

W o r t

Zentral-Organ für die Interessen
der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäfft. 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 Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950.
Geöffnet: 9-1 Uhr vorm., 3-7 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 44.

Berlin, den 31. Oktober 1909.

13. Jahrg.

Auf dem Wege zum Industrieverband.

An die Verbandsmitglieder!

Seit Jahren steht fast ununterbrochen die Frage des Industrieverbandes, d. h. die Frage des Zusammenschlusses aller Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande in unsren Versammlungen, auf unsren Verbandstagen und in unsrer Presse zur Diskussion. Die ständig fortschreitende Konzentration des Kapitals in Verbindung mit einer engeren und strafferen zentralen Organisation des Unternehmertums zwang auch uns, die Notwendigkeit einer möglichst geschlossenen Einheitsorganisation aller Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande anzuerkennen, um uns so die zur Erfüllung unsrer gewerkschaftlichen Aufgaben erforderliche Macht und organisatorische Stützkräfte zu verschaffen bzw. sie zu erhöhen.

Diese Erkenntnis einer unabwendbaren Notwendigkeit diktierte unsre bisherigen Verbandstagsbeschlüsse in dieser allseitig als eminent wichtig anerkannten Frage.

Wenn trotzdem bisher dieses bedeutsame organisatorische Problem nicht realisiert wurde, so deshalb, weil außer den formellen Schwierigkeiten tatsächliche und prinzipielle Differenzen die Lösung dieser Frage erschweren bzw. hintanhielten.

In vollster Uebereinstimmung mit unsren Mandatgebern haben wir stets zum Ausdruck gebracht, daß diese Schwierigkeiten und Differenzen nicht so groß seien, daß über sie das ganze Problem der Einheitsorganisation scheitern müßte, daß vielmehr über diese Schwierigkeiten und Differenzen hinaus der Weg zur Einheitsorganisation aller Transportarbeiter schnellstens gebahnt werden müßte.

Dieser allseitig anerkannten Notwendigkeit bursten, konnten und wollten wir uns nicht verschließen, weshalb die unterzeichneten Vorstände gemäß dem übereinstimmenden Wunsche ihrer Mandatgeber sich verpflichtet hielten, in der am 19. Oktober in Hamburg stattgefundenen Vorstandskonferenz, unter Außerachtlassung aller der Streitfälle, den ernstlichen Versuch zu unternehmen, über alle formalen Schwierigkeiten alle sachlichen und prinzipiellen Differenzen hinaus, den Weg zur Einheitsorganisation endgültig frei zu machen.

Der Versuch ist als ein vollkommen geachteter anzusehen, denn nach einer ersten, aber sachlichen Aussprache der beteiligten Verbandsvorstände gelangte die nachstehende

Vergleichserklärung der Vorstandskonferenz vom 19. Oktober 1909

zur einstimmigen Annahme:

Die Vorstände der Zentralverbände der Hafnarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter erklärten:

1. Die Mehrheit der Konferenz der Kartellvorstände vom 25. März 1908 hielt sich gemäß den Grundsätzen, die der damalige Kartellvertrag formuliert, für berechtigt, zur Erledigung aktueller Grenzstreitfragen die Beschlüsse zu fassen, die seit dem 25. März 1908 den Gegenstand des prinzipiellen Streites zwischen den ehemaligen Kartellverbänden bildeten.

2. Die Minderheit der Konferenz vom 25. März ging von der Auffassung aus, daß die Konferenzmehrheit ihre Kompetenz überschritten habe, weshalb sie es ablehnte, die Konsequenzen aus diesen Mehrheitsbeschlüssen zu tragen.

3. Die Konferenz erkennt an, daß die Konferenzmehrheit vom 25. März 1908 die unstrittenen Be-

schlüsse in legaler Weise, von den besten Absichten geleitet und nur ihrer Ueberzeugung folgend faßte. Sie erkennt ferner an, daß die Konferenzminderheit glaubte, ausschließlich in Wahrung ihrer berechtigten Interessen zu handeln, als sie die Anerkennung jener Beschlüsse ablehnte.

4. Nach Feststellung dieser Tatsachen erlaubt die heutige Konferenz der drei Vorstände, der weiteren Förderung des im Prinzip bereits beschlossenen Zusammenschlusses dienlich zu sein, wenn sie die Frage, ob die Mehrheit oder Minderheit vom 25. März im Rechte war, unentschieden läßt und die prinzipiellen neben den tatsächlichen Differenzen mit dieser Erklärung als beendet betrachtet.

5. Von einer Wiederaufhebung des bis zum 1. Februar 1909 gültigen allgemeinen Kartellvertrages wird Abstand genommen, jedoch sollen die in jenem Kartellvertrage ausgesprochenen Grundsätze über die Taktik und das organisatorische Zusammenwirken der drei Verbände bis zum definitiven Zusammenschluß der Transportarbeiter, Hafnarbeiter und Seeleute als allgemein gültige Richtschnur dienen.

Der zwischen den Hafnarbeitern und Seeleuten abgeschlossene Kartellvertrag bleibt bis dahin bestehen.

6. Die Wiederaufnahme der endgültigen Zusammenschlußverhandlungen erfolgt am Montag, den 13. Dezember. Als Unterlage für diese Zusammenschlußverhandlungen dienen die Konferenzbeschlüsse vom 7. und 8. September 1906.

Zu diesen Zusammenschlußverhandlungen entsenden die drei Verbände je sieben Vertreter, wovon je vier Vertreter aus den Vorständen und die weiteren drei Vertreter aus den Kreisen der Mitglieder der drei Verbände zu bestimmen sind.

Die vorstehende Vergleichserklärung ist das Produkt gegenseitiger wohlwogener Konzessionen, das Ergebnis einer männlichen und kameradschaftlichen Verständigung. Sie verteilt nicht nur Licht und Schatten gleichmäßig, sondern konzediert auch Recht und Pflicht sowie die Annahme des guten Glaubens nach beiden Seiten hin. Sie ist aber bindend und gilt deshalb für alle drei Verbände.

Wir sind gewiß, daß diese Vergleichserklärung in den Kreisen der Mitglieder freudigen Wiederhall und allseitige Zustimmung finden wird, da sie unwiderkündlich den Weg zur Einheitsorganisation und damit zum weiteren Ausbau unsrer Organisation, zur Vermehrung unsrer gewerkschaftlichen Stützkräfte frei macht.

An unsre gesamten Mitglieder richten wir die dringende Aufforderung, bis dahin alle Kräfte anzuspannen, um ihre Berufsorganisation als Gegengewicht gegen die Unternehmerorganisation zu stärken, den so notwendigen inneren Frieden zu wahren und mit uns gemeinsam dem lang ersehnten Ziele der Einheitsorganisation aller Transportarbeiter nunmehr unbehindert zuzusteuern.

Hamburg, im Oktober 1909.

Die Zentralvorstände

der Zentralverbände der Hafnarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter.

S. A.: J. Döring, Paul Müller, O. Schumann.

Der Sieg der Technik, ein Sieg der Freiheit.

Das zwanzigste Jahrhundert befindet sich erst im ersten Dezennium seines Daseins. Es ist noch ein Kind und doch hat es technisch schon viel, vielmehr geleistet als Jahrtausende vor ihm. Mit ihm stirmt die Menschheit in des Wortes vollster Bedeutung hin-

melan und die ungeheure Schwerkraft der alten Erde vermag des Menschen Geist nicht mehr absolut in ihre historischen Eisenfesseln zu zwingen. Der Menschengeist hat lange schon aus der Ackerkrume seine Lebensbedürfnisse der allgütigen Mutter Natur entrissen. Er ist dann tief in die Eingeweide der alten Mutter Erde eingedrungen und hat ihr Gold und Silber, Eisen und schwarze Diamanten für seinen Bedarf und seine Bequemlichkeiten entwunden. Er hat dann die Wasser, die großen Ozeane bezwungen und sie als Verkehrsstraßen in seine Dienste gestellt. Er schaukelt sich heute voll Vergnügen auf dem breiten Rücken Megirs und ohnmächtig süßt sich der grollende Wassergott den ihn bezwingenden von Menschenhand hergestellten Maschinen. Nur ein Element schien bisher allen Anstrengungen des Menschengeistes erfolgreich zu trotzen, das Reich des Aeolus, der Südozeane mit seiner ganzen Unermesslichkeit.

Doch sieh, da kam das zwanzigste Jahrhundert und überwand spielend auch dieses Niesenhindernis, es spannt, wie frühere Jahrhunderte den Megir, auch den Aeolus vor seinen liegenden Wagen. Umsonst verschwendet das ungeheure Erdenelement all seine Anziehungskraft, der Menschengeist hat kunstvolle und stürmische Maschinen konstruiert und spottet mittels dieser der unermeßlichen Naturkräfte. Und Aeolus muß jetzt genau so geduldig auf seinen unsichtbaren Schwingen den Menschen tragen, wie dies Megir nun schon seit Jahrhunderten gewöhnt ist. Der Menschengeist bezwingt nicht nur die widerstrebenden Elemente, er zwingt sie in seinen Dienst und sich selbst und seine Maschinen bildet er ihnen als Joch auf. Ob sie wollen oder nicht, er befiehlt und sie müssen gehorchen, weil sein Geist größer ist, als ihre unendliche Kraft.

Unsere Berliner dürfen von sich sagen, daß es ihnen vergönnt war, die Zeichen einer neuen Zeit zu beobachten, im Zentrum der technischen Weltereignisse stehen zu können.

Beppelins Fahrt nach Berlin, Dr. v. Lillies Wrights und Rathams Vorführungen auf dem Tempelhofer Felde und die internationale Flugwoche in Johannisthal waren in ihrer Gesamtheit bedeutsam genug, um auch den weltfremdesten Träumer wach zu rufen und ihm klar zu machen, daß hier wieder einmal eine neue Menschheitsäpoche beginnt.

Zwar mag von den Millionen, die vor kurzem auf den südlichen, nördlichen und östlichen Feldern Berlins zusammenströmten, nur eine geringe Zahl sich der wahren Bedeutung der neuen Leistungen bewußt gewesen sein. Wie viele fühlten sich aus Sportliebhaberei, aus Schaulust und wilder Neugierde dorthin gezogen. Immerhin kann auch eine solche Massenbegeisterung weltbedeutenden Bestrebens nichts schaden, gefördert wird sie dadurch stets, selbst wo der dunkle Drang sich über das Ziel noch im Unklaren ist. Wer, wie die weitaus meisten es tun, darauf hofft, die Luftschiffahrt in absehbarer Zeit aus ausgiebigem Verkehrsmittel in Gebrauch zu sehen, sieht den praktischen Teil als einziges Ergebnis, fühlt aber wenig von der inneren Weltbedeutung der neuen Errungenschaften. Sie können nicht ohne den größten Einfluß auf unsere politisch-soziale Entwicklung bleiben.

Die Reaktion wird nur in der Abgeschlossenheit großgezogen. Wie einst die Ritter in der Zeit des grauen Mittelalters auf unzugänglichen Burgen saßen, alle Fragen eines realen Gegenwirkens ablehnten, und dafür sich eine Welt geistlicher Ideale errichteten, so hat sich auch heute die Reaktion mit Wall und Graben gegen ihren Feind, die Freiheit, umgeben müssen. Sie fürchtet sich, aus ihrer engen Verschlossen-

heit herauszutreten, weil sie weiß, daß ihr in der freien Welt untergangsbrohende Gefahren entgegen-treten. In erster Linie kommen die Freiheitsboten ins Land, wo ein Volk aus seinen Grenzen heraustritt und über Meere segelnd fremde Nationen aufsucht. Der Kosmopolitismus duldet keine Reaktion.

Raum und Zeit müssen jetzt unter dem Einfluß der Luftschiffahrt plötzlich eine andere Bedeutung gewinnen. Entfernungen, die uns heute groß erscheinen, schwinden zu unbedeutenden Zwischenräumen, wie wir in einer Reise, die man im 18. Jahrhundert als gewaltiges Ereignis hervorhob, nichts mehr sehen. Sit aber die Entfernung fast ein Nichts geworden, so wird ein neuer, regerer Verkehr zwischen den fremden Nationen sich anbahnen. Keine hundertlichen Zwischenräume trennen mehr ihre Länder von einander, der Gedankenaustausch findet schneller statt und ohne die Gefahr, auf langen Zwischenwegen entstellt zu werden.

Der gegenseitige Austausch fremder Länder beruht aber zunächst nur auf der Produktion. Jedes Land sucht im Verkehr mit dem anderen nur Vorteil, der einzig und allein aus industrieller und geistiger Tätigkeit erwächst. Damit werden die größten Anforderungen an die Arbeitsleistung des Einzelnen gestellt. Wo einem Volk die Initiative der freischaffenden Persönlichkeit fehlt, wo es ohne Beamtenregiment und reaktionäre Bevormundung nicht leben kann und sich ohne diese Bemerkung nicht sicher fühlt, da wird sich das Mißstand stets zurückziehen. Isolierungspolitik sind die Folge engherziger Reaktion. Der Ruf nach Individualismus und Freiheit ist so lange in unserem Volke zwecklos verhallt, weil der Geist der Unselbstständigkeit bei uns das Regiment führt. Aus dem Kosmopolitismus der Zukunft, den die Luftschiffahrt einleitet, wird bei den notwendigen Ansprüchen an das Individuum die Zeit der freien Gegenwartsbetätigung erwachsen. Was damit von einem Lande geleistet wird, wird von der fremden Nation allein bewertet. Alle Reaktion aber ist gänzlich unfruchtbar.

Müchwerkend müssen sich unter diesen Einflüssen auch die Kulturideale im eigenen Lande ändern. Bisher herrscht bei uns auch die Gelehrtenkaste, die jeden Menschen erst auf Grund christlicher Zeugnisse für voll erklärt, und die Leistungen dessen, der sich im Gegenwartsleben erfolgreich betätigt, als minderbewertig betrachtet. Auch dieses verkehrte Bildungsideal muß aufhören, denn die zwingende Notwendigkeit einer rastlos schaffenden Technik schält den Einzelnen allein nach seinen Taten. Sie duldet auch kein Walten persönlicher Bevormundung und Bettlehrerschaft, wie der Unfähige jetzt oft genug von der Wissenschaft auf diese Art ausgebrungen wird, denn in der Technik kann der geringste Fehler des Unverständigen schwere Schädigungen herbeiführen.

Diese neue Technik hat aber aufgehört, eine bloße idyllische Fertigkeit zu sein, sie wird ein Kulturfaktor, der an der Entwicklung der Menschheit mitarbeitet, wie jeder andere Zweig unseres Wissens und Könnens. Sie kann nicht nur der Wissenschaft neue Wege erschließen, um bisher unerreichbare Hilfsquellen ausfindig zu machen, sie beansprucht die Errungenschaften aller Gebiete zu ihrer Vervollkommnung. Zwischen Wissenschaft und Technik wird eine Wechselwirkung stattfinden, die jene einseitige Gegnerschaft von Idealismus und Realismus, an der die Zeitalter krankten, aufhebt.

Die neue Periode stürzt zwar manches unserer idyllischen Ideale um. Wo Raum und Zeit eine weit geringere Rolle spielen, wo sich die Bewohner des Landes fast schrankenlos über ein großes Gebiet ausbreiten können, wird jeder infolge des allgemeinen Individualitätsstrebens sich bemühen, aus der Konzentration der Massenarbeit, die doch nur einer Person zu Gute kommt, herauszutreten und auch äußerlich für sich zu stehen. Dann schwinden zwar die stillen, waldernen und poestimmwobenen Plätze noch mehr, aber keine schwächliche Sehnsucht nach der guten alten Zeit darf uns befallen. Wo die Natur der frei einbringenden Notwendigkeit eröffnet wird und nicht egoistische Gewinnsucht die Hauptrolle spielt, da bleibt sie in ihrer Schönheit erhalten. Wir verlieren zwar den Besitz einer romantischen Idylle, aber die kommende Zeit hat ihre neue Poesie: die Poesie der Freiheit.

Wenn man einst lächeln wird über die Ergebnisse der ersten Flugversuche, wie man bisher über die erste Verwendungsart der Dampfmaschine zu Verkehrsziwecken sich erheben fühlt, dann wird die neue Epoche entstanden sein. Sie wird gleich den großen Ereignissen der letzten Jahrhunderte: Reformation und französische Revolution, einen Fortschritt in der Entwicklung der Gesamt menschheit bedeuten. Ihr aber wird unsere Natur der ohnmächtigen Reaktion, der unselbständigen Beschränkung und kraftlosen Zer-

rissenheit bereinst so kleinlich erscheinen, wie etwa die Verkehrsmittel der Eisenbahn während der Flugtage symbolisch ein klägliches Nichtkönnen und Tiefsinken gegen die majestätisch durch das neue Element dahinziehenden Maschinen darstellen.

Stephensons Lokomotive hatte einst die Zollschranken der deutschen Kleinstaaterei niedergedrückt, Fulton's Erfindung die künstlichen Sperren der Ströme zertrümmert und die Flugmaschinen werden die Grenzsteine überfliegen, ob es die bezopften Pölnner erlauben oder nicht. Die Flugmaschinen werden die Nationen einander näher bringen, sie schneller in der gesamten Menschheit auflösen lassen. So ebnet die Technik den Weg des Fortschritts und zwingt auch die Widerstrebensten, sich den gegebenen Dingen anzupassen. Vermag die herkulische Kraft des Erdenplaneten nicht mehr den Menschen an den Boden zu fesseln, wie sollen dies erst die künstlichen Zwirnsfäden der Reaktion zu wege bringen. Die Menschheit marschiert nicht mehr, sie fliegt schon ihren höchsten Zielen entgegen. Und dabei fleißig mitzuwirken, ist die schönste Aufgabe unseres Lebens und unserer Arbeit.

Die Lohnbewegung der Müllkutscher in Berlin.

In der am 15. August d. J. erschienenen Nr. des "Courier" haben wir bereits darauf hingewiesen, daß die Kollegen Müllkutscher und Schaffner in der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer wegen ungerechter Entlassung von drei Kollegen und zwar nach vorher stattgehabter Verhandlung mit dem Inspektor Wend, die Arbeit niedergelegt hatten. Nach Verhandlung mit der Direktion wurden die drei Entlassenen wieder eingestellt und die Arbeit nach einläufiger Dauer des Streiks wieder aufgenommen. Die Direktion hatte damals die Erklärung abgegeben, daß dieser Streit einen Tarifbruch bedeute und infolgedessen für sie der Tarif nicht mehr bestünde. Der Bezirksleiter vertrat dagegen den Standpunkt, daß die Arbeitsniederlegung nach Lage der Verhältnisse als berechtigt anzuerkennen sei und von einem Kontraktbruch keine Rede sein könne. Dessen ungeachtet ist die Angelegenheit nicht weiter verfolgt worden, weil die Direktion sich bereit erklärte, einen neuen Tarif zum Abschluß bringen zu wollen, laut welchem der Deutsche Transportarbeiter-Verband jedoch bestimmte Garantien für die sichere Durchführung des Vertrages übernehmen sollte. Im übrigen gab die Direktion damals das Versprechen ab, daß sie an den bestehenden Lohn- und Arbeitsverhältnissen bis zum Abschluß des in Aussicht genommenen neuen Tarifs nichts ändern werde. Da auch seitens unserer hier in Frage kommenden Mitglieder bereits der Beschluß vorlag, den alten Tarif an seinem Ablaufstermin zum 30. September zu kündigen, war für uns wie gesagt die Sache erledigt. Unsererseits wurden die Abänderungsvorschläge zu dem bisher bestandenen Tarif der Direktion am 13. August cr. zugestellt. Durch diese Vorschläge wurde gefordert, daß die Karenzzett von zwei Wochen, während welcher der Lohn für neu-eingestellte Schaffner und Kutscher 3 Mk. pro Woche weniger beträgt, als für die älteren Angestellten, bei Inkrafttreten des neuen Tarifs in Fortfall kommt. Auch ist verlangt worden, daß diejenigen Schaffner und Kutscher, welche zwei Fuhren aus den Vororten erledigen, denselben Lohn bekommen sollen, wie die übrigen Kollegen, die in Berlin drei Fuhren machen. Für die Verladearbeiter (in Frage kommen 18 Mann), ist eine Zulage von 3 Mk. pro Woche gefordert worden, und außerdem, daß, wenn ein Verladearbeiter Schaffnerdienste verrichten muß, dem Betreffenden dafür sofort der Schaffnerlohn bezahlt wird.

In Bezug auf die Arbeitszeit ist verlangt worden, daß dieselbe für alle drei Gruppen der Angestellten um 1/2 Stunde später beginnt, wie bisher. Ferner sollte das Schuttladen, welches neben der Erledigung der Fuhren verlangt wird, abgeschafft werden. Die Kutscher und Schaffner, denen bisher zwei Blousen pro Jahr von der Firma geliefert wurden, wünschen deren drei. Die Verladearbeiter, welche bisher Blousen nicht geliefert bekamen, wünschen die Lieferung einer staubdichten Blouse pro Jahr. Die Verladearbeiter haben den Wunsch, daß dieselben, falls sie Schaffner- oder Kutscherarbeit verrichten müssen, hierfür sofort den Schaffner- oder Kutscherlohn erhalten. Auch ist in solchen Fällen Ersatz für den Verladearbeiter zu stellen. Auch wurde für alle Angestellten, die mindestens ein Jahr im Betriebe tätig sind, je nach dem Dienstalter ein Sommerurlaub von 1 bis 2 Wochen unter Fortzahlung des Gehalts verlangt. Wie aus den Vorschlägen ersichtlich, ist eine allgemeine Lohnoberung für die Kutscher und Schaffner, deren 255 in Frage kommen, nicht gestellt worden.

Am 16. August erhielten wir die von der Direktion ausgearbeitete Gegenvorlage, in welcher nicht nur alle von den Kutschern, Schaffnern und Verladearbeitern gewünschten kleinen Verbesserungen ganz unberücksichtigt gelassen waren, sondern die insofern gegenüber dem bisher bestandenen Tarif noch Verschlechterungen enthält, als die Karenzzett für neuankommende Kutscher, Schaffner und Verladearbeiter von 2 auf 4 Wochen heraufgesetzt worden war. Auch sollte die Zeit, während welcher die Touren nach den Feiertagen ge-räumt und aufgeräumt sein müssen, von drei auf zwei Tage herabgesetzt werden. Was aber für den Verband hauptsächlich in Betracht kam, das war der nachstehende § 9 des von der Direktion ausgearbeiteten Entwurfs, in welchem sie die vom Verband zu übernehmenden

Garantien bezüglich der Durchführung des neuen Tarifs festgelegt haben wollte.

§ 9.

A. Jede Arbeitsverweigerung, der Kutscher, Schaffner und Verladearbeiter ist ohne weiteres in jeder Form als Vertragsbruch zu betrachten.

B. Als Garantie für die Innehaltung der vertraglichen Bestimmungen der §§ 8 und 9 dieses Tarifvertrages verpflichtet sich der Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands, den Betrag von 20 000 Mk. (in Worten: Zwanzigtausend Mark) in mündelsicheren Papieren als Pfandgeld bei der Reichsbank zu hinterlegen.

C. Dieses Pfandgeld im vollen Betrage von 20 000 Mk. verfällt sofort der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer e. G. m. b. H., wenn von den Arbeitern des gesamten Betriebes, oder auch nur von einem Teil der auf einem der Depots beschäftigten Kutscher, Schaffner oder Verladearbeiter, die Arbeit in irgend einer Form, oder aus irgend einem Grunde verweigert wird.

Daß die Organisation auf einen solchen Vertrag nicht eingehen kann, ist selbstverständlich. Erstens sieht das Statut keinerlei Bestimmungen vor, laut welchen die Verbandsleitung berechtigt wäre, eine solche Kautions zu stellen. Aber gesetzt den Fall, die Kautions könnte gestellt werden, so wären auch Bedenken nach anderer Richtung hin immer noch vorhanden. — So z. B. würde die Behandlung von Seiten der vorgelegten Depotsbeamten, unter denen das Fahr- und Verladepersonal heute schon zum Teil zu leiden hat, sicherlich nicht besser werden, wenn die gewünschte Kautions gestellt sein würde. Das heißt, die hier in Frage kommenden Beamten hätten anmachender sein können, immer unter dem Druck der 20 000 Mk. Kautions, wobei hauptsächlich zu beachten ist, daß diese verfallen wäre, wenn auch nur ein Teil der Schaffner, Kutscher oder Verladearbeiter, gezwungen durch den Druck der Verhältnisse, die Arbeit niedergelegt hätte. Wir stehen auf dem Standpunkte, daß die Einführung einer Kautions, wie sie hier verlangt worden ist, auch in alle Zukunft unmöglich sein wird, weil dadurch eine normale Entwicklung der Organisation verhindert werden würde.

Am 6. September fand die erste Verhandlung der Vollkommission mit der Direktion der Wirtschaftsgenossenschaft statt, an der auch ein Mitglied des Hauptvorstandes teilnahm. In dieser Verhandlung konnte der Tarif nicht zu Ende beraten werden. Die zweite Verhandlung fand am 22. September statt, in der namentlich die Frage des Arbeiterausschusses und die Instanzen, welche für das Eingangsverfahren in Frage kommen, eingehend besprochen worden sind. Bezüglich der 20 000 Mk. legten die Organisationsvertreter den vorerwähnten Standpunkt klar. Die Direktion erklärte dagegen, daß ein neuer Vertrag ohne die Kautions für sie verloslos sei. Hierauf regte der Vertreter des Hauptvorstandes ein Abkommen mit einem Unternehmer in Bremen an, nach welchem bei etwa vorkommenden Arbeitsstellen, die von unseren Mitgliedern nachweislich zu Unrecht erfolgen, der Verbandsrat bei Nachweis für das in Frage kommende Unternehmen geöffnet werden sollte. Die Direktion sprach daraufhin den Wunsch aus, daß ihr diese Erklärung schriftlich unterbreitet werden möchte. Die Angelegenheit selbst ist dann einer Versammlung der Kollegen Kutscher, Schaffner und Verladearbeiter vorgebracht worden, welche den Beschluß fasste, eine dementsprechende Erklärung abzugeben und im übrigen die Verhandlungen zwecks Einführung eines neuen Tarifs fortzuführen. Der Direktion ist dann die folgende Erklärung zugestellt worden:

„An die Direktion der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer.

Hier, Burgstr. 3.
Unter Bezugnahme der mit Ihnen gehaltenen Verhandlungen zwecks Einführung eines neuen Tarifvertrages, und in Rücksicht darauf, daß unser Vertreter Ihnen bzgl. Übernahme einer Garantie zur gewissenhaften Einhaltung der Tarifbestimmungen eine bestimmte Erklärung in Aussicht gestellt hat, übermitteln wir Ihnen dieselbe nachstehend zur gefälligen Kenntnisnahme und Rückäußerung.

Erklärung:

Vorausgesetzt, daß die Direktion der Wirtschaftsgenossenschaft sich damit einverstanden erklärt, daß 1. bei Neuabsetzung von Stellen (als Kutscher, Schaffner und Verladearbeiter) in der Verbandtarif-nachweis benutzt wird, 2. daß in solchen Fällen, in denen nach Lage der Verhältnisse, resp. in dringenden Fällen, die Einstellung vorgenannter Arbeitskräfte außerhalb des Tarifnachweises erfolgt, die Betreffenden der Organisation zugeführt werden, so daß alle hier in Frage kommenden, bei der Wirtschaftsgenossenschaft tätigen Kutscher, Schaffner und Verladearbeiter Mitglieder des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes sein müssen, erklären wir uns bereit, bei eventl. vorkommender, durch die tariflich vorgegebenen Beschwerde-Instanzen festgestellter, unberechtigter Arbeitsniederlegung unserer Mitglieder, diesen jedwede Unterstützung zu verweigern und der Wirtschaftsgenossenschaft gegenüber für Ersatzkräfte zu sorgen. Sollte der Verbandsarbeitsnachweis nicht in der Lage sein, den diesbezüglichen Ansprüchen gerecht zu werden, verpflichtet sich die Verbandsleitung, bei Beschaffung von Arbeitskräften durch die Wirtschaftsgenossenschaft selbst, dieser keine Schwierigkeiten in den Weg zu legen. In solchen Fällen, in denen der Wirtschaftsgenossenschaft unberechtigte Entlassung von Kutschern, Schaffnern oder Verladearbeitern nachgewiesen wird, ist dieselbe verpflichtet, den resp. die Betreffenden wieder einzustellen und denselben den dadurch erlittenen Lohnausfall zu ersetzen.“

Es hat dann am 6. Oktober noch einmal eine Verhandlung mit der Direktion stattgefunden. Die Direktion teilte zunächst mit, daß sie den in der Erklärung enthaltenen Vorschlag ablehnen müsse. Auch gab sie gleichzeitig die Erklärung ab, daß sie ihrerseits auch die Kautions von 20 000 Mk. fallen lasse. Somit war der Weg zum Abschluß des neuen Tarifes geebnet und am schließlich der nachstehende Tarif zu Stande, welcher auch von einer Versammlung der Kollegen gutgeheißen worden ist.

Lohnarbeitsvertrag.

Zwischen der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer e. G. m. b. H., sowie den Fuhrherren Paul Fricke, Otto Berndt, Carl Nauck, Herm. Scheller einerseits und den in ihrem Betriebe beschäftigten Kutschern, Schaffnern und Verladearbeitern, sowie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Bezirk Groß-Berlin, wird heute nachstehender Lohnarbeitsvertrag abgeschlossen:

§ 1.

A. Der Lohn beträgt für Kutscher, welche zwei Fuhrten täglich zu leisten haben, pro Tag 5,75 Mk., welche drei Fuhrten täglich zu leisten haben, pro Tag 6,50 Mk.

Jeder Kutscher, welcher im Betriebe neu eingestellt wird, wird in den ersten zwei Wochen als Auszubildender geführt und erhält bei einer Leistung von zwei Fuhrten täglich pro Tag 5,25 Mk., bei einer Leistung von drei Fuhrten täglich pro Tag 6,— Mk.

B. Der Lohn beträgt für Schaffner, welche zwei Fuhrten täglich zu leisten haben, pro Tag 5,25 Mk., welche drei Fuhrten täglich zu leisten haben, pro Tag 6,— Mk.

Jeder Schaffner, welcher im Betriebe neu eingestellt wird, wird in den ersten zwei Wochen als Auszubildender geführt und erhält bei einer Leistung von zwei Fuhrten täglich pro Tag 4,75 Mk., bei einer Leistung von drei Fuhrten täglich pro Tag 5,50 Mk.

C. Mithfahrer für die Abfuhr von Schutt und Schlacken erhalten pro Tag einen Lohn von 4,50 Mk.

D. Arbeiter beim Verladungsdienst, welche noch kein volles Jahr im Betriebe als solche beschäftigt sind, erhalten pro Tag einen Lohn von 4,83 Mk.

Solche Verladearbeiter, welche über ein volles Jahr im Betriebe tätig sind, erhalten pro Tag 5 Mk.

Jeder Arbeiter, welcher beim Verladungsdienst neu eingestellt wird, wird zwei Wochen als Auszubildender geführt und erhält während dieser Zeit einen Lohn von 4,50 Mk. pro Tag.

E. Jeder Verladearbeiter hat auf Anordnung des Lademeisters für einen verunglückten, erkrankten oder zur Arbeit ungeeigneten Kutscher oder Schaffner die Tour vollständig abzuführen und erhält, wenn er zum Laden einer Fuhrte herangezogen wird, außer seinem Lohn als Verladearbeiter noch 50 Pf. extra, bezgl. für Laden von zwei Fuhrten 1,— Mk. extra. Darüber alle drei Fuhrten zu laden, so ist selbiger für diesen Tag als Schaffner zu führen und erhält dafür den Höchstbetrag der für diese Leistung tariflich festgesetzten Schaffnerlohnung.

F. Jede Sonntagsvormittagstour wird den Kutschern und Schaffnern mit je 3 — Mk. bezahlt.

G. Kutscher, Schaffner oder Verladearbeiter, welche bereits früher mindestens einen Monat im Betriebe der Wirtschaftsgenossenschaft beschäftigt waren, erhalten bei eventl. Wiedereinstellung sofort den Lohn, welcher an ältere Angestellte bei gleicher Beschäftigungsart gezahlt wird.

§ 2.

A. Die Lohnwoche läuft vom Freitag bis einschließlich zum nächsten Donnerstag.

B. Die Lohnzahlung findet am Freitag nachmittag nach Erledigung des Tagespensums auf den zuständigen Depots statt.

§ 3.

A. Jeder Schaffner und Kutscher erhält nach seiner definitiven Anstellung bezgl. nach Hinterlegung einer Kautions von 10,— Mk. zwei Blousen und eine Mütze und nach jedem folgenden sechsten Monat eine weitere Blouse und Mütze.

B. Jeder Verladearbeiter erhält nach seiner definitiven Anstellung bezgl. nach Hinterlegung einer Kautions von 5,— Mk. zwei Blousen und nach jedem folgenden sechsten Monat eine weitere Blouse.

§ 4.

A. Für Kutscher beginnt der Dienst des Morgens um 5 Uhr und endet nach Erledigung des täglichen Arbeitspensums, sowie der durch gemeinsame Arbeitsordnung aller für die Wirtschaftsgenossenschaft in Betracht kommenden Fuhrbetriebe.

B. Für Schaffner beginnt der Dienst des Morgens um 6 Uhr und endet nach Erledigung des vorgeschriebenen Tagespensums, sowie nach persönlicher Zurückgabe der von ihm unterschriebenen Tourenliste an den zuständigen Depotverwalter.

C. Jeder Schaffner hat den ihm zugewiesenen Wagen zweimal in der Woche und zwar Mittwoch und Sonnabends nach Erledigung des Tagespensums sauber zu waschen. Unterläßt der Schaffner das Waschen des Wagens an den vorgeschriebenen Tagen, so wird derselbe auf Anordnung des Depotverwalters auf Kosten des betreffenden Schaffners gewaschen und 1,— Mk. für die Ausführung bezahlt. Dieser Betrag wird dem Schaffner für ausbedungene aber nicht ausgeführte Arbeitsleistung von seinem Lohn, resp. von seiner Kautions in Abzug gebracht.

D. Für Verladearbeiter beginnt der Dienst früh um 7 Uhr und endet, wenn sämtliche nach der betreffenden Verladestation beorderten Wagen abgeladen und die Waggons versandfertig beplant sind.

E. Die Verladearbeiter sind verpflichtet, auf Anordnung des zuständigen Lademeisters die Reinigung der Fenster, sowie die ordnungsgemäße Säuberung der

Waggon- und Verladehallen auf der Verladestation auszuführen.

§ 5.

A. Die Zahl der zu ladenden Kisten beträgt im Höchstfalle 45 pro Fuhrte.

B. Das Laden von Schutt usw. soll von den Kutschern und Schaffnern nicht verlangt werden, wenn dadurch die Höchstleistung von 45 Kisten überschritten wird.

§ 6.

A. Den Kutschern, Schaffnern und Verladearbeitern wird für alle Feiertage, welche auf einen Wochentag fallen, der volle Lohn gezahlt. Diejenigen Kutscher, Schaffner und Verladearbeiter jedoch, welche an dem Tage vor, oder an einem der beiden folgenden Tage nach den Feiertagen fehlen, — gleichviel aus welcher Ursache — haben keinen Anspruch auf Löhnung für den Feiertag.

B. Jeder Kutscher und Schaffner ist verpflichtet, seine Tour nach den Feiertagen so schnell wie möglich wieder in Ordnung zu bringen, und zwar muß diese Arbeit für einen Feiertag in drei Tagen (einen Tag vor dem Feiertag eine Fuhrte und zwei Tage nach dem Feiertag je eine Fuhrte) beendet sein.

C. Außerdem ist am Karfreitag vormittag jeder Kutscher und Schaffner verpflichtet, eine Fuhrte Müll abzuführen. Sämtliche Verladearbeiter haben an diesem Feiertage die benötigten Waggons zu beladen und versandfertig zu beplanen.

§ 7.

A. Die im Betriebe beschäftigten Kutscher, Schaffner und Verladearbeiter haben aus ihrer Mitte einen Arbeiterausschuß von 7 Personen und zwar 3 Kutschern, 3 Schaffnern und 1 Verladearbeiter, welche mindestens ein Jahr im Betriebe ununterbrochen tätig sind, zu wählen.

B. Dieser Ausschuss hat Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten, welche sich aus Anlaß dieses Tarifvertrages eventl. ergeben sollten, gemeinsam mit der Betriebsleitung zu schlichten.

C. Bestrafungen und Entlassungen, welche von der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer wegen Vergehen gegen die Arbeitsordnung nach den vorgeschriebenen Sätzen geahndet sind, unterliegen keiner Prüfung des Arbeiterausschusses, gelang deshalb auch in den eventl. Sitzungen, welche aus Anlaß des Tarifvertrages mit der Inspektion anberaumt werden, nicht zur Erörterung.

Auf ihren Wunsch jedoch sollen dem Arbeiterausschuß die schriftlichen Meldungen und Protokolle zur Einsichtnahme vorgelegt werden.

§ 8.

A. Kutscher, Schaffner und Verladearbeiter sind in keinem Falle berechtigt, die Arbeit zu verweigern, wenn eine nach ihrer Ansicht unberechtigte Bestrafung oder Entlassung stattgefunden hat.

B. Der Arbeiterausschuß hat, wenn eine aus dem Tarifvertrage hervorgegangene Meinungsverschiedenheit vorliegt, zusammenzutreten, sich zu informieren und dann um eine gemeinsame Sitzung mit der Inspektion der Wirtschaftsgenossenschaft nachzusuchen. Diese Sitzung soll, wenn es Entlassungen betrifft, innerhalb zweier Tage, wenn es sich jedoch um andere Vorkommnisse handelt, innerhalb einer Woche stattfinden.

C. Sollte sich in dieser Sitzung die Meinungsverschiedenheit nicht beseitigen lassen, so hat sich der Arbeiterausschuß unter Klarlegung des Falles an den Vorstand der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer zu wenden. Der Vorstand soll dann innerhalb dreier Tage nach Eingang des Gesuches um Erziehung aller hierbei interessierten Personen, wie Fuhrherren, Inspektor oder sonstige Beamte, eine Sitzung einberufen, die im Bureau der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer, Burgstr. 3, stattfinden hat. Zu dieser Sitzung ist die Anwesenheit eines Vertreters des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Bezirk Groß-Berlin, erforderlich.

Ueber das Ergebnis dieser Sitzung ist ein Protokoll anzufertigen, welches von allen Anwesenden zu unterschreiben ist.

D. Kommt auch in dieser Sitzung mit dem Vorstände der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer eine Einigung nicht zu Stande, so ist innerhalb einer Woche das Eingangsamt des Gewerbegerichts Berlin zur Schlichtung des Streites anzurufen. Beide Parteien sind verpflichtet, vor dem Eingangsamt zu erscheinen.

Das Urteil nach vorangegangener Verhandlung spricht als Unparteiischer der Vorsitzende des Eingangsamtes des Gewerbegerichts Berlin, oder im Behinderungsfall dessen Stellvertreter.

Diesem Spruche verpflichten sich die beiden Parteien endgültig und unweigerlich zu unterwerfen.

E. Sollte der Spruch des Eingangsamtes zu Ungunsten der Wirtschaftsgenossenschaft ausfallen, so soll der betreffende Kutscher, Schaffner oder Verladearbeiter wieder eingestellt und ihm der entgangene Lohn ersetzt werden, sofern derselbe während des Streitverfahrens ohne Verdienst gewesen ist.

F. Etwa entstehende Prozeßkosten verpflichtet sich die unterlegene Partei und zwar entweder die Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer e. G. m. b. H., oder der Deutsche Transportarbeiter-Verband, Bezirk Groß-Berlin, zu tragen.

§ 9.

Bei einer eventuellen Arbeitseinstellung in anderen Müllabfuhrbetrieben wird die Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer nur aus denjenigen Häusern die Müllabfuhr unternehmen, deren Eigentümer durch schriftlichen Vertrag der Wirtschaftsgenossenschaft die weitere Abfuhr übertragen.

§ 10.

Dieser Lohnarbeitsvertrag gilt vom 1. Oktober 1909 bis zum 30. September 1912 und verlängert sich

stets auf weitere zwei Jahre, falls er nicht drei Monate vor Ablauf von einer Partei schriftlich gekündigt wird.

Berlin, den 12. Oktober 1909.

Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftung. Ahnhut. Callenberg.

A. Berger, i. Pa. Hermann Scheller, Fuhrherr. Otto Berndt, Paul Fricke, Carl Nauck, Fuhrherr. Fuhrherr. Fuhrherr.

Der Arbeiterausschuß:

Jahn, Meise, Gehrke, Kutscher. Kutscher. Kutscher. Jahn, Markowski, Lowitzki, Schaffner. Schaffner. Schaffner. Paul Gloff, Verladearbeiter.

Deutscher Transportarbeiterverband, Bezirk Groß-Berlin: gez.: Himpel. A. Werner. D. Mitsche.

Demnach hat dieser neue Vertrag gegenüber dem alten nur insoweit Neuerungen aufzuweisen, als den Verladearbeitern gegen Stellung einer Kautions von 5 Mk. jedes Jahr zwei Blousen von der Wirtschaftsgenossenschaft frei geliefert werden. Ferner wird den Verladearbeitern, falls diese zur Abfuhr von Müll herangezogen werden, diese Arbeit sofort extra bezahlt was früher nicht der Fall war. Für die Kutscher ist eine für alle Fuhrbetriebe gemeinsam festgestellte Arbeitsordnung zur Einführung gelangt, durch die verschiedene Mißstände, unter denen die Kutscher bisher zu leiden hatten, aus der Welt geschafft worden sind. Im übrigen ist das Einigungsverfahren tariflich neu geregelt. Hervorzuheben ist die Tatsache, daß die Wirtschaftsgenossenschaft bei Entlassungen dem Arbeiterausschuß auf seinen Wunsch die hierüber vorhandenen Protokolle und Akten gewünschten Falles zur Einsicht übergibt und ferner, falls jemand nachweislich zu unrecht entlassen worden ist, der Betreffende wieder eingestellt wird und außerdem auch noch den entgangenen Lohn ersetzt bekommt. Alles in allem war nach Lage der Verhältnisse nicht mehr zu erzielen. In Rücksicht darauf, daß der Lohn der Müllkutscher und Schaffner immer noch mit an der Spitze für die Branche der Arbeitskutscher in Berlin steht, dürfte es Aufgabe unserer hier in Frage kommenden Mitglieder und Kollegen sein, auf der Hut zu sein und die Organisation in ihren Reihen nach wie vor zu pflegen. Auch ist zu empfehlen, daß ein jeder Kollege über den Rahmen seiner Branche hinaus dafür sorgt, daß die Kollegen Arbeitskutscher sich mehr wie bisher ihrer Organisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande, anschließen. Davon dürfte es abhängen, wenn die Arbeitskutscher im allgemeinen und die Müllkutscher im besonderen in Zukunft weitere Vorteile erzielen wollen.

Aus unserem Beruf.

Automobilfahrer.

Berlin. Die Ohnmacht der Polizei bei der Regelung des Straßenverkehrs hebt sich wieder recht grell hervor, wenn man im letzten Vierteljahr die Zahlen der Strafen für Wagenfahrer beachtet. Diese sind wegen übermäßig schnellenfahrens, wegen Umbiegens um Straßenecken im Trabtempo, um er feilweiser Annahme eines in der Gefährdung des Publikums gefundenen groben Unjugs in der Zeit vom 1. Juli bis 30. September d. J. allein im Bezirk des Amtsgerichts Berlin-Mitte wieder recht zahlreich und hoch gewesen. Es wurden 78 Personen zu 30 Mk. Geldstrafe, 1 Person zu 35 Mk., 25 Personen zu 40 Mk., 1 Person zu 45 Mk., 11 Personen zu 50 Mk., 11 Personen zu 60 Mk., 1 Person zu 70 Mk. und 2 Personen zu 80 Mk. Geldstrafe verurteilt. Unter diesen 127 Bestraften befinden sich nicht weniger als 91 Führer von Kraftfahrzeugen, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß sie durchweg mit den höchsten Strafen belegt worden sind. Zusammen sind hier ohne die Gerichtskosten 4770 Mk. Strafen bezahlt worden, von 91 Personen, deren Verdienst und Aufwand bei diesen teuren Zeiten gerade ausreichend, bescheidene Bedürfnisse zu befriedigen.

Bedenkt man, daß diese Zahlen das Ergebnis nur aus einem von den fünf Amtsgerichtsbezirken Groß-Berlins sind, so muß man sich unwillkürlich fragen, zu was haben die Minister ihre befehlende Verordnung zur Regelung und Ueberwachung des Straßenverkehrs für die untern Polizeibehörden herausgegeben? So sehr wir uns auch bemüht haben, konnte bisher von uns nicht festgestellt werden, daß ein Beamter nach dieser Ministerialverordnung gehandelt, und uns ist noch kein Automobilfahrer bekannt, der von seinen Schutzleuten darauf aufmerksam gemacht, wenn er zu schnell gefahren ist u. Die Anzeigen werden vielfach nach wie vor von Verstedten aus gemacht. Leider fragen hierzu auch die Gerichte ein groß Teil bei, indem noch immer Chauffeurs gegenüber dem schwörenden Polizisten im Nachteil sind, weil nur letzterem geglaubt wird. Gelingt es den Chauffeurs, sich Zeugen zu beschaffen, dann wird oft der Eid des Schutzmanns in Frage gestellt.

Wie leichtfertig Chauffeurs angezeigt und wie rigoros sie bestraft werden, davon zu den bisherigen Beispielen noch einige.

Chauffeur M. wurde beschuldigt, am 26. 6. 09 nachmittags gegen 2 Uhr in der Scharnhorststraße übermäßig schnell gefahren zu sein; er erhielt dafür seine erste Strafe in der Höhe von 50 Mk. Vor Gericht stellte sich die Sache in folgender Weise heraus: M. wollte zur angegebenen Zeit mit seinem

Wagen in der Scharnhorststraße ein anderes Führer, welches die Mitte des Straßenbannes inne hatte, überholen und hatte dabei dem betreffenden Führer einen Rabenring abgefahren, wofür der Fahrer desselben, trotzdem er Schuld hatte, eine Einschüdüng von 3 Mk. verlangte. Während sich beide streiten, holt ein dritter den Schutzmann, welcher obige Feststellungen machte. Auf die Frage des Richters, ob er denn gesehen habe, daß M. schnell gefahren sei, gab der Schutzmann zur Antwort, gesehen habe er es nicht, aber die Zeugen, die ihn geholt, hätten gesagt, daß M. rücksichtslos und schnell gefahren sei. — Auf die Frage, ob er gesehen, daß M. einen alten, klapprigen Wagen gefahren habe, antwortete er ebenfalls: Nein. Darauf wurde M. freigesprochen.

Ein weiteres Beispiel: Der Chauffeur N. bekam eine Anzeige über 50 Mk. Geldstrafe wegen Schnellfahrens. Derselbe wurde beschuldigt, daß er mit seinem Wagen beim Einbiegen von der Mariannenstraße nach der Waldemarstraße übermäßig schnell gefahren sei und einen in der Mitte des Fahrbanes fahrenden Postwagen gefährdet habe. Der Schutzmann gab sich vor dem Gericht die größte Mühe, die Anzeige zu erhärten, wozu er auch eine Skizze vorlegte. Der Zeuge, ebenfalls ein Chauffeur, welcher hinter dem Angeklagten fuhr, stellte den Richtern den Sachverhalt richtig klar, worauf ebenfalls die Freisprechung erfolgte.

Diese beiden angeführten Urteile beweisen zur Genüge, unter welcher Anzeigenmanie unsere Kollegen zu leiden haben. Ohne sich ein Gewissen daraus zu machen, werden einem Chauffeur, welcher sich zum ersten Male eine Uebertretung zu schulden kommen läßt, 50 Mk. Geldstrafe zudiktirt, als ob dies für solchen ein Taschengeld wäre. An die Folgen, wie eine derartig hohe Strafe auf die Familienverhältnisse wirken kann, hat der verfügende Strafrichter anscheinend nicht zu denken. Immer gelingt es den Chauffeuren bei der bisherigen Strafpraxis nicht, ihre Unschuld durch Zeugen z. B. zu beweisen. Wegen den oben angeführten Delikten sind Chauffeure wiederholt bis zu 80 Mk. bestraft, ohne daß in der Regelung des Verkehrs eine Verbesserung erzielt ist. Dies beweist die Ohnmacht der bisherigen Polzeipraxis auf dem Gebiete des Verkehrs. Wann werden sich die unteren Polizeiorgane der Verordnung der Minister fügen? Wo bleiben hier die „freundlichen Worte unter Menschen“, die nötig haben, sich zu verständigen?

Hamburg II. Versammlungen der Sektion Kraftwagenführer am Dienstag, den 5. Oktober. Tagesordnung: 1. Welche Vorteile bietet uns die Organisation. 2. Diskussion. Der Sektionsleiter hatte in beiden Versammlungen das Referat übernommen und legte in 1 1/2 stündiger Rede die Vorteile dar, die uns die Organisation bietet. Er erörterte den Werdegang der Organisationen aus früheren Zeiten bis auf die uns ferige in allen Details; an der Hand einiger Beispiele legte er klar, daß ohne Organisation überhaupt nichts bestehen könnte und daß es eine dringende Notwendigkeit jedes Einzelnen sei, sich zu organisieren. So gut wie jeder Kaufmann seine Ware so vorteilhaft wie möglich zu verkaufen sucht, so gut muß und ist jeder Arbeiter verpflichtet, seine einzige Ware, die er besitzt, in diesem Falle seine Arbeitskraft, so vorteilhaft wie möglich zu verkaufen. Dieses kann aber nur erreicht werden durch die Organisation. Der Einzelne ist dazu nicht imstande und von selber wird kein Arbeitgeber etwas geben, die Vorteile, die die Arbeiterschaft bis heute hat, sind alle erst durch die Kämpfe mit den Arbeitgebern, durch die Organisation errungen worden. Das Bestreben der Arbeiterorganisationen geht dahin, immer mehr Vorteile für die Arbeiterschaft zu erringen. Dazu ist aber unbedingt nötig, daß jeder Einzelne seine Pflicht der Organisation gegenüber zu tun und sich nicht auf die Lässigkeit einzelner Kollegen verläßt. Lebhafter Beifall lohnte dem Redner für seine Ausführungen. Diskussion wurde nicht beliebt. Es wurde beantragt, in einer der nächsten Versammlungen ein Referat über den Zweck und Nutzen der Konsum-Genossenschaften für die Arbeiterschaft zu halten. Dem Antrag wurde zugestimmt. Albrecht gab bekannt, daß in Baragteheide ebenfalls eine Autosalle eingerichtet sei. Der Gendarm sitze in der Wirtschaft von Silter und notiere fleißig. Die Autos, die auf der Strecke Hamburg-Lübeck verkehren, werden gut tun, sich dort sehr in acht zu nehmen. Die Kontrolle, die überdies sehr unübersichtlich ist, erstreckt sich von der Stelle, wo die Chauffeure von Ahrensburg (Hamburg) und Bergstedt zusammen laufen, bis nach der Wirtschaft von Silter.

Also Vorsicht!

München. Der Vorsitzende des Münchener Kraftdrotschkenvereins, Herr M. Holzmair, sieht sich veranlaßt, in Nr. 487 der „Münchener Neuesten Nachrichten“ eine Notiz erscheinen zu lassen, die den Tatsachen nicht nur nicht entspricht, sondern auch Verdächtigungen enthält zu dem Zwecke, das Vorgehen des Kraftdrotschkenvereins zu beschönigen. Kann es etwas Widerwärtigeres geben, als das Koalitionsrecht, das gesetzlich gewährleistet ist, mit Füßen zu treten? Haben die Herren auf dem Gewerbegericht nicht erklärt, daß sie mit der Organisation nicht verhandeln? Jetzt faßt man von einem trivialen Streit, trotz des dreijährigen Tarifvertrages, der mit dem Gehilfenauschuß der Lohnkutschervereinigung abgeschlossen worden ist. Dieser Auschuß existiert aber gar nicht mehr und war auch gar nicht befugt, einen derartigen Vertrag abzuschließen. Der gegen den Transportarbeiterverband erhobene Vorwurf des Tarifbruches fällt in sich zusammen. Der Streit war kein triviales Beginnen, wenn man bedenkt, daß hier fünfzig der Droschkenchauffeure in 7 Tagen nicht einmal einen Durchschnittsverdienst von 26 Mk. haben. In der guten Konjunktur ist es allerdings

möglich, bei 16- bis 18stündiger Arbeitszeit 34 Mk. zu verdienen, das ist aber nicht der Verdienst von einer Woche, sondern von nahezu zwei Wochen. — Glaubt man denn wirklich, daß Leute, die 34 Mk. in der Woche verdienen, die Forderung eines Wochenlohnes von 28 Mk. aufstellen und hierfür acht Wochen lang kämpfen? Was das Wirtschaftliche anbelangt, so müssen wir sagen, „wie der Schelm ist, so denkt er“, und Herr Holzmair hat keine Ursache, solche Wirkungen gegen die Chauffeure zu erheben. Der geforderte Arbeitsschluß um 4 Uhr morgens ist sicher nicht zuviel, wenn man den schweren Nachtdienst rechnet, daß im Fasching der Dienst sich ohnehin länger hinauszieht. Was der Kraftdrotschkenverein als nebensächliche Unfälle registriert, die auf das Konto der Uebermüdung zu setzen waren. Das Wagenwaschen bedeutet für die Chauffeure eine Arbeitszeitverlängerung von zwei Stunden. Im Gegensatz zu den Privatchauffeuren — deren Wagen bei zwei bis drei Fahrten kaum so schmutzig werden wie eine Droschke, die 22 Stunden im Dienst ist, kann der Droschkenchauffeur seine Zeit zum Waschen nicht wählen. Der Privatchauffeur hat im Vergleich zum Droschkenchauffeur sein sicheres Einkommen, Zeit zum Putzen und Waschen, während es beim letzteren immer heißt, schauen, daß Sie hinauskommen. Im übrigen wurde bereits vor dem Streit in 60 Betrieben mit 140 Chauffeuren kein Wagenwaschen verlangt, nur in 35 Betrieben mit 59 Chauffeuren ist dies noch eingeführt. Läge es nicht im Interesse des Geschäftes, so würde man ganz sicher keine Wagenwascher eingestellt haben. Zum Schluß erlaubt Herr Riendl noch eine Behauptung des sozialdemokratischen Organs richtig stellen zu müssen, daß von 191 Droschkenbestizern 141 mit 200 Chauffeuren den Tarif nicht bewilligt haben. Er hat jedenfalls die Kinder der Autodroschkenbestizern auch als Bestizern gerechnet. Oder sollte ihm ein Irrtum unterlaufen sein? Er muß doch wissen, daß nur 190 bis 196 Autodroschkennummern in München vorhanden sind und diese verteilen sich auf 104 Firmen, da es doch auch Unternehmer gibt, die mehr als ein Schnauserl ihr Eigen nennen. Somit fällt auch die Behauptung von den 200 Chauffeuren.

Paris, 24. Oktober. Die siegreichen Automobil-Droschkenführer. Der Seinepräpekt konfizierte gestern mit einer Deputation der Automobil-Droschkenführer, welche letztere kürzlich wegen des rigorosen Vorgehens der Polizei eine Kundgebung veranstaltet hatten. Der Präpekt machte den Automobilführern eine Anzahl Zugeständnisse. Allerdings ist dies in Frankreich gesehen, in Preußen-Deutschland kennt man Ungerechtigkeiten gegen die Chauffeure nicht!

Droschkenführer.

Hamburg. Die Daseinsfreunden der Stallkutscher in dem Fuhrwesen von Geb. Gebers, Hamburg. Was diejenigen Kutscher, die sich noch bei den Fuhrleuten in Post und Logis befinden, sich noch teilweise bieten lassen müssen, speziell im Betrieb „Landwehr“ der oben genannten Firma, davon kann man sich ein Bild machen, wenn man die „Wohnung“ der Kutscher dort betritt. Auf einer wackeligen Treppe gelangt man in die direkt über dem Pferdestall liegende „Stube“, ein ehemaliger Bodenraum, der durch eine Bretterwand von dem Heuboden getrennt ist. In dieser Stube sind zwei Fenster von je ein Quadratmeter Größe vorhanden, von denen das eine sich nicht öffnen läßt. Der Fußboden ist derartig beschaffen, daß man durch Ritzen und Spalten den Stall an verschiedenen Stellen bequem beobachten kann. Wie leicht kann da mal ein brennendes Streichholz durch eine dieser Spalten auf das Stroh im Stalle fallen und dadurch ein Brand entstehen, dessen Folgen man sich gar nicht ausmalen kann. Der ganze Dunst des Stalles zieht ungehindert nach oben, so daß in dieser „Stube“ eine sehr „angenehme“ Luft vorhanden ist. In diesem „Salon“, der im ganzen etwa 24 Kubikmeter Raumgehalt hat, stehen jetzt vier Betten und die Koffer der Kutscher. Es waren aber dort schon sechs Betten plaziert, so daß man gezwungen war, um nach der einen Seite zu gelangen, über die Betten hinwegzukriechen. Der Fußboden schwankt, wenn jemand schnell darüber schreitet. Wahrscheinlich, um die Kutscher davor zu verwahren, daß diese nachts aus den Betten fallen und bei der Beschaffenheit des Fußbodens dabei womöglich eine unfreiwillige Lustreise mit Landung im Pferdestalle unternehmen, sind die Betten so eingerichtet, daß die Strohsäcke ziemlich sicher auf dem allerletzt Hautstiere, die für Unterhaltung sorgen. Die Flohziirusbesitzer der ganzen Welt würden ihre Freude an der reichlichen Auswahl edler Rasse haben, die dort zur Verfügung steht. Daneben sind die Matten so zutraulich, daß diese Tierchen sich nicht scheuen, zu den Kutschern ins Bett zu kommen, um sich aufzuwärmen. Die Reinigung dieser „Stube“ besteht darin, daß mal der eine oder der andere Kutscher aussteigt, Wasser wird zur Reinigung nicht verwendet. Es würde bloß die Streu im Stall davon naß werden. Die Waschgelegenheit für die Kutscher ist auf dem Hofe ober im Stall an der Wasserleitung. Die Betten werden abends 9 Uhr gemacht. Da verschließbare Gegenstände (Schränke) für die Kutscher nicht vorhanden sind, hängen deren Stiefel und dergleichen unter der Decke und an den Wänden umher. Man kann es unter diesen Umständen wohl begreifen, daß einzelne Kutscher — um doch wenigstens einmal auszufrischen können — es schon vorgezogen haben, ihr Nachtlager direkt im Stall bei den Pferden aufzuschlagen.

So ähnlich wie es mit der Wohnung aussieht, so steht es auch mit dem Essen. Es wird zweierlei Butter verwendet, daß die beste für die Kutscher nicht da ist, kann man sehen, wenn das Essen mal einen

Augenblick gestanden hat. Zum Kaffee, der auch in zwei verschiedenen Sorten gekocht wird, gibt es ein Hundstüch, um 11 Uhr gibt es Frühstück, d. h., wer gerade unterwegs ist mit einer Tour, der kann nachsehen.

Man sollte annehmen, daß die dort — teilweise schon seit Jahren — beschäftigten Kollegen sich endlich darauf besinnen, daß sie doch auch Menschen sind und auch Menschenrechte zu beanspruchen haben. Aber der Einzelne kann gegen diese Uebelstände nichts unternehmen, da kann nur die Einigkeit besser wirken, denn der Herr Gebers, der ja selbst in der Gesundheitskommission sein soll, wird freiwillig nicht für Veränderung sorgen.

Der Transportarbeiterverband hat schon längst versucht, gegen derartige Mißstände Front zu machen, indem derselbe die Beseitigung des Kost- und Logiswens bei den Arbeitgebern fordert. Aber bis jetzt hat die Laubheit der Kollegen dieses verhindert.

Deshalb aufgewacht ihr Kollegen und hintritt in die Organisation, tretet ein in den Deutschen Transportarbeiterverband, dann werden derartige Mißstände auch von der Bildfläche verschwinden.

Fensterputzer.

Berlin. Wiederum ist es gelungen, einen recht günstigen Lohnvertrag für die Kollegen Fensterputzer bei der Firma Internationales Reinigungs-Institut Alex Neffen abzuschließen. Es dürfte noch bekannt sein, daß wir leider in Vorjahren gezwungen waren, einer kleinen Lohnreduzierung zuzustimmen. Die en Schaden wieder auszuweihen, mußte unser Bestreben sein, und wie gesagt, der Erfolg blieb nicht aus. Nachstehend geben wir den vereinbarten Lohnvertrag bekannt.

Tarifvertrag.

Zwischen der Firma „Internationales Glas- und Gebäude-Reinigungs-Institut“ Alex Neffen, Berlin, einerseits und den bei ihr beschäftigten Arbeitern andererseits, sowie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Bezirk Groß-Berlin, wird folgender Tarifvertrag festgelegt.

A. Regelung des Lohnes.

1. Geübte Fenster- und Messingputzer erhalten einen Anfangslohn von 23,— Mk. pro Woche. Vom 1. Oktober 1910 beträgt der Anfangslohn 23,50 Mk. pro Woche. Der Lohn erhöht sich pro 1/2 Jahr um 1,— Mk. bis zum Höchstlohn von 26,— Mk. resp. 26,50 Mk. pro Woche.
2. Etagenarbeiter erhalten zu ihrem Lohn noch eine Extravergütung von 1,— Mk. pro Woche.
3. Die in Cafés tätigen Fensterputzer erhalten für die zu leistende Früharbeit eine Extravergütung von 5,— Mk. pro Woche.
4. Aushilfsarbeiter erhalten einen Lohn von 4,50 Mark pro Tag.
5. Etwaige zur Zeit bestehende günstigere Löhne dürfen nicht gekürzt werden.

B. Regelung der Arbeitszeit.

1. Die Arbeitszeit beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 5 1/2 Uhr, inkl. einer 1 1/2 stündigen Gesamtruhpause. An den Sonnabenden ist um 5 Uhr Feierabend, inkl. einer Gesamtruhpause von 2 Stunden. An den Tagen vor den großen Festen, d. h. Ostern, Pfingsten und Weihnachten ist um 4 Uhr Feierabend.
2. Ueberstunden, Nacharbeit und Sonntagsarbeit darf nur in dringenden Fällen verrichtet werden. Als Ueberstunden gilt die Zeit von abends 5 bis 9 Uhr und ist hierfür 60 Pf. pro Stunde zu zahlen. Als Nacharbeit gilt die Zeit von abends 9 Uhr bis morgens 6 Uhr und ist hierfür pro Stunde 1 Mk. zu zahlen. Für Sonntagsarbeit wird ebenfalls pro Stunde 1,— Mk. bezahlt.
3. Die Zeit des Weges von der Arbeitsstelle bis zum Komtoir der Firma gilt als Arbeitszeit. Soll die am vorausgegangenen Tage unerbrochene Arbeit am andern Tage wieder fortgesetzt werden, so hat der Arbeiter, wenn die Arbeitsstelle weiter entfernt ist als seine Wohnung vom Komtoir, dementsprechend früher Feierabend zu machen. Liegt eine Arbeitsstelle in einem entlegenen Vorort, so hat die Firma Fahrgeld zu vergüten.
4. Akkordarbeit darf von den Putzern nicht verlangt werden.

C. Besondere Bestimmungen.

1. Den Arbeitern wird nach einjähriger Tätigkeit ein Urlaub von drei Tagen und nach einer solchen von drei Jahren ein Urlaub von 6 Tagen ohne Abzug des Lohnes gewährt.
2. Außer den gesetzlichen Abzügen für Kranken- und Invalidenversicherung dürfen Abzüge vom Lohn nicht gemacht werden.
3. Jeder Arbeiter tritt sofort in die seiner Beschäftigungsbauer entsprechende Lohnskala ein.
4. Für die in die Woche fallenden Feiertage darf ein Abzug vom Lohn nicht gemacht werden, jedoch sind die Arbeiter verpflichtet, die übrigen Tage in der Woche voll auszuarbeiten.
5. Der 1. Mai gilt als Feiertag.
6. Doppelstunden sind zu vermeiden und sind hierzu Aushilfsarbeiter anzunehmen.
7. Bei Gebrauch von Arbeitskräften ist zuerst der Arbeitsnachweis der organisierten Fensterputzer, Tel.-Amt 4, 3348, zu berücksichtigen.
8. Maßregelungen wegen Durchführung dieses Tarifes dürfen nicht stattfinden.
9. Etwaige Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten, welche aus diesem Tarif entstehen, werden durch den Arbeiterauschuß unter Einziehung eines Vertreters der Firma, sowie eines Vertreters des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes geregelt.

10. Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 1. Oktober 1909 bis zum 30. September 1911 und gilt auf ein weiteres Jahr, wenn nicht 6 Wochen vor Ablauf seitens einer Partei gekündigt wird.

Berlin, den 4. Oktober 1909.

Für die Firma: (Stempel.)

Internationales Reinigungsinstitut. Kelten.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband, Bezirk Groß-Berlin:

F. Lambrecht, B. Liebenow.

Für die Arbeiter:

F. Schlitt, G. Richter.

Auf Grund vorstehenden Tarifs haben die Kollegen eine Lohnaufbesserung von 50 Pf. bis 1,50 Mk. erzielt. Auch die Arbeitszeit ist einigermaßen günstig geregelt.

München. Der mit den Münchener Fensterreinigungsinstituten im Jahre 1907 abgeschlossenen Tarifvertrag hatte am 1. Oktober durch Kündigung seitens des Verbandes sein Ende erreicht.

Zwischen dem Deutschen Transportarbeiterverband, Ortsverwaltung München I und den Inhabern der Münchener Fensterreinigungsinstitute werden, abgesehen von den gesetzlichen Bestimmungen, folgende Sonderbestimmungen, als für beide Teile geltend, vereinbart:

Tarifvereinbarung.

1. Arbeitszeit. Die Arbeitszeit beginnt in den Sommermonaten, d. i. vom 1. März bis 1. November, früh 6 Uhr und endet abends 6 Uhr.

2. Lohn. Fensterputzer, die eine zweijährige Tätigkeit im Berufe nachweisen können, erhalten bis zum 1. Januar 1910 einen Mindestlohn von 26 Mk., von da ab einen solchen von 27 Mk. und vom 1. Oktober 1911 ab einen solchen von 28 Mk.

3. Ueberstunden. Ueberstunden sind möglichst zu vermeiden, gegebenenfalls wird für jede Stunde 60 Pf. bezahlt.

4. Nacht- und Sonntagsarbeit. Die Nachtarbeit, d. i. von abends 9 Uhr bis früh 6 Uhr, wird mit 1 Mk. pro Stunde entschädigt.

5. Außergewöhnliche Arbeiten. a) Für Putzen von Glasbänken und Messing, jedoch nur bei mehrstündiger zusammenhängender Arbeit, wird ein Zuschlag von 15 Pf. pro Stunde bezahlt.

6. Auswärtige Arbeiten. a) Für die im Vorortverkehr stattfindenden Arbeiten beträgt die Zulage 1 Mk. pro Tag.

7. Sonstiges. a) Gegenseitige Kündigung findet nicht statt. b) Wer durch die Erhöhung der Mindestlöhne keine Aufbesserung erhält, erhält 1 Mk. Lohnerhöhung.

8. Vertragsdauer. Vorstehender Tarifvertrag tritt am 1. Oktober 1909 in Kraft und gilt bis 1. Oktober 1912.

4. Nacht- und Sonntagsarbeit. Die Nachtarbeit, d. i. von abends 9 Uhr bis früh 6 Uhr, wird mit 1 Mk. pro Stunde entschädigt.

5. Außergewöhnliche Arbeiten. a) Für Putzen von Glasbänken und Messing, jedoch nur bei mehrstündiger zusammenhängender Arbeit, wird ein Zuschlag von 15 Pf. pro Stunde bezahlt.

b) Für Fassadenreinigung beträgt der Zuschlag pro Stunde 50 Pf.

c) Für Parkettbodenreinigungsarbeiten gilt der jeweilige Parkettlegertarif.

6. Auswärtige Arbeiten. a) Für die im Vorortverkehr stattfindenden Arbeiten beträgt die Zulage 1 Mk. pro Tag.

b) Außerhalb des Vorortverkehrs beträgt die Zulage mit Uebernachten 2 Mk. pro Tag. In beiden Fällen wird die Fahrt vergütet.

7. Sonstiges. a) Gegenseitige Kündigung findet nicht statt. b) Wer durch die Erhöhung der Mindestlöhne keine Aufbesserung erhält, erhält 1 Mk. Lohnerhöhung.

c) Sämtliche Fensterreinigungsarbeiten dürfen nur von Putzern ausgeführt werden, ausgenommen ist die Reinigung von Schulen in der bisherigen Weise.

d) Die Uebernahme von Akkordarbeiten seitens der Putzer ist unstatthaft.

e) Der 1. Mai wird den Putzern gegen Lohnabzug nach Unlichtkeit freigegeben.

f) An nichtgesetzlichen Feiertagen wird bis mittags 12 Uhr gearbeitet und der Lohn für den ganzen Tag bezahlt.

Am Faschnachtsdienstag ist um 12 Uhr Arbeitsschluss ohne Lohnabzug.

g) Maßregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung finden gegenseitig nicht statt; ebenso wenig tritt eine Verschlechterung bisheriger Lohn- und Arbeitsverhältnisse ein.

h) Bei Neueinstellungen von Arbeitskräften wird tunlichst der Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes benutzt.

8. Vertragsdauer. Vorstehender Tarifvertrag tritt am 1. Oktober 1909 in Kraft und gilt bis 1. Oktober 1912.

1. Wird ein Arbeiter nach Beendigung der Arbeit beauftragt, am nächsten Morgen die Arbeit an einer erheblich weiter entfernten Arbeitsstelle zu beginnen, so wird ihm Erambahnfahrt vergütet und die Zeit nach 6 Uhr früh als Arbeitszeit entsprechend angerechnet wie bis jetzt.

2. Wird die Arbeit erst um 5 Uhr morgens begonnen, so ist sie nicht als Nachtarbeit anzusehen.

Der Vorsitzende:

(L.S.) Dr. Geßler.

Für die Firmen gezeichnet:

Hermann Schmidt, Konrad Eibl, Josef Geher, Heinrich Gehra,

Fensterreinigungsanstalt Münchener Glasermeister: gez. Winter.

Otto Hermann, Heinrich Fischer, Carl König. Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband: Theodor Eichner, Paul Werthmann.

Dieser Tarifvertrag kam unter den schwierigsten Verhältnissen zustande. Mehrmals waren die Arbeitgeber daran, die Verhandlungen abzubrechen, jedenfalls in der Zukunft, im Falle eines Kampfes genügend Streikbrecher zu erhalten.

Der Vertreter der Münchener Glasermeister reiste gleich nach Abbruch der ersten Verhandlung nach Berlin, offenbar um Streikbrecher zu gewinnen. Die Verhandlung wurde uns auch wesentlich erschwert durch den Abbruch eines Tarifvertrages unserer Berliner Kollegen in Nr. 38 des "Courier".

Mögen sich die Kollegen allerorts zusammenscharen zu einer geschlossenen Organisation, damit ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden können. Wir in München sind uns dessen sicher: wären von den in München beschäftigten 58 Fensterputzern nicht 54 organisiert gewesen, die Unternehmer hätten es sicher auf einen Kampf ankommen lassen, der auf beiden Seiten ganz erhebliche Opfer gekostet hätte.

Aber auch die Münchener Kollegen haben alle Ursache, der Organisation treu zu bleiben und die paar Indifferenten noch heranzuholen, damit der Tarifvertrag in allen seinen Teilen aufrecht erhalten bleibt. Den reisenden Kollegen möchten wir anraten, sich mit Zeugnis zu versehen, wenn sie nach München kommen und sich in erster Linie beim Arbeitsnachweis des Verbandes, Rumsfordstraße 13, 1 Tr., zu melden.

Handelsarbeiter.

Augsburg. Wir haben uns an dieser Stelle schon einmal mit den Verhältnissen der hiesigen Wäch- und Schließgesellschaft befaßt und die niedrigen Löhne der Wächter kritisiert. Seitdem sind die Dinge nicht besser geworden. Die Bezirke für die Wächter sind seit ihrer Schaffung die gleichen geblieben, trotzdem die Zahl der zu bewachenden Objekte bedeutend gestiegen ist.

Dommt nun ein Wächter nicht zur bestimmten Minute auf den Platz, wo ihn der Kon-

trollenr um diese Zeit nach dem Turnus vermutet, dann wird der Sünder einfach notiert und die Verlegung der Dienstpflicht ist fertig.

Würden die Herrn Kontrollenre den Dienst der Wächter nur einige Tage hintereinander machen, dann würden sie bald zur Einsicht kommen, daß es immer schwerer wird für den Wächter, zur bestimmten Minute einzutreffen ohne den Dienst zu vernachlässigen.

Ein weiterer und zwar sehr großer Mißstand besteht darin, daß die Wächter oft zwei Monate keinen freien Tag erhalten, was wohl außerhalb Augsburgs nirgends anzutreffen sein dürfte.

Daß eine solche Ausnützung acht Wochen ohne einen freien Tag den gesetzlichen Bestimmungen widerspricht, ist jedem, außer dem Herrn Inspektor wohl bekannt. Aber Gesetze gelten ja nur für die Arbeiter.

Die Arbeitgeber pochen nur auf das Gesetz, wenn sie den Vorteil daraus ziehen können. Auch die Kollegen bei der Wäch- und Schließgesellschaft werden ihre gerechten und billigen Forderungen nicht durch gesetzliche Bestimmungen, aber wohl durch die Hilfe der Organisation erreichen, wenn sie derselben vollzählig beitreten.

Daß neben den tatsächlich unzureichenden Löhnen auch der militärische Drill fleißig geübt wird, soll nur nebenbei bemerkt sein. Es ist ein alter Brauch des Unternehmertums, daß neben schlechter Entlohnung auch schlechte Behandlung existieren muß und dies trifft bei der hiesigen Wäch- und Schließgesellschaft in volstem Maße zu.

Oder glaubt die Direktion, daß ein Wächter, wenn er neun Stunden die buckeligen Straßensteine bei allem Hundewetter getreten hat, dann an dem Kasernenhofen noch große Freude empfindet? Den Wächtern wäre lieber eine bessere Bezahlung und alle vier Wochen ein freier Sonntag, damit sie auch wissen, daß sie Menschen sind.

Man wird an maßgebender Stelle doch nicht etwa behaupten wollen, daß der Wächter jeden Tag frei hat, weil er früh 5 Uhr sein Tagewerk beendet und nach der umständlichen Rapportierstunde glücklich um 6 Uhr sein armes Heim aufsuchen kann? Diese Zeit gehört zum Schlafen und kann deshalb von einem freien Tage keine Rede sein.

Unter solchen Umständen vergeht jedem die Lust und Freude zu seinem Dienste, was auf die Dauer wahrscheinlich nicht zum Vorteil des Unternehmens sein wird. Den Wächtern aber rufen wir zu: "Organisiert Euch!"

Berlin. Die Handbuchfabrik der Firma Paul Grunde, Weidenweg 42, sah sich gezwungen, zu einer Arbeitsniederlegung zu schreiten, da sich ihr Unternehmer auf gutlichem Wege nicht dazu verstehen wollte, die allgemein tariflichen Grundlöhne sowie die übliche Arbeitszeit einzuführen.

Seit Jahren versucht die Firma die tariflichen Bestimmungen zu umgehen, namentlich mit jüngeren Sträßen die außerordentlich schweren Touren zu besetzen. Als im Jahre 1908 die tariflichen Bestimmungen mit den Unternehmern auf weitere drei Jahre abgeschlossen wurden, bestand es die Firma, um für die Arbeiterkraft als tariffrei zu gelten, der Organisation diesen Tarif schriftlich anzuerkennen, aber sie erfüllte diese Bestimmungen nicht.

Zur Zeit des Tarifabschlusses bestand die Firma als Gebrüder Grunbe, später separierten sich die beiden Inhaber und führen jetzt ihre Geschäfte getrennt als Hermann Grunbe und Paul Grunbe, in ein und demselben Hause. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen nahmen in dieser Periode einen völlig abweichenden Charakter an, die hier nicht wieder gegeben werden sollen.

Wid vor kurzem bestand ein Prozeszsystem, sowie ein Skautionsvertrag. Die Befestigung dieser Sachen trat durch eine dreitägige Arbeitsniederlegung sowie durch Verhandlungen seitens der Verbandsvertreter ein. Berücksichtigung des Arbeitsnachweises, Ueberwindung der Touren sowie Anerkennung der Grundlöhne wurden gefordert. Die Firma war nach zweifelhafte Verhandlungen schriftlich dazu bereit, ab 23. Oktober für 3 Fahrer den Grundlohn von 25 Mk. eintreten zu lassen, ein Fahrer kam in seine gehörige Jahreslohnklasse. Die Organisation wird ein wachsam Auge auf die Weitererfüllung der Löhne, Zulagen haben müssen, und der Einstellung von Arbeitskräften die genügende Beachtung schenken.

Dresden. In der letzten Handelsarbeiterversammlung referierte der Gauleiter über die Notwendigkeit der vollständigen Sonntagsruhe im Handelsgewerbe. Redner führte in einstufigen interessanten Vorträgen aus, daß die Bestimmungen der Gegner der vollständigen Sonntagsruhe, der Konsum werde einen ruinösen Rückgang nehmen, ettel Hintertupfen seien und jeder Grundlage entbehren. Dieser Beweis sei schon allein dadurch erbracht, daß schon jetzt in einer ganzen Anzahl von Städten Deutschlands die vollständige Sonntagsruhe eingeführt sei und sich bei den Beteiligten großer Beliebtheit erfreue.

Nachdem Redner noch ausgeführt, in welcher Weise die von der Sozialdemokratie im Reichstage zu dieser Angelegenheit vorgebrachten sozialpolitischen Anträge verknümmert und verschleppt wurden, gelangte nachstehende Resolution einstimmig zur Annahme:

„Die am 7. Oktober cr. im „Gewerkschaftshaus“ tagende Versammlung der Handelshilfsarbeiter verlangt von der Staatsregierung, die Arbeiten zur Durchführung der vollständigen Sonntagsruhe im Handelsgewerbe unverzüglich in die Wege zu leiten. Die Versammelten sind der Ueberzeugung, daß die Verhältnisse jetzt so weit gebieter sind und eine vollständige Sonntagsruhe für das Handelsgewerbe gerechtfertigt ist.“

Dann ersuchen die Versammelten die organisierte Arbeiterschaft, ihren Warenbedarf ausschließlich am Vortage zu decken und an Sonn- und Feiertagen keinerlei Einkäufe zu machen, um auf diese Weise den Kampf um die vollständige Sonntagsruhe zu erleichtern.“

Dresden. Markthelfer aller Branchen. Wohl selten haben sich die Kollegen Markthelfer so zahlreich zusammengefunden, als dies am

28. Sept. war, wo im vollbesetzten Saale des „Deum“ Genosse Dr. Gradnauer über die Entwicklung des Handels- und Verkehrswezens in Deutschland sprach.

Die Ausführungen des Referenten waren sehr lehrreich und ganz besonders interessant für die in Handelsgeschäften tätigen Kollegen Markthelfer, daß es sich wohl lohnt, etwas näher darauf einzugehen.

Genosse Dr. G. erklärte zunächst, wie notwendig es sei, in dem Arbeiter Interesse für die Entwicklung der Volkswirtschaft zu erwecken, denn nur dann werde er fähig sein, ein rechter Kämpfer für die Verbesserung seiner Lebenslage zu werden.

Um nun im volkswirtschaftlichen Leben z. B. den Werdegang des deutschen Handels und Verkehrs kennen zu lernen, brauchen wir nur uns einmal in die Zeit vor 1850 zurückzuerheben. Damals war das deutsche Volk größtenteils in der Landwirtschaft tätig. Diese Leute aber fertigten, getreu alter Sitten und Gebräuche, fast sämtliche Hausbedarfsartikel selbst an, brauchten also bis auf wenige spezielle Sachen niemand, der es ihnen anzufertigen oder zu verhandeln brauchte. Die erwähnten Ausnahmen bezogen sich nun zumeist auf Sachen, die eben doch einiges Geschick erforderten und deren Anfertigung man dem Handwerksmeister überlassen mußte. Dieser lieferte dann die fertigen Sachen direkt an den Besteller ab und so war eben eine Weise des heutigen Handels nicht möglich. So lebten denn Bauern und Handwerker, deren Betriebe damals noch mehr familiärer eingerichtet waren, anspruchslos und ohne viel Interesse den Vorgängen im Lande gegenüber, dahin; denn noch gab es ja nicht wie heute einen solchen scharfen Kontrast zwischen Kapitalist und Arbeiter. Der Meister fühlte sich eben als ein für und für befundener Vertreter seines Handwerks, und der bei ihm arbeitende Geselle dachte an nichts anderes, als sein Lebensziel darin zu sehen, auch einmal Meister zu werden.

Ein Umschwung trat nun in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts ein, nach dem der Mensch die Dampfkraft kennen gelernt und die Kraft des elektrischen Stromes entdeckt hatte. Diese Ereignisse rissen das Volk aus seiner Beharung, denn es zeigte sich gar bald, daß nunmehr erhöhte Forderungen an die Arbeitskraft des Einzelnen gestellt wurden, denn der kohlen- und eisenhaltige Boden Deutschlands war ganz besonders günstig für die Entwicklung der modernen Industrie. Jetzt sehen wir mit Macht auf der einen Seite, besonders im Kohlen- und Eisenbergbau, wie sich immer größere Kapitale anhäufen, während auf der anderen Seite der moderne Lohnarbeiter anfängt, seine Kräfte immer mehr und für immer geringeren Lohn dem Kapitale zu opfern. So war denn gerade der Bergbau die Brutstätte der unerhörtesten Ausbeutungspolitik der modernen Industriebezugung.

Besonders schnell faßte die Industrie in Sachsen festen Fuß und sehen wir auch hier in kurzer Zeit die Fabrik den kleinen Handwerker und den modernen Lohnarbeiter den Gesellen verdrängen. Zwischen Fabrik und Publikum mußte natürlich zwecks Kauf und Verkauf vermittelt werden, und so waren die Grundlagen für den Handel geschaffen. Dieser gedieh um so besser, als ja die geographische Lage Deutschlands dazu beitrug, den Warenaustausch aller Herren Länder hier zu konzentrieren und zu fördern. Diese Entwicklung bedingte natürlich auch eine durchgreifende Verbesserung des Verkehrs, und um auch davon den Kollegen das richtige Bild zu geben, tat Genosse Dr. Gradnauer sein mögliches.

Die Zeit vor 1850 gilt als die der Postkutsche, und nach einem Reiseschrittsteller gehörten u. a. gute Reibbeschaffenheit und christliche Geduld dazu, eine lange Reise, z. B. von Berlin nach Dresden, auszuführen zu können. Noch immer stand man der Einführung George Stephenson's, der Lokomotive, skeptisch gegenüber und suchte dem Bahnbetrieb allerlei Hindernisse in den Weg zu legen. Man erklärte z. B. bei der Postbehörde, daß die Bahn nicht nötig sei, da ja die Postkutschen noch nicht voll besetzt seien. Das Königl. bayerische Medizinalkollegium ließ sogar bekannt geben, daß das Fahren mit der Eisenbahn dem menschlichen Gehirn schädlich sei. Trotz solcher Argumente konnte man es nicht verhindern, daß 1835 die Bahnlinie Leipzig-Dresden eröffnet wurde, und dieser in kurzer Zeit noch viele andere folgten. Große Gesellschaften wurden gegründet, und immer mehr Kapital kam zusammen, um dieses neue Verkehrsmittel wichtig auszubauen zu können, ohne dabei jedoch daran zu denken, die durch die Arbeit ihrer Hände dem Kapital diese Profite schaffen. Durch den immer mehr sich steigenden Personen- und Güterverkehr wurde die Lage des Fahrpreises auch immer niedriger, und besonders die kolossale Verbilligung des Güterverkehrs half die Industrie sowohl als auch die Entwicklung der Großstädte im Binnenlande, ganz gewaltig fördern.

Mit dem Vorwärtsschreiten der Eisenbahnen hielt aber auch die Binnen- und Seeschifffahrt Schritt. Die Binnen- und Seeschifffahrt förderte man durch Regulierung der schiffbaren Flüsse und Anlagen von Kanälen, so daß es heute schon gelungen ist, fast sämtliche Flüsse zu befahren. Auch hier beobachtet man, wie kapitalträchtige Gesellschaften entstehen, ihre Gewinne zu erhöhen, ohne Rücksicht zu nehmen auf Hunderte selbstständiger kleiner Schiffer, deren Existenz dem Kapitalismus auf Gnade oder Ungnade ausgeliefert sind. In der Seeschifffahrt sehen wir das Kapital noch größerer sich konzentrieren und drastische Beispiele dafür geben uns der „Norddeutsche Lloyd“ und die „Samburg-Amerika-Linie“, deren Betriebskapitale immer ungeheurer wurden. Da darf man sich auch nicht wundern, daß die Dampfer dieser Gesellschaften heute regelmäßig sämtliche Ozeane befahren, daß sie von Jahr zu Jahr immer größer wurden und den alten Typ der Segelschiffe verdrängten. Der sich immer

mehr entwickelnde Handel und Verkehr benötigte aber auch auf dem Gebiete der Schifffahrt immer mehr Arbeitskräfte, deren jeder einzelne auch hier wohl seinen mühseligen Gewinn zu schaffen, selbst auf Kosten des eigenen Lebens, aber eine Steigerung des Verdienstes konnten auch diese Lohnsklaven selten verzeichnen.

Der Referent gab dann noch ein treffliches Bild der verschiedenen Arten des Handels, ausgehend vom früher fast allein üblichen Messerhandel. Dieser florierete in Sachsen besonders in Textil-Produkten, und erlangte dadurch vor allem Leipzig seine Bedeutung. Im Norden Deutschlands war in den Hansestädten besonders der Handel mit Kolonialwaren in hoher Blüte. Diese Art des Handels konnte jedoch dem Zeitgeist nicht mehr lange Schritt halten, denn überall machte sich das Verlangen nach immer schnellerem Warenabfahs fühlbar, und nicht nur dies, sondern auch ein immerwährender Wechsel der Mode brachten den heutigen Lieferungs-Handel. Man kauft jetzt nach vorgelegten Mustern, oder man schließt große Mengen ab und bezahlt den jeweiligen an der Produktionsbörse festgelegten Preis. Genosse Dr. G. erläuterte dies eingehender, kommt dann auf den Detailhandel zu sprechen, und hier sehen wir, wie aus dem früheren Straßensoldaten immer mehr Geschäfte für Artikel bestimmter Branchen entstehen, deren Zahl eigentlich in letzter Zeit unendlich steigt. Dies ist ein ungesundes Verhältnis, besonders in einer Zeit, in der große Warenhäuser entstehen, Märsche, in denen Arm und Reich alles das zu kaufen bekommt, was es nur überhaupt geben kann. Genosse Dr. G. schildert dann weiter das Werden und den Nutzen der Konsumvereine und ihre Gegner, die behaupten, durch Gründung solcher Vereine und durch die Agitation deren Führer seien erst die heutigen Klassengegensätze geschaffen worden. Dies sei jedoch grundfalsch. Viel mehr habe es die gesamte wirtschaftliche Entwicklung des Volkes mit sich gebracht, besonders die arbeitenden Klassen zur Aufmerksamkeit den Maßnahmen ihrer Bedrücker gegenüber und zum Klassenbewußtsein zu erziehen. Unter langanhaltendem, stürmischen Beifall endete Genosse Dr. G. seinen vortrefflichen fast 1 3/4 stündigen Vortrag.

Kollege Panoscha eröffnete die Diskussion und im Anschluß an das Gehörte suchte er mit flammenden Worten den Versammelten klar zu legen, welchen Wert die Organisation gerade für den Kollegen Markthelfer habe und eruchte die noch fernstehenden, sich recht zahlreich anzuschließen. Dasselbe wünschte auch Kollege Schiller, nachdem er in scharfer Weise den Kapitalismus gezeichnet, indem er eine Parallele zieht zwischen der Entwicklung des Handels und Verkehrs auf der einen, der immer trauriger werdenden Lage des Handelshilfsarbeiters auf der anderen Seite. Die Anregung des Kollegen Müller, den Leipziger Parteitag beschluß hochzuhalten und den Alkohol zu meiden, veranlaßte den Genossen Dr. Gradnauer das Wort zu nehmen, um an der Hand des erwähnten Beschlusses einige ausführliche Schilderungen zu geben von der schädlichen Wirkung des Alkohols für eine gesunde Volkswirtschaft, während ein Riesenprofit an Schnapskonsum und an der Fabrikation überhaupt den Großkapitalisten mit Hilfe der Regierung zugeht. Nachdem noch ein Kollege die bürgerliche Presse kritisiert und die Kollegen an die Unterstützung der Dresdener Volkszeitung erinnert, schloß die in allen Teilen gut gelaungene imposante Versammlung.

Stuttgart. Die alte Forderung der Stuttgarter Handelshilfsarbeiter betreffend die Errichtung weiterer Erzeugnisannahmestellen innerhalb der Stadt ist in der letzten Zeit wieder recht lebhaft besprochen worden. Nicht nur unseren Kollegen, auch den Prinzipalen werden die Zustände nachgerade unerträglich, wobei allerdings nicht unerwähnt gelassen werden darf, daß letztere nur ein Interesse daran haben, soweit eine Besserung in der Lagezeit bis abends 7 Uhr in Betracht kommt, nach dieser Zeit ist es den meisten gleichgültig, ob ihre Leute bis 9 oder 10 Uhr auf dem Erzeugnisgutshuppen stehen. Ausgesprochen muß werden, daß trotzdem Handel und Verkehr in den letzten 15 Jahren ganz gewaltig sich entwickelt haben, von der Generaldirektion so gut wie nichts geschehen ist, um den gesteigerten Ansprüchen gerecht zu werden. Um die Erzeugnisgutangelegenheit einen Schritt vorwärts zu bringen, wurde von unserer Organisation eine öffentliche Versammlung einberufen, die erfreulicherweise auch von nichtorganisierten Kollegen besucht war. Die Versammlung hat nach einem einleitenden Referat einstimmig folgende Eingabe an die Generaldirektion beschlossen.

„Im Auftrage der am 13. Oktober 1909 im „Gewerkschaftshaus“ stattgefundenen öffentlichen Handelshilfsarbeiterversammlung gestattet sich der Unterzeichnete hoher Generaldirektion die Wünsche der Arbeiter im Handelsgewerbe mit der Bitte um baldige Berücksichtigung zu unterbreiten.

Es möge bestimmt werden, daß in den Hauptgeschäftsquartieren der Stadt, zu den zwei im Bahnhofsgelände bestehenden Erzeugnisgutannahmestellen noch vier weitere errichtet werden.

Zur Begründung dieses Gesuches sei umstehend folgendes ausgeführt:

Begründung: Die Entwicklung, die die Stadt Stuttgart in den letzten 15 Jahren erfahren hat, hat auch eine bedeutende Steigerung von Handel und Verkehr mit sich gebracht. Die Entwicklung konzentrierte sich in früheren Jahren hauptsächlich in der Nähe des Hauptbahnhofes. Bald aber zeigte sich, daß die früher zusammengestellten Annahmestellen für Passagier- und Erzeugnisgut nicht mehr ausreichten und die beiden räumlich getrennt werden mußten.

Von den Handelshilfsarbeitern wurde diese Maßnahme sofort als unzureichend erkannt und wie richtig dies war, beweisen die völlig unhaltbaren Zustände in den beiden Erzeugnisguthallen. Die einzelnen Geschäfte haben sich mehr und mehr in allen Teilen der Stadt niedergelassen. Aus Entfernungen von nicht selten 30

Minuten kommen die Geschäftsbdiener in den Mittags- und Abendstunden zu hunderten mit eben so viel Paketen, Ballen und sonstiger Güterstücke angefahren, so daß die Güter oft viele Meter hoch, bevor sie aufgegeben werden können, aufgestapelt werden müssen und so die Annahmestellen in aller Form einem Lagerhaus gleichen. Nicht selten kommt es vor, daß die Räume so überfüllt sind, daß die ausliefernden Personen im Freien warten müssen.

In gesundheitlicher Hinsicht bedeuten diese Zustände eine ständige Gefahr für die Geschäftsbdiener. Von dem schweren Wagenziehen in den bergigen Straßen erholt, sind sie durch das lange Warten der in diesen Räumen herrschenden Zugluft ausgezehrt. Erkrankungen wie Rheumatismus, Halsleiden u. a. m. sind die natürlichen Folgen dieser Zustände. Infolge der ungenügenden Räume und des starken Andrangs entstehen oft zwischen den ausliefernden Personen und Beamten recht unangenehme Szenen; es ist ja auch ganz erklärlich, daß unter solchen Umständen die Beamten nervös werden müssen, zumal sie noch die Verantwortung für eine gewissenhafte Abfertigung zu tragen haben.

Mit der Schaffung weiterer Annahmestellen innerhalb der Stadt würde die Generaldirektion nicht nur einem jahrelang ausgesprochenen und allseitig als berechtigten Wunsch entgegen kommen, sie würde damit auch eine Tat von hoher sozialer Bedeutung erfüllen. Der weite Weg würde weggelassen, die lange Wartezeit auf ein Minimum beschränkt und dadurch die Arbeitszeit der Handelshilfsarbeiter nicht unerheblich gekürzt werden. Der Einwand, die Geschäftsinhaber lassen die Bestellungen vom ganzen Tag auf den Abend zusammenkommen, wird schon durch die Tatsache erledigt, daß die Erzeugnisgutannahmestellen den ganzen Tag vollauf beschäftigt sind, sowie dadurch, daß die Geschäftsinhaber mit Rücksicht auf die Konkurrenz gezwungen sind, ihre Kundschaft so schnell als möglich zu bedienen.

Möge die hohe Generaldirektion vorstehende Eingabe wohlwollend prüfen und einer baldigen Berücksichtigung entgegenführen.

Hochachtungsvoll
Deutscher Transportarbeiterverband
Ortsverwaltung Stuttgart.

Aus den Jugend-Abteilungen.

Berlin. Am Sonntag, den 10. Oktober ex., wurde seitens der Abteilung Schönhauser Vorstadt die hiesige Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt besucht. Infolge Verspätung war es leider in der noch zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr möglich, die ganze, sehr inhaltsreiche Ausstellung zu besichtigen. Jedoch auch der Rest genigte, um die Kollegen, die die Maschinen aufmerksam betrachteten, zu überzeugen, daß, wenn überall in der Industrie und Landwirtschaft die hier gezeigten Schutzvorrichtungen an den Maschinen angebracht wären, die Zahl der Unglücksfälle bedeutend sinken würde! Die Kollegen erzählten Fälle, wie sie an hier gezeigten Maschinen gearbeitet, an denen auch nicht eine einzige der hier vorgestellten Sicherheitsvorrichtungen angebracht gewesen!

Besonderes Interesse erregten die für die Holzindustrie ausgestellten Maschinen. Auch der Querschnitt eines großen Dampferes wurde sehr aufmerksam betrachtet.

Mit großem Bedauern, nicht alles gesehen zu haben, mußten die Kollegen um 5 Uhr die Ausstellung verlassen. Es wurde aber beschlossen, unbedingt noch einmal auch den übrigen Teil der Ausstellung in Augenschein zu nehmen.

Transportarbeiter.

Charlottenburg. Wie unseren Berufskollegen bekannt sein wird, planen die Firmeninhaber der Holz- und Bretterpläge zum Frühjahr eine Lohnreduzierung und glauben einige Inhaber jetzt schon mit Entlassungen vorgehen zu müssen.

Bei der Firma Schiffer u. Sohn wurden vor kurzem 3 Mann entlassen aus Gründen, welche wohl kaum als stichhaltig anzusehen sind.

In einer Betriebsführung wurde folgendes festgestellt: Der Kollege St., welcher bereits 2 1/2 Jahr im Betriebe beschäftigt wurde mit der Begründung entlassen, daß jetzt nichts zu tun sei, ebenso die beiden Kollegen T. und R. Bei der Entlassung ist dann von dem Anweiser den 3 Kollegen gesagt worden, sie sollten ihre Verbandsgeschichte im Betriebe nachlassen, dies sollten sie lieber draußen bewerkstelligen. Es scheinen dort im Betriebe überhaupt herrliche Zustände zu herrschen. So ist es nicht seltenes, daß den Arbeitern von dem Anweiser nicht nur Prügel angeboten, sondern auch verabfolgt werden.

Unserem Kollegen Geber, welcher am andern Tage nach der Entlassung mit einem Vertreter des Fabrikarbeiterverbandes bei der Firma vorstellig wurde, ist auf Vorhalten vom Anweiser selbst bestätigt, daß die oben genannten Dinge vorgekommen seien, allerdings meinte der Anweiser es nicht so schlimm. Von Herrn Schiffer wurde erklärt, die Leute seien wohl weniger wegen schlechter Konjunktur entlassen worden und im übrigen seien die Arbeiter R. und T. kolossal faul. Wir wollen bemerken, daß R. 6 Jahre und T. 2 1/2 Jahre beschäftigt sind. Et ist ebenfalls 2 1/2 Jahr im Betriebe beschäftigt, aber dieser sei ein Mensch, welcher niemals mit seinem Lohne zufrieden sei. Herr Schiffer betonte aber ausdrücklich, daß wegen Verbandszugehörigkeit keiner entlassen sei.

Als ihm aber vorgehalten wurde, daß bei Entlassungen doch immer die zuletzt Angefangenen entlassen werden, erklärte er aber im brüskierten Tone: „Darüber habe ich zu entscheiden und lasse mir keine Vorschriften machen.“

Aus all diesen Dingen ersehen unsere Kollegen, wie der Wind weht und was unsere Berufskollegen im kommenden Frühjahr zu erwarten haben.

Es ist jetzt Aufgabe jedes einzelnen Kollegen, für die Festigung der Organisation Sorge zu tragen, damit wir, wenn es zum Kampfe kommen sollte, gerüstet dastehen.

Wären die Kollegen bei Schiffer u. Sohn nur ein klein wenig auf dem Posten gewesen, könnten solche Zustände, wie sie in diesem Betriebe bestanden, nicht vorkommen. Mögen die Kollegen daraus die nötigen Lehren ziehen.

Halle a. S. Seine Majestät, der Schöffe Mann feierte vor dem hiesigen Schöffengericht Triumph. In drei Fällen hatte sich die Justiz mit den Nachwehen vom Streik der Kohlenarbeiter bei der Firma Jesau zu beschäftigen. Es handelte sich zunächst um zwei Geschirrführer, die als Streikposten die berühmten Ordnungsvorschriften der Straßenpolizei übertreten haben sollten.

Das heißt in gutes Deutsch übertragen: Ihr Arbeiter habt wohl das Koalitionsrecht, aber wozu hätten die Herrschenden und Besthenden die viele Polizei, wenn sie dulden wollten, daß ihr dieses Recht auch noch ausübt?

Obenfalls vor dem Schöffengericht kam auch die Sache des jugendlichen Arbeiters R. Fehse zur Verhandlung. Er sollte am 25. August gelegentlich des Streiks bei dem Kohlenhändler Jesau einen Arbeitswilligen durch Drohungen und Mißhandlung bestimmen haben, an Streikverabredungen teilzunehmen und stand deshalb wegen Vergehens gegen § 153 der Gewerbeordnung unter Anklage.

Als auf das alleinige Zeugnis eines jener Elemente, die der denkende Arbeiter verachtet, wird ein bisher unbefangener Mensch ins Gefängnis geschickt! Das Bürgerturn frohlockt, daß wieder ein Streikbrecher "gebührend" bestraft worden ist und bedenkt gar nicht, wie sehr es durch ein solches Verhalten das fragliche richterliche Urteil zu einem Klassenurteil stempelt.

Nicht so glänzend, wie in obigen Fällen schnitt die Polizei in folgendem Falle ab. Der stellvertretende Geschäftsführer der Zahlstelle Halle, Kollege Lambrecht-Werlin, war mit einem Strafmandat von 30 M. bedacht worden. Der Polizeikommissar Reich hatte unseren Kollegen ohne irgend welche Aufforderung zum Weggehen auf offener Straße verhaften lassen und ihm zu obigem Mandat verholfen.

In dieser Sache fanden zwei Termine statt. Der erstere wurde verlagert, um Herrn Jesau als Zeugen laden zu können.

Im ersten wie im zweiten Termin führte Kollege Lambrecht aus, daß er damals geradezu verpflichtet gewesen sei, sich im Streikgebiet aufzuhalten, denn er sei der Führer des Streiks gewesen und habe sich als solcher auch um den Streik kümmern müssen. Er habe nach dem Rechten gesehen, die Streikposten instruiert, damit sie sich nicht strafbar machten und auch mit Herrn Jesau, um den Streik friedlich beizulegen, wiederholt unterhandelt. Dies habe im Interesse beider Parteien gelegen. Am Morgen des 26. August sei er, Angeklagter, ganz ohne Grund verhaftet worden; denn man habe ihn damals gar nicht aufgefordert, wegzugehen. Am Abend des 25. August sei er allerdings aufgefordert worden, das Streikgebiet zu verlassen; da sei er aber auch sofort gegangen. Die Polizei scheitert nun auf dem wunderbaren Standpunkt zu stehen, daß eine einzige generelle Aufforderung zum Verlassen des Streikgebietes ein für allemal gelte. Diese merkwürdige Polizeiauffassung durchkreuzte das Gericht jedoch, indem es den Kollegen Lambrecht

kostenlos freisprach. In der Urteilsbegründung hieß es: Die Aufforderung vom 25. August könne nicht für den 26. August gelten. Die polizeiliche Aufforderung könne nur von Fall zu Fall gelten. Der Streik hätte ja am 25. August beendet sein können und dann hätte man dem Angeklagten schließlich auch am 26. August das Verweilen vor dem Jesauschen Grundstück verbieten können. Das gehe zu weit.

Alles in Allem, hat auch dieser Streik bewiesen, wie traulich Kapital und Polizei sich in Armen liegen, wenn es gilt, Arbeiterinteressen und Arbeiterrechte illusorisch zu machen. Aber alles dies nützte bei dieser Bewegung nichts, trotz Polizei, trotz bürgerlicher Preskotalenotizen und trotz Unternehmertum wurde der Streik gewonnen. — Deshalb, vorwärts zu neuen Kämpfen und zu neuen Siegen!

Hannover. Zur Aufklärung! Gelegentlich des Streiks der Kutscher und Lagerarbeiter der Hannoverischen Brotsfabrik brachte die Direktion dieses Betriebes folgendes Inserat in den bürgerlichen Blättern:

Hannoversche Brotsfabrik.

Volle 23 Jahre standen wir mit unsern Brotfahrern in gutem Einvernehmen, das beweisen die Dienstzeiten von 23, 21, 19, 12 und 9 Jahren. Die Brotfahrer gehörten dem Verbands nicht an, sie waren zufriedener, und die hohen Löhne wurden nachweislich bezahlt ohne Einwirkung des Verbandes; erst vor einigen Monaten sind sie dem Verbands beigetreten, und seit dieser Zeit ist das gute Einvernehmen gestört. Nach kaum 24 Stunden haben die streikenden Kutscher wieder um ihre Einstellung nachgesucht, die Stellen waren aber alle besetzt.

Wenn die irre geleiteten Kutscher und andere Angestellte um ihre Existenz und gewissenmaßen um ihre Lebensstellung gekommen sind, so haben sie dies nur den von den Arbeitergroßen wohlgenährten Verbandsleitern zu verdanken; ohne Aufhegereien hätten sie sich zu diesem Schritte nicht verleiten lassen. Die Streikleitung ist natürlich anderer Ansicht und weiß alles besser.

Alle Anzuspinnungen, alle Flugblätter, alle Artikel in dem "Volkswille" beachten wir nicht und ist dies unsere erste und letzte Erwiderung. Die Direktion der Hannoverischen Brotsfabrik.

Dieses Inserat war selbstverständlich für den Reichswahrheitsverband ein gefundenes Fressen, konnte er doch damit seiner Ueberzeugung nach den so verhassten "Noten" ein ausweichen. Einige Zeit später erschien dann auch in einer Reihe reaktionärer Blätter dieses selbe Inserat mit einem, im Reichsverbandstitel gehaltenen Kommentar. Der "Hannoversche Courier" überschrieb es: "Ein Buchstuck!" Die "Post" mit: "Ein Verbrechen an der Volksgesundheit" und heißt es dann unter anderem:

Die russischen Revolutionäre haben nicht in so bestialischer Weise gehandelt, als sie Maschinen und Fabriken zerstörten, wie es hier deutsche Arbeiter als Lebensmittelfälscher getan haben. Die Vorkommnisse in Hannover werden ein ewiger Schandfleck in der unerfreulichen Geschichte der Streiks und der "freien" sozialdemokratischen Gewerkschaften bleiben.

Das deutsche Volk hat die schlimmsten Auswüchse bei den sozialdemokratischen Streiks erlebt, die Mißhandlung der Arbeitswilligen ist an der Tagesordnung; aber ein so frevelhaftes Spiel mit der Volksgesundheit steht einzig da usw.

Als Erwiderung haben wir seitherzeit folgende Erklärung im "Volkswille" erlassen:

Wir erklären den oder die Verfasser vorstehender Notiz solange für Verleumder, als sie für ihre die Verbandsleitungen und die Mitglieder schwer verdächtigenden Ausführungen keinen Namen genannt und nicht den Beweis erbracht haben, daß die Streikenden oder sonstige in unseren Verbänden organisierten Arbeiter sich in der geschilderten Weise verhalten haben und das Brot mit den Gegenständen versehen haben.

Wilhelm Fregel, Deutscher Transportarbeiter-Verband, Verwaltungsstelle Hannover.

Wilhelm Weber, Verband der Bäcker, Konditoren und verw. Berufsgenossen Deutschlands, Verwaltungsstelle Hannover.

Die Direktion hat es bis heute nicht für nötig gehalten, auf diese unsere Erklärung etwas zu erwidern; wir erklären deshalb noch einmal: Der Verfasser dieser Notiz ist ein gemeiner Verleumder, solange er nicht den Wahrheitsbeweis für seine Behauptungen erbracht hat.

Um aber auch vollständige Klarheit zu bekommen, werden wir den bürgerlichen Blättern Gelegenheit geben, vor Gericht ihre Verleumdungen zu beweisen. Bis dahin enthalten wir uns jeder weiteren Polemik.

Schandau. Das heimgelaufene Pferd und der verloren gegangene Kutscher. Durch die hiesige Tagespresse ging vor kurzem folgendes Notiz: Eine große Unachtsamkeit haben sich zwei Kutscher eines hiesigen Spediteurs zu schulden kommen lassen. Sie fuhren mit einem Möbelwagen auf der Straße nach Alendorf und sind, jedenfalls in angegrüntem Zustande, unterwegs eingeschlagen. Das eine von den drei Pferden, die zu dem Möbelwagen gehörten, war nicht

richtig angeschirrt und machte sich unterwegs frei, ohne daß dies die Kutscher merkten. Der eine der Kutscher fiel auch noch vom Wagen und blieb schlafend auf der Landstraße liegen.

Unter normalen Verhältnissen würden wir schreiben: „Mehr Glend und Ausbeutung kann mit weniger Zeiten nicht ausgedrückt werden, muß sich doch jedem unbefangenen Leser die Frage aufdrängen, wie viel Stunden täglich und wöchentlich mögen diese Arbeitsmenschen wohl schaffen müssen, ehe sie zu solchen entwürdigenden Zuständen gelangen können. Welche Ueberanstrengung mag den Leuten zugemutet worden sein, ehe einer davon zirka 2 Meter hoch von seinem Stige fallen und ruhig weiterschlafen kann, abgesehen davon, daß er unter die Räder kommen und zu Drei gequetscht werden konnte. Doch hier liegen die Dinge wesentlich anders. Schandau gehört zu denjenigen sächsischen Orten, wo die längsten Arbeitszeiten, verbunden mit den niedrigsten Löhnen anzutreffen sind. Wiederholt hat die Organisation Versuche unternommen, die Kollegen unter einen Hut zu bekommen und Abhilfe dieser schauerhaften Zustände herbeiführen zu können. Doch scheiterten alle diese Versuche an einer ausgeprägten Interessenlosigkeit und Trägheit. Namentlich in puncto Bezahlen der Beiträge waren die Schandauer Kollegen einzig in ihrer Art, in einem Zeitraum von dreiviertel Jahr hat die Zahlstelle 3 Hauptkassierer und ca. 8 Unterkassierer verbraucht. Zuletzt mußte sogar ein Kollege von Königsstein alle Sonntage nach Schandau fahren, nur um die paar Steuern einzubekommen, aber auch daran wollten sich die Kollegen nicht gewöhnen. Den Begriff Ordnung kannten sie nicht oder wollten ihn nicht lernen, und so kam es, daß trotz aller Mühe und Kosten die Schandauer Mitgliedschaft nicht zu halten war. Der Erfolg blieb nicht aus, die paar besseren Kollegen schüttelten den Staub von den Füßen und zogen fort, die Firma Müller verhalf noch einigen anderen ebenfalls dazu, indem sie organisierte Leute entließ und der Rest verblieb am Drie. Was diese und die neu hinzugekommenen Leute nun für tüchtige Transportarbeiter sind, das ersehen wir aus obigem Vorkommnis. Wir können nur wünschen, daß alle Fuhrunternehmer so wie Herr Küster die Erfahrung machten, daß billig und gut nicht immer beisammen ist.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Bremen. Am 18. Oktober fand unsere Generalversammlung statt. Vor Eintritt in die Tagesordnung ehrten die Kollegen das Andenken der verstorbenen Kollegen Brand, Klafen und Spatthoff in der üblichen Weise. Alsdann gab der zweite Bevollmächtigte den Geschäftsbericht. Aus demselben geht hervor, daß 243 Eintritte 174 Austritten gegenüberstehen, es ist somit ein Zuwachs von 69 Mitgliedern vorhanden. Unser Mitgliederbestand gestaltet sich wie folgt. Es sind zu verzeichnen: 1820 Männliche, 207 Weibliche und 29 Jugendliche, insgesamt 2056 Mitglieder. Außerdem ist es uns gelungen, im Laufe der Berichtsperiode eine Anzahl Eisenbahner für die Organisation zu gewinnen. Diese Berufsgruppe bildet jedoch eine Disziplinarverwaltung für sich und ist in vorstehenden Zahlen nicht mit einbegriffen. Durch den, wenn auch kleinen Fortschritt, ist wohl der Beweis erbracht, daß die wirtschaftliche Krise langsam im Schwinden begriffen ist.

Lohnbewegungen waren in der Berichtsperiode 4 zu verzeichnen. Bei den Firmen Tbe, Roselius und Brügge waren die Bewegungen erfolgreich. Die Bewegung beim Konsumverein A.-G. ist dagegen noch nicht abgeschlossen, doch dürfte es uns gelingen, auch mit dieser Firma einen Tarif abzuschließen. Es wurde ferner ein Nachtrag zum Tarif mit der Firma Kaffeehandels-A.-G. vereinbart. Die agitatorische Tätigkeit war äußerst rege. Es fanden 70 Versammlungen und Sitzungen statt.

Der Arbeitsnachweis wird leider noch zu wenig von den Kollegen frequentiert; von 12 gemeldeten Stellen konnten nur 6 besetzt werden. Damit auf diesem wichtigen Gebiete Besserung geschaffen wird, ist es Pflicht eines jeden, freierwerbende Stellen sofort zu melden. Andererseits ist es aber auch Pflicht der arbeitslosen Kollegen, sich mehr, wie bisher geschah, auf dem Bureau zu melden; erst dann ist die Gewähr gegeben, annehmbare Stellen zu beziehen. Nachdem Nedner noch auf die rege Bureauaktivität hingewiesen, schloß derselbe seinen Bericht mit der Aufforderung, noch mehr wie bisher für die Ausbreitung der Organisation zu tun, damit es gelingt, im laufenden Quartal eine größere Anzahl Berufszugehörige dem Verbande zuzuführen.

Alsdann gab Kollege Schmidt den Kassenbericht. Abrechnung vom 3. Quartal 1909.

Table with 2 columns: Description of financial items and their amounts. Includes items like 'Kassenbestand vom 2. Quartal', 'Aufnahmen a 1 M.', 'Aufnahmen a 50 Pf.', etc.

9 Protokolle b. d. 6. Generalversamml.	1,80 Mt.
1 Palet Durchschlagpapier	2,25 "
1 Tube Schwärze und 1 Nachbogen	4,75 "
Gesamt-Einnahme: 19 021,83 Mt.	
Ausgabe:	
Dortliche Krankenunterstützung	91,05 Mt.
" Beerdigungsbeihilfe	25,00 "
" Streifenunterstützung	124,55 "
" Rechtschutz	10,90 "
" Extrainterristik	130,00 "
Ortsbesuche für reisende Kollegen	47,75 "
Verwaltungsausgaben:	
a) persönliche (Gehalt, Entschädigung, Prozenze zc.)	1 664,05 "
b) sächliche (Materialien, Miete, Telefon zc.)	526,52 "
Versammlungen, Annoncen, Referate	162,20 "
Bibliothekbücher und Zeitschriften	46,34 "
Kartell- und Sekretariatsbeiträge	404,47 "
Büro und Drucksachen zc.	35,52 "
Aus der Lotokasse für die Ausgesperrten in Schweden	1 000,00 "
Auf Marken à 30 Pf. für Schweden gesammelt	334,20 "
Für Franz und Schleife	12,50 "
An die Hauptkasse gesandt	7 210,75 "
Gesamt-Ausgabe: 11 825,80 Mt.	
Bilanz:	
Einnahme	19 021,83 Mt.
Ausgabe	11 825,80 "
Kassenbestand	7 196,03 Mt.

Die Richtigkeit der Abrechnung bestätigen:
 G. Verbond, Vorsitzender. F. Schmidt, Kassierer.
 H. Heins, Schriftführer.
 Die Revisoren:
 A. Neuling, Chr. Lichtvoort, S. Große.

Auf Antrag der Revisoren wurde dem Kassierer Decharge erteilt.

Alsdann gab Kollege Menke den Kartellbericht. Aus demselben ist u. a. zu entnehmen, daß die Anstellung des Genossen Bannetool als wissenschaftliche Lehrkraft vom Kartell beschlossen ist. Ferner weist der Delegierte auf die erzielte Einigung des Kartells mit der Wirtschaftskommission betr. Bierpreishöhung hin. Die Versammelten kritisierten scharf den Beschluß des hiesigen Kartells. Es wurde folgende Resolution mit großer Mehrheit angenommen:

„Die heutige am 14. Oktober 1909 tagende Generalversammlung der Zahlstelle Bremen, des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, kann dem Kartellbeschluß ihre Zustimmung nicht geben, sie fordert das Kartell auf, gemeinsam mit der sozialdemokratischen Partei den Kampf gegen die Bierverwertung in der Weise zu führen, daß das Bier wieder zum alten Preis verabfolgt wird.“

Zum Schluß kam noch der Schnapsbohlott zur Sprache und wurden die Anwesenden aufgefordert, in strenger Weise dem Beschlusse des Leipziger Parteitages nachzukommen.

Cöpenick. Am Sonntag, den 10. Oktober fand unsere Generalversammlung vom 3. Quartal statt. Der Bevollmächtigte teilte mit, daß der Kollege Peter, Adlerhof, verstorben sei. Die Versammlung ehrte das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Plätzen. Sodann gab der Kassierer den Bericht, welcher besagt, daß die verkauften Wochenbeiträge von 3556 im 2. Quartal auf 4678 im 3. Quartal gestiegen sind. Die Mitgliederzahl betrug am Ende des Quartals 414. Dem Kassierer wurde Decharge erteilt. Der geschäftliche Verkehr weist unter anderem auf an Eingängen 57 und an Ausgängen 138 Sachen. Außerdem fanden im 3. Quartal 16 Mitgliederversammlungen und 37 Sitzungen und Besprechungen statt. Zu Punkt 3: „Auf welcher Grundlage erfolgte die Zusammenlegung der Verwaltungen“, schilderte der Bevollmächtigte in eingehender Weise, in dem er betonte, daß die Zusammenlegung eine Notwendigkeit geworden, da eine geschlossene Mitgliedschaft in der Lage sei, bei Zusammenfassen den Unternehmern gegenüber mit Erfolg vorzugehen. Unter 4. wurde die Vorschlagsliste zur Wahl der Agitationskommission eröffnet, und folgende Kollegen gewählt: Als Obmann Kollege Nickel, als zweiter Kollege Hadeball, Schriftführer Kollege E. Schulz, Kassierer Dreitenborn, Kollege Lehmann stellvertretender Kassierer. Als Beisitzer in die Agitationskommission wurden die Kollegen Pilz für Cöpenick, Grahl für Straßenbahnen, Paul Bürgel für Gollmar, August Gerber für Adlerhof, Paul Böttcher, für Mienide, August Schindowski für Friedrichshagen, Arthur Sonnenberg für den Außenbezirk Schönheide, Fichtenau und Erner, für Ober-Schönheide die Kollegen. Bode und Mees gewählt. Letzterer Ort erhielt deshalb zwei Vertreter, weil Schönheide mit 140 Kollegen in Betracht kommt. Die Wahl der Kartelldelegierten fiel auf die Kollegen Pilz und Mehlfeld für Cöpenick, Frau Grünberg und Bürgel für Adlerhof, Otto Danzmann für Friedrichshagen, für Ober-Schönheide der Kollege Bode. Ferner wurde der Antrag auf Anstellung eines Kassierers zum 1. Januar 1910 von allen Bezirken gegen 7 Stimmen angenommen. Derselbe soll aus dem Agitationsbezirk Cöpenick entnommen werden. Unter anderem wurde auf die in nächster Zeit stattfindenden Versammlungen und Betriebsbesprechungen hingewiesen. Auch wurde darauf hingewiesen, die Jungbierkäufer stets nach der Kontrollkarte zu fragen und nicht von Elementen zu kaufen, die als Hurra-schreier bekannt sind. Jeder ist verpflichtet, die neue Verwaltung zu unterstützen und kräftig für die Organisation zu agitieren, so daß wir am nächsten Jahres-schluß auf die Zahl von 700 Mitgliedern rechnen können.

Dresden. Unsere Verwaltungsstelle hielt am Mittwoch, den 13. Oktober ihre ordentliche Generalversammlung ab, die sich eines sehr guten Besuches zu erfreuen hatte.

Bevor in die Tagesordnung eingetreten wurde, ehrte die Versammlung das Ableben von 3 Kollegen durch Erheben von ihren Plätzen. Aus dem Geschäftsbericht, den Kollege Bergmann erstattete, war zu entnehmen, daß auch das 3. Quartal ein günstiges Resultat aufzuweisen hat, trotz der immer noch herrschenden wirtschaftlichen Krise. Dank der unermüdeten und aufopferungsvollen Tätigkeit der Verbandsfunktionäre sowie den anstrengenden Bemühungen der Ortsverwaltung war es gelungen, die Zahl der Mitglieder nicht nur zu halten, sondern noch um ein beträchtliches zu erhöhen. Die Fluktuation war auch diesmal wieder ganz bedeutend, da eine große Anzahl von Kollegen wegen rückständiger Beiträge gestrichen werden mußte.

Kollege Bergmann gab zunächst einen Situationsbericht von der Agitation der einzelnen Branchen. Zu diesem Zwecke haben stattgefunden: 2 Mitglieder- und 9 öffentliche Versammlungen, 31 Betriebsbesprechungen, 30 diverse Besprechungen sowie neben den regelmäßigen Sitzungen der Ortsverwaltung noch 3 mit dem Beirat. Extrainterristik wurde an 10 Kollegen im Gesamtbetrag von 131 Mt. ausgegeben. Rechtschutz nahmen 3 Kollegen in Anspruch.

Arbeitslos waren im verklossenen Quartal 110 Kollegen gemeldet.

Der Arbeitsnachweis gestaltete sich folgendermaßen: Gemeldete Stellen für fest 79, zur Ausb. 92. Besetzt wurden: für fest 32, zur Ausb. 66. Die Bibliothek wurde von 51 Kollegen benutzt, die 148 Bücher entliehen. Durch Neuananschaffung wurde der Bücherbestand auf 391 Bände erhöht. Schriftstücke wurden im Bureau für 19 Mitglieder angefertigt. Außerdem wurde an den Rat zu Dresden eine Eingabe betreffs Beseitigung der sogenannten Ausnahmestage, an welchen die offenen Verkaufsstellen Sonnabends bis 10 Uhr abends geöffnet sein dürfen, gemacht.

Wohnbewegungen hatten wir im ganzen 9 im 3. Quartal, 7 davon wurden für die beteiligten Kollegen erfolgreich beendet, während 2 keinen Erfolg hatten. Der Kampf in den St.-St.-Werken wurde nach vierwöchentlicher Dauer, nachdem es durch Tarifabschluß zu einer Einigung kam, aufgehoben. Zu Tarifabschlüssen kam es noch in der Firma „Sinalca“ und bei zwei Fensterreinigungsanstalten, durch welche den dort beschäftigten Kollegen ganz bedeutende Vorteile erzielt wurden.

Der Mitgliederbestand betrug am Ende des 3. Quartals 3 679 Mitglieder. Der Kassenbericht stellte sich in Ein- und Ausgabe in folgenden Zahlen dar: Einnahme insgesamt 29 634,21 Mt., Ausgabe 20 429,72 Mt., Bestand 9204,49 Mt. Dem Kollegen Richter, welcher einen eingehenden, spezialisierten Bericht über die Abwicklung der Kassenangelegenheiten gab, wurde auf Antrag der Revisoren Entlastung erteilt.

Kollege Bergmann teilte der Generalversammlung mit, daß es sich nötig macht, gegen folgende 9 Kollegen den Ausschluß beim Zentralvorstand zu beantragen, nämlich gegen: Kurt Reuter, Erich Schubert, Moritz Ende, Adolf Wieden, Rudolf Grundmann, Walter Richter, Oskar Mörbitz, Heinrich Breßler, Gustav Reintsch, sämtlich wegen Streikbruchs. Einstimmig wurde demgemäß beschlossen. Ebenso wurde die Wiederaufnahme von 2 Kollegen empfohlen. Bei der Ergänzungswahl zur Ortsverwaltung anstelle des ausgeschiedenen Kollegen Gedlich wählte die Versammlung einstimmig den Kollegen Beck.

Durch den Weggang des Bevollmächtigten, des Kollegen Bergmann, nach Berlin, machte sich die Wahl eines neuen Beamten für diese Stelle nötig. Von den eingegangenen Bewerbungsschreiben wurde Kenntnis genommen und bei der danach stattgefundenen Abstimmung der Angestellte der hiesigen Verwaltungsstelle, Kollege Schiller, mit 346 von 397 abgegebenen gültigen Stimmen zum 1. Bevollmächtigten gewählt bezw. dem Zentralvorstand vorgezogen. Ebenfalls war die Generalversammlung einstimmig der Ansicht, daß die durch die evtl. Wahl Schillers frei werdende Stelle im „Courier“ wieder ausgeschrieben werden muß. Gleichzeitig erteilte die Versammlung der Ortsverwaltung die Ermächtigung, für die Zeit bis die Anstellung der neuen Beamten erfolgt, eine Ausschüßkraft im Bureau anzustellen. Unter Verbandsangelegenheiten werden einige Wünsche und Beschwerden in Bezug auf die Ausgabe des Verbandes für die Presse und das Unterrichtsverfahren vom Vorsitzenden zufriedenstellend beantwortet.

Kollege Möller fordert unter lautem Beifall der Versammlung die Kollegen auf, den Schnapsbohlott ganz energisch durchzuführen, da es Pflicht jeden klassenbewußten Arbeiters ist, Partei und Verbandstagsbeschlüsse hoch zu halten. Zum Schluß nahm der Vorsitzende, Kollege Bergmann, Gelegenheit, allen Funktionären und Kollegen seinen Dank für die während seiner vierjährigen Tätigkeit bewiesene tatkräftige Unterstützung und Mitarbeit auszusprechen und verabschiedete sich von der Versammlung mit dem Wunsche, daß die Verwaltungsstelle Dresden auch weiterhin blühen und gedeihen möge zum Wohle des Verbandes.

Hirschberg i. Schl. Am 28. September tagte eine öffentliche Versammlung, in welcher der Gau-leiter über die neuen Steuern und dem Schnapsbohlott referierte. Auch bei den Hirschberger Transportarbeitern mußte die Parole lauten: „Wer Schnaps trinkt, ist der beste Steuerzahler und unterstützt damit die größten Volksbedrücker, die Schnapsbrennereien Junker.“ Jeder Arbeiter müsse es sich zur Ehre anrechnen, die Arbeiterpresse zu unterstützen und die „Vollswacht“ zu abonnieren. Auch müssen die Kol-

legen Mitglieder des Konsumvereins werden und nicht mehr ihre Gegner mit ihrem Gelde unterstützen. Außerdem haben auch die Kollegen am Orte unter Lohn- und Arbeitsverhältnissen zu leiden, die der Verbesserung bedürftig sind. Dazu sei aber notwendig, daß die Kollegen in ihren Versammlungen zahlreich erscheinen, um sich gegenseitig ausprechen zu können. Dann werden auch sie dahinter kommen, daß die Worte „Einigkeit macht stark“, kein leerer Wahnsinn sind, womit zugleich gesagt ist, daß sie dem deutschen Transportarbeiter-Verband, als ihrer Verbandsorganisation, beizutreten haben. Am Schluß wies der Vorsitzende darauf hin, daß es raffam sei, wenn bei Umzügen die Kollegen in den anderen Orten die Möbeltransportarbeiter aus Hirschberg auf ihren Reisen nach der Legittimationskarte fragen.

Piegnitz. Am 12. Oktober fand unsere Mitgliederversammlung statt, in der der Kartelldelegierte Bericht gab. Hierauf erstattete der Kassierer den Kassenbericht vom 3. Quartal, welcher ergab, daß am Schluß des Quartals ein Mitgliederbestand von 257 Mann vorhanden ist, und der Kassenbestand 281,37 Mt. beträgt. Die Abrechnung vom Stiftungsfest ergab einen Ueberschuß von 37,70 Mt. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten und einem Hinweis des Vorsitzenden, daß sich alle Kollegen an den Agitationsarbeiten beteiligen sollen, war Schluß der gut besuchten Versammlung.

Löwenberg i. Schl. Mehrere Kollegen aus Dünzlau hatten es übernommen, hier eine energische Agitation zu entfalten, deren Resultat die Gründung unserer Verwaltungsstelle war. Am 10. Oktober fand hier wie auch in Dünzlau eine Versammlung statt, in welcher der Gauleiter referierte. Der Geist, welcher in dieser Versammlung herrschte, war ein guter und gibt zu den besten Hoffnungen Anlaß. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Kollegen sind hier tieftraurig zu nennen, was die Kollegen hoffentlich bald veranlaßt, Mann für Mann dem deutschen Transportarbeiter-Verband beizutreten. Denn nur geschlossen bilden wir eine Macht, mit der wir bessere Verhältnisse erkämpfen können.

Mitteilungen des Vorstandes.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts die nachstehend bezeichneten, der Verwaltungsstelle Dresden angehörenden Mitglieder: Ende, Moritz, Spt.-Nr. 154 154; Grundmann, Rudolf, Spt.-Nr. 154 169; Richter, Georg, Spt.-Nr. 153 002; Mörbitz, Oskar, Spt.-Nr. 150 696; Breßler, Heinrich, Spt.-Nr. 152 489; Reintsch, Gustav, Spt.-Nr. 152 895; Reuter, Kurt, Spt.-Nr. 153 186; Schubert, Erich, Spt.-Nr. 154 037; Wieden, Adolf, Spt.-Nr. 154 116.

Das Mitglied Schönbohm, Georg, Fensterpuher, Spt.-Nr. 238 183, eingetreten am 3. Juli 1909 in Bremen, dann übergetreten zur Verwaltungsstelle Dortmund, ist aus letzterem Orte am 14. Oktober abgereist, ohne seine Verbindlichkeiten der Verwaltung Dortmund gegenüber zu regeln. Wir ersuchen die Verbandsfunktionäre, falls Schönbohm irgendwo auftaucht, uns dessen Adresse sofort mitzuteilen.

Dem Kollegen Neumann, August, Spt.-Nr. 290 056, der Verwaltungsstelle Peine, eingetreten daselbst am 4. Mai 1907 (übergetreten vom Fabrikarbeiterverband), ist das Mitgliedsbuch bei einem Einbruch gestohlen worden. Falls dieses Buch vorgezeigt wird, ist es abzunehmen und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß:
Der Vorstand.

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

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

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Dresden suchen wir einen dritten Angestellten, der in der Hauptsache die Kleinagitation mitzubetreiben hat. Bewerber müssen mindestens drei Jahre gewerkschaftlich organisiert und mit der Agitationsarbeit vertraut, sowie auch in Bureauarbeiten firm sein. Offerten sind bis 12. November d. J. unter Beifügung einer Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsangestellten an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Vorstandsvorsitzende:
J. A.: D. Schumann.

Bekanntmachung.

Den Bewerbern um die in Nr. 33 des „Courier“ vom 15. August 1909 ausgeschriebene Stelle eines Gauhilfsbeamten mit dem Sitz in Duisburg, sowie den Bewerbern um die in Nr. 39 des „Courier“ vom 19. September 1909 ausgeschriebene Stelle eines Geschäftsführers (Bevollmächtigten) für unsere Verwaltungsstelle in Dresden zur Kenntnis, daß diese Posten besetzt sind.

Der Vorstand.
Verantwortl. Redakteur: Karl Brüsche, Rummelsburg.
Verlag der Buchhdlg. „Courier“, D. Schumann-Berlin.
Druck: Maurer u. Dimmick, Berlin, Adalbertstr. 37.