

Sozial

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
 Telefon: 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. 24.

Berlin, den 12. Juni 1910.

14. Jahrg.

Kollegen, gedenkt der ausgesperrten Bauarbeiter!

Der Zentralverband deutscher Konsumvereine im Jahre 1909.

Dem Genossenschaftstage des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine, der in diesem Jahre in München in der Zeit vom 13. bis 15. Juni abgehalten wird, unterbreitet der Generalsekretär des Zentralverbandes stets einen umfangreichen Bericht, in dem eine Reihe von Fragen, die mit dem Genossenschaftswesen in Verbindung stehen, behandelt werden. Der diesjährige Bericht enthält in seinem theoretischen Teil eine Abhandlung über die Heimarbeit, die veranlaßt wurde, durch statistische Erhebungen, die vom Zentralverband deutscher Konsumvereine gemacht wurden, um eine Grundlage zur Beurteilung dieser Produktionsart vom Standpunkte der Konsumvereine zu gewinnen. Die Heimarbeit, die Gefängnisarbeit, die Gewerkschaftsmittelglieder und die Gründung industrieller Arbeitsgenossenschaften bilden den Gegenstand von Unterhandlungen, die längere Zeit zwischen dem Vorstande des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine und der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands geführt wurden und als Resultat die Einigung beider Körperschaften auf eine Anzahl von Resolutionen zur Folge hatten, die Konsumvereinen und Gewerkschaften zur Nachsicht dienen sollten. Endgültig hat über diese Resolutionen der Genossenschaftstag in München zu beschließen, soweit der eine Kontrahent, die Genossenschaftsbewegung, in Frage kommt. Die Gewerkschaftsbewegung findet ihre Repräsentation im Gewerkschaftskongress, der im Jahre 1911 stattfinden und sich gleichfalls mit den Resolutionen beschäftigen wird. Das erste Kapitel im Jahresberichte des Generalsekretärs bildet einen Kommentar, zu den vorgelegten Resolutionen unter besonderer Berücksichtigung der Stellungnahme der Konsumvereine zur Hausindustrie.

An diesen mehr theoretischen Teil schließt sich ein umfangreiches Kapitel über die wirtschaftlichen Kämpfe der Genossenschaften und über die Steuererhebung gegen die Konsumvereine. Als Einleitung geht diesem Teil des Jahresberichtes der Rechenschaftsbericht des Vorstandes über seine Tätigkeit im Jahre 1909 voraus. Der zweite Teil des Jahresberichtes schildert in zahlreichen Tabellen mit textlichen Erläuterungen den Stand der deutschen Genossenschaftsbewegung im allgemeinen und der Konsumgenossenschaftsbewegung im besonderen. Ein Kapitel über die ausländische Genossenschaftsbewegung und den internationalen Genossenschaftsbund bildet den Abschluß dieses Teiles des Jahresberichtes.

Ueber die Gesamtzahl der in Deutschland vorhandenen Genossenschaften und der in ihnen vereinigten Mitglieder sind, mangels einer Reichsgenossenschaftsstatistik, keine präzisen Angaben vorhanden. Man ist, will man hierüber etwas erfahren, auf Schätzungen angewiesen, die aber der Wahrheit sehr nahekommen dürften.

Genosse Heinrich Kaufmann kommt zu dem Schlusse, daß am 1. Januar 1909 in Deutschland rund 28 000 eingetragene Genossenschaften mit 4,4 Millionen Mitgliedern vorhanden waren. Dazu kommen noch die nichteingetragenen Genossenschaften, die sich gleichfalls auf mehrere hundert mit einigen hunderttausend Mitgliedern belaufen werden. Die Gesamtzahl der Mitglieder der deutschen Genossenschaften bleibt im gegenwärtigen Augenblicke sicherlich nicht weit von fünf Millionen entfernt. Da jedes Genossenschaftsmitglied in der Regel eine Familie repräsentiert, sind also etwa 20 Millionen Deutsche, nicht weniger als ein Drittel der Gesamtbevölkerung, am Gedeihen der Genossenschaftsbewegung interessiert.

Von den 28 000 eingetragenen Genossenschaften, die am Schluß des Jahres 1908 vorhanden waren, gehörten dem Allgemeinen Verbands 1357 mit 873 955 Mitgliedern, dem Reichsverbande der deutschen landwirtschaftlichen Genossenschaften 16 204 mit 1 511 709 Mitgliedern, dem Zentralverbande deutscher Konsumvereine 1065 mit 975 041 Mitgliedern und dem Hauptverbande der deutschen gewerblichen Genossenschaften 554 mit 76 465 Mitgliedern an. Die vier großen genossenschaftlichen Zentralverbände umfaßten also

reichlich 60 pCt. der eingetragenen Genossenschaften und 80 pCt. der vorhandenen Mitglieder solcher Genossenschaften. An erster Stelle steht unter den genossenschaftlichen Zentralverbänden der Reichsverband der landwirtschaftlichen Genossenschaften, dann folgt der Zentralverband deutscher Konsumvereine, der zwar nicht an Zahl der Verbände, wohl aber an Zahl der Mitglieder den Allgemeinen Verband, die älteste genossenschaftliche Zentralorganisation Deutschlands, bereits überflügelt hat; an letzter Stelle steht, in weitem Abstand von den übrigen Verbänden, der Hauptverband der deutschen gewerblichen Genossenschaften.

Berücksichtigen wir nun die Konsumvereine, so erhalten wir für Ende 1908 im ganzen 2222 eingetragene Konsumgenossenschaften, wozu noch die nichteingetragenen Konsumvereine zu rechnen wären. Die Zahl der Mitglieder dieser Konsumvereine, der eingetragenen und der nichteingetragenen, ist auf 1 450 000 zu veranschlagen. Von den vorhandenen 2222 Konsumgenossenschaften waren am 1. Januar 1909 1028 mit 966 904 Mitgliedern dem Zentralverbande deutscher Konsumvereine angeschlossen, dem Allgemeinen Verbands gehörten 278 Konsumvereine mit 257 082 Mitgliedern an, der Rest verteilte sich auf andere Genossenschaftsverbände oder, stand, wohl zum größten Teile, außerhalb jeder Verbandszugehörigkeit. Dem Zentralverbande deutscher Konsumvereine gehörten am 1. Januar 1909 nur 46 pCt. der vorhandenen Konsumgenossenschaften, aber 67 pCt. der vorhandenen Konsumvereinsmitglieder an. Dieses Verhältnis zeigt uns, daß die größten und leistungsfähigsten Konsumgenossenschaften sich im Zentralverbande deutscher Konsumvereine befinden.

Die bis jetzt wiedergegebenen vergleichenden Angaben konnten sich nur bis zum Schlusse des Jahres 1908 erstrecken, da für sie kein verwendbares neueres Material vorliegt. Anders ist es mit den Angaben über die Tätigkeit des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine. Sie führt uns bereits in das Jahr 1909 hinein. Die nachfolgende Tabelle enthält die Hauptergebnisse über die Entwicklung des Zentralverbandes seit seinem Bestehen:

	1908	1908	1909
Zahl d. Verbände	685	1 068	1 119
Zahl der berichtenden Vereine	639	1 060	1 108
Mitgliederzahl	575 449	975 605	1 058 142
Zahl der Verkaufsstellen	1 597	2 829	3 265
Zahl der beschäftigten Personen	7 081	14 910	16 285
	M.	M.	M.
Umsatz	176 456 549	849 728 834	382 066 781
In eigener Produktion hergestellte Waren	14 712 751	44 482 900	53 421 084
Erzeugung	14 760 118	21 102 782	21 268 469
Warenbestände	19 138 511	36 457 971	33 780 306
Inventar und Maschinen	3 688 656	8 308 435	9 065 399
Buchwert d. Grundbesitzes	22 995 482	48 500 087	55 802 517
Eigenes Kapital	17 766 091	32 467 578	36 947 903
Fremdes Kapital	21 680 810	51 815 911	64 199 280

Diese Zusammenstellung ist sehr instruktiv, sie zeigt deutlich die Tendenzen, von denen die Entwicklung des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine beherrscht wird. Seit seinem Bestehen hat sich die Mitgliederzahl nahezu verdoppelt, der Gesamtumsatz, also die entscheidende Zahl, hat sich aber beinahe verdreifacht, ein Kennzeichen dafür, daß die Anteilnahme des einzelnen Mitgliedes an der Genossenschaftsbewegung im Steigen begriffen ist; daß die Umsatzsteigerung im Berichtsjahre etwas geringer war als in den Vorjahren, läßt sich gleichfalls aus der Tabelle ersehen. Die Erscheinung läßt sich aus der wirtschaftlichen Krise erklären, die 1908 bis in das Jahr 1909 hinein herrschte und auch heute noch nicht ganz überwunden ist. Die steigende Intensität der im Zentralverbande geleisteten genossenschaftlichen Arbeit zeigt sich auch in der Zunahme der Warenabgabestellen, die in keinem

Jahre so groß war wie im Jahre 1909, in dem 438 neue Warenabgabestellen eingerichtet wurden.

Außerordentlich stark ist die Entwicklung der Eigenproduktion. Der Wert der in eigener Produktion hergestellten Waren stieg von 1903 bis 1909 von 14,7 Millionen Mark auf 53,4 Millionen Mark, hat also beinahe eine Vierfachung erfahren. Auch hierauf war allerdings die Wirtschaftskrise nicht ohne Einfluß. Im Berichtsjahre betrug die Zunahme 8,9 Millionen Mark oder 20 pCt. gegenüber 11,8 Millionen Mark oder 36,3 pCt. im Jahre vorher. Die Erbringung oder der Ueberschuß stieg nicht in derselben Weise wie der Umsatz, sie vermehrte sich nur von 14,8 Millionen Mark auf 21,3 Millionen Mark. In dem verhältnismäßigen Zurückbleiben dieser Summe zeigt sich das Ergebnis der systematisch vorgenommenen Aufklärung der Mitglieder, die allmählich begreifen, daß der Wert der Konsumgenossenschaftsbewegung nicht in der hohen „Dividende“ liegt. Auch das Streben, die Konsumgenossenschaften finanzkräftiger zu machen durch Stärkung des eignen Kapitals und der Reserven, zeigt langsam zwar, aber deutlich Erfolge. Die Zunahme des fremden Kapitals ist unbedenklich, sie beruht in der Hauptsache auf dem Anwachsen der Spargelder, die von den Mitgliedern bei den Konsumgenossenschaften deponiert werden.

Die vorstehend wiedergegebene Statistik faßt das Ergebnis der Gesamttätigkeit aller Glieder des Zentralverbandes zusammen. Dem Zentralverbande gehören nun aber verschiedene Arten von Genossenschaften an: Konsumvereine, Arbeitsgenossenschaften und Genossenschaften anderer Art, die Großverkaufsgesellschaft Deutscher Konsumvereine und die Verlagsanstalt des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine. Vergleichen wir nun das Ergebnis für 1909 auf den Anteil, der auf jede der vier Gruppen fällt, so ergibt sich folgendes: die Konsumvereine allein haben einen Umsatz von 298 273 256 M., davon 273 371 303 M. im eigenen Geschäft und 24 901 953 M. im sogen. Lieferantengeschäft; der Verkaufserlös aus selbstproduzierten Waren betrug 44 776 474 M. Die Arbeitsgenossenschaften und Genossenschaften anderer Art erzielten 7 980 045 M. Gesamtumsatz aus produzierten Waren, ein Lieferantengeschäft und die Vermittlung von Waren kennen diese Genossenschaften nicht. Der Umsatz der Großverkaufsgesellschaft belief sich auf 74 915 813 M., der Umsatz der Verlagsanstalt des Zentralverbandes auf 897 567 M., wovon 664 560 M. selbstproduzierte Waren. Die Verlagsanstalt betreibt eine Druckerei und eine Papierwarenfabrik. Sie erfreut sich einer günstigen Entwicklung und konnte im Berichtsjahre nach reichlichen Abschreibungen einen Ueberschuß von 70 464 M. verbuchen, der ganz zur Stärkung des eignen Kapitals und zur Förderung genossenschaftlicher Zwecke Verwendung fand.

Die Hauptzahlen der Entwicklung des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine zeigen stetes, nicht überhastetes, folgerichtiges Wachstum. Wenn es nach einem in England geprägten Worte ein Kennzeichen richtiger Genossenschaftsentwicklung ist, daß niemals der zweite Schritt vor dem ersten getan werden darf, so kann der Zentralverband deutscher Konsumvereine für sich in Anspruch nehmen, daß er diesem Grundsätze Rechnung trägt. In seinem vielgestaltigen Organismus wirken sieben Unterverbände, die alle mit eigenem Sekretariat ausgestattet sind, ein Generalsekretariat, eine Verlagsanstalt, eine Großverkaufsgesellschaft mit 43 Einkaufsvereinbarungen und 1119 Einzelgenossenschaften zusammen. Die Hindernisse, die sich der Ausdehnung des genossenschaftlichen Warenbezugs und der genossenschaftlichen Warenherstellung der Konsumenten in die Wege stellen, sind zahlreich und oft von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Nur mit großer Umsicht, beharrlichem Festhalten an den bewährten genossenschaftlichen Grundsätzen und regem Eifer sind sie zu überwinden. Wie man sieht, fehlt es den Genossenschaften des Zentralverbandes an diesen Eigenschaften aber nicht. Darin ihnen dürfen sie Jahr für Jahr über weitere Fortschritte ihrer Bewegung berichten, die dem gesamten deutschen Volke zum Segen gereicht.

Aus der Reichsversicherungsordnungs-Kommission.

I.

Die Reichstagskommission zur Vorberatung der Reichsversicherungsordnung hat in der ersten Woche ihrer Tagung die ersten 60 Paragraphen erledigt. Sie umfassen einen Teil der „gemeinsamen Vorschriften“. Der wichtigste Teil dieser Bestimmungen ist der, der sich auf die Versicherungsbehörden bezieht. Der Entwurf schlägt als unterste Versicherungsbehörde die sogenannten Versicherungsämter vor, die in der Regel für den Bezirk einer unteren Verwaltungsbehörde errichtet werden sollen. Ueber ihnen stehen die Oberversicherungsämter, von denen jedes sich in dem Bezirk einer höheren Verwaltungsbehörde befindet und schließlich kommt das Reichsversicherungsamt für das ganze Reich oder Landesversicherungsamt, für den einzelnen Bundesstaat. Diese drei Stufen von Versicherungsbehörden sind für alle Aufgaben der Aufsicht und der Rechtsprechung bestimmt, die sich auf die Durchführung der Arbeiterversicherung beziehen.

Die Aufgaben der Versicherungsämter sollten sein: 1. für alle Zweige: Leitung der Wahl der Versicherungsvertreter, Anordnung betreffend Wohnort, Einkünfte, Gutachten bei Festsetzung des Ortslohnes, Entscheidung über Erbschaftsprüfung und anderen Spruchfachen. 2. Aufgaben für die Krankenversicherung: Aufsicht über die Kassen und Kassenverbände, Mitwirkung bei der ärztlichen Organisation der Kassen, Entscheidung in Streitigkeiten und auf Beschwerden, Bestätigungen von Kassenbeamten bei Streit, Genehmigung von Krankenordnungen, Festsetzung des Wertes der Lohn- und Hilfsstoffe bei Hausgewerbetreibenden, Befugnisse in Strafsachen. 3. Aufgaben aus der Unfallversicherung: Teilnahme an der Unfalluntersuchung, Entscheidung im Spruchverfahren, Entscheidung einzelner Streitigkeiten, Mitwirkung bei Anmeldung der Betriebe, dem Betriebsverzeichnis, Prämienzahlung usw., Festsetzung von Geldstrafen, Anordnung der Haftung von Bauherren, Vereidigung der technischen Aufsichtsbeamten. 4. Aufgaben für die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung: Entscheidung auf Anträge, Beschwerden, Streitigkeiten, Entscheidung an der Ueberwachung, Befugnisse in Strafsachen, Vorbereitung des Bescheides.

Die Regierungsvorlage hatte vorgeschlagen, daß die Versicherungsämter in der Regel an staatliche oder gemeindliche Behörden angegliedert werden, jedoch sollte die oberste Verwaltungsbehörde das Recht haben, die Versicherungsämter auch als selbständige Behörden zu errichten. Die Konservativen nahmen entschieden Stellung gegen jeden Versuch, eine neue Behörde zu schaffen. Dem schlossen sich die Nationalliberalen und ein Teil des Zentrums an. Alle diese Parteien gaben vor, daß sie befürchten, ein neues Amt könnte außerordentlich große Kosten verursachen. Sie setzten es demnach auch in der Kommission durch, daß die Errichtung der Versicherungsämter als selbständige Behörde verboten wurde. Vielmehr soll das Reichsversicherungsamt stets nur eine besondere Abteilung der unteren Verwaltungsbehörde bilden.

Der Regierungsentwurf hatte ferner vorgeschlagen, daß dem Reichsversicherungsamt stets ein besonderer Vorsitzender gegeben werde. Für den Fall, daß das Reichsversicherungsamt einer anderen Behörde angegliedert werden sollte, war zwar vorgeschlagen, daß der Leiter jener Behörde zugleich der Vorsitzende des Reichsversicherungsamtes sei, daß aber für ihn ein ständiger Stellvertreter bestellt werden sollte. Die Konservativen wollten unter allen Umständen diesen selbständigen Vorsitzenden bestreiten, da sie befürchteten, daß sonst doch auf einem Umwege das Reichsversicherungsamt sich allmählich zu einer selbständigen Behörde entwickeln könnte. Die Regierungsvertreter traten entschieden dafür ein, daß ein bestimmter höherer Beamter als ständiger Leiter des Reichsversicherungsamtes tätig sein müßte, weil es sonst ganz unmöglich wäre, daß das Reichsversicherungsamt seine wichtigen Aufgaben, so wie es nötig ist, erfüllen könnte. Die fortschrittliche Volkspartei vertrat die Ansicht, daß die neue Organisation an sich nicht zweckmäßig sei. Die Aufgaben, die ihr zugedacht seien, könnten zum großen Teile ohne eine solche Organisation besser erfüllt werden. Sie schlugen sich deshalb in dieser Frage auf die Seite der Konservativen und halfen diesen damit, dem Reichsversicherungsamt die Möglichkeit zu einer Betätigung außer die Möglichkeit einzuengen. So wurde als Regel aufgestellt, daß der Leiter der unteren Verwaltungsbehörde zugleich der Vorsitzende des Arbeiterversicherungsamtes sein sollte. Selbst der Versuch der Sozialdemokraten, einen besonderen Vorsitzenden für das Reichsversicherungsamt dadurch zu beschaffen, daß für diesen Posten dem Leiter der unteren Verwaltungsbehörde in allen Fällen ein ständiger Vertreter beigegeben werden sollte, scheiterte. Ebenso wurde ein Antrag des Zentrums abgelehnt, der die Möglichkeit aussprach wollte, daß dort, wo es notwendig erscheinen würde, ein besonderer ständiger Stellvertreter des Vorsitzenden ernannt werde. Vielmehr wurde es ganz dem Belieben der Verwaltungsbehörde überlassen, wie sie es mit der Leitung des Arbeiterversicherungsamtes machen will. Als Stellvertreter des Vorsitzenden soll ernannt werden können, wer durch Vorbildung oder Erfahrung auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung dazu geeignet ist. Die Sozialdemokraten befürchteten, daß auf Grund dieser Bestimmung solche Leute zu Stellvertretern der Vorsitzenden der Versicherungsämter ernannt werden könnten, die die große Masse der Arbeiter nicht als geeignet anerkennen könne. Namentlich ist zu befürchten, daß ausgediente Offiziere nach einer kurzen Ausbildung zu diesen Aemtern auswählt werden. Um dies zu verhindern, verlangten die Sozialdemokraten, daß derartige Vorsitzende, wenn sie nicht von vornherein durch die Weisung im Reichsversicherungsamt gewählt würden, nur mit Zustimmung der Weisung als Stellvertreter des Vorsitzenden ernannt werden könnten. Auch

dies ist von den bürgerlichen Parteien abgelehnt worden und so hat die Behörde vollständig freie Hand behalten, denjenigen als Stellvertreter des Vorsitzenden anzustellen, den sie für geeignet dazu erachtet.

Die Weisung im Reichsversicherungsamt werden zur Hälfte von den Arbeitern, zur anderen Hälfte von den Arbeitgeberern gewählt. Für die Wahl war vorgeschlagen das indirekte Wahlverfahren. Es sollten die Vorstände der Krankenkassen die Weisung für die Versicherungsämter und diese schließlich die Weisung für das Reichsversicherungsamt und für die Landesversicherungsämter wählen. Die Sozialdemokraten verlangten, daß die Wahl eine allgemeine, direkte, gleiche und geheime sein solle. Die Mehrheit ließ es jedoch im wesentlichen bei dem vorgeschlagenen Wahlverfahren, nur, daß nicht der Vorstand der Kasse als solcher, sondern die einzelnen Vorstandsmitglieder die Wahlen ausführen sollen. Im übrigen wurde für alle Wahlen auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung die Verhältniswahl vorgeschrieben. Bezeichnend ist, daß gegen die direkte Wahl ein Teil der Zentrumsabgeordneten den Ausschlag gab.

Nach der Vorlage dürfen als Vertreter der Arbeiter oder Arbeitgeber in die Versicherungsämter nur Männer, keine weiblichen Personen gewählt werden. Die Sozialdemokraten forderten, daß dieses Wahlrecht auch auf die Frauen ausgedehnt würde. Die Regierungsvertreter bekämpften diesen Antrag, da die verbündeten Regierungen es nicht zulassen könnten, daß Frauen obrigkeitliche oder richterliche Funktionen ausüben sollten. Auch hier gab das Zentrum den Ausschlag gegen den sozialdemokratischen Antrag.

Für diejenigen, die in den Vorstand oder den Ausschuß der Arbeiterversicherungsorganisationen gewählt werden, hatte der Entwurf den Ersatz der baren Auslagen vorgeschlagen. Daneben kann das Statut ihnen einen Pauschalbeitrag für Zeitverlust, den Vertretern der Versicherer statt dieses Pauschalbeitrages auch Ersatz für entgangenen Arbeitsverdienst zubilligen. Die Sozialdemokraten verlangten, daß den Arbeitervertretern unter allen Umständen außer den baren Auslagen der erlittene Zeitverlust ersetzt werden sollte. Dabei wollten sie auch diejenigen Arbeitervertreter bedacht wissen, die augenblicklich etwa ohne Arbeit wären. Denn auch sie haben durch ihre Tätigkeit im Interesse der Arbeiterversicherung einen Verlust, da sie in dieser Zeit abgehalten sind, sich nach anderer Arbeit umzusehen. Die bürgerliche Mehrheit der Kommission ging aber auf den Vorschlag der Sozialdemokraten nicht ein, sondern begnügte sich damit, den Arbeitervertretern unter allen Umständen den Ersatz ihrer baren Auslagen und Ersatz für entgangenen Arbeitsverdienst zu sichern, ohne eine besondere Bestimmung für die arbeitslosen Arbeitervertreter zu erlassen. Außerdem kann die Satzung einen Pauschalbetrag für Zeitverlust den Gewählten zubilligen.

Die Kommission wird jetzt die Beratung der „gemeinsamen Vorschriften“ zu Ende führen und sich dann dem 6. Buche zuwenden, das das Verfahren vor den Versicherungsbehörden regelt.

„Volksversicherungen“ des Unternehmertums.

Nachdem die Hoffnungen der Unternehmer, durch Gründungen und Unterstützung der gelben Werkvereine die gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeiter zu zerstückeln, zu schwächen geworden sind, wird neuerdings versucht, die Arbeiter auf andere Weise einzufangen. Unter dem hochklingenden Namen „Vereine für v o l k s t ä m m l i c h e V e r s i c h e r u n g“ hat sich in Düsseldorf eine Versicherungsgesellschaft gegründet, die Vereine und Einzelpersonen zum Anschluß an die Vereinsversicherungsbank für Deutschland zu Düsseldorf zu gewinnen sucht. In dem Prospekt, der augenblicklich in den großen Industriezentren Westfalens massenhaft zur Verteilung gelangt, werden im Vergleich zu den sonstigen Versicherungsgesellschaften die „außerordentlich günstigen“ Verhältnisse der neuen Institution hervorgehoben. Der flüchtige Beurteiler wird sehr leicht durch die vielversprechenden Angaben des Prospektes getäuscht. In Wirklichkeit wird den Arbeitern ein Danaergeschenk geboten. Das erhellt schon ohne weiteres aus dem Gründungsmodus selbst. Es heißt unter anderem im Prospekt: „Um den Versicherten die Erfüllung ihrer Rechte aus der Versicherung unter allen Umständen zu garantieren, ist sie in der Form der Aktien-Gesellschaft mit einem voll eingezahlten Bürgschaftskapital von drei Millionen Mark gegründet worden. Sie verzinst aber satzungsgemäß dieses Aktienkapital nur mit höchstens vier Prozent, also mit einem Betrage, den dieses bei minderbester Anlage zu mindesten selbst aufbringt. Der Aufsichtsrat der Bank erhält keine Lantime. Alle diese Gewinne werden somit im Interesse der Versicherten verwendet.“

Man muß sich schon vorerst die Frage vorlegen, wie es kommt, daß so plötzlich sich eine Anzahl Kapitalisten finden, die in uneigennütziger Weise ihre Gelder zu einem solchen geringen Zinsfuß hergeben, um in sozialer Fürsorge für die Arbeiterschaft zu sorgen. Sehen wir uns deshalb die Namen der Gründer einmal etwas näher an. Neben dem Präsidenten des katholischen Volksvereins, dem Fabrikbesitzer Franz Brandt aus M-Gladbach finden wir die bekanntesten Scharfmacher Stresemann, Thyssen, Kirsdorf und andere, die den Aufsichtsrat bilden. Und in der Liste der Aktionäre sind alle die Namen verzeichnet, die in der Arbeiterschaft eines guten Klanges entbehren. Umso weniger ist deshalb zu erwarten, daß diese „Herren“ in selbstloser Weise ihre Gelder nur im Interesse der Arbeiter zur Verfügung stellen. Bisher ist für die Arbeiterschaft von dieser Seite nichts gutes gekommen, und auch in diesem „Volkshaus“-objekt kann nur der Gedanke einer weiteren Fesselung erblickt werden. Die scheinbare Genügsamkeit der Ak-

tionäre dürfte schon dann in einem ganz anderen Lichte erstrahlen, wenn es sich erst um Auszahlung der durch die Versicherungsprämien angesammelten Kapitalien handelt. Ob hierbei nicht gerade die Aktionäre erhoffen, durch Erhalt billiger Betriebszwecke aus den Mitteln der Versicherungsbank enorme Vorteile zu ziehen, ist mindestens fraglich. Wird somit auf der einen Seite der Verzicht auf höheren Profit aus dem Unternehmen erklärlich, so ist andererseits aber auch nicht außer Acht zu lassen, daß durch die dauernde Fesselung der Arbeiter an ihr Arbeitsverhältnis dem Unternehmer ein immenser Vorteil erwächst, denen sich noch das Halten der Löhne auf das Mindestmaß anschließen dürfte. Die gebotenen Bedingungen, die im Vergleich zu den sonstigen Lebensversicherungen um ein Geringes differieren, sind mithin nur scheinbare. Sie werden dann mehr wert gemacht durch die Unfreiheit und Abhängigkeit des Arbeiters vom Kapitalismus.

An dieser Auffassung kann auch nicht ändern, daß diese Versicherungsbank vom Bundesrat als gemeinnütziges Unternehmen ausdrücklich anerkannt ist. Was wird nicht gerade von dieser Seite der Arbeiterschaft als Gutes benannt, um in Wirklichkeit nur den Arbeiter willfährig zu machen und in noch größere Sknechtschaft zum Unternehmertum zu bringen. Deshalb meidet diese Versicherung!

Wer von unseren Verbandskollegen das Bedürfnis hat, einer Versicherung beizutreten, dem bietet u n s e r e s a k t i v e A n t e r s t ü t z u n g s e i n r i c h t u n g alles das in viel größerem Umfange, was er in einer Aktiengesellschaftversicherung niemals erreichen kann. Nicht nur sind die Beiträge bedeutend niedriger als zu allen privaten Versicherungsgesellschaften, sie gibt auch wesentlich höhere Renten als diese. Unsere Unterstützungseinrichtung kann das, weil sie erstens kein Privatkapital zu verzinsen braucht, und ferner auch keine hohen Direktorengelöhner und Verwaltungskosten zahlt. Wer unserer Unterstützungseinrichtung angehört, ist außerdem u n a b h ä n g i g bei jedem Arbeitswechsel und wird nicht wie bei oben genannter Privatversicherung an den Betrieb gefesselt. Die Kapitalien unserer Versicherung werden auch nicht den Ausbeutern zur Verfügung gestellt, sondern nur im Arbeiterinteresse verwandt. Wir unterstützen mit diesen Geldern auch nicht das Pimpernie Staat, um ihm dadurch die Unterdrückung der Arbeiterklasse desto leichter zu machen. Wer also sein eigenes und das Wohl der Arbeiterschaft mit seinem mühsam abgearbeiteten Groschen fördern helfen will, der darf diese nicht den Ausbeutern aus der Kapitalistenklasse, sondern muß sie seiner eigensten Interessenvertretung, dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande zur Verfügung stellen.

Der Radschuhsport und die Verkehrsfahren.

Die Berliner Asphaltstraßen bilden eine ideale Fahrbahn für den neuesten Sport, für das Radschuhlaufen. Ideal freilich nur in dem Sinne, als die glatte Asphaltbahn die Ausübung dieses Sports überhaupt erst möglich macht. Soweit der Verkehr in Betracht kommt, sind freilich gerade die Berliner Straßenzüge am allerwenigsten zur Ausübung des genannten Sports geeignet.

Für die Rutscher und Chauffeure vermehren die Radschuhläufer zweifellos die Berufsgefahren; besonders ist dieses in den verkehrsreichen und in solchen Straßen der Fall, die mit Straßenbahngleisen belegt sind. Kein Wunder also, daß unsere Kollegen den manchmal recht rücksichtslosen Radschuhsportleren nicht gerade grün sind.

Für die Berliner Wagenlenker ist es an und für sich schon eine Kunst, ihre Gefährte sicher durch den riesigen Verkehrsstrudel zu lenken, und wenn unbedachte Radschuhläufer diesen Trudel noch ins Ungemessene vermehren helfen, dann haben die Wagenführer zweifellos das Recht, zu verlangen, daß dieser Sport nicht zu einer neuen Qual für ihre Arbeitstätigkeit wird.

Dem wird auch in folgender Zuschrift Ausdruck gegeben, die wir von einem Verbandskollegen erhalten. Der Kollege schreibt uns:

„Wer von den Kollegen Rutschern die Nr. 74 des „Vorwärts“ genau durchgelesen hat, wird dem Artikel: „Der Radschuhsport auf der Straße“ nicht zustimmen können. Der Schreiber des „Vorwärts“-Artikels steht das scharenweise Auftreten von Radschuhläufern als Ersatz für die ausgebliebene Eisenbahn an. Er befürchtet aber, daß sich die Stimmen der ewigen Bürger schon wieder melden, daß dieser beliebte Sport der Kinder dadurch zu Wasser gemacht werden könne usw. Wir Rutscher betrachten die Sache allerdings von einer anderen Seite. Das stete Wachen des Verkehrs bedingt schon von vornherein erhöhte Aufmerksamkeit unsererseits. Auf Grund dessen haben wir alle Ursache, gegen jede weitere Einschränkung unserer Beweglichkeit auf der Straße zu protestieren. Nicht allein, daß der wachsende Verkehr uns unseren Beruf nicht erleichtert, auch diejenigen Elemente, welche vom Rutscherberuf keine Ahnung haben, tragen noch viel dazu bei. Abgeholfen kann dem letzteren Uebel nur werden, wenn die zuständigen Behörden für die Sicherheit des Verkehrs einer Großstadt in genügender Weise Rechnung tragen und für die Einführung einer Fahr- und Fachschule sorgen würden. Unsere Unternehmer beklagen leider durch die Fahr- und Fachschule ihre billigen Arbeitskräfte zu verlieren, die ihnen mitunter auch noch andere Hausreißerdienste leisten. Aus allen diesen Gründen werden wohl alle Kollegen der Meinung sein, daß ein Urteil über Verkehrsbehindernde wohl nur derjenige fällen kann, der täglich im Verkehr beschäftigt ist. Der Radschuhsport ist aber ein Verkehrsbehindernde geworden. Wenn nun der Artikelschreiber des „Vorwärts“ meint, daß Unglücksfälle

meistenteils durch die Schuld der Käufer selbst entstehen, so ist damit doch nicht die Möglichkeit aus der Welt geschafft, daß die dabei interessierten Leutchen noch vor den Strafgericht zitiert werden, was doch auch immer mit Unannehmlichkeiten verknüpft ist. Wir gönnen den Kindern gerne ein Vergnügen, aber bei einem solchen, wie der Kollschuhspott, ist die Sache doch ein bißchen riskant; auch bleibt den Eltern Vergnügen vorenthalten. Am meisten profitieren doch nur die sogenannten Sportler und diejenigen Kinder, die in der Wahl ihrer Eltern vorsichtiger waren als unsere. Auf nähere Einzelheiten, wie gar häufig alle Rücksicht auf den Wagenverkehr außer Acht gelassen wird, brauche ich wohl nicht erst näher einzugehen; das wissen unsere Kollegen am besten. Also noch einmal, Kollegen, verwahren wir uns gegen jede Verkehrseinschränkung, auch wenn es uns, wie in diesem Falle, übel genommen werden sollte."

In dieser Zuschrift steckt zweifellos eine ganze Dosis Wahrheit. Man muß es nur beobachten, wie gerade der Kollschuhspott, weniger von Kindern, sondern von halbwüchsigen Burschen aus den angeblich besseren Klassen betrieben wird. Gymnasiasten, Kaufmannsjünglinge glauben ihr Kollschuhküssen dem großen Publikum in den vornehmsten Figuren und gewagtesten Tänzen zeigen zu müssen. Diese Herrschaften suchen sich dabei mit Vorliebe Straßen aus, in denen der große Verkehr flutet. So die Friedrich- und Leipzigerstraße, die Charlottenburger Chaussee, die Potsdamer- und Bülowstraße. Der Berliner Polizeipräsident hat die Kollschuhläufer wiederholt schon zur besonnenen Ausübung ihres Sports gemahnt, ohne mit seinen Mahnungen greifbare Erfolge zu erzielen. — Wenn die blasierten Herren und Dämonen nicht hören wollen, dann werden sie fühlen müssen.

Eine sehr begrüßenswerte Verfügung hat die städtische Schuldeputation erlassen. Diese lautet:

"Der Polizeipräsident hat bereits wiederholt in öffentlichen Bekanntmachungen darauf hingewiesen, daß die Kollschuhläufer sich auf den öffentlichen Straßen größere Beschränkungen auferlegen müssen, um Behinderungen des übrigen Verkehrs und Gefährdungen des Publikums zu vermeiden, und daß anderenfalls ein polizeiliches Verbot des Kollschuhlaufens eintreten müsse. Da die Bekanntmachungen den gewünschten Erfolg nicht gehabt haben und namentlich auch viele schulpflichtige Kinder auf Kollschuhen laufen, so nehmen wir auf Wunsch des Polizeipräsidenten Veranlassung, die Preisschulinspektoren zu ersuchen, die Lehrer der Gemeindeschulen zur entsprechenden Belehrung der Gemeindeschüler und -schülerinnen anzuweisen. Es muß im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Sicherheit der Kollschuhläufer selbst besonders verlangt werden, daß die Kinder der verkehrsreichsten Straßen und Straßen mit Straßenbahnen gänzlich meiden, auf den übrigen Straßen stets die rechte Seite des Fahrdammes benutzen, Kettenlaufen und das Befahren der Bürgersteige gänzlich unterlassen. Es ist zu wünschen, daß diese Regeln befolgt werden, damit nicht die Wünsche des Kollschuhlaufens den Polizeipräsidenten zu seinem Bedauern zwingen müssen, diesen auch für die Jugend gewiß nützlichen Sport auf den öffentlichen Straßen gänzlich zu verbieten."

Warum sollen aber nur die Gemeindeschüler ermahnt werden, sie, die für den Verkehr die ohnehin Mindergefährlichen sind? Warum nicht auch die Schüler der höheren Lehranstalten? Diesen tut eine sanftere Ermahnung noch nötiger als den Volksschülern. Oder soll selbst hier die Klassen-scheidung, das zweierlei Recht, zur Geltung gelangen? Dann ist es der Schuldeputation nicht ernst mit ihren Warnungen.

Wir sind gewiß nicht dafür, daß die Polizei bei jeder Gelegenheit eingreift und die Verkehrsländer mit Strafen belegt. Aber ebenso gut wie es dem Automobilführer verboten ist, über ein bestimmtes Tempo hinaus seine Fahrt zu beschleunigen, so darf es auch den Kollschuhgeher nicht gestattet sein, die Verkehrsstraßen rücksichtslos zu durchrasen und im größten Verkehrstrübel ihre angeblichen Kunststücke zu produzieren.

Die Straßen sind in erster Linie des Verkehrs wegen und erst in zweiter Linie zur Ausübung des Sports da. Es gibt in Berlin stille, verkehrsarme Straßen und Plätze genug, auf denen sich die Kollschuhläufer ungeniert tummeln können, mögen sie diese benutzen. Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen wir aber die Forderung aufstellen: Herunter von den Verkehrsstraßen mit den Kollschuhgeher!

Die Kinetographen-Angestellten und ihre Arbeitsverhältnisse.

Aus Leipzig wird uns berichtet: Die Kinos sind Kinder der allerneuesten Zeit, man könnte sie die Proletentheater nennen. Hier am Orte haben wir gegenwärtig 33 solcher „Kunst“anstalten zu verzeichnen, die eine ganze Anzahl von Leuten beschäftigen. Diese Kunsttempel sind unter sich wieder in verschiedene Rangklassen einzuteilen. Es gibt Institute, die wirklich Gutes und Belehrendes den Zuschauern zeigen, andere sind wieder auf den Nervenkitzel angelegt und bieten Räuber- und Mordgeschichten niedrigsten und blutigsten Genres. Das Publikum dieser Anstalten rekrutiert sich zumeist aus der großen Masse des Volkes, des billigen Eintrittspreises wegen, verkehrt auch die Arbeiterschaft in den ihr zur Verfügung stehenden wenigen freien Stunden gern dort.

In Leipzig hatten sich die Angestellten in den Kinos, unter ihnen die Kinetographen, Portiers, Vorführer etc. in einer Lokalvereinigung zusammengelagert, um ihre Interessen wahrzunehmen. Die Kollegen gelangten aber bald zur Einsicht, daß eine kleine Lokalorganisation nicht den Druck auf die Unternehmer

ausüben kann, der zu einer wirksamen Interessenvertretung notwendig ist. Deshalb wurde der Anschluß an den Deutschen Transportarbeiter-Verband angestrebt und vor kurzem auch vollzogen.

Nun zu den Arbeitsverhältnissen der Kollegen. Die Unternehmer besitzen zumeist mehrere Kinos. So bekommt denn jeder Kunsttempel seinen Geschäftsführer, der die Verantwortung den Behörden und dem Publikum gegenüber zu übernehmen hat. Wenn der Unternehmer es an der nötigen Sorgfalt bei der Leitung des Betriebes fehlen läßt und den Vorschriften der Behörden nicht oder nur ungenügend nachkommt, so erhält dann der Geschäftsführer als Verantwortlicher die Strafmandate. Eine noch größere Verantwortung hat der Vorführer, zumal die Räume, die ihm zur Vorführung zur Verfügung stehen, in mancher Beziehung zu wünschen übrig lassen. Der wertvolle Apparat ist seiner Obhut anvertraut; ein kleines Versehen kann Kurzschluß herbeiführen und das Publikum gefährden; er hat ferner dafür zu sorgen, daß von den Behörden beanstandete Stellen der Filme verbunten, d. h. dem Publikum unsichtbar gemacht werden. Vorführer sind bereits in solchen Dingen verantwortlich gemacht worden. So war ein Kinobesitzer mit seinem Geschäftsführer angeklagt worden, weil im Betriebe verbotene Filmstellen vorgeführt worden waren; beide wurden vom Schöffengericht freigesprochen, da sie die Schuld auf den Vorführer abzuwälzen verstanden hatten. Der Vorführer kann nur von einer Bestrafung frei, weil das Schöffengericht annahm, daß er zur Zeit mit Arbeit überbürdet gewesen sei. Für diese anstrengende Tätigkeit und große Verantwortung erhalten die Kollegen aber nur einen durchschnittlichen Wochenlohn von 22,— Mk.

Die längste Arbeitszeit in den Kinobetrieben ist den Portiers beschieden. Des Morgens haben sie die Räume zu reinigen, dann das Programm auszurufen und das Publikum auf die Vorführungen aufmerksam zu machen. Dabei wird ihnen nicht einmal eine regelmäßige Essenspause gewährt; des Abends haben diese Kollegen natürlich bis nach Schluß der Vorstellungen anwesend zu sein.

Für einen Wochenlohn von 12 M. haben die Kinetographen oft unter Benutzung ihres eigenen Raades die Filme von einem Kino in den anderen zu bringen. Das muß so schnell als möglich geschehen, damit die Vorführungen nicht aufgehalten werden.

Die Arbeitswoche zählt für alle Kino-Angestellten sieben und nicht sechs Tage; von einem Ruhetage ist überhaupt keine Rede. Unter solchen Umständen ist es wohl begreiflich, wenn die Kollegen ihr Los mit Hilfe der Organisation zu verbessern suchen. Die Kino-Angestellten bilden zur Vertretung ihrer Interessen eine eigene Sektion im Verbands. In den Versammlungen dieser Sektion werden die Arbeitsverhältnisse in den einzelnen Betrieben besprochen und dadurch ein moralischer Druck zur Verbesserung derselben ausgeübt. Aber auch die organisierte Arbeiterschaft kann viel für die Interessen der Kino-Angestellten tun, wenn sie prinzipiell nur in solchen Kinos verkehrt, deren Angestellte sich ausweisen können, daß sie der Organisation angehören.

Die Leipziger Kollegen richten noch an alle Verwaltungen unseres Verbandes die Bitte, sich der Kino-Angestellten anzunehmen und für deren Anschluß an den Verband Sorge zu tragen. Nur wenn überall gleichmäßig vorgegangen wird, können sich die Arbeitsverhältnisse in dieser Branche bessern.

Zur Lohnbewegung der Kollegen in den Lagerbierbrauereien (Ringbrauereien) Berlins.

Unsere Organisation war bereits an dem für die Zeit vom 1. Januar 1907 bis zum 31. März 1910 geltenden Tarifvertrag mit den Lagerbierbrauereien und zwar für das Fahrpersonal beteiligt. Dieser Vertrag ist nach Verständigung mit den übrigen hier in Frage kommenden Organisationen 6 Monate vor Ablauf rechtzeitig gekündigt worden. In Rücksicht darauf, daß die in den Brauereien in Betracht kommenden Organisationen (außer dem Brauereiarbeiterverband) sich anfangs 1909 zu einem partiell zusammengeschlossen haben, wurden die sich notwendig machenden Verhandlungen mit den Brauereien zwecks Erlangung eines Einheitstarifs von allen Organisationen gemeinsam geführt. An diesen gemeinsamen Verhandlungen beteiligte sich auch der Brauereiarbeiterverband. Die Forderungen aller hier in Frage kommenden Arbeitergruppen sind dem Vorstand des Vereins der Brauereien Berlins und der Umgebend in Gestalt eines gemeinsamen Tarifentwurfs am 25. Januar zugestellt worden. Der Vorstand machte daraufhin die Mitteilung, daß er zu Verhandlungen bereit sei, jedoch nur auf Grundlage der bestehenden Tarife. Die Arbeiterorganisationen bestanden ihrerseits darauf, daß die Verhandlungen auf Grundlage des neuen Entwurfs zu führen seien.

Ohne hierüber eine Verständigung erzielt zu haben, kam es am 24. Februar zunächst zu einer sogenannten unverbindlichen Aussprache zwischen den Parteien. Der Vertreter der Brauereien gab hier die Erklärung ab, daß der Verein verlangt, daß die Tarifverhandlungen gemeinsam mit den Christlichen, Hirsch-Dunderbergschen und dem Bundesgesellen geführt werden sollen. Seitens der Lohnkommission der Arbeiter wurde nach eingehender Beratung und Prüfung der Sachlage die Erklärung abgegeben, daß die Vertreter der freien Gewerkschaften nicht in der Lage seien, mit den Vertretern des Bundes deutscher Brauereigesellen, dessen Tendenz eine denen der gelben Gewerkschaften ähnliche ist, gemeinsam zu verhandeln. Darauf erklärte der Vertreter der Brauereien, daß dann die Verhand-

lungen als gescheitert anzusehen seien. Von der Lohnkommission wurde mitterweile eine abwartende Stellung eingenommen. Später ist dann noch einmal an den Vorstand der Brauereien geschrieben worden, worauf dieser zur Antwort gab, daß bezüglich der Zulassung des Brauereigesellen-Bundes und der Hirsch-Dunderbergschen zu den Verhandlungen ein Gutachten vom dem Vorsitzenden des Berliner Gewerbegerichts, Herrn v. Schulz, eingeholt werden soll. Damit erklärte sich die Lohnkommission schließlich einberufen.

Das Gutachten, welches Herr v. Schulz nach Anhörung beider Parteien, d. h. dem Vertreter der Brauereien und den Vertretern der Lohnkommission, abgegeben hat, ging dahin, daß der Kommission empfohlen wurde, die Bundesgesellen bei den Verhandlungen zuzulassen. Am 3. April hat dann eine Versammlung sämtlicher Brauereiarbeiter im Feenpalast stattgefunden, in welcher Bericht über den Stand der Lohnbewegung erstattet worden ist, und die sich auch mit dem Gutachten beschäftigte. Es gelangte in dieser Versammlung die nachstehende Resolution zur Annahme:

„Die heute, am 3. April cr., im Feenpalast“ stattfindende, außerordentlich stark besuchte Versammlung der Brauereiarbeiter Berlins und Umgebend erklärt sich mit der Haltung der Lohnkommission einverstanden. In der Angelegenheit der Form, in der die Verhandlungen zu führen sind, steht die Versammlung nach wie vor auf dem Standpunkt, daß der Bierbrauereigesellenverein eine gelbe Organisation und damit nicht verhandlungsfähig ist. Um aber die gesamte Tarifbewegung nicht an dieser Frage scheitern zu lassen, erklärt die Versammlung, daß sie gegen eine Vertretung des Bierbrauereigesellenvereins gemäß seiner Stärke zu den bevorstehenden Verhandlungen nichts einzuwenden hat. Die Versammlung verlangt weiter, daß die Verhandlungen auf Grund der eingereichten Tarifvorlage stattfinden und erwarten, daß die Unternehmer den Forderungen der Arbeiter zustimmen werden.“

Zwischen war der alte Tarifvertrag am 31. März abgelaufen, ohne daß zu dieser Zeit abzusehen war, ob und wann ein neuer Tarif zustande kommen wird. Es gelang der Lohnkommission zunächst, mit den Brauereien ein Abkommen zu treffen, nach welchem sich die Brauereien bereit erklärten, nach Abschluß des neuen Tarifs die etwa zugestandenen Lohnerschöbungen den in Frage kommenden Arbeitern ab 1. April nachzuzahlen. Es haben dann am 7., 12., 15., 19., 21. und 28. April, sowie am 2., 4. und 7. Mai Verhandlungen der beiden Kommissionen stattgefunden. — Seitens der Brauereibesitzer wurden auch Zugeständnisse gemacht, welche sich auf eine generelle Lohnerhöhung von 1,50 M., 2 M. und 2,50 M. pro Woche für die einzelnen Gruppen bezogen. Außerdem ist auch die Verkürzung der Arbeitszeit um ½ Stunde täglich zugestanden worden. Die Fab- und Flaschenfahrer erhielten eine bestimmte Lohnzulage nicht, sondern ist diesen ein Garantielohn von 3000 resp. 2000 Mark zugesichert worden. Der Vertreter der Brauereien macht jedoch geltend, daß diese Zugeständnisse nur unter der Voraussetzung gewährt werden können, wenn der Tarif auf fünf Jahre abgeschlossen wird; allerdings sollte innerhalb dieser Periode nach 2½ Jahren noch einmal eine generelle Lohnerhöhung von 1 M. eintreten. Mit den gemachten Zugeständnissen beschäftigte sich am Sonntag, den 8. Mai eine allgemeine Brauereiarbeiterversammlung in der Neuen Welt, nachdem vorher die Vertrauensleute dazu Stellung genommen hatten. Abgesehen davon, daß die einzelnen Diskussionsredner fast durchweg die gemachten Zugeständnisse für ungenügend erklärten, gelangte schließlich doch eine Resolution zur Annahme, laut welcher die gemachten Zugeständnisse unter der Voraussetzung angenommen werden, daß die Tarifdauer nur vier Jahre dauern soll und die generelle Zulage von 1 M. nach zweijähriger Tarifdauer erfolgt. Dieser Beschluß ist dem Vorstand der Brauereien am 9. Mai zugestellt worden, worauf durch den Syndikus der Handelskammer, D. Meyer, folgende Antwort an die Lohnkommission gegeben worden ist:

„Auf Ihre gefl. Zuschrift vom 9. d. M. beehre ich mich, im Auftrage des Vereins der Brauereien Berlins und der Umgebend folgendes zu erwidern:

Der Verein der Brauereien bedauert lebhaft, daß die gestrige Versammlung die fünfjährige Tarifdauer nicht akzeptiert hat, obwohl der Verein seine großen, bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit seiner Mitglieder reichenden Zugeständnisse nur unter dem Gesichtspunkt gemacht hat, daß die Brauereien durch einen langfristigen Tarifvertrag vor den mit dem Abschluß derartiger Verträge verbundenen Unruhmöglichkeiten auf geraume Zeit gesichert zu werden. Trotzdem hat der Verein nach eingehender Beratung sich darüber entschieden, im äußersten Notfalle dem Wunsche der Arbeitnehmer, auf Verkürzung der Tarifdauer auf vier Jahre Rechnung zu tragen, wenn hierdurch der für beide Teile erwünschte friedliche Zustand zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern erhalten bleibt. Um so mehr muß es der Verein ablehnen, in irgend einer anderen Beziehung seinen Mitgliedern größere Opfer als die bereits bewilligten zuzumuten und ist insbesondere nicht in der Lage, auf eine Vornahme der zweiten Lohnerhöhung bereits nach zwei Jahren einzugehen. Ich weise darauf hin, daß die zweite Lohnerhöhung überhaupt nur in Aussicht genommen war, um die fünfjährige Tarifdauer zur Annahme zu bringen, daß der Verein sie ursprünglich erst nach drei Jahren eintreten lassen wollte, und schon mit der Verkürzung der letzteren Frist auf 2½ Jahre das größte Entgegenkommen bewiesen hat, das er nach Maßgabe der Ihnen bekannten wirtschaftlichen Verhältnisse mit der pflichtgemäßen Wahrung der Interessen der Berliner Brauereien vereinbaren kann.

Ich halte mich zum Schluß für verpflichtet, zu betonen, daß der Verein unter keinen Umständen

auf weitere Konzessionen eingehen wird und die Abrechnung dieses letzten Entgegenkommens das Scheitern der Tarifverhandlungen zum bedauerlichen Ergebnis haben müßte."

Es hat daraufhin am 12. Mai die Schlussverhandlung der beiderseitigen Kommissionen stattgefunden, in der der nachstehende Tarifvertrag für die Hof- und Kellerarbeiter, sowie für das Fahrpersonal zustande gekommen ist. Es ist ein besonderes Protokoll aufgenommen, durch welches auch hinsichtlich der tariflichen Bestimmungen für das Fahrpersonal Auslegungsvorschriften gegeben werden. — Bemerkten wollen wir, daß der neue Tarif für sämtliche Arbeitergruppen in den Brauereien einheitlich abgeschlossen ist. In Rücksicht auf Mangel bringen wir jedoch nur den uns am meisten interessierenden Teil, nämlich den für die Hof- und Kellerarbeiter, sowie für das gesamte Fahrpersonal.

Flaschenkellerarbeiter.

§ 1.

Der Mindestlohn beträgt wöchentlich für 6 Arbeitsschichten 27,50 Mt. bis 30. September 1912, von da ab 28,50 Mt.

§ 2.

Die Arbeitszeit beträgt für Tagsschicht 9 innerhalb 11, für Nachtschicht 8½ innerhalb 10½ Stunden. Die Arbeit soll tunlichst nicht vor 7 Uhr beginnen.

Hofarbeiter.

§ 1.

Mindestlohn wie oben. Die Bahnader erhalten einen Zuschlag von 1 Mt. für die Woche.

§ 2.

Die Arbeitszeit beträgt 9 innerhalb 11 Stunden. Die Arbeit soll tunlichst nicht vor 6 Uhr beginnen.

7. Verschiedene.

Hinsichtlich der Arbeitnehmer, die weder unter die vorstehenden Kategorien, noch unter das Fahrpersonal fallen, wird von einer einheitlichen Regelung von Arbeitslohn und Arbeitszeit abgesehen. Doch tritt bei diesen Arbeitnehmern eine Lohnerhöhung von 1,50 Mt. und am 1. Oktober 1912 eine weitere von 1 Mt. ein, soweit hierdurch ihr wöchentliches Einkommen nicht über 35,50 Mt. bzw. 36,50 Mt. hinausgeht.

Die Bestimmung von Nr. 6 § 1 letzter Absatz findet auf diese Arbeitnehmer Anwendung.

8. Fahrer.

§ 1.

Den Fassbierfahrern wird ein halbjährliches Gesamteinkommen von 1500 Mt., den Flaschenbierfahrern ein solches von 1000 Mt. gewährleistet, zahlbar in gleichen, längstens zwei Wochen auseinanderliegenden Raten. Die Endabrechnungen für jedes halbe Jahr haben spätestens zum 30. Juni und 31. Dezember stattzufinden.

Bei einem durchschnittlichen Verkauf von mehr als 30 Kisten täglich hat jeder Flaschenbierfahrer einen Mitfahrer zu beanspruchen. Falls in Ermangelung eines Mitfahrers der Fahrer diese Arbeit allein bewerkstelligen muß, so erhält er an solchen Tagen eine besondere Vergütung von 2 Mt. Fahrer, die auf einen Mitfahrer verzichten, erhalten hierfür keine Vergütung.

§ 2.

Die Fahrer sind nicht verpflichtet, für Kunden, die nicht bezahlen, die geschuldeten Beiträge auszuliegen.

§ 3.

Die von den Fahrern gestellte Barkaution wird seitens der Brauereien mit 5 pCt. verzinst.

Die Kaution ist bei ordnungsmäßiger Lösung des Arbeitsverhältnisses sofort auszuliegen, nachdem die Abrechnung erledigt ist. Die Abrechnung ist tunlichst zu beschleunigen.

9. Fassbiermitfahrer.

§ 1.

Der Mindestlohn beträgt wöchentlich 26,50 Mt. bis 30. September 1912, von da ab 27,50 Mt. — Ferner wird für 100 Liter verkauften Bieres eine Provision von 7½ Pf. bezahlt.

§ 2.

Die Arbeitszeit ist von der Einteilung der Touren durch die Betriebe und der schnelleren oder langsameren Erledigung durch die Fahrer abhängig und die Berechnung von Ueberstunden bei der im Interesse der Bedienung der Kundschaft verwendeten Arbeitszeit ausgeschlossen. Wird dagegen ein Fassbiermitfahrer nach Beendigung seiner Tour und Erledigung der damit in Zusammenhang stehenden Arbeiten noch zu anderweitigen Arbeiten herangezogen, so wird diejenige Arbeitszeit nach Ueberstunden berechnet, welche einschließlich der Tourenzeit über 11 Stunden hinaus geleistet worden ist. Die hiernach zu vergütenden Ueberstunden werden ebenso bezahlt wie Ueberstunden der Reservefahrer.

Mitfahrern, die vor Ablauf ihrer Arbeitszeit zurückkehren, ist vor Heranziehung zu anderweitigen außerhalb der Tour liegenden Arbeiten mindestens 1 Stunde Ruhepause zu gewähren.

10. Flaschenbiermitfahrer.

§ 1.

Der Mindestlohn beträgt wöchentlich 27 Mt. bis 30. September 1912, von da ab 28 Mt. Ferner wird für den Kasten, das Mästel, den Siphon oder 10 Kannen verkauften Bieres eine Provision von 1 Pf. bezahlt.

§ 2.

Arbeitszeit wie zu 9.

11. Reservefahrer.

§ 1.

Der Mindestlohn beträgt wöchentlich 29,50 Mt. bis 30. September 1912, von da ab 30,50 Mt.

§ 2.

Die Arbeitszeit beträgt 9½ innerhalb 12½ Stunden. Werden Reservefahrer in derselben Weise wie Mitfahrer beschäftigt, so finden die Bestimmungen über deren Arbeitszeit Anwendung.

12. Lastkasschauffeur.

Den Lastkasschauffeuren wird ein wöchentliches Gesamteinkommen von 40,— Mt. gewährleistet.

Arbeitszeit wie zu 11. Die Bezahlung von Ueberstunden fällt fort, wo Kilometergelder, Provisionen, Fahrzuschläge, Prämien oder sonstige besondere Vergütungen gewährt werden.

13. Stalleute.

§ 1.

Mindestlohn wie zu 11.

§ 2.

Die Arbeitszeit beträgt für Tagsschicht 9½ innerhalb 12½ Stunden, für Nachtschicht 9½ innerhalb 11½ Stunden.

Besondere Bestimmungen für das Fahrpersonal.

§ 1.

Arbeitnehmer, welche Prozente nicht beziehen, erhalten für Touren nach außerhalb, welche so liegen, daß die Arbeitnehmer sich in der üblichen Mittagszeit zwischen 12 und 2 Uhr nicht in ihrer Behausung befinden können, 1,— Mt. Zehrgeld, wenn die Touren einen halben Tag in Anspruch nehmen, 2,— Mt. für Touren von mehr als einem halben Tage.

§ 2.

Das Abfahren ganzer Einrichtungs Komplexe von Mobiliar sowie geschlossener Fuhrten Garteninventar ist tunlichst durch Reservefahrer zu bewirken. Soweit dafür Mitfahrer nach Beendigung der tarifmäßigen Arbeitszeit verwendet werden, sind dafür Ueberstundenlöhne zu bezahlen.

§ 3.

Soweit das Fahrpersonal vorgeschriebene Kleidung auf eigene Kosten tragen muß, ist dafür wöchentlich 1 Mt. zu vergüten.

Fahrern und Mitfahrern, die über Land fahren, sind zum Schutz gegen Kälte Pelze, Chauffeuren die Berufskleidung (Jackett, Hose, Mütze, Mantel oder Pelz), dem Fassfahrpersonal Schurzleder zu stellen.

§ 4.

Der Urlaub wird den Mitfahrern unter Fortzahlung der Provision gewährt. Dem Fahrpersonal, dem ein Mindesteinkommen gewährleistet ist, muß während des Urlaubs mindestens der entsprechende Teil dieses Mindesteinkommens fortbezahlt werden.

§ 5.

Die Zahlung der Provision erfolgt der Regel nach alle 14 Tage.

§ 6.

Die Arbeit beginnt in der Regel frühestens um 4½ Uhr.

§ 7.

Jeder zweite Sonntag ist frei.

§ 8.

An Sonn- und ersten Feiertagen wird während der Zeit vom 1. Oktober bis 1. April kein Bier ausgefahren, in den übrigen Monaten nur bis 2 Uhr. Vom Vorstand des Brauereivereins können Ausnahmen festgelegt werden, wenn durch die Aufeinanderfolge von Sonn- und Feiertagen eine längere Unterbrechung des Geschäfts erfolgt. Die Brauereien sollen darauf hinwirken, daß auch im Sommer an Sonn- und ersten Feiertagen nach 10 Uhr kein Bier ausgefahren wird.

Zu Arbeiten, die nicht Sache des Fahrpersonals sind, darf dieses an Sonn- und Feiertagen nicht herangezogen werden; sofern derartige Arbeiten ausnahmsweise geleistet werden, gelten sie als Ueberarbeit.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Für Ueberstunden wird je 20 Pf., an den beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen je 40 Pf. Zuschlag gezahlt.

Bei länger als eine Stunde währenden Ueberstunden vor Beginn oder im Anschluß an die reguläre Arbeitszeit ist eine Pause von einer Viertelstunde ohne Lohnabzug zu gewähren. Ist jedoch vor Beginn der Arbeitszeit bereits Ueberarbeit geleistet worden, so ist nachmittags die Pause auch dann zu gewähren, wenn nachmittags auch nur eine Ueberstunde gemacht wird.

Sonntagsarbeit gilt bei Arbeitnehmern, deren Wochenlohn für 6 Arbeitsschichten berechnet ist, als Ueberarbeit. Als Sonntagsarbeit gilt die Arbeit von Sonnabend nachts 12 Uhr bis Sonntag nachts 12 Uhr.

§ 2.

Die in die Woche fallenden gesetzlichen Feiertage dürfen vom Lohn nicht abgezogen werden. Arbeit an solchen Tagen — mit Ausnahme der Arbeit des Fahrpersonals einschließlich der Stalleute — gilt als Ueberarbeit.

§ 3.

Als Ueberarbeit gilt auch diejenige Zeit, während welcher Arbeitnehmer auf Anordnung der Betriebsleiter im Betriebe anwesend sein müssen, auch wenn sie keine Arbeit zu verrichten haben. Innerhalb dieser Zeit gewährte feste Pausen zum Einnehmen der Mahlzeiten sind in Abzug zu bringen.

§ 4.

Bei allen Arbeitnehmern, die in Tag- und Nachtschicht arbeiten, beginnt Sonntags- und an den Tagen vor den Feiertagen die Arbeitszeit anschließend

an die Beendigung der Tagsschicht, so daß an diesen Tagen die Betriebspause in Wegfall kommt.

§ 5.

Bei Befehung besser bezahlter Posten ist möglichst unter Berücksichtigung der Qualifikation dem Dienstalter nach zu verfahren.

§ 6.

In den Brauereien müssen der Zahl der Arbeitnehmer entsprechend heizbare Umkleide- und Trockenräume, sowie verschließbare Spinden vorhanden sein. Unwöchentlich ist den Arbeitnehmern Handtuch und Seife zu liefern.

§ 7.

Akkordarbeit ist nicht gestattet.

§ 8.

Die Gewährung des Hausstruiks erfolgt nach den zur Zeit in den einzelnen Brauereien hierüber bestehenden Bestimmungen.

§ 9.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags während der Arbeitszeit.

Fällt der Lohnstag auf einen Feiertag, so findet die Lohnzahlung am vorhergehenden Werktag statt.

§ 10.

Urlaub erhalten unter Fortzahlung des Lohnes Arbeitnehmer, welche am 1. April in einer Brauerei ununterbrochen beschäftigt sind:

- 1 Jahr 1 Werktag
- 2 Jahre 3 Werktag
- 3 Jahre 4 Werktag
- 4 Jahre 5 Werktag
- 5 Jahre und darüber . . . 1 Woche.

Die Zeit des Urlaubs ist unter tunlichster Berücksichtigung berechtigter Wünsche der Arbeitnehmer von der Brauerei zu bestimmen. Doch ist er so zu legen, daß der Beginn oder das Ende sich an einen Sonntag anschließt.

§ 11.

Hinsichtlich derjenigen Arbeitnehmer, die länger als sechs Monate ununterbrochen in einer Brauerei beschäftigt sind, beträgt die beiderseitige Kündigungsfrist eine Woche; hinsichtlich der seit kürzerer Zeit in einer Brauerei Beschäftigten ist die Kündigung an eine Frist nicht gebunden. Arbeitnehmer, die beamtenähnliche Stellungen einnehmen, fallen nicht unter diese Bestimmung.

§ 12.

Arbeitnehmer, die bei Inkrafttreten des Tarifvertrages in bezug auf baren Lohn oder Arbeitszeit günstigere Bedingungen als die darin vereinbarten genießen, dürfen eine Verschlechterung in dieser Beziehung gegenüber ihrer gegenwärtigen Lage nicht erfahren.

§ 13.

Alle aus diesem Vertrag entstehenden Streitigkeiten werden zwischen den vertragschließenden Kontrahenten geregelt.

§ 14.

Dieses Übereinkommen gilt vom 20. Mai 1910 bis 31. März 1914 und verlängert sich jeweils auf 1 Jahr, wenn es nicht von einem der vertragschließenden Teile spätestens 3 Monate vor Ablauf geründigt wird.

Die Löhne sind den beim Abschluß in den Brauereien beschäftigten Arbeitnehmern in der hier festgesetzten Höhe vom 1. April 1910 ab nachzuzahlen.

Unterschriften.

Die Kellerarbeiter erhielten bisher einen Lohn von 25 Mt. pro Woche. Dieselben haben somit zunächst eine Lohnerhöhung von 2,50 Mt. pro Woche erzielt, die sich ab 1. Oktober 1912 auf eine weitere Mark erhöht; dazu kommt noch eine Verkürzung der Arbeitszeit von einer halben Stunde pro Tag. Die Kellerarbeiter haben somit in Rücksicht darauf, daß sie bisher am tiefstmöglichen Gehalt behandelt worden sind, die höchste Zulage erhalten. Im übrigen beträgt die generelle Zulage für Brauer und sonstige Handwerker anfänglich nur 1,50 Mt., zu der dann nach 2½ Jahren selbstverständlich auch die generelle Zulage von 1 Mt. pro Woche als auch die Verkürzung der Arbeitszeit von einer halben Stunde pro Tag tritt.

Die Hofarbeiter, welche bisher einen Lohn von 25 Mt. pro Woche erhielten, bekommen neben der beregten Arbeitszeitverkürzung eine Zulage von 2 Mt., so daß diese Gruppe nach dem neuen Tarif im Lohn mit den Kellerarbeitern gleich gestellt ist. Unter Verschiedene sind zu verstehen die Nachtwächter, Portiers, Zapfer, Apparate reiniger usw. Für diese Gruppe besteht zum Teil eine längere als im Tarif vorgesehene Arbeitszeit. Auch sind deren Löhne nicht tariflich resp. einheitlich geregelt. Sie bekommen deshalb eine generelle Zulage von 1,50 Mt. mit der Maßgabe, daß die Löhne 35,50 Mt. resp. 36,50 Mt. pro Woche nicht übersteigen.

Für die Fass- und Flaschenfahrer ist in Rücksicht darauf, daß die Lohn- und Prozentverhältnisse fast in jeder Ringbrauerei anders geregelt und außerdem auch noch in jeder einzelnen Brauerei die Einkommensverhältnisse der Fahrer insofern verschieden sind, als diese sich nach der besseren oder schlechteren Tour mit einem größeren oder kleineren Kundenkreis, die der einzelne Fahrer zu bedienen hat, richten, ein Garantelohn nach halbjährlicher Berechnung eingeführt worden. — Es kommt vor, daß in einer Brauerei einzelne Fahrer lediglich gute und zufriedenstellende Einnahmen erzielen, wohingegen andere mit ihren Einnahmen nicht auskommen und Geld zusetzen müssen. Da es kommt nicht selten vor, daß solche Kusscher, wenn sie Schulden resp. Reste bei der Brauerei haben, welche die Höhe ihrer gestellten Kaution übersteigen, einfach vom Wagen heruntergenommen resp. entlassen werden. — Dieser Garantelohn, der für Fassfahrer 3000 Mt. und für Flaschenfahrer 2000 Mt. pro Jahr

beitragen soll, dürfte bei den Laien oder Ueinge-
weigten den Eindruck erwecken, als wenn die Fahrer
dabei ein recht rosiges Dasein führen könnten. Dem
ist nicht so, weil die Fahrer bei der Rundschaft immer
noch gewisse Ausgaben zu machen verpflichtet sind,
die 2, 3, auch 5 Mk. und darüber pro Tag betragen.
Aus diesem Grunde hat diese Regelung des Garantie-
lohnes auch eine gewisse Unzufriedenheit bei den
Fahrern insofern hervorgerufen, als der festgelegte
Garantielohn nach Lage der vorgeführten Verhältnisse
ungenügend ist. Eine weitere Erregung unter den
Fahrern ist darauf zurückzuführen, daß einzelne Braue-
reien Änderungen gemacht haben sollen, nach denen
man beabsichtigt, die Garantielöhne von nun ab als
Norm für das Einnahmeverhältnis der Fahrer zu
betrachten. Wo derartige geschähen ist, wird der
Versuch gemacht, Uneinigkeit in die Reihen der Fahrer
zu tragen, um dadurch Vorteile für die Unternehmer
zu erzielen.

Wir gestehen offen zu, daß auch wir weder mit
dem System des Garantielohnes überhaupt, geschweige
noch mit den hier getroffenen Abmachungen zufrieden
sind. Wir haben uns jedoch der Majorität in diesem
Falle gefügt. — Darauf hinweisen möchten wir doch,
daß die Sache so schwarz, wie sie von einzelnen hin-
gestellt wird, nicht ist und bringen wir nachstehend
die diesbezüglichen protokolllarischen Bestimmungen für
das Fahrpersonal zur besonderen Kenntnisnahme.

Protokollauszug für das Fahrpersonal:

8. Fahrer.

§ 1. Auf Antrag der Arbeitnehmer wird von den
Vertretern des Vereins erklärt, daß nicht beabsichtigt
sei, die bisherigen Einkommensverhältnisse aus Pro-
visionen im Hinblick auf die Festsetzung der Garantie-
löhne durch Herabsetzung der Provisionsätze zu ver-
schlechtern.

Die Regelung der Bezüge für Flaschenbierfahrer
der Schultzei-Brauerei wird hierdurch nicht berührt.
Ueber die Auslegung der Nr. 8 § 1, Absatz 1
(Einkommen der Fass- und Flaschenbierfahrer) ent-
scheidet zwischen den Vertretern des Vereins und der
Lohnkommission eine Meinungsverschiedenheit, nament-
lich hinsichtlich der Handhabung der Abrechnung.

Nach geforderten Beratungen der Tarifkommission
sowohl wie der Lohnkommission verständigen sich beide
Parteien, etwaigen Zweifeln über die Auslegung
dieser Bestimmungen durch Festlegung folgender Fassung
zu begegnen:

1. Den Fassbierfahrern wird ein halbjährliches Ge-
samteinkommen von 1500 Mk., den Flaschenbierfahrern
ein solches von 1000 Mk. gewährleistet, zahlbar in
gleichem, längstens zwei Wochen auseinanderliegenden
Raten. Die Endabrechnungen für jedes halbe Jahr
haben spätestens zum 30. Juni und 31. Dezember
stattzufinden.

Zu Protokoll wird hierbei noch festgestellt, daß
zwischen beiden Parteien Einigkeit darüber vorhanden
ist, daß, wenn Fahrer einen Wagen kürzere Frist als
ein halbes Jahr fahren, die Abrechnung für diejenige
Zeit stattfindet, während welcher der Wagen von dem
betreffenden Fahrer geführt ist.

Unter Zugrundelegung der Jahresgarantie von
2000 Mk. bzw. 3000 Mk. beträgt der Wochenlohn
38,50 Mk. für Flaschenfahrer und 57,70 Mk. für
Fassfahrer.

Besondere Bestimmungen für das Fahrpersonal.

Zu § 2 wird auf Wunsch eines Arbeitnehmerver-
treters festgestellt, daß das Abfahren ganzer Einrich-
tungskomplexe sich auch für Fahrern von Restaura-
tionen nach der Brauerei bezieht.

Zu § 8 wird bemerkt, daß der Himmelfahrtstag
dem Sonntage gleichzuachten ist.

Im übrigen werden sachliche Änderungen zu B.
„Besondere Bestimmungen für das Fahrpersonal“ nicht
vorgenommen.

Die Fachmittfahrer erhalten eine Lohnzulage von
1,50 Mk., die Flaschenmittfahrer eine solche von 2 Mk.
pro Woche. Die Reservefahrer und Stallente erhalten
je eine Zulage von 1,50 Mk. pro Woche. Für diese
Gruppen des Fahrpersonals tritt nach 2 1/2 jähriger
Tarifdauer eine weitere Lohnerhöhung von 1 Mk.
pro Woche in Kraft und außerdem ist auch hier eine
Arbeitszeitverkürzung von 1/2 Stunde pro Tag erzielt
worden.

Alles in allem genommen, ist der Tarif in Rück-
sicht auf die ganzen Verhältnisse nicht der schlechteste.
Unsere hier in Frage kommenden Berufskollegen haben
nach alledem die Pflicht, die Einigkeit in ihren Reihen
aufrecht zu erhalten und diese für die Zukunft zu
pflegen. Denn nur durch Einigkeit wird es uns
möglich sein, das jetzt Erreichte zur Durchführung
zu bringen und etwaige Differenzen zu schlichten.
Mit Hilfe der Einigkeit und festen Zusammenhalt
wird es uns aber auch in Zukunft möglich sein,
Schritt für Schritt weitere Aufbesserungen und Vor-
teile zu erzielen.

NB. Für die in den Niederlagen der Ring-
brauereien tätigen Kollegen Kutscher und Mitfahrer
ist die Lohnbewegung eingeleitet und werden jedens-
falls in nächster Zeit die diesbezüglichen Verhand-
lungen stattfinden. Mit den ringfreien Brauereien
haben bereits überall Verhandlungen stattgefunden,
jedoch ist die Sache noch nicht zum Abschluß gelan-
gen. Die ringfreien Brauereien wollen im allge-
meinen nur das zugestehen, was die Ringbrauereien
bewilligt haben.

Der Brauereiarbeiter-Verband in einer Sadgasse.

Eine am 31. Mai 1910 im Gewerkschaftshaus zu
Hamburg stattgefundene Versammlung der Kartell-
delegierten und Vorstandsmitglieder der Hamburger

Arbeiterchaft beschäftigte sich im 3. Punkt mit der Ar-
beitsvermittlung für die Brauereien „Teutonia“ und
„Hollbrook“.

Anlaß, diesen Punkt auf die Tagesordnung der
Versammlung zu setzen, hat unsere Ortsverwaltung
mit gegeben, im weiteren ist wohl unser Antrag mit
durch die jüngsten Vorstände (Böttcher-Verband
kontra Brauereiarbeiter-Verband) beschleunigt worden.
Unser Antrag lautete formell anders und zwar auf
Tagesordnung zu setzen: „Die Taktiken und Pra-
tiken des Brauereiarbeiter-Verbandes auf den Braue-
reien gegenüber dem Transportarbeiter-Verband“, je-
doch auch die von der Kartellkommission gewählte
Form hat schließlich das Richtige getroffen.

Es war nicht das erste Mal, daß sich unsere Or-
ganisation beim Kartell über den Brauereiarbeiter-
Verband beschwerte, sondern zu verschiedenen An-
lässen haben wir uns genötigt, diesen Weg zu be-
schreiten. Die Kartellkommission versuchte stets aus-
gleichend zu wirken und zum Schluß durch Fällung
eines Schiedspruches die Streitfragen aus der Welt
zu bekommen, leider ständig mit negativem Erfolg,
weil sich die Brauereiarbeiter hernach nicht nach diesen
Schiedsprüchen richteten. Dieses ist allerdings nicht
allein unserer Organisation, sondern auch anderen,
auf den Brauereien domizilierenden Verbänden passiert.
Der bei uns als jüngster Fall vorliegende war
geradezu typisch.

Auf der Brauerei „Teutonia“ wurden bisher Ar-
beiter und Kutscher, ohne darauf zu sehen, welcher
Organisation diese angehörten, eingestellt. Es wurden
Mitglieder aller Verbände, je nach Bedarf, von der
Brauerei selbst, resp. im Bedarfsfalle bei Kutschern,
diese von den Bierführern selbst eingestellt. Hierin ist
nach den von uns gesammelten Erfahrungen in diesem
Jahre eine Änderung eingetreten.

Der Bierführer Schilbnecht (Mitglied im Braue-
reiarbeiter-Verband), engagierte am 5. März d. J.
einen Bierkutscher unseres Verbandes. Noch bevor
letzterer seine Stellung antrat, erhielt der Brauerei-
arbeiter-Verband hiervon Nachricht und bedeutete dem
Bierführer, daß sämtliche Arbeitskräfte von ihrem
Arbeitsnachweis zu beziehen seien, und unser Mit-
glied deswegen nicht anfangen dürfe. Der Bierführer
gab dem Drude seiner Organisation nach und be-
deutete unserem Kollegen, daß er ihn nicht anstelle.
Derselbe suchte nunmehr Schutz bei uns und wandten
wir uns zunächst an die Brauerei, dann an das Ge-
werkschaftskartell und zum Schluß an den Brauerei-
arbeiter-Verband selbst.

Unser Bestreben war nämlich, zu vermeiden, daß
sich zwei gewerkschaftlich organisierte Arbeiter gegen-
seitig verklagen. Leider vergebene Liebesmüh! Das
Kartell wandte sich alsdann noch einmal an die
Brauereileitung, und hat dann eine Aussprache im
Beisein des Direktors der Brauerei, Kartell, der Ge-
nossen Höhle und Döllinger vom Brauereiarbeiter-
Verband, der Genossen Heuse und Schöne vom Kar-
tell und des Vorsitzenden unseres Verbandes stattge-
funden. Eine Einigung war auch hier nicht möglich,
hier wurde jedoch festgestellt, daß in den mit der
Brauerei vereinbarten Verträgen seitens des Brauerei-
arbeiter-Verbandes überhaupt keine Bestimmungen be-
treffend Arbeitsvermittlung enthalten seien. Weiter
erklärte Herr Kartell, daß allerdings im Jahre 1905
bereits einmal der Genosse Döllinger bei ihm ge-
wesen sei (damals kam Herr A. allerdings noch nicht
einmal als Direktor der Brauerei in Frage), um
einen Vertrag zu schließen, wonach Arbeitskräfte nur
vom Brauereiarbeiter-Verband genommen werden
sollten. Kartell erklärt weiter, in Unkenntnis der
Sachlage gehandelt zu haben, als er dieses Versprechen
gegeben; wenn er gewußt, daß ebenfalls noch andere
Organisationen in Betracht kämen, hätte er dieses Zu-
geständnis nicht gemacht. Der Brauereiarbeiter-Ver-
band bestand auf sein Stück, Vergleichsversuche schei-
terten und unser Kollege beschritt den Klageweg gegen
den Bierführer. Die Folge war, der Letztere wurde
verurteilt, unsern Kollegen den Lohn von 14 Tagen
(64 Mk.) zu zahlen.

Es muß einem tatsächlich als Gewerkschaftler auf-
fallen, daß derart wichtige Bestimmungen betr. Ar-
beitsnachweis überhaupt im Tarife nicht aufgenommen
werden; der Brauereiarbeiter-Verband scheint auf dem
Standpunkt zu stehen, daß derart mündliche Abmachun-
gen von früheren Jahren, trotzdem hernach wieder-
holt schriftliche Verträge vereinbart, nicht in diesen
erwähnt werden brauchen, sondern stillschweigend, viel-
leicht gar a la Vertrag Knoutshou, 99 Jahre weiter-
laufen.

Es kommt aber noch besser. Mit der Brauerei
„Hollbrook“ hat ebenfalls der Brauereiarbeiter-Verband
einen schriftlichen Vertrag vereinbart. Nun liegt ja
hier die Sache genau so, wie bei der „Teutonia“-
Brauerei, daß auch hier der Brauereiarbeiter-Verband
die Vermittlung der gesamten Arbeitskräfte für sich be-
anspruchte. Wenn man nun aber den betreffenden
Tarif und zwar den zur Hand nimmt, welchen die
Brauerei im Besitz hat, findet man, auch bei noch so
genauer Durchsicht, keine Spur von dem betreffenden
Passus. Etwas anders liegt es bei dem Vertrag, den
der Brauereiarbeiter-Verband in seinem Archiv hat,
in diesem ist der Passus betr. Arbeitsnachweis ent-
halten, wie dieser dort hineingekommen, ist selbst dem
Brauereiarbeiter-Verband ein Rätsel.

Es geht aber noch weiter und zwar soweit, daß
eine Gewerkschaft, in diesem Fall der Zentralverband
deutscher Böttcher, wegen Nichtrespektierung des zuge-
standenen Arbeitsnachweises über die Brauerei „Holl-
brook“ im vergangenen Monat die Sperre verhängte.

Der Brauereiarbeiter-Verband veröffentlichte hier-
auf im „Hamburger Echo“ folgende Annonce:

Organisierte Arbeiterschaft!

Achtung! Achtung!
Mit der Hollbrook'schen Brauerei be-
zieht die schriftliche Vereinbarung, ihr gesamtes Per-

sonal von dem Arbeitsnachweis des unterzeichneten
Verbandes zu beziehen. Da wir gerade keine ar-
beitslosen Böttcher hier hatten und der Böttcher-
verband uns bereits im vorigen Jahre erklärt hatte,
daß wir von seinem Arbeitsnachweis keine Böttcher
mehr erhalten würden, so waren wir gezwungen,
den ausgesperrten Böttcher von Karlsruhe kommen
zu lassen.

**Zentralverband deutscher Brauerei-
arbeiter u. verw. Berufsgenossen.**
(Zahlstelle Hamburg.)

Gerade diese Handlungsweise des Brauereiarbeiter-
Verbandes hat eigentlich dem Faß den Boden aus-
geschlagen. Es steht nämlich fest, daß mit dem Ver-
band der Böttcher und der Brauerei „Hollbrook“ eine
schriftliche Vereinbarung betr. Arbeitsnachweis getroffen
ist, ohne überhaupt Information einzuholen, ganz
nach Brauereiarbeiter-Verbands-Manier, wird aus
Süddeutschland ein Böttcher geholt und in die Brauerei
eingestellt.

Als es allerdings hernach zur Prüfung der An-
gelegenheit kam, mußte der Brauereiarbeiter-Verband
zugeben, daß er sich „geirrt habe“.

Es würde zu weit führen, noch weiter auf die
verschiedenen vorgebrachten Fälle einzugehen.

Die einberufene Versammlung der Kartelldele-
gierten und Vorstandsmitglieder würdigte die Hand-
lungsweise durch Annahme folgender Resolution:

Resolution:

In Erwägung, daß der 6. Gewerkschaftskon-
gref der Gewerkschaften Deutschlands — Seite 31
des Protokolls — sich betreffend die Organisations-
zugehörigkeit auf den Standpunkt der Branchen-
und nicht der Betriebsorganisationen gestellt und
festgelegt hat;

in weiterer Erwägung, daß die Kommission des
Hamburg-Altonaer Gewerkschaftskartells im Hinblick
auf die grundsätzliche Stellungnahme des Kongresses,
Beschlüsse über Grenzstreitigkeiten zwischen Maschi-
nisten und Brauereiarbeitern einerseits und zwischen
letzteren und Transportarbeitern andererseits ge-
faßt und sie den Beteiligten zur Kenntnisnahme
unterbreitet hat, ohne daß sie bei den Brauereiar-
beitern die genügende Beachtung gefunden haben;

und in fernerer Erwägung, daß diese Diffe-
renzen über Grenzstreitigkeiten zu öffentlichen Kon-
flikten zwischen den beteiligten Organisationen und
den in Betracht kommenden Brauereien geführt
haben, beschließt die heutige Versammlung der Vor-
standsmitglieder und Kartelldelegierten des Ham-
burg-Altonaer Gewerkschaftskartells:

Der Brauereiarbeiter-Verband,
Zahlstelle Hamburg, verzichtet in-
sofern auf seine Abmachungen mit
den Brauereien „Teutonia“ und
„Hollbrook“, soweit diese verpflich-
tet sind, neben den zum Brauerei-
arbeiter-Verband gehörigen, auch
Böttcher, Bierkutscher und Maschi-
nisten, vom Arbeitsnachweis der
Brauereiarbeiter zu beziehen.

Den Bedarf dieser Arbeiter-
kategorien beziehen die genann-
ten Brauereien bis auf weiteres
von den Arbeitsnachweisen der
Böttcher, Maschinisten und Trans-
portarbeiter.

Ob sich der Brauereiarbeiter-Verband nach diesem
Beschlusse richten wird, muß die Zeit lehren.

Aus unserem Beruf.

Arbeiterinnen.

Münberg. Am 16. Februar 1910 beauftragten die
Trägerinnen der „Fränkischen Tagespost“ die Verwaltung,
die im Jahre 1908 abgeschlossene Vereinbarung mit der
Fränkischen Verlagsanstalt zu kündigen.

Die Veranlassung dazu war die in der Vereinbarung
festgesetzte verschiedene Bezahlung, wie wöchentlich, monat-
lich, vierteljährlich, nach einem einheitlichen System zu
regeln und eine Aufbesserung des Trägerlohnes nach
Exemplaren bei monatlicher Bezahlung zu erreichen.

Nach öfteren Unterhandlungen mit der Geschäftsleitung
konnte wieder eine Vereinbarung abgeschlossen werden,
welche bis zum 31. März 1913 Gültigkeit hat.

Erreicht wurde dabei eine Erhöhung des Trägerlohnes,
rückwirkend ab 1. April 1910 um 1 Pfennig pro Exemplar
bei monatlichen und vierteljährlichen Abonnenten. Weiter
erhalten die Trägerinnen für jedes mitzunehmende Paket
10 Pf. Vergütung, außerdem gewährt die Geschäftsleitung
10 Pct. für Aufträge von Annoncen.

Vom 1. Januar 1911 erfolgt eine weitere Zulage bei
monatlichen von 1 Pf., bei vierteljährlichen Abonnenten
pro Exemplar von 3 Pf. und ist somit die einheitliche Be-
zahlung erreicht.

Die Trägerinnen waren mit dieser getroffenen Verein-
barung einverstanden und haben dadurch eine Erhöhung
des Lohnes im Jahre von durchschnittlich 45 Mk. erreicht
(ohne Nebenentnahmen). Aus diesem Abschluß können
die Trägerinnen von den bürgerlichen und unparteiischen
Zeitungen ersehen, daß ihre traurige Lage nur durch An-
schluß an die Organisation verbessert werden kann.

Automobilführer.

Berlin. Ueber den Zusammenschluß aller Trans-
portarbeiter zu Wasser und zu Lande, welcher nach
der außerordentlichen Generalversammlung in Ham-
burg perfekt geworden ist, referierte in der Branchen-
versammlung der Geschäfts- und Privatkauffeure am
1. Juni, der Sektionsleiter. Der Vortrag wurde von
den Anwesenden mit Beifall aufgenommen. Weisther
zum Verbandsvorstand wurde seitens der Kraftwagen-

fürher der bisherige Vertreter, Kollege Zeising, einstimmig wieder vorgeschlagen.

Herr Betriebsinspektor L., welcher einigen unserer Versammlungen beizuhören, fühlte sich veranlaßt, seine Freude über die bisher gehörten und für die Chauffeurs bezeichnenden Vorträge auszusprechen und brachte ein Hoch auf das Gedeihen eines gesunden Chauffeurstandes aus, in das die Anwesenden begeistert einstimmten.

Hierauf sprach Kollege Kettig über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Berliner Chauffeurs. An der Hand mehrerer Arbeitsverträge kritisierte Redner die Leichtfertigkeit mancher Kollegen, die jedes ihnen vorgelegte Schriftstück unterschreiben, ohne den Inhalt desselben zu kennen resp. sich über die Vereinbarung klar zu sein. Arbeitsverträge dürften immer erst nach einigen Tagen, nachdem der Kontrahent erst einen Einblick in die Beschaffenheit des Wagens und des Arbeitsverhältnisses getan hat, unterschrieben werden. In dieser Zeit muß ein Chauffeur sich darüber klar geworden sein, ob er auf die in dem ihm vorgelegten Arbeitsvertrag enthaltenen Bedingungen eingehen kann.

Allerdings spiele hierbei die Einseitigkeit vieler Unternehmer und die durch Arbeitslosigkeit bestehende Konkurrenz eine große Rolle. Redner geht nunmehr auf einige Arbeitsverträge ein, verschweigt aber noch aus tatsächlichen Gründen die betreffenden Firmen.

Einer der Arbeitsverträge verspricht den Geschäftswagenchauffeuren einen Lohn pro Stunde von 45 Pf. oder 27 Mk. die Woche, bei einer Arbeitszeit von 8 Uhr morgens bis zur Erledigung aller Aufträge, mit 1/4 stündiger Frühstück- und 1/2 stündiger Mittagspause. Hier liegt die Arbeitszeit also vollständig im Ermessen des Expedienten und sehr oft kommt es vor, daß die letzten Wagen erst nach 9 Uhr abends von der Tour zurückkehren. Ueberstunden werden aber nicht bezahlt. Zwei andere Verträge lauten wörtlich:

„Wir bestätigen hierdurch unsere getroffene Vereinbarung, wonach wir Ihnen die Führung unseres Lastautomobils unter der Voraussetzungen übertragen, daß Sie alles daran setzen, um die mit dem Betrieb des Wagens verbundenen Ausgaben so gering wie nur möglich zu gestalten.“

Sie verpflichten sich vor allem, mit mäßiger Geschwindigkeit und innerhalb der Stadt vor allen Dingen mit besonderer Vorsicht zu fahren und dabei für besonders gute Reinigung des Wagens und, soweit erforderlich, der inneren Maschinenteile zu sorgen.

Die Reinigung hat am Schlusse jedes Tages zu erfolgen, so daß Sie jeden Morgen über einen betriebsfähigen Wagen verfügen können.

Wir vergüten Ihnen pro Woche einen Lohn von 30 Mark (dreißig Mark), wobei ausdrücklich als vereinbart gilt, daß etwa durch den Betrieb oder die Reinigung erforderliche Ueberstunden eingelosien sind, also nicht besonders im Lohn berücksichtigt werden.

Als Kündigungsfrist wird die bisherige vierzehntägige Kündigungsfrist beiderseitig.

Wir sind ferner bereit, Ihnen eine Extravergütung von 10 Mark (zehn Mark) pro Monat zukommen zu lassen, wenn sich der Betrieb des Wagens ordnungsgemäß abspielt, ohne daß berechnigte Klagen gegen Ihre Wagenführung vorläuten. Wir behalten uns vor, diese Prämie pro Monat zu streichen, wenn in dieser Zeit nach unserem Ermessen ein übermäßiger Verschleiß oder sonst eine Fahrlässigkeit Ihrerseits vorliegt. Vor allen Dingen gehört zu Ihren Pflichten, daß im Falle irgend eines Zusammenstoßes oder eines Unglücks, sei es, daß dabei unser Wagen oder ein anderer zu Schaden kommt, Sie sofort das Nötige veranlassen, laut mündlich erteilter Instruktion, um unseren Versicherungsgesellschaften gegenüber das nötige Beweismaterial uns zu verschaffen.

Die angeführte Prämie wird Ihnen gutgeschrieben bei ordnungsmäßiger Führung des Wagens und steht Ihnen zur Verfügung, sobald ein Vierteljahr verstrichen ist seit dem Monat, für den die Prämie in Betracht kam. Im Falle einer Kündigung durch uns, ohne daß Ihnen ein besonderes Verschulden beizumessen ist, zahlen wir indes die bis zum Tage der Kündigung Ihnen zustehende Prämie voll aus. Wären Sie, ohne daß eine besondere Abmachung dieserhalb getroffen ist, kündigen, so kommt die Prämie nur zur Uszählung, in gleicher Weise laut obigen Fesslungen, als wenn Sie nicht gekündigt hätten. Im Uebrigen legen wir Wert darauf, daß nicht nur der Wagen, auch Sie selbst schon im Interesse des Verkehrs mit unserer Kundschaft, einen durchaus properen Eindruck machen und erwarten, daß Sie auch hierauf Ihr besonderes Augenmerk richten.

Sie wollen Ihre Anerkennung mit unseren Bedingungen durch Unterschrift beifolgenden Durchschlages uns zum Ausdruck bringen.“

Ich stelle Sie hiermit von heute ab in meinem Betriebe als Kraftwagenführer und Werkstattgehilfe und zwar für die ersten zwei Wochen zunächst probeweise mit einwöchiger Kündigung und einem Arbeitsverdienst von 3,50 Mark pro Tag (Sonntags eingeschlossen). Nach Ablauf dieser Zeit fest mit einem Wochenlohn von 24 Mark und einwöchentlich Kündigung.

Die Arbeitszeit beträgt, falls keine Fahrten vorliegen, pro Tag neun Stunden.

Dehnt sich Ihre Tätigkeit als Fahrer über die normale Arbeitszeit aus, so erhalten Sie hierfür Ueberstunden nicht bezahlt, sondern Sie erhalten eine Entschädigung in Gestalt von

Zehr- und Kilometergeldern, welche nach einem Tarife besonders festgelegt sind.

Legen ausnahmsweise sehr dringende Arbeiten vor, so müssen Sie eventuell auch an Sonn- und Festtagen arbeiten, erhalten aber hierfür die Stunden nach dem Tarif bezahlt.

Befolgen Sie im Dienste stets meine Anordnungen, höre von meinen Kunden über Sie keine Klagen und habe ich durch Sie keinerlei Vermögensschädigung zu verzeichnen gehabt, so erhalten Sie eine Extraprämie von 5 Mark (fünf Mark) pro Woche.

Zur Sicherheit von Schadenersatzforderungen, für die Sie haftbar sind, haben Sie eine Kaution von 100 Mark (hundert Mark) bei mir zu hinterlegen. Können Sie die Kaution nicht auf einmal hinterlegen, so bin bereit, die Kaution in einzelnen Raten von Ihrem verdienten Lohne nach vorheriger Vereinbarung bis zur Gesamthöhe von 100 Mark in Abzug zu bringen.

Ueber Kleidungsstücke, Werkzeuge pp., die Sie von mir für den Dienstgebrauch erhalten, haben Sie Danksagung zu leisten.

Ferner haben Sie von den in meinem Betriebe geltenden Sondervorschriften Kenntnis zu nehmen und zu befolgen, daß Sie letztere befolgen werden.

(Stempel.)

Mit vorstehenden Bestimmungen erkläre ich mich einverstanden.

Außerdem zitierte der Referent noch einige Schriftstücke über Engagementsbedingungen für herrschaftliche Chauffeurs, welche wir in einer der nächsten Nummern dieses Blattes besonders behandeln.

Das Verlesen der Arbeitsverträge entseelte unter den Versammelten Empörung und Heiterkeit. Sind doch dieselben so abgefaßt, daß der Chauffeur überhaupt nicht klug darüber wird, über das, was er eigentlich zu beanspruchen hat. Seine Entlohnung liegt ganz in dem Ermessen des Betriebsleiters. Ein großer Unfug seitens der Unternehmer ist das Verlangen einer Kaution, die zu allen möglichen Einfälligkeiten der Betriebsleiter herhalten muß. Nachdem Redner derartige Verträge einer herben Kritik unterzogen, kam er auf die Pflichten der Chauffeurs zu sprechen. Vor allem müßten dieselben sich über ihre wirtschaftliche Lage interessieren. Sind dieselben darüber erst aufgeklärt, dann hält es jeder Chauffeur von selbst für eine Ehre, seine Arbeit gewissenhaft und nüchtern zu verrichten. Solche Pflichtbewußten erkennen auch bald den Wert der Organisation, mit deren Hilfe für klare, in der Arbeitszeit begrenzte Arbeitsverträge gesorgt wird. Zur Aufklärung selbst gehörte auch das Halten der Arbeiterpresse und direkte Beteiligung an der politischen Bewegung. Mit der Aufforderung, auch die Konsumgenossenschaften durch die eigene Mitgliedschaft zu fördern, schloß Redner seine Ausführungen.

Die hierauf folgende Diskussion gestaltete sich sehr lebhaft und mehrere Redner förderten noch interessante traurige Zustände im Beruf aus eigener Erfahrung zu Tage. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten erfolgte Schluß der interessanten Versammlung.

Berlin. Eine überaus stark besuchte Versammlung der Kraftwagenführer, welche am 26. Mai stattfand, beschäftigte sich abermals mit den Unkosten des ärztlichen Zeugnisses zum neuen Führerschein. Vor allem wurde in der Diskussion hervorgehoben, daß in der Bundesratsverordnung für alle Unkosten eine Lage angegeben sei, nur für die ärztliche Untersuchung nicht. Daraus könnte man folgern, daß diese Untersuchung auf Staatskosten geschehe, was auch nur gerecht wäre, da doch die älteren Führer nichts dafür können, daß sie schon länger im Besitze des Führerscheins sind, für den sie schon einmal große Geldopfer gebracht haben. Von der Branchenleitung wurde die Korrespondenz mit den Kreisärzten verlesen und da die Sache noch nicht vollständig aufgeklärt ist, kann sie den Kollegen nur raten, mit der Untersuchung so lange zu warten, bis die Verhandlungen zum völligen Abschluß gebracht sind.

Alsdann wurde der Bericht vom Verbandstag in Hamburg entgegengenommen und der Kollege Zeising als Kandidat für den Verbandsvorstand wiederum in Vorschlag gebracht. Einer scharfen Kritik wurden die „Greifer“ mit Privatfuhrwerk unterzogen. Am tollsten scheint das von den Hotels „Adlon“ und „Bristol“ getrieben zu werden. Die Branchenleitung versprach, Schritte zu unternehmen, um dieser schädigen Konkurrenz ein Ende zu machen.

Ebenfalls wurde auf die Stoppuhrenarbeit der Berliner Schutzleute hingewiesen. Hierbei kam zum Ausdruck: Was nützt dem Fahrer die Uhr in der Hand eines Schutzmannes, wenn er kein Orientierungsmittel besitzt? Ob sich die liebe Polizei dies nicht einmal überlegt? Oder muß chikanieren werden?

Nach Erledigung einiger Berufs- und interner Angelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

Ein Charakteristikum: „Schmiergeld und Automobilbesitzer. Der deutsche Automobilhändler-Verband sendet uns in Abschrift das nachstehende Schreiben zu, das wir unter seiner Verantwortung abdrucken:

Emmerich, den 4. Mai 1910.

Jetzt haben wir das Auto von Ihnen, aber wir haben keinen Chauffeur mehr. Unser Chauffeur, ein tabelloser, williger Mensch, ist seit Ankniff des neuen Autos vollständig rabiat, mürrisch, brummig, und vorgestern kündigte er seine Stellung. Auf unsere Frage, warum er nicht mehr bleiben wolle, sagte er nichts, er meinte, das müßten wir selbst am besten wissen. Heute erfahren wir nun den Grund. Der Chauffeur

ist Holländer, und in Holland ist es Usus, daß so wohl beim Kauf als beim Verkauf von neuen Automobilen die Chauffeurs eine Provision bekommen. Wir hörten die hohe Summe von 5 pCt. nennen. Eingezogene Erfundigungen haben nun in der Tat dargetan, daß die Chauffeurs von den Lieferanten der Automobile, Gummireifen, Luftreifen und wer weiß was für sonstige Zubehörsache, stets eine Provision bekommen. Eine überaus faule Einrichtung; denn bedenken wir mal, was für ein Interesse ein Chauffeur daran haben muß, möglichst viele Reifen zu verschleifen, wenn er, wie es tatsächlich der Fall ist, bei jedem Reifen eine Provision von 7 1/2 fl. bekommt.

Wir möchten nun den Chauffeur unter allen Umständen lieber behalten, als einen neuen engagieren, und darum möchten wir Sie bitten, unserem Chauffeur nachträglich eine kleine Provision zu zahlen mit nachfolgendem Schreiben:

„Wir erfahren soeben, daß Sie holländischer Nation sind, und da es in Holland Usus ist, daß die Chauffeurs stets eine kleine Provision von den neuen Wagen bekommen, wenn sie die Zufriedenheit ihrer Chefs besitzen, so gestatten wir uns, Ihnen beigestalteter eine Bonifikation zu überreichen, und hoffen, daß Sie recht lange Jahre zur Zufriedenheit Ihres Chefs und zu ihrer eigenen Freude meinen Wagen fahren werden. Der Wagen ist erstklassig nach jeder Richtung hin, und da mir Herr ... mitgeteilt hat, daß er mit Ihnen durchaus zufrieden ist, so hoffe ich auch, daß Sie recht lange Jahre in den Diensten des Herrn ... bleiben werden.“

Sie müssen die Provision aber mindestens auf 150 Mk. beziffern; denn bei dem hohen Objekt ist das eine Summe, die an die in Holland gewährten Bonifikationen nicht im entferntesten heranreicht. Tatsächlich geben die holländischen Automobilfabrikanten 5 pCt., das würde also in diesem Falle ein Betrag von weit über 500 fl. ausmachen. Wir wollen aber den jungen Mann nicht verwöhnen und glauben, daß er mit 150 Mk. — kauferrn Sie nun aber, bitte, nicht an diesem Betrage — zufrieden sein wird. Bekommt er diesen Betrag nicht, dann fürchte ich, werden wir recht bald Malheur an dieser oder jener Ecke des Autos haben. Sie verstehen mich ja, ich will dem Mann durchaus nichts Schlechtes nachsagen; aber Menschen sind nun einmal Menschen, und verdienen will jeder. In diesem Falle glaubt der Mann, einen direkten Anspruch zu haben, und in Wirklichkeit hat er ihn ja auch, denn Sie haben doch ein Bombengeschäft gemacht. In einigen Tagen zwei tolle Wagen! (Frachtwagen, Luxuswagen und alle Zubehörsache!) Da dürfen Sie auch schon mal ein übriges tun.

In der Voraussetzung, daß Sie die Angelegenheit unbedingt sofort erledigen werden, begrüße ich Sie

Wir beurteilen eine solche Handlungsweise seitens der Chauffeurs ganz entschieden. Aber wer hat die Chauffeurs erst dazu erzogen, daß sie Provisionen nachfragen? Doch nur die liebe Konkurrenz unter den Automobilhändlern selbst. Erst seit Bestehen des Deutschen Automobilhändler-Verbandes scheint man dieser Unsitte energisch zu Leibe zu gehen. Interessant ist hierbei, daß es ein Automobilbesitzer ist, der dem „Nebenverdienst“ Vorschub leistet. Schade, daß er nicht angibt, was sein Chauffeur an Gehalt erhält. Wahrscheinlich ist dieses so gering, daß der Chauffeur genötigt war, den in Holland üblichen Usus auch hier in Deutschland einzuführen. Ein Chauffeur mit entsprechendem Kenntnissen und Charakter sieht auf einen anständigen Lohn. Meistenteils sind es aber die Automobilbesitzer, die sich um anständige Chauffeurslöhne drücken und dafür blendende Provisionen, Prämien und anderen Firlefanz einführen. Läuft damit so ein Herr einmal bei dem Nichtigsten an, so wundert er sich und jammert über die Schlechtigkeit der Chauffeurs, was dann durch die Presse verallgemeinert wird. Andernteils wird es noch lange dauern, ehe die eingeführten Unsitten in Bezug auf Nebenverdienst aus der Welt geschafft werden. Nur, wo schon eine straffe Organisation der Chauffeurs besteht, ist auch mit solchem Unrat aufgeräumt.

Hamburg. Die Fahrer bei der H. C. D. A. G. hatten mit ihrer Direktion vereinbart, daß bis 1. April 1910 die früheren Lohn- und Arbeitsbedingungen bestehen bleiben sollten.

Der Direktor legte dann auch anfangs März d. J. einen Vertragsentwurf vor, dessen Grundton wohl in Verbesserungen bestand, jedoch diese Verbesserungen mit Bestimmungen verknüpfte, die von den Fahrern mit Recht als undurchführbar bezeichnet wurden. Die Lohnerhöhung sollte zwar eintreten, jedoch nur dann, wenn der Fahrer in einem Quartal eine Durchschnittseinnahme von 190 Mk. pro Woche (6 Tagen) erreichte. Die Fahrer, welche diesen Durchschnitt nicht erreichten, sollten entlassen werden. Desgleichen wurde vom Tagfahrer eine Mindesteinnahme von 36 Pf. und vom Nachtfahrer eine solche von 44 Pf. pro Kilometer im Durchschnitt und Quartal verlangt. Die Gewährung von 3 Tagen Urlaub wurde in dem Entwurf ebenfalls von guter Führung und der ominösen Durchschnittseinnahme von 190 Mk. abhängig gemacht.

Die Kommission wurde im Auftrage der Fahrer wieder bei der Direktion vorstellig, mit dem Erfolg, daß untenstehender Vertrag auf die Dauer von zwei Jahren abgeschlossen wurde.

Daß dieser günstige Vertrag abgeschlossen werden konnte, ist in erster Linie dem in Betriebe vorherrschenden guten Organisationsverhältnis (sämtliche Fahrer ohne Ausnahme sind organisiert), zuzuschreiben und somit, da auch bereits Verbandsvertreter mit der Direktion verhandelten, der Boden gebnet für ein gedeihliches Vorwärtswirken. Zu bemerken ist noch, daß sämtliche Fahrer unserer fakultativen Unterstützungseinrichtung, Gruppe 1, angehören.

Vertrag

zwischen der Hamburger Elektrischen Droschen-Automobil-Gesellschaft m. b. H. und den Fahrern der Gesellschaft:

Die Hamburger Elektrische Droschen-Automobil-Gesellschaft m. b. H. und die von den Fahrern eingesetzte Kommission haben rechtsverbindlich folgende Vereinbarung getroffen:

1. Die Fahrer bei der Hedag erhalten einen Anfangslohn von 3,20 Mk., nach sechsmonatlicher Beschäftigung steigt der Lohn auf 3,50 Mk. pro Tag. Die heute bestehenden Provisionen und Prozente an den Fahrerlöhnen bleiben bestehen. 5 pCt. der Einnahme, — bei Tageseinnahmen von 35 Mk. eine Prämie von 50 Pf. — Jeder 8. Tag frei, ohne Lohnkürzung.

2. Diejenigen Fahrer, welche am 1. April 1910 mindestens ein Jahr im Dienst sind, erhalten drei Tage Urlaub, welcher sich pro Dienstjahr um einen Tag verlängert, bis zu einem Maximum von einer Woche.

3. Diejenigen Fahrer, welche eine 14tägige militärische Übung zu genügen haben, erhalten von der Hedag einen Zuschuß und zwar die verheirateten Fahrer 15 Mk., die unverheirateten 7,50 Mk. pro Woche.

4. Diejenigen Fahrer, welche 6 Monate ständig im Dienst sind und in ihrer Dienstschicht keinen Wagen bekommen, erhalten 5 Mk. Lohn pro Tag.

5. Die Hedag verpflichtet sich auf 2 Jahre, die durch Karambolage an ihren Wagen entstandenen Schäden, unter Zahlung von 25 Pf. pro Mann und Woche von Seiten der Fahrer, allein zu tragen.

6. Sämtliche Fahrer haben sich gegen Haftpflicht bei einer gut fundierten Haftpflichtversicherung zu versichern.

7. Es wird ausdrücklich bemerkt, daß diejenigen Fahrer, welche gröblich ihre Pflicht verletzen und ihrem Dienst nicht ordnungsgemäß nachkommen, von der Hedag entlassen werden können.

8. Die Fahrer verpflichten sich, wegen Entlassungen auf Grund des § 7, keine Maßregel wegen Wiedererstellung der betreffenden Fahrer gegen die Hedag auszuüben.

9. Kündigung seitens der Hedag sowohl wie seitens der Fahrer findet nicht statt.

10. Diese Vereinbarung wird von der Hedag und den Fahrern vom 1. April 1910 bis 31. März 1912 als fest geschlossen gehalten.

H a m b u r g, den 31. März 1910.

Die Direktion der H. E. D. M. G.

Im Auftrage der Fahrer: (Unterschriften.)

Bierfahrer.

Ludwigshafen. Bei der Tarifberatung im vorigen Jahre hat die Leitung des Brauereiarbeiterverbandes eine unkollegiale Rolle gespielt, weil sie nur unter der Bedingung mit den Unternehmern verhandelte, wenn unsere sowie die Organisation der Maschinenisten und Heizer ausgeschaltet wird. Damals wurde für die Kutscher im § 1 des Vertrages bezüglich Arbeitszeit folgendes festgelegt: Die Arbeitszeit dauert von morgens 5 Uhr bis abends 6 Uhr mit der Maßgabe jedoch, daß, wenn bis zur letztgenannten Stunde die Ausfahrten noch nicht beendet sind, auch längere Zeit gefahren werden muß. Bei Fahrten über Land richten sich Beginn und Dauer der Arbeitszeit nach dem jeweiligen Bedürfnis. Man hätte sich bei Festsetzung der Arbeitszeit für die Kutscher kürzer fassen können, indem man geschrieben hätte, die Arbeitszeit der Kutscher ist unbeschränkt. In der Praxis sieht es gegenwärtig nicht anders aus.

Da laut Tarif für das Eis- und Bierfahren pro Stunde am Sonntag 70 Pf. bezahlt werden müssen, am Werktag für Überstunden jedoch nichts, kam man vonseiten der Brauereien auf den idealen Einfall, daß es wohl billiger ist, wenn man am Sonnabend anderthalb Tage arbeiten läßt, also die Kutscher mit doppelter Arbeit belastet, dann bekommen die Wirte für 2 Tage Eis und am Sonntag wird dann für jeden Mann 3 bis 4 Mk. gespart. Auch im allgemeinen suchen sich die Brauereibesitzer schadlos zu halten, indem sie es in diesem Jahre unterließen, Pferde zu kaufen und Kutscher einzustellen. Man richtet an die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Kutscher die äußersten Anforderungen und was nun abtrot nicht von letzteren erledigt werden kann, das geschieht durch Mietsfuhrwerke. Solche Mietsstände wären heute nicht möglich, wenn die Brauereioorganisation etwas mehr Rückgrat besäße und sich nicht so leicht hätte abspalten lassen. Unsere Vertretung hat bis zum letzten Augenblicke daran festgehalten, daß eine definitive Regelung der Arbeitszeit auch am Abend notwendig ist, um die Ausbeutungsgelüste der Dividendenschlucker einzudämmen; jedoch, wenn nicht zu raten ist, dem ist auch nicht zu helfen. Die Mannheimer Bierkutscher haben bisher ihr Mittel im Brauerverband gesucht, dafür dürfen sie auch heute, wenn die Brauer um 6 Uhr den Hock anziehen und Feierabend machen, noch 5 und 6 Überstunden machen, für die sie laut Tarif nichts zu beanspruchen haben.

Fahrschulfführer und Portiers.

Schon oftmals ist die bureaukratische Tätigkeit unserer Behörden groll beleuchtet worden. Auch wir sehen uns gezwungen, unseren Kollegen einen krassen Fall zur Kenntnis zu bringen. Kraß insofern, als bei unserer Beschwerde, welche wir dem Polizei-Präsidium sowohl, als dem Kessel-Revisionsverein, welcher ja auch unter staatlicher Aufsicht steht, übermittelten, es sich um Gefährdung von Personen handelte.

Untenstehend geben wir die Schreiben, welche wir an die in Frage kommenden Körperschaften gerichtet haben, bekannt.

An das Königliche Polizei-Präsidium richteten wir folgendes Schreiben:

Berlin, den 27. Januar 1910.

An das Königliche Polizei-Präsidium, Abteilung für Fahrschulfführer.

Der Unterzeichnete erlaubt sich, folgende Beschwerde dem Königlichen Polizei-Präsidium zu unterbreiten mit der Bitte, dieselbe gefl. prüfen und die Uebelstände gefl. baldigst abstellen zu wollen.

In dem Hause Friedrichstr. 186, Eigentümer: Mercedes Schutzgesellschaft m. b. H., befindet sich ein Fahrschulfführer mit Wasserdruck. Derselbe ist von der Firma Lang, welche das Haus bis August 1908 innehatte, vor etwa 10 Jahren gesperrt worden. Nach Uebernahme des Hauses durch die Mercedes Schutzgesellschaft wurde der Fahrschulfführer wieder in Betrieb gesetzt. Da nun bei der vorgenommenen Revision kein Revisionsbuch vorhanden war und der Fahrschulfführer sich keineswegs im vorchriftsmäßigen Zustand befand, wurde derselbe vom Dampfkegel-Revisionsverein sowohl wie vom Revisionsvorstand des 88. Polizei-Revisors gesperrt.

Der Herr Direktor der Gesellschaft verpflichtete sich ehrenwörtlich, den Fahrschulfführer nicht mehr benutzen zu lassen. Aber kaum eine Stunde später wurde trotz polizeilichen Verbots wieder Kundschaft mit diesem Fahrschulfführer befordert. Auch ist es jedem einzelnen des angestellten Personals gestattet, den Fahrschulfführer zu bedienen.

In Anbetracht der sich immer mehr häufenden Fahrschulfführer-Unglücksfälle und zum Schutze des dort fahrenden Publikums erjuchen wir, schnellstens Abhilfe schaffen zu wollen.

Hochachtungsvoll

Die Branchenleitung der Fahrschulfführer und Portiers des deutschen Transportarbeiter-Verbandes. J. A.: Carl Leube, Heidelbergerstr. 86.

Ebenfalls richteten wir auch an den Kessel-Revisionsverein ein Schreiben, welches folgendermaßen lautete:

Berlin, den 27. Januar 1910.

An den Kessel-Revisionsverein.

Hier.

Der Unterzeichnete erlaubt sich, im Auftrage der in unserem Verbands organisierten Fahrschulfführer auf einen Uebelstand aufmerksam zu machen mit der Bitte, die Angelegenheit gefl. prüfen und die beregten Uebelstände schnellstens abstellen zu wollen.

Der im Hause Friedrichstr. 186 beschäftigte Fahrschulfführer ist seit August vorigen Jahres an dem dort befindlichen Fahrschulfführer beschäftigt. Selbiger ist überhaupt noch nicht zur Prüfung dem Kessel-Revisionsverein angemeldet. Außerdem befindet sich im selben Hause, gehörig der Mercedes-Schutzgesellschaft, ein Fahrschulfführer mit Wasserdruck, welcher vom Kessel-Revisionsverein sowohl wie auch von der Polizei gesperrt wurde. Trotz dieses Verbots werden nach wie vor Personen damit befordert. Auch ist es jedem Angestellten, welche nicht die geringste Ahnung von der Beschaffenheit eines Fahrschulfführers haben, gestattet, den Fahrschulfführer zu fahren.

In Anbetracht der sich immer mehr häufenden Fahrschulfführer-Unglücksfälle und im Interesse des dort fahrenden Publikums erjuchen wir Sie höflichst um Beilegung dieses von uns gerügten Mißstandes.

Hochachtungsvoll ujm.

Ueber 4 Monate sind nun verfloßen, ohne daß diesem Uebel abgeholfen wurde oder daß wir einen Bescheid über diese Beschwerden erhalten haben. Wohl ist der Fahrschulfführer infolge dieser Beschwerde geprüft worden, aber sonst wird der Stuhl lustig von jeder beliebigen Person weitergefahren.

Wolle ich sehen sich hierdurch die zuständigen Behörden insofern der außerordentlichen Gefahr, welche dem dort fahrenden Publikum bevorsteht, veranlaßt, endlich Schritte und Wege zu unternehmen, hier Abhilfe zu schaffen. Oder muß erst ein größeres Unglück passieren, ehe eingegriffen wird?

Fensterputzer.

Dresden. Die Lohnbewegung bei der Firma Ernst Tuppac, Steinstr. Die bei Tuppac beschäftigten Kollegen waren mit wenigen Ausnahmen nur sehr schwer für die Organisation zu gewinnen. Deshalb blieben sie auch in ihren Lohnverhältnissen hinter den übrigen Kollegen ein Stück zurück. Im Interesse der organisierten Kollegen war die Verbandsleitung trotzdem fortgesetzt bemüht, auch in diesem Betriebe Wandel zu schaffen. Als das Organisationsverhältnis endlich befriedigend war, wurden die Forderungen aufgestellt und eingereicht. Vom November bis Ende Mai dauerten die Versuche, auf glücklichem Wege etwas zu erreichen. Sicher ein glänzender Beweis der Friedensliebe der Gewerkschaften.

Die Unternehmer legen das aber gern als Schwäche aus, weil sie die Sachlage vollständig verkennen. Am 30. Mai ließen sich die Arbeiter nicht mehr halten und verlangten nun Erfüllung der wiederholt gegebenen Versprechungen. Herr Tuppac lehnte jede Verhandlung mit dem Verbandsvertreter und der Lohnkommission ab und erklärte, vorläufig garnichts geben zu wollen. Darauf blieben nicht einmal die Unorganisierten im Betriebe. Die Arbeit ruhte vollständig. Wer nun geglaubt hätte, daß nun Herr Tuppac tatkräftig von den übrigen Unternehmern unterstützt werden würde, erlebte eine große Enttäuschung. Außer Herrn August Tuppac, der von Weichen zur Hilfe herbeigezogen war, rührte sich kein einziger Dresdener Unternehmer. Die Situation war also außerordentlich günstig.

Leider nahmen am zweiten Streiktag die 6 Unorganisierten, Schneider, Gessler, Salzmann, Semmelrath und Klotz die Arbeit wieder auf, außerdem fand sich noch Herr Knüpfer ein. Die übrigen sich zur Arbeit Meldenden erklärten sich mit den Streikenden solidarisch.

Im Laufe des Vormittag fanden nochmals Verhandlungen statt. Nach längeren Auseinandersetzungen wurde

ein Vergleich abgeschlossen. Es wurden für die Kollegen Lohnzulagen von 1 Mk. und 1,50 Mk. erreicht. Das ist unter den gegebenen Verhältnissen ein schöner Erfolg.

Bei Festhalten der Kollegen an der Organisation und immer weiterem Ausbau derselben werden weitere Erfolge nicht ausbleiben.

Dresden.

In unserer regelmäßigen Versammlung, welche am 25. Mai im Volkshaus stattfand, erstattete Kollege Möller den Bericht vom Verbandstage. Er betonte die außerordentliche Bedeutung der auf diesem Verbandstage gefassten Beschlüsse, durch die der Transportarbeiter-Verband einer der größten und mächtigsten Deutschlands geworden ist. Eingehend erörterte er noch den von unseren Berufskollegen in Berlin gestellten Antrag 110, die Einberufung einer Fensterreinigerkonferenz betreffend, der den Zentralvorstand zur Berücksichtigung überwiesen wurde. Als 2. Punkt stand die Lohnbewegung bei Tuppac auf der Tagesordnung. Hier erklärte Kollege Möller den bisherigen Gang und den Verlauf der mit Herrn Tuppac gepflogenen Verhandlungen. Hierauf wurden zwei eingegangene Entwürfe einstimmig angenommen; der eine der Entwürfe fordert, daß Konsumvereine ihre Fensterreinigungsarbeiten nur von tarifreuen Instituten ausführen lassen sollen, während der andere Antrag die Veranstaltung einer Sommerpartie zum Gegenstand hat. Nachdem noch Kollege Gottenrott die Abrechnung über unsern letzten Unterhaltungsabend und den gegenwärtigen Bestand unserer Sechserkasse, aus der für die ausgesperrten Bauarbeiter 5 Mark bewilligt wurden, gegeben hatte, schloß der Vorsitzende mit einem Appell, der ausgesperrten Bauarbeiter zu gedenken, die von 48 Kollegen besuchte Versammlung.

Handelsarbeiter.

Berlin. Am 25. Mai fand eine große öffentliche Versammlung für die im Bezirke Süden und Südosten Berlins beschäftigten Handelsangestellten und Handelshilfsarbeiter aus den Waren-Kaufhäusern und Spezialgeschäften statt. Der Referent, Handlungsgehilfe Masche, berichtete: Auf Grund des Beschlusses der Versammlung vom 8. vorigen Monats hat sich die Leitung der Organisation an die Inhaber der Kaufhäuser und Spezialgeschäfte gewandt mit dem Ersuchen, während der Sommermonate die Läden an den Sonntagen geschlossen zu halten, damit den Angestellten wenigstens für die Sommermonate der Segen der vollständigen Sonntagsruhe zuteil wird, und da bereits die Detaillisten-Vereinigung des Südens und Südostens Berlins sowie Nixdorf, diese Vergünstigung für ihre Angestellten in den Vorjahren von der Zeit von 10 Uhr vormittags ab eintraten ließ. Nur eine Firma hat die Erfüllung der Forderungen zugesagt, alle anderen haben es an einer Antwort fehlen lassen. Einige Geschäfte wollten sogar von der gegenseitigen Vereinbarung, von 12—2 Uhr geschlossen zu halten, zurücktreten. In Berlin hat die Firma Otto Rad, Oranienstraße, angedroht, ihr Geschäft nicht zu schließen. In Nixdorf hat sich durch das Vorgehen der Firma Levy dieses bereits in die Praxis umgesetzt. Der Kampf um die Ausdehnung der Sonntagsruhe muß nun an Schärfe zunehmen. Weigern sich doch auch ein bestimmter Teil der Ladeninhaber gegen die Aufforderung des Verbandes der Berliner Spezialgeschäfte, die Geschäfte in den Sommermonaten an den Wochentagen um 7 Uhr zu schließen. Der Redner ging dann auf die Mittel, welche die Angestellten im Kampfe um die Eringung der vollständigen Sonntagsruhe zur Verfügung stehen, ein und forderte die Anwesenden auf, die Organisationskräfte zu stärken, damit diese Kampfmittel recht wirksam werden. In der Diskussion ging man scharf mit der Firma O. Rad, Berlin, und Levy, Nixdorf, ins Gericht und fand nachstehende Resolution Annahme:

Die am 25. Mai im „Reichenberger Hof“ tagende, vom Zentralverband der Handlungsgehilfen und vom Deutschen Transportarbeiter-Verband einberufene Angestellten-Versammlung nimmt mit Entschiedenheit davon Kenntnis, daß ein Teil der Geschäftsinhaber des Südostens sich weigert, während der Sommermonate die Geschäfte am Sonntag geschlossen zu halten.

Die Versammlung ersucht die Ketten Verbände, bei denjenigen in Betracht kommenden Geschäftsinhabern, die bisher ihre Einwilligung nicht gegeben haben, nochmals vorstellig zu werden, und eventuell die Firmen, die keine Rücksicht auf die Forderungen der Angestellten und Konsumenten nehmen, der Einwohnerschaft bekannt zu geben. An das tausende Publikum richtet die Versammlung das Ersuchen, an Sonntagen keine Einkäufe zu besorgen.

Die Versammlung beauftragt auch die beiden Verbände, sich an den Aktions-Ausschuß der sozialdemokratischen Wahlvereine von Berlin zu wenden, damit die Funktionäre auf dem nächsten Parteitag darauf hinwirken, daß die Einkäufe am Sonntag unterbleiben.

Die Delegierten der Schöneberger Gewerkschaftskommission haben durch eine Resolution ebenfalls ihre Unterstützung zur Einführung und Erwitterung der Sonntagsruhe in den Sommermonaten an ihrem Orte ausgedrückt.

Aus den Jugend-Abteilungen.

Das Jugendgericht Berlin-Mitte hat soeben einen Bericht über seine Tätigkeit im Jahre 1909 veröffentlicht, der die Zweckmäßigkeit dieser Einrichtungen von neuem beweist. Das Gericht hatte im Berichtsjahr 1753 Personen abzurufen. Davon befanden sich 215 im Alter von 12 bis 14 Jahren, 454 im Alter von 14 bis 16 Jahren und 1084 im Alter von 16 bis 18 Jahren. Welchen Einfluß die Erziehung auf das Rechtsempfinden der jungen Leute ausübt, geht daraus hervor, daß 178 unehelicher Geburt, 378

halb und 39 ganz verwaist waren und bei 153 die Eltern getrennt lebten. Das sind 50 pCt. der Verurteilten! In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle, nämlich in 1019, handelte es sich um Eigentumsvergehen, in 158 Fällen um Vergehen gegen die Straßenpolizeiverordnung, 144 Fällen um groben Unfug, 129 Fällen um Gewerksunzucht, 58 Fällen um Betteln, 46 Fällen um Obdachlosigkeit usw. Die Strafen sind verhältnismäßig milde ausgefallen: 502 wurden freigesprochen, 877 erhielten einen Verweis, 235 Geld- und 214 Freiheitsstrafen. In 58 Fällen war die Strafe länger wie ein Monat. Bei 99 der zu Freiheitsstrafen Verurteilten wurde eine Strafaussetzung mit Aussicht auf Vergnadigung eingeleitet.

Die Vorteilhaftigkeit der Jugendgerichte offenbart sich besonders auch im Vorverfahren. Im Jahre 1909 sind dem Gericht 661 obdachlose jugendliche Personen wegen der verschiedenen Delikte zugeführt worden. Die Vorgeführten waren fast ausnahmslos geschlechtstrank. Bei einem Teile derselben ist es nicht zum Hauptverfahren, d. h. zu einer Aburteilung gekommen. Bei den Verhandlungen war stets ein Vertreter des Vereins zur Besserung für Strafgefangene anwesend, der teilweise durch Vermittelung von Arbeit, Beschaffung von Mitteln zur Heile zur Familie usw. eingriff.

Die Zahlen gestatten einen Blick in den tiefen Abgrund unserer sozialen Zustände. Hier kann in der Hauptsache nur eine Besserung dieser Zustände helfen.

Transportarbeiter.

Hannover. Die Aussperrung scheint es der Firma Gebüder Mehring, Baumaterialienhandlung in Linden, angetan zu haben, daß sie mit ihren Leuten umgeht, als ob sie gar keine mehr nötig hätte. Die Firma drohte schon vor 8 Wochen damit, daß halbe Tage gearbeitet werden solle, getraute sich aber nicht so recht, hierzu überzugehen, da immer noch genug zu tun war. Um aber wenigstens etwas in dieser Beziehung zu unternehmen, ließ sie einen 65 Jahre alten Arbeiter, der schon ca. 30 Jahre in der Branche gearbeitet hat, halbe Tage arbeiten, dabei verdient der Mann 31 Pf. pro Stunde und kam insfolgedessen die eine Woche mit etwas über 8 Mk. Lohn zu Hause. Daß Herr Mehring vielleicht mit solcher Summe auskommen kann, ist kaum anzunehmen. Die ganze Sache kam aber erst vorige Woche zum Ausdruck. Der Lagermeister hat, wie es scheint, schon seinen Urlaub angetreten und Herr Fritz Mehring nahm jetzt die Regierung in die Hände und kündigte vorige Woche gleich zwei Mann. Als die beiden Arbeiter nun aufhörten und fragten, weshalb gerade sie aufhören sollten, da sie doch nicht die Jüngsten im Betriebe wären, sagte Herr Mehring, sie hätten ja doch nicht halbe Tage arbeiten wollen, dabei war das noch von keinem Arbeiter, mit Ausnahme des 65jährigen, verlangt worden.

Daraus kann man wieder sehen, daß Verprechen und Halten bei unseren Unternehmern zweierlei Dinge sind; denn kurz vor der Aussperrung hat Herr Fritz Mehring seinen Arbeitern versichert, wenn die Aussperrung auch lange dauern würde, er doch keinen entlasse. Aber wir sind es ja von den Herren Arbeitgebern nicht anders gewohnt. Die Firma hat jedenfalls ebenso gedacht, wie die Bauarbeiterorganisationen über den Haufen gerannt, da dieses nun doch nicht so schnell geht, kommt die Firma Mehring auch noch her und schneidet die Leute, die vielleicht einmal ihr gutes Recht beanspruchen, aufs Straßenpflaster, jedenfalls wie gewöhnlich wegen Arbeitsmangel, der vorläufig noch garnicht so groß zu spüren ist bei der Firma.

Darum rufen wir den Ausschern und Arbeitern in den Baumaterialhandlungen zu: Haltet fest an der Organisation, versucht, die uns Fernstehenden für unsere Sache zu gewinnen, damit das Schmarogertum in Euren Betrieben nicht überhand nimmt.

München. Einen schönen Erfolg haben die Kollegen in der Exportmalz- und Eisfabrik zu verzeichnen. Am 1. April d. J. sollte der alte Tarif erneuert werden. Frühzeitig wurde hierzu Stellung genommen, doch die bevorstehende Bewegung im Schwerfuhrgewerbe sowohl, wie auch die drohende Bauarbeiteraussperrung verursachten eine Verzögerung. Nun wurden wir seitens des bayerischen Arbeitgeberverbandes des Transport-, Handels- und Verkehrsgewerbes aufgefordert, einen Entwurf einzureichen. Dies geschah denn auch, erhielten darauf aber keine Antwort. Auf dem Gewerbegericht wurde uns eröffnet, daß vorerst nicht verhandelt wird. Erst müsse die Bewegung im Schwerfuhrgewerbe beendet sein. Wir waren damit einverstanden, da die Konjunktur in diesem Betrieb nach einigen Wochen besser wurde. Dieser Waffenstillstand benutzte jedoch die Firma, um mißliebige Personen zu entfernen. Am 16. April wurden zwei Kollegen entlassen, angeblich, weil sie zu lange Protzzeit machten. Die Folge davon war, daß sämtliche Kollegen am 18. April im Einverständnis der Ortsverwaltung die Arbeit niederlegten. Die Firma erklärte sich am zweiten Tage bereit zu unterhandeln, da sich nur zwei Arbeitswillige eingefunden hatten. Der Arbeitgeberverband war nicht instande, diesen Betrieb zu besetzen. In erster Linie mußten die beiden Kollegen wieder eingestellt werden, dann wurde erst in die Beratung des Tarifes eingetreten. Nachstehender Tarifvertrag wurde vereinbart:

Tarif-Vertrag

zwischen dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung I München und der Münchener Export-Malzfabrik A.-G.

1. Regelung der Arbeitszeit.

a) Für das Fahrpersonal beginnt die Arbeitszeit früh ½ 5 Uhr und endet abends 7 Uhr. Um 6 Uhr muß eingepannt sein.

b) Für die Tagelöhner, die im Eiswert und im Fahrwerksbetrieb und den mit demselben zusammenhängenden Arbeiten beschäftigt werden, ist die Arbeitszeit je nach Bedarf, worüber die Münchener Export-Malzfabrik allein zu bestimmen hat und beträgt

9/10 Stunden innerhalb einer 12stündigen Präsenzzeit, wofür jedoch 10 Stunden voll ausbezahlt werden.

c) Pausen sind je eine ¼ stündige Frühstückspause, ½ stündige Vesper-, 1/2 stündige Mittagspause.

2. Regelung des Lohnes.

Die Fuhrleute erhalten einen Wochenlohn von 28,- Mk.

Die Tagelöhner erhalten einen Stundenlohn von 43 Pf., ab 1. April 1911: 44 Pf., oder einen Wochenlohn von 26 Mk.; für diejenigen Stunden jedoch, in welchen die Tagelöhner vor 6 Uhr früh beschäftigt werden, erhalten sie 48 Pf. pro Stunde. Die im Wochenlohn beschäftigten Tagelöhner erhalten für die Stunden vor 6 Uhr früh einen Zuschlag von 5 Pf. pro Stunde.

Aushilfsarbeiter erhalten den Fahrerlohn.

3. Ueberstunden.

Ueberstunden sind tunlichst zu vermeiden; sie werden gezahlt, wenn die vertragmäßige Arbeitszeit um 20 Minuten überschritten wurde und mit 60 Pf. vergütet. Dabei müssen die Ueberstunden jedoch spätestens am nächsten Werktag beim Verwalter angemeldet sein, andernfalls werden sie nicht bezahlt.

4. Sonntagarbeit.

Der Früh-Stalldienst der Fuhrleute an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen umfaßt lediglich die notwendigen Stallarbeiten.

Das Mittag- und Abendsfüttern übernimmt für die Pferde abwechselnd ein anderer Fuhrmann, ebenso für die Ochsen ein anderer Ochsenfahrer und wird hierfür 1 Mk. vergütet.

Das Fahren an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen bis Mittag 12 Uhr wird mit 3 Mk., jede weitere Stunde mit 80 Pf. vergütet.

Die Eisarbeiter erhalten 50 Pf. pro Stunde, die Mittfahrer 60 Pf.

Sämtlichen Arbeitern, für die dieser Tarif Gültigkeit hat, wird der dritte Sonntag und zwar ununterbrochen 36 Stunden freigegeben.

5. Urlaub.

Den Fahrern sowie den in Wochenlohn angestellten Arbeitern wird ein auf den Sommer, zwischen 1. Juni und 1. Oktober fallender Urlaub von vier Tagen gewährt.

6. Sonstiges.

a) Unter Anerkennung des § 616 des B. G. B. wird dem Fahrpersonal und den im Wochenlohn angestellten Arbeitern bei unverschuldeter Zeitverkürzung und Krankheit der Lohn weiterbezahlt, falls nicht eine erhebliche Zeit in Betracht kommt. Als nicht erhebliche Zeit werden 3 Tage angesehen.

b) Kündigung findet nicht statt. Einzelabmachungen haben keine Gültigkeit.

c) Bei Arbeitsmangel wird der zuletzt Eingestellte zuerst entlassen.

d) Maßregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung sinden gegenseitig nicht statt; ebenso tritt eine Verschlechterung der bisherigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse ein.

7. Tarifdauer.

Vorstehende Vereinbarung tritt am 1. April 1910 in Kraft, gilt bis 1. April 1912 und hat stets auf ein weiteres Jahr Gültigkeit, falls nicht seitens der Firma oder vom Deutschen Transportarbeiter-Verband dieselbe vier Wochen vorher gekündigt wird.

München, den 1. April 1910.

Für die Firma:

gez.: Mag Weipensfeld.

Für den Verband:

gez.: Theodor Eichner.

Der Vorsitzende des Gewerbegerichts München

als Einigungsamt:

gez.: Sartorius, Gewerberichter.

Dieser Tarif brachte den Kollegen eine Lohnerhöhung von durchschnittlich 2,10 Mk. pro Woche nebst anderen Verbesserungen. Die Haltung der Kollegen während des zweitägigen Streiks war musterhaft. Hoffentlich wird auch die Firma daraus gelernt haben, daß sie Männer beschäftigt, die auch in Zukunft jede scholle Behandlung seitens des Herrn Verwalters energisch zurückweisen. Auch die Kollegen haben gesehen, was eine straffe Organisation zu leisten vermag.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Glab. In unserer am 28. Mai abgehaltenen Mitgliederversammlung (welche leider schwach besucht war), gab der Kassierer zunächst die Abrechnung vom 1. Quartal, aus welcher zu ersehen war, daß wir trotz der erschwerten Agitation doch Fortschritte gemacht haben. Dann hielt der Gauleiter einen Vortrag über die Reichsversicherungsgesetzgebung. In klarer, allen verständlicher Form erklärte er den Kollegen ihre Rechte (die Pflichten werden ihnen schon von anderer Seite eingepreßt) sowie die Organisation der Kranken-, Invaliditäts- und Unfallversicherung. Hieran schloß sich eine rege Diskussion, worin viele Kollegen Ergebnisse aus ihrem Bekanntenkreise über Rentenentziehung resp. Nichtbewilligung etc. zum besten gaben. Gewerkschafts-Sekretär Seidel ersuchte die Kollegen, ihm ja alle Vorfälle über Rentenverweigerung sowie Uebelstände in Betrieben usw. zu melden. Auch berichtete Redner, daß eine hiesige Fabrik alkoholfreier Getränke einen schulpflichtigen Knaben sowie Soldaten zum Flaschenwaschen etc. verwendet. Dabei ist fortwährend Ueberfluß an Arbeitskräften zu allen möglichen Beschäftigungen am Orte vorhanden. Herrliche Zustände fürwahr. Nachdem dann noch der Vorsitzende die Kollegen ermahnt hatte, die gehörten Ausführenden zu beherzigen und tätig mitzuwirken an dem steten Ausbau unserer Organisation, wurde die Versammlung geschlossen.

Breslau. In der öffentlichen Versammlung am 21. Mai sprach ein Breslauer Kollege über den Zu-

sammenschluß der Verbände im Transportgewerbe. Der Vortrag wurde mit großem Beifall aufgenommen. Beschlossen wurde, die Versammlungen im Sommerhalbjahr des Sonnabends abzuhalten. Die Kollegen werden aufgefordert, die Versammlungen eifrig zu besuchen und auch sonst fleißig für die Organisation tätig zu sein.

Stolz i. P. In der Versammlung am 22. Mai referierte unser Gauleiter über den Zusammenschluß der Verbände. Die Ausführungen des Redners wurden mit Beifall aufgenommen und den Verbandstagsbeschlüssen einhellig zugestimmt. Eine Resolution, in der die Kollegen den Zusammenschluß freudig begrüßen und sich verpflichten, noch eifriger als bisher für die Organisation zu wirken, fand einstimmig Annahme.

Würzburg. Die am 29. Mai stattgefundene Versammlung war gut besucht und nahmen die Kollegen den Bericht unseres Delegierten über den außerordentlichen Verbandstag mit Interesse entgegen. Der Zusammenschluß im Transportgewerbe wurde in der Diskussion freudig begrüßt und wurde der Erhöhung des Beitrages auf 50 Pf. einmütig zugestimmt. Ferner wurde eine Resolution angenommen, die die Einberufung einer Gaukonferenz im Gau 7 wünscht. An Stelle des als 1. Kassierers gewählten Kollegen Alfons Ott wurde Kollege Johann Wey als 2. Bevollmächtigter gewählt. Als weiterer Revisor fungiert Kollege Hey. Am Schlusse der vorzüglich verlaufenen Versammlung ersuchte der Bevollmächtigte die anwesenden Kollegen, alle Kräfte dafür einzusetzen, daß auch in Würzburg durch die Organisation menschenwürdige Verhältnisse für die Berufs Kollegen geschaffen werden können.

Resolution.

Die am 29. Mai tagende außerordentliche Mitgliederversammlung der Zahlstelle Würzburg hält es zur Agitation und Information für zweckentsprechend, wenn baldmöglichst vom Zentralvorstand eine Gaukonferenz für den Gau 7 einberufen wird.

Mitteilungen des Vorstandes.

Nachgenannte Mitglieder sind abgereist, ohne ihren Verpflichtungen der Organisation gegenüber nachzukommen zu sein: Aus Düsseldorf der Genferpüger Schulz, Friedrich, Spt.-Nr. 247 363, eingetreten am 1. Januar 1908 in Düsseldorf. Aus Leipzig: Zobel, Kurt, Spt.-Nr. 94 598, eingetreten am 20. März 1910 in Leipzig.

Ferner wird seit einiger Zeit vermisst der Kollege Brielow, August, Spt.-Nr. 337 404 der Verwaltungsstelle Malchin, eingetreten daselbst am 26. Mai 1907. Es ist nicht ausgeschlossen, daß diesem Kollegen ein Unglücksfall zugefallen ist.

Wir ersuchen die Verbandsfunktionäre um umgehende Bekanngabe der Adressen obiger Mitglieder, falls letztere sich irgendwo anmelden bezw. aufsuchen. Verloren gegangene sind die Verbandsbücher nachstehend bezeichnete Mitglieder: Treusch, Mag, Spt.-Nr. 31 279 (alte Nummer), der Verwaltungsstelle Frankfurt a. M., eingetreten daselbst am 30. Januar 1906. Süniger, Hermine, Spt.-Nr. 90 533, der Verwaltungsstelle Leipzig, eingetreten daselbst am 29. April 1901.

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

Aus der Organisation wurden ausgeschlossen auf Grund des § 3, Abs. 7a und b des Verbandsstatuts das Mitglied Rasch, Ernst, Spt.-Nr. 240 078, der Verwaltungsstelle Erfurt.

Die Adresse des Kassierers der Verwaltungsstelle Weimar ist jetzt: Günther, Arno, Gartenstr. 21, Hof pt. Auszahlung der Reiseunterstützung erfolgt beim Kollegen Schwarz, Karl, Gr. Kirchgasse 4, 2 Treppen, werktätig abends zwischen 7-8 Uhr.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

Bekanntmachung.

Bezugnehmend auf die im „Courier“ erfolgten Bekanntmachungen betr. Konferenz der in Abzahlungs-, Nähmaschinen-, Versicherungs- und Automaten-geschäften tätigen Entlassener und Rassenboten, machen wir darauf aufmerksam, daß die Namen und Adressen der gewählten Delegierten bis spätestens 18. Juni d. J. an den Unterzeichneten einzusenden sind.

Der Verbandsvorstand.

J. A.: Oswald Schumann.

Verbandsmitglieder!

Das Jahrbuch 1909 ist erschienen. Der Preis ist für Verbandsmitglieder auf 50 Pf. für das broschürte und 1,- Mk. für das gebundene Exemplar festgesetzt. Im Buchhandel kostet das Jahrbuch brosch. 1,- Mk., gebd. 1,50 Mk.

Es ist zur Durchführung einer großzügigen Agitation unbedingt notwendig, daß die Mitglieder über die Verhältnisse im Verbands genau informiert sind. Deshalb darf keinem Mitgliede das Jahrbuch fehlen. Bestellungen sind an die Ortsverwaltungen zu richten.

Verlagsanstalt „Courier“.

Druckfehler-Berichtigung.

Breslau. In der Nr. 22 d. Bl. brachten wir einen Bericht über unsere Kassenabrechnung, es heißt darin, für Kassenunterstützung 3005,70 Mk., es muß richtig heißen: 3005,70 Mk. Ferner ist in der Gesamteinnahme ein Posten Zinsen im Betrage von 87,88 Mk. übersehen worden.

Verantwortl. Redakteur: Karl Brüsche, Rummelsburg.

Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.

Fakultative Unterstützungseinrichtungen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Die in Groß-Berlin wohnenden Mitglieder werden hiermit zu der am Donnerstag, den 16. Juni cr., abends 8 Uhr, im Arbeitsnachweise des Verbandes, Engelufer 15, Hof 3 Trp., stattfindenden

Konstituierenden Versammlung

eingeladen. — Tages-Ordnung: 1. Einleitender Vortrag. 2. Wahl der Beisitzer zum Verwaltungsausschuß und zur Revisionskommission. 3. Wahl der örtlichen Verwaltung.

Jedes Mitglied ist verpflichtet zu erscheinen. — Mitgliedskarte legitimiert.

Der Vorstand. J. A.: Oswald Schumann.

Fakultative (freiwillige) Unterstützungseinrichtungen.

Wir machen unsere Mitglieder besonders darauf aufmerksam, daß die laut Anregung des Münchener Verbandstages vom Verbandsvorstand ausgearbeiteten Satzungen für die fakultativen Unterstützungseinrichtungen in der Nr. 11 des Courier vom 13. März veröffentlicht worden sind. Wir setzen voraus, daß alle Mitglieder dieselben gelesen und von dem Inhalt derselben Kenntnis genommen haben.

Mit dieser Einrichtung ist ein langgehegter Wunsch einer Anzahl Mitglieder, die das Bestreben hatten, sich in Bezug auf höheren Rechtsschutz, sowie für den Fall ihrer Invaldität, als auch in Bezug auf Witwen- und Waisenunterstützung zc. zu versichern, Rechnung getragen worden.

Viele Mitglieder haben im Laufe der Zeit wegen Fehlens derartiger Verbandseinrichtungen, sich bei Privatgesellschaften versichert, um auf diese Weise vorkommenden Falles nach dieser oder jener Richtung hin geschützt zu sein. Leider sind dabei nicht immer die besten Erfahrungen gemacht worden, weil man in verschiedenen Fällen Schwindelgesellschaften in die Hände gefallen ist.

Es ist also nunmehr auch in dieser Beziehung Wandel geschaffen worden, so daß wir von jedem Mitgliede, welches bestrebt ist, sich wie vorbemerkt zu versichern, erwarten, daß es die diesbezüglichen Verbandseinrichtungen in Anspruch nehmen wird.

Die Aufnahmen erfolgen unter den in den Satzungen festgesetzten Bedingungen und zwar ab 1. April d. Js. bei den Kollegen Beitragskassierern, als auch in den Büros und Arbeitsnachweisen des Verbandes zu Berlin, Charlottenburg und Köpenick.

NB. Die Unterstützungseinrichtungen sind nicht obligatorisch, sondern fakultativ, d. h. es liegt hier kein Zwang vor, es ist vielmehr jedem Mitgliede freigestellt, sich aufnehmen zu lassen.

Baufondsmarke.

Die am Mittwoch, den 18. Januar 1910 stattgefundene außerordentliche General-Versammlung der Bezirksverwaltung Groß-Berlin hat sich mit der Frage: „Beschaffung eines eigenen Heims“ (Verbandshauses) eingehend beschäftigt und dann mit großer Majorität beschlossen: „1. Dem Ankauf der in Frage kommenden Grundstücke zuzustimmen und 2. daß jedes Mitglied, d. h. erwachsene männliche Mitglieder, einen einmaligen Extrabeitrag von 2 Mk., weibliche und jugendliche Mitglieder einen solchen von 1 Mk. und zwar in $\frac{1}{4}$ resp. $\frac{1}{2}$ jährlichen Raten à 50 Pfg. zwecks Schaffung eines Baufonds beizutragen haben.“ Als Dultung werden vom Hauptvorstand besondere Marken à 50 Pfg. herausgegeben, welche durch die angestellten Einkassierer, Zahlstelleninhaber und Betriebsvertrauensleute zur Ausgabe gelangen.

Wir betrachten es als Ehrensache eines jeden Mitgliedes der Bezirksverwaltung Groß-Berlin, daß es den vorgeführten Beschluß beachtet und die Hausfondsmarken mindestens je eine pro Quartal entnimmt.

Am Sonntag, den 19. Juni 1910, in Meentes Volksgarten, (Inh. Friedrich Neumann), Lichtenberg, Rößlerstr. 35-36, 2. Eingang Landsberger Chaussee:

Großes Volks-Sommerfest.

Größter und schönster Naturgarten. 25 000 Personen fassend. Bei ungünstiger Witterung bieten die Niesenzelte genügend Schutz.

Bühne 1: Erstklassige Sängergesellschaft. — Bühne 2: Großes Garten-Konzert.

Bühne 3: Spezialitäten ersten Ranges.

Im Niesen-Parquettsaal von 4 Uhr an: **GROSSER BALL.**

3 Kaffeeküchen, geöffnet von 2—5 Uhr. Kinder-Fadelpolonaise. Volksbelustigungen aller Art. Günstige Fahrverbindungen.

Jedes Kind erhält am Eingang eine Stocklaterne und Kopfbedeckung gratis.

Entree nur 20 Pfg. Kaffeneröffnung 1 Uhr. Anfang des Konzerts 4 Uhr. Billets an der Kasse 25 Pfg.

Billets sind bei den Einkassierern, Vertrauensleuten, Betriebskassierern, Zahlstellen und in den verschiedenen Büros zu haben.

In Rücksicht darauf, daß Unkosten in keiner Weise gescheut wurden, wird erwartet, daß die Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten sich auch wirklich zahlreich einfinden. **Das Komitee.**

Sonntag, den 17. Juli 1910, „Café Bellevue“, Rummelsburg, Hauptstr. 2, am herrlich gelegenen Rummelsburger See:

Großes Volks-Sommerfest

verbunden mit Garten-Konzert, Spezialitäten, Volksbelustigungen.

Von 4 Uhr: **GROSSER BALL.**

Kaffeelöcher Liter 80 Pfg. — Kinder-Fadelpolonaise. Jedes Kind in Begleitung Erwachsener erhält Stocklaterne und Kopfbedeckung gratis.

Entree 20 Pfennige. Kassen-Eröffnung 1 Uhr. Anfang des Konzerts 4 Uhr. Programm gratis.

Fahrverbindung: Stadt- und Ringbahn Station Stralau-Rummelsburg, sowie Straßenbahnlinie 76 und 79 und Untergrundbahn Schleißer Bahnhof bis Parallelweg.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A.: August Werner, Engelufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt 4, 2382 und 4747.

Sektion I.

Handelsarbeiter.

Branche der Einkassierer und Kassenboten.

Aus Anlaß der am 28. Juni 1910 stattfindenden 1. Konferenz der Einkassierer und Kassenboten Deutschlands veranstaltet die Berliner Kollegenschaft am Donnerstag, den 23. Juni 1910, abends 9 Uhr beginnend, im großen Saale des „Berliner Gewerkschaftshauses“, Engelufer 15, zu Ehren der anwesenden Delegierten einen

Kommers

unter Mitwirkung des „Berliner Mst-Trio“ und des Gesangsvereins „Männerchor der Handels- und Transportarbeiter“.

Hierzu laden wir die gesamte Kollegenschaft Berlins freundlichst ein und versprechen einen genußreichen Abend.

Das Komitee.

Eintritt 40 Pfennige inklusive Tanz. Anfang präzis 9 Uhr.

Billets sind zu haben bei den Beitragskassierern, ferner bei den Restaurateuren: Knappe, Weinbergsweg 26; Hahn, Linienstr. 73; Wugge, Kastanien-Allee 95; Döhning, früher Nieger, Köpenickerstr. 59, Ecke Michaelkirchstraße; Heil, Chorinerstr. 77, Ecke Fehrbellnerstraße; Göbel, Schönhauser Allee 178; Freudenreich, Höchstestraße 48; Merkmann, Große Frankfurterstr. 20, sowie am Festabend am Büffet im Gewerkschaftshaus.

Einkassierer und Kassenboten!

Am Donnerstag, den 16. Juni 1910, abends 8½ Uhr, im Restaurant A. Hahn, Linienstr. 73, (am Rosenthaler Tor):

Branchen-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag über: „Die fakultativen (freiwilligen) Unterstützungseinrichtungen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.“ 2. Diskussion. 3. Konferenz und Kommers. 4. Beratung eingegangener Anträge und Abrechnung der verkauften Billets. 5. Verschiedenes.

In Anbetracht der wichtigen Tages-Ordnung erwarten wir vollständigen Besuch.

Es ist dieses die letzte Zusammenkunft vor unserer Konferenz und aus diesem Grunde müssen alle Kollegen anwesend sein.

Etwaige Anträge sind schriftlich an die Branchenleitung einzureichen.

Billets zum Kommers werden noch ausgegeben. Dergleichen werden neue Mitglieder aufgenommen. Auch können Beiträge bezahlt werden.

Erscheint alle! Keiner darf fehlen!

Die Branchenleitung.

J. A.: Friedr. Luckow, Fehrbellnerstr. 3, II.

Hausdiener, Packer, Kutscher aus den Papier- u. Peppen-engros-Firmen, Buchdruckereien, Buchbindereien und Papierverarbeitungsindustrie.

Am Montag, den 13. Juni 1910, abends 8 Uhr:

Branchen-Versammlung

im „Neuen Arbeitsnachweiseaal“, Alte Leipzigerstr. 1.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Koll. G. Gaerling: 1. Die Gewerkschaftsbewegung des Auslandes. 2. Diskussion. 3. Aus unseren Berufen. 4. Verschiedenes.

Kollegen! In Anbetracht der Tagesordnung erwarten wir, daß Ihr Mann für Mann in dieser Versammlung erscheint. Keiner darf fehlen!

Im Monat Juli fällt die Branchen-Versammlung aus!

Die Branchenleitung.

Hausdiener, Kutscher aus den Wäsche-Verleih-Geschäften Berlins!

Mitglieder und Vertrauensleute!

Die Abstempelung der Kontrollkarten findet für den Monat Juli am Montag, den 27. Juni, abends 7 1/2 Uhr, im Lokal von Mittag, Mühlentorstr. 10, statt.

Spätere Abstempelungen finden nicht statt. Mitgliedsbücher müssen vorgelegt werden. Laut General-Versammlungsbeschluss ist in jedem Quartal eine Hausfondsmarke zu kleben und haben in diesem Jahre die Kollegen eine Waiver-Marke zu entnehmen.

In Branchen-Angelegenheiten bitte sich schriftlich an Waldemar Nieke, Grüner Weg 115, zu wenden.

Die Sektionsleitung.

Kollegen aus der Herren-, Damen- und Uniformbranche, sowie alle in Ladengeschäften tätigen Hausdiener, Packer, Radfahrer etc.

Am Mittwoch, den 15. Juni 1910, abends 8 1/2 Uhr, im Arbeitsnachweisbüro, Alte Leipzigerstr. 1:

Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag, 2. Erziehung zur Branchenleitung, 3. Branchenangelegenheiten.

Am Sonnabend, den 25. Juni, findet die diesjährige Nachtpartie statt. Treffpunkt abends 10 1/2 Uhr am Oranienburger Tor, Ecke Hannoverstraße, Straßenbahn nach Tegeln.

Nachzügler bis 11 1/2 Uhr Endhaltepunkt in Tegeln. Rückfahrt früh 5.10 von Stolpe für die Sonntag arbeitenden Kollegen.

Für beide Veranstaltungen wird erwartet, daß für gute Beteiligung agitiert wird. Die uns fernstehenden Kollegen sind ganz besonders eingeladen.

Die Branchenleitung.

Sektion II.

Transportarbeiter.

Achtung! Betriebsvertrauensleute und Mitglieder der einzelnen Branchenleitungen.

Wir richten hiermit an alle unsere Funktionäre das dringende Ersuchen, bei etwaigem Ausscheiden aus ihren Verbandsämtern, sowie bei jeder Wohnungsänderung hiervon der unterzeichneten Leitung oder ihren zuständigen Branchenberatern sofort Mitteilung zu machen. Die Mitteilung kann schriftlich, am besten durch Postkarte erfolgen. Hierbei muß die Betriebsstätte sowie die Branchenzugehörigkeit, ob Volkshaus, Geschäftsführer, Kellerarbeiter etc., mit bekannt gegeben werden. Derartige Meldungen sind zu richten: Zimmer 33, Engel-Ufer 15

Sonntagsruhe!

In letzter Zeit mehrten sich die Beschwerden im Verbandsbüro darüber, daß unsere Kollegen Kutscher in verschiedenen Fuhrbetrieben des Sonntagsvormittags nach 10 Uhr noch mit allerlei Arbeiten auf den Fuhrhöfen beschäftigt werden. Da jede derartige Beschäftigung ein Verstoß gegen die gesetzliche Bestimmung über die Innehaltung der Sonntagsruhe ist, ersuchen wir unsere Kollegen, wo ihnen derartige Uebertretungen seitens der Fuhrherren bekannt werden, dem Verbandsbüro im Zimmer 33 genaue Mitteilung darüber zu machen.

Die Sektionsleitung. J. A.: Albert Nieke.

Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Mineralwasser- und Essigfabriken, Grossdestillationen, Wein- und Biergroshandlungen des Bezirks „Nordosten“.

Am Donnerstag, den 16. Juni, abends 7 Uhr im Lokal des Herrn Wagner, Landsberger Allee 14.

Große Bezirksversammlung.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Bonitz über: „Arbeiterleben“. 2. Diskussion. 3. Die Erhebungen in unserem Beruf. 4. Geschäftliches. Aufnahme neuer Mitglieder. Abstempelung der Legitimationskarten. Zahlreichen Besuch erwartet.

Die Branchenleitung.

Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Mineralwasser- und Essigfabriken, Grossdestillationen, Wein- und Bierversandgeschäften des Bezirks „Wedding“.

Am Donnerstag, den 16. Juni, abends 7 Uhr im Lokal des Herrn Paul Niesel, Müllerstr. 14.

Große Bezirksversammlung.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Voigt über: „Die Revolution im Welthandel“. 2. Diskussion. 3. Die Erhebungen in unserem Beruf. 4. Geschäftliches. Aufnahme neuer Mitglieder, Abstempelung der Legitimationskarten. Kollegen! Sorgt für zahlreichen Besuch der Versammlung.

Die Branchenleitung.

Letztergerüstbauer!

Am Sonntag, den 12. Juni 1910, vorm. 10 Uhr.

Branchen-Versammlung

im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c. Tages-Ordnung: 1. Bericht vom Verbandstag in Hamburg. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes. Zahlreichen Besuch sehen wir als selbstverständlich voraus.

Beitragsmarken zur Unterstützungskasse werden in der Versammlung ausgegeben.

Die Branchenleitung.

Kellerarbeiter, -Arbeiterinnen und Kutscher aus den Mineralwasser- und Essigfabriken, Grossdestillationen, Wein- und Biergeschäften Berlins und Umgegend.

Am Mittwoch, den 22. Juni, abends 8 1/2 Uhr im Restaurant August Gahn, Linienstr. 78, am Rosenthaler Tor.

Große Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Hermann Schulze über: „Die soziale Lage der Frauen der arbeitenden Klasse“. 2. Der Stand unserer Lohnbewegung. 3. Die Erhebungen in unserem Beruf. 4. Geschäftliches. Aufnahme neuer Mitglieder, Abstempelung der Kontrollkarten. Kollegen! In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung sehen wir voraus, daß Ihr recht zahlreich erscheinen werdet. Bringt eure Frauen mit.

Die Branchenleitung.

Mitglieder des Distrikts 9!

Charlottenburg! Halensee! Schmargendorf! Wilmersdorf!

Am Montag, den 13. Juni, abends 8 1/2 Uhr:

Große Mitglieder-Versammlung

im „Volkshaus“, Köpenickerstr. 8. Tages-Ordnung: 1. Berichterstattung vom Hamburger Verbandstag. 2. Der Zusammenschluß der Transportarbeiter, Hafenarbeiter und Seelente. 3. Diskussion. 4. Die neue Witwen-, Waisens-, Invaliditäts- und Unfallversicherung des Verbandes. 5. Geschäftliches.

Es wird allen Kolleginnen und Kollegen dringend zur Pflicht gemacht, recht rege für den Besuch dieser Versammlung zu agitieren! Bringt die Frauen mit.

Ersteht alle! Keiner darf fehlen!

Mit kollegialem Gruß

Im Auftrage der Distriktsleitung: Max Bernhardt.

Achtung! Markthallenarbeiter.

Am Sonntag, den 19. Juni, vorm. 10 1/2 Uhr, in Dräfels Festsälen, Neue Friedrichstr. 85:

Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Wie stellen sich die Kollegen zur Einführung des Legitimationszwanges? Referent wird in der Versammlung bekannt gegeben. 2. Diskussion.

Vollzähliges Erscheinen der Kollegen erwartet

Die Kommission.

Jugend-Abteilung.

Versammlungen.

Abteilung Moabit am Mittwoch, den 15. Juni cr., abends 8 1/2 Uhr, bei Starck, Waldstr. 8.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Süd-Osten am Mittwoch, den 15. Juni cr., abends 8 1/2 Uhr, bei Hoffmann, Doppelnerstr. 47.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Schönhauser Vorstadt I. am Sonnabend, den 18. Juni cr., abends 8 1/2 Uhr, bei May, Schönhauser Allee 134.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Süden am Montag, den 20. Juni cr., abends 8 1/2 Uhr, bei Wöhle, Prinzessinnenstr. 28.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Die jugendlichen Kollegen des Ostens und Nordostens unternehmen am Sonntag, den 12. Juni cr., eine

Partie

nach Parkhorst - Ravensteiner Mühle - Friedrichshagen. Die Kollegen treffen sich morgens 7 Uhr an folgenden Punkten: Prenzlauer Tor, Landsberger Tor, Schleißer Bahnhof Ecke Madatsstraße und Baitenplatz (Normaluhr). Fahrgeld insgesamt 30 Pf.

Kollegen! Jede Veranstaltung unserer Jugend-Sektion bietet Gelegenheit zur Agitation unter den unorganisierten jugendlichen Arbeitern, dementsprechend zu agitieren ist Pflicht jedes Einzelnen!

Die Sektionsleitung.

Sektion III (Strassenbahner).

Am Dienstag, den 5. Juli 1910:

Dampfer-Partie mit Musik

nach Zwickau (Berliner Schweiz)

Lokal Gärtner am Seddin-See.

Abfahrt morgens 1/8 Uhr von der Dampferstation Bahnt & Gerber an der Stralauerbrücke Ecke der Waisensbrücke.

Billets à Person 1,10 Mt., Kinder unter 14 Jahren frei.

Billets sind zu haben bei den Entlasserern, in den Zahlstellen und im Büro, Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 14/15, 2. Exp., Zimmer 42.

Die Kollegen mit ihren Familien und Bekannten machen wir hierauf besonders aufmerksam und bitten um zahlreiche Beteiligung.

Das Komitee.

Hochbahn-Angestellte und Arbeiter.

Am Sonntag, den 12. d. Mts., vorm. 10 Uhr, im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 14/15, Saal 1:

Große Versammlung

Kollegen! Wir erwarten, daß jeder dienstfreie Kollege zu dieser Versammlung erscheint.

Die Sektionsleitung.

Mitglieder aller Branchen!

Am Mittwoch, den 15. Juni 1910, abends 8 1/2 Uhr, im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 14/15, Stfl. 3. Exp.:

Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Bericht über den außerordentlichen und gemeinsamen Verbandstag in Hamburg. 2. Vorschläge zum Weisiger des Verbandsvorstandes. 3. Verschiedenes.

In Anbetracht der wichtigen Tages-Ordnung erwarten wir bestimmtes und pünktliches Erscheinen.

Die Sektionsleitung.

Sektion IV.

Kraftdroschkenführer.

Bezirk Weissensee und Schönhauser Vorstadt.

Am Mittwoch, den 22. Juni d. J., abends 8 Uhr, findet im Lokal von Hellmuth Fritsch, Dunckerstraße 2, eine

Bezirks-Versammlung

statt.

Die Kollegen, welche in Betrieben aus folgenden Straßen beschäftigt werden, sind hierzu besonders eingeladen. Christburger-, Raumer-, Nieke-, Wink-, Zionskirch-, Swinemünderstr., Pappel-Allee, Wolliner-, Dantziger-, Elbinger-, Heinersdorferstr., Schönhauser Allee, Treckow-, Choriner-, Straßburger- u. Greifswalderstraße.

Die Tages-Ordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben.

Die Branchenleitung.

Kraftdroschkenführer.

Am Montag, den 4. Juli, abends 8 1/2 Uhr findet im „Gewerkschaftshaus“, Engel-Ufer 15, eine

Vertrauensmänner-Versammlung

statt. Tages-Ordnung wird in der Versammlung bekannt gegeben.

Da sehr wichtige Tagesfragen behandelt werden sollen, ist es Pflicht, daß von jedem Betriebe ein Vertreter erscheint.

Die Branchenleitung.

Voranzeige.

Am Freitag, den 22. Juli 1910 veranstaltet die Sektion IV eine

Dampfer-Partie

nach Hessewinkel, am herrlich gelegenen Dämmerthsee. Näheres in der nächsten Mitteilungsbeilage.

Die Sektionsleitung.

Branche der Pferde-Droschkenführer des deutschen Transportarbeiterverbandes.

Am Mittwoch, den 15. Juni, abends 9 Uhr findet im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c, eine

Branchen-Versammlung

statt. Tages-Ordnung: 1. Berichterstattung von der Verbands-Generalversammlung in Hamburg. 2. Diskussion. 3. Berufsfragen.

Eine rege Beteiligung erwartet

Die Branchenleitung.

Berliner Lokales.

Verloren. Am Montag, den 30. Mai, abends, eine Regenpelle. Der ehrliche Finder wird gebeten, dieselbe bei August Freese, Prinz Eugentstraße 9, abzugeben.

Agitationsbezirk Cöpenick und Umgegend.

Am Sonntag, den 12. Juni, nachmittags 2 1/2 Uhr, im Lokal von Warnke, Ober-Schöneweide, Wilhelmstr. hoffstraße 18:

Allgemeine Versammlung.

Tages-Ordnung siehe Handzettel.

Recht zahlreichen Besuch erwartet

Die Agitationskommission. J. A.: D. Nickel.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Kettig, Berlin.

Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 32.