

SOIMIER

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950.
Geöffnet: 9-1 Uhr vorm., 8-7 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 19.

Berlin, den 8. Mai 1910.

14. Jahrg.

Zum außerordentlichen Verbandstage.

Strebe immer zum Ganzen,
Und kannst Du selber kein Ganzes werden,
Schließ als dienendes Glied
Einem Ganzen Dich an.

Ein Neues, ein Großes will werden. Die Erfüllung einer Sehnsucht der Denkenden und Rechnenden wird zur Tat. Entwicklungsnotwendigkeiten nähern sich ihrem Abschluss. Ganz nahe sind die organisierten Arbeiter des Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbes der Einheit ihrer Organisation gekommen.

Es ist noch nicht gar so lange, noch nicht einmündig einhalb Jahrzehnte her, da stand die Zerrissenheit unter den Vereinigungen der Arbeiter unseres Berufes in höchster Blüte. Jede Vereinigung beschloß, was sie wollte und man war auf dem besten Wege, diese Zerrissenheit in der damals allein selig machenden Lokalorganisation zur dauernden und festen Einrichtung zu gestalten. Einem Spinnengewebe an Stärke gleich, umfaßte ein ganz loses Vertrauensmännersystem das Wäckerdubend der vorhandenen Berufsgewerkschaften, die als finanzschwache Lokalvereine noch gar keine Gewerkschaften im Kampfesinne des Wortes sein konnten. Und niedrige Beiträge waren Trumpf, das unfehlbare Evangelium, mit dessen Hilfe man die Massen erobern wollte. Auch die Mutigsten hätten es damals nicht gewagt, voranzuzufügen, daß in absehbarer Zeit ein Wochenbeitrag von 50 Pf. gezahlt werden wird, geschweige denn, daß sich jemand gefunden, der einen solchen Antrag gestellt oder verteidigt hätte. Die Theorie der reinen Kampfsorganisation — ohne Geld — galt damals als unantastbares Dogma. Dabei war der Solidaritätsgedanke dank der herrschenden Organisationsform nur bis zum Embryostadium gediehen. Das konservative Festhalten an der Zersplitterung wurde — wer bricht nicht heute in ein homerisches Gelächter darüber aus — mit den eigenartigen Berufsverhältnissen ausschlaggebend begründet. Seit jener Zeit haben die harten Tatsachen erwiesen, daß das genaue Gegenteil der Fall ist. Lauter ohnmächtige Zwerglein blieben die Lokalvereine zettelnd; ein Niese an Kraft und Leben wurde schon in einem Jahrzehnt der Zentralverband.

Zweifellos haben auch die einstmaligen Prediger des Lokalvereinswandelns nach ihrer besten Ueberzeugung gehandelt. Die standen nur allzu sehr unter dem Druck der herrschenden Verhältnisse und konnten sich von deren Einflüssen nicht losringen. Das Sozialistengesetz mit allen seinen Schikanen und Hemmnissen lastete noch auf den Geistern. Der Glaube an das Neue, der optimistische Fernblick fehlte denen, die in der Enge der Verhältnisse groß geworden waren. Viele von denen, die damals die jungen, himmelstürmerisch draufgehenden Zentralisten mit ganzer Kraft bekämpften, stehen heute ihren Mann in unserem Zentralverbande. Es ehrt sie, daß sie nicht wie andere die Flinten ins Korn geworfen, sondern der besseren Einsicht Raum gebend, dem großen Organisationsgedanken treu geblieben sind. Wie alles Neue und Gute wurde auch unser Zentralverband, der heute den Grundstock der neueren großen Industrieorganisation bilden soll, unter heftigen Zuckungen und Wehen der alten Organisationsform geboren. Als trotziger Bursche Weihnachten 1896 in Altenburg ins Leben getreten, schien an seiner Wiege nicht die Sonne des Wohlwollens der Berufskollegenchaft. Aber das Brausen der Frühlingstürme schabete seiner recht zarten Gestalt nicht. Diese wurde dadurch nur gefestigter, gedrungener und lernte in früher Jugend schon den herbsten

Anfeindungen ein Paroli zu bieten. Damals rangierte unser Verband mit unter den kleinsten der deutschen Gewerkschaften, aber innerhalb der kurzen Spanne eines Jahrzehnts hatte er sich bereits zur siebenten Stelle unter den stolz empor blühenden deutschen Berufsorganisationen emporgerungen. Und wenn am 1. Juli der Zusammenschluß mit den Verbänden der Hafenarbeiter und Seelente vollzogen ist, dann wird die gemeinsame Organisation die fünfte Stelle der Größe an Mitgliederzahl nach unter Deutschlands freien Gewerkschaften einnehmen. Aus einem großen ist dann einer der größten Gewerkschaftsverbände nicht nur Deutschlands, sondern der Welt geworden. Der größte und stärkste Verband zugleich in der Internationale der Transport- und Verkehrsarbeiterschaft.

Damit ist das Wollen und die Sehnsucht, das einstweilige Ziel der Gründer unseres Verbandes in Erfüllung gegangen, die Frage der Organisationsform auf absehbare Zeit hinaus abgeschlossen worden.

Arbeit und Mühe, die auf die Schaffung dieser Einheitsorganisation verwandt worden sind, haben sich wahrlich gelohnt. Gelohnt hat sich auch die Ausdauer derer, die um diese Idee kämpften und die ihr unermüdblich neue Anhänger warben.

Jetzt erst ist die Bahn für den Kampf um bessere Lebensbedingungen unserer Kollegenchaft ganz frei geworden.

Mit scheelen Augen hat das Unternehmertum unseres Berufes seit jeher auf diese Entwicklung gesehen, es hat wiederholt, aber unsonst versucht, ihr Hindernisse in den Weg zu legen. Weiß doch niemand besser als die Kapitalistenklasse, daß es ihr Geldsack ist, dem es an den Krügen geht, wenn die Arbeiterschaft einig, geschlossen und gerührt auf jeden Kampf, dasteht. Die Unternehmer haben es vorausgesehen, daß es einmal, früher oder später, so kommen wird, so kommen muß und sie haben versucht, in der eigenen Organisation ein Gegengewicht zu schaffen. International, wie unsere Organisation, ist auch die der Arbeitgeber im Transportgewerbe und eine gewaltige Kraft ist auch in dieser ausgespeichert. Bis an die Bühne bewaffnet und gerüstet stehen sie heute die beiden grandiosen Vereinigungen gegenüber. Macht gegen Macht. Die Massen gegen das Kapital. Und der stärkere wird der sein, der den zweifellos langwierigen Kampf am längsten aushält, dessen Soldaten ihrem Feldherrn die größte Treue bewahren. Denn der Tag des endgültigen Sieges über das Kapital ist auch mit der Stunde des Zusammenschlusses unserer Verbände noch nicht gekommen. Das muß uns klar sein. Eine andere Auffassung würde uns nur zu Enttäuschungen, zu Niederlagen führen. Die Kämpfe, die wir bisher mit dem Unternehmertum geführt, waren nur Vorpostengefechte, keine Entscheidungsschlachten. Letztere sind erst in Vorbereitung. Und des einen sind wir gewiß, vieler solcher in kürzeren oder längeren Zeiträumen aufeinander folgenden Schlachten wird es bedürfen, ehe unser kapitalfräftiges Unternehmertum, gezwungen durch die Logik der Tatsachen, einsehen wird, daß man es mit einem ebenbürtigen, gleichwertigen Gegner zu tun hat, der nicht niedergeworfen werden kann. Erst wenn in den harten Schädeln unserer Scharfmacher diese Ueberzeugung platzgegriffen, das wird verhältnismäßig etwas lange dauern, wird die Zeit des konstitutionellen Betriebes gekommen sein. Dann erst wird der Arbeiter unseres Berufes über seine Arbeitskraft selbst

bestimmen können, dann erst werden die Arbeitsbedingungen von Organisation zu Organisation festgelegt. Ehe diese Zeit hereinbricht, werden, das wollen wir heute unseren Verbandskollegen ganz offen sagen, wohl noch sehr hohe Anforderungen an ihr Solidaritätsgefühl, an ihre Kampfbereitschaft, zu stellen sein.

Auf historischem Kampfboden tagt unser Einigungsverbandstag. Die Handelsmetropole Hamburg hat schon wiederholt Niesenkämpfe zwischen Arbeit und Kapital im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe gesehen, dort stehen auch mit die besten opferfreudigsten Truppen unserer Organisation. Hamburg wird nicht nur der Ort der Schaffung unserer Einheitsorganisation, es wird auch ein Kampfplatz sein, auf dem in der Zukunft hart gefochten wird. Hamburg ist aber auch die Wiege der deutschen gewerkschaftlichen Zentralorganisationen und als solche ein gutes Omen für die Entwicklung des Einheitsverbandes in fest geschlossenem, unzerbrechlichem Kadres. In diesem Hamburg werden die Vertreter unserer Mitgliedschaften jetzt den Schwur zu gegenseitiger, felsenfester, unüberbrüchlicher Treue leisten, sie werden geloben, alle die Opfer zu bringen, die im Interesse des Gedeihens der Organisation, im Interesse der eigentlichen Menschwerdung aller ihrer Angehörigen notwendig sind, und sie werden geloben, auszuhalten in Brüderlichkeit bis zum letzten Atemzug.

Dann mögen die Feinde drohen und toben, unsere Organisationsfestung bietet allen Stürmen Trost. Frohgemut schallt wieder einmal von Hamburg aus unsere Losung:

Wenn der Sturm die Lannen schüttelt,
Daß es tracht bis tief ins Mark,
Dann schallt es mächtig durch die Wipfel:
Einigkeit, nur Einigkeit macht stark!

An die organisierte Arbeiterschaft Deutschlands.

Seit dem 15. April sind die Arbeiter der hawgewerblichen Organisationen ausgesperrt, weil sie die Annahme eines Vertragsmusters ablehnten, das ihren gewerkschaftlichen Einfluß auf die Gestaltung der Arbeitsbedingungen lahmgelegt hätte. Es ist der größte Kampf, der zwischen Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeiter in Deutschland jemals ausgetragen wurde und schon die Rücksichtnahme auf den großen Umfang und die Schwere dieses Kampfes erheischt es, die notwendige Unterstützungaktion ohne Verzug einzuleiten.

Der außerordentliche (7.) Gewerkschaftskongreß zu Berlin hat am 25. April folgenden Beschluß gefaßt: „Der Außerordentliche Kongreß der Gewerkschaften Deutschlands zu Berlin spricht den ausgesperrten Bauarbeitern seine vollsten Sympathien aus. Das von dem Unternehmerverband vorgelegte Vertragsmuster enthält Bestimmungen, deren Annahme jeden weiteren Einfluß der Gewerkschaften auf die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen unterbinden müßte. Die Zurückweisung dieser Bestimmungen erfordert das Selbstbehaltungsinteresse der Gewerkschaften. Der Kampf der organisierten Bauarbeiter gegen die beabsichtigte Bergewaltigung durch den Unternehmerverband ist deshalb ein Kampf für die gewerkschaftlichen Grundrechte aller Arbeiter. Der Außerordentliche Gewerkschaftskongreß fordert auf Antrag sämtlicher Vorstände der deutschen Gewerkschaften die organisierten Arbeiter Deutschlands auf, den Aussperrten ihre Solidarität durch sofortige Aufnahme allgemeiner Sammlungen zu beweisen.“

In Ausführung dieses Beschlusses ersuchen wir die organisierte deutsche Arbeiterschaft, sich nach Kräften an

diesen Sammlungen für die ausgesperrten Arbeiter der Langeweile zu beteiligen.

An die Vorstände der Gewerkschaften und örtlichen Gewerkschaftsvereine ergeht die Bitte, sofort die nötigen Maßnahmen zu diesen Sammlungen zu treffen.

Genäß dem Beschlusse des Kölnner Gewerkschaftskongresses sind alle für die Bauarbeiter aufgebrauchten Gelder nur an die Generalkommission abzuführen.

„Konto-Nr. 7930, Hermann Kube, Postfachamt Berlin“

oder direkt an Hermann Kube, Berlin SO. 16, Engelauer 15.

Der Einfachheit wegen und um Porto zu sparen, wolle man die letztere Adresse nur benutzen, wenn besondere Umstände die direkte Einreichung der Gelder erfordern.

Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, 6. Region.

Aus der Automobilunfall-Statistik 1908-09.

Gemeinsam mit dem Ergebnis über die Zählung der Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich veröffentlicht das Kaiserl. Statistische Amt eine Zusammenstellung der „schädigenden Ereignisse“.

Dennoch muß wiederholt gesagt werden, daß derjenige, der die Gefahren des gesamten Straßenverkehrs nicht kennt, sich auf Grund dieser Automobil-Statistik ein falsches Urteil bilden muß.

Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, 6. Region.

muß bei den Betrachtungen über die schädigenden Ereignisse mit beachtet werden.

Beim ersten Anblick der Statistik erscheint es, als ob sich im Berichtsjahre die Unfälle vermehrt hätten. Allein im Vergleich mit der Stelgerung der Kraftfahrzeuge im selben Jahre um 8214 Stück oder 19,7 pCt., ist eine Zunahme der Unfälle nicht zu verzeichnen.

225 Führer, 487 Insassen und 2233 dritte Personen. Getötet wurden 13 Führer, 31 Insassen und 150 dritte Personen, überhaupt 194 Personen.

Aus der Tabelle 1 ist unter anderem zu ersehen, auf welche Ursachen die schädigenden Ereignisse zurückzuführen sind. Hier steht wieder, wie im Vorjahre, „ungeschicktes, unvorsichtiges oder vorschriftswidriges“ Fahren mit 1306 Fällen an erster Stelle.

Tabelle 1. Schädigende Ereignisse beim Betriebe mit Kraftfahrzeugen in der Zeit vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1909.

Table with 14 columns: States/Land parts, and 13 categories of accidents (e.g., Reberhaupt, Personen-Kraftfahrz., etc.). Rows list various German states and the total for the Reich.

Tabelle 2. Feststellung der Verfehr und Führer der an den schädigenden Ereignissen beteiligten Kraftfahrzeuge, sowie Zahl der Personen, gegen welche Polizeistrafen festgesetzt bzw. gerichtliche Strafverfahren eingeleitet wurden.

Table with 14 columns: States/Land parts, and 13 categories of legal actions (e.g., Verfehr, Führer, Polizeistrafen, etc.). Rows list various German states and the total for the Reich.

stichtung angefahren werden, denn nach den Wahrnehmungen des Publikums und der Polizeibeamten fahren bei Automobilunfällen die Automobile immer zu schnell, auch wenn sie ganz langsam fahren, weil die wirkliche Geschwindigkeit des Fahrzeuges ohne Apparat nur in den allerersten Fällen festgestellt werden kann. Im weiteren folgen 433 Fälle wegen nassem, schlüpfrigem Straßenpflaster oder ausgefahrener Chausseen etc. Da auf die Stadt Berlin mit ihren vielen Asphaltstraßen allein 354 Unfälle entfallen, wäre es sehr zweckmäßig gewesen, in der Statistik auch anzugeben, mit wieviel Gleitschuhreifen jedes der Fahrzeuge ausgerüstet waren. Nach unseren Erfahrungen sind wir davon überzeugt, daß, wenn der Polizeipräsident von Berlin anstatt einen, mindestens zwei Gleitschuhreifen, auf je einem Vorder- und einem Hinterrad vorgegeben hätte, für diese Stadt ca. 300 derartige Automobilunfälle in der Statistik weniger verzeichnet wären. Also auch hierbei trifft ein großer Teil der Schuld die Behörden. Ebenso verhält es sich mit den 380 Fällen, wobei die Schuld dritter Personen festgestellt ist. Für die Aufklärung und Belehrung des Publikums bezüglich des Verkehrs auf der Straße haben die Behörden — außer in einigen kleinen Fürstentümern — bisher überhaupt nichts geleistet. Interessant in der Statistik ist unter anderem, daß die Zahl der Führer, welche trotz Wintern oder Jurens nicht anhalten, nur 35 beträgt. Dies ist das beste Zeichen, daß die Chausseure die Anordnungen der Beamten gern befolgen, wenn diese sinngemäß dem Erlaß des Ministers vom 6. Juli 1909 nachkommen. Nur den Autosfallen, resp. den verdeckelten Beamten ist es zum größten Teile zu verdanken, daß diese sich bei den Führern den Respekt verdienen. In 3206 Fällen konnte den Führern fast keine Schuld an den schädigenden Ereignissen angerechnet werden. Diese Zahl ist von Bedeutung; sie zeigt wohl die Gefährnisse des gesamten Straßenverkehrs und ist in verkehrsreichen Orten und Gegenden am höchsten.

Die Zahl der verletzten Personen beträgt 2945. Sehr beachtenswert sind die Art der Verletzungen. 627 oder 21,2 pCt. waren Verletzungen schwerer Art, wie Schädelbrüche, Gehirnerschütterungen, andere schwere Kopfverletzungen, Verlust von Gliedern, Brüche. Leicht verletzt waren 2318 Personen oder 78,8 pCt., also mehr als drei Viertel. Hierbei kamen in Betracht: Quetschungen, Rerrungen, Schreckwirkungen, Schwindel- und Ohnmachtsanfälle, Mißwunden, Schnittwunden und dergl. mehr. An diesen Feststellungen kann man die mehr als übertriebenen Anschauungen und Anlagen über die Unfallgefährlichkeit des Automobilverkehrs auf das richtige Maß zurückführen. Auch verdient hierbei hervorgehoben zu werden, daß sich die Zahl der Führer, welche bei den vorgekommenen Unfällen versuchten, sich der Feststellung durch die Flucht zu entziehen, ganz bedeutend vermindert hat. Sie betrug 114 und 438 derjenigen, die entkommen waren; also 8,6 pCt. gegen 20,6 pCt. im ersten Berichtsjahre 1906.

Unverwähnt soll nicht bleiben die Beteiligung der zu verschiedenen Verwendungszwecke benutzten Kraftfahrzeuge an den schädigenden Ereignissen. Von den 6423 hierbei in Frage kommenden Fahrzeugen, sind die Kraftdroschken mit der höchsten Zahl 2423 oder 41,0 pCt. beteiligt, die Omnibusse in 966 Fällen oder 16,3 pCt. Das sind gegenüber dem Bestand derartiger Fahrzeuge (3285) ungeheuer hohe Zahlen. Allein, besonders hierbei muß man die bestehenden, geradezu traurigen Arbeitsverhältnisse der Chausseure in Betracht ziehen. Weiter darf man hierbei nicht vergessen, daß gerade diese Gefährte, durch ihre Tag und Nacht ununterbrochene Benutzung wohl das dreifache an Wegekilometer zurücklegen, als alle anderen in Frage kommenden Fahrzeuge. Könnte man hierbei einen Vergleich der Unfälle mit den zurückgelegten Kilometerzahlen der betreffenden Fahrzeuge aufstellen, so würden sich auch zweifellos die Unfallzahlen für die Kraftdroschken günstiger gestalten. Außerdem muß beachtet werden, daß mit den Kraftdroschken zumeist nur in den verkehrsreichsten Orten und Straßen gefahren wird. Alles in allem wird gerade im öffentlichen Führerverkehr von Unternehmern und den Behörden gegenüber den Chausseuren am meisten gesündigt. Deshalb soll man sich durch diese Zahlen nicht blenden lassen, und die ganze Schuld etwa den Kraftdroschken- und Omnibusführern allein zuschreiben. An zweiter Stelle stehen die Fahrzeuge für Vergnügungszwecke und Sportzwecke mit 1491 oder 25,2 pCt. Unfällen. Dem folgen das Handels- und sonstige Gewerbe mit 896 Fällen im Personenverkehr und 403 Unfällen mit Kraftfahrzeugen zur Lastenbeförderung. Bei allen Unfallziffern tritt Berlin, naturgemäß dem Straßenverkehr entsprechend, mit 76,9 pCt. in den Vordergrund.

In der Tabelle 2 geben wir eine Uebersicht der ermittelten und nicht ermittelten Verletzungen und Führer der an den Unfällen beteiligten Kraftfahrzeuge. Außerdem interessieren hier die gegen Führer festgesetzten Polizeistrafen (470) und eingeleiteten gerichtlichen Strafverfahren (1469), als Folgen der schädigenden Ereignisse. In Anbetracht der hohen Unfallziffer erscheinen diese Zahlen für die Chausseure günstig, für Laien können sie aber zu falschen Auffassungen verleiten. In Wirklichkeit werden die Chausseure mit Polizeistrafen geradezu sportmäßig bombardiert. Wenn man schon derartige Strafen in die Statistik aufnimmt, sollte man sie auch alle ohne Ausnahme bringen, ganz gleich, ob sie mit den Unfällen zusammenhängen oder nicht. Man würde aber daraus ersehen, welche ungeheure Summen durch Gerichtsurteile und Polizeistrafen die Chausseure an den Staat und die Gemeinden zahlen müssen. Dies gäbe erst gegenüber den Unglückszahlen ein wirklich klares Bild über

den Automobilverkehr, wodurch andererseits auch die Schikanen gegen die Führer beleuchtet würden.

Um die Statistik in diesem Sinne für die Zukunft ergänzen zu können, ist es Pflicht aller Berufschaffene, ihre polizeilichen Straßmandate, Gerichtsurteile etc. und ganz besonders die freisprechenden Urteile, den Verwaltungsstellen unseres Verbandes zu überweisen, damit unser Verbandsvorstand auf diese Art zu dem einschlägigen Material gelangt, und es für ganz Deutschland registrieren resp. weiter verwerthen kann.

Ein wirklicher Vergleich über die schädigenden Ereignisse im gewöhnlichen Führerverkehr läßt sich leider nicht aufstellen. Aber auch so kann man bei objektiver Betrachtung sagen, daß die mitgeteilten Zahlen im allgemeinen nichts besonders Erschreckendes an sich haben.

Würden die Behörden den von dem organisierten Chausseuren zu ihrem Schutze und zur Sicherheit des Verkehrs gestellten Forderungen entsprechen, so würde dieses zweifellos dazu beitragen, daß sich die Unfallzahlen von Jahr zu Jahr vermindern. Mit rigorosen Strafen allein kann nichts gebessert werden, das beweisen die bisherigen statistischen Ergebnisse am allerbesten.

Ein außerordentlicher Gewerkschaftskongress

tagte vom 25. bis 26. April im großen Saale des Berliner Gewerkschaftshauses. 419 Delegierte vertraten nahezu zwei Millionen organisierter deutscher Arbeiter. Der Hauptzweck des Kongresses war Protest zu erheben gegen die geplante Entziehung der Arbeiterchaft durch den neuen Reichsversicherungsgegentwurf.

Der Vorsitzende der Generalkommission konnte in der Einleitung des Kongresses stolz betonen, daß die deutschen Gewerkschaften heute die stärkste einheitliche Arbeiterorganisation der Welt repräsentieren und es als solche nicht nötig haben, der Reichsregierung durch Einladung ihrer Vertreter eine Huldigung zu machen. Er sagte:

„Eine andere Frage war die, ob wir die Reichsbehörden einladen sollten. Wir haben davon abgesehen, zunächst aus dem Grunde, weil das Reichsamt des Innern immer und immer wieder die kleinsten Tagungen der Unternehmerverbände besucht, dagegen die Einladung gewerkschaftlicher Organisationen mit der Begründung abgelehnt hat, daß keine Zeit dazu vorhanden sei. Wir haben das Reichsamt des Innern ja auch zum Heimarbeiterschuttkongress eingeladen, der im Jahre 1904 in diesem Saale tagte, also zu einem Kongress, der über die Hilfeleistung für die elendesten Schichten des Proletariats beraten sollte. Auch damals hatte das Reichsamt des Innern keine Zeit, um einen Vertreter zu entsenden. Deshalb haben wir geglaubt, es auch diesmal nicht einladen zu sollen. Wenn es notwendig und zweckmäßig gewesen wäre, daß es an unseren Beratungen teilgenommen hätte, hätten wir vielleicht über diese Gründe wegesehen. Aber das Reichsamt des Innern hat bereits in ausreichendem Maße nach Erscheinen des ersten Entwurfs die Wünsche der Arbeiterchaft kennen gelernt. Auch damals hat der allgemeine Krankentag namens der deutschen Arbeiterchaft ihre Forderungen ausgesprochen, und alle Gewerkschaften haben durch ihre Generalversammlungen oder durch ihre Vorstände Stellung zu dem Entwurf genommen und unter Hinweis auf ihre besonderen beruflichen Interessen dem Reichsamt des Innern ihre Vorschläge gemacht. Als aber der neue Entwurf erschien, da sind die Wünsche der Arbeiter nicht nur unberücksichtigt geblieben, sondern sie scheinen geradezu dazu gebent zu haben, den Entwurf noch weiter den Interessen des Unternehmertums anzupassen. Das Reichsamt des Innern ist aber heute gar nicht mehr entscheidend, jetzt hat der Reichstag das Wort. Darum haben wir sämtliche Reichstagsfraktionen eingeladen mit dem Wunsch, daß sie rechtzeitig auch ihre Delegierten namhaft machen möchten. Aber nur die sozialdemokratische Fraktion hat auf diese Einladung geantwortet. (Vielfaches Hörl hörl) Alle anderen Fraktionen haben die Entsendung von Vertretern für unnötig gehalten. (Erneutes Hörl hörl Zuruf: Fortschrittler!) Ich stelle aber nochmals ausdrücklich fest, daß sämtliche Fraktionen eingeladen worden sind, um unseren Gegnern die Möglichkeit zu nehmen, aus der alleinigen Anwesenheit von Vertretern der sozialdemokratischen Fraktion Schlüsse auf den Charakter des Kongresses zu ziehen. Nichtsdestoweniger werden wir Vorzüge treffen, daß sowohl die Reichstagskommission zur Vorberatung des Entwurfs als auch sämtliche anderen Reichstagsmitglieder über die Beratungen und Beschlüsse des Kongresses informiert werden.“

Der neue Entwurf der Reichsversicherungsordnung selbst wurde in sechs eingehenden und vorzüglichen Referaten nach allen Seiten beleuchtet und dem Verdienst an der Arbeiterklasse entsprechend kritisiert. Nach einer kurzen Diskussion gelangte dann folgende Resolution zur einstimmigen Annahme:

Resolution.

„I. Der außerordentliche (siebente) Kongress der Gewerkschaften Deutschlands hält eine die gesamte arbeitende Bevölkerung umfassende reichsgesellschaftliche Zwangsversicherung für unumgänglich notwendig.“

Der dem Reichstage vorliegende Entwurf einer Reichsversicherungsordnung genügt den berechtigten Forderungen nicht.

II. Für die Krankenversicherung bringt der Entwurf zwar einige Verbesserungen (Ausdehnung der Versicherungsspflicht, Ansätze zur Zentralisation), aber in durchaus unzureichender Weise.

Eine gerechte, die Interessen der Versicherten berücksichtigende Reform der Krankenversicherung, muß die

Dezentralisation der Versicherungsträger beseitigen. Gemeinsame Ortskrankenkassen für die Städte und Bezirkskrankenkassen für die Landgemeinden unter Aufhebung der übrigen Krankenkassenformen, soweit sie sich nicht auf die Gewährung ergänzender Krankentunterstützung beschränken, sind wichtigste Voraussetzungen für eine gedeihliche Entwicklung der Krankenversicherung.

Die im Entwurf vorgesehene, mit der beabsichtigten Milderung der Beitragsleistung begründete Halbierung des Stimmrechts, bedeutet die vollkommene Entziehung der Versicherten. Die vorgeschlagene Regelung des Massenbeamtenrechts, der Rechtsbeziehungen der Krankenkassen zu den Ärzten und Apothekern bedarf dringend einer Milderung auf der Basis volliger Vertragsfreiheit beider Teile.

Das bisherige Selbstverwaltungsrecht darf nicht verschlechtert, es müssen im Gegenteil die Befugnisse der Aufsichtsbehörden eingeschränkt werden.

Der Kongress fordert:

1. Die Erhöhung der Einkommengrenze für die Versicherungsspflicht auf 5000 Mk;
2. Ausgestaltung der Fürsorge für die Versicherten und ihre Angehörigen, insbesondere Gewährung einer ausreichenden Unterstützung an Schwangere und Wöchnerinnen, Gewährung von Entgelt (Wutterchaftsversicherung);
3. Einräumung des Rechts an die Krankenkassen, auch auf dem Gebiete der Krankheitsverhütung tätig zu sein, darauf bezügliche Vorschriften zu erlassen und die Durchführung dieser, sowie der auf Grund der Gewerbeordnung erlassenen Bestimmungen zu überwachen;
4. Gleichstellung der landwirtschaftlichen, staatlichen, kommunalen und feemännlichen Arbeiter, der Diensthöfen, Hausgewerbetreibenden usw. mit den gewerblichen Arbeitern;
5. Einheitlichkeit des Rechtsweges, Zuständigkeit des Reichsversicherungsamts als höchste Aufsichts- und Rechtsinstanz unter Ausschaltung der Verwaltungsbehörden;
6. Uebernahme der Kosten für die Versicherungsbehörden auf das Reich, die Einzelstaaten und Gemeinden.

III. Hinsichtlich der Unfallversicherung erklärt der Gewerkschaftskongress, daß der neue Entwurf in keiner Weise den zu stellenden Ansprüchen an eine wirksame Unfallversicherung entspricht. Die Ausschaltung zahlreicher Berufs- und Gewerbezweige von der Unfallversicherung entbehrt jeder inneren Berechtigung. Das Gleiche gilt auch für den Ausschluß der auf dem Gebiete der öffentlichen Wohlfahrt Tätigen von der Versicherung. Es wird deshalb gefordert:

Die Ausdehnung der Versicherung:

1. auf alle gegen Lohn oder Gehalt Beschäftigten ohne Rücksicht auf die Höhe des Lohnes oder Gehaltes;
2. auf die selbständigen Unternehmer, soweit ihr Einkommen 3000 Mk. nicht übersteigt, unter Gewährung der Versicherungsberechtigung bei einem Einkommen bis zu 5000 Mk.;
3. auf die im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt Tätigen.

Der Begriff des Betriebsunfalles ist auf jene Unfälle auszudehnen, die auf dem Wege nach und von der Arbeit eintreten. Gleich den Unfällen sind die Gewerbe- und klimatischen Krankheiten zu entschädigen. Die Träger der Unfallversicherung haben vom Tage des Unfalles an einzutreten.

Die Rente hat in voller Höhe den dem Verletzten, seinen Angehörigen oder Hinterbliebenen erwachsenen Schaden zu ersetzen. Sie ist unter voller Anrechnung des wirklichen Jahresarbeitsverdienstes unter Einhaltung einer Mindestgrenze zu berechnen.

Den Versicherten ist sowohl bei Unfall und bei der Durchführung der zu erweiternden Unfallverhütung, bei der Ermittlung des Unfallherganges und bei der Rentenfestsetzung entscheidende Mitbestimmung durch gewählte Vertreter aus ihren Kreisen einzuräumen. Entschieden wendet sich der Kongress gegen alle Vorschläge, die eine Verschlechterung der bisherigen Bestimmungen bedenten.

IV. Auf dem Gebiete der Invalidenversicherung läßt der Entwurf der Reichsversicherungsordnung jeden ernsthaften Fortschritt vermischen. Soll die Invalidenversicherung den Anforderungen der minderbemittelten Volksklassen entsprechen, so ist mindestens zu fordern:

1. Erweiterung des Kreises der versicherungspflichtigen Personen, insbesondere Ausdehnung der Versicherung auf die Klein- und Hausgewerbetreibenden.
2. Erhebliche Steigerung der Rentensätze, Vermehrung der Zahl der Beitragsklassen unter Anrechnung des vollen Jahresarbeitsverdienstes.
3. a) Anerkennung der Invalidität, wenn der Versicherte in seinem Berufe nicht mehr die Hälfte des Lohnes eines gleichartigen Vollarbeiters zu erwerben vermag;
- b) Gewährung der Altersrente bei Vollendung des 65. Lebensjahres;
- c) Erleichterung der Aufrechterhaltung der Anwartschaft. Wegen unterlassener Beitragsleistung der Arbeitgeber dürfen die Renten nicht verweigert werden.
4. Gesetzlicher Anspruch der Versicherten und ihrer Angehörigen auf rechtzeitige Einleitung eines Heilverfahrens bei drohender Invalidität; ausreichende Fürsorge für die Angehörigen während des Heilverfahrens für einen Versicherten.
5. Einräumung größerer Anteilnahme der Versicherten an der Verwaltung; Einschränkung des Einflusses der Bureaokratie.

Der Kongress protestiert entschieden gegen das Bestreben, die allgemeine Versicherung erneut durch eine Sonderversicherung der Privatangestellten zu zerstückeln.

V. Die nach der Reichsversicherungsordnung geplante Hinterbliebenenversicherung bedarf einer durchgreifenden Ausgestaltung.

Der Kongress fordert:

- 1. Gewährung der Witwenrente an alle Witwen der Versicherten;
2. Zahlung der Waisenrenten in allen Fällen, ohne Rücksicht auf die Frage der Bedürftigkeit, unter Gleichstellung der unehelichen und ehelichen Kinder;
3. Die Höhe der Renten soll in jedem Falle die Gewähr bieten, daß die Rentenbezieher nicht der öffentlichen Fürsorge anheimzufallen;
4. Ausbau der freiwilligen Zusatzversicherung, daß sie auch für die Hinterbliebenen nutzbar wird;
5. Gleichstellung der Hinterbliebenen eines Ausländers mit denen der Inländer, und zwar auch dann, wenn ihr Wohnsitz sich im Auslande befindet.

VI. Wahl der Vertreter der Versicherten und der Arbeitgeber in direkter und geheimer Wahl auf Grund des Verhältniswahlsystems. Aktives und passives Wahlrecht für alle Versicherten, ohne Unterschied des Geschlechts und der Staatsangehörigkeit.

Die gesetzgebenden Faktoren werden wohl nicht umhin können, diese Beschlüsse der organisierten deutschen Arbeiterschaft gebührende Beachtung zu schenken. Um sie es nicht, dann wird die Arbeiterschaft nicht eher ruhen, bis sie sich ihre Rechte, vor allen Dingen das Selbstverwaltungsrecht in den Versicherungskörperschaften erkämpft hat.

Der Streik der Fensterputzer bei der Firma Staehr & Co., Berlin.

Ein Sieg war es, den unsere Berliner Kollegen Fensterputzer bei der Firma „Großes Internationales Reinigungs-Institut Staehr u. Co.“ errungen haben. Ein Sieg, der für die Fensterputzerbranche Berlins von einschneidender Wirkung sein wird. Schon auf der Konferenz der Fensterputzer Deutschlands im November 1906 wurde statisch nachgewiesen, daß die Lohn- und Arbeitsverhältnisse Berlins von allen befragten Städten die miserabelsten sind, für deren Verbesserung unter allen Umständen Sorge getragen werden müsse.

Bei der Firma Staehr u. Co. wurden die besseren Erfolge bezüglich der Organisation erzielt. Bis zu 90 pSt. waren die Kollegen organisiert; sie ließen sich jedoch durch Maßregelungen seitens genannter Firma abschrecken und so schmolzen sie in der Organisation wieder zu einem kleinen Häuflein zusammen. Mag auch sein, daß durch die erfolglosen Streiks in den Jahren 1903 und 1905 noch eine gewisse Zaghaftigkeit Platz gegriffen hatte.

Wir gestatten uns zu fragen: wo bleibt bei derart hochsprechenden Zuständen die Moral der Unternehmer?

Daß nun auch die Kollegen Fensterputzer der Firma Staehr nach einer Verbesserung ihrer oben geschilderten Verhältnisse strebten, war dem Inhaber der Firma Staehr, Herrn Erich Schmitsdorf, unerwünscht. Als seine Arbeiter sich zu organisieren begannen, um mit Hilfe der Organisation eine Erhöhung des Lohnes zu erreichen, glaubte Herr Schmitsdorf, diesen Eingriff in seine angeblichen Rechte als Herr des Hauses nicht dulden zu dürfen.

„Berlin C., den 8. April 1910.“

Allem Anschein nach wird ein Teil unserer Arbeiter am Montag, den 11. d. Mts. streiken. Da wir Sie zu unseren Getreuen rechnen, möchten wir uns erlauben, Sie zu beruhigen und Sie auf folgendes aufmerksam machen: Wir gewähren Ihnen für den Fall des ausbrechenden Streiks, wie schon mitgeteilt, 6 Mk. pro Woche und zwar 5 Wochen hindurch.

Der Inhalt des Schreibens spricht für sich selbst. Doch auch diese Maßnahme des Herrn Schmitsdorf konnte uns nicht irreführen. Wir haben nun mal den Wunsch desselben nicht erfüllt. Am 13. April entließ die Firma sämtliche Vertrauensleute. Diese Maßregel schlug natürlich dem Faß den Boden aus.

Der Umstand, daß ein Teil unserer Leute heute in den Ausstand getreten ist, veranlaßt uns, Sie unter Benachrichtigung hiervon zu bitten, gest. Nachsicht zu üben, wenn Sie etwa für kurze Zeit von uns nicht so bedient werden, wie es sein möchte. Wir zahlen zur Zeit unseren Arbeitern je nach Leistung Löhne von 18 bis 28 Mk. Auch ist jedem Arbeiter Gelegenheit gegeben, wöchentlich mehr zu verdienen, wenn er dementsprechend arbeitet.

beiter mit dem nachlässig und unregelmäßig Arbeitenden pekuniär gleichstellt, genehmigen, wären wir den letzteren auf Gnade und Ungnade ergeben und unfrei im eigenen Hause. Wir können überhaupt nicht verstehen und müssen es als eine ganz frivole unverantwortliche Handlungsweise der Organisation bezeichnen, daß diese zur Zeit der geschäftlichen Depression, wo hunderttausend Arbeitslose herumjammern, so mit der gesicherten Existenz ganzer Familien spielt.

In einer imposanten öffentlichen Versammlung beschäftigten sich die Berliner Kollegen Fensterputzer mit den Ursachen des Streiks und wurde in Form einer Resolution verprochen, den uns aufgezwungenen Kampf mit aller Energie durchzuführen, und es muß lobend anerkannt werden, daß im Kreise eine eiserne Disziplin vorherrschte, eine Kampfesfreudigkeit, die ihren verdienten Lohn fand. Die Elemente, die Herr Schmitsdorf als Ersatz für seine alten erprobten Arbeiter beschäftigte und denen er 24 Mk. Lohn gab, und die von gleicher Qualität waren, wie immer bei derartigen Anlässen, konnten trotz intensivstem Schutz seitens der wohlwollenden Polizei die Firma nicht aus der Patsche reißen.

„Tarif-Vertrag.“

Zwischen der Firma „Großes Internationales Fensterreinigungs-Institut Robert Staehr“ und den bei ihr beschäftigten Fensterreinigern und Messingputzern sowie dem Deutschen Transportarbeiterverband (Bezirk Groß-Berlin) werden heute nachstehende Vereinbarungen getroffen.

- A. Regelung des Lohnes.
1. Der Anfangslohn für Fensterputzer beträgt pro Woche 23 Mk. Dieser Lohn steigt von 6 zu 6 Monaten um 1 Mk. pro Woche bis zum Höchstlohn von 26,50 Mk. pro Woche.
2. Sogenannte Anfänger erhalten einen Anfangslohn von 18 Mk. pro Woche. Dieser Lohn erhöht sich von 3 zu 3 Monaten um 1 Mk. pro Woche. Nach einjähriger Tätigkeit ist dann der Lohn für geübte Fensterputzer zu zahlen.
3. Messingputzer erhalten zu ihrem regulären Lohn 1 Mk. pro Woche mehr.
4. Sogenannte Staffeputzer erhalten zu ihrem Lohn 4 Mk. pro Woche mehr.
5. Aushilfsarbeiter erhalten 4,50 Mk. pro Tag.
6. Sämtliche Löhne verstehen sich ohne jeden Abzug.
7. Die mit Stagenarbeiten betrauten Fensterputzer erhalten eine Extravergeltung von 2 Mk. pro Woche.
8. Etwaige zur Zeit bestehende günstigere Löhne dürfen nicht gekürzt werden.
B. Regelung der Arbeitszeit.
1. Die Arbeitszeit beginnt Sommer und Winter morgens 7 Uhr und endet abends 5 1/2 Uhr inkl. einer zweistündigen Gesamtruhelage.
2. An den Tagen vor den hohen Festen, wie Ostern, Pfingsten, Weihnachten und Neujahr endet die Arbeitszeit nachmittags 4 1/2 Uhr und an den gewöhnlichen Sonnabenden um 5 Uhr.
3. Ueberstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit darf nur in dringenden Fällen verrichtet werden. Als Ueberzeitarbeit gilt die Zeit von 5 1/2 bis 9 Uhr abends und wird die Stunde mit 60 Pf. bezahlt. Als Nachtarbeitszeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 7 Uhr morgens und wird diese Zeit mit 1 Mk. pro Stunde vergütet. Für Sonntagsarbeit wird ebenfalls 1 Mk. pro Stunde bezahlt.
4. Bei Ueberzeitarbeit ist, falls diese länger als zwei Stunden in Anspruch nimmt, eine halbstündige Pause ohne Lohnkürzung zu gewähren.
5. Liegt eine Arbeitsstelle in einem weiter entlegenen Stadtteil oder Vorort, so wird seitens der Firma Fahrgehalt vergütet.
C. Besondere Bestimmungen.
1. Jeder Arbeiter tritt sofort in die seiner Beschäftigungsdauer entsprechende Lohnstala ein.
2. Für die in die Woche fallenden Feiertage darf ein Abzug vom Lohn nicht gemacht werden. Jedoch ist die auf diesen Tag fallende Arbeit vorzuarbeiten oder nachzuholen.
3. Den Arbeitern wird nach einer Beschäftigungsdauer von 2 Jahren ein Urlaub von 3 Tagen und nach einer Beschäftigungsdauer von 3 Jahren und mehr ein Urlaub von 6 Tagen unter Fortzahlung des Lohnes gewährt.
4. Doppeltouren sind zu vermeiden und sind hierfür Aushilfskräfte einzustellen.
5. Bei Gebrauch von Arbeitskräften ist nach Möglichkeit zunächst der für organisierte Fensterputzer in Frage kommende Arbeitsnachweis zu berücksichtigen.
6. Eine Kündigung des Arbeitsverhältnisses findet beiderseits nicht statt.
7. Eine Kaution wird von den Arbeitern in Höhe von 5 Mk. verlangt. Jedoch ist dieselbe 8 Tage nach Austritt aus der Arbeit auszuführen.

8. Nutzen und Mühen für die Arbeiter werden diesen seitens der Firma unentgeltlich geliefert.

9. In der Arbeitsordnung dürfen Bestimmungen, die denen des Tarifes widersprechen, nicht enthalten sein.

10. Maßregelungen wegen Durchführung dieser Vereinbarungen dürfen nicht stattfinden.

11. Schwäge sich aus diesen Vereinbarungen ergebende Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten werden durch den Herrn Geschäftsinhaber oder dessen Vertreter gemeinsam mit einem zu wählenden Arbeiterausschuss unter Hinzuziehung eines Verbandsvertreters geregelt.

12. Dieser Tarifvertrag hat Gültigkeit vom 23. April 1910 bis zum 30. September 1912. Derselbe gilt als auf ein Jahr verlängert, falls er nicht 6 Wochen vor Ablauf seitens einer der vertragschließenden Parteien gekündigt wird.

Berlin, den 22. April 1910.

gez.: v. Schulz.

Für die Firma:

gez.: Stach u. Co.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband:

gez.: F. Lambrecht, W. Liebenow.

Für die Arbeiter:

Adolf Hansen, Jos. Bucalka, Meinecke.

Die Firma verpflichtete sich, sämtliche Arbeiter bis auf zwei Kollegen wieder einzustellen. Das, was wir jahrelang erstrebt, ist uns durch diesen Tarif glänzend gelungen. Die Kollegen haben sich eine Mindestlohnzulage von 2,90 Mk. bis zu 6 Mk. pro Woche erkämpft, wie auch eine durchgreifende Regelung der Arbeitsverhältnisse.

Lohnbewegung in Kaisers Kaffeegeschäft zu Spandau.

Unsere Kolleginnen und Kollegen in vorgenanntem Betriebe - 151 an der Zahl - haben auch in diesem Jahre beim Abschluß eines Tarifnachtrages einen durchschlagenden Erfolg zu verzeichnen.

Unfanglich schien es, als ob die Verhandlungen scheitern würden, da die Direktion erklärte, bis zum Ablauf des alten Tarifes in keinerlei Verhandlungen eintreten zu können und zwar einestheils aus geschäftlichen Rücksichten, anderenteils müßten die Arbeiter zwei ihrer Forderungen - die des Arbeitsnachweises und der Feier des 1. Mai - fallen lassen, da davon die Verhandlungen abhängig seien.

Die Kolleginnen und Kollegen beschloßen dann, nach Lage der Sache, von der Forderung des 1. Mai abzusehen, jedoch auf Anerkennung unseres Arbeitsnachweises bestehen zu bleiben. Um jedoch bis zum Abschluß der Verhandlungen nicht „tariflos“ zu sein, wurde mit der Direktion vereinbart, daß der alte Tarif, welcher am 31. 3. abgelaufen war, auf einen Monat zu verlängert ist, mit der Maßgabe, daß der bei dem neuen Abschluß erzielte Mehrlohn den Arbeitern und Arbeiterinnen mit rückwirkender Kraft ab 1. April 1910 nachzuzahlen ist.

Nach mehrmaligen ausgedehnten Verhandlungen wurde schließlich vereinbart, daß der alte Tarif auf 3 Jahre verlängert wird und zwar soll den im Wochenlohn stehenden Arbeitern und Arbeiterinnen ab 1. April 1910 eine außergewöhnliche Wochenzulage von 60 Pf. zu den weiterlaufenden periodischen einhalbjährigen Zulagen gewährt werden.

Den Akkordarbeiterinnen soll als neue Errungenschaft eine Ortszulage von wöchentlich 3 Mark pro Person zu den Akkordlöhnen, die außerdem, gegenüber dem alten Tarif, um 2 Pf. pro Satz erhöht wurden, gezahlt werden.

Ab 1. April 1911 werden sämtliche Löhne der im Wochenlohn stehenden Arbeiter um je 3 Mark pro Woche erhöht, ebenso der Anfangslohn und der Höchstlohn.

Der Höchstlohn der Arbeiterinnen, welche im Wochenlohn stehen, wird ab diesem Tage um 1,50 Mk. pro Woche ebenfalls erhöht und steigt derselbe dann auf 22,50 Mk. pro Woche.

Durch diese Bewegung haben die Lohnarbeiter und Arbeiterinnen für das erste Jahr der Verlängerung des Tarifes eine Mehrsumme von etwa 2500 Mk.; die Akkordarbeiterinnen eine Erhöhung ihres Arbeitsverdienstes um circa 11 200 Mk. pro Jahr erreicht.

Ab 1. April 1911 beträgt der erzielte Mehrlohn der Arbeiter insgesamt pro Jahr 11 076 Mk.; der der Lohnarbeiterinnen etwa 780 Mk. für das zweite Jahr des Nachtrages.

Es ist deshalb - auf Grund dieser Lohnbewegung - für die Kollegen und Kolleginnen als neue Errungenschaft eine Lohnerhöhung von ca. 25 556 Mk. pro Jahr erreicht worden.

Sinzu kommt noch, daß für die Akkordarbeiterinnen ein Garantielohn von 15 Mk. pro Woche festgelegt wurde und ferner, der alte Passus des Tarifes,

betreffs des Arbeitsnachweises unserer Organisation, beibehalten wurde.

Es wurde ferner tariflich festgelegt, daß an den Tagen vor und nach den hohen Festtagen die Arbeitszeit bereits um 2 Uhr nachmittags beendet ist.

Ebenso soll in Zukunft an den Tagen vor Charfreitag, Himmelfahrt und Vorktag um 4 Uhr Betriebschluß eintreten.

Die Lohnauszahlung soll fernerhin Freitags und zwar 1/4 Stunde vor Betriebschluß stattfinden.

Die Kösterei-Hilfsarbeiter erhalten ab 1. April 1911 ebenfalls pro Fall 40 Pf. bei Durcharbeiten in den Pausen.

Gewiß ein ganz bedeutender Erfolg, den hoffentlich die Kolleginnen und Kollegen zu würdigen wissen.

Möge es nun ihre Aufgabe sein, in noch viel weiterem Maße wie bisher für die innere Festigung der Organisation Sorge zu tragen, damit nicht eines Tages der unter erschwerten Umständen erreichte Erfolg zu nichte wird. Endlich muß auch bei der letzten Kollegin und dem letzten Kollegen die Erkenntnis sich Bahn brechen, daß nur das feste und unerschütterliche Vertrauen zur Organisation, der feste und einigende Zusammenhalt der im Betriebe beschäftigten Kolleginnen der Schlüssel zu weiteren Erfolgen ist.

Lassen wir alles trennende und störende beiseite, sind wir einig, in unserem Wollen und Handeln, dann geht es vorwärts.

Dies möchten wir am Schlusse den Kolleginnen und Kollegen ernstlich und in ihrem eigenen Interesse zurufen.

Aus unserem Beruf. Arbeiterinnen.

Vieleles. Wie bereits vor einiger Zeit berichtet wurde, haben die Trägerinnen des hiesigen Parteiorgans, der „Volkswacht“, mit Hilfe der Organisation ihre Verhältnisse ganz wesentlich verbessert. Unsere damalige Mahnung an die Trägerinnen der hiesigen bürgerlichen Blätter, sich der Organisation anzuschließen, hatte zuerst wenigen Erfolg.

Nur aber doch unter diesen Arbeiterinnen die Erkenntnis sich Bahn zu brechen. Ein Teil derselben hat sich bereits der Organisation angeschlossen, um mit deren Hilfe die gerade nicht rosigten Verhältnisse zu verbessern. Wie notwendig dies ist, ergibt sich am besten aus den jetzigen Lohn- und Arbeitsverhältnissen.

Für das Ausstragen der Zeitung und Einziehen der Abonnementsgelder werden pro Exemplar und Monat ganze 9 Pf. bezahlt. Einige Bezirke, die besonders ungünstig liegen, erhalten noch sogenannte Wegeelder, die sich auf 1 bis 7 Mk. pro Monat belaufen. Wenn man dazu die schwierigen Terrain- und Wegeverhältnisse berücksichtigt, so muß es geradezu Wunder nehmen, daß die Trägerinnen bisher nicht ernstlich an eine Verbesserung ihrer Verhältnisse gedacht haben.

Gehört doch das Ausstragen der Zeitungen gerade nicht zu den angenehmen Beschäftigungen. Über auch sonst sind die Verhältnisse nicht die besten. Beim hiesigen „General-Anzeiger“ müssen die Trägerinnen eine Klauktion in Höhe von 12 Mark stellen. Dieses Geld wird ihnen in Monatsbeträgen von je 1 Mark abgezogen.

Geradezu verwunderlich ist es nun, daß die Trägerinnen für dieses Geld nicht einen Pfennig Zinsen bekommen.

Man sollte es nicht für möglich halten, daß diese Gesellschaft sich auch noch an den Pfennigen der Arbeiterinnen bereichern will. Oder läßt sich der Staat nicht anders balanzieren? Auf einen anderen Uebelstand möchten wir noch hinweisen. Den Trägerinnen werden pro Monat 48 Pf. für Invaliden-Versicherungsbeiträge abgezogen. Da das Vierteljahr 13 Wochen zählt, müßten dann jedes dritte Mal 60 Pf. abgezogen werden. Das geschieht jedoch nicht, es werden vielmehr 72 Pf. in Anrechnung gebracht. Die Gesellschaft ist vielleicht so freundlich und erklärt den Trägerinnen, wie eine derartige Berechnung zustande kommt.

Trotz dieser gerade nicht rosigten Verhältnisse müssen wir leider konstatieren, daß ein Teil der Trägerinnen den Weg zur Organisation bis heute nicht gefunden hat. Namentlich sind es organisierte Genossen, die ihren Frauen verwehren, sich der Organisation anzuschließen. Wir verstehen eine derartige Handlungsweise nicht. Eine jede Arbeiterfamilie kann doch unter den heutigen Verhältnissen sehr gut eine Verbesserung ihres Einkommens vertragen. Die Genossen wissen doch aus eigener Erfahrung, daß auch sie ihre Verhältnisse nur mit Hilfe der Organisation verbessert haben. Dasselbe trifft auch für ihre Frauen bzw. Töchter, soweit sie erwerbstätig sind, zu. Beweis: Tarifabschluß mit der „Volkswacht“.

Wir richten nun an die Genossen das dringende Ersuchen, der Organisierung ihrer Frauen nicht hindernd im Wege zu stehen.

Nur mit Hilfe einer guten Organisation wird es möglich sein, die traurigen Verhältnisse zu verbessern. Den Trägerinnen der bürgerlichen Blätter aber rufen wir zu: „Sinein in die Organisation! Sinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband!“

Stuttgart. Lange hat es gedauert, bis die Kolleginnen der „Schwäb. Tagwacht“ zur Einsicht kamen, daß auch für sie die Organisation notwendig ist. So allgemach kamen sie aber doch dazu, zu begreifen, daß es Pflicht ist, wenn man sich organisiert, und so hatten wir gegen Ende Januar die Mehrzahl beisammen. In einer späteren Versammlung wurden die Forderungen durchberaten und der Geschäftsleitung übermittelte, als dessen Frucht am 1. April untenstehender Vertrag zu Stande kam. Eine mündliche Abmachung geht dahin, daß jede Trägerin, wenn sie länger als vier Wochen bei der „Schwäbischen Tagwacht“ beschäf-

tigt ist, die Pflicht hat, der Organisation beizutreten. Mögen die Kolleginnen in den bürgerlichen Betrieben aus diesem lernen, daß es auch für sie gut wäre, wenn sie sich in ihrer Mehrheit der Organisation anschließen würden.

Vertrag

zwischen dem Verlag der „Schwäbischen Tagwacht“ G. m. b. H. und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband (Verwaltung Stuttgart).

Zwischen dem Verlag der „Schwäbischen Tagwacht“ G. m. b. H. und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband (Verwaltung Stuttgart) als Vertretung der beim Verlag beschäftigten Zeitungsaussträgerinnen wurde heute folgender Vertrag abgeschlossen:

1. Die „Schwäbische Tagwacht“ zahlt ihren Aussträgerinnen in Alt-Stuttgart und Dillheim für das Ausstragen der Blätter und das Einkassieren der Abonnementsgelder folgenden Lohn:

Vom 1. April an 18 Pf., vom 1. April 1911 an 19 Pf., vom 1. April 1912 an 20 Pf. pro Exemplar und Monat.

2. Für Blätter, deren Abonnement nicht bezahlt wurde, wird kein Aussträgerlohn gewährt.

3. Jede Aussträgerin erhält ein Freiblatt.

4. Für jeden durch die Aussträgerin neu gewonnenen Abonnenten wird eine Vergütung von 20 Pf. bezahlt.

5. Die Einstellung der Bezirke ist Sache der Geschäftsleitung. Diese hat jedoch darauf zu achten, daß keine Aussträgerin weniger als 15 Mt. monatlich an Lohn erhält.

6. Aussträgerinnen, welche wegen zu weiter Entfernung ihrer Bezirke die Straßenbahn benutzen müssen, erhalten das Fahrgeß nach Vereinbarung mit der Geschäftsleitung vergütet.

7. Zu Weihnachten erhält jede Trägerin, die mindestens während der letzten sechs Monate für die „Schwäbische Tagwacht“ tätig war, ein Geschenk von 10 Mark.

8. Die „Schwäbische Tagwacht“ G. m. b. H. versichert ihre Aussträgerinnen bei der Ortskrankenkasse, der Invalidenversicherung und der Unfallberufsgenossenschaft. Alle Beiträge übernimmt der Verlag.

9. Alle sonstigen Vergütungen und Vergünstigungen kommen vom 1. April 1910 ab in Wegfall.

10. Die Aussträgerinnen sind verpflichtet, sich pünktlich und jede zu der ihr vorgeschriebenen Zeit in der Druckerei einzufinden, sich nach Empfang der Blätter sofort in ihren Bezirk zu begeben und ohne jeden Verzug das Ausstragen schnellstens zu besorgen. Die Zeitung muß auf Verlangen der Abonnenten in die Wohnung gebracht werden. Das Einkassieren der Abonnementsgelder muß außerhalb der Ausstragszeit vorgenommen werden.

11. Den Trägerinnen wird unterlagt, Kinder unter 12 Jahren beim Ausstragen zu beschäftigen. Solche Kinder dürfen auch nicht mit in die Geschäftsräume der „Schwäbischen Tagwacht“ gebracht werden.

12. Jede Aussträgerin erhält von der Expedition ein Buch, in das die Abonnenten ihres Bezirks einzutragen sind und das regelmäßig nachgetragen werden muß. Dieses Buch ist der Geschäftsleitung auf Verlangen jederzeit auszuhändigen.

13. Verändert ein Abonnent seine Wohnung, so hat die Aussträgerin dann sofort der Expedition Mitteilung zu machen, die dann das weitere zu besorgen hat.

14. Ist eine Aussträgerin durch plötzliche Erkrankung oder einen anderen Umstand verhindert, ihren Pflichten nachzukommen, so hat sie die Expedition sofort zu benachrichtigen. Wenn die Einstellung einer Ersatzfrau zeitweilig notwendig wird, muß die Aussträgerin dafür sorgen, daß für den laufenden Monat die Gelder eingekassiert und abgeliefert werden. Der Ersatzfrau ist von der Aussträgerin eine entsprechende Entschädigung für ihre Mühsüße zu gewähren.

15. Etwa für Abonnenten bestimmte Schriften, Bücher, Kalender usw. hat die Aussträgerin sofort bei Erhalt, spätestens aber am nächsten Tage, bar zu bezahlen.

16. Die eingekassierten Abonnementsgelder sind ohne jeden Abzug bis zum 20. jeden Monats an die Geschäftsleitung abzuliefern, Lohn und etwaige Entschädigungen werden von der Geschäftsleitung am Schluß des Monats ausbezahlt.

17. Die Kündigungsfrist beträgt gegenseitig vierzehn Tage.

18. Bei groben oder wiederholten Verstößen gegen die Bestimmungen der §§ 10 bis 16, ebenso bei unregelmäßiger oder verspäteter Zustellung der Zeitung an die Abonnenten hat die Geschäftsleitung das Recht zu sofortiger Entlassung.

Stuttgart, den 1. April 1910.

Für die „Schwäbische Tagwacht“ G. m. b. H.

Rudolf Behr.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband

(Verwaltung Stuttgart)

A. Dreher.

Automobilführer.

Der neue Führerschein, mit welchem vom 1. April 1911 sämtliche Kraftwagenführer versehen sein sollen, wird auf dunkelgrauem glattem Leinwandpapier hergestellt, ist 10 cm breit, 15 cm hoch und enthält 4 Seiten. Die erste Seite enthält den Namen, Geburtsort, Geburtsort und Wohnung des Inhabers. Auf Seite 2 wird die Bescheinigung über die abgelegte Prüfung vor einem amtlich anerkannten Sachverständigen aufgeführt, welche von einem Vertreter der höheren Verwaltungsbehörde mit der Unterschrift versehen wird. Seite 3 bietet Raum für die Photographie und die eigenhändige Namensunterschrift des Inhabers. Die Seite 4 ist frei und gewährt Raum für weitere amtliche Eintragungen, insbesondere für Vermerke betreffend Ausdehnung der Fahrerlaubnis nach Ergänzungsprüfungen.

Bekanntlich müssen alle Führer, welche vor dem 1. April 1910 im Besitze des Führerscheines waren, bis zum 1. Oktober 1910 bei der zuständigen Ortsbehörde die Erteilung eines neuen Führerscheines beantragen. Dazu sind nötig: 1. Ein ärztliches Zeugnis vom Bezirks- oder Kreisarzt, dessen Adresse man am besten auf dem im Wohnort zuständigen Polizei-Büro oder im Adressbuch erfährt. 2. Eine unaufgezeichnete gut erkennbare Photographie, Wistbild. Schlechte Amateurphotographien werden zurückgewiesen. 3. Eine vom Bezirksvorsteher beglaubigte Abschrift der polizeilichen Bescheinigung (Wagenschein) über die Zulassung des zur Zeit von dem Antragsteller geführten Kraftfahrzeuges. 4. Den bisherigen Führerschein, welchen der Antragsteller nach Abschrift sofort wieder zurück erhält.

Mit diesen 4 Sachen wird der Antrag bei der Orts-polizeibehörde eingereicht. Nachdem von derselben recherchiert und alles für gut befunden, was wochenlang dauern kann, da eine solche Recherche eventuell durch 4 Behörden geht, wird dem Antragsteller der Führerschein kostenlos zugestellt.

Die Erlangung des neuen Führerscheines ist trotzdem mit großen Geldkosten verbunden, welche das ärztliche Attest verursacht. Für dasselbe wird nach unserer Information 9 Mk. und 3 Mk. Stempelgebühren verlangt, was von den Führern als ein Unrecht empfunden wird. Zu diesen 12 Mk. kommen noch die Ausgaben für Herbeischaffung einer Photographie, so daß die Erlangung des neuen Führerscheines ca. 15 Mk. Unkosten für die alten und zum größten Teil gut erprobten Führer erfordert.

Selbstverständlich ist die Empörung hierüber groß und wird dies von allen Chauffeuren als eine ihnen von der Regierung auferlegte ungerechte Strafe empfunden.

Um die Gebührensätze für die ärztlichen Zeugnisse eventuell zu mildern, treten die Ortsverwaltungen unseres Verbandes mit den Kreisärzten in Verbindung. Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist abzuwarten. Daher ist es notwendig, daß unsere Kollegen mit ihrem Antrag auf Erteilung des Führerscheines eine abwartende Stellung einnehmen. Ueber den weiteren Verlauf der Dinge wird an dieser Stelle weiter berichtet.

Bierfahrer.

Mugsburg. Daß der Brauereiarbeiter-Verband Kollegialität nur dem Namen nach kennt, ist eine oft bewiesene Tatsache; daß aber die leitenden Personen in ihrem bekannnten Mitgliederange auch jede offene Taktik scheinen, gereicht ihnen gewiß nicht zur besonderen Ehre. Vor drei Jahren glaubte der Brauerverband für seine Mitglieder in Mugsburg bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen schaffen zu können, was aber durch das solidarisches Zusammenarbeiten der Mugsburger Oberschaffmacher und den teilweisen Beirat der eigenen Kollegen nicht gelungen ist. Die gesamte organisierte Arbeiterschaft Mugsburgs hatte durch diesen total verlorenen Kampf einen schweren Schlag erlitten und rücksichtslos wurden die Brauer, Schaffler und Bierfahrer auf die Straße geworfen, soweit sie sich mit den Streikenden solidarisch erklärten. Durch diese Dinge war der Brauerverband förmlich gezwungen, eine eigene Brauerei zu errichten, wenn er in Mugsburg nicht vollständig aufgegeben werden wollte. Daß in der Hochburg der Gelben ein solches Unternehmen nur durch die Unterstützung der Organisierten auf die heutige Höhe gebracht werden konnte, braucht nicht besonders erwähnt zu werden. Man sollte nun glauben, daß der Brauerverband schon aus geschäftlichen Rücksichten seine keineswegs schöne Methode wenigstens in Mugsburg nicht zur Anwendung bringen würde, aber weil gefehlt. Hatten bisher die Mugsburger Brauereien das Eigentum des Brauerverbandes und noch mehr seine Mitglieder auf das äußerste bekämpft, so änderte sich das Bild mit einem Schlage, als es galt, die neue Malzsteuer und noch etwa weitere 16 Millionen für die Biersteuer aus dem bayerischen Volke herauszuholen. Der Syndikus der Brauereibesitzer leitete seinen Ruhhandel damit ein, daß er dem Brauerverband einen Tarif in Vorschlag brachte, insofern die Gesellschaftsbrauerei die Biersteuerung mitmache. Nun wäre es schon aus geschäftsrücksichten seitens des Brauerverbandes am Platze gewesen, die übrigen in den Brauereien zuständigen Organisationen von dem geplanten Schachergeheiß zu Kenntnis zu setzen, wenn man von den Organisationen für seinen eigenen Betrieb die Unterstützung verlangt. Wer gibt dem Brauerverband das Recht, für Kollegen einen Tarif abzuschließen, die gar nicht zu ihm gehören? Gibt es für die Brauer keine Grenze und Moral? Fast scheint es so. Die Brauer verlangen überall, wo sie mit dem Unternehmertum im Kampfe stehen, die Unterstützung der organisierten Arbeiterschaft, sie selbst aber verschächern wie ein Handelsjude die wirtschaftlichen und in diesem Falle auch die politischen Rechte einer Arbeiterschaft, für welche der Brauerverband gar nicht zuständig ist. Bemerkenswert ist bei der sauberen Geschichte noch, daß der Tarif nicht etwa durch die Kraft des Brauerverbandes, sondern auf Kosten der Biertrinker abgeschlossen wurde, wobei für die edlen Biertrinker ein erheblicher Gewinn übrig bleibt. Dem Zentralvorstand des Brauerverbandes müssen wir allerdings gestehen, daß der Transportarbeiter-Verband zu einem solchen Ruhhandel die Hand nicht geboten, selbst wenn der Brauerverband es verlangt hätte. Durch seine Handlungsweise hat der Brauerverband unsere Zahlstelle in Mugsburg jeder moralischen Verpflichtung entbunden; ob dieses von Vorteil für seinen eigenen Betrieb ist, wird die Zukunft beweisen. Die Sonntag, den 24. April tagende Transportarbeiterversammlung nahm zu den neuesten Taten in dem eigenen Lokale des Brauerverbandes Stellung, wobei die unkollegiale Handlungsweise des Brauerverbandes gebührend beleuchtet wurde. Besonders scharf verurteilte der Kollege Beh das hinterlistige Treiben des Brauerverbandes und betonte, daß die Transportarbeiter, genau wie die übrige Arbeiterschaft,

alle Ursache haben, jeden Bierauschlag mit der größten Entschlossenheit des Biertrinkens zu begegnen, das Produkt des Brauerverbandes mit einbezogen. Ein weiterer Vorschlag, das Bier des Brauerverbandes ganz zu meiden, wurde dahin ergänzt, die Versammlungen für die Zukunft dort abzuhalten, wo das Bier zu dem alten Preise abgegeben wird. Außerdem wird sich der Gewerkschaftsverein mit dem Vorgehen des Brauerverbandes noch befassen müssen, weil das Verfahren direkt den Beschlüssen der Gewerkschaftskongresse widerspricht. Eine Besserung ist vom Brauerverband allerdings nicht zu erwarten, seine Taktik ist in Nord und Süd die gleiche; aber immerhin darf behauptet werden, daß der Brauerverband seinen wenig ruhmreichen Taten in bezug auf Mitgliederwerbung in Mugsburg die Krone aufgesetzt hat.

Handelsarbeiter.

Chemnitz. Im Zeichen des Achttuhr-Ladenschlusses. Wenn es irgendwo schwierig war, für die Einführung des Achttuhr-Ladenschlusses unter den Geschäftsinhabern Sinn und Verständnis zu wecken, so hier in Chemnitz. Antisemitische Handlungsgelassen-Quertreibern, Schwerfälligkeit und Verschleppungskunst des behördlichen Apparates haben ihren Teil dazu beigetragen, Schwierigkeiten zu bereiten. Umsonst! Der Achttuhr-Ladenschluß ist gekommen. Seit einigen Wochen erfreuen sich auch die in den betreffenden Handelsgeschäften tätigen Kollegen dieser sozialpolitischen Neuerung und mögen dessen eingebetteten fein, daß sie diese Wohltat dem tatkräftigen Wirken der Berufsorganisation mitverdanken und mehr als bisher dem Verbands ihre Aufmerksamkeit pflichtschuldigst zuwenden müssen.

Andererseits muß aber auch hier wieder die Tatsache hervorgehoben werden, wie erstaunlich schnell sich das tausende Publikum in die neuen Verhältnisse hineingefunden hat und sie als etwas selbstverständliches betrachtet. Das beweist jedenfalls wieder einmal schlagend, was es mit den überall wiederkehrenden, von rückständigen Geschäftsinhabern erhobenen Bedenken mit der Rücksichtnahme gegen die Kundschaft auf sich hat. Man kann wohl behaupten, daß die Gegner des Achttuhr-Ladenschlusses denselben heute ebenfalls als Wohltat empfinden und ganz gewiß nicht mehr zu dem alten Zustande zurückkehren möchten.

Leipzig. Ein recht fühlbarer Nebelstaud besteht — so schreibt man uns — auf dem Patetpostamt in der Hospitalstraße darin, daß die dort abholenden Markthelfer vormittags oft bis zu einer Stunde und noch länger auf ihre Pakete warten müssen, ehe sie darankommen. Auch sind die Räume, wo die Pakete ausgegeben werden, viel zu klein, so daß besonders in den Vormittagsstunden ein fürchterlicher Andrang entsteht und in denselben eine Temperatur herrscht, die nicht gerade angenehm ist. Die Postdirektion sollte hier sobald als möglich Abhilfe schaffen.

Stuttgart. Im Januar d. J. überraschte der damalige Direktor Bagler beim „Neuen Tagblatt“ die Kollegen mit der Mitteilung, daß die Ueberstunden in Wegfall kommen sollen. Diese Erklärung bedeutete für die Kollegen eine ganz empfindliche Verschlechterung ihrer Lohnverhältnisse. Die eingeleitete Abwehrbewegung verstand er unter verschiedenen Ausreden gehörig in die Länge zu ziehen, bis eines schönen Tages bekannt wurde, daß er nicht mehr Direktor sei. Wir wandten uns darauf an seinen Nachfolger, der sich ohne weiteres bereit erklärte, in Verhandlungen einzutreten. Nach zweimaligem Verhandeln kam folgender Vertrag zu stande:

Tarifvertrag

zwischen der G. m. b. H. „Neues Tagblatt“ und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband (Ortsverwaltung Stuttgart) in Vertretung der bei dem „Neuen Tagblatt“ beschäftigten Hausdiener.

Arbeitszeit.

Dieselbe beträgt täglich effektiv 10 Stunden, bei einer Einlegung einer Mittagspause von 1 1/2 Stunden und je einer Frühstück- und Vesperpause von einer Viertelstunde.

Beginn der Arbeitszeit sowie Einlegung der zur Einnahme der Mahlzeiten erforderlichen Pausen bleiben der freien Vereinbarung zwischen der Geschäftsleitung und den oben bezeichneten Arbeitern vorbehalten.

Lohn.

Der Wochenlohn beträgt pro Woche 23 Mk., beim Nachdienst 27 Mk. Für den sogenannten Wochendienst werden pro Woche 2 Mk. extra vergütet; für den Sonntagsdienst (10 Stunden) werden 3 Mk. und für jede Ueberstunde 40 Pf. entschädigt.

Ueberstunden.

Ueberstunden dürfen nur auf bestimmte Anordnung der Geschäftsleitung gemacht werden, die Vergütung beträgt pro Stunde 40 Pf. Die erste halbe Stunde nach Schluß der regelmäßigen Arbeitszeit gilt nicht als Ueberstunde und haben sich die Arbeiter auf besonderes Ersuchen für diese Zeit noch zur Verfügung zu stellen.

Ferien.

Für diese gelten die gleichen Bestimmungen wie für das technische Personal und zwar: Nach einjähriger Tätigkeit 3 Tage, nach fünfjähriger Tätigkeit 4 Tage, nach achtjähriger Tätigkeit 5 Tage, nach zehnjähriger Tätigkeit 6 Tage.

Allgemeines.

Die gesetzlichen Feiertage werden nicht in Abzug gebracht.

Die Kündigungsfrist beträgt gegenseitig 8 Tage und kann nur Samstag aus gesprochen werden.

Dieser Tarifvertrag tritt am 11. April in Kraft und endigt am 11. April 1912; wird er 4 Wochen

vor Ablauf von keiner der vertragschließenden Parteien gekündigt, so verlängert er sich je um ein weiteres Jahr.

Stuttgart, den 14. April 1910.

„Neues Tagblatt“ G. m. b. H.
Die Direktion.
Karl Esser.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband (Ortsverwaltung Stuttgart):
H. Dreher.

Durch diesen Vertrag ist auf das erste Mal nicht alles erreicht worden, was als erstrebenswert erschien, es ist aber immerhin die Grundlage, auf der bei späteren Abschlüssen weiter gebaut werden kann. Zieht man in Betracht, daß die Löhne der Kollegen seit 18 und 19 Mk. pro Woche betragen, jetzt 23 Mk. und für die zur Zeit des Abschlusses im Geschäft tätigen Kollegen 24 Mk. beträgt, so kann dies immerhin als der Anfang einer gedeihlichen Fortentwicklung der Lohnsätze bezeichnet werden. Zieht man weiter in Betracht, daß seit 1907 im „Neuen Tagblatt“ durch ein Ueberstundennutzen Raubbau an der Arbeitskraft der Kollegen getrieben wurde, so kann man auch hier sagen, daß bescheidene Ansätze zu einer Besserung vorhanden sind. Daß die Kollegen mit 18 und 19 Mk. Wochenlohn auf recht viele Ueberstunden angewiesen waren, ist ohne weiteres klar, wie wir auch der Meinung sind, daß die jetzigen Löhne im Laufe der Jahre eine Steigerung erfahren müssen, denn unser schönes Stuttgart hat ein gar teures Pflaster.

Transportarbeiter.

Hamburg I. Branche Blockwagen- und Fuhrer. Versammlung am Sonntag, 24. April. Zum 1. Punkt: Das Verhandlungsergebnis mit den Fuhrern und Stellungnahme zum eventuellen Abschluß eines Korporativvertrages, berichtet Gaad. Nachdem nunmehr seit der letzten Blockwagenfuhrerversammlung am 6. April mit dem Verein der Blockfuhrern zwei Verhandlungen, mit den Hamburg-Altonaer Fuhrern eine Verhandlung stattgefunden, sind nun zunächst dieselben beendet. Die letzte Versammlung hatte die Kommission beauftragt, wegen folgender fünf Punkte noch einmal eine Aussprache herbeizuführen: erstens: betreffs des Anfangslohnes eine Frist zu setzen; zweitens: Ueberstunden nach 7 Uhr 60 Pf.; drittens: jeden zweiten Sonntag hat der Fuhrer gänzlich frei; die an Fest- sowie Sonntagen geleistete Arbeit, außer Pferdepflege, ist pro Stunde mit 75 Pf. zu vergüten; viertens: Lohnzahlung am Sonnabend; fünftens: zu dem vorgeschlagenen Lohn von 30 Mk. eine zweijährige Vertragsdauer oder eine abermalige Steigerung um 1 Mark pro Woche ab 1. April 1912 bei dreijähriger Vertragsdauer vorzuziehen. Die Löhne sind Wochenlöhne; in die Woche fallende Feiertage werden mit vergütet. In zweimaliger Verhandlung wurden diese fünf Punkte beraten, worauf der Blockfuhrer-Verein folgendes kongedierte: 1. Arbeitszeit: Dieselbe beginnt morgens um 5 Uhr und endet abends um 7 Uhr. 2. Pausen: Pausen sind pro Tag zwei Stunden vereinbart, eine halbe Stunde Frühstück und 1 1/2 Stunden Mittag. Der Beginn resp. der Anfang der Pausen paßt sich den Betriebsverhältnissen an. 3. Lohn: Der Lohn beträgt 30 Mk. pro Woche, diese zu sechs Arbeitstagen gerechnet. Anfänger, welche in Hamburg und Umgegend noch nicht gefahren, erhalten für die ersten drei Monate einen Lohn von 28 Mk., jedoch kann je nach Leistung bereits früher eine Erhöhung desselben stattfinden. 4. Ueberstunden: Nachweislich geleistete Ueberstunden nach 7 Uhr abends werden mit 60 Pf. pro Stunde vergütet. Die Arbeitszeit morgens vor 5 Uhr wird mit 70 Pf. pro Stunde bezahlt. 5. Sonn- und Feiertagsarbeit. Unter Sonn- und Feiertagsarbeit ist nur Pferdepflege zu verstehen. Für sonst eventuell zu leistende Arbeit an Sonntagen wird pro Stunde 75 Pfennig, pro halben Tag 3 Mk. und pro ganzen Tag 6 Mk. vergütet. Für Arbeiten an Festtagen, welche in die Woche fallen, wird pro Tag ein Wochentagslohn extra vergütet. 6. Verschiedenes: Die Lohnzahlung erfolgt am Sonnabend. Alle bisher günstigeren Lohn- und Arbeitsbedingungen bleiben bestehen. Tarifdauer drei Jahre. Die Hamburg-Altonaer Fuhrer-Vereine eine schließen sich im wesentlichen diesen Positionen an mit dem Unterschiede, daß diese Vereine gewillt sind, auf zwei Jahre den Tarif festzusetzen. Ein Punkt ist hier noch offen geblieben, und zwar die Vergütung für Festtagsarbeit an solchen Tagen, welche eventuell in die Woche fallen. Hierüber konnte trotz eingehender Beratung keine Einigung erzielt werden, jedoch wurde zum Schluß vom Vorsitzenden die Erklärung abgegeben, diesen Punkt in der am Donnerstag stattfindenden Generalversammlung auf die Tagesordnung zu setzen und soll hieran das eventuelle Tarifverhältnis nicht scheitern. In der Kommission waren nur zwei Blockwagenfuhrer vertreten, welche recht eigenartige Auffassungen von den Fuhrern haben. Speziell ist es Herr Gruber-Langensfelde, welcher recht eigenartige Geschäftsverhältnisse eingeführt resp. einzuführen beabsichtigt. Mit einem Appell, dem vorgeschlagenen Tarif eventuell zuzustimmen, auf der anderen Seite jedoch ebenso einig dazustehen, wie momentan die einzelnen Fuhrern, schloß der Vorsitzende den Kommissionsbericht. Die Diskussion war eine äußerst rege. Es beteiligten sich daran die Kollegen S., M., W., M., Th. und R. Mäßig wurde darauf hingewiesen, unter diesen Umständen auf keine dreijährige Tarifdauer eingehen zu können. Sehr wohl wurde anerkannt, daß immerhin dieser event. Abschluß im allgemeinen Verbesserungen für die Blockwagenfuhrer mit sich bringe, speziell für diejenigen, welche noch heute nach Güttdünten entlohnt werden. Auf der anderen Seite soll aber auch nicht verkannt werden, daß für das Gros der Betriebe 1 Mark Zulage auf drei Jahre unter den heutigen Verhältnissen

als absolut unzulänglich zu bezeichnen ist. Bei der nunmehr erfolgten Abstimmung über den Tarif ohne Tarifdauer wurde demselben mit Majorität zugestimmt. Bei der Abstimmung, betreffend Dauer, wurde einstimmig zweijährige Dauer oder bei dreijähriger Tarifdauer ab 1. April 1912 eine abermalige Lohnerhöhung um 1 Mark pro Woche eintreten zu lassen, beschlossen. Das letztere trifft speziell den Verein der Blockfuhrherren und Sandlieferanten. Die Ortsverwaltung wurde beauftragt, diesen Beschluß den Blockfuhrherren mitzuteilen. Vom Hamburg-Altonaer Fuhrherren-Verein erwartet die Versammlung die Abgehung der Festtagsarbeit, wie sie mit dem Verein der Blockfuhrherren verabredet ist. Einstimmig wurde ebenfalls beschlossen, daß diejenigen Firmen, welche nicht den Fuhrherren-Vereinen angehören, einen um 1 Mark höheren Lohn zahlen sollten. Einzelverträge mit den Firmen unter diesem Satze sind nicht zulässig. Auf Antrag wurde ferner beschlossen, die Sperre über die Firma Galinski aufzuheben unter der Bedingung, daß genannte Firma die dem Verband verursachten Druckkosten trägt, weil die bisher dort beschäftigten Leute bereits andere Arbeit gefunden haben. Herr G. war nämlich erneut an den Fuhrherren-Verein von 1885 herangetreten und hatte um Vermittlung ersucht.

Zur Lohnbewegung der Koll- und Speditionskutscher von Hamburg-Altona. Eine am Dienstag, den 26. April, stattgefundene, äußerst stark besuchte Versammlung nahm Kenntnis von dem Verhandlungsergebnis betreffend eines Korporativvertrages. Wenn gleich an dem bewilligten Lohn keine Aussetzungen gemacht wurden, so ist es doch, wie auch in den Vorjahren, die überaus lange Arbeitszeit, die nun einmal bis heute noch, speziell in der Koll- und Speditiionsbranche, gang und gäbe ist, gegen die allgemeines Schicksal vorgegangen wurde. Ein Kuriosum ist weiter, die gewisse neutrale halbe Stunde; vor zwei Jahren sollte es sogar eine volle Stunde sein, die des Abends zum Arbeitslohn noch hinzugerechnet wird, ohne daß Bezahlung erfolgt. Nachstehendem Entwurf wurde schließlich zugestimmt: 1. Arbeitszeit: Die Arbeitszeit beginnt morgens 5 Uhr und endet abends 7 Uhr; in denjenigen Betrieben, wo bisher nach 5 Uhr morgens der Beginn der Arbeitszeit war, ist dieselbe ebenfalls abends 7 Uhr beendet. 2. Pausen: Die Pausen sind: 1/2 Stunde Frühstück, 1 1/2 Stunde Mittag, 1/2 Stunde Vesper. Wenn im Auftrage des Arbeitgebers durchgearbeitet wird oder wenn die Mittagspause nicht zwischen 11 und 2 Uhr beginnt, ist eine Vergütung von 80 Pf. zu gewähren. Wird jedoch nach durchgearbeiteter Mittagszeit um 3 1/2 Uhr Feierabend gemacht, so ist die Vergütung nicht zu zahlen. In Blockwagen- und Möbeltransportbetrieben bei Umzügen passen sich Beginn und Ende der Pausen den Betriebsverhältnissen an. Zum Einnehmen einer Mahlzeit ist in allen Fällen eine halbe Stunde zu bewilligen. 3. Löhne: Der Lohn beträgt pro Woche zu sechs Arbeitstagen:

	zweispännig	einspännig
Für Koll- u. Speditionskutscher	33 Mk.	31 Mk.
" Möbeltransportkutscher	30 " "	28 " "
" Blockwagenkutscher	30 " "	" "

Anfänger, die noch nicht sechs Monate in der betreffenden Branche in Hamburg und Umgegend gefahren haben und jugendliche Kutscher unter 19 Jahren erhalten einen Minderlohn von 2 Mark pro Woche, und zwar in Koll- und Speditiionsbetrieben für die ersten sechs Monate, in Blockwagenbetrieben für die ersten drei Monate; es soll jedoch nach den Leistungen eine Erhöhung des Lohnes auch schon früher stattfinden können. Auszubildende erhalten, sofern die Ausbildung nicht länger als zwei Tage dauert, Zweispänner 6 Mk., Einpänner 5,50 Mk. pro Tag. In die Woche fallende Feiertage werden mitbezahlt. 4. Ueberstunden: Für Ueberstunden, sofern diese nicht durch Verschulden der Kutscher herbeigeführt sind, wird bezahlt: In Blockwagenbetrieben nach 7 Uhr abends pro Stunde 60 Pf., in Blockwagenbetrieben vor fünf Uhr morgens pro Stunde 70 Pf. In allen andern Betrieben wird für die beiden ersten halben Ueberstunden je 30 Pf., für alle weiteren halben Ueberstunden je 50 Pf. bezahlt. Arbeiten vor Beginn der regulären Arbeitszeit werden mit 35 Pf. pro halbe Stunde vergütet. 5. Sonntagsarbeit: Die Ueberstunden an Sonn- und Festtagen des Morgens ist in den Wochenlohn einbezogen. Kutscher, die die Mittags- und Abendstunden befahren, erhalten eine Vergütung von 1 Mark pro Sonntag. Für Erledigung von Fuhraufträgen an Sonn- und Festtagen werden 75 Pf. pro Stunde bezahlt. Diesbezügliche Bestimmungen für die Blockwagenbetriebe bleibt noch offen bis Freitag, den 29. April. 6. Verschiedenes: Die Lohnzahlung erfolgt am Sonnabend, wo angängig bereits mittags. Bisher bestehende bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Betrieben dürfen nicht verschlechtert werden und bleiben auch nach Abschluß dieses Vertrages bestehen. Das Arbeitsverhältnis kann, sofern nicht eine andere Vereinbarung getroffen ist, beiderseits ohne Kündigung jederzeit gelöst werden. Für die Dauer dieses Vertrages sind alle einseitigen Arbeitseinstellungen, Aussperrungen und Streiks ausgeschlossen. Alle aus dem Vertrage entstehenden Differenzen und Streitigkeiten werden einer paritätischen Schlichtungskommission, zusammengesetzt aus Arbeitgeber und Arbeitnehmern, unter Hinzuziehung eines unparteiischen Vorsitzenden, überwiesen. Nach Abschluß dieses Vertrages sind Sonderverträge mit anderen Vereinen und Firmen der Transportbranche nur mit Zustimmung der Ortsgruppe abzuschließen; für alle Betriebe der Transportbranche, die der Ortsgruppe nicht angehören, sind die Löhne bei eventuellen Tarifverträgen um 1 Mark pro Woche zu erhöhen. Es wird bestimmt, daß in Frucht-Gepäck-, Pakets-, sowie Fischbetriebe spezielle Vereinbarungen mit Zustimmung der Ortsgruppe getroffen werden können. Dieser Vertrag gilt auf die Dauer vom 1. Mai 1910 bis zum 30. April 1912. Findet drei

Monate vor Ablauf einer Kündigung von keiner Seite statt, so bleibt der Vertrag immer ein weiteres Jahr in Kraft.

Eine weitere Versammlung wird, nachdem der Arbeitgeberverband am Donnerstag zum Entwurf nochmalige Stellung nimmt, Beschluß darüber fassen, ob das Tarifverhältnis eingegangen werden soll. An den Herren Arbeitgebern wird es in erster Linie liegen, falls diese den Frieden im Transportgewerbe wollen, nunmehr ernstlich daran zu gehen, eine Verkürzung der Arbeitszeit im allgemeinen herbeizuführen.

Hannover. Im hiesigen Speditiionsgewerbe haben sich im Laufe der Jahre recht eigenartige Verhältnisse entwickelt. Während wir überall den Drang zur Konzentration der Betriebe in Erscheinung treten sehen, ist im Speditiionsgewerbe das Gegenteil der Fall. Hier finden wir einen eigentlichen Großbetrieb überhaupt nicht, die kleinen Betriebe schließen dagegen wie Pilze aus der Erde. Dieser Umstand hat nun auch ganz besonders dazu beigetragen, daß es uns nicht gelungen ist, mit der Organisation so einzudringen, wie es im Interesse der Kollegen notwendig wäre. Daher sind auch die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Kollegen recht erbärmliche. Daß unter dieser großen Zahl der Betriebe eine zum Teil wüste Konkurrenz herrscht und dadurch ebenfalls die Löhne gedrückt werden, dürfte wohl klar sein. Gerade dieser Umstand hat ja die von ihrem Standpunkte etwas einsichtigeren Unternehmer zu Abwehrmaßnahmen veranlaßt.

Unter dem 5. März haben der Hofspediteur Kessel sowie der bekannte Richter der „Gelben“ und Freund des Herrn Zehner, der Spediteur Frh. Wahl, ein Rundschreiben an ihre „sehr geehrten Herren Kollegen“ gefandt. Manchem dieser „Herren Kollegen“ hat bei dieser Anrede gewiß das Herz höher geschlagen. In diesem Schreiben wird zur Gründung eines Vereins der hannoverschen Speditioren und Kollfuhrunternehmer aufgefordert. Es wird hierbei auf andere zum Teil kleine Städte hingewiesen, die in dieser Beziehung schon vorangeht sind. In Hannover dagegen seien die Verhältnisse die denkbar ungünstigsten. Bei normalem Geschäftsgange ginge die Kasse mit Knack auf, soll ein „kleiner“ Verdienst erzielt werden, heißt es dann weiter, und nun interessiert uns gerade der folgende Satz, so muß entweder übermäßig lange gearbeitet werden oder die Verhältnisse müssen einmal ganz besonders günstig liegen.

Der enorme Steigerung unserer Ankosten für Löhne, Pferde, Fournage, Schmiech, Sattler, Stellmacher und alle anderen Handwerker muß in absehbarer Zeit ein Ausgleich entgegengebracht werden, sollen nicht auch in den solid geleiteten Geschäften mit der Zeit ungesunde Verhältnisse einreißen. Wir möchten uns nun einmal die bestehende Frage erlauben, wo denn die enorme Steigerung der Löhne eingetreten ist? Es sind verdammte wenig Geschäfte, die, der Not gehorchend, nicht dem eigenen Erbe, die Löhne etwas aufgebessert haben. Wenn man da von einer enormen Steigerung im allgemeinen redet, so steht diese Behauptung mit der Wahrheit auf sehr gespanntem Fuße. Ja, man kann sagen, es ist das eine bewusste Irreführung der Deffentlichkeit.

Oder wollen die Herren etwa behaupten, daß Löhne von 17,45 bis höchstens 24 Mk. die Woche, enorme seien?

Muß es nicht geradezu als flandals bezeichnet werden, daß eine Firma, wir werden vorläufig den Namen nicht nennen, in drei verschiedenen Wochen einen Lohn von 16,45, 12,45 und — man höre und staune — 6,85 Mk. ausbezahlt?

Dem betreffenden Kutscher wurde ein nicht aufgefärrtes Mantel von 10,60 Mk. in einem Male glatt abgezogen.

Freilich, wer trotz des geringen Verdienstes in der Lage ist, sich ein herrschaftliches Fuhrwerk zu halten, oder auch mit der Familie 4 bis 6 Wochen und noch länger in die Sommerfrische zu fahren, weiß nicht, wie einem Kutscher bei den oben angegebenen Lohnsätzen zu Mute ist. Sogar kommt dann noch, daß, wie die Herren ja selber zugeben, übermäßig gearbeitet werden muß. So kann man gar manches Mal beobachten, daß abends um 8 ja 9 Uhr die Speditiionskutscher noch bei der Arbeit sind.

Wenn die Unternehmer dann weiter auf den Wert einer Vereinigung hinweisen, so können wir dies unseren Kollegen ebenfalls nur dringend empfehlen. Wenn wir uns einmal die Frage vorlegen, wie es denn kommt, daß in Hannover noch derartige flandals Zustände herrschen, so haben wir nur eine Antwort, es fehlt an der nötigen Einigkeit der Kollegen.

Auch wir können sagen, daß eine ganze Reihe kleinerer Städte uns weit vorausgeeilt ist. Die einzelnen Kollegen zeigen gerade in den Fragen der Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen eine Gleichgültigkeit, die einfach nicht zu verstehen ist. Allen möglichen Klimbim, ja solchen Vereinen, in denen das Trinken der einzige Zweck ist, gehören sie an. Ja, ein Teil hat es sogar fertig gebracht, sich den „Gelben“ in die Arme zu werfen. Sehen die Kollegen denn nicht ein, daß sie damit Selbstmord begehen?

Jedesmal, wenn der Mahner „Organisation“ seine Stimme hören läßt, vertriehen sie sich hinter alle möglichen Einwände. Haben denn die Kollegen den Glauben an eine bessere Zukunft überhaupt verloren? Kollegen! Es wird höchste Zeit, daß Ihr die Gleichgültigkeit abstreift. Seht Eure Unternehmer, sie haben es begriffen, daß sie nur mit Hilfe einer Vereinigung ihre Lage verbessern können. Und auch Ihr, habt in einer Vereinigung, in einer Organisation, die es ernst meint mit der Verbesserung Eurer Lage, eine Macht, die Euch bessere Verhältnisse schaffen kann!

Kollegen! In den letzten Jahren sind die Preise für alle Lebensbedürfnisse derartig gestiegen, daß es für die Arbeiter geradezu ein Gebot der Notwendig-

keit ist, an eine Verbesserung ihrer Verhältnisse zu denken. Seht Euch die übrigen Berufs am Orte an, seht Euch einen Teil unserer Kollegen seht Euch die Betriebe an, in denen die Organisation Fuß gefaßt hat, überall seht Ihr, daß eine Verbesserung der Verhältnisse erreicht wurde.

Wie schon erwähnt, ist es uns in einer ganzen Reihe kleinerer Städte möglich gewesen, mit Hilfe der Organisation bessere Zustände zu schaffen.

Nur dort, wo die Organisation wenig oder gar nicht Eingang gefunden hat, bestehen die alten traurigen Verhältnisse.

Kollegen! Ihr seid es Euch selbst und Eurer Familie schuldig, eine bessere Zukunft zu schaffen. Die Organisation ist aber auch eine Hilfe in der Not, bei Krankheit und Arbeitslosigkeit. Sie vertritt Euch bei Konflikten mit der Polizei, mit den Gerichten. Sie sorgt für Aufklärung, sorgt dafür, daß Euch Euer Recht bei allen Streitigkeiten mit den verschiedenen gesetzlichen Versicherungen wird.

Kurzum, die Organisation ist eine Hilfe in allen Lebenslagen.

Darum Kollegen! Säumt nicht länger, schließt Euch Mann für Mann der Organisation an, dann werden auch für Euch menschenwürdige Verhältnisse geschaffen.

Leipzig. Unternehmerrwitzler. Schon wiederholt haben wir uns mit der Firma Nechenberg & Tschopit, die hier in der Berliner Straße ein Kohlen- und Eisgeschäft sowie die Aufbewahrung und Spedition von auswärtigen, hauptsächlich bayerischen Wägen betreibt, befaßt müssen. In der Zeit des Weltkrieges im vorigen Jahre haben wir nachgewiesen, daß diese Firma die Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft meisterhaft versteht und daß die Arbeitszeit in diesem Eiderado schon in regulären Zeiten übermäßig lang war. Während des Weltkrieges war dieser Zustand für das fragliche Personal unerträglich geworden, denn man konnte in dieser Zeit jede Nacht beobachten, daß die Geschirrführer dieses Unternehmens entweder kurz vor, oder auch nach Mitternacht erst einpaffierten. Diese geradezu mörderische Ausbeutung hat den größten Teil der beschäftigten Kollegen veranlaßt, den Weg zur Organisation zu suchen, weil es ohne dieselbe unmöglich war, auch nur halbwegs menschliche Zustände in diesem Betriebe zu schaffen. Die Organisation der Kollegen zu ermöglichen, machte sich eine Betriebsbesprechung notwendig, an der auch die in diesem Geschäft tätigen Bierfahrer und Kuchkollegen Hennig und Fichtner teilnahmen. Anstatt sich der Organisation mit anzuschließen, gingen diese beiden jedoch hin und wurden zum Jubel, indem sie dem Unternehmer Tschopit das Vorgehen ihrer Kollegen verrieten. Ob es hierfür auch 80 Silberlinge gegeben hat?

Tschopit, der seinen Arbeitsklaven alles, nur nicht das Mitbestimmungsrecht über ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse einräumen will, war sehr empört, daß ein Teil seines Personals von dem gesetzlich zustehenden Koalitionsrechte Gebrauch gemacht hatte und maßregelte sofort vier Kollegen, die sich jahrelang von ihm willig hatten ausbeuten lassen, weil sie dem verhassten Transportarbeiterverband beigetreten waren. Um vor dem Verband grüßlich zu machen, ergabte Tschopit dem andern Personal Schauergerichten, wie auf die hohen Gehälter hin, die den Gewerkschaftsangehörigen gezahlt würden, hierbei sagte er direkte Unwahrheiten, indem er die Summe doppelt so hoch angab, wie sie in Wirklichkeit ist. Dann ließ dieser Unternehmer seine Arbeiter ein Schriftstück unterzeichnen, daß dieselben weder Mitglied des Transportarbeiterverbandes sind noch werden wollen. Wer diesem Schriftstück zustimmt handelt dem geht die gestellte Kaution von 50 Mk. verloren. Das Verwerfliche an dieser Sünde ist aber, daß die Kaution, wenn sich die Arbeiter organisieren wollen, dem Armenamt zufallen soll. Auf der einen Seite will der Mann den Wohlthäter spielen, will er die Arbeiter knebeln und binden, damit es ihnen unmöglich wird, für sich und ihre Familien genügend Brot und menschenwürdige Verhältnisse zu erlangen. Auf die Dauer hält auch dieser Bindfaden nicht.

Schleuditz. In unserm so idyllisch gelegenen Städtchen, wo der preussische Adler dem sächsischen Löwen — einen guten Morgen wünscht, ist es dem schroffen Vorgehen der Behörde zu verdanken, daß hier ein recht reges politisch und gewerkschaftliches Leben pulsiert. Freilich hat die Organisation der Transportarbeiter ziemlich spät und dann noch sehr langsam festen Fuß gefaßt. Der Name Schleuditz ist ja in der Verbandsgeschichte nicht unbekannt. Als im Jahre 1899 am sogenannten „Auserlesungsfest“ die Kollegenschaft Deutschlands der damals noch bestehenden lokalen und zentralen Organisationsrichtungen in Leipzig zum — Einigungskongress — sich zusammenfand, mußte man die Wahrnehmung machen, daß das damalige sächsische „Tupel“ es nicht zuletz, am ersten Osterfeiertage zu tagen. Um aber die Zeit nicht unnütz verstreichen zu lassen, wußte man sich dadurch zu helfen, daß man den Staub Sachsens von den Pantoffeln schüttelte, über die preussische Grenze wanderte und hier in Schleuditz den Einigungskongress eröffnete. Zu jener Zeit war allerdings von einer Organisation unter unseren Berufs Kollegen am Orte noch nichts zu verspüren, doch scheiterte gerade jene Verhandlungen, welche auf der Höhe der Zeit standen und bei denen der gute Ton nichts zu wünschen übrig ließ, mit dazu beigetragen zu haben, der Organisation Eingang zu verschaffen. Groß war die Zahl der ursprünglich organisierten Kollegen allerdings nicht, größer schon der Indifferentismus und die Lethargie unter der Kollegenschaft und mancher von den alten Kollegen hat das Kriegsbeil begraben und ist aus der Organisation ausgeschieden, weil er daran zweifelte, daß bei der schleuditzer Transportarbeiter-Organisationsgedanken jemals Maß greifen würden. Einer der wenigen, welcher das Banner der Organisation hochhielt und die Aufgabe sich stellte, nicht ruher locker zu lassen, bis Zustände geschaffen sind, unter denen die schleuditzer Kollegenschaft sich wohl fühlt, war der Kollege Häfe. Seiner Energie und Ausdauer war es mit zu verdanken, daß heute 85 pct.

der beschäftigten Transportarbeiter organisiert sind. Unter solchen Verhältnissen war es begreiflich, daß die Kollegenschaft den Zeitpunkt für gekommen hielt, ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse einer Revision zu unterziehen. Wie berechtigt dieses war, geht am besten daraus hervor, daß bei einer Umfrage wir feststellen konnten, daß die wöchentliche Arbeitszeit zwischen 66 und 96 Stunden schwankte und im Durchschnitt 87 Stunden pro Woche betrug. Dazu kommt die Sonntagsarbeit, welche zwischen 3 und 7 Stunden schwankt und im Durchschnitt 4,3 Stunden beträgt. Für diese 91,3 Stunden wöchentliche Arbeitszeit werden Wochenlöhne von 14,50 bis zu 21 Mk. gewährt. Der Durchschnittslohn beträgt 20,54 Mk. oder pro Stunde 23,6 Pfennig. Dabei ist die Sonntagsarbeit noch außer Betracht gelassen. Außerdem darf nicht unbeachtet bleiben, daß einige Unternehmer im Winterhalbjahr noch Lohnabzüge machten, jedenfalls waren sie der Meinung, daß der Magen der Arbeiter im Winter kleiner als im Sommer ist und Feuerung kein Geld kostet. Außer den gezahlten Löhnen werden noch Extra-Entscheidungen gewährt. Dieselben bestehen darin, daß ein halber Morgen Feld oder zu Weihnachten einige Mark Geld als Gratifikation gewährt wird. In einem Betriebe erhielten die Kollegen ein Stückchen Zigarren — Schlenker Einlage und Wechlicher Deckblatt — die Sorte soll sich dann am besten zum Rauchen eignen, wenn Dünker abgefahren wird — außerdem wurde auch ein Huhn geschenkt; der Unternehmer weiß ziemlich genau, daß bei den Hungerlöhnen, die er zahlt, die Arbeiter das ganze Jahr sich kein Fleisch kaufen können — höchstens mal ein Stück Trab-Trab. Als besondere Zugabe wird den Kollegen das ganze Jahr über eine schlechte Behandlung gewährt. Unter solchen Verhältnissen ist es leicht erklärlich, daß die Kollegenschaft mehr und mehr zu der Einsicht kam, daß nur durch eine starke Organisation mit diesen nach Moderkluft dufenden Zuständen aufgeräumt werden kann. In einer am 3. April im Lokal „Zur weißen Taube“ tagenden Versammlung wurden die Forderungen der Kollegen aufgestellt und beschlossen, dieselben nebst Begründungsschreiben den Unternehmern durch die Verbandsleitung zu übermitteln.

Dieser Beschluß, welcher prompt durchgeführt wurde, brachte die Unternehmer ganz aus dem Häuschen, keinem wollte einleuchten, daß „unsere Rechte“ sich dazu aufschwingen konnten, mehr Lohn zu verlangen und erst als die Verbandsleitung vorstellig wurde, sahen die Unternehmer ein, daß den Kollegen es bitter Ernst war, ihre Forderung zur Durchführung zu bringen. Die geführten Verhandlungen hatten den Erfolg, daß in fast allen Betrieben Lohnzulagen bewilligt wurden, dieselben schwankten zwischen 1 bis 5 Mark wöchentlich, außerdem wurde erreicht, daß in einer Anzahl von Betrieben der Sonntagsdienst eingeführt und diese Tätigkeit mit 1,50 Mk. extra entschädigt wird. In einer Versammlung, wo den Kollegen Bericht über die stattgefundenen Verhandlungen gegeben wurde, erklärten die Kollegen mit dem erzielten Resultat sich einverstanden. In den wenigen Betrieben, wo Lohnzulagen nicht erfolgten, beispielsweise in den Mühlen Mischerbis u. Ermlitz, ist aber das Organisationsverhältnis ein derartig schlechtes, daß von Anwendung der gewerkschaftlichen Mittel Abstand genommen werden mußte. Die in jenen Betrieben beschäftigten Kollegen haben gesehen, daß freiwillig die Unternehmer nichts gewähren und werden aus dieser Tatsache nunmehr die Lehre ziehen, ihre Organisation so auszubauen, daß auch ihre berechtigten Wünsche in Zukunft erfüllt werden.

Überblicken wir das Gesamtergebnis, so müssen wir sagen, unser erster Anlauf war von Erfolg gekrönt, zwar sind nicht alle unsere Wünsche in Erfüllung gegangen, speziell trifft dieses auf die Regelung der Arbeitszeit zu, aber gerade das Letztere muß für uns ein Ansporn sein, mit Energie am Ausbau der Organisation zu arbeiten und alles zu tun, um das gesteckte Ziel, menschenwürdige Zustände für die Geschirrführer und Transportarbeiter Schlenker zu schaffen, erreicht ist. Deshalb vorwärts unter dem Banner der Organisation!

Stuttgart. Der bei der Firma Gustav Ruch (Westbahnhof) angestellte Aufseher Kramer gibt sich seit geraumer Zeit die erdenklichste Mühe, die Organisation in dem ihm unterstellten Betrieb mit Stumpf und Stiel auszurotten. Der Erfolg, den er damit zu verzeichnen hat, besteht darin, daß der Betrieb, in dem lange Zeit einigermaßen stabile Verhältnisse geherrscht haben, zu einem Taubenschlag im wahren Sinne des Wortes geworden ist, ohne der Organisation auch nur im geringsten zu schaden. Wenn er heute fünf organisierte hinaussetzt, stehen morgen an ihrer Stelle fünf andere. Er scheint es absolut nicht zu begreifen, daß in Stuttgart die Zeiten endgültig vorüber sind, wo man die Betriebe von den organisierten Arbeitern säubern konnte. Daß er es nicht wagt, offen gegen uns vorzugehen, verzeihen wir ihm, kleinliche Menschen haben noch immer in Verfolgung ihrer Ziele zu kleinlichen Mitteln gegriffen. Ein Kollege wollte eine Mark mehr Lohn haben, diese versprach man ihm zu geben, wenn er aus dem Verbände austräte. Der Kollege beantwortete dieses Verlangen mit sofortiger Kündigung, er stellte sich auf den Standpunkt, daß Kramer es nichts angehe, ob er organisiert sei oder nicht. Verteilen wir Zettel, so reißt er dieselben den Kollegen aus der Hand, was dann immer den Erfolg hat, daß die Kollegen sich erst recht für dieselben interessieren, denn sie folgern daraus, wenn es für uns nicht so wichtig wäre, dann würde sich Kramer nicht so sehr dafür interessieren. Der „Courier“ scheint auf ihn zu wirken wie ein rotes Tuch auf den Stier, wo er ein Exemplar erwischen kann, wird es zerissen, er freut sich dann unbändig über sein Heldentum. Der Erfolg ist, die Kollegen kümmern sich um ihr Organ viel mehr als sonst der Fall zu sein pflegt. Einem Kollegen machte er Vor-

halt, weil dieser seine Nebenkollegen auf das Stattfinden einer Geschäftsversammlung aufmerksam machte und knüpfte daran die Drohung, wenn dies noch einmal vorkomme, könne er sehen, was kommt. Tatsächlich setzte er es auch durch, daß der Kollege ohne weiteres von der Firma entlassen wurde. Da der betreffende Kollege sich nicht das geringste zu Schulden kommen ließ und allgemein als nüchternen und tüchtigen Fuhrmann bekannt ist, kann er dessen Entlassung nur dadurch erwirkt haben, daß er die Firmeneinhaber nicht mit der Wahrheit bediente. Oder handelte er gar im Auftrag der Firma. Kürzlich hatten wir eine Geschäftsversammlung einberufen, die sich mit Kramer besaßen sollte. Um dieselbe zu vereiteln, hat er dafür Sorge getragen, daß die Kollegen recht spät Feierabend haben. Pünktlich fand er sich im Lokal ein, in welchem die Versammlung stattfinden sollte, er glaubte offenbar, seine Anwesenheit genüge, um die Kollegen einzuschüchtern. Aber er hatte die Rechnung ohne uns gemacht, in der letzten Minute verlegten wir die Versammlung in ein anderes Lokal. Während er sein Genie über die Vernichtung der Organisation bewunderte, fanden sich die Kollegen fast vollzählig in dem neu bestellten Lokal ein und freuten sich über die Völperei Kramers. Die Behandlung, die er den Kollegen angedeihen läßt, ist die denkbar schlechteste, Ausdrücke wie Lumpen, Schlumper, Schnallentreiber usw., bilden seine Umgangssprache. Für dieses Verhalten hat er schon mehr als einmal eine gehörige Tracht Prügel eingeerntet. Infolge der Häufigkeit, wie dies vorkommt, behaupten die Kollegen, er spüre es gar nicht mehr. Daß er unter solchen Umständen bei den Arbeitern auf dem Westbahnhof jeden Respekt und alles Ansehen verloren hat, bedarf keiner näheren Auseinandersetzung. Ob dies im Interesse des Betriebes gelegen ist, mögen die Inhaber des Betriebes mit sich selbst ausmachen. Kramer wollen wir jetzt sagen, daß das Maß zum Überlaufen voll ist und der Tag einer gründlichen Abrechnung immer näher rückt. Alle Kollegen auf dem Westbahnhof ersuchen wir, wie seither, so auch in der nächsten Zeit unermüdet an der Ausbreitung der Organisation tätig zu sein, damit solche Zustände ein für allemal unmöglich werden.

Auch eine Berichtigung. Der Expeditur Herr Karl Griffl in Wilhelmshaven scheint nach seinen Korrespondenzen an unsere Redaktion ein sehr nervös veranlagter Herr zu sein. Es ist dies ja begreiflich, haben doch kürzlich unsere Wilhelmshavener Kollegen eine Lohnbewegung geführt, die den dortigen Fuhrherren und besonders Herrn Griffl als ihren Führer recht viel Sorgen und Kopfschmerzen verursacht hat. Wir haben darüber objektiv und wahrheitsgemäß berichtet und dieser unser Bericht gefällt nun Herrn Griffl nicht. Am 26. v. Mts. schrieb er uns, daß er eine Berichtigung verlange, der Brief traf am 27. April bei uns ein. Aber schon am 29. April schrieb Herr Griffl einen neuen Brief, er hat es anscheinend sehr eilig, uns Vorwürfe machend, daß wir die Berichtigung vom 26. April nicht aufgenommen haben. Nun, Herr Griffl ist eifriger Leser des „Courier“ und müßte als solcher wissen, daß unser Blatt nur jede Woche einmal erscheint, er hätte sich also ausrechnen können, daß wir seine Berichtigung beim besten Willen überhaupt in Nr. 18 nicht bringen konnten. Es ist wohl nur seiner nervösen Erregung zuzuschreiben, wenn er nicht gesehen hat, daß zum Überfluß am Kopfe des Blattes steht: „Redaktions-schluss am Montag vor Erscheinen des Blattes“. Am Montag war der 26. April, während wir die Berichtigung erst am 27. April erhielten. Die Schuld, daß diese Berichtigung in Nr. 18 nicht erschien, muß also Herr Griffl schon sich selbst zuschreiben, weil er den Brief zu spät abgesandt hat. Zu vornehmend wie wir immer, auch gegen unsere Gegner sind, drucken wir dafür heute gleich beide Schreiben hintereinander ab:

„Wilhelmshaven, 26. April 1910.

An die Redaktion des „Courier“,
Berlin SO. 16,
Engel-Lufer 21.

Auf Grund des Gesetzes über die Presse fordere ich Sie hierdurch auf, bezüglich Ihres Artikels in Nr. 17 des „Courier“: „Lohnbewegung der Rutscher und Fuhrhalter in Vant-Wilhelmshaven“ eine dahingehende Berichtigung zu bringen, daß die über mich gebrachten Mitteilungen der Wahrheit nicht entsprechen. Aus Ihrem Artikel geht hervor, daß es Ihnen nur darum zu tun ist, mich zu verleumdern und erachte ich deswegen schon die Nennung meines Namens in „Courier“ für eine Beleidigung.

Ich verbiete Ihnen hiermit für die Folge, ohne meine Genehmigung meinen Namen in Ihrem Blatte zu nennen und werde ich auf Grund des § 187 Strafgesetzbuchs gegen Sie vorgehen.

Hochachtungsvoll
Karl Griffl.

Wilhelmshaven, 29. April 1910.

An die Redaktion des „Courier“,
Berlin SO. 16,
Engel-Lufer 21.

Die mit meinem Schreiben vom 26. cr. verlangte Berichtigung über den über meine Person gebrachten Artikel haben Sie in Ihrer Nr. 18 nicht aufgenommen und fordere ich Sie wiederholt auf, die Berichtigung in der Nr. 19 Ihres Blattes zu bringen.

Hochachtungsvoll
Karl Griffl.

Nach dem Pressgesetz hätten wir nicht die geringste Veranlassung, diese Berichtigung aufzunehmen, weil sie in keiner Beziehung den Anforderungen auf Grund § 11 des Pressgesetzes gestellten Anforderungen entspricht und nur für die gänzlich Unkenntnis des Pressgesetzes seitens des Herrn Griffl bedauerliches Zeugnis ablegt. Wir haben

auch nicht, wie Herr Griffl meint, die Verpflichtung mitzuteilen, daß unser Bericht der Wahrheit nicht entspräche. Herr Griffl hat nach dem Pressgesetz nur das Recht zu berichtigen, was seiner Meinung nach in unserem Bericht nicht richtig wiedergegeben ist. Und nur eine solche Berichtigung sind wir verpflichtet aufzunehmen. Da wir grundsätzlich nur die Wahrheit schreiben, es uns auch viel zu kleinlich ist, Gegner beleidigen zu wollen, hätten wir zweifellos das Recht, uns durch die Zeilen des Herrn Griffl, „daß es uns nur darum zu tun sei, ihn zu verleumdern“, schwer beleidigt zu fühlen. Wir laufen aber nicht zum Kadi, weil wir diese Zeilen nur als einen Ausfluß der nervösen Ueberreizung des Herrn Griffl ansehen.

Daß Herr Griffl schon in der Nennung seines Namens eine Beleidigung erblickt, ist seine Sache, wir können dagegen nichts einwenden. Zu verbieten hat uns Herr Griffl nichts; soweit sind wir Gott sei dank noch nicht in Deutschland, daß Herr Griffl darüber entscheidet, was eine Beleidigung ist, soweit kommt es auch nicht. Mag Herr Griffl auch auf Grund des § 187 des Str.-Gesetz-B. gegen uns vorgehen, ob dieser § anzuwenden ist, auch darüber entscheidet nicht Herr Griffl, sondern das Gericht. Im Uebrigen sehen wir gerade einer gerichtlichen Klarstellung der Arbeitsverhältnisse unserer Verbandskollegen bei der Firma Griffl mit besonderem Vergnügen entgegen.

Allgemeines.

Der Schiffsbau der Welt im Jahre 1908. Die schwere Krise, in der sich der Weltschiffbau als Folge der mit dem neuen Jahrhundert einsetzenden und im Jahre 1906 ihren Höhepunkt erreichenden Ueberproduktion, befindet, hat auch im vergangenen Jahre noch angehalten. Die Weltproduktion an Segeltonnen und Brutto-Dampfertonnen betrug im Jahre 1909 1 602 057 gegenüber 1 833 000 im Vorjahre, was einem Rückgang von 6 pCt. entspricht. Gegenüber dem Jahre 1906, wo die Weltproduktion die Rekordziffer von 2 919 763 Tonnen erreichte, beträgt der Rückgang sogar 53 pCt. Man muß bis zum Jahre 1897 zurückgehen, um eine so geringe Produktionsziffer wie 1909 zu finden. Wenn nicht infolge der Vertrübnungen der Völker auch auf dem Meere der Bau von Kriegsschiffen eine Vermehrung von 31 pCt. erfahren hätte, so wäre der Rückgang noch bedeutend größer gewesen: er beträgt bei der Handelsflotte allein 13 pCt.

Die einzelnen Länder sind an der Weltproduktion wie folgt beteiligt:

	Handelsflotte	Kriegsflotte	Zusammen
	+ober- gegen 1908 pCt.	+ober- gegen 1908 pCt.	+ob- gegen 1908 pCt.
England . . .	991 066 +7	774 000 +70	1 117 296 +11
Ver. Staaten . . .	209 604 -31		
Deutschland . . .	128 696 -38		
Japan	59 106 -2		
Spanien	52 819 -12	278 245 +18	889 286 -22
Frankreich . . .	82 000 -40		
Italien	81 217 +16		
Anderer Länder . . .	87 852 -46		
Zusammen 1909	1 602 057 -13	404 475 +31	2 006 532 -6

Der englische Schiffsbau überstieg im letzten Jahre demnach den der ganzen übrigen Welt immer noch um 228 060 Tonnen. Trotzdem weist auch er die niedrigste Zunahme seit 12 Jahren auf. Von der englischen Erzeugung gingen 6 pCt. in die Kolonien und 18 pCt. ins Ausland. Vor allem versorgt England die Welt mit Kriegsschiffen: 31,6 pCt. seiner Kriegsschiffstonnage ging ins Ausland.

Diesem Zugang an neuen Schiffen steht nun eine Abnahme der vorhandenen Tonnage durch Schiffsbruch und Abwrackung gegenüber. Bleibt man diese in Betracht, so vermindert sich der Bestand der Welt-handelsflotte an Segelschiffen von 6 994 000 Tonnen im Jahre 1908 auf 6 752 000 Tonnen in 1909; der an Dampfschiffen erhöht sich dagegen von 33 382 000 auf 33 745 000 Tonnen, der Gesamtbestand mithin von 20 633 000 Tonnen im Jahre 1908 auf 21 008 000 Tonnen im Jahre 1909.

Mitteilungen des Vorstandes.

Die in der letzten Nummer des „Courier“ enthaltene Mitteilung betreffs Feststellung der Arbeitslosigkeit und Berichterstattung über dieselbe, ist durch das Fehlen zweier Worte unklar geworden. Die Mitteilung soll lauten:

„Die Verbandsfunktionäre, welche mit der Feststellung der Arbeitslosigkeit und der Berichterstattung über dieselbe betraut sind, machen wir darauf aufmerksam, daß für das 2. Vierteljahr 1910, nach dem 30. April, der 28. Mai und 2. Juli als Stich-tage in Betracht kommen.“

Mit kollegialem Gruß
Der Vorstand.

S. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16,
Engel-Lufer 21, Hof 1 Tr.

Das Jahrbuch 1909

des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes
ist soeben erschienen.

Bestellungen nimmt die Verbandsbuchhandlung
entgegen.

Verantwortl. Redakteur: Karl Brischle, Rummelsburg.
Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.
Druck: Maurer u. Dimnick, Berlin, Adalbertstr. 37.