

Courier

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 Mk.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950.
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 31.

Berlin, den 31. Juli 1910.

14. Jahrg.

Vom Geschäftsbericht der Lagerer-Berufsgenossenschaft.

Der soeben erschienene Bericht dieser Berufsgenossenschaft für das Jahr 1909 erwähnt, die Genossenschaften begrüßten es mit Befriedigung, daß der Entwurf der Reichsversicherungsordnung „die Verschmelzung und völlige Zusammenlegung der drei Versicherungszweige fallen gelassen hat.“ Die Selbständigkeit der Versicherungsträger soll „erfreulicherweise“ erhalten bleiben. Man vergißt aber nur, daß damit ein neues Ausnahmengesetz gegen die Ortskrankenkassen und Hilfskassen verbunden wurde und daß, wie bei der Unfallversicherung, die im Berichte hervorgehobene „stärkste Kritik und entschiedene Ablehnung“ der Krankenkassen nichts geholfen hat. Gegen Unternehmer ist die Regierung ja von jeher nachgiebig gewesen, um ja den Titel — Klassenstaat — zu verdienen und zu erhalten. Die Berufsgenossenschaften haben eben alle Ursache, freudig den Rückzug der Regierung zu begrüßen, wenn auch der Entwurf sicher keine „schweren Eingriffe in das Selbstverwaltungsrecht“ der Berufsgenossenschaften geplant hatte. Zu begrüßen sei auch die Ausdehnung der Versicherungspflicht auf gewisse Gruppen von Handelsgeschäften. Wird künftig nicht mehr die Versicherungspflicht von der Eintragung der Firma in das Handelsregister abhängig gemacht, so fallen, wie der Bericht mit Recht hervorhebt, doch weitere zahlreiche Betriebe unter die Versicherungspflicht und ist der heutige Zustand dann beseitigt, daß „zahlreiche Betriebe, namentlich Kohlen-, Holz-, Eis- und Bierhandlungen etc., die im Verhältnis zum Gesamtumsatz einen recht bedeutenden Lagerungs- und Beförderungsbetrieb umfassen und eine hohe Unfallgefahr bieten“, aus der Versicherungspflicht fliehen. Mit Recht hebt der Bericht weiter hervor, daß ein weiterer Mangel doch bestehe, da man auch künftig die Kontor-, Kasse- und Reiseitätigkeit nicht versicherungspflichtig erachten wolle, „da in dessen in den meisten Handelsgeschäften eine vollkommene Trennung zwischen dem mit Kontorarbeiten einerseits und mit Lagerungsarbeiten andererseits beschäftigten Personal nicht durchgeführt und auch nicht durchführbar ist.“

Die Zahl der versicherten Betriebe hat sich im Berichtsjahre wieder erhöht und beträgt jetzt 73 530 gegen 68 715 im Jahre 1908. Die Entwicklung dieses Industriezweiges ersieht man schon aus dem Anwachsen der Kataster der Berufsgenossenschaft, die laut Bericht im Jahre 1886 nur 7421 Betriebe umfaßte, sich also seit dieser Zeit verzehnfacht hat.

Die Zahl der versicherten Arbeiter beträgt heute 371 511, so daß auf jeden Betrieb durchschnittlich 5,1 Arbeiter entfallen.

Der Bericht hebt noch hervor, daß der alte Streit mit der Fuhrwerksberufsgenossenschaft über die Ueberlassung der Expeditions- und Möbeltransportgeschäfte — trotz früher getroffenen Abkommen — nicht erledigt und beim Erscheinen der neuen Reichsversicherungsordnung erst recht hervorgetreten wäre. Die Lagerer-Berufsgenossenschaft vertritt den Standpunkt, daß zur Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft lediglich „diejenigen Betriebe gehören, in denen Fuhrwerk direkt zu Zwecken des Erwerbs benutzt werden. In den Expeditions-geschäften aber ist das Fuhrwerk lediglich ein Mittel zur Erreichung des Zweckes des Betriebes, dessen Benutzung dem Spediteur durch § 412 des Handelsgesetzbuches ausdrücklich gestattet ist.“ Mehr als 1500 Apotheken seien jetzt versichert, die sich die ganzen Jahre von der Versicherungs-

pflcht gedrückt haben. Größere Schwierigkeiten bereiten der Genossenschaft noch die Viehandlungen, von denen nur ein geringer Teil im Handelsregister eingetragen ist.“ Diese Geschäfte machten auch noch die Ausreden, daß „die technischen Arbeiten sogenannten Oberleitern übertragen werden, welche wirtschaftlich selbständig daständen.“ Hoffentlich läßt das angerufene Reichsversicherungsamt diese faulen Ausreden nicht gelten und wird sowohl die „Ober-“ als auch die „Untertreiber“ für versicherungspflichtig erklären, da die Unfallgefahren gerade in diesen Betrieben sehr hoch sind.

„Erfreulicherweise ist die Unfallziffer der Berufsgenossenschaft zurückgegangen“, meint der Bericht. In Wirklichkeit ist nur die Zahl der entschädigten Unfälle im Berichtsjahre von 3738 auf 3532 zurückgegangen, während sich die absolute Zahl der gemeldeten Unfälle von 19 815 auf 20 852 gesteigert hat. Ueber 4 Millionen Mk. Rentenentschädigungen wurden im Berichtsjahre an zusammen 21 089 Verletzte gezahlt. Der Bericht erwähnt, daß die meisten Unfälle sich im Bereiche der Sektionen Berlin und Hamburg ereignet haben, die auch die meisten Rentenempfänger zählen. Das Heilverfahren innerhalb der ersten dreizehn Wochen des Unfalls übernommen und hierfür 2 016 8,06 Mk. verausgabt. Erwähnt wird auch, daß das Reichsversicherungsamt in einer Besprechung der Vertreter der Berufsgenossenschaften und Ärzte auf diesen wichtigen Punkt ausführlich verwiesen habe, da viele Berufsgenossenschaften noch nicht einmal 1 pCt. der Unfälle das Heilverfahren übernommen hatten, und hierfür nicht einmal ganz der 175. Teil der gesamten Entschädigungsleistungen verausgabt wurde. Dabei wird sehr richtig hervorgehoben, daß nach Ablauf der ersten 13 Wochen des Unfalls in zahlreichen Fällen durch irrtümliche Diagnosen, ungenügende Behandlung, nur wenig zu bessern sei. Entschuldigend führt man aber dann aus, daß „in dicht bevölkerten Bezirken mit großen Betrieben und gut arbeitenden Betriebs- und Ortskrankenkassen, gut vorgebildeten Ärzten und muster-gültigen Heilanstalten naturgemäß das Bedürfnis zu einem umfassenderen Vorgehen in dieser Beziehung weniger besteht.“ Die Krankenkassen leisten eben für die Berufsgenossenschaften die Kosten des Heilverfahrens. Das ist sehr billig für Letztere.

Sehr fleißig war die Berufsgenossenschaft wieder im Erlaß von Rentenbescheiden. Im Jahre 1909 wurden insgesamt 11 326 berufsungsfähige Bescheide an die Verletzten erlassen, von denen allein 4950 eine Herabsetzung oder Einstellung der gewährten Rente und nur 110 eine Erhöhung derselben betrafen. Verhältnismäßig klein war dagegen die Zahl der Verletzten, welche Berufung erhoben haben, — im ganzen nur 3604. Und das Resultat? Die Schiedsgerichte haben in 2616 Fällen zu Gunsten der Genossenschaft und nur in 593 Fällen zu Gunsten der Verletzten entschieden. Das Reichsversicherungsamt wollte seinen „alten Ruf“ wahren, denn es entschied in 552 Fällen oder 80,1 pCt. zu Gunsten der Genossenschaft und nur in 15,8 Fällen zu Gunsten der Verletzten. Der Rest von 4,1 pCt. der Fälle wurde durch Vergleich etc. erledigt. — In einem Falle wurde einem Verletzten von zwei Berufsgenossenschaften gleichzeitig Rente gewährt. Ein Dienstknecht eines Güterladebetriebes verunglückte beim Rangieren von Eisenbahnwagen und erhielt von der Lagerer-Berufsgenossenschaft eine Rente. Da aber das Ran-

gieren von Waggons zum Eisenbahnbetrieb gehörte, so wurde dem Verletzten auch eine Rente von dem Eisenbahnfiskus gezahlt. Als sich dies aber herausstellte, hob das Reichsversicherungsamt den erteilten Bescheid der Lagerer-Berufsgenossenschaft wieder auf.

Den technischen Aufsichtsbeamten wurde der Zutritt zu den Betrieben nur in einem Fall und zwar in schroffer Weise von einem Produzentenhändler verweigert. Sehr ungehalten seien jedoch viele Unternehmer über die vielen Belästigungen gewesen, weil erst kurz vorher die Gewerbeinspektion und dann noch der Revisor der Unfallversicherung da gewesen wäre. Bei der Kontrolle der Rentenempfänger begingen verschiedene Verletzte die Dummheit, sich bei den Beamten „über zu niedrig bemessene Renten zu beschweren.“ Diese Klagen waren natürlich „unberechtigt“. Im Berichtsjahre wurden 8473 Betriebe revidiert — 11 pCt. der Betriebe. Ordnungsgemäß wurden jedoch nur 2057 Betriebe befunden. In der Aufstellung der vorgefundenen Mängel fällt uns auf, daß in 1167 Fällen allein Anordnungen an Geländern, Treppen usw. erlassen werden mußten. Sektion 9 meldet die Beschäftigung von weiblichen Personen an Kreislagern, Sektion 3, daß „in den Schulferien häufig Schulfrauen 10—11 Jahre alt, — Kutschern, wohl meist ihren Vätern, — als Handlanger behilflich waren. Es handelte sich hierbei oft um hohe Deckwagen, diese Arbeit kann daher nicht gut als ungefährlich bezeichnet werden.“ Das ist die Erholung der Arbeiterkinder in den Schulferien.

Nachdem der Bericht auf die in Anlagen beigegebenen neuen Schuttbüchlein hingewiesen hat, wird ausgeführt: „Auf die Infektionsgefahr in Dampfenfortieranstalten, Knochen-, Fell- und Häutehandlungen wird auch diesmal hingewiesen und bemerkt, daß in derartigen Betrieben ausreichende Waschgelegenheit von erhöhter Bedeutung ist und dementsprechend gefordert wird.“ Auch noch in anderen sehr gefährlichen Betrieben fehlen unseren Kollegen häufig auch jede Waschgelegenheiten und ergeht es da denselben, wie auch dem Aufsichtsbeamten der Genossenschaft, welcher klagt: „In einem Falle bedurfte es einer längeren scharfen Auseinandersetzung, um einen gutflutierten Unternehmer — Produzentenhändler — von der Anzulänglichlichkeit der vorhandenen Waschgelegenheit zu überzeugen.“

Sektion 4 berichtet, daß der Kampf gegen den Alkohol überall erfolgreich aufgenommen worden sei. Unternehmer würden ihren Arbeitern immer mehr alkoholfreie Getränke zur Verfügung stellen — „zum Teil auch kostenlos“ —; die Arbeitnehmer klären sich gegenseitig auf, wozu die im Berichtsjahre weit verbreitete Bohlottierung des Bieres und des Schnapfes nicht unwesentlich beigetragen haben dürfte.“

Aus Unternehmerrunde jedenfalls ein beachtenswertes Lob der Arbeiterschaft und braucht man nicht besonders zu erwähnen, daß auch der „Courier“ sein Teil zum Aufklärungswerk beigetragen hat. Sektion 6 erwähnt auch, daß in Kaffeebetrieben jetzt mehr und mehr Kaffeeküchen errichtet werden.“ Die Arbeiter begrüßen diese Einrichtung sehr. Das beweist auch der stetig zunehmende Umsatz an Kaffee, den man aber wieder wesentlich verteuert hat.

Sehr gute Zeichnungen stellen uns neue Verschlusklappen in Fußböden, Gummitaken für Leitern, Aufzüge, Wagen, geschützte Kreislagern etc. vor.

Im übrigen ist der ganze Bericht, sind insbesondere die gegebenen Unfallzahlen, eine einzige Anklage gegen die kapitalistische Ausbeutung. Zwanzigtausend achthundert zweiundfünfzig Unfälle in einem Jahre! Das sind mehr Verletzte, als eine moderne große Schlacht an Verwundeten aufweist. Und für diese rund 21 000 Verletzungen ganze 3532 Entschädigungen, d. h. von je sechs Verletzten erhielt nur einer eine Rente. So sieht die Fürsorge für verletzte Arbeiter im Reiche der Sozialreform aus. Nur ein Gutes hat dieser Bericht, er zeigt uns wenigstens, wieviel der Arbeiter an Gesundheit und Lebensfreude dem nimmersatten Kapital opfern muß. Das klärt auf und schafft uns neue Mitstreiter.

Der Kampf um die Sonntagsruhe in Kiel.

Bereits am 14. Januar 1907 ersuchten die Kieler Handelshilfsarbeiter den Magistrat in einer Eingabe, eine Erweiterung der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe vorzunehmen.

Der Magistrat unterbreitete dann — den in Betracht kommenden Stellen — diesen Antrag und die Folge war, daß die Handelskammer sowie auch der Detaillistenverein und der Kabattspaarverein „Milia“ sich gegen jede Milderung erklärten, damit war die Sache erledigt.

Doch bereits im Mai desselben Jahres wurde in einer öffentlichen Volksversammlung eine Resolution angenommen, in der die völlige, mindestens aber eine Erweiterung der jetzt bestehenden Sonntagsruhe gefordert wurde. Doch auch diese veranlaßte den Magistrat nicht, eine Milderung herbeizuführen. Die Handelshilfsarbeiter aber, weit davon entfernt, nun ruhig zu sein, ließen von ihrer Forderung nicht ab. Im Jahre 1908 wurde eine Kontrollkommission eingesetzt, die Sonntag für Sonntag die Ladengeschäfte kontrollierte und Duzende von Geschäftsleuten, die ihre Angestellten und Arbeiter über die gesetzlich erlaubte Zeit hinaus beschäftigten, zur Anzeige brachte. In die Handelskammer, Detaillistenverein und Kabattspaarverein „Milia“ wurden Eingaben gemacht, in der die Freitagslohnzahlung gefordert wurde. Diese Forderung fand die Billigung dieser drei Korporationen. Weiter wurde ein Flugblatt in einer Auflage von 50 000 Stück verteilt, in dem die Bevölkerung ersucht wurde, Sonntags keine Einkäufe zu machen. Ferner wurden sämtliche Organisationen der Handelsangestellten aufgefordert, mit uns in Sachen Sonntagsruhe gemeinsame Sache zu machen. Leider lehnten dies eine Anzahl ab und wir mußten auf eigene Klappe den Kampf weiter führen, nur das eine Gute war zu verzeichnen, daß nun auch die anderen Organisationen mehr in Aktion traten.

So wanderten im Jahre 1908 und 1909 Duzende von Eingaben an den Magistrat, ohne daß sich derselbe veranlaßt fühlte, nur irgendwie den Wünschen der Angestellten und Arbeiter entgegen zu kommen. Mittlerweile war in der Befehung des Stadtverordnetenkollegiums eine Milderung eingetreten, es waren so nach und nach 11 rote Fehle eingezogen, die sich nun in ganz entschiedener Weise unserer Interessen annahmen.

So kam es, daß bei der letzten Eingabe im Frühjahr 1910 das Stadtverordnetenkollegium beschloß, der Magistrat solle in eine Prüfung dieser Materie eintreten und dem Plenum eine Vorlage unterbreiten. Lange zögerte der Magistrat, doch die Arbeitervertreter ließen nicht locker, und so erhielten wir eines Tages folgendes Schriftstück:

Der Magistrat. Kiel, den 25. April 1910.

Wie sind von neuem in eine Prüfung der Frage eingetreten darüber, ob und inwiefern die völlige Sonntagsruhe im Handelsgewerbe durchgeführt werden kann oder ob wenigstens eine weitere Einschränkung der Sonntagsarbeit möglich ist. Bevor wir zu dieser Frage definitiv Stellung nehmen, halten wir es für wünschenswert, die Ansichten der interessierten Kreise kennen zu lernen. Wir haben zu diesem Zwecke eine Sitzung auf Montag, den 9. Mai 1910, nachmittags 4 Uhr, im Sitzungssaal des Rathauses am Markt anberaumt und bitten, zu der Sitzung einen Vertreter, dessen Namen wir uns mitzuteilen bitten, entsenden zu wollen.

Unsererseits wird der Unterzeichnete an der Sitzung teilnehmen.

J. A. Freyfe.

In dieser Sitzung, an der unsererseits der Kollege Arnold teilnahm und die vom Herrn Stadtrat Freyfe geleitet wurde, kamen nun die sonderbarsten Ansichten über die Erweiterung der Sonntagsruhe zutage.

So erklärte der Vertreter der Kirche, sie müßten schon vom kirchlichen Standpunkt aus für die völlige Sonntagsruhe eintreten, wenn er auch nicht verkenne, daß diese ihre Schattenseiten habe (muß der liebe Gott aber kurzlich gewesen sein, als er den siebenten Tag als Feiertag festlegte) Herr Meißner als Vertreter des Detaillistenvereins sah in Gedanken schon eine Anzahl Mitstreiter über Kiel schweben, die nur auf die eine Stunde Arbeitszeitverkürzung an Sonntagen zu warten scheinen, um dann die armen Ladeninhaber mit Ausnahme der Warenhausbesitzer beim Kragen zu nehmen, daß letzterer das Lebenslicht ausgedrückt wird, dagegen hat der Herr nichts einzuwenden. Man solle doch Rücksicht auf die Be-

quemlichkeit und Gewohnheiten der Verbraucher nehmen und es den Geschäftsinhabern überlassen, wenn sie ihren Angestellten frei geben wollten. Sehr zutreffend bemerkte hierzu Herr Stadtrat Freyfe, daß dann die Angestellten wahrscheinlich den ganzen Tag beschäftigt würden.

Herr Meißner forderte dann Ausnahmen über Ausnahmen. Der Vertreter der Handelskammer, Herr Johannsen, sagte unter anderem, Sonntagskunden seien keine Wochenkunden, diese würden dann überhaupt nichts mehr kaufen. Man solle doch an die Kanalarbeiter denken etc. und prophezeite dann sämtlichen Ladeninhabern den Ruin, nur die Hausierer würden dann gute Geschäfte machen.

In dasselbe Horn bliesen dann auch die übrigen Vertreter der Gewerbetreibenden.

Durch unseren Vertreter, der den rückständigen Ansichten stark zu Leibe ging, wurden alle diese Argumente widerlegt, und ohne Widerspruch zu finden, stellte er fest, daß die Handelshilfsarbeiter schon jetzt weit über die gesetzlich erlaubte Zeit hinaus an Sonntagen beschäftigt würden.

Am Schluß der Sitzung einigte man sich auf die Stunden von 8 bis 10 Uhr vormittags, während die Frage, welche Ausnahmen platzgreifen sollten, offengelassen wurde.

Der Magistrat unterbreitete dann dem Stadtverordnetenkollegium eine Vorlage, in der eine Beschäftigungsdauer von 8 bis 10 Uhr vormittags vorgesehen war, außerdem sollte für die Tabak- und Zigarren-, sowie Blumen- und Stranzgeschäfte noch die Zeit von 12 bis 2 Uhr freigegeben werden.

Bereits stimmten die Handlungsgehilfen (nationalen) Lobeshymnen auf die Vertreter der Kirche etc. an, weil sie zu diesem Fortschritt beigetragen haben sollten, da stellte es sich bei der Beratung im Plenum des Stadtverordnetenkollegiums heraus, daß das Konfistorium Einspruch gegen die Festlegung der Arbeitszeit von 8 bis 10 Uhr erhoben hatte, mit der Begründung eine Verschiebung der Kirchzeit sei nicht angängig, da sonst der kleine Mann nicht rechtzeitig zum Mittagessen käme. Bedenkt man, daß in Kiel jetzt schon in den meisten Kirchen der Gottesdienst erst um 10½ Uhr beginnt, so wird einem der Widerspruch der Kirche unbegreiflich, auf keinen Fall kann aber behauptet werden, daß die Vertreter der Kirche den Wünschen der Angestellten Rechnung getragen haben.

Das Stadtverordnetenkollegium beauftragte nämlich den Magistrat, in Verbindung mit dem Konfistorium zu treten, damit dasselbe seinen Widerspruch zurückziehe, doch fiel es dem Konfistorium nicht ein, entgegenkommen zu zeigen. Dadurch würde die ganze Sache in Frage gestellt.

Wiederum berief Herr Stadtrat Freyfe eine Sitzung der beteiligten Kreise ein, um einen Ausweg aus diesem Dilemma zu suchen. Mittlerweile hatten Kabattspaarverein, Handelskammer und Detaillistenverein alle Hebel in Bewegung gesetzt, damit nur ja nichts an dem alten Zustande geändert würde. Diese Herren bemühten nun den Widerspruch der Kirche, um ihre gemachten Zugeständnisse wieder zurückzuziehen, und zum Hohn schlugen sie vor, nur in eine Beschäftigungszeit von 8 bis 11 Uhr einzuwilligen. Herr Stadtrat Freyfe schlug in der Sitzung vor, die Arbeitszeit an Sonntagen in die Zeit von 7½ bis 9½ Uhr zu verlegen, über die Ausnahmen könne man dann ja später reden. Hierauf entspann sich eine lebhafteste Debatte. Die Geschäftsinhaber erklärten, die Kirche habe durch ihren Widerspruch die Regelung der Frage verhindert, während die Vertreter der Kirche erklärten, sie seien für die völlige Sonntagsruhe, im übrigen hätten sich die Handelsreibenden nach der Kirche zu richten, nicht umgekehrt. Wiederum waren es Herr Meißner und Johannsen, die sich gegen jede Verbesserung mit aller Macht ins Zeug legten. Zum Schluß verlangte jede Branche Ausnahmen, sodas der Vorsitzende die Sitzung schloß, ohne daß ein Resultat zustande gekommen war. Das eine nahm aber die Vertreter der Arbeitgeber mit nach Hause, sie kämpften auf verlorenem Posten.

Bereits am 12. Juli hatte sich das Stadtverordnetenkollegium wiederum mit der Magistratsvorlage zu beschäftigen. In warmen Worten befürwortete Herr Stadtrat Freyfe die Vorlage; dasselbe geschah seitens der sozialdemokratischen Vertreter, die aber die völlige Sonntagsruhe verlangten. Während die Gegner jeder Neuregelung sich ziemlich still verhielten. Nur Herr Johannsen und der Herr Oberbürgermeister Fuß konnten es sich nicht verkneifen, ihre reaktionären Ansichten zum Besten zu geben.

Nachdem die Anträge der Sozialdemokraten abgelehnt waren, wurde einstimmig beschlossen, die Verkaufszeit an Sonntagen für Kiel von 7½ bis 9½ Uhr vormittags festzusetzen und zwar ohne daß für irgend eine Branche Ausnahmen gemacht werden.

Wir bestätigen gern, daß Herr Stadtrat Freyfe wesentlich zu diesen Verbesserungen durch sein geschicktes Verhalten beigetragen, glauben aber, daß er schwerlich mit seiner Meinung durchdrungen, wenn nicht die Angst vor den nächsten Stadtverordnetenwahlen bei den bürgerlichen Stadtverordneten vorhanden gewesen wäre. Diese Bewegung hat ferner so manchem Hausdiener die Augen geöffnet, so daß er sehen konnte, wie wenig gerade die Arbeitgeber im Handelsgewerbe für ihre Arbeiter übrig haben. Wir sind fest überzeugt, daß nun erst recht der Kampf um die völlige Sonntagsruhe entbrennen muß. So lange wir Sonntags arbeiten müssen, wird es den Geschäftsinhabern leicht, die gesetzlichen Bestimmungen zu übertreten. Keine Ruhe bis auch die letzte Spur von Sonntagsarbeit im Handelsgewerbe beseitigt ist. Hart und langwierig war der Kampf, zeigen wir, daß wir noch lange nicht gewillt sind, uns zur Ruhe zu legen. hinein in den Verband,

dann wollen wir schon dem von den „Christen“ fallengelassenen Bibelwort „Sechs Tage sollst du arbeiten, am siebenten aber ruhen“, Geltung verschaffen.

Zur Lohnbewegung der Fuhrleute in Landshut.

Die Lage der hiesigen Fuhrleute war, wie wir schon wiederholt dargelegt haben, eine äußerst traurige. Bei einer 14- bis 16-, ja sogar 18stündigen Arbeitszeit verdienten die Leute bis vor kurzem einen Wochenlohn von 15,- und 16,- Mk. Zum Leben zu wenig und zum Sterben — beinahe — zu viel. Da die Leute allein nichts erreichen konnten, schlossen sie sich vor einiger Zeit der Organisation an und beauftragten den Vertreter derselben, mit den Arbeitgebern zwecks Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse in Verhandlungen zu treten. Diesem Verlangen kam die Verbandsleitung nach und reichte namens der Fuhrleute am Donnerstag, den 16. Juni eine Tarifvorlage — mit einer entsprechenden Begründung der gestellten Forderungen — ein. Der Tarifvertrag wurde den sämtlichen in Betracht kommenden Firmen zugestellt. In den darauf folgenden, am Dienstag, den 21. Juni stattgefundenen mündlichen Verhandlungen mit dem Gauleiter der Organisation, erklärten die Arbeitgeber, u. a. Herr Binder, Hoegge, Forster, Schuller usw., daß sie bereit wären, in eine Besprechung über die Lohnforderung auf dem Einigungsamt des Gewerbegerichts einzutreten. In dieser Verhandlung wurde von Herrn Rechtsrat Umbros ein Termin auf Donnerstag, den 23. Juni festgesetzt. Die Fuhrleute glaubten nunmehr, daß ihre Arbeitgeber gekommen wären, die Angelegenheit auf friedliche Weise zu regeln. Die Herren Arbeitgeber dachten jedoch anders. Kurz nachdem der Gauleiter des Verbandes abgereist war, erschienen einige Tage hintereinander Inserate in der „Landshuter Zeitung“, in denen „tüchtige Fuhrleute für dauernde Stellung“ gesucht wurden. Nach den vorher gepflogenen Vereinbarungen ein recht unaufrichtiger und hinterlistiger Streich. Wie sich später herausstellte, war die Annonce von Herrn Alois Winder aufgegeben worden, der sich dadurch als ein wirklich anständiger Mann qualifiziert hat. Als am Donnerstag, den 23. die Verhandlungen vor dem Gewerbegericht beginnen sollten, erhielt der Gauleiter des Verbandes ein von Herrn Winder verfaßtes und von sämtlichen Firmen unterschriebenes Zirkular, in dem die Arbeitgeber protzig erklärten, daß sie absolut keine Ursache hätten, das Gewerbegericht anzurufen usw.

Das Ziel der Arbeitgeber lag klar vor Augen, man wollte soviel wie möglich Fuhrleute anwerben und dann die alten Leute auf die Straße jehen. Wozu wären denn sonst die Inserate in der Zeitung erschienen? In einer am Freitag, den 24. Juni stattgefundenen Fuhrmannsversammlung kam das uneheliche und wortbrüchliche Verhalten der Arbeitgeber zur Sprache. Die Fuhrleute sagten sich, daß sie nicht so lange warten dürften, bis die Arbeitgeber genug Streikbrecher angeworben hätten, um sie dann auf Pflaster zu werfen. In geheimer Abstimmung wurde beschlossen, die Arbeit sofort einzustellen. Dies ist am Samstag, den 25. Juni geschehen; die Leute sind einmütig, wie sie beschlossen, in den Streik getreten. Nur ein einziger, ein heruntergekommener Bauer, blieb bei der Firma Winder in Arbeit, der Kollege Fingert A. b. a. wurde am zweiten Tage abtrümmigt. Ein Teil der Firmen hatte ihren Leuten Lohnhöhungen zugesagt, dort wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Bei drei Firmen dauerte der Streik weiter. Daß nicht mehr erreicht werden konnte, lag an dem unsozialistischen Verhalten der Tagelöhner, welche sofort als Streikbrecher die Arbeit der Rutscher machten. Diese ihren Kollegen gegenüber recht schofte Handlungsweise wird sich hoffentlich noch einmal rächen. Nachdem die Arbeit wieder aufgenommen worden war, erklärte eine Anzahl Arbeitgeber, daß sie von den Wünschen ihrer Leute nichts gewußt hätten, sonst hätten sie ihren Fuhrleuten auch ohne den Verband zugelegt. Das erste ist eine direkte Unwahrheit. Wie wir oben bereits dargelegt haben, hatten die Arbeitgeber den Tarifentwurf bereits am 16. Juni in Händen, am 21. und 22. usw. kamen die Inserate und am 23. Juni lehnten sämtliche Firmen die Verhandlungen ab. Es ist also nicht wahr, wenn von den Arbeitgebern gesagt wird, sie hätten von der Forderung der Leute nichts gewußt. Die Arbeitgeber hätten im Gegenteil schon zehn Tage lang Zeit gehabt, mit ihren Leuten über die Sache zu sprechen. Man will natürlich durch dieses Gerede nur die Leute von der Organisation abbringen. Was die weitere Behauptung anbetrifft, daß die Arbeitgeber ihren Leuten auch ohne den Verband Lohnzulagen gemacht hätten, so weisen wir nur darauf hin, daß die Fuhrleute bis vor kurzem noch 15,- Mk. Lohn hatten. Erst als sich die Leute organisierten, entbeden einige Firmen ihr gutes Herz und legten den Leuten 1,- und 2,- Mk. zu.

Die Schuld, daß es zum Streik kam, haben nicht die Fuhrleute, sondern die Arbeitgeber und in erster Linie Herr Alois Winder, der durch sein scharfmacherisches Vorgehen und durch die hinterlistigen Annoncen die Fuhrleute direkt in den Streik getrieben hat. Wir wollen zur Ehre der anderen Firmen erklären, daß sie uns, allerdings als es zu spät war, erklärten, an der Annoncengeschichte nicht beteiligt gewesen zu sein. Daß Herr Alois Winder, der ja als Referent ein besonderes feines ausgeprägtes Charakterbild besitzt (d. h. besitzen sollte — Red.), auch sein Wort in Bezug auf die Einigungsverhandlungen gebrochen hat, nehmen wir ihm nicht besonders übel, es findet sich wohl einmal Gelegenheit, den Herrn

darin zu erinnern. Wenn jetzt, nachdem die Leute die Arbeit wieder aufgenommen haben, einige Firmen von den Führern verlangen, daß sie aus der Organisation austreten sollen, so wollen wir den Herren, die zum Teil stehlen- und Holzgeschäfte haben und viel an die Arbeiter liefern, dringend raten, den Vogen nicht zu straffen zu spannen, die 1500 organisierten Arbeiter in Landshut würden ihnen zur gegebenen Zeit sonst die Antwort nicht schuldig bleiben.

Wie uns nachträglich gemeldet wurde, haben einige kleine Firmen mit einem Fuhrmann oder deren zwei, die Lohnzulage nicht gegeben; es mag dies für die Kollegen eine Mahnung sein, in Zukunft nicht so unbedingt den Versprechungen ihrer Arbeitgeber zu glauben.

Daß auch die bürgerliche Presse bei dem Streit ihre Schuldigkeit gegen die Arbeiter tun mußte, ist eigentlich selbstverständlich. So schrieb der „Kurier für Niederbayern“, . . . daß sogar der Gauleiter und die Streikenden bei einer Firma vorstellig geworden sind und um Wiederaufnahme der Führer zu den alten Bedingungen gebeten hätten. Es ist dies eine Unwahrheit. Wohl hat der Gauleiter bei den einzelnen Firmen pflichtgemäß um Verhandlungen nachgesucht, aber kein Wort wurde von der Aufnahme der Leute zu den alten Bedingungen gesprochen. Auch die Streikenden selbst erklärten sofort, daß sie zu dem alten Lohn nicht mehr weiter arbeiten wollten, die Kollegen haben auch 2,— Mt. pro Woche mehr erhalten. Die Firma Binder, die ihre alten Leute nicht mehr nehmen wollte, zahlt jetzt ebenfalls 18,— Mt. Lohn. Einige Kollegen haben, trotzdem ihnen im Beisein des Gauleiters eine Lohnerhöhung von 1,— Mt. angeboten wurde, die Arbeit nicht wieder aufgenommen, und auch die drei anderen Kollegen haben sofort wieder, und zwar besser bezahlte Arbeit gefunden. Natürlich versuchten nun auch unsere „Brüder in Christo“ aus dem „berlorenen“ Streik Kapital zu schlagen. — Fräulein hielt nach Beerdigung der Bewegung der berühmte Bezirksleiter Kammermeier aus München eine Versammlung in Landshut ab, in der er in einer von keiner Sachkenntnis getriebenen Weise, über den Kampf im Fuhrerwerbe referierte. Es scheint eine Spezialität des Herrn Kammermeier zu sein, nach einer Bewegung die Streikleitung zu verdächtigen. Hat er doch im vorigen Jahr anlässlich des Streiks bei Krügermann in München dasselbe Manöver gemacht. Es erinnert dies an jene Leute, die nach stattgefundenem Kampfe das Schlachtfeld nach Beute absuchen. Man ersieht aus jeder Zeile den Schmerz, daß sich die Landshuter Führer freigezwungen organisiert haben und nicht auf den christlichen Leim getreten sind. Wenn es nach diesem Herrn gegangen wäre, dann hätten die Führer zehn Jahre im christlichen Verband sein können, und der Lohn wäre immer auf der alten „Höhe“ geblieben. Durch die Tätigkeit unseres Verbandes ist der Lohn jetzt auf 17 und 18 Mark hochgetrieben gegen 14 bis 16 Mt., die noch anfangs des Jahres gezahlt wurden. Wenn auch die Arbeitgeber behaupten, sie hätten diese Zulagen auch freiwillig gegeben, so wissen wir doch, und wir glauben, daß dies auch Herr Kammermeier weiß, daß ohne die Organisation die Arbeitgeber den Kollegen keinen Pfennig zugestanden hätten. Im übrigen mögen sich die Herren beruhigen, die Führer halten nach wie vor zu ihrer Organisation, weil sie ganz genau wissen, daß sie nur durch festen Zusammenschluß ihre Lage verbessern können. Es waren junge Truppen, die im Feuer gestanden haben und dennoch haben die meisten von ihnen sich tapfer gehalten.

Die Aussperrung der Fischereiarbeiter bei der Fischereibetriebsgenossenschaft am Fischereihafen Gemarkung.

Diese Betriebsgenossenschaft ist eine Gesellschaft m. b. H. Sie setzt sich zusammen aus sämtlichen Fischdampferbesitzern und Fischhändlern. Die Gesellschaft als solche hat den ganzen Fischereihafenbetrieb, als Restaurant, Seemannsheim, Feuerbureau, Lager und Fischschuppen sind, usw., vom Staat gepachtet und diese dann an die einzelnen Geschäftslente weiter verpachtet. Die Genossenschaft beschäftigt als solche eine Anzahl Arbeiter, die teilweise beim Fischlösen, teilweise in den Fischhallen beschäftigt werden. Die Einstellung der ersten ist eine Folge des Streiks der Fischdampfermannschaften vom Jahre 1906. Vorher mußten die Matrosen ihren Gang selbst lösen. Durch den Streit wurde dies beseitigt und diese Gruppe Arbeiter eingestellt. Die Hallenarbeiter hatten die Fische auktionstüchtig zu machen, in Kisten abzuwiegen, sowie die Hallen nach den Auktionen zu reinigen.

Die letzteren waren und sind noch jetzt zu festen Wochenlöhnen bei 14tägiger Kündigung eingestellt. Die Fischlöser arbeiteten in Akkord und erhielten vor der Aussperrung für jeden Korb 10 Pf. Bei beiden Gruppen ist die Arbeitszeit eine völlig unregelmäßige. Nachts um 12 resp. 12½ Uhr beginnt der Dienst und müssen die Arbeiter, je nach dem Geschäftsgang, bis nachmittags 4 Uhr, teilweise noch länger arbeiten.

Leider war nur ein verschwindender Bruchteil dieser Arbeiter für die Organisationen zu haben. Weder durch Agitation von Mund zu Mund, noch durch Versammlungen war hier etwas zu erreichen. Mit einem Wort: Alles, was hier an Kämpfen in den Unterwerksorten sich abspielte, machte keinen Eindruck auf diese, selbst die beiden Streiks der Fischdampferbesatzungen 1906 und 1908 waren nicht imstande, diese Leute aufzurütteln. Sie ließen eben den lieben Gott einen guten Mann sein, wanderten Nacht für Nacht, mit alleiniger Ausnahme der Nacht von Sonnabend auf Sonntag, zum Fischereihafen und schafften. Es kam diesen Leuten nicht einmal zum

Bewußtsein, daß die „Notleidenden Reeder“ schon seit Jahren schreien, daß es ihnen recht schlecht gehe, obwohl Automobile am Fischereihafen keine seltene Erscheinung, obwohl die Reeder auch herrliche Landhäuser ihr eigen nennen, daß diesen „Notleidenden“ kein anderes Gefühl beseelt, als Geld zu machen. Daß weiter diese Notleidenden sich versucht fühlen mußten, auch bei den Arbeitern zu sparen, trotzdem die Reeder 1908 den Versuch machten, auch den Fischdampferbesatzungen die Steuern zu kürzen; daß dieser Versuch nur daran scheiterte, weil der Seemannsverband hinter diesen Leuten stand, und auch mit Erfolg diesen Anschlag der Reeder abwehrten. Es müßte alles nichts, bis man diesen Arbeitern selbst an den Kragen ging und kurzer Hand verlangte, die Fischlöser sollten zu bedeutend schlechteren Bedingungen arbeiten. Als diese das nicht ohne weiteres wollten, wurden alle gekündigt. Jetzt war natürlich guter Rat teuer. Jetzt erinnerte man sich, daß hier auch eine zuständige Organisation vorhanden war; man wandte sich an diese, um zu helfen. Das war freilich nicht so ohne weiteres möglich. Die Genossenschaft hatte den Kampf vorbereitet, die Arbeiter hatten „nichts“ getan und waren deshalb im Hintertreffen.

Der Kampf endete, wie er enden mußte, wenn nicht ganz besondere Glücksfälle eintreten, und diese sind eben selten, am allerersten in den Unterwerksorten. Die Betriebsgenossenschaft hatte sich seit April einen neuen Direktor für 6000 Mk. besorgt, einen Dr. Senst, früher Chefredakteur der hiesigen „liberalen“ unparteiischen Zeitung, genannt „Nordwestdeutsche Zeitung“. Dieser Direktor soll das Geschäft hoch bringen und umsonst ist er nicht lange Zeit Zeitungsmensch gewesen. Er wußte z. B., daß in Wandsbeck eine Auguste Müller existiert, die berufsmäßig Streikbrecher vermittelt. In diese wandte man sich und der „liberale“ Doktor, in Verbindung mit dem Auktionator Spöring, führen in eigener Person nach Wandsbeck, um diese Menschenware zu holen. Sonntags nachmittags konnte man sehen, wie diese Gestalten sich am Aufstehen die Läuse oder sonst etwas absuchten. Appetitlich, nicht wahr?!

Sage mir, mit wem Du umgehst, und ich will Dir sagen, wer Du bist? Dieses Sprichwort ist den Herren wohl nicht eingefallen. Genug, die Leute wurden neu eingekleidet, kräftig gefüttert, um so die früheren „so treuen“ Arbeiter niederknüppeln zu können.

Es ist leider diesmal gelungen. Die Arbeiter haben sich beugen müssen; hoffentlich ziehen sie die richtige Lehre daraus und halten an ihrer Organisation fest, damit die Scharte zur gegebenen Zeit wieder ausgewechselt werden kann. Aber weiter mögen die Fischereiarbeiter daraus ersehen, welche Geistes Kind die „Nordwestdeutsche Zeitung“ ist, die neben der Annonce: „Gesucht werden 40 Arbeiter gegen hohen Lohn, von der Betriebsgenossenschaft am Fischereihafen“ — nachher schreiben durfte: „Die Differenzen seien zur Zufriedenheit beider Parteien geregelt.“ — Also fort mit solchen Zeitungen aus den Häusern der Arbeiter.

Ueber die tatsächlichen Verhältnisse werden wir später näheres mitteilen. Denn es steht am Fischereihafen mit den Arbeitsverhältnissen recht trübe aus. Es gibt hier so manches zu bessern. Die wirklich „Notleidenden“ sind nicht die Herren von der Betriebsgenossenschaft, sondern die Arbeiter. Mögen sie sich deshalb auf sich selbst besinnen und einig und stark werden durch den Deutschen Transportarbeiterverband.

Aus unserem Beruf.

Automobilfahrer.

Berlin. Der „Auto-Betr.“, Organ des „Interessenverbandes der Geschwindsautomobilbesitzer Deutschlands“ bringt in seiner letzten Nummer folgende Notiz:

Die neue Automobilordnung. Die Geschwindigkeitsüberwachung für Kraftfahrzeuge, die vor einiger Zeit angekündigt wurde, ist jetzt eingeführt worden. Der Polizeipräsident hat, wie bekannt, für die Straßen Berlins eine Geschwindigkeit von 25 Kilometer in der Stunde zugelassen. Damit können alle Beteiligten wohl zufrieden sein. Um so mehr ist nun die schärfste Überwachung berechtigt, daß diese Geschwindigkeit nicht überschritten wird, weder von Droschken noch von Privatwagen. Die stark vermehrten Beamten des Fuhrwesens sind mit Stoppuhren ausgerüstet und machen überall nach genauer Abmessung der Entfernung ihre Beobachtungen. Zugleich sehen sie auf Abstellung eines Uebelstandes, der zu vielen von dem Polizeipräsidenten als berechtigt anerkannten Beschwerden Veranlassung gegeben hat. So ist viel darüber geklagt worden, daß Kraftwagen, deren Auspuffrohr nicht in Ordnung ist, durch den entstehenden Benzinqualm und Gestank das Publikum schwer belästigen. Wo die Beamten des Fuhrwesens einen Fehler dieser Art entdecken, verlangen sie von dem Wagenführer, daß er ihn sofort abstellt. Ist das nicht möglich, so müssen die öffentlichen Wagen, wie Droschken, sofort nach ihrem Hofe und die Privatwagen nach Hause zurückkehren. Sie dürfen auf der Straße nicht wieder erscheinen, bevor der Fehler beseitigt ist.

Schon vor einiger Zeit haben wir einmal auf die sonderbare Methode der Polizei, wie diese gedenkt die Geschwindigkeit der Automobile einzuschränken, hingewiesen. Auf die Art und Weise, wie dies jetzt geschieht, wird die Polizei kaum zu ihrem Ziele gelangen, desto mehr bedeuten die meist unsichtbaren Kontrollen mit Stoppuhren eine große Schikantierung der Kraftwagenführer. Es ist einerseits unverständlich, wie man Geschwindigkeiten vorschreiben kann, ohne dem betreffenden, der sie innehalten soll, etwas in die Hand zu geben, woran er vor allem die Geschwin-

digkeit selbst kontrollieren kann. Andererseits soll es ja für die Beamten mit der ominösen Kontrolluhr in der Hand ein leichtes sein, Kraftwagenführer wegen Ueberschreitung der Geschwindigkeitsgrenze zur Anzeige zu bringen und ihnen schließlich zu unerschwinglichen Strafen zu verhelfen, denn der Fahrer ist ja dem Beamten gegenüber ohne jegliche Kontrolle. Soll die Kontrollierung der Geschwindigkeit durch Beamte gerecht erfolgen, so muß der Herr Polizeipräsident von Berlin schon dafür sorgen, daß Geschwindigkeitsmesser an den Automobilen angebracht werden. Erst danach kann man ein derartiges Kontrollsystem als zweckmäßig anerkennen.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, wundert es uns, daß das Unternehmerfachblatt nicht weiter auf diese brennende Berufsfrage eingeht. Oder spielt hier die Geldfrage, wie beim zweiten Gleitschuh vielleicht wieder die Hauptrolle? Wir sind es ja von den Unternehmerblättern gewöhnt, daß solchen wichtigen Fragen aus gewissen Gründen ausgewichen wird. Was schaden dem Unternehmer auch die Strafen ihrer Kraftwagenführer! Der Polizei möchten wir aber bei dieser Gelegenheit raten, sich nicht von der Geldfrage, sondern von der Rechtsfrage leiten zu lassen. Nur so wird sie sich auch die Beachtung der Kraftwagenführer erwerben. Also heraus mit dem Geschwindigkeitsmesserapparat!

Zu der ebenso wichtigen Nachfrage werden wir in einer der nächsten Nummern des „Courier“ Stellung nehmen.

Gliencke bei Potsdam. Trotz der ausdrücklich das Verstecken von Polizeifahrern verbietenden Ministerialverfügung vom 7. Juli 09 kann man auf der Berlin-Potsdamer Chaussee in dem von der Straße zurückliegenden Portal der Festung des Prinzen Leopold von Preußen in Gliencke bei Potsdam nach wie vor Sendarmen beobachten, welche die ahnungslosen Automobilisten aus dem Versteck heraus in der Kurve aufschreiben und zur Anzeige bringen. Der schriftlich darüber zur Rede gestellte zuständige Amtsvorsteher von Gliencke hat einem anfragenden Automobilisten überhaupt keine Antwort zukommen lassen, vielmehr ein Strafmandat, wie üblich, gegen ihn erlassen. Die Gelegenheit ist unter absichtlicher Umgebung des üblichen Beschwerdeweges zur endlichen Herbeiführung einer Milderung der fast zur öffentlichen Kalamität gewordenen Zustände in den Vororten Berlins — in den östlichen und nördlichen Vororten ist es um nichts besser — direkt den Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern, die obige Ministerialverfügung für Preußen erließen, unterbreitet worden.

Chauffeurs Erdentwollen. Unter diesem Titel veröffentlichte am 16. Juli d. J. die bürgerliche „kleine Presse“ zu Frankfurt a. M. nachstehenden Bericht über eine Gerichtsverhandlung:

„Eine glänzende Existenz hatte der Chauffeur Mandus B. bei der „Frankfurter Elektromobilgesellschaft“ keineswegs; er beklagte sich wenigstens bitter über die unzureichenden Einnahmen. Nach seiner Lehrzeit bekam er die Führung einer Automobil-Droschke und bezog dafür 10 Mt. Grundgehalt für die Woche und 10 pCt. der Einnahmen. Seine wöchentliche Gesamteinnahme belief sich auf 15 bis 24 Mt., wovon noch 20 Pf. pro Tag für Litree und außerdem Kranken- und Invalidengelder abgezogen wurden. Als ihm einmal das Automobil stehen blieb — die Batterie war leergelaufen — bestrafte ihn die Firma mit 20 Mt., weil so etwas im Interesse des Renommee der Firma nicht vorkommen darf und er rechtzeitig für Füllung hätte sorgen müssen. Als nun in der Nacht zum 10. Februar dem Chauffeur dasselbe Mißgeschick mit seinem Automobil in Oberrad widerfuhr, ließ er den Wagen kurzerhand stehen und behielt die Einnahme von zwei Tagen (71,20 Mt.) zurück, um sich Wochenlohn und Procente zu sichern. Das durfte er natürlich nicht und er hatte sich deshalb sowie wegen Unterschlagung einer Diensthose, die er damals auf dem Leibe trug, vor Gericht zu verantworten. Nach den Befundungen des Geschäftsführers des Instituts wäre der Chauffeur diesmal von der Firma nicht in eine Geldstrafe genommen worden, weil die Leistungsfähigkeit der Batterie 80 bzw. 100 Kilometer betragt und er in Oberrad erst 79 Kilometer abgefahren hatte. Was die Einkommensverhältnisse der Chauffeure anlangt, so behauptete der Zeuge, daß sie bei der Firma durchschnittlich 30 Mt. wöchentlich verdienen, was aber von dem Angeklagten lebhaft bestritten wurde. Das Gericht ließ wilde wahren und beurteilte den Chauffeur wegen Unterschlagung in zwei Fällen nur zu 35 Mt. Geldstrafe.“

Man beachte diese Ausführungen eines gut bürgerlichen Blattes, welchem die Herren von der Elektromobilgesellschaft sehr nahe stehen. Ein „Grundgehalt“ von sage und schreibe 10 Mt. pro Woche und 10 pCt. der Einnahmen. Davon noch Abzüge außer den Versicherungsbeiträgen — für die Litree und hohe Geldstrafen für selbstverständliche Vorkommnisse. Das „Renommee“ der noblen Firma litt darunter, daß die Batterie leer gelaufen war, nicht aber darunter, daß sie ihren Angeestellten diese Hungerlöhne geboten hatte. . . . Schnell ist man dagegen bei der Hand, einen harmlosen Menschen auf die Anklagebank zu bringen und ihn wegen Unterschlagung noch verurteilen zu lassen. Selbst die Richter waren ob dieses Vorgehens erstaunt, denn die Höhe der Strafe zeigte deutlich, daß entschieden der Unrichtige auf der Anklagebank saß. An und für sich haben wir an dem Verurteilten kein Interesse, denn er hatte nicht den Mut, sich einer Organisation anzuschließen, als er noch die hohe Ehre hatte, für die noble Firma zu fahren. Der Fall selbst aber zeigt uns wiederum das glänzende Glend vieler Chauffeure

und die Notwendigkeit einer strammen Organisation derselben.

Automobilführer und Augenärzte. Ueber das Sehvermögen der Automobil-Lenker schreibt der Augenarzt Dr. med. G. Sirsch in Halberstadt folgendes: „Das die Augen für den Auto- ebenso wie für den Lokomotivführer die wichtigsten Sinnesorgane sind, liegt auch für den Laien auf der Hand. Die Bestimmungen über die Beschaffenheit der Augen jener Leute sollten deshalb mit Hilfe von Augenärzten aufgestellt werden, wenn man nicht zu unvollkommenen oder verkehrten Vorschriften kommen will, über die sich die Automobilführer mit vollem Recht beschweren. Tatsächlich hat oft ein kurzschichtiges mit einem schwachen Glase vollkommen normales Sehvermögen, sieht also besser, als mancher Unbedrillte. Es hat sogar keinen Sinn, wenn bei dieser Gelegenheit der Horror vor der Brille, gegen den die Augenärzte noch genugsam anzukämpfen haben, gesehlich sanktioniert wird! Für den Autoführer hat aber der Ausschluß der Brille um so weniger Berechtigung, als er eine solche schon zum Schutz gegen das Hineinfliegen von Staub und Insekten tragen muß, um nicht gerade in kritischen Augenblicken der Benutzung seiner Augen beraubt zu sein. — Also — frei nach Goethe — die Brille gib den Fahrern! Ich habe mich oft genug bei Automobilfahrten kurzschichtigen, aber Brillen tragenden Fahrern anvertraut. — Man verlange nur die Feststellung durch einen Augenarzt, wenn er auch nicht beantragt ist, daß mit oder ohne Brille die mindestens zwei Drittel Sehschärfe an beiden den Augen und keine störende Augenkrankheit vorhanden ist, ferner, ob etwa später Nachuntersuchungen erforderlich sind, und schließlich Tragen der ärztlich verordneten Brille. Auf die gänzliche Erfüllung dieser Forderungen darf man ja nicht rechnen, ebensovienig wie man sich bisher in Preußen entschlossen hat, etwa die Augen der Lokomotivführer ausschließlich von Augenärzten untersuchen zu lassen, was ich bereits vor einigen Jahren beklagt habe.“

Bierfahrer.

Vorsicht für Bierfahrer. Der Bierkutscher D. einer Breslauer Großbrauerei war vom Landgericht Breslau wegen fahrlässiger Tötung zu zwei Monaten Gefängnis verurteilt worden. Der Angeklagte war mit einem schwerbeladenen einspännigen Bierwagen anfangs der Vorstraße gemäß auf der rechten Seite einer Hauptstraße gefahren, war aber dann, da auf dieser Seite Pflasterarbeiten vorgenommen wurden, auf die linke Straßenseite übergegangen. Da sich dort Geleise der elektrischen Bahn befanden, war er gezwungen gewesen, sich hart an der linken Bordkante zu halten. Trotz des heftigen Verkehrs war der Angeklagte im scharfen Trab gefahren, auch als er in kurzem Bogen in eine von der Hauptstraße abzweigende Gasse einfuhr. In dieser befindet sich eine öffentliche Schule, aus der gerade nach Schluß zahlreicher Schüler kamen. Ein zehnjähriger Knabe versuchte, um die vorüberfahrende elektrische Bahn zu erreichen, vor dem um die Ecke trabenden Geschirre vorüberzukommen. Bei dem plötzlichen Zurufe des Knaben blieb der Knabe verwirrt stehen, wurde von den Pferden zu Boden geworfen, vom Borderrade des Wagens eine kurze Strecke geschleift und kam, als der trabende Wagen vom Kutscher zum Stehen gebracht worden war, unter das Hinterrad zu liegen, das ihn den Brustkorb eindrückte. Der Knabe starb wenige Minuten nach dem Unfalle. Das Landgericht Breslau verurteilte den Kutscher, weil er den Tod des Knaben fahrlässig verschuldet habe. Nach § 27, Abs. 2, der Verkehrsordnung für die Stadt Breslau, habe der Angeklagte auf der rechten Straßenseite fahren müssen. Wenn ihm dies infolge der vorgenommenen Pflasterarbeiten nicht buchstäblich möglich gewesen wäre, so habe er doch auch nicht hart an der linken Bordkante fahren dürfen, sondern habe warten müssen, bis die ihm entgegenkommende Straßbahn oder andere seine Fahrtrichtung hindernde Wagen vorübergefahren seien. Außerdem sei er entgegen § 39 (Z. 1) derselben Verordnung nicht im Schritt und im weiten Bogen in die Gasse eingefahren, sondern im scharfen Trab und kurz um die Ecke. Durch Uebertretung dieser Bestimmungen der Städtischen Verkehrsordnung habe der Angeklagte auch gegen § 366, Z. 10, Str.-G.-B. gehandelt, da diese Verordnung als zur Erhaltung der Sicherheit auf öffentlichen Wegen und Straßen erlassen anzusehen sei. Zur Beachtung dieser Bestimmungen sei der Angeklagte vermög der Kraft seines Berufes erforderlichen Sorgfalt besonders verpflichtet gewesen. Durch Auserachlassung dieser Vorsicht habe der Angeklagte fahrlässig gehandelt. Ohne sein fahrlässiges Verschulden wäre der Tod des Knaben nicht eingetreten. Die Revision des Angeklagten rügte, das Urteil des Landgerichts widerspreche sich selbst. Es stelle fest, daß er infolge der Pflasterarbeiten gar nicht habe im Bogen und auf der rechten Straßenseite fahren können, lege ihm aber diese Unmöglichkeit zur Last. Außerdem bleibe die Möglichkeit bestehen, daß der Unfall nicht geschehen wäre, wenn der Knabe auf Anruf nicht stehen geblieben wäre. Das Urteil bedürfe für die Annahme der Fahrlässigkeit der weiteren Feststellung, daß der Angeklagte sich habe fügen müssen, daß der Knabe beim Anruf stehen bleiben werde. Diese Feststellung sei aber nicht getroffen und könne auch nicht getroffen werden. Das Reichsgericht verwarf die Revision des Angeklagten. Wenn demselben tatsächlich nicht möglich gewesen wäre, rechts und im großen Bogen in die Nebenstraße einzufahren, so bleibe doch immer noch die Verpflichtung bestehen, im Schritt einzufahren. Das Urteil stelle genügend fest, daß der Angeklagte dieser Pflicht nicht genügt habe. Es sei rechtlich unbeachtlich, ob der Unfallserfolg nicht eingetreten wäre, wäre der Knabe nicht stehen geblieben. Es genüge die Feststellung, daß der Angeklagte seinerseits

durch seine Tätigkeit eine für den strafbaren Erfolgsursächliche Bedingung gesetzt habe, ohne die der Erfolg nicht eingetreten sein würde. Diese Feststellung sei vom Landgericht hinreichend getroffen.

Fensterputzer.

Stattowitz. Mit dem jeweiligen Inhaber des Glasreinigungs-Instituts Max Pollacks Nachf. stehen wir schon seit Jahren im Tarifverhältnis. Der letzte Tarif wurde im vergangenen Jahre mit Frau Grete Kaiser abgeschlossen. Durch ihre Verheiratung machte sich eine Umschreibung des Tarifs nötig. Hierbei war es möglich, für die Kollegen bedeutende Vorteile zu erringen. So die Kürzung der täglichen Arbeitszeit um 1/2 Stunde. Nach einem Jahre Sommerurlaub von drei Tagen. Einführung eines günstigen Lehrlingswesens und Freigabe des 1. Mai von mittags 12 Uhr ab.

Der neue Tarif lautet:

Zwischen dem Inhaber des Glasreinigungs-Instituts Max Pollacks Nachf., Herrn Ludwig Thaler, in Stattowitz und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband wird folgender Tarif abgeschlossen:

§ 1. Regelung des Lohnes.

Der Anfangslohn für Putzer, welche ein Jahr im Beruf tätig sind, beträgt 22 Mk. pro Woche, steigend halbjährlich um 50 Pfennig pro Woche, bis zum Höchstlohn von 25 Mk. Die Putzer welche im Betriebe beschäftigt sind, erhalten ab 22. Mai 23 Mk., ohne Abzug. Mischlingsputzer erhalten pro Tag 4 Mk. Putzer, welche den ganzen Tag über auswärts beschäftigt sind, erhalten außer dem Bahngeld eine Extravergütung von 50 Pf. pro Tag.

§ 2. Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit vom 1. April bis 30. September beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 5 Uhr. — In diese Zeit fallen zwei Stunden Essenspause. Die Arbeitszeit vom 1. Oktober bis 31. März beginnt um 6 1/2 Uhr morgens und endet nachmittags 4 Uhr, jedoch muß die bestimmte Arbeit fertiggestellt werden. In diese Zeit fallen 1 1/2 Stunden Essenspause. Vom 1. April bis 31. September wird an den Sonnabenden die Arbeit um 4 1/2 Uhr beendet.

§ 3. Ueberstunden.

Ueberstunden dürfen nur in dringenden Fällen geleistet werden und ist die Stunde mit 60 Pf. zu berechnen. Als Ueberstunden gilt die Zeit von 5 bis 9 Uhr abends; Nacharbeit soll ebenfalls nur in dringenden Fällen geleistet werden und ist die Stunde mit 1 Mark zu bezahlen. Als Nacharbeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Bei Ueberzeitarbeit ist, falls diese länger als zwei Stunden dauert, eine halbstündige Pause ohne Lohnkürzung zu gewähren.

§ 4. Lehrlingswesen.

Lehrlinge erhalten einen Anfangslohn von 18 Mk. pro Woche, steigend von Vierteljahr zu Vierteljahr um 1 Mark. Nach einjähriger Tätigkeit ist dann der Lohn für geübte Putzer zu zahlen. — Auf 6 Putzer darf nur ein Lehrling eingestellt werden.

§ 5. Urlaub.

Die Putzer erhalten nach einjähriger Beschäftigungsdauer einen Urlaub von drei Tagen unter Fortzahlung des Lohnes.

§ 6. Kündigung.

Die Kündigung ist eine 14tägige.

Besondere Bestimmungen.

Am 1. Mai hört die Arbeitszeit mittags um 12 Uhr auf, jedoch muß die fällige Arbeit eingearbeitet werden.

Lohnabzüge für die Feiertage dürfen nicht gemacht werden.

Meinungsverschiedenheiten, die aus dem Arbeitsverhältnis entstehen, werden durch den Geschäftsinhaber einerseits, durch den zu wählenden Arbeiterausschuß und den Verbandsvertreter andererseits geregelt.

Maßregelungen wegen Durchführung dieses Tarifs finden nicht statt.

Dieser Tarif gilt vom 15. Mai 1909 bis 31. Dezember 1911 und ist auf ein weiteres Jahr verlängert, wenn von keinem der Vertragsschließenden sechs Wochen vor Ablauf dieser Frist eine Ankündigung erfolgt.

Stattowitz, den 20. Juni 1910.

Für die Firma:

Max Pollacks Nachf.: Ludwig Thaler.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband:

Ernst Trappe.

Als im Januar des vergangenen Jahres die Herren Reinigungs-Institutsinhaber Schlesiens sich in Breslau zusammenschlossen und, im Anschluß an den Verband der Reinigungs-Instituts-Unternehmer Deutschlands, einen Bezirksverein gründeten, da planten sie nicht mehr und nicht weniger, keine Verbändler einzustellen resp. diese, wo dies bis jetzt gesehen, auf Straßenpflaster zu setzen. — Der Hauptplan war aber der, auf jeden Fall Tarifabschlüsse mit uns zu verhindern.

Der geistige Inspirator, Herr Landsberger-Breslau hatte nun einen Entwurf ausgearbeitet, mit der Ueberschrift: „Uebereinkommen“ oder „Hausordnung“. Nach diesem einheitlichen Entwurfe sollten nun zwischen den Unternehmern und ihren Arbeitern Verträge abgeschlossen werden.

Herr Landsberger gab sich im vorigen Jahre redlich Mühe, als wir mit Frau Kaiser verhandelten, um seine „Hausordnung“ aufzuwickeln; nur scheiterten seine schwarzen Pläne an der Einigkeit der Arbeiter.

Und kaum ist ein Jahr vergangen, da ist die ganze Herrlichkeit zu Ende; von dem schlesischen Unternehmer-Verein ist nichts mehr zu hören, die Mehrzahl der Herren Institutsbesitzer hat ihn den Rücken gelehrt.

Trotzdem sieht es in manchen ober-schlesischen Betrieben noch recht traurig aus, am traurigsten bei Herrn Liegner, Gleiwitz. Bei diesem Herrn wird von früh um 6 Uhr bis spät abends gearbeitet. Eine bestimmte Zeit gibt es nicht, wann Feierabend ist. Die Löhne zahlt Herr Liegner nach Gutdünken. Die Behandlungsweise ist ebenfalls nicht die feinste. Allerdings weiß auch Herr Liegner, daß er dies bei seinen Leuten anbringen kann. Diese sind bis jetzt leider noch nicht zur Einsicht gekommen, sich Mann für Mann dem Verbands anzuschließen, um die Mißstände zu beseitigen. Aber so sehr, wie jetzt auf der ganzen Linie die Fensterputzer massenhaft dem Verbands beitreten, so sicher werden sich auch die Gleiwitzer Kollegen bekehren lassen müssen. Dann werden auch die Mißstände bei Herrn Liegner ein Ende nehmen. Herr Liegner liebt auch aus gewissen Gründen die Verbänder nicht, deshalb will er sich einen neuen Stamm von Leuten ziehen. Zu diesem Zweck erließ er folgende Annonce im „Ober-schlesischen Wanderer“:

„Kräftige Arbeiter, die Fensterputzer werden wollen, melden sich 6-7 Uhr abends Erles Gleiwitzer Glas-Reinigungs-Institut, Max Liegner.“

Die Gleiwitzer Kollegen sollten hieraus erst recht die Lehre ziehen, sich zu organisieren, um durch den Verband der Lehrlingszuchterei entgegenzutreten. — Den organisierten Fensterputzern rufen wir zu: „Lernt mehr denken; meidet den Alkohol. Lebt eine vernünftige Zeitung. Geht in die Versammlungen. Erfüllt auch dem Arbeitgeber gegenüber über eure Pflicht voll und ganz. — Die Arbeitgeber müssen sehen, daß die organisierten Arbeiter die besten sind!“

Gasenarbeiter,

Stinneschiffer und Flößer.

Der Streik der Gasenarbeiter in Spandau bei der Firma Kurt Thomas ist nach acht tägigem Kampfe mit Erfolg für die Kollegen am Freitag den 22. Juli beendet worden.

Die Firma, die noch bis zuletzt versuchte, die Organisation auszuscheiden, mußte sich bereit erklären, mit der Organisation einen Lohnvertrag abzuschließen. Vorher versuchte die Firma auf alle mögliche Weise ihren Betrieb durch Streikbrecher aufrecht zu halten. Sie veröffentlichte, wie uns aus Frankfurt a. O. und Fürstentwalde von unseren dortigen Verwaltungen gemeldet wurde, in den dortigen bürgerlichen Blättern folgende Annonce:

Lüchtige Arbeiter

bei lohnendem Verdienst, außerhalb des Transportarbeiter-Verbandes stehend, werden sofort eingestellt. Bei Aushalten in der Arbeit wird Reisegeld vergütet.

Curt Thomas.

Spandau, Tresowplatz 3.

Trotzdem gelang es ihr nicht, den Betrieb aufrechtzuerhalten, denn die paar Streikbrecher zweifelhaften Herkommens konnten unsere tüchtigen Kollegen, wie Herr Thomas selbst sagte, nicht im entferntesten ersetzen.

Durch Vermittlung des Vorsitzenden des hiesigen Gewerbegerichts wurden dann am Mittwoch, den 20. Juli die Verhandlungen zwischen uns und der Firma in die Wege geleitet, die dann zum Abschluß folgenden Tarifvertrags führten:

Tarifvertrag.

Zwischen der Firma Kurt Thomas, Spandau einerseits und den bei der Firma beschäftigten Arbeitern an der städtischen Gasenanlage, und dem deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Spandau andererseits, wird nachstehender Lohn- und Arbeitsvertrag festgelegt:

Arbeitszeit.

Die regelmäßige Arbeitszeit beginnt vormittags um 6 Uhr und endet nachmittags um 6 Uhr, inklusive je einer halbstündigen Frühstücks- und Vesper- und einständiger Mittagspause. Sonnabends soll die Arbeitszeit nach Möglichkeit um 5 Uhr nachmittags beendet sein.

Löhne:

1. Der Stundenlohn für alle Arbeiter beträgt, sofern nicht andere Bestimmungen getroffen, pro Stunde 43 Pf.

Abkordfäße:

- a. Für Kohlen: Krahn 4 pro Zentner 1/3 Pf., Krahn 3 pro Zentner 1/2 Pf., Krahn 2 pro Zentner 1/2 Pf., Krahn 1 pro Zentner 1 Pf.
- b. Für Gerste: pro Zentner 2 1/2 Pf.
- c. Für Floßholz wird pro Stunde 50 Pf. gezahlt.
- d. Für Kaffee (geseigt): pro Zentner 1/4 Pf.
- e. Brückenteile: pro Stunde 50 Pf.
- f. Blech- und Stabeisen: pro Zentner 1 1/2 Pf.
- g. Mieß Eisen: pro Zentner 1 Pf.
- h. Bretter vom Krahn in den Waggons: pro Zentner 1 1/2 Pf.; Bretter in den Schuppen, wird einer besonderen Vereinbarung überlassen.

- i. Steine: pro Zentner 1 Pf.
- k. Zucker: pro Zentner 1/4 Pf.
- l. Düngermittel vom Waggon in den Kahn: pro Zentner 1/10 Pf.; Düngermittel zum Lager und vom Lager in den Kahn wird besonderer Vereinbarung überlassen.
- m. Träger: pro Zentner 1 Pf.

Sonstige Bestimmungen:

Bei den Arbeiten, wo es sich mit drei Mann am praktischsten arbeitet, wird der vierte Mann möglichst im Stundenlohn beschäftigt. Der hierbei erzielte Stundenlohn wird der betreffenden Kolonne zugeschrieben und in vier gleichen Teilen der Kolonne übermittelt.

Jede Kolonne erhält nach Wochenschluß einen Auszug des geleisteten Akkord- und Lohnsystems resp. Verdienstes.

Die Firma wird nach Möglichkeit für ausreichende Waschgelegenheit Sorge tragen. Ebenso soll in dem Aufenthaltsraum der Arbeiter in den kalten Monaten ein Ofen gestellt werden.

Der Lohn wird Sonnabends, während der Besperpause, ausgezahlt.

Maßregelungen wegen Durchführung dieses Tarifes dürfen nicht stattfinden.

Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 22. Juli 1910 bis 1. Juli 1911 und gilt auf ein Jahr verlängert, falls derselbe von keiner der vertragschließenden Parteien, Firma oder Organisation, mindestens vier Wochen vorher gekündigt wird. Derselbe gilt jedoch für erloschen, falls die Firma nicht mehr Pächterin des jetzt im Betrieb befindlichen Hafens ist.

Spandau, den 22. Juli 1910.

Unterschriften.

Nach Unterzeichnung des Tarifes nahmen dann am Freitag, den 22. Juli unsere Kollegen geschlossen die Arbeit wieder auf. Wie leichtes Gesindel stoben die Streikbrecher, als sie unsere Kollegen im Krupp amarrschieren sahen. So ist dieser Streit mit glänzendem Erfolge für uns beendet worden. Die durchschnittliche Lohnerhöhung beträgt pro Mann und Woche 4 Mk., ebenso sind die gesamten Stundenlöhne für alle Arbeiter des Betriebes um 3 Pf. pro Stunde erhöht worden.

Die Kutscher der Firma, die fast alle im Kutscherverein „Brüderschaft“ organisiert sind, werden diesen Vorteil, den unsere Verbandskollegen für sie mit erkämpft haben, mit Freuden annehmen und trotzdem wieder weiter behaupten, daß der Verband keinen Zweck für die Kutscher habe! Oder sollte es anders kommen??

Den Kohlenarbeitern Spandaus aber rufen wir zu: Nun erwacht! Schließt Euch alle im Deutschen Transportarbeiter-Verband, der berufensten Interessenvertretung der Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande, zusammen. Seht mit Stolz auf die wackeren Kollegen der Firma Thomas und gelobt, nicht eher zu ruhen, bis der letzte Kohlenarbeiter der Organisation angehört. Nur dann ist es möglich, in den anderen Betrieben menschenwürdige Zustände zu schaffen. Also „vorwärts“!

Die Steuerleute der Elbeschiffe. Es liegt im Wesen des Kapitals, seine Ausbeutungspraktiken bei allen Berufsgruppen in Anwendung zu bringen. Der Unternehmer macht keinen Unterschied mehr, ob organisiert oder nicht, auch gibt er nichts mehr darauf, ob es sich um einen qualifizierten Arbeiter handelt. Den Beweis haben wir jetzt wieder in der Binnenschifffahrt. Die Einteilung der Mannschaften kann schlechthin in zwei Gruppen erfolgen, diejenige der Schiffsführer, also Kapitäne und Steuerleute und dann die der Bootleute. Die erstere hat ohne Zweifel eine große Verantwortung und muß über fachmännische Kenntnisse verfügen. Allerdings müssen auch die Bootleute fachmännisch geschult sein, aber die Verantwortung für das Fahrzeug und die Güter liegt doch dem Schiffsführer oder Steuermann ob. Demnach sind dann auch die Lohnbezüge dieser Gruppe höher. Jedoch sind diese nicht tariflich durch einen Kollektivvertrag geregelt, wie bei den Boot- und zweiten Dampfsteuerleuten. Diese Gruppe ist also durch Tarifabschluß vor Lohnreduzierungen während der Tarifdauer geschützt. Leider hatten die Steuerleute sich zum Tarifabschluß durch die Organisation nicht entschließen können. Sie waren der Meinung, eine gerechte Behandlung und würdige Einschätzung ihrer Tätigkeit würde ihnen auch so von den Unternehmern zuteil werden, zumal als auch eine Lohnaufbesserung zugesagt war und auch jedesmal bei einer Bewegung der Bootleute erfolgte — aber auch nur dann wurde den Schiffsführern eine Meinigtheit zugelegt. So im Jahre 1909; damals wurde den Steuerleuten und Schiffsführern wohl versprochen, nachdem ihnen nahegelegt war, im Falle eines Ausstandes der Bootleute treu zur Gesellschaft zu halten, daß die Gesellschaft die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Steuerleute mit diesen regeln werde. Nachdem die Gefahr durch den dreijährigen Tarifabschluß aber beseitigt war, dachten die Unternehmer nicht mehr an ihr Versprechen. Man gab den Schiffsführern und Steuerleuten das, was die Bootleute sich durch die Organisation erkungen hatten, man konnte nicht gut anders, wollte man nicht selbst die Steuerleute in Masse der Organisation zuführen. Man beliebte es, sich den Mantel der Harmonie umzuhängen. Doch mit der Zeit stieg auch bei den Unternehmern das Instinkt des kapitalistischen Ausbeuters. Die Schiffsfahrtsperiode 1910 ist namentlich für das Elbegebiet in geschäftlicher Beziehung ein wenig günstiges; Fahrzeuge mußten außer Dienst gestellt werden, die Bootleute wurden zu Hunderten entlassen, die Steuerleute blieben auf ihren Fahrzeugen, auf einmal kommt man mit dem selbstamen Verlangen, daß die Steuerleute Boot-

mannsdienste tun sollen, natürlich zu Bootsmannslohn.

Diese Zumutung wirkte wie eine Bombe in den Reihen der Steuerleute. Was tun? Den Wunsch der Unternehmer erfüllen, ließe sich die ganze Sympathie der Bootleute verschmerzen, und schließlich waren die Steuerleute doch auch einmal Bootleute, und sie wußten sicher, wie es in der Heimat aufgefaßt werden würde, wenn sie sich herbeiließen, den wochen- und monatelang beschäftigungslos zu Hause weilenden Bootleuten auf diese Art in den Rücken zu fallen. Die gemeinsame Lebens- und Klassenlage wurde sicher in Erwägung gezogen.

Dann hatte die Zumutung aber auch eine weitere Folge gezeitigt, die Position der Steuerleute wäre völlig gefährdet, bedeutete doch die verlangte Bootsmannsarbeit zugleich auch eine Lohnreduzierung von 20 bis 30 Mk. pro Monat. Es war also viel zu verlieren, wenn eine einheitliche Stellungnahme nicht erfolgte. Zur Ehre der Steuerleute muß gesagt werden, daß sie in diesem Falle so gehandelt haben, wie es notwendig war. Sie lehnten das Anerbieten ab und erklärten sich bereit, wenn für sie keine Beschäftigung sei, gleich den Bootleuten nach Hause zu fahren. Den Bootleuten die Arbeit wegzunehmen, lehnten sie mit erfreulicher Energie ab. Die Unternehmer haben sich zufrieden gegeben, sicher fürchteten die Herren die Folgen eines eventl. Gewaltstreikes. Eins hat dieser Vorgang ja doch klar bewiesen und das ist die Notwendigkeit, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Schiffsführer und Steuerleute durch die Organisation zu regeln. Dies ist die einzigste Möglichkeit, auch diese Gruppe vor unliebsamen Ueberraschungen zu schützen.

„Mehr Solidarität in der Binnenschifffahrt“ — schrieben wir im Vorjahre anfänglich der Lohnbewegung auf der Elbe und legten den Schiffsführern die Frage vor, zu prüfen, ob sie zu den Ausbeutern oder den Ausgebeuteten gehörten. Dieser Ruf hat leider damals nicht den gewünschten Widerhall gefunden, was für den Ausgang der Bewegung sicher nicht zum Vorteil gewesen ist. Jetzt wird die Frage wieder aktuell und da heißt es ernstlich erwägen, ob der jetzige Zustand haltbar und für die Gesamtmannschaften nützlich ist. Die Beantwortung der Frage ist bereits erfolgt, die Schiffsführer haben nicht nur gehandelt, sondern sind dann auch unverzüglich zur Tat geschritten. Ein großer Teil ist Mitglied der Organisation geworden und hat damit dem ewigen Hängen und Wanken ein Ende bereitet. Die Organisation wird auch die Interessen dieser Kollegen in würdiger Weise zu vertreten wissen, und wenn dann der Zeitpunkt kommt, wo es gilt, von neuem die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Schiffsmannschaften der Elbe zu regeln, dann werden alle Gruppen einmütig hinter einer Organisation stehen. Jetzt ist ja erst der Anfang gemacht; wieviel Fragen müßten zurückgestellt werden, weil die Einmütigkeit der Schiffsmannschaften nicht vorhanden war. Deswegen jetzt besser zu werden, deshalb Kollegen, ob Schiffsführer, Steuermann oder Bootsmann, sorgt für eine starke Organisation, damit wir in der Lage sind, mitbestimmend wirken zu können, wenn es heißt, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu regeln. In aller nächster Zeit werden die in Frage kommenden Instanzen in der Organisation darüber beraten, welche Einrichtungen erforderlich sind und welche Maßnahmen ergriffen werden sollen, um der Entwicklung der Organisation unter den Schiffsführern und Steuerleuten die Wege zu ebnen. Mögen alle Kollegen in der Binnenschifffahrt mithelfen, so wird der Erfolg nicht ausbleiben.

Entlassung von 80 Bootleuten durch die Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften. Aus wird von der Mitgliedschaft Binnenschiffer geschrieben: Nachdem ein Teil der Schiffsmannschaften von der Binnenschifffahrt erst im Monat Mai in den Dienst der verschiedenen Schiffahrts-Gesellschaften treten konnte, haben die Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften jetzt wieder 80 Mann entlassen. Die Schiffsmannschaften wollte man nur seitens der Gesellschaft zu Hafendarbeiten verwenden, jedoch nicht unter dem vererbanten Lohn der Bootleute und der dazu gehörigen Auslösung. Die Bootleute sollten auf ihren Fahrzeugen logieren und pro Tag 4 Mk. erhalten. Es wurde auch kein Versprechen gegeben, daß alle jeden Tag beschäftigt würden. Die Schiffsmannschaften wußten bereits vom Vorjahre nach, daß die Gesellschaft manche nur zwei und drei Tage pro Woche arbeiten lassen, so daß mancher mit einem Wochenlohn von 8 bis 12 Mk. hätte zufrieden sein müssen. Sie zogt es daher vor, unter den Bedingungen die Arbeit zu meiden. Wollte die Gesellschaft nicht eine besondere Ersparnis aus den zu zahlenden Löhnen machen, so hätte sie die Mannschaften nur nach dem alten Lohn weiter beschäftigen können. Ferner macht die Gesellschaft für Hamburg eine Ausnahme, indem sie den Schiffsmannschaften das Reisegeld nach ihrer Heimat nicht zahlt. Von allen anderen Stationen, wo von Seiten der Gesellschaft Entlassungen vorgenommen sind, ist auch das übliche Reisegeld sowie der Reisetag gezahlt worden. Die Bootleute werden in allen Fällen, wenn sich die Gesellschaft nicht noch eines anderen entschließt, Klage erheben.

Hamburg I. Kohlenplazarbeiter und Kohlenkutscher. Mitgliederversammlung bei Horn. Zum ersten Punkt der Tagesordnung: Bericht der Lohnkommission über die Verhandlungen mit der Kommission der am Kohlenhandel beteiligten Firmen, berichtet G. Sähnel, daß die Arbeitgeber zunächst unsere Forderungen zurückgewiesen hätten mit dem Hinweis auf die schlechte Geschäftslage im Kohlenhandel,

daß sie aber in der zweiten Besprechung bereit gewesen wären, einen Tarif auf drei Jahre abzuschließen. Es solle dann nach 1 1/2 Jahren eine Lohnerhöhung von 30 Pf. pro Tag erfolgen. (Allgemeine Gerechtigkeit.) Alles übrige solle für weitere drei Jahre bestehen bleiben. Betreffs der Kutscher solle unter Hinzuziehung des Vorstehenden vom Verein der Fuhrherren verhandelt werden. Redner ersucht um eine sachliche Diskussion dieser Vorschläge. In der recht lebhaft einschendenden Debatte wurde von sämtlichen Rednern das ungenügende Angebot der Arbeitgeber hervorgehoben. Erstens seien die Ausgaben der Arbeiter in den letzten Jahren für alle Bedarfsartikel sowie Mieten zc. erheblich gestiegen, dann seien ebenfalls die Anforderungen der Arbeitgeber an die Leistungsfähigkeit der Arbeiter erheblich gestiegen, denn wo früher eine Fuhrer stohlen bis zu 4 Kubikmeter gemessen habe, seien diese jetzt bis zu 9 Kubikmeter gestiegen. Gensd würden beim zu Lager oder auf Wagen tragen, oder vom Wagen in den Schuppen abwerfen, durch die Plagarbeiter, ganz erhebliche Anforderungen an die Leistungsfähigkeit gestellt. Aus allen diesen Gründen müsse ein weiteres Entgegenkommen der Arbeitgeber erfolgen. Der Vorstehende teilt mit, daß ein Antrag eingegangen ist, den er verlese und mit zur Debatte stelle: „Die heute, Sonntag, den 17. Juli, bei G. Horn tagende Mitgliederversammlung der Kohlenplazarbeiter und Kohlenkutscher erklärt nach Kenntnisnahme des Berichts der Lohnkommission, daß das Angebot der Arbeitgeber keineswegs genüge. Die Versammlung ist vielmehr der Ansicht, daß eine sofortige Lohnerhöhung, sowie Arbeitszeitverkürzung erfolgen muß; ebenfalls wünscht sie eine Regelung in der Bezahlung, wenn durch Plagarbeiter zu Lager oder auf Wagen getragen werden muß, oder vom Wagen in den Schuppen abzuwerfen ist. Desgleichen bei Bordarbeit, eine Regelung der Sonntags- sowie Nachtarbeit. Die Versammlung beauftragt daher die Kommission, diese Wünsche nochmals den Arbeitgebern bekannt zu geben. Die Versammlung ist der Ansicht, daß diese Wünsche derartig minimal sind, daß diese wohl berücksichtigt werden könnten und hofft demgemäß auf eine gütliche Regelung.“ Nachdem dieser Antrag von mehreren Rednern bekämpft, indem diese eine sofortige Arbeitszeitverkürzung forderten, dieses aber von der Kommission sowie ebenfalls von den nachfolgenden Rednern der Kohlenarbeiter sowie Kutscher als mindestens vorzeitig bezeichnet und deshalb zurückgewiesen werden müsse, wurde obiger Antrag gegen fünf Stimmen angenommen. Nachdem Schloef noch auf die am Dienstag bei Horn stattfindende gemeinschaftliche Obmännerversammlung und deren Zweck aufmerksam gemacht und um rege Beteiligung ersucht hatte, erfolgte Schluß der stark besuchten Versammlung.

Hamburg. Ueber die Unfallgefahren in der Binnenschifffahrt und in den Hafenbetrieben und die Notwendigkeit der Anstellung von Hafeninspektoren und Kontrollbeamten aus den Reihen der Arbeiter der angeführten Berufe referierte in einer von 450 Personen besuchten Mitgliederversammlung der Binnenschiffer Hamburg-Reddel am 20. Juli im „Weddeler Hof“ ein Mitglied der örtlichen Verwaltung. Redner ging auf die Entwicklung der Dampfschifffahrt und ihrer fortschreitenden Technik ein, die zum größten Teil mit schuld an den Unfällen sei, infolge der verschiedensten freiliegenden Vorrichtungen. Von Bedeutung sei, daß der Verkehr im Transportgewerbe prozentual nicht in dem Maße zugenommen hätte, wie die Unfälle in den Schiffsfahrts- und Hafenbetrieben. Die meisten Unfälle seien zum größten Teil auf die übermäßig lange Arbeitszeit zurückzuführen, des weiteren auf die unliebsamen Unweilbereien. Die Berufsgenossenschaft hätte wohl einen technischen Beamten angestellt, leider sei dieser aber nicht in stande, für die Mehrheit der Binnenschiffer eine Revision vorzunehmen. Oftmals fehle auch bei diesen Leuten das nötige praktische Verständnis. Das komme daher, weil ein derartiger Angestellter niemals im praktischen Berufe tätig gewesen sei. Wie es hier in der Binnenschifffahrt aussehe, so finde man es auch in den Hafenbetrieben. Den Hafeninspektoren ist es niemals möglich, alle Schiffe einer Revision zu unterziehen, daher auch die vielen Unglücksfälle im Hamburger Hafen. Deshalb müsse mit allen Mitteln danach hingearbeitet werden, daß aus den Reihen der Binnenschiffer und Hafendarbeiter die betreffenden Beamten angestellt werden, und nicht solche, die niemals im Hafen praktisch tätig gewesen seien. Der reiche Beifall bekundete, daß die Binnenschiffer mit den Ausführungen des Referenten zufrieden waren. Hierauf wies Schrapf darauf hin, daß jeder Unfall gemeldet werden müsse, und daß nicht allein der Berufsgenossenschaft, sondern auch der Organisation, damit die Deffentlichkeit es erfahre. Nur das wäre der beste Weg, der dazu beitrüge, die Unfälle herabzumindern. Eine weitere Debatte entspann sich über die Entlassung von 80 Bootleuten der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften. Am Nachmittag sei den Bootleuten bekannt gegeben, so lange Arbeit sei, sie für 4 Mk. pro Tag beschäftigen zu wollen. Es wurde hervorgehoben, daß die B. G. G. im vorigen Jahre in derselben Weise verfahren sei, nachdem aber die Kollegen drei Tage gearbeitet hätten, seien manche entlassen, andere wieder hätten nur drei Tage in der Woche gearbeitet. Dasselbe Verhältnis würde auch jetzt wieder Platzgreifen. Es wurde eine Kommission gewählt, die am Donnerstag früh vorstellig werden solle über diese Angelegenheit. Das Resultat solle dann mitgeteilt werden. Nach einigen anfeuernden Worten, auch in diesem Falle fest zusammenzuhalten, wurde die Versammlung mit einem dreimaligen Hoch auf die Einheitsorganisation geschlossen.

Die Lohnbewegung der Schiffsreiniger und Maler ist noch immer nicht zum Abschluß gekommen. Am 9. Juni fand eine Verhandlung mit den Wafen

über den neu eingereichten Tarifentwurf statt. Eine Einigung wurde wieder nicht erzielt. Hierauf erfolgte eine Aenderung des Tarifs, der am 22. Juni an die Arbeitgeber versandt wurde. Am 24. Juni traf die Antwort vom Arbeitgeberverband ein, die besagte, daß sich die Arbeitgeber an den Arbeitgeberverband gewendet hätten und der Sekretär v. Reiszwiß jetzt die Sache in die Hand genommen habe. Da bis zum 9. Juli noch keine Antwort erfolgt war, wurde von der Ortsverwaltung ein Schreiben an Herrn v. Reiszwiß geschickt, worin diesem bekanntgegeben wurde, daß am 14. Juli eine Versammlung der Arbeiter stattfinden, die zu dem Lohnstarif Stellung nehmen wolle. In dem Schreiben wurde ferner darauf aufmerksam gemacht, daß die Arbeiter bereits seit dem 23. März Verhandlungen mit den Arbeitgebern pflegten und die Gehälter der Arbeiter schließlich ein Ende nehmen. Gleichzeitig wurde der Wunsch geäußert, daß auch die Hamburg-Amerika-Linie, bei welcher die Schiffsreiniger (Gänge) und Dockarbeiter einen ähnlichen Lohnstarif-Entwurf eingereicht hätten, mit zur Beratung gezogen würde. Als Antwort auf dieses Schreiben erfolgte am 12. Juli die Mitteilung, daß bereits am 13. Juli eine Sitzung des Vereins Hamburger Reeder stattfände, in welcher die Angelegenheit der Schiffsreiniger und Maler, sowie auch der Schiffsreiniger und Dockarbeiter der Hamburg-Amerika-Linie behandelt werde. — Währenddem hatte eine Verhandlung mit den Basen stattgefunden, in der diese erklärten, daß sie sich auf eine bestimmte Abmachung nicht einließen, da sie nur Zwischenmeister seien. — Jetzt haben die Basen eine unverbindliche Antwort gegeben und versprochen, daß eine Lohnerhöhung eintreten werde. Die Arbeitgeber wollten einen gleichmäßigen Lohn für alle Branchen einführen, womit sich die Arbeitervertreter jedoch nicht einverstanden erklären konnten, da dann eine Kategorie leer ausgehen würde. Es wurde dann festgesetzt, daß der Lohn für Schiffsreiniger betragen soll: für den ganzen Tag 4,30 Mk., für den halben Tag, von 6 bis 11½ oder von 1 bis 5½ Uhr 2,50 Mk., für Schiffsmaler den ganzen Tag 4,80 Mk., den halben Tag 2,40 Mk. Für gelehrte Maler den ganzen Tag 5,30 Mk., den halben Tag 2,65 Mk. Eine ganze Nacht gilt von 8 Uhr abends bis 4 Uhr morgens mit einer Pause von 12 bis 1 Uhr, hierfür soll den Schiffsreinigern 6,50 Mk., den Schiffmalern 7 Mk. und den gelehrten Malern 7,50 Mk. vergütet werden. Für eine halbe Nacht von 5½ bis 9 Uhr, mit einer Pause von 5½ bis 6 Uhr, soll den Schiffsreinigern 3,25 Mk., den Schiffmalern 3,30 Mk. und den gelehrten Malern 3,75 Mk. bezahlt werden. Die übrigen Sätze sind bereits in dem Lohnstarif enthalten und sollen im wesentlichen wenig geändert werden. Ueber diese Sätze wollen die Arbeitgeber in Verhandlung mit den Reedern eintreten. Diese Sätze wurden auch in einer am Donnerstag abend im Lokale von Stange stattgefundenen Versammlung der Arbeiter bekanntgegeben. Die Versammlung erklärte, daß sie mit diesen Sätzen einverstanden sei, aber auch daran festhalten werde und mit weiteren Reduzierungen nicht einverstanden sei. Am Montag, den 18. d. Mts., soll nun eine gemeinsame Sitzung der Reeder, Arbeitgeber und Arbeitnehmer stattfinden und es soll das Resultat dann in einer darauf folgenden Versammlung den Arbeitern unterbreitet werden. In dieser Versammlung wurde in der Diskussion erwähnt, daß die Hamburg-Amerika-Linie, obgleich sie niedrigere Löhne als die Basen bezahle, noch weitere Reduzierungen vorzunehmen gedenke, und zwar im Betrage von 60 Pf. für die Nacht. Es sei den Leuten gesagt, daß sie nur die wirklich gearbeitete Zeit bezahlt erhalten sollten. Die Gesellschaft will also die Nacharbeit recht lange ausdehnen und recht wenig dafür bezahlen. Nachdem vier Jahre lang Hunderten von Arbeitern die Nacht mit zehn Stunden vergütet wurde, ist die Gesellschaft — nach der Ausführung eines Inspektors — trotz der fünf- bis sechsfachen Kontrolle erst jetzt gewahr geworden, daß sie den Arbeitern eine Stunde „zuviel“ bezahlt habe. Deswegen jetzt die Abzüge. Die Hamburg-Amerika-Linie hatte im letzten Jahre einige 30 Millionen Mark Uberschuß!

Unternehmerkollektarität auf der Ober. Das Unternehmertum entwirft sich stets, wenn Arbeiter sich zur Wehr setzen, sobald ihre Organisation angegriffen wird; die Unternehmer hingegen handeln einfach, ohne Gesetz und Recht zu beachten. Dies mußte ein Kollege erfahren, der, unweit Steinhilber mit seinem Fahrzeug liegend, Zeuge eines wirtschaftlichen Kampfes war. Die Arbeiter der dortigen Fabrik freilich. Unser Kollege machte auf dem Fahrzeug die Bemerkung: „Da kann man sehen, statt den Arbeitern ein paar Pfennige zu geben, wirft man Tausende über Tausende weg, um Streikbrecher zu erlangen.“ Diese Aeußerung wurde von „Freunden“ der Gesellschaft hinterbracht, und diese schritt zur sofortigen Entlassung, weil der Botsmann die befreundete Firma beleidigt hätte. Wollen wir uns diese Solidaritätsbeileidigung nicht zum Vorbild machen?

Die Entlassung war ungesetzlich, doch konnte die Gesellschaft sich nicht entschließen, dem Kollegen die Lohnsumme von 14 Tagen als auch den einbehaltenen Lohn von 17 Mk. auszubehalten. Die Unternehmer auf der Ober sind es gewöhnt, ihre Gesetze selbst zu machen. Die Mannschaften haben bisher auch gehorcht, doch jetzt scheint diese Langmut zu Ende zu sein. Dies mußte auch die Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft bemerken, sie wurde verklagt und zum größten Erfraumen des Vertreters der Gesellschaft verurteilt, 61 Mk. an unseren Kollegen zu zahlen. Von Bedeutung für uns ist, daß neben dem Lohn auch die Monatsrate, welche als Gratifikation nur bei guter Führung zur Auszahlung gelangen soll, zum Lohn gerechnet ist und, wie das Gewerbe-

gerichtlich folgerter, gezahlt werden muß, wenn die Entlassung von der Gesellschaft verfügt oder un-rechtmäßig erfolgt. Mögen alle Kollegen der Oderschiffahrt auch hieraus ersehen, was die Organisation nützen kann, und danach handeln.

Weddel. Binnen-schiffer. Eine öffentliche Versammlung, die von etwa 400 Beteiligten, darunter auch Schiffseigner, besucht war, fand am 6. Juli d. J. statt. „Die Reichsversicherungsordnung mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse der Binnen-schiffer“, behandelte Genosse Stahl in einem ein- und einhalbstündigen Vortrag. Verweisend auf die Entwicklung der Großindustrie als Ursache des Wachstums des modernen Proletariats, kennzeichnete Redner die Manipulationen Bismarcks, die zur Unterdrückung der Arbeiterschaft benützt wurden. Diesem Zwecke sollten auch die Versicherungs-gesetze dienen, deren Lückenhaftigkeit unausgesprochen von der Arbeiterschaft kritisiert wurde. So entstand anlässlich des Raubzuges durch Wucherzölle das Versprechen, eine Hinterbliebenenversicherung zu errichten. Bezüglich dieses Versprechens bringe jedoch die Reichs-versicherungsordnung eine schwere Täuschung. Aber auch in den Verbesserungen der übrigen Gesetze liege System, das sich in der Kürzung der Rechte der Versicherten äußere. So werde einem großen Teil der Binnen-schiffer durch die Landrentenklassen eine Verbesserung nicht zuteil. Mit berechtigtem Interesse müsse aber von den Binnen-schiffern, die oftmals genötigt seien, zum Seemannsberuf überzugehen, auch die Ausnahmebestimmungen der Seemannsversicherung bekämpft werden. Zum Schluß des mit regem Interesse entgegengenommenen Vortrages sprach der Redner sich für strikte Absehung des Entwurfes aus, das die stark besuchte Versammlung mit großem Beifall unterstützte. Nachdem vom Genossen Schramm die eigenartigen Rechtsprechungen und die fiskalische Wirtschaft der Berufs-genossenschaften aus der Praxis der Binnen-schiffer einer scharfen Kritik unterzogen war, fand folgende Resolution einstimmige Annahme: „Die am 6. Juni 1910 in Hamburg im „Weddeler Hof“ tagende öffentliche Binnen-schifferversammlung erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten über den Entwurf einer Reichsversicherung einverstanden. Sie kann nicht erkennen, daß der Entwurf der Reichsversicherungsordnung den berechtigten Forderungen der Arbeiterschaft im allgemeinen und denen der Binnen-schiffer im besonderen entspricht. Sie erhebt entschiedenen Protest gegen die im Entwurf enthaltene Beileidigung der von den Versicherten jetzt geübten Selbstverwaltung der Krankenkassen, die Begünstigung der Errichtung von Betriebskrankenkassen im Binnen-schiffahrtsgewerbe, sowie die Beibehaltung der ungeliebten Zersplitterung im Krankenkassenwesen überhaupt. Sie vermißt in der Unfallversicherung noch immer die volle Entschädigung des durch Betriebsunfall oder Berufsfrankheit in seiner Erwerbsfähigkeit beschränkten Versicherten. Der Invaliden- und Altersversicherung fehlt die so notwendige Erhöhung der Renten und die Herabsetzung der Altersgrenze für die Bezugsberechtigung der Altersrente. Sie wendet sich entschieden dagegen, daß nur invalide Witwen der versicherten Arbeiter Rente erhalten sollen. Sie erwartet von der Regierung und dem Reichstag eine den Bedürfnissen der Arbeiterklasse entsprechende Versicherungs-gesetzgebung.“ Dann Schluß der Versammlung.

Von der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft. Ganz besonders eigenartige Methoden scheinen bei der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft zu bestehen. Der Inspektor Grabeler scheint seinem Herzen dadurch Luft zu machen, daß er Bootleute, die 24 Stunden von Bord sind, in Folge der Generalstellung von Hamburg nach Wittenberge, kurzerhand entläßt, da ihm die Zeit zu lange erscheint. Leider besteht bei der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft keine Rindigung, ferner scheint der Inspektor Grabeler auch vorzüglich genug gewesen zu sein, eine Erklärung, daß der Kollege infolge des „Lange n“ Ausbleibens zur Generalstellung entlassen worden sei, nicht abgegeben zu haben. Wäre das der Fall, so würde der Kollege entschieden andere Schritte einleiten. Da die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft ihre Fahrzeuge augenblicklich außer Dienst stellt, werden jetzt die Schiffsmannschaften entlassen. Hoffentlich kommt bald die Zeit, wo die Gesellschaft die Bootleute auf ihren Gestankfahrzeugen wieder mit der Laterne sucht. Deshalb Kollegen, gebt acht, und rechnet zur gegebenen Zeit mit dem „humanen“ Inspektor wieder ab.

Handelsarbeiter.

Das Breslauer Gewerkschaftskartell hat über die Ein- und Verkaufsgenossenschaft der Breslauer Kolonialwarenhandler den Vohpott verhängt. Dies geschah, weil genannte Firma vier Arbeiter und eine Arbeiterin gemapregelt hat. Dies, weil letztere es gewagt hatten, in einer Betriebsversammlung über die im Betriebe vorhandenen Mißstände zu sprechen. — Wiederholte Verhandlungen mit Vorstand und Aufsichtsrat der Genossenschaft führten zu keinem Resultat. Der Vohpott erstreckt sich natürlich nicht auf die Genossenschaft allein, sondern vor allem auf die Kolonialwarengeschäfte, die von jener ihre Waren beziehen. Eine Liste dieser Geschäfte ist unter der Arbeiterschaft verbreitet worden und wird es Sache dieser sein, durch solidarisches Verhalten der Firma zu zeigen, daß man nicht ungestraft mit den heiligsten Arbeiter-rechten Fangball spielen darf.

Die Kassierer der Hafendampfschiffahrt Akt.-Gesellschaft in Hamburg sind zwecks Verbesserung ihrer Lebenslage durch die Mitgliedschaft 3, bei welcher sie organisiert sind, an die Gesellschaft herangeraten. Aus einem Schreiben an die Gesellschaft geht hervor, daß

die Kassierer schon des öfteren Gesuche und Mit-schriften an die Direktion gerichtet haben, jedoch leider mit negativem Resultat. Da alle Mitgesuche unbeantwortet blieben, wandte man sich an die Ortsverwaltung des Verbandes, worauf von dieser Seite der Direktion und gleichzeitig dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Dr. Semler, die Wünsche der Kassierer unterbreitet wurden. Diese sind folgende:

1. Die Arbeitszeit wird so festgelegt, daß auf den einzelnen pro Woche nicht mehr als 66 Stunden Dienst entfallen.
2. Jeder Kassierer hat in der Woche eine ununterbrochene Ruhepause von 36 Stunden, sowohl bei Tag-, als bei Nachtschicht zu beanspruchen. Während dieser freien Zeit darf der Angestellte nur in allerdingsten Notfällen zur Dienstleistung herangezogen werden und ist ihm dann eine Vergütung zu zahlen nach Maßgabe des eingeführten Ueberstundenlohnes.
3. Ueberstunden werden mit 60 Pf. pro Stunde vergütet.
4. Jeder über ein Jahr bei der Hafendampfschiffahrt Aktien-Gesellschaft beschäftigte Einkassierer hat unter Fortzahlung des Lohnes einen Sommerurlaub von sieben Tagen.
5. Jeder Einkassierer hat eine Mittagspause von zwei Stunden, einerlei, an welcher Fährte er stationiert ist; verlangte Durcharbeit der Mittagspause wird nach Maßgabe des Ueberstundenlohnes vergütet.
6. Es tritt für alle Kassierer eine Lohnerhöhung ein, auf der Basis, wie sie den Schiffern und Mannschaften gewährt ist.

In dem Schreiben heißt es am Schluß: „Wir hoffen, daß Sie den hier geäußerten berechtigten Wünschen Verständnis entgegenbringen, und sind zur Verhandlung unsererseits gern bereit.“ Als Verhandlungskommission sind der Gesellschaft vier ihrer Kassierer in Vorschlag gebracht worden.

Man sollte nun denken, daß die Direktion der Hafendampfschiffahrt Aktien-Gesellschaft auf dieses höflich gehaltene Schreiben und auf die bescheidenen Forderungen eingegangen wäre, aber weit gefehlt. Es erfolgte dieses kurze Antwortschreiben:

„Antwortlich Ihres Gest. vom 22. Juni teilen wir Ihnen das Folgende mit: Der Dienst unserer Kassierer ist ein verhältnismäßig leichter. Volksschulbildung und etwas Rechnen genügt. Daß der Dienst leicht ist, ergibt sich daraus, daß wir stets halbinvaliden Leute mit Altersrenten beschäftigen. Wir können die von den Kassierern geäußerten Wünsche nicht als berechtigt anerkennen und beabsichtigen nicht, mit Ihnen in Unterhandlung über diese Wünsche einzutreten.“

Hochachtungsvoll H.-D. A.-G. Der Direktor.
Ernst Hardensfeld

In der am 29. Juni stattgefundenen Sitzung der Bürgerschaft trug das Bürgerschaftsmitglied Genosse Paul Hoffmann, gelegentlich der Erhöhung der Fahrpreise auch die Angelegenheit der Kassierer vor und führte unter anderem aus, daß diese Leute mit einem Anfangsgehalt von 100 Mk. pro Monat, das im Laufe der Fahrt auf 110 bis 120 Mk. steigt, angestellt werden. Die Dienstzeit der Kassierer ist von morgens 5 Uhr bis abends 8 Uhr, ohne Mittagspause. Es muß der Dienst verrichtet werden an der 1. Rund-fährte 72 bis 92½ Stunden pro Woche; Fährte 2 durchschnittlich 81½ Stunden; Fährte 3 81 Stunden; Fährte 4 80½ Stunden; Fährte 5 83 Stunden; Fährte 6 77 Stunden; Fährte 7 73½ Stunden; Amerikahöft, Stehponon, 79½ Stunden; Jollenfährer 74 Stunden; Kaiserhöft 78½ Stunden. Die Durchschnittsarbeit beträgt wöchentlich 79 Stunden. Außer dieser Dienstzeit sind die Kassierer verpflichtet, abends nach dem Dienst die Kessel am Kontor abzuliefern, wobei mit Hin- und Rückweg eine weitere Stunde verläuft. Kommt der Mann auch nur eine Minute zu spät, so daß der Dampfer, mit dem er nach seiner Station fahren muß, bereits abgefahren ist, werden ihm 40 Pf. Strafe abgezogen. Erkrankt ein Mann und dauert die Krankheit über vier Tage erhält er von der Direktion ein Schreiben, worin er aufgefordert wird, sich zu erklären, ob er während der Krankheit auf sein Gehalt Verzicht leisten will; wenn nicht, dann ist er entlassen. Krankheitsstage, und wenn es nur ein Tag ist, werden im Abzug gebracht, obgleich die Leute im Monatslohn stehen. Bei der Rundfährte haben die Kassierer in 28 Tagen einen ganzen freien Tag.

Am 8. Juli wurde von der Ortsverwaltung das Schreiben der Hafendampfschiffahrt Aktien-Gesellschaft wie folgt, beantwortet:

„Ihre Annahme, daß die Tätigkeit dieser Angestellten eine leichte sei, und meistens halbinvaliden und Altersrentenbezieher in Frage kommen, ist durchaus irrig; denn ein Dienst von durchschnittlich 79 Stunden pro Woche, den Unbildnen der Witterung im größten Maße ausgesetzt, kann nicht gerade als leicht bezeichnet werden. Außerdem erfordert der Dienst doch einen recht hohen Grad von Aufmerksamkeit und Geschäftlichkeit und gestaltet sich durch die unendliche Arbeitszeit als außerordentlich aufreibend. Nach einer genauen Umfrage bei sämtlichen Angestellten, sind im Betrieb nur drei halb-invaliden, die jedoch noch sehr rüstig sind, sowie ein Altersrentenbezieher. Die meisten Kassierer befinden sich im besten Mannesalter, und zwar 22 bis zu 40 Jahren, 9 von 41 bis 50, 14 von 51 bis 60 Jahren. Nur 7 der Beschäftigten sind im Alter von 61 bis 70 Jahren und einer 71 Jahre. Die Kommission hat beschlossen, noch einmal den Versuch einer gütlichen Regelung dieser Angelegenheit zu unternehmen. Die Verwaltung erwartet, daß die Direktion baldigst in eine Unterhandlung einwilligt und wenigstens teilweise den Angestellten entgegenkommt, zumal die Fahrpreiserhöhung mit den bewilligten höheren Löhnen usw. begründet wurde und das Publikum sich bis jetzt noch in dem Glauben befunden hat, daß auch die Kassierer hier-

bei in Betracht gezogen seien. Erwähnt sei hierbei noch, daß es gerade die Kassierer sind, die in erster Linie den Unwillen der Fahrgäste über die Preis-erhöhung zu spüren bekommen, wodurch ihnen manche unangenehme Augenblicke bereitet werden."

Hierauf erfolgte folgendes Antwortschreiben: In Beantwortung Ihres Schreibens vom 8. Juli können wir uns auf unser Schreiben vom 24. Juni beziehen. Im einzelnen bemerken wir dazu folgendes:

Wir haben nie, weder schriftlich noch mündlich, behauptet, daß meistens Halbinvaliden und Altersrentenbeziehende in Frage kommen. Wir haben nur behauptet, daß wir fast stets Halbinvalide und Altersrentenbeziehende beschäftigen. Diese Personen erfüllen ihren Dienst zur Zufriedenheit, und wir haben daraus den Schluß gezogen, daß der Dienst leicht sei. Jedenfalls sind unsere Schiffer und Jungen so wie die auf den Werften mit Maschinenarbeit beschäftigten Leute den Unbilden der Witterung weit mehr ausgesetzt, als unsere Kassierer, welche ihren Dienst meistens in einer geheizten Hude versehen. Wir können die von den Kassierern geäußerten Wünsche nicht als berechtigt anerkennen und erinnern uns nicht, ein Versprechen gemacht zu haben, Verbesserungen eintreten zu lassen, wenn ein neuer Vertrag mit den Schiffern und Maschinisten geschlossen worden sei.

Wir geben Ihnen vollkommen zu, daß ein großer Teil unserer Kassierer sich im besten Mannesalter befindet, haben aber jeden dieser jüngeren Männer bei der Aufstellung darauf aufmerksam gemacht, daß das Gehalt nach Hamburger Verhältnissen für einen jungen Mann mit vielleicht reicher Familie kaum ausreichte.

Den Wunsch eines sechentägigen Sommerurlaubs für unsere älteren Kassierer haben wir erfüllt. Zu weiteren Verhandlungen sind wir nicht bereit.

Hochachtungsvoll H.-D. A.-G. Direktor. Ernst Hardensfeld.

Es ist also doch etwas bewilligt: die älteren Kassierer sollen sieben Tage Urlaub haben. Soweit uns erinnerlich, ist seinerzeit der Kommission der Hafenarbeiter und Maschinisten gesagt worden, daß auch die Löhne der andern im Verufe beschäftigten Branchen — und dazu gehören doch auch die Kassierer — erhöht werden sollen. Versprechungen sind also gemacht worden. Was aber die geheizten Huden anbelangt, so werden diese von den Leuten als Rheumatismsbuden bezeichnet, weil durchaus keine Ventilation vorhanden ist, der Mann dicht am Ofen sitzt, so daß er auf der einen Seite glühend heiß und auf der andern Seite durch die Zugluft, die durch die Kassenklappe kommt, eiskalt ist. Hoffentlich wird sich die Direktor der Hafendampfschiffahrt Aktien-Gesellschaft nebst dem Aufsichtsrat doch noch erweichen lassen und eine bessere Regelung herbeiführen.

Mineralwasserarbeiter.

Breslau. Mineralwasserarbeiter. Auf unsere Notiz „Der organisationsfeindliche Selterwasser-Fabrikant Thomas“ in der Nummer 29 des „Courier“, hat nunmehr Herr Thomas den im Betrieb Beschäftigten gekündigt, da sich diese weigerten, die in der Notiz der Wahrheit gemäß gegebene Schilderung des Sachverhalts zurückzunehmen und reumütig Abbitte zu leisten.

Nun sucht Herr Thomas durch ein Inserat im „Breslauer General-Anzeiger“ neue Leute für seinen Betrieb.

Er will „Herr“ im Hause sein, was kümmert ihn das Koalitionsrecht der Arbeiter.

Die Arbeiterschaft wird sich aber danach zu richten wissen.

Mürnberg. Schon seit mehreren Jahren gab sich die Organisation die größte Mühe, die Kutscher und Arbeiter, die in Mineralwasserfabriken beschäftigt sind, zu überzeugen, daß die ungleichen Löhne und Arbeitszeiten gleichmäßig nur durch die Organisation geregelt werden können. Leider scheiterten unsere Bemühungen hauptsächlich an der Aneignung der Kollegen. Nachdem nun in diesem Jahre eine Verständigung erzielt war, hat der Verband den Mineralwasserfabrikanten folgenden Tarifvertrag unterbreitet, welcher nach längeren Verhandlungen zur Annahme gelangte.

Anerkannt und unterzeichnet haben den Tarifvertrag die Firmen F. Brunner und F. Luber, sowie der Verein der Mineralwasserfabrikanten, welchem 21 Firmen angehören.

Tarifvertrag.

Zwischen dem Verein der Mineralwasserfabrikanten in Nürnberg einerseits und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband (Verwaltungsstelle Nürnberg-Gürth) andererseits, werden nachstehende Vereinbarungen getroffen:

A. Regelung des Lohnes.

Als gewandt bekannte Abfüller erhalten im Sommer (April bis September) einen Wochenlohn von 26 Mk. Im Winter (Oktober bis März) bei achtstündiger Arbeitszeit 24 Mk.

Für Anfänger beträgt der Wochenlohn 23 Mk., steigend bis zum Höchstlohn, bei der festgesetzten Leistung.

Flaschenpflückerinnen erhalten einen Anfangslohn von 13 Mk., steigend jedes Jahr um 1 Mk., bis zu 15 Mk.

Neueintretende Kutscher erhalten einen Anfangslohn von 26 Mk., steigend nach einem halben Jahre auf 27 Mk., nach einem Jahre auf 28 Mk.

Prozente werden nach gegenseitiger Vereinbarung bezahlt.

Die bis jetzt beschäftigten Kutscher erhalten eine wöchentliche Zulage von 1 Mk. und dürfen sämtliche

bis jetzt bestehenden Prozente und sonstige Begünstigungen nicht gekürzt werden.

Ueberstunden sind möglichst zu vermeiden, wenn notwendig, wird für jede Stunde 50 Pf. bezahlt.

Sämtliche Löhne gelten als Wochenlöhne und dürfen Feiertage, Kranken- und Invaliditätsbeiträge nicht in Abzug gebracht werden.

Die Auszahlung des Lohnes erfolgt spätestens Samstag abends.

B. Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit für Abfüller und Flaschenpflückerinnen beginnt im Sommer vom April bis September früh 6 1/2 Uhr bis abends 7 Uhr, im Winter vom Oktober bis März früh 7 Uhr bis abends 6 Uhr.

An den Samstagen Schluß der Arbeitszeit abends 5 Uhr.

Unterbrochen wird die tägliche Arbeitszeit durch je eine halbstündige Früh- und Nachmittagspause, sowie einer 1/2 stündigen Mittagszeit.

Die Arbeitszeit der Kutscher beträgt täglich möglichst nicht über 12 Stunden inklusive der Pausen.

Für Einsparnen nach 8 Uhr abends wird pro Stunde 70 Pf. vergütet.

Kutscher, welche Landtouren fahren müssen, erhalten eine Entschädigung von 2 Mk. pro Tag.

Alle Kutscher haben mindestens jeden zweiten Sonntag von mittags an frei. Wenn nicht möglich, erhalten dieselben für Nachmittagsjour 2 Mark Vergütung.

C. Erholungsurlaub.

Sämtliche Abfüller, Kutscher, Arbeiter und Arbeiterinnen erhalten einen Erholungsurlaub unter Fortbezahlung des Lohnes wie folgt: Wer 2 Jahre im Geschäft tätig ist, erhält 3 Tage Urlaub, wer 5 Jahre im Geschäft tätig ist, erhält 6 Tage Urlaub.

D. Sonstige Bestimmungen.

Die Kutscher sind nicht verpflichtet, bei der Kundschaft Bier zu trinken.

Im Interesse der Reinlichkeit ist für Waschgelegenheit der Beschäftigten Sorge zu tragen.

Bei notwendig werdenden Entlassungen wegen flauen Geschäftsganges erfolgen dieselben nach der Beschäftigungsdauer.

Wegen Durchführung dieses Vertrages dürfen Entlassungen nicht erfolgen.

Vorstehender Vertrag hat Gültigkeit vom 1. Juli 1910 bis 30. Juni 1912 und verlängert sich um ein weiteres Jahr, wenn nicht von einer der vertrags-schließenden Partei 4 Wochen vor Ablauf mittelst eingeschriebenen Briefes gekündigt wird.

Für den Verein der Mineralwasserfabrikanten: Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Die Erfolge sind: Festsetzung der Arbeitszeit, des Anfangslohnes, durchschnittliche Erhöhung des Wochenlohnes, Bezahlung der Ueberstunden, Gewährung eines Sommerurlaubes, Bezahlung der Kranken- und Invaliditätsbeiträge, Errichtung eines Schiedsgerichtes bei Streitfällen, sowie für Kutscher alle 14 Tage einen freien Sonntag.

Transportarbeiter.

Kutscherstreikverder! Ein Kollege schreibt uns: „Wie schämen wir uns vor Wind und Wetter und damit auch vor Erkältungskrankheiten, Rheumatismus etc. Wenn seine Gesundheit lieb ist, der agitiere basist, daß auf allen Fuhrwerken ein Verdeck angebracht wird zum Schutze des Kutschers gegen Witterungs- einflüsse. Heutzutage kommt der Kutscher oft ganz durchnäßt nach Hause und die Folgen davon sind Krankheit und Siedtum.“ Unser Kollege hat zweifellos recht, nur wird der Kampf um die Verdecke noch hartnäckiger werden, als der um die festen Kutscherstühle und Bremsen, weil die Verdecke noch mehr Geld kosten und die Fuhrherren solches für die Gesundheit ihrer Kutscher nicht übrig haben.

Machen. Bei der Expeditionsfirma Gebr. Maife wurden vorige Woche eine Anzahl Fuhrleute entlassen, weil sie es wagen wollten, um eine Lohnerhöhung vorstellig zu werden. Bei einer Arbeitszeit von morgens 6 bis abends 8, sogar 9 Uhr, erhalten die Kollegen den hohen Lohn von 17 Mk. Schon jahrelang haben die meisten Fuhrleute mit diesem ihren Lohn ein kümmerliches Dasein gefristet; aber leider scheint die Mehrzahl es bis dato nicht für notwendig zu halten, sich zu organisieren, um mal endlich durch die Organisation bessere Lohnverhältnisse zu erringen. Nach diesen Vorkommnissen war es wieder einmal an der Zeit, eine Besprechung zu arrangieren. Schon morgens 5 1/2 Uhr versammelten unsere Vertrauensleute die Einladungszettel, da erschien ein Herr Berger (Angestellter) und stellte das Ansuchen an unsere Kollegen, schleunigst die Straße zu verlassen. Wir belehrten diesen Mann dahin, daß die Straße frei sei für jeden. Darob große Entrüstung; der Herr ging schnell ans Telefon und bat um polizeiliche Hilfe, worauf auch nach einigen Minuten ein Hüter des Gesetzes erschien und den Kollegen protokollierte. Ferner konnte Herr Berger es nicht unterlassen, diesen Kollegen als Faulenzer zu beschimpfen, wahrscheinlich, weil er schon so früh an der Arbeit war. Unsere Besprechung wurde dadurch erschwert, daß als erster der Stallmeister erschien, einen Kollegen bekannte Person. Als zweiter erschien Herr Berger und wehe dem Fuhrmann, der bei dieser Besprechung erschienen wäre. Am Sonntag war wieder eine Besprechung anberaumt, welche wieder durch den Herrn Berger vereitelt wurde, stolz erschien selbiger, um zu hören und zu sehen. Herr Berger schien den Leuten aber schon Samstagabend die nötige Instruktion gegeben zu haben, die Sitzung nur nicht zu besuchen. Jetzt legt man eine ganze Mark Lohn zu; wahrscheinlich hat man dieses nicht eher einsehen

können, daß mit 17 Mk. kein Familienvater auch nur notdürftig leben kann!

Kollegen! Für Euch ist es jetzt an der Zeit, daß Ihr Euch einmütig dem Deutschen Transportarbeiter-Verband anschließt, denn nur durch die Organisation könnt Ihr Eure Lage verbessern!

Eisleben. Hierorts besteht noch aus der bekannten christlichen, königstreuen Zeit der Mansfelder Bergleute ein Unterstützungsverein für Geschirrführer, der den stolzen Namen „Wilhelma“ führt und sich einer für Eislebener Verhältnisse großen Mitgliedschaft erfreut. Leider! Denn wenn die Mehrzahl unserer dortigen Kollegen den Geist ihrer Zeit begriffen hätten, könnten sie diesem Vereine kaum noch als Mitglieder angehören, zumal sie dann verstehen würden, daß ein Unternehmer, wie das tatsächlich der Fall ist, die Beiträge zum Verein für seine Leute nicht umsonst zahlt, sondern daß er diese Beiträge mit Zins und Zinseszins wieder zurückverlangt.

Die „Wilhelma“ zahlt nun, so weit es dazu reicht, an ihre Mitglieder im Bedarfsfalle Krankenunterstützung. Ein Kollege, der Mitglied des Verbandes ist, gleichzeitig aber noch der „Wilhelma“ angehört, hat nun im letzten Winter einen schweren Unfall im Verufe erlitten, der ihn lange Zeit an das Bett fesselte. Da der arme Teufel auch schon früher einmal im Winter krank war, nahm man in der „Wilhelma“ an, daß er sich diese Zeit zum Krankwerden aus reinem Uebermut ausfuche und schloß ihn mit dieser Begründung aus dem Verein aus. Der Kollege hat sich durch den Ausschluß nur gewonnen und nichts verloren, immerhin zeigt dieser Fall, welcher Geist in diesen veralteten, unmodernsten und längst von der Zeit überholten Kutschervereinen herrscht.

Unlängst starb einer der Mitbegründer unserer Verwaltungsstelle, der Kollege Kolbe, der nebenher auch noch der „Wilhelma“ angehörte. Nach altem Brauch wurde ihm von den Mitgliedern der „Wilhelma“ ein Kranz gestiftet und in der „Eislebener Zeitung“ eingeladen, dem Kollegen das letzte Geleit zu geben, wie das die Pietät verlangt und unter anständigen Leuten Sitte ist. Aber o Schreck! Der Fuhrunternehmer Germain, der größte in Eisleben und gleichzeitig Protektor der „Wilhelma“, hatte ausbalduert, daß Kolbe Mitglied des Verbandes war und unterlagte seinen Leuten, dem Kollegen die letzte Ehre zu erweisen. Und was das schlimmste an der Sache war: entgegen allem früheren Brauch folgten diese Aernsten dem und wehmütig diesem Verbot. Ohne zu merken, opferten sie dem Arbeitgeber ihre Manneswürde. Ja, nicht einmal der gependete Kranz durfte hinter dem Sarge getragen, sondern er mußte auf diesem unter Blumen begraben werden, damit er „nicht zu sehen sei!“ Wenn der verstorbene Kollege das noch hätte sehen können, er hätte sicher über all diese Torheiten recht herzlich gelacht, denn einzustell ist's auch zum Lachen. Er würde aber auch nachher den Kollegen, die sich von ihrem Unternehmer verartiges bieten lassen, und die auch nunmehr noch diesem Klimbimbverein angehören, zugerufen haben: Seht Ihr nicht, wie Euch alle Welt ob Eurer Unwürdigkeit gegen Eure Unternehmer verachtet? Fühlt Ihr nicht, welche traurige Rolle Ihr in Eurer „Wilhelma“ spielt? Merkt Ihr garnicht, daß das alles Euch nur geboten wird, um Euch in der bisherigen Knechtschaft zu erhalten, in der sich Eure Arbeitgeber freilich ganz wohl fühlen, in der Ihr aber nicht mal instande seid, Eure Familien richtig satt zu machen, geschweige denn Eure Kinder zu wirklichen Menschen zu erziehen? Findet Ihr nicht heraus, daß man Euch auf diese Art nur abhalten will, der jetzt immer mehr vorwärts schreitenden Organisation, Euren Verbannde Euch anzuschließen, der bestrebt ist, bessere Verhältnisse für Euch zu schaffen?

Und wir müssen sagen, der Kollege hätte recht. Auch wir möchten den Eislebener Kollegen zurufen: Laßt ab von Euren bisherigen Tun. Nicht in Vereinen wie die „Wilhelma“ ist Euer Platz, sondern in der Organisation, wo ihr Schulter an Schulter mit den andern Kollegen um eine gerechte Sache, um die Verbesserung Eurer wirtschaftlichen Verhältnisse, um Euer Recht als Menschen kämpfen könnt. Was Euch an Unterstützungen die „Wilhelma“ bietet, habt Ihr im Verbannde auch, und noch recht viel dazu.

Wegen Uebertretung des § 366, Nr. 3, des Strafgesetzbuches, in Verbindung mit der Ober-Präsident-Verordnung vom 7. Juli 1892, war der Kollege D. Sch., Kutscher in Forst i. L., angeklagt. Der Tatbestand ist kurz folgender. Der Angeklagte fuhr am 20. März 1910 mit einem schwerbeladenen Bierwagen der Schultheißschen Brauerei auf der Chaussee von Zemitz nach Mustau. Er fuhr in der Mitte, jedoch etwas mehr auf der linken Seite der Chaussee. In der Höhe des Friedhofes holte ihn ein leichter Jagdwagen ein, in dem der Amtsvorsteher aus Mustau — Schulz heißt der Mann — und der Kutscher Schwarz saßen. Schwarz gab nun, um den Angeklagten aufmerksam zu machen, einen lauten Pfiff von sich, worauf der Kollege Sch. nach links abbog, um das hintere Gefährt passieren zu lassen. Auf einen zweiten Pfiff fuhr er wieder ein wenig nach rechts, worauf ihn der Gewaltige von Mustau rechts passierte. Der Angeklagte soll nun dadurch, daß er nicht auf der rechten Seite der Chaussee fuhr und dem Wagen des Amtsvorstehers angeblich nicht auswich, verschiedene Gesetzesparagrafen ramponiert haben. Das Schöffengericht in Mustau konnte sich jedoch von der Schuld des Kollegen Sch. nicht überzeugen und sprach ihn frei. Der Staatsanwalt, dessen Verur es ja ist, in jedem Menschen einen Gesetzesverächter zu wittern, legte Berufung ein. Das Landgericht in Görlitz sprach unsern Kollegen jedoch ebenfalls frei und würdete sämtliche Kosten, die dem Angeklagten erwachsen waren, der Staatskasse auf.

In der Begründung wird hervorgehoben, daß der Wagen des Amtsvorstehers „bequem vorbeifahren

konnte". Es könne deshalb keine Rede davon sein, daß der Angeklagte die Vorbeifahrt mutwillig verhindert hätte und sich dadurch eine Verletzung des § 366, Nr. 3, des Str.-G.-B. zuschulden hätte kommen lassen. Das Ausweichen auf öffentlichen Wegen ist in den §§ 26 bis 34 II, 15, des Allgemeinen Landrechts geregelt. Im Allgemeinen Landrecht ist nicht bestimmt, daß das Ausweichen des vordringenden Wagens nach einer bestimmten Richtung zu geschehen hat. Zwar bestimmt der § 8, Abs. 2 der zusätzlichen Bestimmungen zum Chausseegelbstgesetz vom 29. Februar 1840, daß der vordere Wagen soweit nach links auszuweichen hat, daß der hintere zur rechten auf halber Spur vorbeifahren kann, aber diese Bestimmung ist durch Gesetz vom 29. Mai 1901 (Gesetzes-Sammlung, Seite 135) aufgehoben worden. Am 7. August 1901 ist dann die Oberpräsidenten-Verordnung vom 7. Juli 1892, gegen die der Angeklagte verstoßen haben soll, erweitert durch eine Einschaltung in den § 7. Dieser Zusatz lautet: „Führen haben möglichst an der rechten Seite der Fahrbahn zu fahren. Wenn ein Fuhrwerk ein anderes überholt, hat das Letztere nach rechts auszuweichen, und erstere links vorbeizufahren.“

Aus alledem folgert nun das Landgericht, daß der Angeklagte nur dann auszuweichen gehabt hätte, wenn der Wagen des Amtsvorstehers nicht hätte vorbeifahren können. Da aber der Amtsvorsteher bequem hätte vorbeifahren können, wenn er nach rechts abgewichen wäre, so brauchte nicht der Angeklagte auszuweichen, sondern der Amtsvorsteher war dazu verpflichtet. Auch der Umstand, daß der Angeklagte nicht auf der rechten Seite der Chaussee fuhr, kommt nicht in Betracht.

Zwar sollten die Fuhrwerke „möglichst“ die rechte Seite benutzen. Aber einmal sei das nicht Gegenstand der Anklage, und außerdem gestatte das Wort „möglichst“ auch Ausnahmen von der Regel. Der Angeklagte behauptete, deshalb nicht auf der rechten Seite gefahren zu haben, weil dort ein sogenannter „Sommerweg“ sei, auf dem er leicht mit seinem Fuhrwerk hätte einsinken können. Zwar wurde die Existenz dieses Weges vom Amtsvorsteher bestritten, doch ließ das Gericht in Betracht der schweren Ladung des an sich schon schweren Wagens die Entschuldigungsgründe des Angeklagten gelten. Der Angeklagte sei deshalb kostenlos freizusprechen.

Der Freispruch ist außerordentlich verständlich, was wir von der Klageerhebung nicht behaupten können. Schade ist, daß die Kosten der Allgemeinheit, und nicht dem oder den Urhebern der Klage aufgebürdet werden können.

München. Eine polizeiliche Heldentat. Am Donnerstag, den 14. Juli, nachmittags 1/2 Uhr, rief in der Landsbergerstraße ein junger Schuhmann durch sein Verhalten einen großen Menschenauflauf und die höchste Empörung des Publikums hervor. Um die genannte Zeit fuhr ein Kutscher der Expeditions- und Lagerhausgesellschaft aus der Eilguthalle, ließ aber Pferd und Wagen an der Ausfahrt innerhalb der Einfriedung stehen, um im gegenüberliegenden Gasthaus zum Postkranz ein Glas Bier zu trinken. Gleich darauf sah er, wie ein Schuhmann sich an seinem Fuhrwerk zu schaffen machte und die an dem Wagen angebrachte Firma notierte. Der Kutscher trank rasch sein Bier aus und begab sich nach dem Wagen, bestieg den Kutschbock, um fortzufahren. Der Schuhmann fragte den Kutscher nach seinem Namen. Dieser antwortete ruhig: „Sie haben ja so meine Firma schon aufgeschrieben, das genügt schon; Sie finden mich schon.“ — Das war ungefährlich von dem Kutscher, er hätte seinen Namen nennen müssen. Der Schuhmann fiel darauf dem Pferd in die Zügel und verlangte von dem Kutscher nochmals die Angabe des Namens. Dieser erwiderte aber: „Lassen Sie mich wegfahren und verursachen Sie keinen Aufstand. Was Sie aufgeschrieben haben, genügt vollkommen, ich bin schon sieben Jahre bei der Firma.“ Während nun der Kutscher die Zügel in die Hand nahm und weiterfahren wollte, legte ihm der Schuhmann die sogenannte Achterzange an. Dies geschah aber in einer Weise, daß das Pferd unruhig wurde und einen Seitensturz machte. Der Schuhmann: „Wenn Sie jetzt Ihren Namen nicht angeben, dann reiße ich Sie vom Boock herunter.“ Der Kutscher fand keine Zeit zur Antwort, ein Reiß des Schuymanns und er flog vom Boock unter das Pferd. Ein Glück für den Kutscher, daß das Pferd nicht ausschlug oder stürzte. Passanten glaubten, daß der Kutscher durch den Sturz vom Boock unbedingt das Genick hätte brechen können. Der Schuhmann hielt den am Boden Liegenden noch immer an der Zange fest; er zog ihn auf die Seite und verlangte noch immer den Namen. Die aus der Wirtschaft herbeigeeilten Gäste und das angesammelte Publikum waren entsetzt über den Vorgang. Der Schuhmann, 159 ist seine Nummer, wurde ersucht, den Menschen frei zu lassen. Unter dessen konnte sich der Kutscher vom Boden aufraffen, das Blut rann ihm vom linken Handgelenk. Ein Mann verlangte von dem Schuhmann, unter Hinweis darauf, daß der Kutscher in Strömen blute, die Abnahme der Achterzange. Das fiel dem Schuhmann aber nicht ein, er nahm die Achterzange, an der der Kutscher noch immer angeheftet war, in die linke Hand, mit der anderen zog er den Säbel und erhob ihn mit den Worten: „Ihr Schwantalerhöfgesindel, wenn Ihr nicht wehtergeht, dann haue ich Ihnen den Säbel hinein.“ gegen einen Lagerhauschaffner! Das Publikum verlangte von dem Schuhmann, daß er den Säbel einstecke; er wandte sich statt dessen wieder gegen den noch immer an die Zange angehängten, heftig blutenden Kutscher mit den Worten: „Wenn Sie jetzt Ihren Namen

nicht sagen, dann spalte ich Ihnen den Schädel!“ Die Empörung der vielen Augenzeugen war auf dem Siedepunkt angelangt.

Nun trat ein Eisenbahnsekretär auf den Schuhmann zu, nannte ihm seinen Namen und forderte ihn energisch auf, endlich von dem Kutscher abzulassen. Nach längeren Auseinandersetzungen nahm der Schuhmann dann erdlich die Zange ab. Der Kutscher mußte sich sogleich zum Arzt begeben und verbinden lassen. Er verspürte heftige Schmerzen im rechten Schenkel. Der Schuhmann begab sich dann zu dem Chef der Firma, bei der der Kutscher seit sieben Jahren zur größten Zufriedenheit in Stellung ist. Dort wunderte man sich, daß der Kutscher sich so renitent benommen haben soll, wie der Schuhmann behauptete. „Ja“, sagte darauf der Schuhmann, „dem Manne wird wegen Namensverweigerung, groben Unfugs, Widerstands gegen die Staatsgewalt drei Monate bar. Ich habe das Recht gehabt, ihn vom Boock herunterzureißen, und wenn er alle zwei Jahr'n gebrochen hätte, dann hätte ich ihn von der Sanitätskolonne wegfahren lassen! Dem Eisenbahnsekretär werde ich schon dafür helfen, daß er dem andern und nicht mir geholfen hat. Ich werde ihm helfen dafür, daß er sitzen bleiben muß.“

Preussische Sitten in Bayern! Wir sind neugierig, ob auch die bayerischen Richter solche Polizeibergriffe gutheißen. Hoffentlich sorgen diese dafür, daß die öffentliche Sicherheit auf der Straße nicht durch die Polizei gefährdet wird.

Nürnberg. Auf Antrag der in den Eiswerken von Konrad Loos und Vereinigten Natur-Eiswerken N.-G. beschäftigten Kollegen, wurde nachstehender Tarifvertrag mit Begleitschreiben an die Firmen gesandt, welcher nach persönlichen Unterhandlungen von den Vereinigten Natur-Eiswerken anerkannt und unterzeichnet worden ist.

Tarif-Vertrag.

Zwischen der Firma Vereinigte Natur-Eiswerke N.-G., Nürnberg, einerseits und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Nürnberg-Fürth, andererseits, wird bezüglich der Lohn- und Arbeitsverhältnisse aller von der Firma beschäftigten Kutscher, Mitfahrer und Arbeiter folgendes vereinbart:

1. Die tägliche Arbeitszeit beginnt in den Sommermonaten (1. April bis 31. Oktober) morgens 4 Uhr und endet abends 6 Uhr; in den Wintermonaten (1. November bis 31. März) früh 5 Uhr und endet abends 6 Uhr. Das Füttern der Pferde morgens wird als Arbeitszeit gerechnet.
2. Unterbrochen wird die Arbeitszeit täglich durch eine 1/2 stündige Frühstück- und einer einständigen Mittagspause.
3. Der Wochenlohn für Kutscher beträgt 28 Mk. in den Sommermonaten und 26 Mk. in den Wintermonaten; für Mitfahrer 26 Mk. in den Sommermonaten; für sonstige Arbeiter 24 Mk. in den Sommermonaten.
4. Ueberstunden werden möglichst vermieden.
5. Die Auszahlung des Wochenlohnes erfolgt ausnahmslos am Freitag und zwar ohne jeglichen Abzug der Kranken-Beiträge.
6. Die Kündigungsfrist ist gegenseitig eine Woche und kann nur am Wochenendtag erfolgen.
7. Ab 15. Oktober jeden Jahres erhalten alle Kutscher und Arbeiter einen Erholungsurlaub von ein bis sechs Tagen und zwar für jeden Monat der Tätigkeit im Geschäft während der Saison je einen Tag. Jeder Urlaubstag wird mit 4 Mk. vergütet.
8. Durch diesen Tarif-Vertrag wird der § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht außer Kraft gesetzt. Vorstehender Tarif-Vertrag gilt für die Zeit vom 1. Juli 1910 bis 31. Juli 1911, und verlängert sich jedesmal um ein weiteres Jahr, falls er nicht vier Wochen vor Ablauf von einem der vertraglichstehenden Teile mittelst eingeschriebenen Briefes gekündigt wird.

Nürnberg, den 1. Juli 1910.

Für die Firma: Konrad Loos und Vereinigte Natur-Eiswerke N.-G.
 Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband:
 (Unterschriften.)

Bei der Firma Konrad Loos erklärten sich die Kollegen mit der Erhöhung des Lohnes, wie im Vertrag, einverstanden; dadurch ist die Unterzeichnung nicht erfolgt. Die Firma sandte folgendes Schreiben an die Verbandsleitung:

„Im Besten Ihrer werten Zuschrift vom 2. d. M., teile ich Ihnen mit, daß sich meine sämtlichen Kutscher, Mitfahrer stehen nicht in Diensten, gestern erklärten, daß sie bei einem Wochenlohn von 28 Mk., welchen ich rückwirkend ab 2. Juli zugestanden habe, zu den bisherigen Bedingungen auch weiter in Arbeit bleiben wollen. (Unterschrift.)“

Erreicht wurde in beiden Betrieben eine Erhöhung des Wochenlohnes von 1 bis 2 Mk., sowie Regelung der Arbeitszeit und des Erholungsurlaubes. Nun können die Kollegen in den anderen Konkurrenzbetrieben ihre Lehren daraus ziehen!

Weissenfels. „Wenn meine Leute mehr verdienen wollen, sollen sie sich selbst bei mir melden, mir aber auch höhere Einnahmen garantieren. So viel Lohn freilich zahle ich nicht, daß meine Leute auch Sie davon noch ernähren können. Ich kriege noch billigere Kräfte wie die, die ich jetzt habe. Mit Ihnen habe ich nichts zu verhandeln, machen Sie, daß Sie hinkommen, ich will kein Wort mehr hören.“

Also sprach der Fuhrherr und Brennmaterialienhändler G. Wolfertmann zu unserm Verbandsvertreter, als dieser bei ihm vorstellig wurde, weil der gute Herr auf eine im März bereits an ihn gerichtete Eingabe betr. Erhöhung der Löhne seiner Kutscher weder geantwortet, noch den Kollegen irgend ein Sterbenswörtchen davon gesagt hatte, daß die Eingabe bei ihm eingegangen war. Uns selbst rührt die „eigentümliche“ Art des Herrn W., mit fremden Leuten zu

verkehren, sehr wenig. Die ist aber ein weiterer Beweis zu den vielen, die wir bereits haben, daß mancher sich recht gebildet vorkommende Unternehmer im Umgang mit Menschen von seinen Arbeitern noch recht viel zu lernen hat.

Nun hat Herr W. wohl eine Lohnzulage von 1 Mk. pro Woche bewilligt, will dafür aber alle sonstigen bisherigen Bezüge wegfallen lassen. Da das aber eine tatsächliche und ganz wesentliche Verschlechterung der Gesamtbezüge der Kollegen bedeutet, haben diese, wie ihnen auch von Herrn W. empfohlen wurde, ihre Kündigung eingereicht.

Wir ersuchen nunmehr die Weissenfelder Kollegen, bei der Firma Wolfertmann Arbeit nicht anzunehmen, dann wird Herr Wolfertmann wohl oder übel auch seinen Herrenstandpunkt verlassen und seinen Kutschern Konzessionen machen müssen.

Wegen der Behandlung führen auch die Kollegen bei der Firma Fr. März berechtigte Klage. Nicht daß der Inhaber des Geschäfts sich in unqualifizierter Weise seinen Leuten gegenüber benimmt, wohl aber dessen Sohn, der bei seinen neunzehn Jahren vielleicht besser daran täte, dafür zu sorgen, daß er selbst erst mal ganz fertig wird, als den älteren Angestellten seines Vaters Tag für Tag den Beweis zu bringen, daß seine Bildung und die Art seines Verkehrs mit anständigen Menschen mit seinen Lebensjahren bei weitem nicht Schritt gehalten hat. Wenn die in diesem Betrieb — dem größten in Weissenfels — der Organisation noch fernstehenden Kollegen sich dieser anschließen würden, wäre es verhältnismäßig leicht, auch hier eine Wendung zum Besseren durchzusetzen. —

Briefkasten.

Bremerhaven. A. Auch bei Maschinenschiffmannskripten muß zwischen den einzelnen Zeilen genügend Raum zur Korrektur gelassen werden. Die Red.

Verwaltungsstelle der Binnenschiffer.

Bekanntmachung!

Für die Mitgliedschaft Binnenschiffer der Elbe, Oder und märkische Wasserstraßen wird ein Beamter angestellt, dessen Obliegenheiten sind: Bureauarbeiten in der Berliner Verwaltungsstelle zu erledigen, als auch Bordagitation in den Berliner Gewässern zu betreiben.

Die Anstellungsbedingungen sind: Bewerber müssen mindestens drei Jahre organisiert, über eine gute Handschrift verfügen, Kenntnis in der sozialpolitischen Gesetzgebung besitzen, als auch mit den Verhältnissen in der Binnenschiffahrt einigermaßen vertraut sein. Jeder Bewerber hat eine selbstgefertigte Probearbeit, d. h. eine Abhandlung über die Aufgaben eines Verwaltungsbeamten in der Binnenschiffahrt, und seinen Lebenslauf mit Angabe seiner bisherigen Tätigkeit in der Gewerkschaftsbewegung einzuliefern.

Die Bewerber haben oben vorgeschriebene Arbeit und Offerte an den unterzeichneten Vorstand spätestens am 10. August d. Js. einzusenden.

Der Verbands-Vorstand.
 S. A.: S. Döring.

Mitteilungen des Vorstandes.

Ausgeschlossen wurde auf Grund des § 7, Absatz a des Verbandsstatuts des „Safener Arbeiterverbandes“ das frühere Mitglied **Barth, Friedrich**, in **Lübbeck**; ferner auf Grund des § 3, Abs. 7a des Verbandsstatuts das Mitglied **Reinholtz, Fritz**, in **Sagen i. W.**, verzogen nach **Wochum**, Spt.-Nr. 263 735.

Das Mitglied **Röhler, Wilhelm**, Spt.-Nr. 220 128, eingetreten am 10. Oktober 1909 in **Aachen**, hat sich von dort selbst entfernt, ohne seinen Verpflichtungen nachgekommen zu sein.

Verloren gegangen sind die Mitgliedsbücher folgender Kollegen: In **Aachen**: **Weber, Joh.**, Spt.-Nr. 220 239, eingetreten am 24. März 1908; in **Berlin**: **Sektion 2**: **Lehmann, Ed.**, Spt.-Nr. 5297, eingetreten am 15. August 1907; **Schäfer, Wilh.**, Spt.-Nr. 7728, eingetreten am 27. Oktober 1900. In **Charlottenburg**: **Lehmann, Oswald**, Spt.-Nr. 5297. In **Dresden**: **Wedert, Hugo**, Spt.-Nr. 150 163, eingetreten am 8. Juni 1906; **Sartung, Wilh.**, Spt.-Nr. 152 354, eingetreten am 3. September 1905.

Die Ortsverwaltungen werden dringend ersucht, Gelder durch die Deutsche Bank resp. durch Postanweisung an uns einzusenden und wie mit anderen Schriftstücken zusammen im Brief, da dadurch für beide Teile unliebsame Komplikationen entfallen können.

In der Klagesache **Liide, Alwin**, und **Thieme, Wilhelm**, Binnenschiffer, contra **Bremer**, sollen **Milde** und **Thieme** als Zeugen vernommen werden. Wir ersuchen um sofortige Angabe beider **Adressen**, damit die Ladungen zugestellt werden können; eventl. ist anzugeben, wo der nächste längere Aufenthalt genommen wird.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

Verantw. Redakteur: **Karl Lindow, Karlshorst b. Berlin.**
 Verlagsanstalt „**Courier**“, G. m. b. H.
 Druck: **Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.**

Arbeitsordnungen

in der Binnenschifffahrt.

Durch das Inkrafttreten der Gewerbeordnungs-novelle sind auch die Schifffahrtbetriebe gehalten, Arbeitsordnungen herauszugeben, dies ist denn auch geschehen, allerdings ist der Inhalt der Ordnungen ein solcher, daß sich in den Reihen der Mannschaften die lebhafteste Empörung geltend macht.

Es gibt in der Binnenschifffahrt den Mannschaften aufskatrolierte Verträge, welche in aussichtsvolle Konkurrenz mit jeder Zuchttausordnung treten können. Gesehwirrigkeiten und Verstöße gegen die guten Sitten sind die Regel.

Wir wollen die vorstuflichen Arbeitsordnungen für eine spätere Betrachtung zurückstellen und das neueste Produkt einer kurzen Kritik würdigen.

Die Vereinigte Elbeschifffahrts-Gesellschafts-Aktiengesellschaft hat für ihr gesamtes Schiffspersonal am 1. Juli eine Arbeitsordnung herausgegeben, die eine wesentliche Erwerbsunsicherheit der Kollegen bedeutet.

Von der größten Bedeutung ist dort der Punkt 11, welcher die „Aufhebung des Dienstverhältnisses“ behandelt. Danach gibt es vier verschiedene Kündigungsfristen, bisher gab es drei und zwar, eine von 30 Tage für Kapitäne, Maschinenführer, erste Dampfsteuerleute und Steuerleute auf Elbeschiffen.

Dann eine Kündigungsfrist von von 10 Tagen für erste Heizer und zweite Dampfsteuerleute. Ferner eine für zweiten Heizer und Deckleute von 8 Tagen. Diese Fristen waren bis jetzt üblich, jedoch hatten die Unternehmer schon immer den Wunsch, bei sich notwendig machenden Betriebseinschränkungen die Mannschaften so sofort entlassen zu können.

Ja nichts im Wege, man könnte ja einfach, wenn ein gegenseitiges Einverständnis nicht vorläge, die Kündigungsfrist aufheben. Doch das wollen die Unternehmer nicht und es ist zu verstehen, es liegt eine Gefahr für die Unternehmer darin, wenn die Mannschaften an einer beliebigen Station erklären könnten, „unserer Zeit ist um“ oder „wir paden ab“.

Dies wollen sie aber nicht, trotzdem haben wir immer Entlassungen zu verzeichnen gehabt, welche der Vereinbarung zuwiderlaufen. In der Regel mußten die Unternehmer erst auf gerichtlichem Wege zur Erfüllung ihrer Pflicht angehalten werden.

Diesem Zustand soll nun ein Ende gemacht werden, irgend ein Paragrafenkünstler hat einen Ausweg gefunden, welcher dem Unternehmer die 24stündige Kündigungsmöglichkeit schafft und die gesetzliche Vorbedingung, daß die Fristen gleiche sein müssen, scheinbar wahr.

Würde diese Vereinbarung einem Juristen vorgelegt, so würde er an der Sache nichts finden, denn in der Theorie sehen die Verhältnisse eben anders aus als in der Praxis. Der Absatz lautet:

„Sobald das Schiff in den Winterstand gestellt wird, kann die Entlassung der Angestellten ohne vorherige Kündigung erfolgen. Bei Aufberdienststellung eines Schiffes gilt als gegenseitige Kündigungsfrist eine solche von 24 Stunden. Für den Fall der rechtswidrigen Auflösung des Arbeitsverhältnisses durch einen Angestellten ist der rückständige Lohn bis zum Betrage des durchschnittlichen Wochenlohnes für die Gesellschaft verwirklicht.“

Der erste Satz kann nur in der Form auszu-legen sein, als die Kündigung ohne Entlassung erfolgen kann, wenn die Schifffahrt durch Eis behindert ist. Verstehen die Unternehmer etwas anderes darunter, sind sie also der Meinung, entlassen zu können, wenn sie ein Fahrzeug außer Dienst stellen, wenn der Winter bevorsteht, so ist die Entlassung rechtswidrig. Diesen Beweis haben wir den Herren bereits mehrfach erbracht. Die Zukunft wird es ja zeigen, in welcher Form die Unternehmer diesen Absatz auslegen.

Von größter Bedeutung ist dann der zweite Absatz, welcher die 24stündige Kündigung bei Aufberdienststellung bestimmt. Es gilt, wenn das Wort „gegenseitig“ keine Farce sein soll zu definieren: Wann weiß der Schiffsmann, daß sein Fahrzeug außer Dienst gestellt ist? Diese Frage ist von Bedeutung. Der Unternehmer muß also dem Schiffsmann erklären, daß er sich nicht mehr im Stadium der achtstündigen Kündigung befindet. Geschieht dies nicht, so kann der Schiffsmann dies nicht wissen.

wenigstens in den meisten Fällen nicht. Er würde mit Recht einwenden, ich habe nicht gewußt, daß das Fahrzeug außer Betrieb ist, denn „außer Betrieb“ ist mit „außer Fahrt“ doch keineswegs identisch. Der Unternehmer muß also acht Tage vorher anzeigen, daß das Fahrzeug außer Betrieb kommt, geschieht dies, so liegt die Gegenseitigkeit vor, geschieht dies nicht, erfolgt die Entlassung zu Unrecht und die Dienstvorschrift verstößt gegen zwingendes Recht, wäre demnach rechtswidrig. Wir sind nicht im Zweifel darüber, daß diese Bestimmung zu unzulässigen Differenzen Veranlassung geben wird. Die Gesellschaft wird mit den Entlassungen, wie die Gegenwart, als auch die Vergangenheit beweist, einfach rigoros vorgehen. Die Prozesse werden sich mehren. Denn es ist ausgeschlossen, daß der

Schiffsmann weiß, wann er berechtigt ist, 24 Stunden zu kündigen; der Unternehmer kann immer sagen, das Fahrzeug ist nicht außer Betrieb. Nutzen haben ja auch von dieser Bestimmung nur die Unternehmer, denn der Schiffsmann kündigt nur selten; dies geschieht immer vom Unternehmer. Wir erklären offen, daß das Wort „gegenseitig“ einfach eine Täuschung ist. Man will, sobald das Fahrzeug nicht nutzbringend ist, den Schiffsmann entlassen. Die Folge wird sein, daß die Verunsicherung zunehmen wird. Denn, hat der Schiffsmann eventuell solchen Entlässe gemacht oder sich Probiant schicken lassen, so ist ihm eine sofortige Kündigung nicht genehm. Auch muß doch berücksichtigt werden, daß, wenn die Entlassung erfolgt, der Schiffsmann in der Regel weit, weit von seinem Wohnort entfernt, ist ihm das Unterkommen bei einem anderen Unternehmer nicht möglich, dann ist es bei einer Schifffahrtsgesellschaft schlecht mit Arbeit bestellt, so bei allen; dies liegt in der Natur des Schifffahrtbetriebs. Man muß es einfach als rücksichtslos betrachten, daß bei solchen Verhältnissen auf die Lage der Mannschaften nicht die geringste Rücksicht genommen wird. Wie eine ausgepreßte Zitrone wirft man die Mannschaften hinaus.

Wir sehen deshalb in dieser Bestimmung etwas ungeschickliches und werden, sobald auf Grund dieser Bestimmung eine Entlassung erfolgt, von der wir Kenntnis erhalten, Klage erheben und versuchen, dem Gericht klar zu machen, daß hier von einer Gegenseitigkeit nicht die Rede sein kann.

Ob die Unternehmer jetzt die Unterschrift erzwingen oder nicht, tut dann zu der Sache nichts. Man hat sich wirklich eine gute Zeit ausgedacht zur Einführung eines solchen Gesetzes. Man weiß, daß das nackte Elend in den Schifferdörfern zur Zeit zu Hause ist. Wäre die Situation eine andere, wir hätten keine Garantie für die Haltung der Mannschaften übernehmen können, so provozierend würde die Verordnung. Sicher wäre den Herren eine unüberlegte Handlung der Mannschaften sehr lieb, dann hätten sie es in der Hand, Maché für 1909 nehmen zu können. Nur, wir haben gesehen, wie es mit dem Wohlwollen bestellt ist. Die Dienstordnung hat dem Letzten die Augen geöffnet. Immer dichter werden die Reihen und damit haben wir die Gewähr, daß die Verhältnisse besser werden. Bei dem nächsten Tarifabschluß sind wir stark genug, auch andere Fragen, als die der Löhne, regeln zu können. Dann werden wir unser Mitbestimmungsrecht ausüben müssen über die Dauer der Arbeitszeit, Regelung der Kündigung usw. Dies ist der sicherste Weg, um der ewigen Drangsalierung und der gerichtlichen Kriegführung ein Ende zu machen.

Doch die Herren Unternehmer haben auch in dieser Richtung hin vorgebeugt. Es heißt nämlich, daß, wenn die Kündigung rechtswirksam sein soll, diese unmittelbar durch die Mannschaften schriftlich oder mündlich erklärt werden muß. Hier hat die vorjährige Massenkündigung ihre Einwirkung gezeigt. Na, die Herren müßten sich beruhigen, wollen die Schiffsmanschaften die Arbeit niederlegen, so werden sie schon einen Weg finden, unsere Macht läßt sich nicht durch eine Dienstverordnung brechen.

Bei der Aufhebung des Dienstverhältnisses ist die Lage der Mannschaften die denkbar ungünstigste, sie ist laut Binnenschifffahrtsgesetz verpflichtet, bis zur Beendigung der Reise und Lösung des Fahrzeuges im Dienst zu bleiben, der Ablauf der Kündigungsfrist spielt keine Rolle. Der Unternehmer hingegen kann entlassen, ohne irgendwelche Rücksichtnahme. Die trasse Einseitigkeit der Gesetzgebung tritt klar zu Tage. Nach jeder Richtung hin ist den Interessen der Unternehmer Rechnung getragen, denen der Mannschaften nicht im allermindesten. Eine Revision des Binnenschifffahrtsgesetzes und genauere Präzisierung der Verhältnisse ist dringend nötig und unsere Pflicht ist es, daß, sollte es soweit sein, dahin zu wirken, daß Rechte und Pflichten gleichmäßig verteilt werden. Jetzt gibt es ein Recht nur für die Unternehmer, die Gegenseitigkeit bedeutet für die Praxis nichts, nach wie vor sind den Schiffsmanschaften Pflichten und nur Pflichten auferlegt.

Die Rechtslage ist eine derart verwickelte, daß man sich kaum zurechtfinden kann und es gehört schon ein gewisser Mut dazu, diesen verwickelten, einseitigen Zustand noch zu verschleiern, wenn man es Mut nennen kann, wenn der wirtschaftliche Starke über den Schwachen herfällt und das in einer Zeit, wo der Schwache zur Verteidigung seiner Rechte nicht im Stande ist.

Dem Unternehmer ist also jetzt Tür und Tor geöffnet, er kann schalten und walten, wie er will, soweit die Aufhebung des Dienstverhältnisses in Frage kommt; ob Rechtswidrigkeiten dabei vorkommen, ist gleichgültig, mag der Schiffsmann sein Recht vor dem Gericht suchen. Anders der Unternehmer, dem steht das Recht zu, einen vollen Wochenlohn einzubehalten.

Daß die Arbeitsordnung auch in ihren anderen Teilen nur Nachteiliges für die Mannschaften bietet, wird ohne weiteres einleuchten, so heißt es bei 4: bei „Beachtung gesetzlicher Vorschriften“, daß bei Verletzung von Geldstrafen, welche durch Verstoß gegen behördliche Vorschriften in Frage kämen, diese von den Angestellten getragen werden müssen, und sind diese dann außerdem der Gesellschaft für den hervorgerufenen Schaden haftbar.

Zu 5. ist bestimmt, daß jede Arbeit zu jeder Zeit, selbst wenn sie mit den gewöhnlichen Dienstleistungen nichts gemein hat, zu verrichten ist.

Auch das moralische Verhalten der Mannschaften ist berücksichtigt worden, nicht etwa während des Dienstes, nein, außerhalb desselben. Dies geht die Herren wirklich nichts an. Die Schiffer sind keine Trunkenbolde, und ihre Entlohnung läßt einen unsoliden Lebenswandel schon gar nicht zu. Wir fragen ja auch nicht nach der moralischen Qualifikation der

Unternehmer und kümmern uns nicht darum, ob sie solide oder unsolide sind, der von den Mannschaften geschaffene Mehrwert bietet den Herren eine Lebensweise, die, wenn sie von den Mannschaften gewünscht wäre, sicher als unsolide hingestellt würde.

Dann sollen die Mannschaften höflich, gefällig und zuvorkommend sein gegenüber den Vorgesetzten, den Behörden, der Kammer, und mit ihren Mitangestellten freundlich und verträglich verkehren. Dieses Verlangen ist sicher an die verkehrte Adresse gekommen. Wenn die Vorgesetzten sich eines höflichen Tones bestreben, so tun es auch die Mannschaften. Wer anders kommt, erhält eine demgemäße Antwort.

Zu 9. heißt es dann, daß der Lohnbezug erfüllt, wenn der Dienstmann krank und dienstunfähig wird. Dies ist bekante Unternehmermoral, die Knochen dürfen auf dem Altar des Profits geopfert werden, was weiter wird, ist nicht Sache des Unternehmers.

Zum Schluß sind dann noch Ausnahmen für die Aushebung des Dienstverhältnisses vorgesehen, man hat allerdings die äußerste zulässige Grenze der gesetzlichen Vorschriften gewahrt, aber jede mildere Handhabung ist ausgeschlossen, Zuwiderhandlungen, Verweigerung des Gehorsams, Ehrverletzung, Verlassen des Dienstes, einmalige Vernachlässigung der Dienstpflicht, selbst wiederholte geringe Vernachlässigung als auch unbefugtes Enternen vom Schiff, wird mit sofortiger Entlassung bedroht.

Der Unternehmer hat es somit in der Hand, jederzeit zu entlassen, denn eines der vorerwähnten Vorgehen zu konstruieren, ist wirklich nicht schwer.

Doch auch Geldstrafen fehlen in der Arbeitsordnung nicht, der volle Betrag des durchschnittlichen Tagesarbeitsverdienstes soll abgezogen werden können. Wie dies wirken muß, kann man erst ermeßen, wenn man sich die Personen vor Augen führt, die als Vorgesetzte gelten, also befugt sind, entlassen zu können, Strafen zu verhängen usw. Als Vorgesetzte gelten Direktoren, Abteilungsvorstände, Betriebsingenieure, Stationsvorstände, Oberinspektoren, Obermaschinenmeister, Inspektoren, Lademeister, Aufseher, Schiffsführer, Maschinenführer oder die von den genannten Vorgesetzten für die Zeit ihrer Abwesenheit bestellten Vertreter.

Verständlich ist man bei dieser Sache dann die Ausdehnung des Betriebes, so ist es klar, daß dem einzelnen Schiffsmann die einzelnen Vorgesetzten nicht bekannt sind. Der Zustand ist also so, daß Vorgesetzte wohl den Schiffsmann kennen, eben wegen der Zeichnung des Fahrzeuges, aber der Schiffsmann kennt den Vorgesetzten nicht, soll sich also Befehle geben lassen von ihm unbekanntem Personen, die ihm als Vorgesetzte nicht bekannt gegeben sind. Es ist kaum auszubedenken, wohin ein solcher Zustand führen kann. Ob aber dann auch diese Bestimmungen nicht gegen das Gesetz verstößen, ist eine Frage, die nicht ohne weiteres zu verneinen wäre.

Eine einseitige Festlegung der Arbeitsordnung ohne Anhörung der Mannschaften, wie es die G.-D. im § 134 d vorsteht, ist erfolgt. Hätte man die Meinung der Boots- und Steuerleute eingeholt, hätte man sicher anders gehandelt; es kann ja sein, daß Personen befragt sind, aber diese waren von ihren Kollegen sicher nicht befragt. Bis zur Stunde ist uns aber auch nicht bekannt geworden, daß überhaupt welche befragt sind.

Wir haben aus dieser Handlungsweise der Unternehmer die Konsequenzen zu ziehen, Hartnacke und Humanität sind den Unternehmern in der Binnenschifffahrt Fremdwörter, trassierter Unternehmeregottismus ist die Triebfeder ihrer Handlungsweise, der Vertriebsabsolutismus soll in verschärfter Form eingeführt werden. Wir werden uns zu wehren wissen, unsere Macht wächst diesem fortwährenden Druck gedeiht unsere Organisation. Wir werden unsere Stellung ausbauen, zumal die Unternehmer uns hierzu direkt zwingen und dann muß bei der nächsten Lohnbewegung der Binnenschiffer auf der Elbe darauf hingearbeitet werden, daß gegenüber einem einseitigen Vertriebsabsolutismus ein Verhältnis Maß greift, wo auch die Mannschaften ein größeres Mitbestimmungsrecht haben. Die Unternehmerrückstufung muß auch in der Binnenschifffahrt beseitigt werden.

Endlich nach langen Jahren sind sich auch die Kollegen Fensterputzer des Betriebes „Germania“ ihrer Organisationszugehörigkeit bewußt geworden. 25 Jahre bereits besteht das Institut „Germania“ und 25 Jahre haben die in diesem Institut tätigen Kollegen für Löhne von wahrhaft abstrakter Niedrigkeit arbeiten müssen. Die Lohnverhältnisse früherer Jahre sind ja noch genügend bekannt. Wenn noch vor 10 Jahren ein Fensterputzer 15,— bezog, 16,50 Mk. pro Woche verdiente, so konnte er gewissermaßen froh sein, so „Läuzen“ bezahlt zu werden. Fast durchweg bewegten sich die Löhne in der Höhe von 12,— sage und schreibe — 12,— bis 14,— Mk. pro Woche. Wie es möglich sein soll, mit dem geringem Lohn sich selbst, geschweige noch eine Familie zu ernähren, ist wohl unerfindlich. Singu kommt noch ein elendes Vorschuhwesen, wie es beschämender nicht sein kann. Durch die angeführten traurigen Lohnverhältnisse waren und sind die Kollegen Fensterputzer gezwungen, täglich Vorschuh zu nehmen, nur um den Hunger der Familie und den eigenen stillen zu können. Das Vorschuhwesen war soweit eingerissen, daß teilweise unsere Kollegen am Sonnabend 3,—, 1,—, 0,50 Mk. an Lohn ausbezahlt erhielten, ja mitunter kam es vor, daß sie noch Geld mitbringen mußten. Am Montag morgen ging dann

Zwei Streiks der Fensterputzer bei der Fa. Germania (Joh. W. Martens) Berlin.

Endlich nach langen Jahren sind sich auch die Kollegen Fensterputzer des Betriebes „Germania“ ihrer Organisationszugehörigkeit bewußt geworden. 25 Jahre bereits besteht das Institut „Germania“ und 25 Jahre haben die in diesem Institut tätigen Kollegen für Löhne von wahrhaft abstrakter Niedrigkeit arbeiten müssen. Die Lohnverhältnisse früherer Jahre sind ja noch genügend bekannt. Wenn noch vor 10 Jahren ein Fensterputzer 15,— bezog, 16,50 Mk. pro Woche verdiente, so konnte er gewissermaßen froh sein, so „Läuzen“ bezahlt zu werden. Fast durchweg bewegten sich die Löhne in der Höhe von 12,— sage und schreibe — 12,— bis 14,— Mk. pro Woche. Wie es möglich sein soll, mit dem geringem Lohn sich selbst, geschweige noch eine Familie zu ernähren, ist wohl unerfindlich. Singu kommt noch ein elendes Vorschuhwesen, wie es beschämender nicht sein kann. Durch die angeführten traurigen Lohnverhältnisse waren und sind die Kollegen Fensterputzer gezwungen, täglich Vorschuh zu nehmen, nur um den Hunger der Familie und den eigenen stillen zu können. Das Vorschuhwesen war soweit eingerissen, daß teilweise unsere Kollegen am Sonnabend 3,—, 1,—, 0,50 Mk. an Lohn ausbezahlt erhielten, ja mitunter kam es vor, daß sie noch Geld mitbringen mußten. Am Montag morgen ging dann

die unerbittliche Geschichte von neuem an und so Woche für Woche. Die Herren Unternehmer zeigten absolut kein Verständnis für das Unwürdige eines derartigen Systems. Hatten sie doch den größten Vorteil davon. Es ist leicht erklärlich, daß durch derartige Verhältnisse ein Abhängigkeitsgefühl der Arbeiter vom Unternehmer plattgreifen muß, wobei der Unternehmer in aller Ruhe sein Schäfchen ins Trockene bringen kann. Und nur hierdurch ist es zu verstehen, daß die Kollegen Fensterputzer nicht schon sehr viel früher an eine Beseitigung dieser echt patriarchalischen Zustände herangegangen sind. Wohl war eine ständige Unzufriedenheit im Kreise der Kollegen vorhanden und teilweise versuchten sie durch Streiks eine Verbesserung der unhaltbaren Verhältnisse herbeizuführen, jedoch immer vergeblich. Es fehlte eben der gefestigte Zusammenhalt, ohne den die Fensterputzer dem Unternehmertum machtlos gegenüber standen. Das Zusammengehörigkeitsgefühl, die Kollegialität und Solidarität mußten erst geweckt und systematisch gepflegt werden, um dem Funkenstandpunkt der Fensterreinigungsunternehmer einen widerstandsfähigen Nachbatter entgegenstellen zu können. Gewalttätige, unaussprechbare Aufgaben waren es, aber sie mußten erfüllt werden, wollte man sich nicht länger dem Dünkel der sich als Machthaber fühlenden Arbeitgeber unterwerfen. Die unwürdige Behandlung, die sich unsere Kollegen von den Unternehmern gefallen lassen mußten, war nicht menschenwürdig, nein, als Varias wurden die Kollegen behandelt und noch heute steigt einem unwillkürlich die Schamröte ins Gesicht, daß man machtlos mit der Faust in der Tasche der trassesten Willkür und Rücksichtslosigkeit gegenüberstand. Während bei den Kollegen Fensterputzern bitterste Not ständiger Gast war, bestanden es die Unternehmer, sich vom Schweife unserer Leiber allzu willfährigen Kollegen aus einem Nichts zu kapitalträchtigen Unternehmern aufzuschwingen. Beispiele hierfür sind ja genügend bekannt. Diese Beispiele beweisen aber auch, daß unsere Herren Unternehmer von der den Arbeitern so oft anempfohlenen Bescheidenheit sehr wenig Gebrauch machten. Die Ausbildung dieser Tugend überließen sie eben unseren Kollegen, während sie die zweite Seite des Blattes:

**„Bescheidenheit ist eine Zier,
Doch weiter kommt man ohne ihr!“**

sich als maßgebend erachteten und noch erachten. Vor den beiden Streiks waren die Verhältnisse bei der „Germania“ nicht andere, was am besten daraus hervorgeht, daß unsere Kollegen 19,50 Mk. Wochenlohn erhielten, wovon dann noch rund 1 Mk. in Abzug gebracht wurde. Noch im Jahre 1909 erhielten die Arbeiter nur 18,50 Mk. mit besagtem Abzug, und erst als die Betriebsleitung merkte, daß unsere Kollegen beabsichtigten, sich zu organisieren, um mit Hilfe der Organisation eine Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu bewerkstelligen, legte die Betriebsleitung flugs einigen Kollegen „freiwillig“ 1.— Mk. pro Woche zu, wodurch diese sich bedauerlicherweise duplerten ließen. Wenn nun die Firma „Germania“ glaubte, von allem weiteren befreit zu sein, so hatte sie sich gewaltig geirrt. Nachdem die Kollegen in allen übrigen Betrieben Berlin durch ihr Vorgehen mit Hilfe der Organisation höhere Löhne erzielten und nachdem unsere Kollegen von der „Germania“ endlich eingesehen hatten, daß es bei allem guten Willen direkt unmöglich ist, mit einem Lohn von 19,50 Mk. auszukommen, nachdem sie weiter eingesehen hatten, daß die Firma gutwillig die Löhne nicht erhöhte, war man sich einig, daß auch im Betriebe „Germania“ vernunftgemäße Lohn- und Arbeitsbedingungen eingeführt werden mußten. Von diesem Bestreben muß Herr Martens wohl unterrichtet worden sein, denn er versuchte durch Entlassungen eine Zersplitterung in den Reihen der Arbeiter herbeizuführen. Mit dieser Maßnahme hatte Herr Martens aber fehlgegriffen, denn unsere Kollegen ließen sich dieses Vorgehen einfach nicht gefallen und erklärten sich mit den Entlassenen solidarisch. Das Resultat war, daß sämtliche Kollegen Fensterputzer am Montag, den 4. Juli die Arbeit niederlegten. Nach Verhandlung mit der Organisation erklärte sich Herr Martens bereit, die Entlassenen wieder einzustellen. Er versprach auch, bezüglich der eingereichten Forderungen mit uns im Laufe der Woche zu verhandeln. Daraufhin wurde dann die Arbeit nach eintägigem Streit vorerst wieder aufgenommen.

Am Mittwoch, den 6. Juli fand dann eine weitere Verhandlung in bezug auf die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse statt. Eine Einigung war jedoch nicht zu erzielen, da Herr Martens das lächerlich geringe Angebot von 21.— Mk. pro Woche machte und gleichzeitig alle übrigen Positionen des Tarifentwurfs rundweg ablehnte. Die Verhandlungen wurden hierauf abgebrochen. Unsere Kollegen, die dieses Angebot als Beleidigung auffaßten, beschloßen kurzerhand die Arbeit niederzulegen, was auch am 7. Juli geschah. Am gleichen Tage fanden dann hinüber und herüber Verhandlungen statt, die fast den ganzen Tag in Anspruch nahmen. Endlich am Abend desselben Tages wurde nach vieler Mühe nachstehender Lohnvertrag abgeschlossen:

Tarif-Vertrag.

Zwischen der Firma „Fensterreinigungs-Institut Germania“, Inhaber Wilhelm Martens und den bei ihr beschäftigten Arbeitern sowie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Bezirk Groß-Berlin, wird heute nachstehender Lohnvertrag abgeschlossen:

A. Regelung des Lohnes.

1. Der Anfangslohn für Fensterputzer beträgt 23 Mk. pro Woche. Dieser Lohn steigt pro 6 Monate um 1 Mk. bis zum Höchstlohn von 26,50 Mk. pro Woche.

2. Sogenannte Anfänger erhalten einen Anfangslohn von 18 Mk. pro Woche. Der Lohn steigt pro 3 Monate um 1 Mk. Nach einem Jahr ist dann der Lohn für geübte Fensterputzer zu zahlen.
3. Fensterputzer, die im Bankgeschäft arbeiten, erhalten pro Woche 2 Mk. extra und steigen bis 28 Mk. pro Woche.
4. Sämtliche Löhne verstehen sich ohne jeden Abzug.
5. Hilfsarbeiter erhalten einen Lohn von 4,50 Mk. pro Tag.
6. Etwaige zur Zeit bestehende günstigere Lohn- und Arbeitsbedingungen werden nicht geändert.

B. Regelung der Arbeitszeit.

1. Die Arbeitszeit beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 5 Uhr inkl. einer zweistündigen Gesamtruhepause.
2. In den hohen Festtagen wie Ostern, Pfingsten, Weihnachten und Neujahr endet die Arbeitszeit nachmittags 4 Uhr und an den gewöhnlichen Sonnabenden nachmittags 4 1/2 Uhr.
3. Können die Pausen nicht innegehalten werden, so ist dementsprechend früher Feierabend zu machen. Die Arbeitszeit beginnt und endet im Kontor der Firma. Für Bankarbeiter um 6 Uhr in der Bank.
4. Ueberstunden-, Nacht- und Sonntagsarbeiten dürfen nur in dringenden Fällen verrichtet werden. Als Ueberzeitarbeit gilt die Zeit von 5 bis 9 Uhr abends; als Nachtarbeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Für Ueberstunden werden pro Stunde 60 Pf., für Nacht- und Sonntagsarbeit pro Stunde 1 Mk. bezahlt. Für Abseifen, Abfäuren sowie Glasdcharbeiten werden pro Stunde 15 Pf. extra vergütet.
5. Akkordarbeit wird von den Fensterputzern nicht verlangt.

C. Besondere Bestimmungen.

1. Jeder Arbeiter tritt sofort in die seiner Beschäftigungsdauer entsprechende Lohnskala ein.
2. Liegt eine Arbeitsstelle in einem weiter entlegenen Stadtteil oder Vorort, so wird von der Firma Fahrgehalt vergütet.
3. Auf je zehn Fensterputzer darf nur ein Lehrling gehalten werden.
4. Den Fensterputzern wird nach einer Beschäftigungsdauer von zwei Jahren ein Urlaub von drei Tagen unter Fortzahlung des Lohnes gewährt.
5. Für die in die Woche fallenden Feiertage darf ein Abzug vom Lohn nicht gemacht werden.
6. Der 1. Mai gilt als Feiertag, jedoch ist die auf diesen Tag fallende Arbeit entweder vorzuarbeiten oder nachzuholen.
7. Doppelstunden sind zu vermeiden und werden hierfür Zuschläge eingestuft.
8. Der durch Unvorsichtigkeit verursachte Schaden oder Bruch wird beiderseits zur Hälfte getragen.
9. Bei Gebrauch von Arbeitskräften ist zunächst der für organisierte Fensterputzer in Frage kommende Arbeitsnachweis zu berücksichtigen.
10. Kündigung des Arbeitsverhältnisses findet beiderseits nicht statt.
11. Maßregelungen wegen Durchführung dieser Vereinbarungen werden nicht vorgenommen.
12. Etwaige sich aus diesem Tarif ergebende Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten werden durch den Herrn Geschäftsinhaber oder dessen Stellvertreter gemeinsam mit dem Arbeiterausschuß unter Hinzuziehung eines Vertreters des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes geregelt.
13. Dieser Tarif gilt ab 11. Juli bis zum 30. September 1912. Der Tarif behält seine Gültigkeit auf ein weiteres Jahr, wenn er nicht 6 Wochen vor Ablauf seitens einer Partei gekündigt wird.
14. Falls die Firma durch Verkauf in andere Hände übergeht, so verliert der Tarif seine Gültigkeit.
15. Sollte während der Dauer des Tarifs für das Fensterreinigungsgewerbe ein einheitlicher Tarif abgeschlossen werden, so verliert dieser Tarif seine Gültigkeit und treten die Vertragskontrahenten ohne weiteres dem Einheitstarif bei.

Berlin, den 7. Juli 1910.

Unterschriften.

Wenn nun auch der geforderte Lohn nicht durchgesetzt werden konnte, so ist doch der Erfolg einigermaßen zufriedenstellend. Es wurde erzielt eine Mindestzulage von 4,50 Mk. pro Mann und Woche. Rechnet man hinzu die stufenweise Erhöhung des Lohnes analog der Beschäftigungsdauer, so beträgt die sofortige Zulage bei einigen Kollegen bis zu 7.— Mk. in einer Woche. Eine Arbeitszeitverkürzung hat ebenfalls plattgegriffen, sowie auch alle übrigen Positionen des Entwurfs zur Annahme gelangten. Es hiesse wohl die Bedeutung dieses Erfolges abschwächen, wollte man auch nur ein einziges Wort hinzufügen. Fest steht unzweifelhaft, daß auch dieser glänzende Erfolg auf das Konto der Einigkeit und die Macht der Organisation zu setzen ist. 25 Jahre hat Herr Martens den Ertrag des Schweiges und der Knochen seiner Arbeiter ungehört einzig und allein für sich in Anspruch nehmen können, ohne seinen Arbeitern auch nur das geringste Entgegenkommen in bezug Erhöhung der niedrigen Löhne zu zeigen. Erst der Organisation blieb es vorbehalten, hierin Wandel zu schaffen, so daß die Arbeitskraft unserer Kollegen, wenn auch bei weitem nicht ausreichend, so doch etwas besser bewertet wird, als vormals. Und das ist eine Errungenschaft, die nicht nur den Kollegen in der „Germania“ zugute kommt, sondern die neben anderen mit ausschlaggebend ist für die spätere Entwicklung gesunder, menschenwürdigerer Verhältnisse für die Fensterreinigungsbetriebe überhaupt. Eine weitere Errungenschaft liegt auch darin, daß die Herren Unternehmer die Organisation, wenn auch widerstrebend, als gleichwertigen Faktor anerkennen. Das geht am besten daraus her-

vor, daß man sich in jenen Preisen heute ebenfalls schon mit der Frage des sogenannten Einheitstarifs beschäftigt. Für uns ergibt sich aus all diesem die Lehre, daß wir vorwärts schreiten müssen auf dem eingeschlagenen Wege, bis dem geeinigten Unternehmertum ein bis aufs letzte Glied geschlossenes, sich seiner Aufgabe bewußtes Fensterputzergewerbe gegenübersteht. Aber auch all die Schlacken, die uns noch anhaften, müssen verschwinden. Alle persönlichen Motive, Zwistigkeiten oder gegenseitigen Gehässigkeiten müssen aus unseren Reihen ferngehalten werden. Vor all diesem muß uns in unserem schweren Kampfe das Wohl der Allgemeinheit vor Augen schweben. Alles andere ist vom Uebel und führt zur Zersplitterung unserer eigenen Reihen, die unter allen Umständen vermieden werden muß, weil nur das Unternehmertum den Vorteil daraus zieht, während wir in unserer Aktionsfähigkeit behindert werden. Die Pflege der Kollegialität ist eine der vornehmsten Aufgaben mit, die wir zu erfüllen haben. Stolz müssen wir sein auf die von uns geschaffene Organisation, und stolz können wir dann sein auf unsere Ergebnisse.

Aus der Genossenschaftsbewegung.

Der neueste Stand des deutschen Genossenschaftswesens. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht Mitteilungen über den Stand der deutschen Genossenschaftsbewegung am 1. Januar 1909, die sich auf Angaben des „Jahr- und Adressbuches der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften im Deutschen Reich“, die Mitteilungen zur Genossenschaftsstatistik und die Veröffentlichungen der wichtigsten Genossenschaftsverbände stützen. Demnach bestanden am 1. Januar 1909 im Deutschen Reich 28 173 eingetragene Genossenschaften gegen 26 851 bezw. 25 714 in den beiden Vorjahren. Von diesen Genossenschaften waren 18 542 unter der Form der unbeschränkten Haftpflicht, 157 unter der der unbeschränkten Nachschußpflicht und 9474 unter der der beschränkten Haftpflicht errichtet worden. Seit dem Bestehen des geltenden Genossenschaftsgesetzes, d. h., seit dem Jahre 1890, hat sich die Zahl der Genossenschaften mehr als vervierfacht. Es wurden gezählt:

Genossenschaftsart	31. Mai	31. Dez.
Kreditgenossenschaften	1890	1908
Rohtstoffgenossenschaften, gewerbliche	3467	16655
Landwirtschaftliche	113	449
Wareneinkaufsvereine	892	1928
Werkgenossenschaften, gewerbliche	—	165
Landwirtschaftliche	10	447
Magazin- und Absatzgenossensch., gewerbliche	273	494
Magazin- und Absatzgenossensch., landwirtschaftliche	61	96
Rohtstoff- und Magazinogenossensch., gewerbliche	7	356
Landwirtschaftliche	—	127
Produktgenossenschaften, gewerbliche	—	20
Landwirtschaftliche	140	290
Zuchtgenossenschaften	833	3583
Konsumvereine	—	171
Wohnungs- und Baugenossenschftl. Vereinshäuser	868	2222
Sonstige Genossenschaften	38	950
Sämtliche Genossenschaftsarten	75	320
Sämtliche Genossenschaftsarten	6777	28173

Die weitaus stärkste Gruppe ist demnach die der Kreditgenossenschaften, die auch eine mehr als durchschnittliche Vermehrung aufweist. Die zu ihr gehörigen Vereine existieren zu etwa 1/3 auf dem Lande. Ihr am nächsten in zahlenmäßiger Bedeutung steht die Gruppe der landwirtschaftlichen Produktgenossenschaften, zu denen die Molkereigenossenschaften, Winzervereine, Schlachtgenossenschaften zc. gehören. An dritter Stelle folgen die Konsumvereine. Etwas anders gestaltet sich die Rangordnung, wenn man die Mitgliederzahlen ins Auge faßt. Leider liegen insolge des Eingehens des Jahr- und Adressbuches die genauen Mitgliederzahlen erst bis Anfang 1908 vor. Doch kann man schätzungsweise annehmen, daß die Gesamtzahl der Mitglieder der eingetragenen Genossenschaften, die am 1. Januar 1908 4 105 594 betrug, sich bis zum 1. Januar 1909 auf rund 4 1/2 Millionen vermehrt hat. Davon entfallen auf die Kreditgenossenschaften ca. 2,3 Millionen, auf die Konsumvereine 1,1 Millionen, auf die landwirtschaftlichen Produktgenossenschaften 300 000, auf die landwirtschaftlichen Bezugsgenossenschaften 200 000, auf die Baugenossenschaften 150 000 zc. Etwas 1/4 aller Genossenschaften ist überwiegend ländlichen, 1/4 überwiegend städtischen Charakters.

Um den Gesamtbestand der deutschen Genossenschaften am Anfang des Jahres 1908 zu kennen, mußte man den vorstehenden Zahlen auch noch die der nicht eingetragenen Vereine hinzurechnen. Doch ist eine statistische Erfassung dieser nur zum Teil in Zentralverbänden zusammengeschlossenen Organisationen unmöglich. Man wird vielleicht nicht allzu sehr fehlgehen, wenn man annimmt, daß die Zahl sämtlicher Genossenschaften und ihrer Mitglieder durch die der nicht eingetragenen um etwa 10 pCt. sich erhöhen würde.

Die englische Genossenschaftsbewegung im Jahre 1909.

Der dem diesjährigen englischen Genossenschafts-Kongress vorgelegte Bericht des großen britischen Ge-

nossenschaftsverbandes konstatiert für das letzte Jahr ein Wachstum der Bewegung sowohl in die Breite wie in die Tiefe. Der Verband, der Genossenschaften aller Art umfaßt, die ungefähr 97 pCt. aller britischen Genossenschaftsmittel repräsentieren, zählte im vergangenen Jahre 1558 berichtende Vereine gegen 1548 im Jahre 1908. Die allgemeinen Geschäftsergebnisse dieser Vereine sind aus folgenden Zahlen ersichtlich:

	1908	1909	Zunahme
Berichtende Genossenschaften	1548	1558	+ 10
Mitglieder	2516 194	2585 293	+ 69 099
Anteilkapital in Mark	664 899 600	682 719 280	+17 819 680
Umsatz in Mark	2 151 013 080	2 178 245 280	+27 232 200
Reingewinn in Mark	284 572 940	240 222 460	+ 5 649 520

Der größte Teil dieser Genossenschaften sind Konsumvereine, die über 96 pCt. aller Mitglieder umfassen; Produktivgenossenschaften wurden 119 gezählt. Der Wert der von ihnen hergestellten Waren zuzüglich des Wertes der Eigenproduktion der beiden Großverkaufsgesellschaften betrug im letzten Jahre über 234 Mill. Mk., was einem Wachstum von rund 12 Millionen gegenüber dem Vorjahre entspricht. Hierzu kommt die Eigenproduktion der Konsumvereine, die 160 Millionen Mk. im Berichtsjahre überstieg. Die gesamte genossenschaftliche Produktion, die zum weitestgehenden Teil für den Bedarf der Konsumvereine geschieht, stellt sich demnach auf fast 400 Mill. Mk., d. i. ca. der dritte Teil des Umsatzes dieser Vereine.

89 Genossenschaften (Konsumvereine und Großverkaufsgesellschaften) beschäftigten sich auch mit der landwirtschaftlichen Eigenproduktion. Insgesamt bewirtschafteten diese Genossenschaften 6852 acres und hatten darin 4 993 900 Kapital investiert. Die erzielten Gewinne betragen 123 120 Mk., denen aber Verluste in Höhe von 121 480 Mk. gegenüberstanden. Es hapert also noch sehr mit diesem Betriebszweig. Der Bericht beklagt ferner, daß so wenig Genossenschaften — im letzten Jahre keine einzige neue — von den Vorteilen der Small Holdings Act, jener Gesetzgebung, die die Schaffung kleiner Landstellen besonders für Genossenschaften sehr erleichtert — Gebrauch machten.

Die auf dem vorjährigen Genossenschaftskongreß beschlossene Festlegung von Minimaxzahlen für die Angehörigen der Vereine hat leider in der Hauptsache nur eine platonische Wirkung gehabt. Ein an 1251 Genossenschaftler des Bundes gefandenes Zirkular, das über die Durchführung der Stala Musterforderte, wurde nur von 196 Genossenschaften beantwortet; und von diesen zeigten sich nur 79 geneigt, die Stala anzunehmen, während 116 Gründe für ihre Ablehnung gaben. Dieser Vorfall stellt dem Einflusse des Bundes auf die Einzelvereine gerade kein glänzendes Zeugnis aus.

Endlich gibt der Bericht Auskunft über die Ergebnisse der auf Beschluß des vorjährigen Genossenschaftskongresses hin einberufenen Konferenz von Vertretern der Großverkaufsgesellschaften und des landwirtschaftlichen Genossenschaftsverbandes zwecks Förderung von Geschäftsbeziehungen zwischen ihnen. Bekanntlich ist das landwirtschaftliche Genossenschaftswesen in England nur schwach entwickelt. Die Konferenz, die am 16. Dezember stattfand, fasste eine Anzahl Beschlüsse, die dahingingen, daß der genossenschaftlichen Organisation der Landwirte alle erforderliche Förderung zu gewähren sei, daß diese landwirtschaftlichen Genossenschaften sich dann zu einer Zentralorganisation zusammenschließen sollten, und daß die letzteren mit den geschäftlichen Zentralen der Konsumvereine den Austausch vermitteln sollen. Praktische Schritte zur Durchführung dieses Programms sind bereits in die Wege geleitet.

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Am Sonntag, den 10. Juli, fand eine Mitgliederversammlung der Sektion 5 (Industriearbeiter) statt, in welcher der Sektionsleiter in ausführlicher Weise den Geschäftsbericht für das erste Halbjahr erstattete. Die Hoffnungen, welche auf das Jahr 1910 gesetzt wurden, haben zum Teil ihre Erfüllung gefunden. Die Agitation setzte am Anfang des Jahres rege ein und hat bis zum gegenwärtigen Moment auch angehalten. Betrug die Mitgliederzahl am Ende des Jahres 1909 3192, so können wir dagegen jetzt auf die Zahl von 4532 Mitgliedern blicken, mithin sind im ersten halben Jahr 1340 Kollegen unserer Sektion neu zugeführt worden. Dies bedeutet einen reichen Erfolg unserer Agitation, aber dennoch dürfen wir keinen Grund darin finden, die Hände in den Schoß zu legen, kommen doch innerhalb der Eisen- und Elektroindustrie 11 500—12 000 Kollegen für uns allein in Frage. Mit dem Ausschwingen der Konjunktur nehmen auch die Bewegungen, in bezug auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen, lebhaft zu. Im ganzen wurden in 13 Betrieben mit 2128 Beteiligten Bewegungen geführt, darunter 3 Betriebe, wo wegen nicht genügender Berücksichtigung unserer Forderungen Arbeitseinstellung erfolgte. Der Erfolg war im allgemeinen ein ziemlich befriedigender. Auch die Geschäftstätigkeit hat erfreulicherweise zugenommen; dieselbe erstreckte sich auf 220 Werkstattbesprechungen, 35 Betriebsversammlungen, 52 Vertrauensmännerkonferenzen, 7 Sitzungen der Sektionsleitung, 20 Kartellstungen, 12 Verhandlungen, 24 Sitzungen mit Arbeiterausschüssen, 11 Branchenversammlungen und 46 Streikversammlungen, zusammen 427 Versammlungen. Die Bureauarbeit des Sektionsleiters an den

Sonnabenden und Sonntagen war eine rege; sie bestand in der Inspektion von 250 Schriftstücken, darunter 35 Muster. In der Diskussion, welche dem Geschäftsbericht folgte, wurden Einwendungen gegen die Tätigkeit der Sektionsleitung nicht erhoben. Der Massenbericht unserer Agitationsklasse lag gedruckt vor und war aus demselben folgendes zu entnehmen:

Abrechnung der Agitationsklasse vom 1. Januar bis 30. Juni 1910.

Einnahmen:			
Rassenbestand vom 3. Januar 1910		361,21	Mk.
1538 Marken à 10 Pf. N. E.-G. Brunnenstr.		153,80	"
730 " à 10 " N. E.-G. Uckerstr.		73,—	"
1170 " à 10 " N. E.-G. Huttenstr.		117,—	"
120 " à 10 " Betriebe d. Schilder-			
	annmacher	12,—	"
278 " à 10 " Bezirk I		27,80	"
1561 " à 10 " Bezirk II		156,10	"
202 " à 10 " Bezirk III		20,20	"
181 " à 10 " Bezirk IV		18,10	"
252 " à 10 " Hausumsatz		25,20	"
	Summa	964,41	Mk.

Ausgaben:			
N. E.-G. Brunnenstraße Agitation		11,25	Mk.
N. E.-G. Uckerstraße Agitation		121,45	"
N. E.-G. Huttenstraße Agitation		22,05	"
N. E.-G. Oberschöneheid Agitation		16,40	"
Betrieb Ludwig Löwe Agitation		20,15	"
Betrieb Bergmann Agitation		58,20	"
Betriebe der Schilderannmacher		3,55	"
Bezirk I Agitation		12,40	"
Bezirk I Vertrauensleute		1,40	"
Bezirk II Agitation		9,—	"
Bezirk II Vertrauensleute		12,—	"
Bezirk III Agitation		2,—	"
Bezirk III Vertrauensleute		10,70	"
Bezirk IV Agitation		8,55	"
Bezirk IV Vertrauensleute		20,40	"
Bezirk V Agitation		19,60	"
Bezirk V Vertrauensleute		41,50	"
Sitzungen der Sektionsleitung		7,25	"
Allgem. Vertrauensmänner-Konferenzen		12,50	"
Umsätze, Porto, Fahrgehalt und kleine		9,80	"
Auslagen		17,70	"
Broschüren 150 Exempl. „Gelber Sumpf“		—,50	"
à 10 Pf.		62,10	"
		98,—	"
		23,80	"
		15,30	"
	Summa	637,55	Mk.

Bilanz:			
Einnahme einschließlich Rassenbestand		964,41	Mk.
vom 3. 1. 1910		637,55	"
Ausgaben		326,86	Mk.
bleibt Rassenbestand am 30. Juni 1910			
Berlin, den 25. Juni 1910.			

Karl Fromke, Kassierer.
Für die Revisoren:
Wladislaus Kulestierowicz, Willy Nordmann, Ernst Lange.
Nachdem einige Anfragen beantwortet waren, wurde dem Kassierer Decharge erteilt. Der Kollege Wagner erstattete noch in eingehender Weise Bericht vom Hamburger Verbandstag, in welchem er besonders den Zusammenschluß unserer Organisation mit den Hafenarbeitern und Seeleuten hervorhob. Am Schluß der Versammlung forderte Kollege Fromke auf, auch weiter wie bisher in der Agitation auszuweichen, so daß unser Verband bis zum nächsten Verbandstage auf 200 000 Mitglieder wachse.

Bremerhaven. Erste gemeinsame General-Versammlung der Seeleute, Hafenarbeiter und Transportarbeiter, am 2. Juli.
Als Geschäftsführer war Kollege Brandes, als Protokollführer Arnemann und als Berichterstatter Kollege Dellerich ernannt.

Nach einigen kurzen Ausführungen des Kollegen Brandes erhält Dellerich das Wort, Redner führt an, daß nach langen Verhandlungen endlich die Einheitsorganisation zustande gekommen sei, daß die Verhandlungen so lange gedauert hätten, beweise, welche Schwierigkeiten der Vereinigung im Wege standen. Aller Streit und Haber, welcher bedingt durch die verschiedenen Interessen der Organisation bestanden haben, sind nun verschwunden, geschlossen gehen jetzt Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter zusammen. Die Regelung in den einzelnen Gruppen sei folgendermaßen gedacht, die bisherigen Verbände halten ihre Gruppen- und Branchensammlungen wie bisher ab, während in jedem Quartal eine gemeinsame General-Versammlung stattfinden wird. Dies sei erforderlich, weil in einer großen Versammlung, wo derartig verschiedene Berufsgruppen in Frage kämen, es nicht möglich sei, die einzelnen Berufspragen zu erledigen, wenn auch einzelne Kollegen mit dem neuen Statut nicht ganz einverstanden seien, so sei dasselbe doch so, um damit bis zur nächsten General-Versammlung auskommen zu können. Mängel würden sich stets herausstellen. Redner ersucht, auch in dieser Versammlung, wie auf der ersten General-Versammlung in Hamburg zu verfahren; die Vorschläge, welche ein Produkt mehrerer gemeinsamer Sitzungen der bisherigen Verbände seien, sind anzunehmen. Nach dem Statut können wir den Vorstand erweitern, wir glauben aber, mit neun Personen im neuen Vorstand auszukommen, und zwar von jeder Organisation drei, die Branchenleiter sollen beibehalten werden, ferner sei vom Hauptvorstand beschlossen, Bremerhaven einen dritten Beamten zu überweisen, die hier in Frage kommenden

Vorstände haben sich hiergegen gewehrt, nachdem aber die Kosten des dritten Beamten von der Zentralleitung übernommen werden, bis unsere Mitgliederzahl auf 2500 gestiegen ist, können wir uns nicht dagegen wehren. Wir schlagen vor, auch bei allen weiteren Wahlen die Parität gelten zu lassen. Als Revisoren wären drei Personen erforderlich, und zwar von jeder Organisation einer, bei den Kartelldelegierten werden wir wie bisher verfahren, die Seeleute hatten 2, die Hafen- und Transportarbeiter je einen Delegierten, und bitten wir, dies auch in Zukunft so zu belassen. Zur Beitragsfrage bringen wir in Vorschlag, das Eintrittsgeld auf 1,50 Mk., den wöchentlichen Beitrag für männliche Mitglieder auf 55 Pf., für weibliche und jugendliche Mitglieder auf 30 Pf. festzusetzen, mit weniger Beiträgen würden wir nicht auskommen, da viele Anforderungen an die Organisation gestellt werden und wir Ertamarken nicht einführen wollen. Alle Vorschläge sind seitens der bisherigen Vorstände eingehend geprüft.

In der Diskussion spricht Broderick gegen den dritten Beamten, wenn aber ein solcher unbedingt erforderlich sei, so hätte man diesen entweder vom Hafen- oder Transportarbeiterverband aus den hiesigen Kollegen nehmen sollen, gleichfalls ist Redner gegen die Beitragserhöhung, im selben Sinne sprechen noch verschiedene Kollegen.

Seitens der einzelnen Verwaltungen sind folgende Personen im neuen Vorstand in Vorschlag gebracht worden: vom Hafenarbeiterverband Wilhelm Brandes, Pohl und Murgalla, von dem Transportarbeiterverband Herm. Arnemann, Paul Otte, Fritz Krade, von den Seeleuten Dellerich, Müller und Wallas; als Revisoren: (Hafenarbeiter) Aug. Mertens, (Transportarbeiter) Wilh. Urban, (Seeleute) Wilh. Dreischer; als Kartelldelegierte (Hafenarbeiter) Wilh. Brandes, (Transportarbeiter) Fr. Bornemann, (Seeleute) Rud. Eichel und Peter Müller; als Branchenleiter werden von den Hafenarbeitern Pohl, Wallaschewski, Murgalla und Schnittje, von den Transportarbeitern Kutowski, Precht, Krade und Felneck, von den Seeleuten Müller in Vorschlag gebracht. Sämtliche Vorschläge wurden einstimmig angenommen.

Als erster Bevollmächtigter wurde Dellerich ernannt, sämtliche weitere Posten verteilen die neuen Vorstandsmitglieder unter sich.

Das Bureau ist geöffnet von vormittags 9 bis 1 Uhr, nachmittags von 3 bis 8 Uhr. Die Arbeitslosenkontrolle findet statt vormittags von 10 bis 11 Uhr, nachmittags von 4 bis 5 Uhr. Die Auszahlung der Unterstützungen findet Sonnabends nachmittags von 4 bis 6 Uhr statt. Das Bureau befindet sich in der Uckerstraße, Ecke Giesstraße.

Dellerich teilt alsdann noch mit, daß nach dem Statut an reisende Kollegen eine Reise-Unterstützung gezahlt wird. Den Satz von 1 Mark auch in Zukunft beizubehalten, wurde zugestimmt. Bei Vorstandsitzungen soll den Beteiligten pro Sitzung 50 Pf. gewährt werden. Brandes macht alsdann noch bekannt, daß die Sterbekasse der Hafenarbeiter auch in Zukunft weiter bestehen bleibe.

Zum Schluß erwähnt Dellerich nochmals, jetzt alles daran zu setzen, damit die noch fernstehenden in der nächsten Zeit dem Verbandszugeführt werden. Mit einem dreimaligen Hoch auf den „Deutschen Transportarbeiter-Verband“ schloß dann die erste gemeinsame General-Versammlung.

Bunzlau. In unserer am 9. d. Mts. abgehaltenen ordentlichen Mitgliederversammlung wurde an Stelle des verstorbenen Kollegen Lessig der Kollege Bauschmann als Schriftführer gewählt, ferner wurde ein Hilfs- resp. Bezirkskassierer mehr gewählt und zwar der Kollege H. Scholz.

Nunmehr referierte der Gauleiter in längerem Vortrage über: „Die wirtschaftlichen Kämpfe der deutschen Arbeiter im Jahre 1910“. Insbesondere berührte Redner die wirtschaftlichen Kämpfe der deutschen Bauarbeiter, die auch uns Arbeitern im Transportgewerbe zu denken geben mußten. Ferner betonte der Vortragende, daß, wenn beide Teile, Arbeitgeber und Arbeitnehmer bei der Produktion unentbehrlich wären, auch dann beide Teile gleiche Rechte und gleiche Pflichten haben müßten. In dieser Hinsicht geben uns ein gutes Beispiel vom sozialen Zusammengehen die Buchdrucker mit ihrem Reichstarf. Redner streift sodann als Folge der sozialen Evolution die Zunft- und Syndikate als Vorstufe für die sozialistische Wirtschaftsreform. Wer glaubt, daß für uns nur kleine Kämpfe in Frage kommen, täuscht sich. Die kommenden Kämpfe werden einen immer größeren Personenkreis umfassen. Die Kämpfe können aber nur durchgeführt werden, wenn alles in jenseitig kämpfenden Beruf einig und fest geschlossen ist. Die Notwendigkeit immer festeren Zusammenschlusses in der Organisation erklärt sich hieraus.

Der Sieg der deutschen Bauarbeiter gewährt der gesamten Arbeiterschaft einen günstigen Ausblick für die Zukunft, die durch den Ausfall der letzten Wahlen, in politischer Hinsicht, bestens vorbereitet wird. Jeder einzelne möge seine Schuldbigkeit tun und den Geist des Jahres 1910 in gleicher Weise fortleben lassen.

Zum Schluß seiner Ausführungen erläuterte der Referent noch die Notwendigkeit der Beitragserhöhung vom 1. Juli cr. Ebenso wie die Bauarbeiter müssen auch wir Transportarbeiter, die wir jetzt zu Wasser und zu Land in einer großen Einheitsorganisation fest und treu zusammenstehen, die Massen füllen und das Pulver trocken halten, so daß auch wir, gleich jenen, ohne wesentliche Hilfe anderer Gewerkschaften, den Sieg für menschenwürdige Existenz für unseren Beruf erringen.

Für die trefflichen Ausführungen wurde dem Vortragenden reicher Beifall gezollt.

Nach Rechnungslegung vom Sommervergnügen und einiger interner Verbandsangelegenheiten erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Cassel. Am Sonnabend, den 16. Juli, fand hier eine öffentliche Versammlung statt mit der Tagesordnung „Die Unternehmer und Behörden im Kampfe gegen uns“. Der Gauleiter aus Hannover verstand es, die Taktik der Unternehmer, sowie der Behörden gegen uns, den Anwesenden vor Augen zu führen. Daß die Versammelten mit dem Referenten derselben Meinung waren, beweist der reiche Beifall am Schluß seiner Ausführungen. Es war dies nach langer Zeit die erste Versammlung, der Besuch hätte ein bedeutend besserer sein müssen. Werft die Gleichgültigkeit endlich einmal ab und arbeitet mehr wie bisher im Interesse des Verbandes. Mit Recht führte der Referent aus, daß jeder Kollege Vorbruch begeht, wenn er nicht für Ausbreitung des Verbandes sorgt. Ebenso beherzigt die Aufforderung des Referenten und schließt sich mehr der Partei an, werft die bürgerlichen Blätter aus Euren Wohnungen und abonniert auf das Volksblatt. Kollegen, beweist nun, daß ihr den Referenten richtig verstanden habt, dann wird der Erfolg nicht ausbleiben.

Dresden. Generalversammlung vom 2. Quartal am 15. Juli 1910. Der Bev. Schiller gibt den Geschäftsbericht; nach demselben haben im Quartal 94 Sitzungen und Versammlungen stattgefunden. Verhandlungen mit Arbeitgebern machten sich in 13 Fällen nötig. Wegen der Lohnbewegung der Droschkenführer mußte das Einigungsamt des Gewerbegerichts angewiesen werden, da sich die Herren Droschkenbesitzer zu keinerlei Verhandlung herbeilassen wollten. Lohnbewegungen wurden 10 eingeleitet, eine davon führte zur Arbeitseinstellung. 4 wurden im Quartal beendet. Es waren dies bei Klinge, Riemenfabrik, Sohn & Co., Tuppel und Thiele. Von den noch schwebenden sind bemerkenswert die der Droschkenführer, Möbeltransporteure und Kohlenarbeiter. Rechtschön wurde in 5 Fällen, Extra-Unterstützungen an 6 Mitglieder bewilligt. Die Arbeitsvermittlung gestaltete sich wie folgt: Arbeitslos meldeten sich 258 Mitglieder, davon waren Markthelfer 65, Kutsher 73, Lagerplatz- und Hilfsarbeiter 76, Fensterreiniger 8. Bestand vom vorigen Quartal 36. An Stellen wurden gemeldet für fest 55, zur Aushilfe 61. Davon wurden besetzt für fest 38, zur Aushilfe 61. Arbeitslos verblieben am 30. Juni nur 17 Kollegen. Der Krankenbestand war immer noch ein sehr hoher; es meldeten sich 167 Kollegen, dazu kamen 35 vom vorigen Quartal. Die Bibliothek wurde von 106 Mitgliedern benutzt, welche 260 Bücher entnahmen. Der sonstige Verkehr im Bureau war auch sehr lebhaft. Briefe, Pakete pp. gingen 545 ein und 750 Stück aus. Der Mitgliederbestand erhöhte sich von 3879 auf 4013. Die Einnahmen betrugen im Quartal 25 904,50 M., die Ausgaben 23 545,98 M. Der Kassenbestand der Lokalkasse erhöhte sich von 14320 M. auf 16 679. Darnach werden die Kollegen Hunold als Vertreter der Kohlenarbeiter und Junge als Speicherei- resp. Hafnarbeiter als Mitglieder der Ortsverwaltung einstimmig gewählt. Nachdem noch auf Anfrage unser Kartellverhältnis zu den Bauarbeitern erläutert wird, daß noch die gegenseitige Karenzzeit von 13 Wochen besteht und auch unterseits genau eingehalten werden wird, werden die Anwesenden von verschiedenen Seiten ermahnt, die Arbeiterpresse zu lesen.

Grabow i. Meckl. In der Mitgliederversammlung am 11. Juli wurde der Kassenbericht gegeben. Einer Einnahme von 154 M. stand eine Ausgabe von 103,20 M. gegenüber, so daß ein Kassenbestand von 50,80 M. verbleibt. Sodann wurde die Lohnbewegung bei der Firma Hinzmann besprochen. Die Verwaltungsstelle zählt jetzt 21 Mitglieder. Daraus geht hervor, daß es einer recht regen Agitation bedarf, um die Kollegen zum Verbandsheranzuziehen. Löhne sind am Orte mehr als schlecht und die Arbeitszeit noch überlang. Also Grund zur fleißigen Organisationsarbeit ist genug vorhanden.

Seidelberg. In einer Mitgliederversammlung am 6. Juni erstattete Kollege Lumb-Darmstadt Bericht vom Verbandstag in Hamburg. Die Ausführungen wurden mit Beifall aufgenommen. Wegen Erhöhung der Beiträge entspann sich eine Debatte, die damit abschloß, der Erhöhung zuzustimmen. Nach einem eingehenden Referat des Kollegen Schubach wurde in einer am 5. Juli stattgehabten Versammlung beschlossen, auch fernerhin in der ersten Klasse zu bleiben und somit den Wochenbeitrag von 50 Pf. zu zahlen. Vom Vorsitzenden, Kollegen Schubach, wurde ferner noch mitgeteilt, daß in sechs Firmen der Wäsche- und Ausstattungsbranche die Geschäfte an Sonntagen vom 1. Mai ab bis auf weiteres um ein Uhr mittags geschlossen werden. Desgleichen haben jetzt auch fünf Buchhandlungen bekannt gemacht, daß während der Monate Juli und August ihre Geschäfte an den Sonntagen geschlossen bleiben. Endlich, wenn auch langsam, kommt man zur Einsicht, daß es auch ohne Sonntagsarbeit geht. Wir wollen hoffen, daß man sich dieser Einsicht auch in anderen Geschäften nicht verschließt, um auch denjenigen einen Ruhetag zu gönnen, die während sechs Tage vom frühen Morgen bis zum späten Abend um fargen Lohn dem Kapitalismus fronden.

Niel. In der am 12. Juli stattgefundenen Generalversammlung wurde der Geschäfts- und Kassenbericht vom 2. Quartal gegeben, demselben ist folgendes zu entnehmen.

Einnahme. 124 Briefe und Karten, 45 Drucksachen und 149 Pakete. — **Ausgabe.** 172 Briefe und Karten, 562 Drucksachen, zwei Pakete und zwei Geldsendungen.

Für Mitglieder wurden 21 Schriftstücke angefertigt, außerdem wurden noch 67 000 Versammlungseinladungen auf dem Bureau hergestellt.

Im Laufe des 2. Quartals wurden abgehalten: eine öffentliche und 19 Mitgliederversammlungen, so wie 64 Sitzungen und Besprechungen.

In den neun Ortsverwaltungsitzungen wurde über 91 Sachen verhandelt.

Lohnbewegungen waren drei mit 57 Beteiligten zu verzeichnen, und zwar wurde für die Hausdiener im „Gewerkschaftshaus“ ein Tarif abgeschlossen, der die Bewilligung sämtlicher gestellten Forderungen brachte.

Ferner haben die Konsumvereinsarbeiter den Antrag auf Einziehung in die 25prozentige Klasse der Ortszuschläge gestellt, leider ist diese Forderung mit einer Begründung abgelehnt, der sich kein Scharfmacher zu schämen braucht. Der Konsumverein will keine generelle Lohnerhöhung, sondern er will von Fall zu Fall den Einzelnen eine Lohnzulage gewähren. Das heißt auf gut deutsch, wer recht — tüchtig — ist, der bekommt etwas mehr, als den tarifmäßigen Lohn. Könnte man hier nicht auch sagen: „Wie er sich räuspert und wie er pfeift, das hat er den Baupropaganda abgequackt?“ Wann werden einmal in stielter Konsumverein Worte mit den Taten in Einklang gebracht?

Die dritte Bewegung wird erst im 3. Quartal ihr Ende finden.

An Differenzen waren sechs mit 140 Beteiligten zu verzeichnen, die mit einer einzigen Ausnahme zu Gunsten unserer Kollegen ihre Erledigung fanden.

Die unermüdbare Tätigkeit der Vertrauensleute, (damit soll allerdings nicht gesagt sein, daß alle Vertrauensleute ihre Pflicht erfüllt haben,) war, wie aus den folgenden Zahlen hervorgeht, von Erfolg begleitet. So wurden im 2. Quartal 233 Ausnahmen gemacht. Ferner wurden 25 047 Wochenbeiträge verkauft, das heißt also 2463 Beiträge mehr als im vorigen Quartal, oder 4706 Beiträge mehr als im 2. Quartal 1909. Bedenkt man dabei, daß 1229,45 Mark an Arbeitslose, 2028,70 M. an Kranke und 3308,85 M. an Streikende gezahlt wurden, so muß zugegeben werden, daß das Beitragsverhältnis als sehr gut bezeichnet werden kann. Berücksichtigt man dabei, daß die stielter Mitglieder 8 Extrabeiträge a 50 Pf. für die Bauarbeiter aufbringen mußten, außerdem der Wochenbeitrag erhöht wurde, so kann ruhig behauptet werden, die stielter Kollegen und Kolleginnen wissen Opfer zu bringen. Wenn eine Erhöhung der Mitgliederzahl nicht Platz griff, so liegt dieses an dem im Frühjahr 1908 vorgenommenen 4—500 Streichungen, die aber jetzt als ersetzt bezeichnet werden können. Die Hauptkasse erhielt überhaupt 9082,07 Mark, in dieser Summe befinden sich 734,62 M., die extra zur Stärkung der Hauptkasse abgeführt wurden. Der Ortsstellenbestand stieg von 12 212,72 M. auf 14 057,30 M. Zum Hausbau wurde die Erhebung von Extrabeiträgen einstimmig abgelehnt, es sollen aber pro Quartal 500 M. aus der Ortskasse abgeführt werden. Im dritten Punkt der Tagesordnung wurde die Wahl der Ortsverwaltung vorgenommen; dieselbe ergab die einstimmige Wahl folgender Kollegen: 1. Vorsitzender Franz Arnold (Transportarb.), 2. Vorsitzender Joh. Kröger (Hafnarbeiter), 1. Kassierer Alb. Wendt (Transportarbeiter), 2. Kassierer Otto Müller (Hafnarbeiter), 1. Schriftführer Max Köhler (Transportarbeiter), 2. Schriftführer Gustav Bösch (Seemann). Als Beisitzer die Kollegen Wedemeier, Hublat, Kake, Köhling, Köhlscheen, Hoffmann, Nebensdorf, Wertensen, Muert. Dann wurde noch der Zusammenschlußfeier am 2. Juli lobend gedacht. Der Besuch derselben war ein riesiger.

Landsherg a. W. Unsere letzte Mitgliederversammlung war recht gut besucht. Nachdem das Protokoll verlesen, erstattete Daber den Kassenbericht vom 2. Quartal 1910. Die Einnahmen betrugen 622,40 Mark, die Ausgaben 518,11 M., so daß ein Kassenbestand von 104,29 M. am Orte vorhanden ist. Die Mitgliederzahl betrug 96. Nachdem dem Kassierer Entlastung erteilt wurde, gab der Gauleiter den Bericht vom außerordentlichen Verbandstage zu Hamburg. Alle Beschlüsse des Verbandstages wurden gutgeheißen und einstimmig beschlossen, den Wochenbeitrag auf 50 Pf. pro Woche zu erhöhen. Bei dieser Erhöhung kommt die Streikfondsmarke in Wegfall und die Frauen der Kollegen bekommen jetzt auch Sterbeunterstützung. Kollege Bernide (Rantog) begrüßte die Erschienenen und drückte den Wunsch aus, daß der Zusammenschluß der Hafnarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter eine Tat sei, die es ermöglichen wird, endlich die Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande aus den Fesseln der Knechtschaft zu befreien.

Nachdem noch Kollege Gebert die Baufondsmarke und ihren Zweck erläutert hatte, erfolgte noch eine Propaganda für das „Neumärkische Volksblatt“. Die Versammlung war sich einig, daß nunmehr endlich die bürgerlichen Blätter aus dem Hause eines Arbeiters verschwinden müssen. Nachdem sich noch einige Kollegen als Mitglieder hatten aufnehmen lassen, erfolgte Schluß der sehr gut besuchten und anregend verlaufenen Versammlung.

Offenbach a. M. Hier tagte am 5. Juli eine Mitgliederversammlung, welche sich mit der beschlossenen Beitragserhöhung befaßte. Kollege Müller konnte in kurzen treffenden Ausführungen an der Hand eines reichhaltigen Materials den Nachweis führen, daß wir nicht allein die verhältnismäßig niedrigsten Beiträge am Orte zahlen, sondern daß auch die gezahlten Unterstützungen bei weitem das normale Maß übersteigen. Ein Zurückgehen in die 2. Klasse sei nicht statthaft und würde eine wesentliche Schädigung der Kollegen bedeuten. Erscheine nun die Steigerung wohl etwas hoch im Moment, so sei doch immer zu bedenken, daß ja in der Karenzwoche die örtliche Unterstützung gezahlt werde, was andernfalls unmöglich sei und die Kollegen infoloren schädige, indem dann wieder die 5 Extrabeiträge geleistet werden müßten, die keine Rückvergütung in Form von Unterstützungen mit sich bringen könnten. Der Einzelne zahle wenig mehr als

diese Extramarke ausmachen, und dies wenig mehr werde mehr wie fünfmal durch Rückvergütung aufgewogen. Nach kurzer Diskussion wird gegen eine Stimme der erhöhte Beitrag von 55 Pf. angenommen. Mit einem Appl. überall da, wo dieser und jener Kollege noch nicht vom Nutzen ordentlicher Beiträge überzeugt sei, aufklärend zu wirken, wird die Versammlung geschlossen.

Stuttgart. Unsere halbjährliche Generalversammlung eröffnete sich eines äußerst starken Besuches. Aus dem Geschäfts- und Kassenbericht, der sehr beifällig aufgenommen wurde, ist hervorzuheben, daß die Verwaltungsstelle auch im 2. Quartal einen Schritt vorwärts gekommen ist, wenngleich die Bauarbeiterausperrung der Entwicklung nicht sehr förderlich war. Betreffs Beitragserhöhung hielt der Geschäftsführer ein kurzes Referat, dabei betonend, daß wir durch den Beschluß des außerordentlichen Verbandstages gezwungen seien, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Wir bezahlen ja jetzt schon 50 Pf.; im Interesse einer gesunden Fortentwicklung der örtlichen Klassenverhältnisse sei es aber notwendig, über den offiziellen Verbandsbeitrag hinauszugehen. Er schlage deshalb namens der Ortsverwaltung vor 55 Pf. oder 60 Pf., bei gleichzeitiger Einführung einer lokalen Sterbeunterstützung, für Frauen und Kinder zu zahlen und bitte die Mitglieder, im Interesse der Bewegung diese Opfer zu bringen. An der sehr lebhaften Diskussion beteiligte sich eine sehr große Anzahl Redner. Zur allgemeinen Überraschung hielt der Ortsverwaltungsmitglied der lehnten sämtliche Redner die Vorschläge der Ortsverwaltung ab und empfahlen der Versammlung, 60 Pf. zu zahlen ohne die Einführung einer neuen Unterstützungsleistung irgend welcher Art. Einzelne Redner hoben hervor, daß es jetzt endlich an der Zeit sei, mit der Einführung neuer Unterstützungen zu machen, wenn nicht auf das Niveau einer reinen Unterstützungsstufe herabsinken wollen. Die kommende Zeit und die kommenden Kämpfe erfordern Geld, viel Geld, den Unternehmern könnten wir keinen größeren Gefallen tun, als immer neue Unterstützungen zu beschließen, da von deren Einführung unsere Kampfeskasse sehr ungünstig beeinflusst werde, die Unternehmer aber nichts mehr fürchten als ausreichende Kampfmittel. Die verlassene Bauarbeiterausperrung sei ein Schulbeispiel hierfür. Bei der hierauf vorgenommenen Abstimmung wurde der 60 Pf. - Wochenbeitrag ohne die Einführung einer lokalen Sterbeunterstützung mit allen gegen eine Stimme angenommen. Das Resultat der Abstimmung wurde mit lebhaftem Bravo begleitet. Nach Erledigung einiger örtlicher Angelegenheiten von untergeordneter Bedeutung wurde die in allen Teilen großartig verlaufene Versammlung geschlossen.

Wittenberge. Am Sonnabend, den 9. Juli fand unsere Mitgliederversammlung statt. Nachdem das Protokoll verlesen und zwei neue Mitglieder aufgenommen, gab der Kollege Manns Bericht vom Kartell. Hierzu wurde der Wunsch ausgedrückt, daß sich am Gewerkschaftsabend die Mitglieder zahlreich beteiligen mögen, damit der Beweis erbracht werden könne, daß die Transportarbeiter sich mit den anderen Gewerkschaften solidarisch zeigen. Die Transportarbeiter versammelten sich im Verkehrslokal von Jahn. Hier auf erstattet der Kassierer Bericht vom 2. Quartal.

Einnahme:

Bestand vom 1. Quartal	115,91 M.
9 Aufnahmen a 1 M.	9,00 "
569 Wochenbeiträge a 40 Pf.	227,60 "
1 Wochenbeitrag a 50 Pf.	0,50 "
70 Beiträge zum örtlichen Fonds	7,00 "
19 Baufondsmarken	9,50 "
23 Streikfondsmarken	6,90 "
Gesamt:	376,41 M.

Ausgabe:

Reiseunterstützung (18 Fälle)	11,00 M.
Streik der Bauarbeiter (1 Fall)	10,00 "
Persönliches	27,90 "
Sämtliches Material zc.	17,45 "
Kartellbeitrag	8,25 "
Porto	1,95 "
An die Hauptkasse gesandt	192,92 "
Verbleibt Kassenbestand	106,94 "
Gesamt:	376,41 M.

Für die Hauptkasse wurde ausgegeben:

Für Arbeitslose	6,00 M.
" Kranke	54,90 "
" Streik (Bauarbeiter)	210,50 "
" Extraunterstützung	20,00 "
Gesamt:	291,40 M.
In bar erhielt die Hauptkasse	1,52 "
Zusgesamt:	292,92 M.

Der Mitgliederbestand stieg von 62 auf 71; jedoch mußten 6 Mann gestrichen werden, so daß der Bestand am Schluß des Quartals 65 Mitglieder betrug. — Dem Kassierer wurde hierauf Entlastung erteilt. — Eine Differenz zwischen dem Vorstand und einigen Mitgliedern wurde dahin erledigt, daß gewünscht wird, in der Zukunft mögen die Vorstandsmitglieder nicht allzu mißtrauisch gegen Zentralvorstand und Gauvorstand sein. Ferner legte der Gauleiter ganz energisch dagegen Verwahrung ein, daß, bevor man Beweise habe, auch kein Mitglied beleidigen solle. Nachdem noch die Frage der Einkassierung der Beiträge und die Ueberschreibung der Hafnarbeiter erledigt hatte, erfolgte Schluß der Versammlung.

Verantw. Redakteur: Karl Lindow, Karlsdorf b. Berlin.
Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.
Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.