorhaben hatte Herr J. schon alle Anstalten getroffen. Auf diese provokatorische Stellungnahme des Herrn J. gab es nur eine Antwort; einmütig legten unsere Kollegen die Arbeit nieder. Mehrfache Verhandlungen seitens des Verbandsleiters, sowie auch eine Verhandlung im Beisein des Gauleiters scheiterten an der Hartnäckigkeit des Herrn J. Um sich wirksamen Schutz zu verschaffen, hatte sich Herr J. dem Arbeitgeberverband für das Transportgewerbe angeschlossen, dem er sich verpflichtete, unter keinen Umständen einen Vergleich mit uns abzuschließen. Weiteren Schutz genoss Herr J. seitens der halleischen Polizeibehörde, die es sich angelegen sein ließ, in der rigorosesten Weise gegen die Streikenden vorzugehen. Eine Werteskunde im Umkreis des Jesauschen Geschäftes wurde unseren Kollegen der Aufenthalt verboten. Verhaftungen über Verhaftungen, die einem flagranten Rechtsbruch verzeufelt ähnlich sahen, waren an der Tagesordnung. Selbst unser Verbandsleiter fiel dem Vorgehen der Polizei zum Opfer. Eine persönliche Beschwerde desselben beim Präses der Polizeibehörde führte keine Aenderung dieses kleinen Belagerungszustandes herbei. Aber trotzdem Herr J. weitgehendsten Schutz fand, trotzdem es Herrn J. gelungen war, schon am zweiten Streiktag seinen Betrieb mit allem Geschick aus Bannen und Knechten zu befehen, denen der von den alten erprobten Arbeitern geforderte Lohn anstandslos gezahlt wurde und unsere Kollegen in der Ausübung ihres ihnen gesetzlich gewährten Koalitionsrechts aufs äußerste beschränkt waren, mußte Herr J., dank der Entschlossenheit unserer Kollegen, nachgeben. Nachdem einige weitere nachgesuchte Verhandlungen ohne Erfolg stattgefunden hatten und auch eine Verhandlung mit dem Vorsitzenden des Arbeitgeberverbandes nichts fruchtete, erklärte sich Herr J. nach hartnäckigem Kampfe bereit, Zugeständnisse zu machen. Herr J. mochte wohl eingesehen haben, daß Elemente wie die, die sich ihm als Herausreißer zur Verfügung gestellt, keineswegs einen Ersatz für seine alten Arbeiter bildeten und ihm mehr Schaden bereiteten als Nutzen. So kam denn ein Abkommen zustande, wonach sich Herr J. verpflichtete, jedem seiner Arbeiter eine Zulage von 1 M. zu gewähren. Weiter verpflichtete sich Herr J. sämtliche Arbeiter, bis auf eine Frau, wieder einzustellen und die Arbeitswilligen ausnahmslos zu entlassen. Nach einer Streikdauer von einer Woche nahmen infolgedessen unsere Kollegen die Arbeit wieder auf. Wenn nun ein schriftliches Abkommen nicht getroffen wurde, so liegt das daran, daß die Unternehmer Halles eine heilige Scheu vor Tarifabschlüssen haben und lieber alles daran setzen, nur um letzterem aus dem Wege zu gehen. Auch unsere Kollegen haben im allgemeinen den Wert der Tarifverträge noch nicht erkannt. Hier muß unbedingt Wandel geschaffen werden. Mehr Selbstbewußtsein, mehr Vertrauen auf die Macht der Einigkeit ist es, was unseren Kollegen fehlt. Gerade dieser mit erdenklichen Schwierigkeiten geführte Lohnkampf beweist zur Evidenz, welche Macht die Kollegen besitzen, sobald sie geschlossen dem koalierten Unternehmertum gegenüberstehen. Alle Kollegen im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe, die heute noch indifferent am Wege stehen, mögen hieraus lernen, daß nicht das Wohlergehen der Unternehmer ihre traurige Lage verbessert, sondern daß lediglich eine zielbewußte, harte, im Kampfe mit dem Unternehmertum erprobte Organisation die Interessen der Kollegen zu vertreten in der Lage ist und sie einem menschenwürdigen Dasein entgegenführt. Darum auf, Kollegen und Kollegen, frisch ans Werk, unserer Arbeit winkt der Lohn.

Redakteur

internationale Gewerkschaftskonferenz.

Die 6. Konferenz der gewerkschaftlichen Landeszentralen, die vom 30. August bis 1. September in Paris tagte, fand unter außerordentlicher Beteiligung statt und auch ihre Verhandlungen waren umfangreicher und lebhafter als sonst. Vertreten waren von den dem internationalen

Sekretariat angeschlossenen Landeszentralen: England, Frankreich, Niederlande, Belgien, Dänemark, Norwegen, Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Kroatien, Schweiz, Italien, Spanien. Entschuldig fehlten: Schweden, Serbien, Bulgarien; unentschuldig fehlten: Finnland. Außerdem waren der Präsident der Amerikan Federation of Labour, S. Gompers, ein Vertreter der noch nicht angeschlossenen rumänischen Landeszentrale und ein Vertreter einer zweiten nicht angeschlossenen Landeszentrale von Bulgarien als Gäste anwesend.

Aus dem Bericht des internationalen Sekretärs, Gen. Legien, entnehmen wir, daß zur Zeit 17 Landeszentralen mit 4246 000 Mitgliedern dem internationalen Sekretariat angeschlossen sind. An erster Stelle steht Deutschland mit 1831 000 Mitgliedern. Dann folgen England (695 000), Oesterreich (480 000), Frankreich (380 000 — nach den auf der Konferenz gemachten Angaben, wodurch die Schlussziffer sich um 60 000 erhöht), Italien (250 000), Schweden (170 000), Ungarn (130 000), Dänemark (98 000), Belgien (87 000), Schweiz (50 000), Norwegen (46 000), Niederlande (37 000), Spanien (39 000), Finnland (25 000), Kroatien (8000), Serbien (5400) und Bulgarien (1500). Diese Zahlen richten sich nach den geleisteten Beiträgen und stimmen mit den in den Einzelberichten angegebenen nicht immer überein. Sie zeigen jedoch, heißt es in dem Bericht des internationalen Sekretärs, daß die Gewerkschaften auch in den Ländern, in welchen ein Mitgliederverlust eingetreten ist, nicht zu sehr unter allgemein schwerer wirtschaftlicher Krise gelitten haben. Ein Beweis dafür, daß die gewerkschaftlichen Organisationen in den letzten Jahren nicht nur eine bedeutende Ausdehnung erfahren haben, sondern auch ihr innerer Ausbau erfolgt ist.

Mit dem Bericht selbst knüpfte sich eine lebhaftere Auseinandersetzung mit dem Präsidenten der A. F. L., S. Gompers, der den internationalen Sekretär in den Glauben versetzt hatte, er käme als Delegierter, um den Anschluß der A. F. L. an das Sekretariat zu vollziehen. Das Mandat Gompers gab ihm jedoch nur den Auftrag, der Konferenz beizuwohnen. Gompers wich der Frage Legiens, ob er den Anschluß seiner Organisation zu vollziehen käme, aus und hielt eine lange Rede, die wenig enthielt.

Hueber (Oesterreich) kritisierte sehr scharf das Verhalten Gompers, der vier Jahre mit dem internationalen Sekretär korrespondiert habe und immer noch nicht wisse, ob er sich der gewerkschaftlichen Internationale anschließen solle, wie überhaupt die Abschließung der Amerikaner vor der Verbindung mit den europäischen Gewerkschaften. In seiner Erwiderung stellte Gompers den Anschluß als wahrscheinlich hin und in seiner Abschiedsrede schließlich als zweifellos. Öffentlich trifft das auch ein.

Einen ungemein lebhaften und ausgedehnten Verlauf nahmen die Verhandlungen über den Antrag der französischen Konföderation auf Einberufung internationaler Arbeiterkongresse. Seit dem Jahre 1896 nahmen die französischen Gewerkschaften nicht mehr an den internationalen Sozialisten- und Arbeiterkongressen teil. Durch die Zersplitterung in der französischen Partei von dieser losgerissen und durch den Millerandismus im Gegensatz zu ihr gebracht, sind die französischen Gewerkschaften immer mehr unter die Leitung der Anarchosyndikalisten gekommen. Sie lehnen jede Verständigung mit der Partei ab, der sie das Recht bestreiten, eine Arbeiterpartei zu sein. Sie geben weiter vor, keine Politik zu treiben, und verfolgen die Befreiung der Arbeiterklasse allein auf ökonomischen Wege. Da aber die Ausbeutung der Arbeiterklasse nicht nur in der Fabrik, sondern im gesamten Aufbau der kapitalistischen Gesellschaft wurzelt, ist es unvermeidlich, daß die angeblich un- oder antipolitischen Syndikalisten mehr Politik treiben als eine andere Gewerkschaftsbewegung, eben weil sie eine politische Vertretung der Arbeiterklasse nicht anerkennen. Und deshalb haben sie auch das natürliche Bedürfnis, internationale Politik zu treiben. Und da sie den internationalen Kongressen fernbleiben, wollen sie internationale „Gewerkschaftskongresse“. Auf eigene Faust haben sie bereits 1900 einen mißlungenen Versuch gemacht und auf der Stuttgarter Konferenz (1902) einen diesbezüglichen Antrag gestellt. Nachdem sie zwei Konferenzen ferngeblieben sind, haben sie nun erneut ihren Antrag gestellt. Der Versuch, die anarchosyndikalistische Taktik international zu verpflanzen und die Gewerkschaften aller Länder in Gegensatz zur Partei zu bringen, ist jedoch von allen Gewerkschaftsvertretern einmütig zurückgewiesen worden.

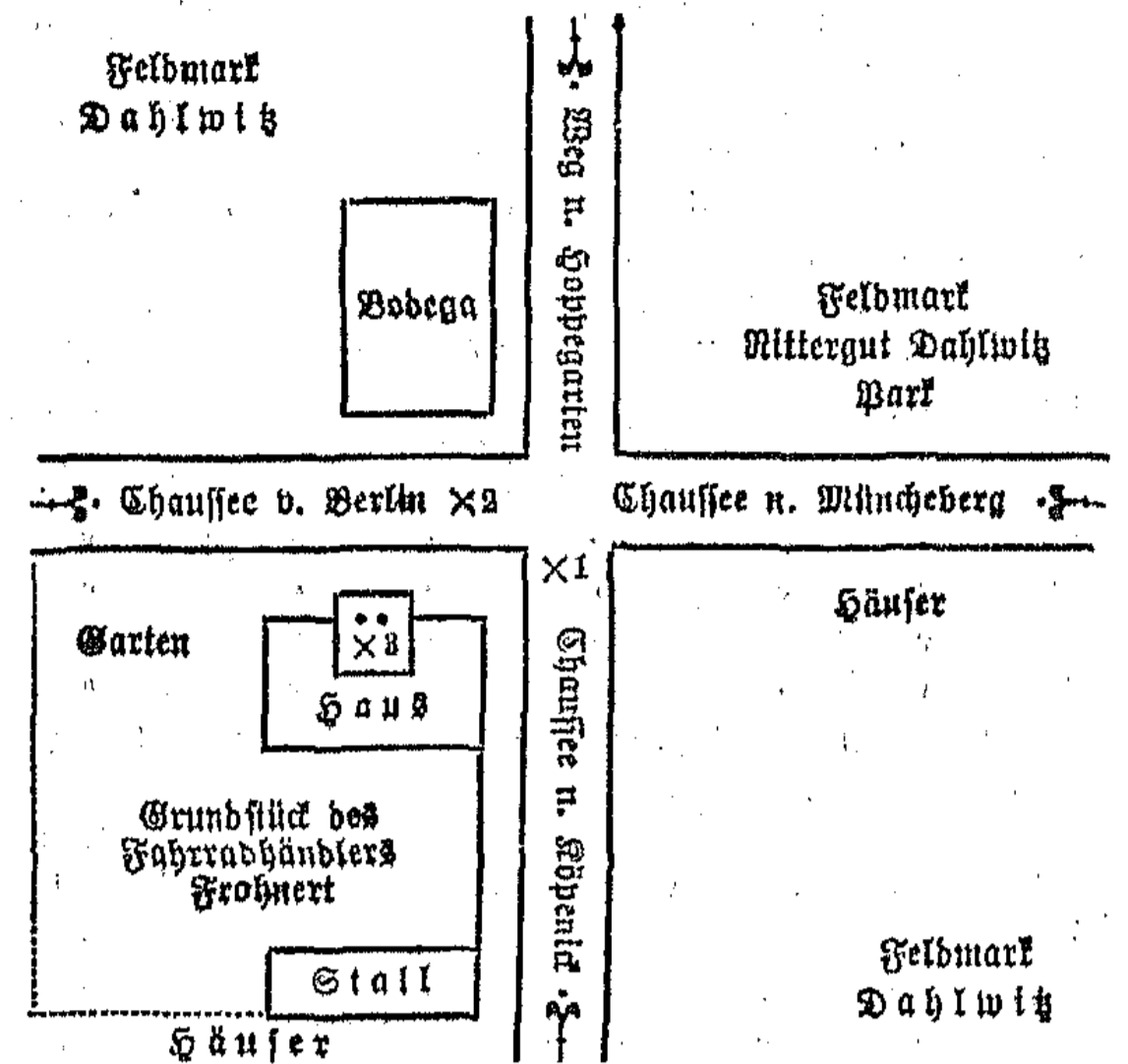
Daneben hat die Konferenz eine Reihe sehr nützlicher Beschlüsse gefaßt. Auf Antrag Norwegens wurde beschlossen, die Statistiken der Landesorganisationen nach einheitlichen Bestimmungen aufzunehmen, desgleichen auf Antrag Deutschlands die Streikstatistiken. Zur Verhinderung der Importierung von Streikbrechern, wie überhaupt der Zuwanderung von Arbeitern in Zeiten wirtschaftlicher Depression oder bei großen Lohnbewegungen, soll der Informationsdienst des internationalen Sekretärs besser ausgebaut werden, wozu dieser autorisiert wurde, eine eigene Hilfskraft anzustellen. Zur Beseitigung des preussischen Legitimationsstartenzwangs wird in allen Ländern eine geeignete Aktion eingeleitet werden. Ein Antrag Dänemarks, die dänischen Gewerkschaften bei einer geplanten allgemeinen Bewegung zur Verkürzung der Arbeitszeit zu unterstützen, wurde dem internationalen Sekretariat zur Prüfung überwiesen. Ebenso wurden ein amerikanischer und ein belgischer Antrag, auf Gründung einer „Internationalen Arbeits-Föderation“, begründet auf den nationalen, unabhängigen, jedoch solidarisches Landesorganisationen, den Organisationen zum Studium überwiesen. Der Antrag ist gewerkschaftliche Zukunftsmusik. — Schließlich wurde noch ein belgischer Antrag, auf eine gesetzliche Regelung der Heimarbeit hinzuwirken, angenommen. Die nächste Konferenz findet 1911 in Budapest statt.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Eine Autofalle eigener Art. Ein Gendarm in einem Privathause von Dahlwitz etabliert. Die Deutsche Auto-Liga hat

durch ihren Generalsekretär vor einigen Tagen die Ortsaufnahme einer Autofalle in Dahlwitz bei Berlin vornehmen lassen, die seit langer Zeit den Automobilisten die größten Unannehmlichkeiten und Schereien bereitet. Dort werden nämlich durchfahrende Automobile, mögen sich ihre Führer verhalten wie sie wollen, fast regelmäßig durch den Gendarmen-Sergeanten Goetz-Röpenick aufgeschrieien und zur Anzeige gebracht. Der Bureau-Affizient Eisner aus Köpenick leistet ihm dabei Hilfe. Folgende Skizze veranschaulicht die Situation:



Erklärung: X1 Standpunkt eines berittenen Gendarmen. X2 Standpunkt eines Polizeibeamten in Zivilkleidung. X3 Standpunkt des Gendarmen-Sergeanten Goetz-Röpenick an Soppegarten-Heimtagen.

Das Grundstück des Fahrradhändlers Frohnert liegt unmittelbar an der Chaussee, welche von Berlin über Dahlwitz nach Müscheberg führt; das Wohnhaus ist die ehemalige Chausseegeleisehalterstelle. Es hat an der Front, welche an der Berliner Chaussee liegt, einen attikaartigen Einbau mit zwei starken Säulen. Der Eintritt ist durch die Mitte frei, zwischen den eigentlichen Umfassungsmauern und den Säulen befindet sich aber, spaltförmig gezogen, nicht belaubter wilder Wein, der einen Durchblick für Passanten kaum gestattet. An Montagen in Hoppegarten, an welchen in der Zeit von nachmittags 1 bis 3 1/2 Uhr etwa 250 bis 300 Kraftwagen diese Straßenkreuzung passieren, wird unter der Leitung des Gendarmen-Sergeanten Goetz nun folgende Autofalle in Betrieb gesetzt: Im Zuge der Chaussee nach Köpenick steht bei X1, für die von Berlin anfahrenen Automobilisten nicht sichtbar und durch die Giebelmauer des Frohnertischen Hauses verdeckt, ein berittener Gendarm. Ein in Zivil gekleideter Polizeibeamter (wohl nicht selten der bezeichnete Bureauaffizient Eisner) postiert sich auf der Berliner Chaussee bei X2 oder etwas weiter hinaus. Der Gendarmenlegende Goetz aber begibt sich in den Einbau des Frohnertischen Hauses, wo er, hinter den Säulen und dem Wein versteckt, listig ohne weiteres aufschreibt. So entstehen die Hunderte von Strafmandaten, welche vom Untervorsteher Köpenick-Frost auf die Automobilisten herabregnen, und so verhält sich im Gegensatz zu den liberalen ministeriellen Anordnungen ein Beamter, der seinem Beruf nach für die Erleichterung des Verkehrs sorgen und die Automobilisten vor Uebertretungen vorher warnen soll. Es ist dringend notwendig, daß dieser Art von Aufsichtsführung endlich ein Riegel vorgezogen wird. Was hat der Gendarmen-Sergeant Goetz in dem Vorfall des Frohnertischen Privathauses zu suchen? Wer gestattet ihm dort dauernd den Aufenthalt? Und wer hat ein Interesse daran, daß diese hohnsprechenden Zustände weiter aufrecht erhalten werden? Frohnert, ein Geschäftsmann, kann dem Goetz dort nicht den Aufenthalt verbieten, will er nicht Gefahr laufen, selbst von diesem noch mehr schikaniert zu werden.

Es dürfte sich empfehlen, jede Bestrafung, die auf Grund einer Anzeige des Gendarmen-Sergeanten Goetz-Röpenick erfolgt, sofort dem Verbandsbureau mitzuteilen, damit dasselbe die geeigneten Schritte dagegen ergreifen kann. Das Material, welches gegen die Aufhebung des Goetz gesammelt wird, ist bereits ziemlich beträchtlich.

Hannover. Ein Musterbetrieb. Schon vor längerem haben wir an dieser Stelle auf die recht eigenartigen Verhältnisse bei der hiesigen Filiale der Adlerfahrradwerke, Abteilung Autodrohchen, hingewiesen. Der Leiter dieser Abteilung, Herr Heine, ist ein grimmiger Feind der Organisation und verlangte damals von den Chausseuren den Austritt aus der Organisation. Wir wir bereits damals berichteten, besaß der größte Teil der Chausseure leider nicht Mut genug, dieses Ansuchen abzulehnen. Wir wiesen damals bereits darauf hin, daß die Folgen nicht ausbleiben würden, und richtig, so ist es auch gekommen: Herr Heine legt jetzt den Chausseuren einen Anstellungsvertrag vor, den wir der Öffentlichkeit nicht vorenthalten möchten. Uns ist ein solches Mandat von Vertrag noch nicht zu Gesicht gekommen. Hier ist er:

An die Ablerswerke vorm. Heinrich Meyer, Aktiengesellschaft, Filiale Hannover.

Hierdurch erkenne ich an, daß ich unter folgenden Bedingungen von Ihnen als Droschken-Chausseur engagiert bin:

- 1. Ich beziehe für jeden Fahrtag einen festen Lohn von 2 M. Unter Fahrtag ist die von der Polizei vorgeschriebene Zeit von morgens 7 Uhr bis abends 10 1/2 Uhr zu verstehen. Für halbe oder viertel Fahrtage beziehe ich entsprechend weniger Lohn. Nachfahrten werden als Tagesfahrten berechnet.

2. Ich beziehe außerdem von den durch mich eingenommenen Beträgen, welche ich abgeliefert habe, eine Provision von 5 pCt. Ich verpflichte mich, für sämtliche Fahrbeiträge aufzukommen, welche durch Fahrten mit eingeschalteter Uhr entstehen, das heißt, ich bin dafür verantwortlich und muß dafür aufkommen, daß jede durch mich mit Fahrgästen gemachte Fahrt auch bezahlt wird, und zwar auch diejenigen Fahrten, welche ich auf Ihre Veranlassung unternehme. Ich gehe diese Verpflichtung ein, weil ich das Recht habe, von Fahrgästen, welche mir nicht zahlungsfähig erscheinen, Vorschub auf die abzuleistende Fahrt zu fordern.

3. Ich bin damit einverstanden, daß der sich aus vorstehender Berechnung ergebende Lohn mir wöchentlich nach Abzug des Kranken- und Invalidenbetrags ausbezahlt wird. Außerdem bin ich damit einverstanden, daß mir vom Wochenlohn 10 Prozent für die Benutzung des mir gelieferten Chauffeur-Anzuges (Mantel, Toppe, Hose und Mütze) abgezogen wird, bis durch die erfolgten Abzüge der Anzug bezahlt ist. Der Chauffeur-Anzug bleibt so lange Ihr Eigentum, bis der Wert desselben durch die Abzüge gedeckt ist, alsdann geht derselbe in meinen Besitz über.

4. Ich verpflichte mich, eine Kaution im Betrage von 100 Mk. (in Worten: Hundert Mark) zu stellen, welche Ihreseits auf einer Sparkasse angelegt wird. Die entstehenden Zinsen fallen mir zu. Diese Kaution soll Ihnen als Sicherheit dienen für:

- a) jeden Schaden, welcher Ihnen entsteht, wenn ich den durch den Tachometerapparat angezeigten Betrag nicht vollständig an Sie abliefere;
- b) jeden Schaden, welcher Ihnen entsteht, wenn ich den mir anvertrauten Wagen in irgend einer Weise, sei es durch meine Schuld oder nicht durch meine Schuld, beschädige, d. h. wenn während meiner Benutzung der Wagen in irgend einer Weise beschädigt wird;
- c) jeden Schaden, welchen ich Ihnen überhaupt zufüge.

In irgend einem Schadensfalle haben Sie das Recht, den fraglichen Betrag von dem Betrage zu erheben, welcher auf das oben erwähnte Sparkassenbuch eingezahlt ist.

5. Ich erkenne an, daß eine Kündigungsfrist zwischen Ihnen und mir nicht besteht, so daß Sie mich jederzeit entlassen können und ich jederzeit meinen Dienst aufgeben kann.

6. Ich bin damit einverstanden, daß Sie berechtigt sind, mir eine Mark Strafe aufzuerlegen und vom Lohne abzuziehen, wenn ich die einzelnen Fahrten nicht ordnungsgemäß laut Vorschrift in das mir übergebene Notizbuch aufschreibe oder mir sonst arge Verhältnisse zuschulden kommen lasse.

Die abgezogenen Strafgebühren werden zum Besten der Droschken-Chauffeure verwandt, und es wird vereinbart, daß über die Verteilung eine Kommission bestimmt wird, welche aus zwei Droschken-Chauffeuren und den Herren Heine und Daues besteht.

Durch meine Unterschrift erkenne ich an, daß ich mit Vorstehendem in allen Teilen einverstanden bin.

Hannover, den 19

Unterschrift.

Nun werden den Chauffeuren vielleicht die Augen aufgehen. Daß sie sich aufrufen und solch' eine Anbelegung zurückweisen würden, haben wir nicht erwartet. Einigen Chauffeuren geht es wie dem Hunde, der einen Fußtritt bekommen und sich nun seinem Herrn wünschend und auf dem Bauche rutschend nähert. Diese Mischkollegen bringen es fertig, gegenüber den übrigen Kollegen sich möglichst radikal zu gebärden, um dann, wenn sie genug erfahren, den Verräter zu spielen. Darum, ihr hannoverschen Chauffeure, hütet euch vor euren „Freunden“, wollt ihr aber eure Verhältnisse bessern, dann kann es nur eine Lösung geben, hinein in den Verband. Hinweg mit allen Altimin- und sonstigen Vereinen, nur die moderne Organisation vermag aus euch freie Männer zu machen, die sich nicht zu willenlosen Sklaven und Heloten erniedrigen lassen. Zeigt dem Unternehmer, daß noch Menschenwürde in euch wohnt.

Fensterputzer.

Berlin. Für die bei der Firma W. Buhm beschäftigten Kollegen ist nach vorheriger Verständigung mit dem Unternehmer nachstehender Tarifvertrag mit zweijähriger Geltungsdauer vereinbart worden.

Tarifvertrag.

Abgeschlossen mit dem Fensterputzer-Institut W. Buhm und den in diesem Betrieb beschäftigten Fensterputzern, sowie dem Deutschen Transportarbeiterverband, Bezirk Groß-Berlin.

A. Regelung des Lohnes.

1. Geübte Fensterputzer erhalten einen Anfangslohn von 23 Mk. pro Woche. Derselbe erhöht sich pro 1/2 Jahr um 1 Mk. bis zum Höchstlohn von 26 Mk. pro Woche.

2. Aushilfsarbeiter erhalten einen Lohn von 4 Mk. pro Tag.

Kranken- und Invalidenversicherungsbeiträge werden nicht in Abzug gebracht.

3. Etwalge zur Zeit bestehende günstigere Löhne dürfen nicht gekürzt werden.

B. Regelung der Arbeitszeit.

1. Die tägliche Arbeitszeit beginnt im Sommer wie im Winter um 6 1/2 Uhr morgens und endet um 5 1/2 Uhr abends inkl. einer 1 1/2 stündigen Pause.

2. An den Tagen vor den großen Festen, d. h. Ostern Pfingsten, Weihnachten, sowie des Sonntags ist nach Möglichkeit um 4 1/2 Uhr Feierabend.

3. Ueberstunden, Nachtarbeit und Sonntagsarbeit darf nur in dringenden Fällen verrichtet werden. Als Ueberstunden gilt die Zeit von abends 5 1/2 Uhr und ist hierfür 60 Pf. pro Stunde zu zahlen.

Als Nachtarbeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis morgens 6 1/2 Uhr und ist hierfür pro Stunde 1 Mk. zu zahlen.

Für Sonntagsarbeit wird pro Stunde 1 Mk. bezahlt.

4. Die Zeit des Weges von der Arbeitsstelle bis zum Komitor der Firma gilt als Arbeitszeit. Soll die am vorausgegangenen Tage unterbrochene Arbeit an anderen Tagen wieder fortgesetzt werden, so hat der Arbeiter, wenn die Arbeitsstelle weiter entfernt ist, als seine Wohnung vom Komitor, dementsprechend früher Feierabend zu machen. Liegt eine Arbeitsstelle in einem weiter entlegenen Vorort, so hat die Firma Fahrgeld zu vergüten.

C. Besondere Bestimmungen.

1. Den Arbeitern wird nach zweijähriger Tätigkeit ein Sommerurlaub von 3 Tagen ohne Abzug des Lohnes gewährt.

2. Jeder Arbeiter tritt sofort in die seiner Beschäftigungsdauer entsprechende Lohnskala ein.

3. Für die in die Woche fallenden Feiertage darf ein Abzug vom Lohn nicht gemacht werden, jedoch muß die fällige Arbeit nach Möglichkeit vorgearbeitet werden.

4. Der 1. Mai gilt als Feiertag.

5. Doppeltouren sind zu vermeiden und sind hierzu Aushilfsarbeiter anzunehmen.

6. Bei Gebrauch von Arbeitskräften ist zuerst nur der in Frage kommende Arbeitsnachweis der organisierten Fensterputzer, Tel.-Amt IV, 3348, zu berücksichtigen.

7. Maßregelungen wegen Durchführung dieses Tarifes dürfen nicht stattfinden.

8. Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 15. August 1909 bis zum 15. August 1911 und gilt auf ein weiteres Jahr, wenn nicht 6 Wochen vor Ablauf seitens einer Partei gekündigt wird.

Berlin, den 15. August 1909.

Für die Firma:
gez.: Albert Luhn, Berlin S.O., Waldemarstr. 27.
Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband:
B. Liebenow, D. Franke.

Für die Arbeiter:
E. Hinz, R. Döring.

Zu vorstehendem Vertrag ist zu bemerken, daß in diesem Betrieb ein etwas stabileres Arbeitsverhältnis plabgegriffen hat. Dielem Umstande ist es auch wohl mit zu verdanken, daß die Löhne, welche sonst im allgemeinen in dieser Branche sehr zu wünschen übrig lassen, etwas höher sind, wie in den übrigen Betrieben. Zu erwähnen ist, daß durch die Abmachung jeder Fensterputzer sofort in die seiner Beschäftigungsdauer entsprechende Lohnskala eintritt und dadurch einen Mehrverdienst von zirka 2 Mk. pro Woche hat. Ebenso ist der Sommerurlaub unter Fortzahlung des Lohnes, wenn auch noch sehr bescheiden, immerhin gegen früher ein kleiner Fortschritt. Die Freigabe des 1. Mai, sowie die Bezahlung der auf einen Wochentag fallenden Feiertage ist ebenfalls ein weiterer Erfolg.

An den Kollegen wird es nun liegen, nicht bloß das Errungene festzuhalten, sondern mit weiter aufzubauen zu helfen, damit endlich für die Berliner Fensterputzer ein etwas menschenwürdigeres Arbeitsverhältnis geschaffen wird.

Bege daher jeder Organisierte Hand mit ans Werk.

Handelsarbeiter.

Salle a. S. Statt Rohmerhöhung Pf. Klammertuchen! Diese Devise scheint die hiesige Firma Engel u. Vogel, Eisenwarenhandlung, zu hegen, denn sonst wäre es nicht zu verstehen, daß die Inhaber der Firma anstatt den Wünschen ihrer jüngeren Arbeiter um eine kleine Lohnaufbesserung Rechnung zu tragen, denselben ein Klaffergelag mit Pf. Klammertuchen zum Besten gibt. Glaub man vielleicht dadurch den knurrenden Magen für immer gestillt zu haben? Wir glauben es keineswegs, denn Löhne von 20 Mk. pro Woche bei heutiger Zeit machen auch den schon an Hunger gewöhnten Magen, trotz Pf. Klammertuchen, rebellisch. Die Firma kann ohne weiteres bessere Löhne zahlen, wenn sie nur wollte. Sie rechnet aber mit der Not der Arbeiter, der infolge der herrschenden Arbeitslosigkeit gezwungen ist, sich für einen Hungerlohn ausbeuten zu lassen.

Wenn dann aber ein solch' armer Teufel zu Mitteln greift, indem er sich auf Kosten der Firma seinen Lohn eigenmächtig zu erhöhen sucht, so überantwortet man ihn dem strafenden Arm der „Gerechtigkeit“. Das nennt man dann göttliche Bestrafung! — Den Kollegen bei dieser Firma rufen wir daher zu: Strebt dahin, daß solch' unwürdige Zustände verschwinden! Ihr habt es in Händen!

Magdeburg. Die Drogenhandlung von Dr. Otto Krause am Alten Markt gehört zu denjenigen Handelsgeschäften Magdeburgs, die ihren Arbeitern nach jahrelanger gesundheitschädlicher Tätigkeit Wochenlöhne von 12 bis 20 Mk. unter Abzug der gesetzlichen Versicherungsbeiträge bezahlen. Alle Versuche, die dort beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen für die Organisation zu gewinnen, schlugen fehl, da durch das strenge Regiment in diesem Betriebe jede freie Meinung der Arbeiter im Laufe der Zeit unterdrückt wurde. Sobald es ruckbar wurde, daß ein Arbeiter der freien Organisation angehörte, fand man schnell einen Grund,

um ihn wieder loszuwerden. Neueintretenden Arbeitern, die für diese so gesundheitschädliche Arbeit einen höheren Lohn als 19,31 Mk. pro Woche verlangten, sagte man einfach: „Wenn die alten Arbeiter mit diesem Lohn auskommen, müssen Sie das auch.“ Oder: „Gehen Sie dorthin, wo Sie mehr verdienen!“ Lange genug hat es die Arbeiter ähnlicher Konkurrenzgeschäfte empört, daß diese Firma bei ihren Ueberstößen solch niedrige Löhne an die Arbeiter zahlt. Verlangten in den Konkurrenzgeschäften unsere Kollegen höhere Löhne, so hieß es einfach: „Warum zahlt die Firma Dr. O. Krause noch keine höheren Wochenlöhne?“ Ueberhaupt, warum besitzt diese Firma nicht einmal soviel soziales Verständnis, um die gezahlten Löhne einigermaßen mit den wirtschaftlichen Verhältnissen in Einklang zu bringen? Was soll ein Familienvater mit einem Wochenlohn von sage und schreibe 19,31 Mk. anfangen? Kann die Firma uns vormachen, wie ein Arbeiter hier von seiner Familie ernähren und kleiden soll? Aber die Firma ist wirklich nicht in der Lage, höhere Löhne zu bezahlen, sonst brauchte sie nicht auf Umwegen zu versuchen, den Ertrag des Geschäftes zu erhöhen.

Mit dem Eintritt der neuen Zolltarifordnung auf See mußten alle Lagerbestände nachbezollt werden. Trotzdem geschah es eines Tages, daß die per Eilgut für die Firma Dr. Otto Krause bestimmten Teelisten im Gewicht von 306 Kilo nicht, wie immer üblich, von dem Kutscher nach der Niederlage am Alten Markt, sondern einfach nach der Privatwohnung eines Angestellten in der Kaiser Friedrichstraße gefahren wurden. „Doch mit des Geschickes Mächten ist kein ewiger Bund zu flechten.“ Lange sollte es nicht dauern und die Zollbehörde hatte davon Wind bekommen, daß die Firma Dr. Otto Krause außer ihrer Niederlage am Alten Markt auch noch andere Niederlagen in den Wohnungen ihrer Angestellten seit kurzer Zeit eingerichtet hatte. Schleunigst mußten die Teelisten auf Anweisung der Zollbehörde von dem ohne ihr Wissen eingerichteten neuen Lager abgeholt und dem alten Lager am Alten Markt zugeführt werden. Bekanntlich ist der Zoll auf See vom 1. August an von 25 Mk. auf 100 Mk. pro Doppelzentner erhöht worden. Um welche Summe der Staat in diesem Falle geschädigt werden würde, kann sich jeder leicht ausrechnen. Außerdem sind für Uebertretung des Gesetzes noch ganz empfindliche Strafen festgesetzt.

Was würde die bürgerliche Presse wohl für ein Lamento anschlagen, wenn organisierte Arbeiter bei ähnlichen Gesetzesverletzungen übersehen würden. Aber über diesen Vorgang schweigt sie sich vollständig aus, trotzdem es die Spaten schon von den Dächern pfeifen könnte man es nicht verstehen, wenn die verheirateten Arbeiter dieses Betriebes mit einem Wochenlohn von 19,31 Mk. auf Umwegen ihren Hundelohn zu erhöhen versuchen? Den Arbeitern aber empfehlen wir, diesen Weg niemals zu beschreiten, sondern auf ehrlichem Wege mit Hilfe der Organisation die Lohn- und Arbeitsbedingungen verbessern zu helfen. Wie schrieb doch die „Arbeitszeitung“ vom 5. September? „Die Sorge, den Arbeitern guten Lohn und dauernde Arbeits Gelegenheit zu verschaffen, verbleibt den bürgerlichen Arbeitgebern.“

Aus den Jugend-Abteilungen.

Berlin. Den besten Beweis für den Fortschritt der Organisation der jugendlichen Transportarbeiter speziell in Berlin dürfte wohl die Tatsache sein, daß hier von Zeit zu Zeit neue Jugendabteilungen unseres Verbandes gegründet werden können, wie letztes u. a. die Abteilung „Schönhäuser Vorstadt“.

Dem Anse der Sektionsleitung waren ca. 30 jugendliche Kollegen gefolgt, die sich am 25. August er. gegen 9 Uhr abends in dem vorher bestimmten Lokale versammelten.

Auf der Tagesordnung stand ein Vortrag: „Momente aus der Geschichte des Sklaventums“ und als wichtigster Punkt — die Wahl der Abteilungsleitung. Der Einberufer hieß die Erschienenen im Namen der Sektionsleitung willkommen und machte sie kurz mit dem Zweck der Versammlung bekannt. Hierauf erhielt der Referent das Wort, welches in seinem Vortrage die Geschichte des Sklaventums bis in ihre frühesten Anfänge zurück verfolgte und in kurzen, markanten Strichen die einzelnen Entwicklungsphasen derselben hervorhob. Einzelne Momente, wie das Sklaventum bei den Griechen und Römern, die Knechtung der schwarzen Rasse in Amerika etc., fanden eingehendere Berücksichtigung. In allmählichem Uebergang zu den Zeiten der Leibeigenschaft, Hörigkeit und Gürtuntertänigkeit, wurde zuletzt das „moderne Sklaventum“ in seinen einzelnen Erscheinungen geschildert, wobei der Vortragende rückwärtslos der heutigen heuchlerischen Gesellschaft die Maske vom Gesicht riß, jener Gesellschaft, die Gefindestfaberist usw. durch mittelalterliche Gesetze usw. aufrecht zu erhalten sucht und trotzdem das Wort von der christlichen Nächstenliebe ständig im Munde führt. Der Referent schloß mit einem Hinweis auf das sich immer mehr bemerkbar machende Morgenrot einer neuen Zeit.

Beim zweiten Punkt der Tagesordnung meldeten sich mehrere jugendliche Kollegen freiwillig für die Posten eines ersten und zweiten Abteilungsleiters und Schriftführers. Ebensovientig Schwierigkeiten machte die Wahl der Bezirksführer, weil auch hier genügend Angebote vorhanden waren.

Alles in allem kann diese Gründungsversammlung als eine gelungene bezeichnet werden und bei dem Eifer, mit dem sich die jugendlichen auch hier in den Dienst der Sache stellten, darf man wohl mit einer gefunden Weiterentwicklung der Abteilung Schönhäuser Vorstadt rechnen.

Transportarbeiter.

Berlin. Die Beschäftigung von Feuerwehrlenten bei Geschäfts- und privaten Umzügen ist hierorts ein Uebelstand, mit dem sich unsere Kollegschaft in vielen

Veranstaltungen wiederholt beschäftigt haben. Duhende von Protesten und Eingaben gegen diesen Uebelstand sind an die zuständigen Instanzen und Behörden gelangt worden. In der Arbeiterpresse und auch in einzelnen bürgerlichen Blättern ist es ernstlich gerügt worden, daß die zuständigen Behörden es dulden, daß die Feuerwehrleute in ihrer dienstfreien Zeit solche Arbeiten verrichten. Trotzdem haben wir in letzterer Zeit und besonders in diesem Frühjahr, wo Tausende von Arbeitern infolge der wirtschaftlichen Krise arbeitslos waren, sehen müssen, daß diesem Uebelstand immer noch nicht abgeholfen wurde. Reicht der Lohr der Feuerwehrleute nicht zum Lebensunterhalt, dann müssen dieselben mit Forderungen auf Verbesserung ihrer Löhne an die zuständige Behörde herantreten. Ebenso möchten wir aber hervorheben, daß es sich auch die vorgelegte Behörde angelegen sein lassen mußte, von selbst die Löhne der Feuerwehrleute so zu verbessern, daß dieselben nicht noch auf Nebenverdienst angewiesen sind. Durch die Nebenbeschäftigung der Feuerwehrmännschaften wird den stellunglosen Arbeitern und besonders unseren Berufscollegen die Möglichkeit genommen, sich einen Verdienst zu verschaffen. Aber nicht nur die Arbeiter werden geschädigt, sondern auch dem Transportgewerbe als solchem erwächst dadurch eine mißliebige Konkurrenz. Wiederholt haben sich einzelne Fuhrunternehmer bei uns über eine derartige Verwendung von Feuerwehrleuten beschwert und gewünscht, unser Verband sollte sich hiergegen energisch zur Wehr setzen. Die Herren beklagten sich, daß es wiederholt vorgekommen sei, daß sie Aufträge für Umzüge von Geschäftsleuten erhielten, bei welchen ihre Gespanne von Feuerwehrleuten beladen wurden. Für ihre eigenen Arbeiter, welche sie ständig beschäftigen, hatten sie an solchen Tagen dann oftmals nicht genügende Beschäftigung. Natürlich haben wir den Herren Unternehmern erklärt, sie sollten selbst in ihren eigenen Reihen gegen den gekennzeichneten Uebelstand Stellung nehmen und dafür sorgen, daß derartige Umzüge von keinem Spediteur oder Fuhrherrn ausgeführt werden. Die Kollegen Möbeltransportarbeiter haben sich in letzter Zeit energisch gegen die Beschäftigung von Feuerwehrleuten gewandt. Bei einigen Geschäftsumzügen, welche auf diese Weise bewerkstelligt werden sollten, haben hellenlose Transportarbeiter hiergegen so energisch demonstriert, daß die Feuerwehrleute nach Hause geschickt wurden. Die Arbeit ist dann durch unsere Berufscollegen ebenso zur Zufriedenheit der Unternehmer ausgeführt worden, als wenn dies von Feuerwehrleuten geschehen wäre. Hieron hat sich sogar vor einigen Wochen unsere hochwohlwollende Polizeibehörde überzeugen können.

Wir erhielten am Morgen des 11. August Kenntnis davon, daß im Königl. Polizeipräsidium ein Umzug der Bauabteilung nach dem neuen Amtsgebäude in der Magazinstraße stattfinden und daß hierbei Feuerwehrleute beschäftigt seien. Auf Grund dessen sandten wir einen Boten mit folgendem Schreiben zum Kgl. Polizeipräsidium.

„Soeben erhalten wir Kenntnis davon, daß im Kgl. Polizeipräsidium ein Umzug der Bauabteilung stattfindet und daß diese Arbeit von Feuerwehrleuten bewerkstelligt wird.“

Mit Rücksicht darauf, daß die Feuerwehrleute ihren Broterwerb haben und andererseits jetzt Hunderte von Transportarbeitern beschäftigungslos sind, gestatten wir uns die höfliche Anfrage, ob es nicht möglich wäre, daß der Umzug von beschäftigungslosen Möbeltransportarbeitern bewerkstelligt werden könnte.

Zu diesem Zwecke empfehlen wir Ihnen unseren Zentral-Arbeitsnachweis, Engelauer 15, Hof 3 Tr. einer gefälligen Rückäußerung entgegensehend, zeichnet

hochachtungsvoll

Die Verwaltung II.

S. A.: Albert Utkef.

Am nächsten Morgen erhielten wir durch einige Kollegen die Nachricht, daß die Feuerwehrleute zurückgezogen und an Stelle derselben 19 Möbeltransportarbeiter mit einem Tagelohn von 6 Mtl. eingestellt worden seien.

Am 20. August erhielten wir auf unser Schreiben folgende Antwort:

„Zum Schreiben vom 11. August 1909 teile ich mit, daß die beim Umzug zuerst tätig gewesenenen Feuerwehrleute durch Transportarbeiter ersetzt worden sind. Die Angelegenheit dürfte damit ihre erledigung gefunden haben.“

S. A.: Rebling.

Also es geht auch anders, nur muß erst der nötige Druck dahinter sein.

Warum veranlassen nun aber die zuständigen Behörden, nachdem sie sich überzeugt haben, daß die Transportarbeiter die Arbeit ebenso gut verrichten als die Feuerwehrleute, nicht, daß die Beschäftigung der Feuerwehrmänner gänzlich verboten wird? Dadurch würden die Konfliktsmöglichkeiten mit einem Male beseitigt.

Unsere Verbandscollegen haben selbstverständlich die Pflicht, bei Umzügen durch korrektes Verhalten zu beweisen, daß sie die Arbeit zum mindesten ebenso gut — wenn nicht infolge der ihnen eigenen Branchenkenntnisse noch exakter — ausführen können, als die Feuerwehrleute.

Berlin. Die bei der Firma Berliner Transportverein „Bassettor“ beschäftigten Kollischer und Mitfahrer, circa 50 Kollegen, legten am Mittwoch, den 25. August einmütig die Arbeit nieder. Die Differenzpunkte, welche schon seit längerer Zeit bestehen, waren verschiedener Art. Zunächst war die Behandlung des Inspektors U. den Kutschern gegenüber eine recht rigorose. Wiederholte Versuche der Vertrauensleute, mit den Inhabern der Firma wegen mehrerer Beschwerden zu verhandeln, wußte dieser Mann zu ver-

eiteln; die Antwort war stets, nur er habe allein zu bestimmen.

Kamten aber mal, was ja vorkommen kann, Kutscher des Morgens etwas zu spät, wurden diese einfach nach Hause geschickt. Daß die Betreffenden dadurch des Tagesberdienstes verlustig gingen, kümmerte den „guten Mann“ weiter nicht. Wurde es dagegen des Abends spät, so schabete es nichts. Daß jedoch die Zumutung, die Kutscher, welche tagsüber schwer gearbeitet hatten, auch noch Bodenarbeit verrichten sollten, unbillig ist, wollte dem Inspektor nicht einleuchten. In einigen Fällen wurde sogar nicht mal der tarifmäßige Lohn gezahlt. Die vereinbarten Abmachungen glaubte man einfach ignorieren zu können.

Doch nicht genug damit. Vom dortigen Polizeirevier wurde der berechtigte Wunsch ausgesprochen, die Fuhrwerke des Abends, wie leider vielfach üblich, nicht so eng aufeinander zu fahren, um dadurch den Verkehr zu hindern. Der Herr Inspektor jedoch erklärt in provozierender Weise, daß diejenigen, welche dem Wünsche nicht nachkommen sollten, durch ihn selbst bei der Polizei denunziert werden. Daß die Arbeitseinteilung oftmals sehr willkürlich sein soll, sei nur nebenbei bemerkt. Einwendungen, selbst wenn sie berechtigt waren, wurden schroff zurückgewiesen.

Als am 25. August die Kommission verlangte, mit den Inhabern zu verhandeln, wies der Inspektor die Betreffenden ab mit der Erklärung, daß er nur allein zu bestimmen hätte. Die Folge davon war, daß die Kollegen einmütig die Arbeit niederlegten. Nunmehr ersuchte die Firma die Verbandsleitung um ihre Vermittlung und wurde diesem Wunsche entsprochen.

Bei der Verhandlung, welche in Gemeinschaft mit der Kommission erfolgte, behauptete die Firma, von dem eigenartigen Vorgehen keine Kenntnis zu haben und versprach Abhilfe. Diejenigen Kutscher, welche wegen Inspektionsnach Hause geschickt worden sind, erhalten den abgezogenen Tag nachträglich vergütet. Ebenso wurde weiter zugegeben, daß der tarifmäßige Lohn für die Folge gezahlt wird. Mit diesem Entschluß erklärte sich die Kommission sowohl als auch die Ausständigen einverstanden. Die Arbeit wurde alsdann nach 3 1/2 stündigem Streik geschlossen wieder aufgenommen. Von den Inhabern der Firma wurde noch bestimmt zugesagt, daß Maßregelungen nicht vorgenommen werden.

Durch ihre Einmütigkeit haben die Kollegen bewiesen, daß sie nicht gewillt sind, sich jede Behandlung gefallen zu lassen. Andererseits weisen wir jedoch darauf hin, daß für die Zukunft auch alles versucht werden muß, um auf friedlichem Wege eine Verständigung herbeizuführen.

Den Kollegen rufen wir zu: **Halte fest zur Organisation!**

Berlin. Der Streit in der Berliner Selbstschrankeindustrie, der am 27. Juli ausbrach, hat am 19. August nach vierwöchentlicher Dauer sein Ende erreicht, und zwar mit einem Teilerfolg.

Die eigentliche Ursache des Streits war, die Unternehmer hatten den bisher bestehenden Tarif geändert und trugen sich mit dem Plan, eine tariflose Zeit eintreten zu lassen.

Was die Unternehmer mit einer tariflosen Zeit erstrebten, war für jeden, der die Verhältnisse in der Selbstschrankeindustrie kannte, von vornherein klar. Das Bestreben der Unternehmer ging dahin, während der tariflosen Zeit die Löhne zu drücken und die Arbeitszeit zu verschlechtern, im ferneren auch, die Einigkeit der Arbeiter zu brechen.

Diesem konnte nur vorgebeugt werden durch Abschluß eines neuen Tarifes. Ein solcher wurde von den Arbeitern beraten und den Arbeitgebern vorgestellt.

Unsere Organisation kam bei dieser Bewegung mit 59 Kollegen, die in den Selbstschrankebetrieben als Bader und Transportarbeiter beschäftigt sind, in Betracht. Der bisher bestandene Tarif sah nur Mindestlöhne vor, der für unsere Kollegen 38 Pf. pro Stunde betrug. In den neuen Forderungen wurde der Mindestlohn auf 50 Pf. festgesetzt, der später auf 45 Pf. ermäßigt wurde.

Durch längere Verhandlungen gelang es die Unternehmer dazu zu zwingen, eine tarifliche Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse anzuerkennen. In dem neu abgeschlossenen Tarif ist für unsere Kollegen ein Mindestlohn von 40 Pf. pro Stunde festgesetzt.

Wenn man betrachtet, was die Unternehmer im Schilde führten, so ist auch diese Bewegung als ein Erfolg zu bezeichnen. An unseren in der Selbstschrankeindustrie beschäftigten Kollegen wird es liegen, die kommende Zeit dazu zu benutzen, um auf den festgelegten Mindestlohn ihre weitere Lohnverhältnisse aufzubauen. Um dieses bewirken zu können, ist nach wie vor das Vorhandensein einer guten Organisation notwendig.

Chemnitz. Der Straßenverkehr in Chemnitz steigert sich fortgesetzt in demselben Maße, als Bevölkerungsziffer und Geschäftslieben zunimmt. Durch das Indienststellen neuer Verkehrs- und Transportfahrzeuge und Erweiterung des Straßenbahnnetzes ist der Verkehr auf den zum Teil recht engen Straßen außerordentlich gefährlich und verantwortungsreich für die Lenker der Fahrzeuge. Kollisionen und Störungen im Verkehr sind demzufolge eine häufige Erscheinung, die fast durchgängig mit einem polizeilichen Strafmandat abschließen. Unsere Kollegen wissen hiervon ein Lied zu singen. — Der Straßenbahn ist eine bevorzugte Stellung im Verkehr eingeräumt. § 49 der Betriebsordnung der Straßenbahn lautet: „Beim Herannahen von Straßenbahnzügen haben Geschirrführer, Lenker von Kraftfahrzeugen, Reiter, Radfahrer und Fußgänger, und zwar gleichviel, ob sie denselben entgegenkommen oder von ihnen überholt werden, schleunigst die Straße so vollständig freizugeben, daß das Vorüberfahren des Straßenbahnzuges ohne Hindernis und Gefahr erfolgen kann. Im Schrittmaße fahrende

Wagen sollen nicht innerhalb der Straßenbahngleise fahren, wenn rechts in der Fahrtrichtung neben diesen auf der versteinten Fahrbahn noch genügender Platz ist, um dort ungehindert vom Straßenbahnverkehr fahren zu können. Diese Vorschrift ist sinngemäß auch auf Reiter, sowie auf getriebene oder geführte Tiere anzuwenden. Beim Passieren von Haltestellen der Straßenbahn haben alle Geschirrführer, Radfahrer, Automobilfahrer, Reiter und Viehtreiber die nötige Rücksicht auf die auf- und absteigenden Fahrgäste zu nehmen und ihren Verkehr jedenfalls so einzurichten, daß eine Gefährdung der Auf- und Absteigenden vermieden wird.“ Das Polizeiamt weist auf diese Bestimmungen besonders hin.

Auch wir können unseren Kollegen dringend empfehlen, diese nun einmal bestehenden Bestimmungen, um sich vor Bestrafung zu sichern, streng zu beachten. Wenn aber trotzdem nach wie vor Verkehrsstörungen im Sinne des § 49 und daraus sich ergebende Strafbefugungen vorkommen werden, so dürfen dieselben in den allermeisten Fällen nicht auf Unkenntnis der betreffenden Bestimmungen oder, wie leider oft angenommen wird, auf bösen Willen der betreffenden Geschirrführer zurückzuführen sein. In solchen Fällen empfiehlt es sich für unsere Kollegen, dies sofort an Ort und Stelle durch Zeugen festzustellen und es dann auf richterliche Entscheidung ankommen zu lassen. Es geht unter keinen Umständen, daß für die unzulänglichen Verkehrsverhältnisse der arme Teufel von Kutscher büßen soll. Das Eintommen derselben ist wirklich nicht darnach. Ausnahmslos hat die Schmälerung derselben durch Bezahlen von Strafen zur Folge, daß die ganze Familie darunter leiden muß. Auch die Kollegen Wagenführer bei der Straßenbahn sollten in jedem Geschirrführer mehr den leidenden Kollegen, als den feindlichen Rivalen sehen. Das Schreien nach dem Schutzmann, sowie gegenseitige Beschimpfungen, wie sie leider oft vorkommen, wären dann ausgeschlossen und für die Organisation wäre dies sicher von großem Vorteil.

Clausthal-Zellerfeld. Schon seit längerer Zeit ist es uns gelungen, hier festen Fuß zu fassen. Da es uns aber bisher nicht möglich war, ein Versammlungslokal zu bekommen, war an eine weitere Ausbreitung der Organisation nicht zu denken. Hinzu kommt noch, daß auch von den städtischen und sonstigen Behörden, so dem Bergfiskus, der Arbeiterbewegung im allgemeinen die größten Schwierigkeiten bereitet wurden. Das alles hat auch lähmend auf unsere Organisation eingewirkt. Man sollte meinen, daß in einer Gegend, wo die Lohn- und Arbeitsverhältnisse noch so tieftranrige sind, wie in unserem Berufe im Oberharz, die Kollegen sich aufraffen werden, um sich bessere Verhältnisse zu schaffen, aber weit gefehlt. Unsere Kollegen haben die Zuspätkommen recht tief über die Ohren gezogen, sie gehören allen möglichen Klubs und patriotischen Vereinen an, an eine Verbesserung ihrer Lebenslage aber denken sie am allerwenigsten. Das konnte man auch recht deutlich in der letzten Versammlung sehen. Trotzdem uns jetzt ein Lokal zur Verfügung steht und allen Kollegen das Stattfinden der Versammlung bekannt war, hatte der größte Teil es doch nicht für nötig befunden, zu erscheinen. Der Gausleiter sprach in dieser Versammlung, die am Sonntag, den 5. September, stattfand, über das Wesen der Unternehmerverbände und ihr Kampf gegen die Arbeiter. Der Redner führte den Unwesenden die Entwicklung der Arbeitgeberverbände vor Augen. Er führte dann weiter aus, daß diese Verbände ihr Bestreben darauf richten, die aufstrebende Arbeiterschaft zu unterdrücken. Es sei deshalb Pflicht eines jeden denkenden Arbeiters, sich mit seinen Klassengenossen zur Erringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen zusammenzuschließen. Der Beifall bewies, daß der Redner mit seinen Ausführungen das richtige getroffen hatte. In der Diskussion wurden noch besonders die Oberharzer Verhältnisse besprochen. Von einem Kollegen wurde darauf hingewiesen, daß die Herren Fuhrwerksbesitzer vor einigen Jahren ihre Verhältnisse durch Einigkeit gebessert hätten, deshalb dürften die Kollegen auch nicht länger mehr warten. Doch sei zuerst notwendig, daß sich alle Transportarbeiter dem Verbands angeschlossen. Ein anderer Kollege wies darauf hin, daß die Unternehmer mit allen Mitteln versuchten, den Verband zu vernichten. So hat der Unternehmer Mehnert, der bis dahin den Kutschern in Krankheitsfällen den Lohn weiterzahlte, diese Zahlung eingestellt, und dadurch auch erreicht, daß einige Kollegen dem Verbands den Rücken kehrten. Die Kollegen hätten hierbei sicherlich nicht daran gedacht, daß dieser gute Herr sie eines guten Tages auf die Straße werfen könnte und sie dann gänzlich ohne Schutz daständen. Gerade dadurch, daß der Verband auf seiner letzten Generalversammlung die Erwerbslosenunterstützung eingeführt, sei eine wesentliche Verbesserung der Unterstüßungen eingetreten.

Nachdem noch einige kleine Sachen erledigt waren, erfolgte Schluß der Versammlung.

Kollegen im Oberharz, wie lange soll diese Ungleichgültigkeit noch andauern, seid ihr es nicht eurer Familie, euren Kindern schuldig, für ein besseres Fortkommen zu sorgen? Gerade die gegenwärtige Zeit zeigt es uns aufs neue, wie notwendig eine Aufbesserung der Löhne ist. Alles ist teurer geworden, und nachdem der „schwarz-blaue“ Block die neuen Steuern beschlossen, wird es noch schlimmer werden. Die Folge hiervon wird sein, daß für Lebensmittel noch weniger aufgewendet werden kann.

Deshalb ihr Oberharzer Kollegen, besinnt euch auf eure Menschenwürde, tretet ein in die Reihen eurer kämpfenden Brüder, um Schulter an Schulter mit ihnen gemeinsam eine bessere Zukunft zu erringen.

Hannover. Die „Gelben“ unter sich. Wie hinlänglich bekannt sein wird, wurde zu Anfang dieses Jahres im Möbeltransportgewerbe eine „gelbe“ Vereinigung der Arbeiter, zum Schutz des Unternehmersgehaltes, gegründet. Selbstverständlich erstreckte sich diese Vereinigung der besten Fürsorge der Unternehmer. Wissen sie doch ganz genau, daß, solange der Arbeiter sich als Judas gebrauchen läßt, sie ihren Profit ungehindert einheimen können. Deshalb kommt es ihnen hierbei auf einige „Blau“ nicht an, es wird eben den

Arbeiter auf andere Weise wieder abgezogen. Ein großer Teil der genutzten Arbeiter steht bereits das Unrecht ihrer Handlungsweise ein und würden sie, wenn es nur so schnell ginge, den „Selber“ den Rücken kehren. Jetzt werden sie mit den Kuten, die sie sich selbst gebunden, gezeichnet. Nun, wir haben seinerzeit genug auf die Gegensätze zwischen Unternehmer und Arbeiter hingewiesen und dabei erwähnt, daß die Arbeiter diejenigen sind, die die Zechen bezahlen müssen. Daß es auch mit der so viel gerühmten „Einigkeit“ bei den „Selben“ nicht allzuweit her ist, davon hat eine ihrer letzten Versammlungen den „schlagenden“ Beweis erbracht. Da das Interesse an den Versammlungen kein allzu großes war, war man auf den Gedanken gekommen, die unentschuldig Fehlbenden mit Strafe zu belegen. Da das Bezahlen gerade nicht zu den größten Tugenden bei solchen Leuten gehört, waren hierüber Differenzen entstanden, die durch einen regelrechten Faustkampf zwischen den beiden Streitparteien ausgesprochen wurden. Wer von den beiden „Kampfhelden“ das Feld behauptet hat, ist uns nicht bekannt geworden, nur soviel haben wir erfahren, daß bei einer die Angelegenheit als noch nicht erledigt betrachtet und Anzeige bei der Behörde erstatten wollte. Doch ein „Selber“ bedarf hierzu die Genehmigung seiner vorgelegten Behörde — pardon, seines Arbeitgebers, und von diesem soll ihm nun eröffnet worden sein, daß, wenn er die Anzeige erstattet, seines Bleibens im Betriebe nicht länger sein könne. Man sieht also, den Unternehmern ist es unangenehm, wenn die so viel gerühmte „Einigkeit“ einmal gerichtlich festgestellt wird. Nur so weiter; uns kann es recht sein, wir werden ja sehen, wie lange sich die Arbeiter das Fell noch über die Ohren ziehen lassen werden.

Hannover. Ende März dieses Jahres beschäftigten wir uns in einer öffentlichen Versammlung mit der Errichtung einer Fahr- und Fachschule. Eine entsprechende Resolution fand Annahme und wurde die Ortsverwaltung beauftragt, eine Eingabe an den hiesigen Magistrat zu richten, um diesen zur Errichtung einer solchen Schule zu veranlassen.

Von unserer Seite ist schon seit längerer Zeit auf die Notwendigkeit hingewiesen, daß auch Hannover dem Beispiele einiger Großstädte folgen und eine derartige Schule einrichten müsse. Die so oft laut gewordenen Klagen, daß von vielen Fuhrleuten das Publitum in Gefahr gebracht würde, sind zum allergrößten Teil auf die unzulängliche Ausbildung der Kutscher zurückzuführen. Andererseits werden aber auch junge Leute, die kaum der Schule entwachsen sind, Krüppel, Leute, die nur eine Hand haben u. als Fuhrleute gebraucht. Ein Teil der Unternehmer nimmt solche Leute gern, weil die in bezug auf den Lohn nicht solche Ansprüche stellen, wie ein vollwertiger erfahrener Fuhrmann.

Einige Wochen nach unserer Versammlung war nun in einer hiesigen bürgerlichen Zeitung zu lesen, daß der Arbeitgeberverband die Errichtung einer Fahr- und Fachschule plane und den Magistrat um Unterstützung ersuchen wolle. Wir glaubten, daß hierdurch die Sache etwas schneller ins Gleise kommen würde, aber weit gefehlt. Volle acht Wochen dauerte es, ehe wir überhaupt eine Antwort bekamen, na, und die war auch danach. Zur besseren Orientierung lassen wir sie wörtlich folgen:

Auf die Eingabe am 16. April d. S. erwidern wir, daß wir nicht in der Lage sind, der Frage der Errichtung einer Fahr- und Fachschule für Kutscher aus städtischen Mitteln näher treten zu können.

Der Magistrat der Königl. Haupt- und Residenzstadt. Gyl.

Die Arbeiterchaft ist ja vom Magistrat nicht allzuviel entgegenkommen gewöhnt, aber wir hatten doch wenigstens eine etwas ausführlichere Antwort erwartet, zumal ja unsere Eingabe ausführlich begründet war. Nun, es handelt sich hier ja nur um Arbeiter; der Magistrat ist eben nicht in der Lage, auch nur der Sache näher zu treten, und damit basta. Welche Gründe hier maßgebend sind, geht niemanden etwas an, finanzielle können es nicht gewesen sein, denn man bewilligt doch sonst im Hundstunde Tausende für vollständig überflüssige Sachen. Wir stehen auf dem Standpunkte, daß die Einrichtung einer derartigen Schule Sache der Kommunen sein muß, damit sie nicht im einseitigen Interesse einer Klasse ausgenutzt werden. Entschieden müssen wir aber dagegen protestieren, daß dem Arbeitgeberverband Mittel zu einer solchen Einrichtung gegeben werden. Der Magistrat hat inzwischen beschlossen, dem Arbeitgeberverband alljährlich 1000 Mk. für die Unterhaltung der Schule zur Verfügung zu stellen und 1000 Mk. als einmalige Beihilfe für die erste Einrichtung gewährt. Einer Organisation, die wiederholt bewiesen hat, daß sie zu den reaktionären gehört, darf unter keinen Umständen die Einrichtung einer Fahr- und Fachschule in die Hand gegeben werden, geschweige denn, mit Mitteln aller Steuerzahler, und dazu rechnen auch wir uns, unterstützt werden. Wer bietet uns Gewähr, daß die Schule nicht nur im Interesse der Unternehmer geleitet und ausgenutzt wird? Wir betonen noch einmal, daß wir entschiedene Anhänger der Fahr- und Fachschule sind, aber nur dann, wenn sie durch die Stadt unterhalten und paritätisch geleitet wird.

Was die Unternehmer mit dieser Einrichtung bezwecken, ist klar. Für sie gilt es, die Kutscher zu einem gefügigen Werkzeug zu machen. Nun, wir werden auf der Hut sein und den Herren rücksichtslos die Maske vom Gesicht reißen.

Laurentthal im Harz. Schon zu wiederholten Malen haben wir den Versuch gemacht, in diesem reizend gelegenen Bergstädtchen Fuß zu fassen, aber immer ohne Erfolg. Der Indifferentismus unserer Kollegen ist eben noch so groß,

wie auch der ganze Volksstamm im Oberharz der modernen Arbeiterbewegung noch gleichgültig gegenübersteht. Hier schwingt der preussische Bergfiskus sein Zepher und alles ist von ihm abhängig. Wehe dem, der es wagt, gegen den Stachel zu lösen, dem wird der Brotkorb etwas höher gehängt. Daher kommt es auch, daß in den Krieger- und sonstigen patriotischen Vereinen die Arbeiter noch in so großer Zahl angetroffen sind. Trotzdem ist es uns vor einiger Zeit gelungen, wenigstens den Anfang mit der Organisation zu machen. Zu Sonnabend, den 4. September, war nun eine weitere Versammlung einberufen, die leider sehr schlecht besucht war. In diesem Tage fand die „Sensations“ statt und hatten unsere Kollegen es zum Teil für nötig befunden, in Gemeinschaft mit jenen Leuten, von denen sie sonst nur über die Schulter angesehen werden und die nicht genug über die Begehrlichkeit der Arbeiter schimpfen können, sich im Hurrahschreien zu üben. Kollegen von Laurentthal, sind denn die Verhältnisse so glänzend, daß ihr es nicht notwendig habt, euch dem Verbanne anzuschließen? Habt ihr es nicht nötig für ein besseres Fortkommen eurer Familien zu sorgen? Ja wirklich, notwendig habt ihr es, euch endlich einmal aufzuraffen, die Gleichgültigkeit abzustreifen. Sind doch die Lohn- und Arbeitsverhältnisse derartige, daß sie dringend eine Aenderung bedürfen. Aber auch auf der anderen Seite ist euch der Verband eine Hilfe bei Krankheit, Arbeitslosigkeit und in der Not. Wie oft mal passiert es, daß der Fuhrmann im Gebirge des Morgens mit gesunden Gliedern aus dem Hause geht und des Abends als Krüppel oder gar als Leiche nach Hause gebracht wird. Da ist es wieder die Organisation, die euch mit Rat und Tat unterstützt. Darum Kollegen, schlagt ein in die dargebotene Hand, schließt euch der Organisation an. Dann werden auch für Laurentthal bessere Verhältnisse geschaffen.

Die Mannheimer Fuhrunternehmer wollen den Kampf. Nachdem wir am 19. August vergeblich den Versuch machten, in einer Verhandlung die Unternehmer zu einigen Zugeständnissen zu bewegen, reichten wir unsere äußerst reduzierten Forderungen nochmals schriftlich ein und erhielten 14 Tage später die Antwort, daß die Unternehmer unsere Forderungen einstimmig abgelehnt haben und zu dem Beschlusse gekommen sind, daß ihr Tarif zur Geltung komme. Sie vertrösteten uns auf bessere Zeiten und diktierten uns in demselben Atemzuge den Ablauftermin auf den Winter. Unsere Kollegen haben aber kein Vertrauen zu dem guten Herz ihrer Unternehmer und bestehen darauf, daß auf Grund der allgemeinen Teuerung eine kleine Lohnzulage notwendig ist.

Sie sind der Meinung, daß ihre Arbeitgeber ruhig von den Vorteilen, die sie 1906 bei dem Tarifabschluß gemacht haben, etwas abgeben können. Die süddeutsche Arbeitgeberzeitung zählt ja in ihrer Septembernummer alle die Punkte auf, die von uns gefordert werden, und kann sich nicht genug über die harten Köpfe der Kutscher beklagen, die absolut nicht nachgeben wollen. Von einer bedeutenden Lohnerhöhung kann aber, wie die Arbeitgeberzeitung schreibt, keine Rede sein, wenn sie sonst überall das Kind beim Namen nennt, so hätte sie auch gleich erwähnt können, daß die Erhöhung von 1,50 Mk. bis abwärts 40 Pf. pro Woche betragen soll. Da aber den Herrn eingemipft worden, unter keinen Umständen eine Lohnerhöhung zu bewilligen, so lassen sie es lieber auf eine Machprobe antommen, als daß sie sich zu einem Zugeständnis herbeilassen.

Wenn Herr Wolf in seinem Rechenexempel über die Wobelsbedition in Mannheim glaubt, den Gewerkschaften fällt es schwer, jetzt zu bremsen, da die Arbeiter die goldenen Früchte, die ihnen vorgegaukelt worden sind, ernten wollten, so möge er sich an seine Nase fassen, auch die Unternehmer werden eines Tages die goldenen Früchte haben wollen, die ihnen von ihrem Generalsekretär vorgegaukelt werden. Wir haben es bisher noch nicht nötig gehabt zu bremsen, da unsere Mitglieder schon selbst wissen, was möglich und unmöglich ist. Die süddeutsche Arbeitgeberzeitung brachte auch eine Forderung auf unseren Artikel im „Corrier“, welcher die Kündigung des Tarifes der Wobelsbedition behandelte. Das Märchen, welches Herr Wolf seinen Mitgliedern aufischt, mögen letztere glauben, wir nicht. Denn erstens halten wir es vollständig als ausgeschlossen, daß die Mannheimer Post wirklich so hummlich ist, wie sie von der Arbeitgeberzeitung geschildert wird und zweitens haben wir ein Beweismittel in Händen, das die reinen Tatsachen der Arbeitgeberzeitung auf den Kopf stellt. Herr Wolf hat in diesem Falle die Rechnung ohne den Abgangsstempel seiner angeblichen zweiten Forderung des Einschreibebriefes gemacht. Dieser ist datiert vom Samstag, den 7. August, abends zwischen 7 und 8 Uhr. Der erste Brief soll also erst am 9. zurückgekommen sein. Wie reimt sich das zusammen, Herr Wolf?

Nun bedanken Sie sich bei Ihrem Berichterstatter in Mannheim, der ja auch zweifellos die Kündigung verbunimmt hat.

Regensburg. Ein Wort zur abgeschlossenen Lohnbewegung der Kohlenarbeiter. Seit ungefähr einem Jahre haben sich die größere Anzahl Kohlenarbeiter und Kutscher unserem Verbanne als Mitglieder angeschlossen. Raum erfuhr dies die Unternehmer, als sie sofort dies löbliche Beginnen nachahmten und dem Arbeitgeberverbande beitraten. Seit dieser Zeit war denn auch bei einigen Firmen eine gewisse Nervosität zu bemerken. Als unsere Kollegen im Juni dieses Jahres ihre Forderungen aufstellten und durch den Verband einreichen ließen, war natürlich der Verband den Arbeitgebern ein Dorn im Auge und sie lehnten jede Lohnerhöhung rundweg ab. Eine Firma verlangte sogar von ihren Arbeitern, sie sollten einen Revers unterschreiben, daß sie zu den alten Bedingungen weiter arbeiten sollten, wibrigensfalls sämtliche Arbeiter entlassen würden. Die Kollegen leisteten diese Unterschrift natürlich nicht und es wurde auch keine entlassen, weil die Firma sich noch zu guter

Zeit eines Besseren besann. Der Gauleiter hatte dann mit verschiedenen Firmen Verhandlungen, die jedoch zu keinem Resultat führten. Es wurde ihm erklärt, daß die Firmen einzeln nichts abmachen dürften, weil sie Mitglieder des Arbeitgeberverbandes sind und beschließen haben, daß die Verhandlungen mit dem Arbeitgeberverband geführt werden sollten. Wir sollten uns zwecks Regelung der Angelegenheit an den Arbeitgeberverband wenden. Außerdem erklärten die Unternehmer, daß vorläufig an eine Lohnerhöhung nicht gedacht werden könne, weil noch zu den niedrigen Sommerpreisen verkauft würde.

Wir wollen hier einfügen, daß die Forderungen der Arbeiter äußerst niedrig gehalten waren. Sie verlangten einen Anfangslohn von 20 Mk., steigend pro Jahr um 1 Mk. die Woche, bis 24 Mk.; für Kutscher 22—25 Mk.. Regelung der Arbeitszeit, Bezahlung der Ueberstunden mit 50 Pf. und Gewährung eines Sommerurlaubs von 3 Tagen nach dreijähriger Tätigkeit im Betriebe. Das waren die Hauptpunkte in dem eingereichten Lohnarif. Nun muß man allerdings dabei berücksichtigen, daß die bisherigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse die denkbar schlechtesten waren. Der Lohn betrug durchschnittlich 17—18 Mk. die Woche für die schwere und schmutzige Arbeit, die die Kollegen zu verrichten haben. Trotz alledem ließen sich die Unternehmer auf nichts ein. Da die Zeit für uns keine günstige war, wurde die Bewegung auf einen etwas späteren Zeitpunkt verlegt.

Am 19. August sandten wir an die in Betracht kommenden Firmen auf neue die Tarifvorlage mit einem entsprechenden, im höchsten Tone gehaltenen, Begleitschreiben ein. Gleichzeitig schickten wir ein Exemplar unserer Forderungen an den Vorsitzenden des Arbeitgeberverbandes und ersuchten diesen, die eventl. notwendigen Verhandlungen einzuleiten. Wer nun glaubte, daß die Sache sich glatt abwickeln würde, weil die Unternehmer doch im Juni beschlossen hatten, es solle mit dem Arbeitgeberverbande verhandelt werden, der irrte sich gewaltig. Wenn die Herren glauben, daß sie die Macht in der Hand haben, dann scheren sie sich den Teufel selbst um ihren eigenen Verband. Trotz der Bemühung des Vorsitzenden des Arbeitgeberverbandes gelang es nicht, eine Verständigung herbeizuführen, und die Verbandsleitung erhielt vom Arbeitgeberverband folgendes Schreiben:

An den Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Regensburg.

Im Besitze Ihrer werthen Zuschrift vom 19. Aug. d. S. hat sich Unterzeichneter mit verschiedenen der beteiligten Firmen ins Benehmen gesetzt, erhielt jedoch überall den strikten Bescheid, daß sie sich zu keiner Verhandlung herbeilassen werden, sondern lediglich mit ihren Arbeitern persönlich die Angelegenheit abmachen wollen. Unterzeichneter bedauert daher, vorerst in der Angelegenheit weitere Schritte nicht tun zu können.

Hochachtungsvoll
Gottlieb Krebs,

Vorstand der Ortsgruppe Regensburg, des Bayer. Arbeitgeberverbandes, des Transport-, Handels- und Verlehrsarbeiterverbandes.

Da wir gerne wissen wollten, was die Arbeitgeber mit ihren Arbeitern „persönlich“ abmachen würden, warteten wir noch ein Weilchen. Aber nichts rührte sich bei den Unternehmern.

In einer am 28. August stattgefundenen Versammlung beschäftigten sich die Kollegen abermals mit dieser Angelegenheit und beschloßen, auf Anraten der Verbandsleitung, noch einen letzten Versuch zu einer Einigung zu machen. Der Gauleiter sollte am Montag nochmals versuchen, eine Einigung herbeizuführen. Auch dieser Versuch schlug fehl und so traten am Dienstag Morgen die Kollegen bei den fünf großen Firmen in den Streit. Nun war Holland in Not. Die Arbeitgeber hatten bestimmt geglaubt, daß ein größerer Teil der Leute nicht mitmachen würden — und daß sie auf diese Weise ihren Betrieb aufrecht erhalten könnten.

Aber außer vier Kutschern, zwei bei der Firma Dittcher, wo der starke „Wast“ sich vor dem Unterrud seiner Frau fürchtete, einen bei Pfäfer u. Co., der Angst hatte, er könnte außer bei der Firma kein Nachtquartier finden, und einen bei Hoffmann und Hannemann, wurde keiner zum Verräter an seinen Kollegen.

Als gar nichts mehr ziehen wollten, belamen sämtliche Streikenden von ihren Arbeitgebern folgenden gleichlautenden eingeschriebenen Brief:

Regensburg, den 21. August 09.

Infolge unbefugter Arbeitseinstellung entlasse ich Sie mit dem heutigen Tage. Falls Sie die Arbeit wieder aufnehmen wollen, so müßte dies bis längstens morgen Mittag 1 Uhr geschehen. Unter welchen Bedingungen die Arbeit wieder aufgenommen werden kann, werden Sie zu dieser Zeit erfahren, da wir mit der Organisation nicht verhandeln.

(Folgt Unterschrift.)

Wenn man im Kampf steht, so ist man das Schießen gewöhnt, und auch unsere Kollegen Kohlenarbeiter fielen natürlich bei diesem Schreckschuß nicht um, sondern blieben ganz stramm — vor dem Betriebe als Streikposten stehen.

Als die gestellte Frist abgelaufen war und keiner der sehnlichst Erwarteten kam, wurde ein neuer Schlachtplan ausgeheckt und die sämtlichen Kollegen wurden mit diesem Schreiben beehrt:

„Regensburg, den 1. September.

Herrn hier.

Nachdem Sie die Ihnen gestellte Frist resultatlos haben verlaufen lassen, erklären wir Ihnen nochmals, daß Sie aus unserem Dienst entlassen sind.

Wir fordern Sie auf, den rückständigen Lohn nebst Invalditätstarke unverzüglich abzuholen, da wir mit Ihrem Verband unter gar keinen Umständen etwas zu tun haben wollen.

Achtungsvoll

Unterschrift."

Auch dieses etwas größere Geschick verfehlte vollständig seine Wirkung, da ja bekanntlich bei uns der Grundsatz herrscht: „Nange machen gilt nichts“. Kein einziger Kollege wurde abtrünnig.

Als die Unternehmer merkten, daß sie bei den Streikenden kein Glück hatten, versuchten sie es auf einer andern Seite. Im „Regensburger Anzeiger“, einem christlichen Zentrumblatt vom reinsten Wasser, konnte man jeden Tag fettgedruckte Annonzen lesen, daß „kräftige Arbeiter“ bei den und den Firmen gesucht werden. Da uns leider in Regensburg eine Parteipresse noch nicht zur Verfügung steht, wandten wir uns ebenfalls an den „Regensburger Anzeiger“ und ersuchten um Aufnahme einer Erklärung, die wir, um das Kapitalistengewissen dieses Blattes nicht im Konflikt mit seinem zur Schau getragenen Arbeitergewissen zu bringen, als Annonce bezahlen wollten. Die Annonce hatte folgenden Wortlaut:

An die Arbeiterschaft!

Die Kohlenarbeiter bei den Firmen Gebr. Düncher, Pfleger u. Co., Hoffmann u. Hannemann, Neubauer (Schlegel) und Heber u. Gebert stehen seit Dienstag im Streik. Die Leute verlangen für ihre schwere Arbeit einen Wochenlohn von 20,— Mk. Aber selbst dieser geringe Lohn erscheint den Firmen trotz des Aufschlages der Kohlenpreise zu hoch.

Wir fordern die Arbeiterschaft auf, Solidarität zu üben und keine Verräter- und Streikbrecherdienste zu leisten.

Die Verbandsleitung des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Aber selbst diese kurze und sachliche Erklärung lehnte das fromme Zentrumblatt ab, wahrscheinlich um einen neuen durchschlagenden Beweis für die Arbeiterfreundlichkeit des Zentrums zu erbringen. Die Streikbrechergesuche der Unternehmer konnte man, wie schon erwähnt, jeden Tag in dem Annoncenteil finden. Unsere Kollegen und die organisierte Arbeiterschaft werden dem „Regensburger Anzeiger“ die Antwort in der Weise zuteil werden lassen, daß sie ein derartiges Blatt einfach aus ihren Wohnungen hinauswerfen.

Genügt hat den Unternehmern auch dieses Mittel nicht, aber wenigstens nicht viel. Außer einigen Leuten, die mit einer etwas anrüchlichen Vergangenheit behaftet waren, haben sich nicht viel Arbeitswillige gefunden. Am neunten Tage des Streiks gelang es dem Gauleiter in zwei Sitzungen mit den Arbeitgebern diesen begreiflich zu machen, daß es besser wäre, Frieden zu schließen, als die Organisation zu zwingen, den Kampf in noch verschärfter Form weiter zu führen. Leicht war es nicht, die Arbeitgeber zu überzeugen, daß sie nun wohl auch die Organisation der Arbeiter respektieren müssen. Nach der ersten Verhandlung ging es schon bedeutend besser und in der dritten Verhandlung, an welcher auch der Arbeiterausschuß teilnahm, konnte dann eine Einigung erzielt werden.

Die Kollegen erhalten eine durchschnittliche Zulage von 2 Mk. pro Woche sofort. Außerdem werden die Überstunden für die es vorher zum Teil nichts gab, mit 40 Pf. bezahlt. Die Mittagspause wird um eine 1/2 Stunde verlängert. Weiter erhalten alle über drei Jahre im Betrieb tätigen Arbeiter einen Sommerurlaub von drei Tagen. Diese Zugeständnisse wurden in einer Versammlung der Streikenden akzeptiert und dadurch der Streik beendet. Hätten die Arbeitgeber nur halb so viel Einsicht vor dem Streik gezeigt, wie bei den Verhandlungen während des Streiks, dann hätte dieser Kampf vermieden werden können. Einen Tarif wollten die Unternehmer nicht unterzeichnen, gaben aber insgesamt ihr Ehrenwort, daß sie die getroffenen Vereinbarungen halten wollten. Die Organisation wird selbstverständlich darüber wachen, daß dies auch geschieht. Leider konnten einige Kollegen nicht gleich wieder in Arbeit treten, weil einige der Streikbrecher für fest engagiert worden waren. Welche Sorte da zusammen ist, kann man daraus ersehen, daß einer davon, der eben erst irgendwo „herauskam“, erklärte, er werde den ersten, der ihm was sagt, das Messer in den Rumpf rennen. Als der Gauleiter sich den Wurschen dann etwas vornahm, wollte er allerdings davon nichts mehr wissen. Solche Elemente haben natürlich bald abgewirtschaftet und auch die Arbeitgeber sind froh, von solchen Schutzengel bald befreit zu sein. Alles in allem können wir mit dem Erfolg des Streiks vorläufig zufrieden sein. Unsere Kohlenarbeiter standen zum ersten Male im Feuer. Zu ihrer Ehre muß gesagt werden, daß sie sich großartig gehalten haben; nicht einer von den Streikenden wurde zum Verräter. Hoffentlich sind auch die Arbeitgeber durch den Schaden klug geworden und kommen zu der Einsicht, daß es besser ist, mit den Arbeitern friedlich zu verhandeln, als wenn bei jeder Kleinigkeit ein Konflikt herangezogen wird. Die Organisation der Arbeiter kann man nun doch nicht mehr vernichten, ergo müssen sich die Herren eben mit der Tatsache abfinden, und den Verband als gleichberechtigten Faktor behandeln. Ehe dies nicht geschieht, wird an ein gedeihliches Zusammenarbeiten zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber nicht zu denken sein. Unseren Kollegen aber rufen wir zu: Haltet nach wie vor fest und treu an Eurer Organisation, agitiert und werbt, bis der letzte Berufscollega im Verbands ist, dann wird es uns auch gelingen, die Arbeits- und Lohnverhältnisse so zu gestalten, daß Ihr mit Euren Familien auch ein menschenwürdiges Dasein führen könnt.

Salzwedel. Nachdem es uns vor einiger Zeit gelungen war, auch in Salzwedel, einer Domäne der Junker, Fuß zu fassen, entwickelt sich die Zahlstelle, wenn auch

langsam, aber stetig. Die Salzwedeler Kollegen haben endlich eingesehen, daß es ohne Organisation nicht mehr weiter gehen kann.

Es haben sich hier mit der Zeit Verhältnisse entwickelt, die dringend einer Veränderung bedürfen. Kann Salzwedel in Bezug auf Wohnungsmieten und Lebensmittelpreise sich mit mancher Großstadt messen, so sind doch die Löhne zum größten Teil noch recht traurige. Außerdem läßt aber auch die Behandlung in vielen Fällen sehr zu wünschen übrig, bei jeder sich bietenden Gelegenheit heißt es eben, wenn's nicht paßt, der kann gehen. Obgleich hier eine starke Industrie nicht vorhanden ist, machen die Folgen der Krise sich stark fühlbar, diesen Moment nutzen die Unternehmer aus und stellen den Kollegen oftmals den Stuhl vor die Tür. Daß die Herren hierbei rücksichtslos vorgehen, beweist folgender Fall: Bei der Firma Gerlach, Materialwaren en gros, war ein Kollege über 10 Jahre tätig, ein Beweis, daß er seine Pflicht stets erfüllt hat. Dieser Kollege bekam nun mit einem auswärtigen Kunden, bei dem er Waren abzuliefern hatte, Differenzen. Der Kunde hatte im Vorbeifahren dem Kollegen eine leere Tonne auf den Wagen geworfen, wodurch um ein Haar die auf dem Wagen befindlichen Waren ruiniert worden wären. Dieser Herr hatte nun nichts Günstigeres zu tun, als sich bei der Firma zu beschweren, und was war die Folge? Der Kollege wurde kurzerhand entlassen, obgleich er, wie schon oben angeführt, über 10 Jahre im Betriebe tätig war. Daß bei dieser Firma auch in Bezug auf Lohn und Arbeitszeit recht traurige Verhältnisse herrschen, ist weiter nicht zu verwundern. Sind doch die meisten Unternehmer, die die schlechtesten Lohn- und Arbeitsverhältnisse haben, auch die brutalsten.

Wissen aber die Unternehmer, daß wie in diesem Falle, die Arbeiter den Gedanken der Zusammengehörigkeit noch nicht erfaßt, dann kennt ihre Willkür keine Grenzen. Das haben auch die Kollegen bei Gerlach an ihrem eigenen Leibe zu spüren bekommen. Träumt doch so mancher von Lebensstellung und sorgenfreier Zukunft, bis die rauhe Unternehmerr Faust ihn aus diesen Träumen reißt und die nackte Wirklichkeit sich vor seinen Augen aufstaut. Hoffentlich werden die übrigen Kollegen aus diesem Vorgang die richtige Lehre ziehen und sich der Organisation anschließen. Muß sich doch ein jeder sagen, das, was meinem Kollegen heute passiert, kann auch bei mir jeden Tag eintreten. Außerdem ist aber auch ein Lohn von 16—17 Mk. pro Woche, wie ihn Herr Gerlach zahlt, nicht dazu angetan, die Zufriedenheit der Arbeiter zu fördern. Hinzu kommt noch, daß die Arbeitszeit täglich 12—15 Stunden, unter Umständen auch noch länger dauert und auch des Sonntags 3—4 Stunden ohne irgendwelche besondere Entschädigung gearbeitet werden muß. Aus alledem geht zur Genüge hervor, daß die Salzwedeler Transportarbeiter nicht auf Kosten gehettet sind. Darum muß es Pflicht eines jeden denkenden Kollegen sein, sich der Organisation anzuschließen, denn nur dann wird es möglich sein, auch den Salzwedeler Unternehmern zu zeigen, daß die Transportarbeiter aus ihrem Schlafe aufgewacht sind und sich nicht mehr als willenlose Ausbeutungssobjekte gebrauchen lassen wollen. Den bereits organisierten Kollegen aber möchten wir dringend ans Herz legen, mit allen Kräften für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein. Wir dürfen nicht eher ruhen, bis der letzte Transportarbeiter dem Verbands beigetreten ist. Stärken wir die Organisation, den Kollegen zum Schutz und den Unternehmern zum Trutz.

Stuttgart. Die wirtschaftliche Krise, die zu Ende des Jahres 1907 einsetzte, schien dieses Frühjahr hier ihren tiefsten Stand erreicht zu haben. In den Monaten März und April steigerte sich die Nachfrage nach Arbeitskräften besonders im Transportgewerbe zusehends. Es zeigte sich aber bald, daß die Besserung nicht von anhaltender Dauer war, denn schon im Mai hatten wir wieder eine größere Anzahl arbeitsloser Kollegen. Die Besserung im Geschäftsgang war darauf zurückzuführen, daß die Konjunktur im Baugewerbe etwas lebhafter wurde. Eine Besserung in Handel und Industrie war jedoch nirgends wahrzunehmen. Das Abflauen seit Mai hat bis heute angehalten und trotz des nun allmählich kommenden Herbstgeschäftes sind keine Anzeichen dafür vorhanden, die auf eine merklige Belebung des Arbeitsmarktes schließen ließen. Es ist leider auch für diesen Winter in Aussicht zu nehmen, daß er eine große Arbeitslosigkeit im Gefolge haben wird, die den einzelnen um so härter treffen wird, als durch die verrückte Steuerreform, von Junkern und Pfaffen geschaffen, gerade dem Arbeiter die verschiedensten Lebensmittel und Bedarfsartikel in verbacherischer Weise verteuert worden sind, während die reichen Steuerbrückerberger noch eminenten Vorteile von der Schröpfung des arbeitenden Volkes haben werden. Wie die Steuererhöhung wirkt, mögen folgende Zahlen zeigen. Um genau so viel Waren im Jahre 1909 auf 1910 kaufen zu können, wie im Jahre 1908 auf 1909, müssen die Mitglieder des Stuttgarter Konsumvereins infolge der neuen Steuern mehr ausgeben für Kaffee 17 160 M., für Tee 2646 M., bei den Zigarren 10 147 M., bei den Bündhölzern 16 484 M. Bei diesen vier Artikeln müssen die Mitglieder des Konsumvereins insgesamt 46 437 M. mehr bezahlen, ohne dafür auch nur eine Bohne Kaffee, ein Blatt Tee, eine Zigarre oder ein Bündholz mehr zu bekommen. Wie es beim Konsumverein der Fall ist, wird es bei den Spezerei- und Kolonialwarenhändlern noch weit mehr der Fall sein, denn sie schlagen nicht nur die Steuererhöhung auf die Waren, sondern wie die Erfahrung gezeigt hat, noch einen Extraaufschlag, so daß die Arbeiter doppelt ausgeraubt werden. Die neue Mehrbelastung durch die Steuern beträgt für eine mittlere Familie mindestens pro Woche 1,50 M. im Durchschnitt. Bergegenwärtigt man sich die seit Jahren ununterbrochen im Steigen begriffenen Lebensmittel- und Mietpreise, so muß man sich verwundert fragen, wie es unseren Berufscollegen mit ihren niedrigen Löhnen noch möglich ist, ohne zu sterben, durchs Leben zu kommen. Die Sache liegt so, daß sie vor 5 und 6 Jahren mit einem Wochenlohn von 20 M. nicht schlechter gestellt waren, als heute mit 23 M. Wochenlohn. Sie erhalten heute

für 23 M. wesentlich weniger Waren, als vor fünf und sechs Jahren für 20 M. Es kann mit Recht behauptet werden, daß die Lebensverhältnisse unserer Kollegen so traurige sind, daß sie zu ersten Bedenken Anlaß geben. Diesem Zustand der fortwährenden Verschlechterungen muß entgegengetreten werden durch die Errichtung eines wirksamen Schutzdammes. Die gewerkschaftliche Organisation muß ausgebaut und gekräftigt werden, um mit deren Hilfe durch die Erringung höherer Löhne einen Ausgleich gegenüber dem Steueranflug zu schaffen und die Lebenshaltung zu verbessern. Erfreulicherweise kann gesagt werden, daß trotz der Krise das Interesse für den Verband fortgesetzt wächst. Sowohl von Stuttgart als auch von Cannstatt und Feuerbach kann gesagt werden, daß die Zahl der Mitglieder größer wird. Dies ist auch der einzige Lichtblick in unserer unheilswangeren, düsteren Zeit. Wenn die Kollegen so für den Verband weiter arbeiten, wenn jeder zum Agitator wird, dann können wir mit freudiger Hoffnung den kommenden Zeiten entgegensehen.

Juristischer Briefkasten.

Aus unserem Leserkreis ist wiederholt die Anfrage an uns gerichtet worden, ob wohl die Arbeitgeber, welche ihren Arbeitern zur Unterbringung der im Dienst benötigten Sachen, namentlich der Livren und sonstigen Dienstauszüge, besondere Räume anweisen, verpflichtet sind, diese Räume gegen Einbruchsdiebstahl zu versichern.

Das Gesetz bestimmt hierüber im einzelnen nichts. Man kann deshalb die Frage nur aus allgemeinen Erwägungen heraus beantworten. Das aber allein ergibt schon, daß die Beantwortung der Frage höchst zweifelhaft ist, weil es im einzelnen Prozessesfall darauf ankommen wird, wie gerade derjenige Richter, welcher die Sache zu entscheiden hat, über die Frage denkt.

Wir möchten uns nun für die Versicherungsverpflichtung des Arbeitgebers entscheiden, und zwar aus folgenden Gründen:

Es wird wohl angenommen werden können, daß heutzutage fast ein jeder sorgsame Hausvater seine eigene Wohnung beziehungsweise diejenigen Räume, in welchen er sein Hab und Gut aufbewahrt, namentlich angeht der nicht zu hohen Prämienbeiträge, gegen Einbruchsdiebstahl versichert. Was aber im allgemeinen bei jedem vorausgesetzt werden muß, das kann der Arbeiter auch schließlich von seinem Arbeitgeber verlangen, wenn er auf dessen Anweisung in dessen Räumen seine eigenen Sachen unterbringt bzw. im Interesse seines Dienstes unterbringen muß.

Abgesehen davon aber wird man es auch als eine Pflicht des Arbeitgebers fordern können, daß er seine Arbeiter nicht gar schutzlos läßt, während er sonst seine eigenen Sachen sicherheit gegen Einbruchsdiebstahl versichern wird.

Besonders zu behandeln ist aber der Fall, wenn dem Arbeiter bekannt ist, daß der Arbeitgeber eine Einbruchsdiebstahlversicherung nicht genommen hat. In solchem Falle wird es Sache des Arbeiters sein, mit einem entsprechenden Verlangen an den Arbeitgeber heranzutreten. Lehnt der Arbeitgeber aber die Versicherung ausdrücklich ab, so wird er bei erfolgtem Einbruch dem Arbeiter für den Verlust der Sachen nicht zu haften brauchen, da ja der Arbeiter gewußt hat, daß eine Versicherung nicht vorhanden ist. Sache des Arbeiters wird es in solchem Falle sein, mit den ihm gegebenen Mitteln den Arbeitgeber zur Versicherung zu bringen bzw. sich einen anderen Arbeitgeber zu suchen, der diese ohnehin geringfügige Rücksicht auf seine Arbeiter nimmt.

Briefkasten.

Deßau. Bericht kann erst in nächster Nummer gebracht werden.

Mürnberg. Bewußter Artikel erscheint in nächster Nummer.

Mitteilungen des Vorstandes.

Vor einiger Zeit ist das Adressen-Verzeichnis der Verbandsfunktionäre erschienen und geben wir auf vielfache Anfragen bekannt, daß dasselbe nur für die Gau- und Ortsvorstände und solcher Mitglieder bestimmt ist, die sich auf die Reise begeben.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3 Abschnitt a und b die nachstehend verzeichneten Mitglieder: In Berlin II Wonsild, Hans, Opt. Nr. 11208. In Bremen Wilhelm, Philipp, Opt. Nr. 187761. In Halle a. S. Zilling, Hugo, Opt. Nr. 201211. Verloren gegangen ist das Mitgliedsbuch des Kollegen Grünbaum, G., Opt.-Nr. 10849 der Verwaltungsstelle Berlin II.

Gestohlen wurden die Mitgliedsbücher nachstehend verzeichneter Kollegen: In Essen (Ruhr) Müller, Leonhard, Opt.-Nr. 241811, eingetreten daselbst am 8. Mai 1909. Garmz, Theodor, Opt.-Nr. 289501, eingetreten am 1. Mai 1909 in Dsnabrück.

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

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

J. A.: D s w a l d S c h u m a n n, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

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

Verantwortl. Redakteur: Emil Nibel, Lichtenberg. Verlag der Buchhlg. „Courier“, D. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dammid, Berlin, Adalbertstr. 37.