

Wirtschaftlicher Aus- und Rückblick.

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. 1,50 M.
 Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
 Telefon: 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. 32.

Berlin, den 7. August 1910.

14. Jahrg.

Wirtschaftlicher Aus- und Rückblick.

Die Leute, die es dazu haben, befinden sich in der Sommerfrische. Die Zeit der sauren Gurke lastet auf Handel und Verkehr. Dennoch ist die Geschäftsruhe nicht so groß, wie wohl sonst um diese Jahreszeit. Der Angriff der amerikanischen Regierung auf die Eisenbahnkönige entpuppte sich zwar als ein jener Scheinmanöver, das die Regierung stets unternimmt, wenn sie sich beim Volke in ein gutes Licht setzen will ohne den Reichen den Pelz naß zu machen, aber immerhin brachte er Leben in die Bude. Schwerer als dieser amerikanische Humbug wiegt eine Aeußerung des englischen Schatzsekretärs Lloyd George, die dieser während seiner Budgetrede machte. Bei der Verteidigung seiner Budgetaufstellung sagte er u. a.:

„Die Lage und die Aussichten des Handels bilden das wichtigste Element bei der Schätzung der Einkünfte für das laufende Jahr. Auf eine gute Grundlage gestützt, bin ich überzeugt, daß die Aussichten glänzend sind und daß die Getreideernten in der Welt geradezu überreichlich sein werden. Die Handelswelt ist überall hoffnungsvoller geworden. Es ist deshalb gerechtfertigt, wenn ich auf eine Vergrößerung der Einkünfte rechne.“

Der englische Außenhandel ist allerdings auch im Juni recht kräftig gewachsen. Die Hauptzahlen stellen sich wie folgt:

	Juni 1910	Geg. Juni 1909	Jan.-Juni 1910	Geg. Jan.-Juni 1909
Wareneinfuhr	54636758	+ 2924884	334452818	+ 32805148 £
Ausfuhr engl. Waren	34799654	+ 5081679	204585723	+ 27651873 £
Ausfuhr fremd. u. lo. von Waren	8888643	+ 418088	55312271	+ 8768103 £
Ges. Wareneinfuhr	43183297	+ 5499717	259897994	+ 86414476 £

Der gesamte Außenhandel hat sich somit gegenüber dem Vorjahr im ersten Semester um nicht weniger als 69% Millionen Mfr. gehoben. Für die Vereinigten Staaten von Nordamerika werden jetzt die Zahlen des Jahresabschlusses bekannt. Das Fiskaljahr läuft bis zum 30. Juni. Der Wert des Imports beträgt 1 557 855 000 Dollars. Diese Summe schlägt den Rekord des Fiskaljahres 1906/07 um 123 000 000 Dollars. Der Wert der Ausfuhr erreichte die Höhe von 1 744 966 000 Dollars. Wenn auch nicht so glänzend wie der englische, so doch immerhin recht befriedigend ist der deutsche Ausweis über den Außenhandel. Der deutsche Außenhandel erreichte im Spezialhandel ohne Gold, Silber und Wertpapiere im Juni in Einfuhr 726 Millionen Mark, in der Ausfuhr 612,3 Millionen, im ersten Halbjahr 1910 hatte die Einfuhr einen Wert von 4261,9 Millionen gegen 4164,7 Millionen Mark im Vorjahre, die Ausfuhr hatte einen Wert von 3540,6 gegen 3039,4 Millionen Mark im Vorjahre. Die Gold- und Silbereinfuhr im Juni betrug 15,3, im ersten Halbjahr 197,4 Millionen, die Gold- und Silbereinfuhr im Juni 17,5, im ersten Halbjahr 103,5 Millionen Mark. Im ganzen ein Bild frischer Aufwärts-Entwicklung. Jedoch steht zu befürchten, daß die Kündigung des deutsch-japanischen Handelsvertrages und die handelspolitischen Unstimmigkeiten zwischen Deutschland und Frankreich diese günstige Entwicklung hemmen werden. Wie die herrliche Reichsfinanzreform auf den Handel einwirkt, dafür liefert der Hansa-Bund Material, das er aus amtlichen Statistiken schöpft. Demnach ist seit 1. August 1909 bis Ende Mai 1910 die in Deutschland dem Verbrauch übergebene Menge Kaffee um 635 546 Doppelzentner gestiegen, nämlich von 1 824 464 auf 1 188 918. Mancher in dieser Branche beschäftigte Arbeiter hat so die glorreiche Weisheit des Schnapsblosses doppelt gespürt. Zu hoffen ist nur, daß die aus China gemeldete Hege gegen Deutschland nicht den Tatsachen entspricht. Wenn der Handel nach China auch nicht besonders groß ist, so haben wir doch keine Ursache, auch nur die geringste Handhabe, Deutschlands Handel zu vergrößern, fahren zu lassen. Denn die Arbeitsverhältnisse in unserm Beruf sind

noch immer ziemlich traurig. Allerdings, so stark wie im Vorjahr ist das Ueberangebot im Handelsgewerbe nicht mehr. Im Reichsdurchschnitt kamen im Mai 1909 auf je 100 offene Stellen noch 312,21 Stellungsuchende, im Mai ds. Jrs. sind es noch 264,42. Alle Landesstellen haben aber noch nicht an der Besserung der Beschäftigungsgelegenheit teilgenommen, und zwar sind es die Landesstellen Rheinland-Westfalen, Bayern, Baden und Hamburg, in denen der Arbeitsmarkt im Handelsgewerbe eine Zunahme des Andranges gegenüber dem Vorjahre aufweist. Im Rheinland stellt sich der Andrang im Handelsgewerbe auf 472,5 gegen 326,7 im vorigen Jahr, in Westfalen auf 866,7 gegen 422,2, in Bayern auf 223,3 gegen 204,2, in Baden auf 467,9 gegen 432,3 und in Hamburg auf 280,0 gegen 169,2. Eine kräftige Erleichterung hat der Arbeitsmarkt im Handelsgewerbe dagegen in Berlin erfahren, wo der Andrang von 146,8 im Mai 1909 auf 107,7 im Mai d. Jrs. zurückging, ferner in der Provinz Posen, wo er von 129,0 auf 125,5 sank, und in Hessen-Nassau, wo er von 164,7 auf 157,6 abnahm. Im Königreich Sachsen ging er von 200,0 auf 146,1 zurück, in Württemberg fiel er von 441,2 auf 240,1, in Hessen von 500 auf 166,7 und in Elsaß-Lothringen von 795,5 auf 612,1. Hier ist allerdings das Ueberangebot trotz des Rückganges gegen 1909 noch sehr erheblich.

Die Rentabilität im Handelsgewerbe ist anscheinend etwas zurückgegangen. Bei einem Versuch, die Rentabilität im Handelsgewerbe festzustellen, muß man sich von vornherein darüber klar sein, daß von der Rentabilitätsstatistik nur ein ganz kleiner Bruchteil der den Warenhandel vermittelnden Gesellschaften erfasst werden kann. Immerhin dürfte es doch von Interesse sein, für eine Summe von rund 64 Millionen, die in Aktiengesellschaften des Warenhandels angelegt ist, die Rentabilität zu ermitteln. Im ersten halben Jahre haben insgesamt 54 Gesellschaften mit einem Kapital von insgesamt 68,8 Millionen Mark ihre Bilanzen veröffentlicht. Für 18 meist kleinere Gesellschaften ließ sich die Dividende nicht mit der vorjährigen vergleichen. Bei den 36 übrigen Gesellschaften stellte sich die Dividende auf das gesamte Aktienkapital von 63,7 Millionen Mark im Jahre 1909 durchschnittlich auf 6,2%, während sie 1908 7,2% betragen hatte. Es ist also ein Rückgang des Ertrages eingetreten. Bewirkt ist der Rückgang hauptsächlich durch die Plantagen- und kolonialen Handelsgesellschaften, bei denen die Dividende stark fiel. Elf dieser Gesellschaften mit einem Aktienkapital von insgesamt 21,23 Millionen Mark verteilten 1909 nur 7,4% gegen 9,3% im Vorjahre. Die Plantagen-Gesellschaft Clementina in Hamburg verteilte „nur“ 12% gegen 26%, die Deutsche Guadalupe-Pakao-Plantagen- und Exportgesellschaft in Hamburg 0 gegen 9% und die Westafrikanische Pflanzungsges. Obivundi, Hamburg, ebenfalls 0 gegen 9%, die Pakao-Plantagen-Gesellschaft Wunga, Hamburg, 2% gegen 11%. Wir brauchen diesen Rückgang aber so tragisch nicht zu nehmen. Die meisten Kolonialgesellschaften waren durch die Dornburglade quasi gezwungen, hohe Dividenden zu zahlen und nun kommt eben die Ernüchterung. Außerdem hatten wir eine durchschnittliche Verzinsung von 6,2% für ausreichend, um so mehr, als der Gewinn größtenteils in die Taschen von Leuten fließt, die sich Aktionäre zu nennen belibien. Ein höflicher bürgerlicher Professor nannte sie „Nullitäten“ ein unhöflicher Arbeiter würde sie Schmarotzer taufen.

Die Transportgesellschaften haben gute Zeiten. Die Große Berliner Straßenbahn hatte im Juni 1910 eine Einnahme von 3329463 M. gegen 3103907 M. im Vorjahre. Seit dem 1. Januar betragen die Einnahmen 19 816 105 M. gegen 18 108 374 M. zur gleichen Zeit des Vorjahres. Der Tagesdurchschnitt in 1910 stellt sich auf 109 481 M. gegen 100 046 M. in den ersten sechs Monaten 1909. Die Einnahmen in den einzelnen Monaten des Jahres 1910 werden durch die nachstehende Tabelle illustriert:

	1910	1909
Januar	3 230 913 M.	2 908 203 M.
Februar	3 039 735 M.	2 740 735 M.
März	3 385 030 M.	3 028 321 M.
April	3 365 780 M.	3 104 297 M.
Mai	3 466 243 M.	3 209 582 M.
Juni	3 329 464 M.	3 103 907 M.
	19 817 165 M.	18 090 095 M.

Danach haben sich die Einnahmen im ersten Halbjahr 1910 um 1 727 070 M. vermehrt. Eine Vermehrung der Einnahmen zeigen auch die anderen Berliner Verkehrsunternehmen. Die Allgemeine Berliner Omnibus Akt.-Ges. hatte im Juni 1910 eine Einnahme von 824 663 M. gegen 754 111 M. im Juni 1909, im ersten Halbjahr belief sie sich auf 4 733 113 M. gegen 4 332 134 M. im ersten Halbjahr 1909. Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen hatte im Juni 1910 eine Einnahme von 529 737 M. gegen 521 740 M., seit 1. Januar 1910 eine Einnahme von 3 788 889 M. gegen 3 624 869 M. in der gleichen Zeit des Vorjahres zu verzeichnen. Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen nimmt eine Anleihe von 20 000 000 M. auf, zur Deckung des Geldbedarfes für in Angriff zu nehmende Bauausführungen neuer Linien. Von der Größe des Berliner Verkehrs macht man sich vielleicht einen Begriff, wenn man hört, daß im Mai rund 57 Millionen Passagiere befördert wurden. Das bedeutet eine nervenzerrüttende, angespannte Aufmerksamkeit der Angestellten, denen während der Fahrt nicht nur die Verantwortung für die Fahrgäste, sondern auch für die Passanten obliegt. Im folgenden veröffentlichen wir die Ergebnisse verschiedener Straßenbahnen. Die Betriebseinnahmen der Hamburger Altonaer Zentralbahn im Monat Juni 1910 betragen 123 675,20 M. gegen 124 155,30 M. gleichzeitig im Vorjahr.

Nachstehend geben wir eine Vergleichung der Monats-einnahmen in den letzten drei Jahren:

	1910	1909	1908
Januar	129 398	120 379	133 574
Februar	115 692	107 114	120 652
März	128 379	119 423	129 460
April	123 388	123 020	119 223
Mai	132 504	127 233	118 190
Juni	123 675	124 155	118 075
Juli		156 628	118 653
August		130 195	117 351
September		125 609	119 837
Oktober		133 434	127 605
November		121 979	117 570
Dezember		152 140	141 532
zusammen		1 541 309	1 481 722

Mehreinnahme seit 1. Januar 1910 31 712,80 M.

Der Rückgang der Einnahmen im Juni erklärt sich aus dem acht Tage dauernden Streik, der eine Reduzierung des Betriebes zur Folge hat. Daß die Mindereinnahmen nicht größer sind, ist darauf zurückzuführen, daß die Bahn anlässlich der Landwirtschaftlichen Ausstellung im Mai sehr bedeutende Mehreinnahmen hatte.

Die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg hatte im Juni 1910 eine Einnahme von 1 445 682,30 M. gegen 1 224 210,30 M. im Vorjahr. Mithin ein Mehr von 221,472 M. Für das erste Halbjahr 1910 betrug die Einnahme 847 793,28 M., für das Vorjahr ist sie nicht angegeben. Bei der Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft belief sich die Betriebseinnahme im Juni 1910 auf 324 681,90 M. Im ersten Halbjahr auf 1 713 041,70 M. gegen 1 692 936,40 M. oder 20 105,30 M. mehr als im Vorjahr. Die Elektrische Straßenbahn Breslau quittiert im Juni 1910 über eine Einnahme von 138 625,54 M.; im ersten Halbjahr 732 177,07 M. Die Betriebseinnahmen der Großen Kasseler Straßenbahn betragen im Juni 1910 insgesamt 114 297,65 M., gegen das Vorjahr ein mehr von 5 808,85 M. Die Betriebseinnahme der Straßenbahn Hannover im Juni 1910 belief sich auf 430 365,15 M., während sie im Vorjahr 401 295,01 M. betrug. Im ersten Halbjahr nahm die Gesellschaft 2 676 849,01 M. ein, gegen 2 446 455,14 M. im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Einnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen haben sich 1909 trotz der herrschenden wirtschaftlichen Depression gut entwickelt. In die preussische Staatskasse flossen an Reinerlösen in Millionen Mark:

	1907	1908	1909 (Stat)	1909 (wirklich)
	163,8	99,2	83,6	183,2

Die wirkliche Einnahme überschritt den Etat-Voranschlag um fast 100 Millionen Mark. Wir haben eigentlich wunderbare Finanzkünstler. Die Betriebs-

einmalen im Juni 1910 haben gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres im Personenverkehr 100 000 M. = 0,19 v. H. weniger, im Güterverkehr 6 Mill. Mark = 5,89 v. H. mehr, insgesamt einschließlich der sonstigen Einnahmen 6,1 Mill. Mark = 3,73 v. H. mehr betragen. Die Zahl der Sonntage war in beiden Jahren gleich, doch kommt in Betracht, daß das Pfingstfest im Vorjahre auf die beiden letzten Tage des Monats Mai fiel, ein erheblicher Teil der Einnahmen aus dem Rückfahrverkehr also im vorigen Jahre erst dem Monat Juni zu gute kam. Außerdem fiel in den Juni v. J. das Fronleichnamsfest, das in diesem Jahre in den Mai gefallen war, und erhöhte gleichfalls im vorigen Jahre die Einnahmen aus dem Personenverkehr, während es die Einnahmen aus dem Güterverkehr verminderte. In beiden Monaten zusammen stiegen die Einnahmen aus dem Personenverkehr um rund 8 432 000 M. oder 1,8 v. H. und aus dem Güterverkehr um rund 10 778 000 M. oder 5,3 v. H. Die „Internationale Seefahrtsgesellschaft“ in Brüssel erzielte im ersten Halbjahr 1910 eine Betriebseinnahme von 14 195 668 Frs. gegen 12 470 827 Frs. im Vorjahre.

Die Rentabilität der Kleinbahnen hat sich im letzten Jahre nur wenig gehoben. Bei 30 Kleinbahnen mit einem Aktienkapital von 76,2 Mill. Mark belief sich die Dividendensumme im Jahre 1909 auf 2,56 Millionen Mark gegen 2,51 Millionen im Jahre 1908. Es ergibt sich im Jahre 1909 eine Durchschnittsdividende von 3,4 % gegen 3,3 % im Jahre 1908. Groß ist demnach die Steigerung nicht. Bei den verschiedenen Gesellschaften war die Tendenz nun keineswegs einheitlich; bei zahlreichen trat eine Steigerung des Ertrags ein, andererseits fehlte aber auch eine ganze Anzahl ihre Dividende herab. Besonders kräftig gestiegen ist die Dividende bei keiner einzigen Gesellschaft. Bei der Magener Kleinbahngesellschaft ist sie von 7 auf 7 1/2 % hinauf, bei der Rheinischen Bahngesellschaft Düsseldorf von 6 auf 6 1/2 %, bei den Greifenberger Kleinbahnen A.-G. von 0 auf 1 %, bei der Allgem. Deutschen Kleinbahn-Ges. von 5 1/2 auf 6 %, bei der Freigerichter Kleinbahn-A.-G., Gehlhäuser von 2 auf 2 1/2 % und endlich bei der Frankfurter Lokalbahn-A.-G. von 2 auf 2 1/2 %. Also mit allgemeiner Ausnahme der Greifenberger Kleinbahnen erhöhte keine Gesellschaft ihre Dividende um mehr als 1/2 %. Dagegen ist sie bei der Sollinger Kleinbahn-A.-G. von 5 1/2 auf 4 %, bei der Kleinbahn Hardeberg-Neuenburg von 2 1/2 auf 1 1/2 %, bei der Frankfurter Gütereisenbahn in Breslau von 3 auf 1 1/2 %, also um mehr als 1 % zurückgegangen. Die Demmtiner Kleinbahnen verteilten auch nur 3 % gegen 4 %, die Kolberger Kleinbahnen 2 % gegen 3 %, die Kleinbahn-A.-G. Schiffs-Königsstein auf die Aktien R. M. 3 % gegen 4 %, auf die S. B. 1 gegen 1 1/2 %, die Oberhohndorfer-Weinsdorfer Kohleneisenbahn 25,56 gegen 26,22 %. Die Aussichten sind aber auch hier die besten. Das beweist die zunehmende Unternehmungslust. Im ersten Halbjahr des laufenden Jahres wurden nämlich in neuen und alten Aktiengesellschaften und Gesellschaften mit beschr. Haftung insgesamt 608,19 Millionen Mark investiert gegen 589,33 Millionen im ersten Halbjahr 1909 und 516,20 Millionen in derselben Zeit 1908. Die Neuinvestitionen der Hochkonjunkturjahre 1906 und 1907, die sich auf 758,04 resp. 734,73 Millionen Mark stellten, sind damit freilich noch nicht wieder erreicht. Im zweiten Quartal d. J. hat jeder Monat eine Belebung der Unternehmungslust gegenüber dem Vorjahre gebracht, und die gesamte im zweiten Quartal neu investierte Summe belief sich auf 324,52 Millionen gegen 291,58 Millionen im vorigen Jahre. Das Mehr an neuinvestierten Kapitalien gegenüber dem Vorjahre belief sich im zweiten Quartal auf 32,94 Mill. M., im ganzen ersten Halbjahr dagegen auf 18,88 Millionen. Den Hauptanteil an dem stärkeren Kapitalbedarf haben in erster Linie die Banken, ferner das Verlehnsgewerbe, der Warenhandel und das Textilgewerbe. In diesen Gruppen betrug das von neuen und schon bestehenden Aktien-Gesellschaften und Gesellschaften m. b. H. angeforderte Kapital im ersten Semester dieses und des vorigen Jahres in 1000 Mark:

	1909	1910	Geg. 1909
Textilgewerbe	18 122	29 844	+ 11 722
Leberrgewerbe	4 994	11 685	+ 6 691
Warenhandel	45 204	57 894	+ 12 690
Banken	87 382	106 871	+ 19 489
Verlehnsgewerbe	18 988	31 801	+ 12 813

Relativ hat die Unternehmungslust im Lebergewerbe am kräftigsten zugenommen. Aber auch im Textilgewerbe und im Verlehnsgewerbe ist die Belebung außerordentlich stark.

Auch in der Schifffahrt ist diese Unternehmungslust zu beobachten. Die deutsche Levante-Linie erhöhte ihr Aktienkapital von 6 auf 9 Millionen Mark. Außerdem haben verschiedene Gesellschaften zahlreiche Neubauten vergeben, vor allem die Boermann-Linie. Auch die S.-A.-L. hat ein Riesenschiff bestellt, das das größte der Erde werden sollte. Das konnte aber die englische Cunard-Linie nicht übertragen, sie bestellte stattdes zwei Riesenschiffe von nicht weniger als je 60 000 Tons. Dieser Sport kann der Gesellschaft schlecht bekommen. Wurde doch anlässlich des letzten Jahresberichtes festgestellt, daß die Sucht der Gesellschaft, die größten Dampfer zu besitzen, sie zur Unrentabilität verdammt. Es ist dies auch eine Art Konkurrenzlampf, der die Lage der Seeschiffahrtsgesellschaften nicht verbessert. Der Jahresbericht des Morgantrusts sprach sich über die Lage des transatlantischen Schifffahrtsgeschäfts nicht besonders zuversichtlich aus. Auf eben dem Ton ist auch eine Mitteilung des Norddeutschen Lloyd gestimmt, in der es heißt: Die geschäftlichen Ergebnisse des ersten Halbjahres 1910 können im allgemeinen als befriedigend

bezeichnet werden, wenngleich nicht zu leugnen ist, daß die immer noch obwaltenden Unsicherheiten der wirtschaftlichen Verhältnisse in Amerika nicht ohne Einfluß auf das Geschäft geblieben sind. Ueber die Aussichten für das zweite Semester bedauern wir, zurzeit noch keine Angaben machen zu können. Dem Norddeutschen Lloyd ist anscheinend die Kurstreiberei an der Börse unangenehm, deshalb bricht er sich so reserviert aus. Das Passagiergeschäft hat im Juni etwas gelitten, doch ist das eine alljährliche Erscheinung. Der transatlantische Passagierverkehr über Bremen und Hamburg in den letzten Jahren wird durch folgende Tabellen illustriert:

Beförderung über Bremen:

	1908	1909	1910
Januar	2 796	13 188	13 658
Februar	3 942	15 397	16 912
März	4 785	21 248	20 648
April	3 057	8 277	23 329
Mai	6 184	15 678	17 413
Juni	4 707	9 528	15 164
Juli	5 308	8 296	
August	6 135	8 206	
September	7 228	8 550	
Oktober	9 169	14 421	
November	9 347	15 038	
Dezember	11 968	11 915	
	74 626	149 742	

Beförderung über Hamburg:

	1908	1909	1910
Januar	4 003	8 767	9 573
Februar	4 006	11 706	14 473
März	4 525	14 811	11 056
April	5 414	10 470	13 357
Mai	7 479	14 435	10 911
Juni	4 838	11 944	9 495
Juli	6 013	10 616	
August	7 909	12 908	
September	9 717	13 250	
Oktober	9 326	13 691	
November	8 400	13 120	
Dezember	7 248	13 929	
	78 878	149 647	

Seit Jahresbeginn wurden über Bremen 107 124 gegen 89 987 Personen und über Hamburg 68 865 gegen 72 133 Personen verschifft. Der Schiffsverkehr Hamburgs hat auch im Juni eine Zunahme erfahren; der Tonnengehalt der angekommenen Schiffe war etwa 36 000 Tons größer als im Juni 1909. Die Zahl der Schiffe ist dagegen etwas zurückgegangen. Im Vergleich zum Vorjahre betrug der eintommende Verkehr in den einzelnen Monaten:

	1910		1909	
	Schiffe	Netto R.-T.	Schiffe	Netto R.-T.
Januar	1101	918 793	971	805 818
Februar	1112	827 469	892	807 933
März	1431	1 005 393	1231	952 929
April	1555	1 125 904	1641	1 078 874
Mai	1561	1 165 279	1649	1 150 455
Juni	1504	1 116 354	1667	1 080 428
Zusammen	8264	6 159 192	7951	5 876 137

Der Vergleich Hamburgs mit Antwerpen und Neuwe Waterweg gibt für die ersten sechs Monate folgendes Bild:

	1910		1909	
	Netto R.-T.	Netto R.-T.	Netto R.-T.	Netto R.-T.
Hamburg	6 159 192	5 876 137	5 876 137	4 671 211
Neuwe Waterweg	5 232 569	4 671 211	4 671 211	4 985 968
Antwerpen	5 327 351	4 985 968	4 985 968	

Überall ein kräftiges Aufwärtstreiben und so hoffen wir, daß die Wehen der Krise, die gerade unsern Verufen so schwere Wunden schlug, bald ganz vergessen sind.

Aus dem Verwaltungsbericht der Fuhrwerksberufsgenossenschaft p. 1909.

Nach dem soeben erschienenen Bericht dieser Genossenschaft hat sich der Beschluß der letzten Genossenschaftsversammlung, fast 39 Sektionen nur noch 9 zu bilden, bewährt. Ob die Verbleiben jedoch so zufrieden mit dieser Neuerung sind, bleibt abzuwarten. Ein Teil unserer Berufsgenossenschaften hat überhaupt keine Sektionsbildung und erleben alle Geschäfte von der Hauptstelle aus. Gewöhnlich ist aber dann die Wartezeit der armen Verletzten sehr lange und Not und Elend die Folge. Zur Beruhigung, aber wahrlich nicht zur Entschuldigang der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, sei aber hier festgestellt, daß diese, trotz ihrer 39 Sektionen, die armen Verletzten monatlang auf ihre Renten warten ließ, weil sie eben auch alle Renten von der Zentrale aus zahlen ließ und die Sektionen eigentlich nur für die Unternehmer gebildet waren.

Der Bericht erwähnt auch, daß der Genossenschaftsvorstand sehr „stetig“ war und zu 3 Sitzungen im Berichtsjahre zusammengetreten sei. Man habe zu dem Entwurf der neuen Reichsversicherungsordnung Stellung genommen, über den Erlass besonderer Unfallverhütungsvorschriften der Karussellbetriebe und Heranziehung der Möbeltransportbetriebe beraten. Die Zahl der versicherten Fuhrwerksbetriebe ist nach Berücksichtigung von Zu- und Abgang im Berichtsjahre von 83 110 auf 82 907, also um 203 zurückgegangen. Der Bericht bemerkt nur hierzu: „Da, von den 83 907 Betrieben 11 014 dem letzten und 21 893 dem schweren Fuhrwerk angehören, so ist auch im Berichtsjahre der Schwerpunkt der Unfallversicherung bei der Berufsgenossenschaft unverändert geblieben.“ Eine Zunahme der Betriebe hatten nur die Sektionen 2-Hamburg und 6-Gelsenkirchen zu verzeichnen. Neben

den Hauptbetrieben waren noch 4428 gewerbliche und 6668 landwirtschaftliche, zusammen also noch 11 096 Nebenbetriebe mitversichert. Ein Teil unserer Kollegen ist also auch als landwirtschaftliche Arbeiter tätig und könnte da noch viel Aufklärung schaffen. Häufig ist der ewige Streit der Berufsgenossenschaften über die Zugehörigkeit verschiedener Betriebsarten. Für die Arbeiter kann es ja gleichgültig sein, ob sie dieser oder jener gewerblichen Berufsgenossenschaft angehören, wenn sie nur überhaupt versichert sind. So wird berichtet, daß z. B. die Zugehörigkeit der Hotelfuhrwerke immer noch nicht erledigt sei. Viel wichtiger, als der Streit, zu welcher Berufsgenossenschaft der Fuhrwerke eines Hotels gehört, ist die Frage, ob er überhaupt versicherungspflichtig ist und wäre es endlich an der Zeit, daß dies grundsätzlich einmal bejaht würde. Einen Streit hatte die Berufsgenossenschaft auch mit dem Eisenbahnstütz, welcher erklärte, daß die von den Gebäuträgergemeinschaften unterhaltenen Fuhrwerke künftig der staatlichen Versicherung zugute kommen. Die Fuhrwerksberufsgenossenschaft hält aber an dem Standpunkt fest, daß diese Leute in gar keinem Verhältnis zur Eisenbahnverwaltung stehen und daher weiter zur Fuhrwerksberufsgenossenschaft gehören sollten. Sehr richtig hat auch die Berufsgenossenschaft die Frage, ob die auf Bahnhöfen tätigen Verladearbeiter selbständige Unternehmer oder nur als in Auftrag gelohnte Arbeiter anzusehen und daher auch versicherungspflichtig seien, aufgefaßt. Unausgesprochen habe die Genossenschaft diese Leute mit Rücksicht auf deren Stellung und soziale Lage als versicherungspflichtige Arbeiter angesehen.

„Hinsichtlich der Chauffeurschulen, welche bei der großartigen Entwicklung des modernsten Verkehrsmittels, des Kraftwagens, an allen größeren Plätzen des Reichs entstanden sind, hat das Reichsversicherungsamt aus Anlaß eines besonderen Falles entschieden, daß diese für sich allein der Versicherungspflicht insoweit nicht unterliegen würden, als es sich um das Nebeneinandernehmen und Zusammenfahren des Automobils handelt, da hier kein Betrieb eines Motors und auch keine Bearbeitung der Eisenteile stattfindet. Dagegen sind die Übungsfahrten zum Zweck der Anlernung von Chauffeurs als versicherungspflichtige gewerbliche Personenfuhren angesehen worden. Wenn täglich mit den Chauffeurschülern Übungsfahrten auf dem Automobil unternommen werden, die sich naturgemäß über weitere Straßenteile ausdehnen, so tritt dieser mit dem Schulzweck untrennbar verbundenen, gefährlichen Personentransport gegenüber der sicher einfachen Unterweisung versicherungspflichtig derart in den Hintergrund, daß die Übungsfahrten, für die als Entgelt ein Teil des Lehrgeldes bezahlt wird, den Hauptteil des Unterrichts darstellen. Aus diesem Grunde ist die Chauffeurschule als Nebenbetrieb des gewerbemäßigen Automobilfuhrwerksbetriebs der Fuhrwerksberufsgenossenschaft zugehörig worden.“

Im Berichtsjahre gelangten 7783 Unfälle, gegen 7896 im Jahre 1908 zur Anzeige. Auf 1000 Versicherte entfielen durchschnittlich 76,2 Unfälle. Entschädigt wurden hiervon jedoch nur 1993 Unfälle, welche in 194 Fällen Tod, in 5 Fällen dauernde völlige, in 200 Fällen teilweise und in 1594 Fällen vorübergehende Erwerbsunfähigkeit zur Folge hatten. Der Bericht bemerkt hierzu: „Ueber die Ursachen des Rückganges der Unfälle läßt sich zur Zeit etwas Bestimmtes nicht sagen.“ Man traut sich also selbst nicht viel zu. „Gegenüber der Frage der Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs hat der Genossenschaftsvorstand gleichfalls wieder eine ablehnende Stellung eingenommen,“ heißt es weiter im Bericht. Weshalb denn? Rücksicht auf die Unternehmer als Produzenten? Dabei haben die Ausschäftsbeamten nach dem Bericht ja selbst „die in den revidierten Betrieben beschäftigten Arbeiter darauf aufmerksam gemacht, in welcher Weise der Alkoholmißbrauch die Unfallgefahren des Fuhrmannsberufes erhöht.“ Wo... Nur in 49 Fällen hat die Berufsgenossenschaft die Kosten des Selbstverfahrens vor Ablauf der 13. Unfallwoche übernommen und hierfür nur 1376 M. verausgabt.

Versichert waren im Berichtsjahre 104 828 Arbeiter, gegen 104 153 im Jahre 1908. Die Zahl der Arbeiter hat sich also kaum vermehrt. Diese Arbeitermassen teilen sich in eine Lohnsumme von über 94 Millionen Mark. Berechnet man jedoch den Lohn pro Kopf und Jahr, so ergibt sich, daß der Durchschnittslohn eines im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Arbeiters im Jahre 1908 879 M., im Jahre 1909 901 M.

Die Fuhrunternehmer können also wahrlich nicht stolz auf ihre Durchschnittslöhne sein, die ohne Organisation der Arbeiter sich im Berichtsjahre auch nicht erhöht haben würden. Sehr zufrieden können die Herren von der Berufsgenossenschaft jedoch mit der Rechtspflege sein. Die Schiedsgerichte haben in 1829 Fällen zu Gunsten der Berufsgenossenschaft und nur in 691 Fällen zu Gunsten der armen Fuhrleute entschieden. Das Reichsversicherungsamt wollte auch noch die letzte Hoffnung vieler Fuhrleute und deren Hinterbliebenen zerstören, denn es entschied in 430 Fällen für und nur in 147 Fällen gegen die Genossenschaft. Und da tragt man es auch noch, den Rekurs zu beseitigen?

Jahresbericht der Hafeninspektion in Hamburg für das Jahr 1909.

Der in diesem Jahre etwas später als sonst erscheinende Bericht der Hafeninspektion geht wie immer auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Hamburger Hafens ein. Er konstatiert für 1909 im Gegenjahre zum Vorjahre eine Steigerung des Verkehrs. Es sind 17 015 (16 830*) Schiffe mit 12 184 000 Netto-

* Die Zahlen in Klammern sind stets die vom Jahre 1908.

registertons (11 914 000) von See angekommen, und 17 117 (16 262) mit 12 339 000 Nettoregistertons (11 739 000) wieder von Hamburg abgefahren. Auch der Verkehr von und nach der Oberelbe hat zugenommen. Es sind bergwärts abgefahren 26 152 (50 402) Fahrzeuge mit 6 067 739 (3 629 343) Tons Ladung, talwärts kamen 26 517 (60 346) Fahrzeuge mit 3 441 797 (2 885 431) Tons Ladung. Selbstverständlich zieht nun der Bericht daraus seine Schlüsse auf die Beschäftigung der Hafentarbeiter. Nicht so selbstverständlich scheint es aber, daß die Hafenspektion dabei päpstlicher als der Papst, d. h. mehrfacher als der Hafenbetriebsverein ist. Freilich es scheint nur so, wer weiß, daß die Hafenspektoren nur Drahtpuppen sind in den Händen jener Leute, deren Beiräte sie zu inspizieren verpflichtet sind, wird Nachfolgendes — besonders aufmerksam machen wir auf den von uns gesperrten Satz — nicht mehr erstaunlich finden. Im Bericht heißt es:

„Die Wiederbelebung des Handels, der Schifffahrt und des Verkehrs hatte zur Folge, daß die Arbeitslosigkeit, die in den Hafenbetrieben im vorigen Jahre geherrscht hatte, nach und nach aufhörte. (1) In einigen Monaten des Berichtjahres machte sich in mehreren Hafenbetrieben zeitweilig sogar ein Mangel an Arbeitskräften bemerkbar.“

So weit geht nicht einmal der Hafenbetriebsverein. Selbst dieser behauptet, zur Abwechslung, ab und zu nur, daß die Zahl der Schauerleute nicht ausreichte, und daß er deshalb „Gelegenheitsarbeiter“ lies Schauerleute, zuheuern mußte; die Hafenspektion entdeckte diesen ominösen Arbeitermangel nun schon in „mehreren“ Hafenbetrieben. Wenn die Hafenspektion sich weiter so gelehrt zeigt, dann hat der Schüler den Meister bald übertrifft. Der Bericht kommt dann weiter auf die Lohnbewegungen der Ewerführer und Deckschiffer, Winnschiffer der Elbe und der Kesselreiniger zu sprechen und meint dann in richtiger Würdigung der Dinge: „Bei diesen Lohnbewegungen erreichten die Arbeitnehmer außer geringen Lohn erhöhungen auch bessere Arbeitsbedingungen.“ Wenn bei der nächsten Lohnbewegung einer dieser Kategorien, die Unternehmer sich mit Hinweis auf die Lohnerhöhung von 1909 gegen die Forderung der Arbeiter sperren wollen, so empfehlen wir, die Hafenspektion als klassische Zeugin dafür anzurufen, daß die Lohnerhöhung von 1909 gering war. In diesem Fall ist sie zufällig mit ihrer Bemerkung nicht auf den Holzweg geraten. Weiter wird die technische Betriebsänderung in der Kohlenverladung und -umladung gestreift, wobei der Bericht die Bemerkung macht, daß Hamburg damit nur dem Beispiel anderer Häfen folge. Die leidige Nacht- und Sonntagsarbeit hat natürlich wieder zugenommen. Im Bericht heißt es darüber:

„Die amtlichen Feststellungen über Nachtarbeit auf Schiffen im hiesigen Hafen ergaben, daß im Berichtsjahr in 44 (46) Nächten überhaupt nicht, in den übrigen 321 (320) durchschnittlich auf 11 (9) Seeschiffen und 5 (3) Rähnen abends nach 9 Uhr gearbeitet wurde. Die Ermittlungen über die Sonn- und Festtagsarbeit im hiesigen Hafen während des Berichtsjahres ergaben folgendes: Es lagen an den 59 (60) Sonn- und Festtagen durchschnittlich 368 (433) Seeschiffe im hiesigen Hafen. Auf 3 pCt. (2,43 pCt.) dieser Schiffe wurde gearbeitet, und zwar in der Zeit von 12 Uhr nachts bis 9 1/2 Uhr morgens (Beginn der Kirchzeit) auf durchschnittlich 5 (4) Schiffen mit 131 (100) Personen und während ganzer Tage auf durchschnittlich 10 (7) Schiffen mit 340 (286) Personen.“

Wenn in 44 Nächten gearbeitet wurde, so bedeutet das, daß noch nicht einmal in sämtlichen Sonn- und Festtagsnächten die Arbeit ruhte, da wir deren 59 hatten. Bei dem Bericht über die Sonntagsarbeit ist auffallend, daß die Hafenspektion niemals mitteilt, an wieviel Sonntagen denn eigentlich gearbeitet wurde. Wenn man weiß, daß im Hamburger Hafen nicht einmal an Charfreitag die Arbeit ruhte, so wird man es wohl verständlich finden, wenn wir fürchten, daß die Sonntagsruhe im Hamburger Hafen zu jenen Dingen gehört, die man mit dem Wort Luxus belegt. Hinzufügen müssen wir noch, daß die Hafenspektion in 929 (762) Fällen Anträge auf Erlaubniserteilung zur Sonn- und Festtagsarbeit befürwortete und nur in 7 (8) Fällen die Befürwortung ablehnte. Im Hafen wird an jedem Sonntag gearbeitet.

Der Bericht geht dann auf die Revisionsstätigkeit der Beamten ein. Es wurden 3796 (3923) Schiffe revidiert. Davon wurden 81 (131) Revisionen durch Unfälle veranlaßt. Weiter wurden revidiert: Personenbeförderung 7 (22) Schiffsmalerbetriebe in bezug auf die Bundesratverordnung vom 27. Juni 1905, 4 (—), sonstige Arbeitsbetriebe 147 (160), davon in Anlaß von Unfällen 16 (5). Die gerügten Betriebsmängel bleiben immer die gleichen. Man sollte glauben, daß eine Beanstandung des Betriebes genügen würde, die Mängel für immer zu beseitigen, aber so etwas gibt's für die mit dem „feinsten sozialen Empfinden“ (nach Hecker) ausgerüsteten Hafengewaltigen nicht. So mußten Betriebsmängel befestigt werden: an Luken, Raumleitern, Scherböden, Schiebepöhlen in 560 Fällen, am Lösch- und Ladegehirr in 356 Fällen, am Dampf- und Handwinden in 215 Fällen an Landungsstegen, Brücken, Treppen, Fallreppleitern in 210 Fällen zc. Insgesamt wurden 1692 (1945) Betriebsmängel „abgestellt“. In einem Fall wurde gegen einen Stauer wegen Nichtbefolgung einer Anordnung des Hafenspektors eine Strafverfügung erlassen, die vom Amtsgericht bestätigt wurde. Der Mann muß es schon toll gerieben haben. Wenn die Hafenspektoren sich stets überzeugen würden, wie lange ihre Anordnungen befolgt werden, so würde der eine Stauer über seine glänzende Situation nicht zu klagen haben. „Auch unfaßbare und rüchliche Lose Ausführung der Arbeit

gab wiederholt Anlaß zum Einsetzen. In 51 Fällen mußte derartige Arbeit auf Schiffen untersagt werden.“ (Seite 32.) Nichtsdestoweniger heißt es auf Seite 37: Bei den Untersuchungen der Unfälle und den Beschäftigungen der Unfallschäden wurde in zahlreichen Fällen festgestellt, daß viele der Unfälle hätten vermieden werden können, wenn seitens der Beteiligten mehr Rücksicht auf genaue Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften genommen worden wäre.“ Diese Phrase kehrt in jedem Bericht wieder, jedenfalls hat sich die Hafenspektion davon einen Gummikempel angeschafft, den sie nun doch auch verwenden muß. Wenn man berücksichtigt, daß von 86 801 in Hamburg verkehrenden Schiffen nur 3796 revidiert worden sind, so kann man wohl ermaßen, wieviel Berechtigung der Vorwurf hat, den die Hafenspektion gegen die Hafentarbeiter schleudert. Die Hafenspektoren sind aber doch schließlich nicht auf dem Mond geboren, sie leben doch inmitten des arbeitsreichen Hamburger Hafens. Es zeugt von einer schlechten Beobachtungsgabe, wenn sie die Ursachen der Unfälle noch immer nicht begriffen haben. Wer seinen Augen nicht gerade an jener Stelle hat, wo gewöhnliche Menschen ihr Sitzfleisch zu haben pflegen, der sieht es, selbst wenn er der Hafentarbeiter wildfremd gegenübersteht, in wenigen Tagen, ein Wunder führt es, aber die Hafenspektion will es noch immer nicht wahr haben, daß einmal die mangelnden Unfallverhütungsvorschriften und zum andern die furchtbare Menschenstunde Intensität der Arbeit die Hauptschuld an den Unfällen tragen.

Die Vier der Kapitalisten nach immer neuen Gewinnen macht sie unfähig, Rücksicht auf ihre Nebenmenschen zu nehmen — vorausgesetzt, daß sie im Arbeiter überhaupt den Nebenmenschen erkennen und ihn nicht einfach als Produktionsmittel werten.

Die Zahl der Unfälle ist von 2515 in 1908 auf 2539 im Berichtsjahr gestiegen. Die Zahl der von den Unfällen betroffenen Personen ist jedoch von 2573 auf 2563 gesunken. In 10 Fällen sind je 2, in 1 Fall 4 und in 1 Fall 12 Personen verletzt worden. Die Zahl der Todesfälle ist dagegen von 39 auf 44 gestiegen. Die Hälfte davon entfallen auf Ertrinken und Fall ins Wasser. Durch Sturz in Schiffsräume usw. verunglückten 12, durch Erdrücken 1, durch Ausschließen von Stieben 3, durch Hitzschlag, Schlaganfall 2, durch Kesselexplosion 2, durch giftige Gase 2. In den letzten Fällen handelt es sich um Deckleute auf Hafenschleppern, die durch Einatmen von Kohlenoxydgas ums Leben kamen. „Die Ursache“, so heißt es im Bericht (S. 36), „war heiße Male unvernünftige Heizen der kleinen Defen in den Mannschaftsräumen.“ Auf Seite 32 des gleichen Berichtes heißt es: „Zu rügen waren ferner mangelhafte Defen und ungenügende Vorkehrungen zur Lüftung in den Wohnräumen der Schiffleute.“ Erklärt mir Graf Derindur . . . Doch nein erklärt lieber nicht. Niedriger hängen, das genügt. Es ereigneten sich Unfälle an Motoren, Transmissionen 28, an sonstigen Arbeitsmaschinen 61, durch feuergefährliche, heiße und giftige Gegenstände, Gase 46, Bewegungen von Lasten 450, Herabfallen von Gegenständen 177, Zusammenstoß, Einsturz, Umfallen, Fortschleifen, Ausschließen usw. von Gegenständen 444, Bruch von Hebezeugen und deren Tragorganen 33, Fall im Betriebe 832, durch einfache Handwerkzeuge 78, Zusammenstoß, Schwanen, Kentern und Sinken von Fahrzeugen 55, Glasscherben, Holz- und Eisensplinter, Nägel usw. 123, Ausrutschen infolge Glätte, Stolpern, Fehltritt, Abschneiden von Fäden usw. beim Verholen von Wasserfahrzeugen 282, Klemmen, Quetschung, Stoß usw. 385, Schlägerei und Reterie bei der Arbeit 2, Hitzschlag, Krämpfe 6, Trunkenheit bei der Arbeit 1, Blutsturz, Leistenbruch usw. 15, verschiedene sonstige Unfälle 21. Die Zahl der schweren Unfälle hat sich um 18 erhöht. Besonders durch die Nachtarbeit hat die Zahl der schweren Unfälle sich vermehrt. Der Bericht bringt darüber folgende Zahlen: Am Tage ereigneten sich leichte Unfälle 2124 (2170), schwere Unfälle 180 (175). Bei Nachtarbeit entfielen auf leichte Unfälle 218 (200), auf schwere Unfälle 41 (28). Die Zunahme der schweren Unfälle ist also einzig auf das Konto der Nachtarbeit zu setzen. Nachdem der Bericht noch einmal „festgestellt“, daß die ungenaue Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften die Hauptschuld an den Unfällen trägt, schließt die Hafenspektion ihr diebstahliges Bekenntnis zur kapitalistischen Moral. Für die Hafentarbeiter heißt es nicht zu rufen, bis unsere Forderung erfüllt ist:

Her mit Kontrolleuren aus Arbeiterkreisen!

Die Differenzen

im Dresdner Droschkengewerbe.

Wer die im Droschkenfuhrwerk bestehenden Verhältnisse kennt und vorurteilslos beurteilt, wird zugeben müssen, daß das Gewerbe zwar einer außerordentlich scharfen Konkurrenz ausgesetzt ist, daß aber die Situation von den Unternehmern im wohlverstandenen eigenen Interesse schlimmer dargestellt wird, als dieselbe in Wirklichkeit ist.

Die in Dresden fahrenden Autodroschken sind nicht, wie es seinerzeit in Berlin geschah, völlig plan- und ziellos eingestellt worden, sondern genau, beinahe ängstlich dem Bedürfnis angepaßt. Nebenbei bemerkt sind die Autodroschken nicht in den Händen rückständig wirtschaftender Unternehmer, sondern gehören Leuten, die den Unternehmern im Droschkengewerbe sehr nahe stehen.

Die Leitung liegt in den Händen des Herrn Mähler, Vorsitzenden der Fuhrherren-Znning, der die Droschkenbesitzer sämtlich angehört. Von dieser Seite

wird also das Gewerbe nicht so bedacht, daß seine Existenz in Frage stände.

Die Straßenbahn macht allerdings schärfere Konkurrenz. Seit dieselbe städtisch geworden ist, wird das menschenmöglichste geleistet. Extrawagen werden für alles, beinahe zu jeder Tages- und Nachtzeit gestellt. Dazu kommen die vielen Vergünstigungen für Inhaber von Monats- und Jahreskarten, der Ausbau verschiedener Linien nach bekannten Ausflugsorten, der Nebenbahn usw. Die Benutzung der Straßenbahn ist aber an Bedingungen gebunden, die ihre Konkurrenzfähigkeit dem Droschkenfuhrwerk gegenüber erheblich einschränken. Es würde zu weit führen, das alles im einzelnen zu erörtern. Der größte Teil des die Straßenbahn benütenden Publikums würde bei Wegfall dieser Vergünstigungen, was nebenbei gesagt undenkbar wäre und im Ernst auch niemand verlangt, auch dann nicht in der Lage sein, eine Droschke benutzen zu können. Auf die Einwohnerzahl berechnet, steht Dresden in bezug auf Anzahl der Droschken keineswegs ungünstig. Während in Berlin auf 271 Einwohner eine Droschke kommt, in Charlottenburg auf 457, in Breslau auf 642, in Hamburg auf 702, kommt in Dresden erst auf 867 Einwohner eine Droschke.

Daß trotz dieser Umstände die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Dresdener Droschkenführer noch genau dieselben sind als vor 15 Jahren, hat seine besonderen Ursachen. Auch in Dresden gab es eine Zeit, da der Steuerdruck noch nicht so fühlbar war, wo auch — von Ausnahmen abgesehen — die Lebensmittelpreise sich in gewissen Grenzen hielten.

Die Droschkenführer waren lokal organisiert und niemals in der Lage, eine Lohnbewegung durchzuführen. Erst als ihre Lage immer drückender wurde, besannen sich die Mehrzahl der Mitglieder des Lokalvereins und schlossen sich der Zentralorganisation an. Nachdem die Organisation ausgebaut worden war, wurden im Jahre 1909 im Mai zum ersten Male Forderungen aufgestellt. Es wurde gefordert durchgängig 25 pCt. für erste und zweite Klasse und Erhöhung des Tagelohnes auf 1,50 Mk. pro Tag. Außerdem alle drei Wochen ein freier Tag unter Fortzahlung des Lohnes. Bis jetzt beträgt das Einkommen 1 Mk. Tagelohn und 20 pCt., pro Jahr 1000 bis 1100 Mk. Daß da eine Verbesserung dringend notwendig ist, wird jeder begreifen, der die Verhältnisse kennt. Nur wer unter Hintanhaltung seiner Gesundheit 16 bis 20 Stunden fährt, kann einen höheren Verdienst erzielen.

Die Besitzer lehnten jede Verhandlung rundweg ab. Widerwärtig ließen sich die Droschkenführer überreden, von weiteren Schritten vorläufig abzusehen.

Im März 1910 wurden abermals die Forderungen in demselben Umfang aufgestellt, aber an die Fuhrherren-Znning übermitteln. Dieselbe lehnte aber jede Einmischung ab und übergab die Forderungen den Vorständen der Droschkenbesitzervereine. Die Vorstände der Droschkenbesitzervereine erklärten schriftlich, infolge steten Rückganges des Gewerbes nichts bewilligen zu können. Die Verbandsleitung wandte sich nun an das Geberbergericht als Einigungsamt. Die Herren Besitzer lehnten aber auch hier jedwede Verhandlung mit der Lohnkommission und der Verbandsleitung ab.

Am Dienstag, den 26. Juli 1910 nahmen die Droschkenführer dazu Stellung und beschloßen, nicht länger zu warten, sondern die erste günstige Gelegenheit zu ergreifen, und wenn es nicht zur Einigung kommt, auch vor dem letzten Schritt nicht zurückzuschrecken. Die Abstimmung wurde ausgesetzt auf Freitag, den 29. Juli.

Auch die Versammlung an diesem Tage war überflüssig. Nach einem kurzen Bericht über den Stand der Lohnbewegung wurde die Debatte eröffnet. Wieder erklärten sämtliche Redner, auf keinen Fall sich noch länger hinhalten zu lassen. Auch die Droschkenführer hätten ein Recht auf eine menschenwürdige Existenz. Roste es, was es wolle, eine Veränderung müsse eintreten. Der Beifall, der allen Rednern gezollt wurde, bewies, daß sie den Versammelten aus dem Herzen gesprochen hatten.

Die Abstimmung ergab, daß nur 7 Kollegen gegen sofortige Arbeitsüberlegung waren. Damit sind die Würfel gefallen. Aber ohne Kampf kein Sieg. Die Zukunft wird zeigen, ob die Droschkenbesitzer den Ansturm aushalten können. An den Kollegen liegt es nun, nicht nachzulassen bis zur Entscheidung.

**Vom 15. Verbandstag
deutscher Lohnfuhrunternehmer
am 12. bis 15. Juli in Breslau.**

Die Eröffnungsfeierlichkeiten nahmen den ersten Tag in Anspruch. Auf der Tagung waren Regierung, Polizei und Stadtmagistrat vertreten, obwohl erstere bekanntlich zur Vertretung auf Arbeitertagungen nie Zeit hat. Aber die Herren Unternehmer, ja Dauer, das ist was anderes.

Die Finanzgebarung dieser Unternehmerorganisation ist nicht gerade imponierend, auf 3458 Mk. Einnahme, inklusive Kassenbestand entfielen 805,25 Mark Ausgaben, verschiedene Fuhrherrenvereine sind noch 831,25 Mk. schuldig, alle Mahnungen waren ohne Erfolg. Gestagt wurde darüber, daß die Bestrebungen der Fuhrwerksbesitzer in Süddeutschland bei den Behörden weniger Verständnis finden, als in Norddeutschland. Ein Beweis mehr dafür, daß die preussische Regierung sich besser in die Rolle des Kommiss der herrschenden Klassen hinein gefunden hat. Zu wohlwollend würde der Automobilschlamm von den Behörden behandelt. Das Automobil habe alt und grau gewordene Fuhrwerksbesitzer in Not und Elend

gebracht. Die Herren hatten ihre Zeit verschlafen und haben diese Schlafmüdigkeit mit ihrer Existenz büßen müssen.

Die Berliner beklagten sich auch, daß das Polizeipräsidium sich nicht allen ihren Wünschen fügt. Und dann meinten die Herren noch, die Regierung solle nicht nur Sozialpolitik für die Arbeiter treiben, sie solle sich auch der selbständigen Existenzen annehmen. Das sagen die Herren einer Regierung, die im Unternehmerinteresse schon seit 1902 die Regelung der Arbeitszeit im Transportgewerbe verschleppt oder vielmehr hintertreibt.

Dann wurde über die Rechtlosigkeit der Führer gegenüber den Straßenbahngesellschaften geredet. Besonders schmerzvoll war es aber für die Führer, daß man im Schärferverband keine beitragsfreie Aufnahme fand. Man hätte doch so gern den Arbeitern gegenüber mit der Zugehörigkeit zum Arbeitgeberverband gedroht, allein diese Renommee hätte nichts kosten sollen. Na, mit einem Unternehmerverband, der keine Beiträge bezahlt, werden wir schon fertig.

Die Bezirksverbände werden ja, wie berichtet wurde, kostenlos aufgenommen. Bei solcher Methode wird allerdings nicht allzuviel Geld in die Schärferkassen kommen. Dann wurde gesagt, es sei Zeit, daß den „unberechtigten“ Forderungen der Arbeitnehmer entgegen getreten werde. Als ob die Herren schon einmal die Berechtigung auch nur einer Forderung ihrer Arbeiter anerkannt hätten. Weil die Führer und Kutscher das gute Herz ihrer Arbeitgeber nur zu gut kennen, gerade deshalb haben sie sich eine starke Organisation geschaffen, die den Herren das Notwendige abzurufen vermag.

Verschiedene Herren empfahlen dringend, überall Ortsgruppen der Arbeitgeberverbände zu schaffen, man solle doch von den Kutschern in dieser Beziehung lernen.

Ein eingehendes Referat wurde dann über die Fach- und Fahrlehrerfrage gehalten. Befordert wird, daß Fahrlehrer von Privaten errichtet, von den Gemeinden subventioniert und alle Vereinigungen zur Mitarbeit herangezogen werden. Zum Rufschuß und bei der Aufsicht sollen auch Arbeitnehmer hinzugezogen werden, da nach dieser Richtung gute Erfahrungen gemacht worden seien.

Die Steigerung der Anzahl der Unfälle könne durch sachgemäß ausgebildete Kutscher herabgemindert werden. Der Unterricht müsse unentgeltlich sein. Der Fahrlehrer solle aus dem Kutscherberufe hervorgegangen sein. Schüler unter 16 Jahren sollen nicht aufgenommen werden. Der Schüler solle einen Fahrchein erhalten. Wenn allortwärts so verfahren würde, dann dürften Klagen nicht mehr zu erheben sein. Diesen Forderungen können auch die Arbeitnehmer im großen und ganzen zustimmen.

Dann sprach man noch über die neue Reichsversicherungsordnung, über Pflege der Asphaltstraßen und beklagte sich über die Hochschulzollgesetzgebung. Auch die Steuererhebung kam bei den Führern schlecht weg und man hörte aus ihrem erfahrenen Munde, daß nur die Agrarier sich von allen Steuern drücken.

Das wäre das wesentlichste vom Verbandstage der Führer. Sie haben sich lange gewehrt, aber jetzt müssen auch sie der neuen Zeit ihren Tribut zahlen.

Eine parteischädigende Taktlosigkeit.

Bei dem innigen Freundschaftsverhältnis zwischen Partei und Gewerkschaften ist es ein ungeschriebenes Gesetz, daß über Unebenheiten im gegenseitigen Verkehr oder über Differenzen gewerkschaftlich organisierter Arbeiter in Parteigeschäften nicht gleich die große Glocke geläutet wird, sondern, daß man solche Dinge in schiedlich, friedlicher, mündlicher Auseinandersetzung beilegt. So sind noch jedesmal Partei und Gewerkschaften gut gefahren. Eine andere, in ihren Folgen recht bedauerliche Methode schlägt nun der „Stettiner Volksbote“ ein. Weil in einer unserer dortigen Versammlungen über die Frage der Heranziehung der Zeitungsträgerinnen gesprochen worden ist und dabei auch ein paar Hiebe auf gewisse Parteigenossen abfielen, hat der sehr „geschickte“ Redakteur des „Volksboten“ nichts anderes zu tun, als seiner Entrüstung über dieses „Verbrechen“ im Blatte öffentlich Ausdruck zu geben und dabei sich zugleich als Schulmeister für die Gewerkschaftler aufzuspielen. Mit der Annahme der letzteren Eigenschaft wird er freilich um so weniger Glück haben, als die Gewerkschaftler solch ungeschickte Peters als Schulmeister wirklich nicht gebrauchen können.

Die tapfere Notiz lautet:

„Gewerkschaftliche Entgleisungen.“ Der Transportarbeiterverband hat schon mehrmals versucht, die hiesigen Zeitungsträgerinnen des „Volksboten“ zu organisieren. Leider jedoch ohne Erfolg. Trotzdem der Transportarbeiterverband ein Mißgeschick wohl auch schon anderwärts erlebt haben wird, ist seine Leistung diesmal besonders ärgerlich darüber und in ihrem Arger kann sie sich auch dem nicht einmal in den Grenzen gesunder Ueberlegung halten. In der letzten Mitglieberversammlung der Sektion „Transportarbeiter“ der hiesigen Zahlstelle des Deutschen Transportarbeiterverbandes machte sich der Arger Luft und geht uns darüber nachstehender Bericht seitens der Verbandsleitung zu:

Kollege Steinert führte aus, daß, trotzdem achtmal versucht worden sei, die Zeitungsträgerinnen zu organisieren, dort nichts zu erreichen gewesen ist, und könnte man sich des Einbruchs nicht erwehren, als ob von den führenden Genossen unseren Organisationsbestrebungen ein gewisser Widerstand entgegengestellt würde. Von den an leitender Stelle stehenden Parteigenossen müsse man erwarten, daß

sie Sorge tragen, in einem Parteibetrieb nur organisiertes Personal zu beschäftigen. Es könne von Parteigenossen nicht verlangt werden, daß sie sich ihr Parteiblatt von unorganisierten Zeitungsträgerinnen ins Haus bringen lassen müssen. Die Erregung der Versammlung über einen derartigen Mißstand fand in der einstimmigen Annahme nachstehender Resolution ihren Ausdruck:

„Die heute am 24. Juli bei Herrn Will, Bismarckstraße, tagende Versammlung der Transportarbeiter verurteilt es aufs schärfste, daß die Zeitungsträgerinnen des „Volksboten“ nicht organisiert sind. Sie stellt es deshalb der Ortsverwaltung anheim, die hierzu nötigen Maßnahmen zu ergreifen. Im Uebrigen ist die Versammlung der Meinung, daß der Verlag des „Volksboten“ und ebenso die Zeitungsträgerinnen die sich hieraus ergebenden Konsequenzen ziehen.“

Das Vorgehen der Transportarbeiter gegen den Verlag des „Volksboten“ ist ein Mißgriff, der im Interesse des Stettiner Gewerkschaftslebens nur zu bedauern ist, zumal Genosse Steinert in der Versammlung nicht gerade mit den lautesten Mitteln arbeitete. Wenn er die Behauptung aufstellte, daß von „führenden“ Genossen seiner Agitationsarbeit Widerstand entgegengesetzt werde, so ist das eine bewusste Unwahrheit, denn es ist dem Genossen Steinert mehr als einmal das Gegenteil versichert worden. Uebrigens ist es an sich schon eine Ungeheuerlichkeit, von einem an leitender Stelle stehenden Parteigenossen, der selbst agitatorisch tätig ist, anzunehmen, daß er Organisationsbestrebungen Widerstand leistete, und es ist recht leichtfertig, derartige Behauptungen aufzustellen, ohne den Schatten eines Beweises in den Händen zu haben. Es ist selbstverständlich, daß der Verlag des „Volksboten“ nach Möglichkeit organisiertes Personal beschäftigt, und wenn bei etwaigen Defiziten der Transportarbeiterverband organisierte Zeitungsträgerinnen vermitteln kann, so werden dieselben sicher auch Anstellung finden. Aber es ist doch etwas zudelt verlangt, daß der Verlag die Organisationsarbeit der Transportarbeiter übernimmt und schließlich — wenn gültliche Ueberredung nicht ausreicht — von den Zeitungsträgerinnen verlangt: „Ihr müßt Euch organisieren, wenn Ihr eure Arbeit behalten wollt.“ Das wäre Terrorismus, und ist dieser immer verwerflich, ob er nun für oder gegen die Organisation ausgeübt wird, zumal Zwangsmittel einer kämpfenden Organisation mehr hinderlich als förderlich sind. Wie der Transportarbeiterverband von keinem anderen Arbeitgeber verlangen wird, daß er für den Verband Mitglieder werbe, so kann er ein solches Verlangen auch nicht an den Verlag des „Volksboten“ stellen. Dem Transportarbeiterverband wird in seiner Agitationsarbeit unter den Zeitungsträgerinnen des „Volksboten“ kein Hindernis in den Weg gelegt, aber er mag diese Arbeit gefälligst allein besorgen.

Wem er mit diesem Entwurf seiner schönen Seele geschadet und wem er einen Dienst getan, das konnte der Schlaupfropf des „Volksboten“ am nächsten Tage in der gegnerischen „Offsee-Zeitung“ lesen. Diese schrieb:

„Der sozialdemokratische „Volksbote“ als Organisationsgegner, das ist jedenfalls eine ganz neue Seite dieses gegen verlorbete Kapitalisten- und Unternehmernmoral tagtäglich witternden Genossenblattes; d. h. vielleicht ist diese Eigenschaft an dem braven Monteur gar nicht so neu, denn man weiß ja auch von anderen auf sozialistischer Prinzipienfestigkeit basierten Unternehmungen, daß sie in ihren Geschäften genau nach denselben Grundsätzen arbeiten, wie irgend ein anderes kapitalistisches Unternehmen, ja daß sie in dieser Beziehung eine oft noch viel rücksichtslosere „Herrenmoral“ bekunden, als man sie sonst bei modernen, einsichtig geleiteten bürgerlichen Unternehmungen findet. Die Konsumvereine und andere genossenschaftliche Betriebe, die sozialistischen Zeitungsunternehmungen usw. bieten hierfür ja Belege in reichster, vielfältigster Auswahl. Warum sollte da der Stettiner „Volksbote“ eine Ausnahme machen? Nichtig genommen ist auch die oben als „neu“ angesprochene Entschiedenheit gar nicht neu, denn gelegentlich sicherten schon seit langem Genossenschaften durch, daß auch beim „Volksboten“ nur mit Wasser gekocht wird und daß seine Hintermänner mit der Ablegung des sozialistischen Glaubensbekenntnisses ebensoviele aus ihrer Menschenhaut heraus- und in eine Engelshaut hineinschöpfen könnten, wie sonst irgendwelche Durchschnittsmenschen. Doch, lassen wir den „Volksboten“ selbst das neueste Geschichtchen seines Menschentums erzählen.“

Nun folgt die obige Notiz des „Volksboten“ und am Schluß derselben folgendes schöne Gedicht:

„Ach, wie sind die Wasser kühle,
Und wie düster ist das Grab.
Dies erweicht mein Gefühle,
Drum brech ich dies Lied hier ab.“

Hinter dem Saße der „Volksboten“-notiz: „Das wäre Terrorismus“, schreibt die Red. der „Offsee-Zeitung: „Wo eh!“ Ein Beweis dafür, daß diese Moralfeierei ihr wie uns nur ein helles Lachen abringt. So liefert ein sozialdemokratisches Parteiblatt selber den Gegnern Material zur Bekämpfung der Partei und der Arbeiterbewegung. Im Ubrigen wollen wir unsere Meinung nur in den paar Worten zum Besten geben: Ein anständiges Geschäft und gar ein sozialdemokratisches, beschränkt nur organisierte Arbeiter. Ein sozialdemokratischer Zeitungsvorlag muß organisiertes Personal nicht zu, daß sie ihre Parteizeitung aus den Händen von Raubbeinen entgegennehmen sollen.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Leipzig. Automobil- und Fußgängerverkehr. Eine wichtige Entscheidung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen fällt der Strafenat des Oberlandesgerichts. Am Vortage 1909 fuhr der Kaufmann Weißert aus Berlin mit seinem Automobil von Dresden über Moritzburg nach Berlin. Tags vorher war starker Schneefall eingetreten, so daß die Straße mittels Schneepfluges ausgearbeitet werden mußte, die dann für Fußgänger und Geschirre die einzige Passage bildete. Am Morgen des Vortages war plötzlich Tauwetter eingetreten, die Straße stand völlig unter Wasser. Dessenungeachtet ist W. mit solcher Geschwindigkeit gefahren, daß das Schlidwasser zu beiden Seiten hoch aufspritzte und die zahlreichen Passanten, die auf die Schneepflugstraße angewiesen waren, mit Strafenot bespritzt wurden. W. zog sich eine Bestrafung wegen Zuwiderhandlung gegen die sächsische Verordnung betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu, in der bestimmt wird, daß die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten ist, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden. Schöffengericht wie Berufungsinstanz haben den Angeklagten verurteilt, weil er verpflichtet gewesen sei, bei der Enge der Straße auf die besonderen Verhältnisse und die Passanten Rücksicht zu nehmen und entsprechend langsam zu fahren. Der Angeklagte hat sich damit verteidigt, daß die Landstraße an der fraglichen Stelle derart steil sei, daß er mit seinem Automobil zurückgerutscht wäre, wenn er langsamer als gefahren wäre. Diesen Einwand hat das Landgericht aber als widerlegt angesehen. In der Revision des Angeklagten wird Berufung des § 17 der Verordnung gerügt, die Fahrgeschwindigkeit sei effektiv gar nicht festgestellt worden, sondern nur vergleichsweise. Selbst bei ganz langsamem Fahren wäre das Aufspritzen des Schlidwassers nicht ganz zu vermeiden gewesen. Das Oberlandesgericht hat die Revision kostenpflichtig verworfen. Rechtlich unbedenklich sei die Feststellung, daß der Angeklagte so langsam hätte fahren können, daß ein Aufspritzen des Straßenlots vermieden worden wäre. — Die Sächsische Verordnung vom Jahre 1906 ist am 1. April d. J. durch Reichsgesetz abgelöst worden, das dieselben Bestimmungen enthält, nur mit dem Unterschiede, daß für Zuwiderhandlungen erheblich höhere Strafen ausgeworfen werden, als es durch die alte sächsische Verordnung geschah.

Der Streik der Chauffeure in Kopenhagen hat nach kaum einwöchiger Dauer mit einem vollen Erfolg für die Arbeiter geendet. Die Taxameter-Gesellschaft mußte alle Forderungen der Arbeiter bewilligen. Danach werden sie im Lohn mit den Chauffeuren der übrigen Gesellschaften gleichgestellt und die bisherigen persönlichen Privilegien aufgehoben. Dagegen tritt eine zwischen der Gesellschaft und der Arbeiterorganisation vereinbarte Arbeitsordnung in Kraft, die den Chauffeuren verschiedene Erleichterungen bringt und von allen Automobilbesitzern akzeptiert wird, und somit haben auch die nicht am Streik beteiligten Chauffeure Vorteile erhalten. Dieser rasche Sieg ist natürlich der Entgelt der Arbeiter zu danken. Die Gesellschaft hat in den acht Tagen große Verluste erlitten. Nicht nur der Einnahmeausfall kommt in Betracht, sondern auch die Tatsache, daß fünf bis sechs Streikbrecher die ihnen anvertrauten Wagen nicht zu behandeln verstanden, den ganzen Verkehr gefährdeten und sogar Menschenleben in Gefahr brachten. Einige Schadenstifter, die von den von den Streikbrechern überfahrenen Personen angestrengt worden sind, werden der Gesellschaft einen gehörigen Denksatz geben, so daß ihr in Zukunft die Lust am Konflikt mit ihren Arbeitern vergehen wird.

Fahrstuhlführer und Portiers.

Berlin. In der am 6. Juli stattgefundenen Branchenversammlung referierte ein Kollege über die Unterstützungseinrichtungen in unserer Organisation. Referent führte u. a. folgendes aus: Aus der Naturnotwendigkeit heraus sich gegen Alter sowie Arbeitsunfähigkeit zu versichern habe sich der Verbandstag in München mit dieser Frage beschäftigt und einen dahingehenden Beschluß dem Verbandsvorstand unterbreitet, welcher diesem Rechnung tragend nachstehende fakultative Unterstützungseinrichtung getroffen hat: 1. Rechtsschutz und Haftpflichtversicherung; 2. Witwen- und Waisenversicherung; 3. Invaliden- und Pensionszuschußunterstützung; 4. Zuschußunterstützung. Redner ließ den Statuten derselben Revue passieren, wobei folgendes hervorzuheben ist: Das Beitrittsgehalt beträgt für Gruppen 1 bis 3 1 M. für männliche und 50 Pf. für weibliche Mitglieder. Der wöchentliche Beitrag für Gruppe 1 ist 50 Pf. und für Gruppe 2 und 3 je 25 Pf. Es können gewährt werden für Gruppe 1, welche besonders für die Kollegen Fahrstuhlführer in Frage kommt, nach Entrichtung von mindestens 52 Beitragswochen, Rechtsschutz in voller Höhe und für alle Instanzen, sowie auch auf Antrag etwa zu zahlende Prozeßkosten und Schadenersatz in voller Höhe geleistet werden. Für Gruppe 2 wird nach mindestens 260 Wochenbeiträgen im Falle eintretens der Invalidität eine laufende Unterstützung gezahlt. Dieselbe befreit sich nach 260 Wochenbeiträgen auf 234 M. jährlich, steigend in 6 Stufen bis 546 M. nach Entrichtung von 1300 Wochenbeiträgen. Für Gruppe 3 wird den Witwen und Waisen der Mitglieder nach 260 Beitragswochen eine jährliche Rente von 156 M. gleichfalls nach 1300 Wochenbeiträgen steigend auf 364 M. jährlich gezahlt, des Weiteren kann für Kinder bis zum 16. Lebensjahr ein Erziehungsgehalt von 10 pCt. der Witwenunterstützung für jedes Kind gewährt werden, jedoch höchstens 50 pCt.

Den Vollwaisen eines verstorbenen Mitgliedes, dessen Ehefrau bereits vorher aus dem Leben geschieden ist, kann je nach Anzahl der vorhandenen Kinder 30 bis 70 pCt. der Wittwenunterstützung gezahlt werden.

Allen Mitgliedern Gruppe 1 resp. 2 und 3 wird ohne jede Extrabeitragsleistung eine Unterstützung in Todesfällen von 200 Mtl. nach 104 Wochenbeiträgen, bis zu 600 Mtl. nach 1300 Wochenbeiträgen ausbezahlt. Außerdem kann bei Todesfällen von Kindern ein Zuschuß zu den Beerdigungskosten von 20 bis 50 Mtl. gezahlt werden, je nach Alter und geleisteten Wochenbeiträgen.

Den weiblichen Mitgliedern stehen 50 pCt. der angeführten Unterstützungen zu, da sie auch nur dementsprechende Beiträge zu leisten haben.

Der Referent empfahl den Kollegen in berechneten Worten den Eintritt in diese Unterstützungseinrichtung. Zu der dem Referate folgenden Diskussion sprachen sich sämtliche Redner anerkennend über den Fortschritt der in unserer Organisation getroffenen Einrichtungen aus, wobei u. a. auch die von der Regierung eingebrachte Reichsversicherungsreform als drastisches Gegenstück unserer Unterstützungseinrichtung einer abfälligen Kritik unterzogen wurde. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten, sowie der Bekanntgabe des Themas der nächsten Versammlung (Erfahrungswahl der Branchenleitung) wurde die Versammlung geschlossen.

Hafenarbeiter, Binnenschiffer und Flößer.

Berlin. Die Hafenarbeiter hielten am 17. Juli eine Generalversammlung ab. Der Ortsvorstand, Kollege D. Niebe gab den Halbjahrsbericht. Er gab bekannt: Es haben in diesem Halbjahr stattgefunden 11 Vorstandssitzungen, 5 Mitgliederversammlungen, 1 öffentliche, 1 General- und 1 außerordentliche Generalversammlung, 5 Sitzungen der Streikkommission, 2 Vertrauensmännerversammlungen. Im weiteren berührte Redner in seinem Bericht auch noch den Zusammenschluß mit dem Transportarbeiter-Verband, welcher am 1. Juli erfolgt ist. Der Kassenbericht, den der Kassierer gab, hatte folgendes Resultat: Ueber Bestand 1909 334,59 Mtl., Einnahme 4201,68 Mtl., Summa 4536,27 Mtl. Ausgabe 4276,43 Mtl., Bestand 259,84 Mtl. Diese Abrechnung wurde von den Revisoren bestätigt, worauf auf Antrag dem Kassierer Decharge erteilt wurde.

Im weiteren Verlauf der Versammlung wurden die Mißstände im Arbeitsverhältnis auf vielen Holzplätzen besprochen. Kollege Bernhardt-Transportarbeiter, der in dieser Versammlung anwesend war, nahm in dieser Sache das Wort und empfahl auf jedem Holzplatz einen Platzdeputierten zu wählen, die dann bereit sind, jeden Augenblick mit der Sektionsleitung in Verbindung zu treten, dann werden in der Zukunft solche Mißstände auch aufhören.

Nach Erledigung einiger interner Sachen, war dann Schluß dieser gutbesuchten Versammlung.

Berlin. Es ist früh morgens. Schwere, massige Wagen fahren auf den Straßen. Vor einem Hause im Westen, sagen wir Luisenpark, macht einer dieser Faust. Mergelich und noch halbmißbe vom Tage vorher, den Körper mit der Zeit der Jahre hornüberbeugt, entsteigen ihm vier Männer. Berliner Kohlenarbeiter sind's. Das Tagewort beginnt. Die Kutscher laden die Kisten, 150-200 Stück. Der erste Arbeiter steigt ab. Behn bis fünfzehn Schritt bis zum Kellerzugang, dann 8-12 Stufen nach unten, wieder 15 Schritt durch den Vordortel, 12 Stufen hinauf und der Hof ist erreicht. Es geht weiter. Zwanzig bis dreißig Meter bis zum Gartenhaus, dann eine Wendeltreppe (so daß man sich knapp drehen kann), dann 115-126 Stufen hinauf, auf dem Boden noch einige Meter Weg und nun hat man das Ziel erreicht. Schweißtriefend und bis auf äußerste Ermattung wird der Kasten niedergesetzt. Ein Ausruhen gibt es nicht, es muß ausgepackt werden. Der andere Mann kommt und da muß der erste schon Platz gemacht haben. So geht es Tour für Tour, bis die Fuhre von zirka 10 000 Briten abgeladen ist. Der Arbeiter hat durch die Ausdränkungen aus seinem Körper Durst bekommen; er trinkt. Der erste Keim zur Berufskrankheit, der Schwindsucht, ist damit gelegt. Bei dem einen schadet es für den ersten Augenblick nichts, die Folgen stellen sich später ein; der andere aber, der vielleicht eine schwächere Körperkonstitution besitzt, muß ins Gras beißen. Man wird vielleicht sagen, die Leute bekommen gewiß solchen Lohn für ihre Arbeit, daß sie einträglicher anständig leben können. Ja, da sitzt das Pudels Kern. Wozig bis dreißig Pfg. Stundenlohn, auf einem einzigen Platz 45 Pfg.; das sind die fürstlichen Löhne, die von den Kohlenhändler Berlin an ihre Arbeiter gezahlt werden. Daß von diesen Löhnen die Arbeiter große Sprünge machen können, wird wohl niemand behaupten. In den meisten Fällen, wo eine kinderreiche Familie vorhanden ist, muß die Frau, um jedermann gerecht zu werden, mitarbeiten. Winderziehung sind dort unbekannte Dinge, von Familienleben gar nicht zu reden. Wer ist nun an diesen Zuständen schuld? Ihr selber seid es, Kohlenarbeiter und Kutscher, die Ihr Euch solche erbärmlichen Löhne bieten laßt. Von selbst kann nichts werden, von selbst wird auch kein Arbeitgeber herkommen und Euch etwas am Lohn zulegen. Beunruhigt Euch nicht lange, sondern tretet ein in die Reihen des Verbandes, dann werden die Verhältnisse auch bessere werden, als wie sie augenblicklich in der Branche sind. Seht nach anderen Städten Deutschlands, dort werden schon verschiedentlich höhere Löhne gezahlt wie in Berlin, das haben die Kollegen aber auch nur dem festen Zusammenschluß in der Organisation zu danken.

Kohlenarbeiter und Kutscher Berlins, wollt Ihr Eure Lage verbessern, dann besucht mehr die Betriebs-

besprechungen und Versammlungen, wo Ihr über die wirtschaftlichen Verhältnisse Aufklärung erhaltet, seid nicht so interesselos, sondern schließt Euch Euren organisierten Kollegen an. Auch verschiedenen Vertrauensleuten rufen wir an dieser Stelle zu: Besucht die Vertrauensleuteversammlungen, damit Ihr Eure Kollegen über dies und jenes unterrichten könnt. Organisierte Kollegen, legt mit Hand ans Werk. Bessere Zustände werden nur eintreten, wenn wir darnach trachten, jeden einzelnen Arbeiter und Kutscher der Organisation zuzuführen.

Einem Schlag gegen das Koalitionsrecht der Arbeiter versuchte die Braker Heringsfischerei. Nachdem es der hiesigen Ortsverwaltung gelungen war, sämtliche Platzarbeiter, 15 an der Zahl, zu organisieren, — bisher waren nur 2 organisiert, — versuchte die Verwaltung auch die Keschtrickerinnen, 35 an der Zahl, zur Organisation heranzuziehen. Zu der einberufenen Versammlung folgten 17 dem Ruf und Verließen, nachdem sie vorher bescheidungslos hatten, die Arbeit 7 Uhr abends; obgleich bis 10 Uhr gearbeitet werden sollte. Der Direktor der Gesellschaft verfügte nun, diese Mädchen sowie den Vertrauensmann auszusperrten. Nachdem der Gauleiter, sowie der Vorsitzende der hiesigen Zunftstelle im Kontor darum vorstellig wurden, bedeutete man ihnen, daß wohl etliche wieder anfangen dürften, aber nicht alle, denn es wären Mädchen dabei, die könnte er nicht gebrauchen (vorher wohl), auch der Vertrauensmann sollte natürlich springen. Die Mädchen weigerten sich aber, unter diesen Umständen die Arbeit wieder aufzunehmen. Durch dieses Zusammenhalten sah sich der Direktor veranlaßt, einer am Abend stattfindenden Betriebsversammlung mitteilen zu lassen, am andern Morgen sollten die Ausgesperrten alle wieder anfangen. Die Arbeit drängt, denn es kommen und gehen täglich Logger.

Der Lohn der Keschtrickerinnen spottet jeder Beschreibung; 10-15 Pf. pro Stunde für Anfängerinnen und jüngere Mädchen. Für ältere eingearbeitete 16-20 Pf. pro Stunde, Akkordsätze 1,35-1,55 Mtl. pro Tsch, für Ueberstunden 5 Pf. Aufschlag pro Stunde.

Welche horrenden Wochenlöhne herauskommen, kann sich jeder selbst ausrechnen, davon gehen ab: Krankentasse und Invalidentasse. — 8 Mtl. Kostgeld pro Woche bezahlen die Mädchen davon, übrig bleibt also gar nichts. Nachdem die Ausgesperrten wieder angefangen hatten, bewilligte der Direktor den vorstellig werdenden Vorsitzenden und Gauleitern auch eine kleine Lohnaufbesserung für die Strickerinnen von ein bis drei Pfennig pro Stunde.

Die eintägige Aussperrung hat also doch etwas genützt.

Darum hinein in die Organisation bis auf die letzte Keschtrickerin, dann werden auch bei der Braker Heringsfischerei bald andere Zustände herrschen.

Ueber andere noch herrschende Mißstände in einem späteren Bericht mehr.

Aus der Flößeret. Wir berichteten in der letzten Nummer des „Hafenarbeiters“, daß feinerzeit zirka 400 Flößer von der Bromberger Schleppschiffahrt gemahregelt worden sind. Wie wir nun nach näheren Feststellungen erfahren, sind beinahe 500 Mann gemahregelt, auf's Straßenpflaster geworfen. Jetzt warten die Gemahregelten täglich auf Bescheid von der Gesellschaft. Der Herr Direktor Ernst Müller hat ja durch Briefe jedem zugesagt, daß sie, wenn der Betrieb etwas besser wird, eingestellt werden. Grund der Mahregelung ist, daß sich die Flößer im vorigen Jahre nicht gefällig gezeigt haben, den ihnen von der Schleppschiffahrt aufgezwungenen Tarif ohne jegliche Lohnerbhöhung anzuerkennen. Die Gesellschaft hatte durch den Krieg, den sie anwandte, etwa 400 Mann zur Unterschrift herangelockt, die anderen, etwa 175 Mann, mußten im Frühjahr unterzeichnen und wer nicht wollte, bekam eben keine Reise. Unsere Kollegen waren nun gezwungen, den „Lohn-tarif“ zu unterschreiben. Trotzdem muß hervorgehoben werden, daß schon ein Teil unserer organisierten Kollegen bei der Kautionszahlung im Herbst unterzeichneten. Jetzt ist die Macht der Gesellschaft bei dem klauen Betriebe groß. Aber wir wollen abwarten, auf die Dauer lassen sich die Flößer nicht kommandieren. Jetzt muß mancher Kollege sich den Kerger vorbeihen, seinem Herzen Luft zu verschaffen, ist ihm nicht erlaubt, sonst könnte er fliegen, wie früher. Wenn man den Gemahregelten vorhält, daß der Betrieb zur fraglichen Zeit sehr flau geht und die Gesellschaft darf keine mehr einstellen, so müssen die Gemahregelten hierauf doch erwidern, daß dieses nur eine Ausflucht der Gesellschaft und Spekteure ist. Solche klauen Betriebsjahre sind schon des öfteren herangebrochen und trotzdem haben sich alle Flößer dabei ernährt, samt ihren Familien. Heute kommt man aber her und schmeißt alle diejenigen Flößer, gerade die Kerntuppe, welche schon 30 bis 50 Jahre ihre Kräfte dem Flößereikapital geopfert haben, einfach auf's Pflaster und vertribst sie stets auf den großen Holzaufrag. Herr Müller sollte bedenken, daß aber ein großer Teil der wichtigsten Flößer dies nicht ertragen kann. Wir fragen hier stets wieder, wo bleibt die Nächstenliebe? Wer hat das Kommandieren und Befehlen, daß diejenigen, welche auf dem Pflaster liegen, sofort eingestellt werden? Wir sind der Meinung, doch kein anderer als Herr Müller, oder sollte er Hintermänner zu der Flößeret nicht leben kann, soll sich eben andere Beschäftigung suchen.

Die Erfahrung hat es aber gezeigt, daß sehr wenige Flößer im Laufe des Sommers hindurch dem Betrieb fernbleiben können. Alle folgten sie stets dem Ruf zur Expeditionsstelle.

Wie oft haben Euch die Leiter der Organisation zugerufen: „Flößer, organisiert Euch!“ Die Flößer, welche unserem Rufe nicht folgten, haben heute sehr

schwer zu leiden. Nach den organisierten Kollegen schauen selbige, klane Brüder genannt, heute mit scheelen Augen hin. Sie sehen, daß die Organisation sie nicht im Stich läßt. Und wer hat von den heutigen unorganisierten Flößern den Verband noch nicht in Anspruch genommen? Auch kein einziger Flößer ist da, alle haben sie mit Hilfe der Macht des Zentralverbandes seit dem Bestehen der Organisation seit 1901 auf eine höhere Kulturstufe geschwungen. Aber so ist es fast überall. Wenn der Verband eingegriffen hat, Mißstände abgestellt und für eine gerechte Arbeitsverteilung usw. gesorgt hat, da bekommt er nach erreichten Ziele seinen Dank!

Die Flößer haben aber nun durch ihre Abtrünnigkeit von der Organisation eine üble Erfahrung davongetragen. Alles hier angeführte wäre über die Flößer nicht heringebracht, wenn sie der Organisation treugeblieben wären. Statt dessen wurden sie wieder Kriegervereiner. Diesen Vereinen haben die Flößer ihre Beiträge bezahlt, um im Winter mal das Tanzbein mit Muttern zu schwingen und jetzt bekümmert sich niemand von den Kriegervereiner um die Flößer. Geht doch hin zu Eurem Hauptmann, und beantragt doch mal die Auszahlung der Gemahregelunterstützung. O, pardon, so etwas gibt es nicht. Ein Mißgriff nach dem andern schleicht sich nun in den Betrieben ein. Verschiedene Floßmeister, die unsere Segner sind, spielen heute den Präses. Wir wollen zum Schluß des Berichtes noch anführen, daß die Flößer in ihrer Schwäche die Maulsperrre bekommen haben und nicht wagen, das im Tarif festgelegte Floßmaterial zu fordern. Beim Transport (Tour Nr. 49) vom Hafen, Floßmeister S. Bengsch aus Gottschimm, in Firma Lehn-Bromberg, haben sich fast alle Flößer die Weiden zwecks Zusammenspannen ihres Floßes kaufen müssen. Der ganze Transport hat sich fast mit neuen Weiden aus eigenen Mitteln versehen müssen. In Zantoch sind die Flößer mit ganzen Bündeln losgezogen. Denn für den Weitertransport des Holzes bis Stettin hielten die geleisteten alten verborbenen Weiden nicht mehr aus. Den Flößern drohte schon auf der Heide Gefahr. Ihre Floße wollten auseinander schwimmen, deshalb war schon ein Teil der Kollegen gezwungen, in Neß neue Weiden zu kaufen. Wenn früher, als alle Flößer in der Organisation waren, solche Fälle passierten, wie hier angeführt, so ging der Transport von Neßbann gar nicht erst ab. Gesah es dennoch, so kauften sich die Flößer Weiden und Nägel und was sie sonst nicht erhielten, und am Schluß der Reise bezahlte dann der Floßmeister an den Flößern den vorausgelagten Betrag zurück. Heute dagegen darf kein Flößer einen Ton riskieren; nun bezahlen sie die Beiträge, die sie „sparen“ wollten, auf eine andere Art. Da ist es leicht begreiflich, daß sich die Unternehmer freuen, denn früher, als die Organisation den Flößereibetrieb in Aussicht nahm, hütete man sich, den Flößern solche verrotzte Weiden anzubieten. Damals erhielten die Flößer sie als Brennmaterial geliefert und heute dienen sie als Material, von deren Güte das Leben des Flößers abhängt. Hier kann man wirklich sagen: „O Volk, erkenn', daß Du es bist, der immerfort betrogen ist!“ Wacht auf, Du Flößer, Du Proletarier. In den Kriegervereinen hat man Dich ja doch im Winter über die Schulter angesehen, und Du bist noch nicht heraus. Da gehörst Du ja auch überhaupt nicht hinein, Du hast ja gesehen, was der Gerichtsvollzieher mit der Zantocher Kriegervereinerfahne gemacht hat. Berechnung ist für 17 Mtl. und nun wollen sie Dich bloß haben, zur Anschaffung einer neuen und dann steigt Du wieder, dieneil Du bei der letzten Reichstagsersatzwahl rot gewählt hast. Mitthin gehörst Du in den Transportarbeiter-Verband, worin über hunderttausend Deiner Kollegen organisiert sind; da hast Du Schutz und Bestand gegen Entrechtung und Knechtung!

Hamburg. Die Lage der Kesselreintiger bei der Hamburg-Amerika-Linie. Die Kesselreintiger sind ungeachtet ihrer schweren und stark gesundheitschädlichen Arbeit, die schlechtest entlohnten Arbeiter im Hamburger Hafen. Auch die Weltfirma S.-M.-L. macht keine Ausnahme. Der jetzige Grundlohn beträgt für alle über 21 Jahre alten Arbeiter 2,60 Mtl., unter 21 Jahren 2,40 Mtl. pro Tag. Dieser Lohn kann im Laufe der Zeit von den Vorgesetzten auf 2,80 Mtl. resp. 3 Mtl. als Höchstgrenze festgesetzt werden. Eine Frist hierfür ist nicht vorgesehen. Weiter besteht ein Pauschal-Akkordsystem, nach welchem die Kesselreintiger pro Schiff, auch wenn länger als eine Woche an diesem gearbeitet wird, einen Zuschlag erhalten. Wird nun an drei, vier oder fünf Schiffen in einer Woche von ein und denselben Leuten gearbeitet, so wird in diesem Falle nur das letzte Schiff in Anrechnung gebracht. Der Akkordzuschlag beträgt im Höchstfalle 75 Pfg., 70 Pfg., 65 Pfg. und 60 Pfg. pro Schiff. Welcher Klasse dieser Entlohnung nun der Arbeiter zugewiesen wird, bestimmen die Vorgesetzten. Ein rechtlicher Anspruch auf diese Akkordsätze steht ihnen nach einer Entscheidung des Hamburger Gewerbegerichts nicht zu. Für Nacharbeit werden bei Arbeitszeiten von 6 bis 9 1/2 Uhr abends fünf Tagesstunden, bis 12 Uhr nachts ein Tagelohn und für die ganze Nacht, von 7 1/2 Uhr abends bis 5 1/2 Uhr morgens, zwölf Tagesstunden gerechnet. Während für alle anderen Kategorien, auch Hilfs- und Selegenheitsarbeiter der Hamburg-Amerika-Linie, ein Stundenlohn des Nachts von 70 und 60 Pfg. gewährt wird, ist dieses bei den Kesselreintigern nicht der Fall. Die Beflohnung, auf welche die Kesselreintiger Anspruch haben sollen, besteht aus Brot, Margarine und Kaffee mit Zucker. Auf Mittagessen am Schiff haben die Leute keinen Anspruch, desgleichen auch nicht auf freie Bekleidung.

Aus obigem ist zu ersehen, daß die Wohnverhältnisse dieser Arbeiter einer Aufbesserung dringend bedürften, vor allem, wenn man bedenkt, daß seit 1897

keine nennenswerte Besserung erfolgt ist. Die Arbeiter haben sich bereits mehrmals an die Direktion gewandt, doch sind sie stets abgewiesen worden. Hoffentlich bestimnt sich die Gesellschaft bald eines besseren und nimmt eine Neuregelung der Bezüge vor. Das liegt auch durchaus in ihrem Interesse.

Hamburg. Schauerleute. Versammlung am 24. Juli. Genosse Kalnbach hielt einen Vortrag über das Thema: „Der sittliche Mut im Klassenkampf“. Mit einem treffenden Gedicht von Freiligrath schloß der Redner seinen mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag. Zum Sektionsbericht teilt Karpinski mit, daß wieder eine ganze Reihe Gewergerichtszugänge anhängig gemacht werden mußten. Zum Punkt Parteienziehung wurde berichtet, daß nicht selten leichtfertigerweise Schauerleute die Karte entzogen wird. So wurde dem Kollegen E. wegen eines Streites in einer Wirtschaft die Karte entzogen, weil E. im Verdacht stand, einen anderen Hafenarbeiter beleidigt zu haben. Es scheint dem Hafenbetriebsverein nicht zu genügen, während der Arbeit die Schauerleute unter seiner Fuchtel zu haben, nein, auch nach beendeter Arbeitszeit will er über das Tun und Lassen der Schauerleute gebieten. Zu der ständigen Rubrik Unfälle wird bemerkt, daß von sachverständiger Seite eine eigenartige Praxis geübt wird. Danach soll auch derjenige Schaueremann, welcher die Dampfwinde bedient, sich überzeugen, ob im Raum alles klar ist, während es bisher üblich war, daß nur der Aufenmann sich vergewisserte, ob alles klar sei. Ueber lange Arbeitszeit klagen die Schauerleute vom Betrieb Wunte. Am Mittwoch, den 20. Juli, morgens 6 Uhr, wurde mit der Arbeit begonnen, ein Gang arbeitete bis 9 Uhr abends, während zwei Gänge die ganze Nacht arbeiteten. Am Donnerstag morgen gingen dann einige derjenigen, welche die Nacht vorher gearbeitet hatten, wieder zur Arbeit, arbeiteten bis 6 Uhr abends, machten eine Pause von 1½ Stunden und arbeiteten dann bis 3 Uhr morgens. Dieselben Schauerleute mußten dann am Freitag morgen wieder mit der Arbeit beginnen, bis nachmittags 3 Uhr das Schiff fertig war. Dann konnten auch die Schauerleute nach Hause gehen. Von mehreren Rednern wurde betont, daß es hier nur Selbsthilfe gebe, denn wenn der Hafenbetriebsverein andere Verhältnisse hätte schaffen wollen, wäre dazu Gelegenheit genug gewesen. Nur die Organisation kann hier helfend und bessernd einwirken, wenn alle Schauerleute sich derselben anschließen.

Karlsruhe. Eine erfolgreiche Lohnbewegung führten die Kohlenarbeiter der Firma Strohmer, Lagerhausgesellschaft am Karlsruher Rheinhafen, durch. Die Firma bewilligte ohne Streit eine Lohnzulage von 2 Pfg. pro Stunde, so daß der Stundenlohn nunmehr 45 Pfg. beträgt. Die Ueberstunden werden mit 5 Pfg. und die Akkordarbeiten mit 50 Pfg. pro Wagen höher entschädigt. Auch die Firma Stachelhaus & Wuchloh hat die vom Verband eingereichten Forderungen bewilligt, so daß die übrigen Firmen jedenfalls nicht umhin können, gleichfalls mit den Löhnen in die Höhe zu gehen. Wieder eine Lehre für die noch unorganisierten Kollegen zum Anschluß an den Verband.

Eine für Kastenschutenschiefer richtige Entscheidung fällt kürzlich das Königl. Schöffengericht zu Magdeburg. Der Kastenschutenschiefer W. M. mußte im Auftrage seines Unternehmers mit seiner Schute nach Magdeburg fahren. Da er nicht im Besitz eines Patentz ist, erhielt er einen Strafbefehl in der Höhe von 30 Mk. Er erhob dagegen Einspruch mit der Begründung, daß nicht ihn, sondern den Unternehmer die Schuld treffe, weil er ja dessen Auftrag erfüllen mußte, obgleich dieser wußte, daß er nicht Besitzer eines Patentz sei. Die Begründung dieses Einwands genügt dem Gericht jedoch nicht, es bestätigte vielmehr den Strafbefehl. Unsere Kollegen werden gut tun, vorzukommenfalls vorzubauen, damit nicht sie die Leidtragenden sind.

Die Lohnbewegung der Rheinschiffer ist beendet. Es gelang uns, mit den Rednern einen Tarif abzuschließen. Ueber die Einzelheiten des Tarifs, der trotz christlich-nikolausiger Quertreibereien erhebliche Vorteile für unsere Kollegen bringt, sowie über die Bewegung selbst, werden wir in nächster Nummer berichten.

Stettin. Am Sonntag, den 17. Juli, hielt die Sektion der Hafenarbeiter ihre Monatsversammlung ab. Zum ersten Punkt nahm einer der Verbandsvorsitzenden aus Berlin das Wort zu einem Vortrage über technische Erfindungen in unserem Zeitalter mit besonderer Berücksichtigung der Hafenbetriebe. Die neue Arbeitsmethode des Unternehmers Müller berücksichtigte der Redner darin in kurzen Worten und ersuchte, die Sache dem Mitgliedschaftsvorstand zur Erledigung zu überweisen, damit derselbe im gegebenen Moment eingreifen kann. Hierzu wurde ein Antrag angenommen und der Disziplinarverwaltung zur Berücksichtigung überwiesen, der besagt, daß Kollegen, welche entgegen dem Beschlusse des Hauptvorstandes bei dem Unternehmer Müller arbeiten, ausgeschlossen werden sollen. In die Sektionsleitung wurden die Kollegen H. Neumann, Fehmann, G. Hoppe, W. Krüger und Köhn gewählt, zu Kartelldelegierten die Kollegen H. Neumann und Janzon vorgeschlagen. Die Abrechnung vom Stiftungsfest ergab eine Einnahme von 79,50 Mk. und eine Ausgabe von 150,30 Mk., mithin ein Defizit von 70,80 Mk. Die Abrechnung wurde für richtig befunden. Die besondere Sterbenunterstützungskasse, welche in der selbständigen Organisation bestand, wird wie bisher beibehalten mit der Maßnahme, daß die Unterstützung für den männlichen und weiblichen Sterbefall auf 45 Mk. erhöht wird. Der Sektionsleiter gab bekannt, daß sich die arbeitslosen Kollegen zwecks Kontrolle

am Tage, von 9—11 Uhr vorm. und von 4½—6 Uhr nachm. im Bureau der Transportarbeiter, Gr. Oberstraße, zu melden haben. Die Auszahlung der Unterstützung findet täglich von 9—12 Uhr vorm. statt. Den streikenden Arbeitern der Chemischen Fabrik Pommerensdorf wurde jede moralische wie auch, wenn nötig, finanzielle Unterstützung zugesichert. Hierauf Schluß der mittelmäßig besuchten Versammlung.

Winnenschiffer.

Von den Einzelzahlstellen gingen im 2. Quartal 1910 folgende Beiträge bei mir ein: Specht-Böfen 67,80 Mk., Reddig-Elbing 4 Mk., Wenzel-Elbing 4,80 Mk., Kahn-Bromberg 54,40 Mk., Willing-Grünberg 14,20 Mk., Pauli-Landsberg 2,80 Mk., Seiling-Katel 29,60 Mk., Agitationstom. Dauszig 6 Mk., in Summa 183,60 Mk.

Noch ausstehende Zahlstelle: Weiter-Katel. Fr. Schittorr.

Handelsarbeiter.

Die gesetzliche Reform der Sonntagsruhe, die schon so oft angekündigt ist, soll nun Tatsache werden. Der Entwurf über die Neuregelung der handelsgewerblichen Sonntagsruhe wird dem Reichstage voraussichtlich zu Beginn des nächsten Jahres zugehen.

Die Novelle will vorschlagen: völlige Sonntagsruhe in allen Betrieben, die mit keiner offenen Verkaufsstelle verbunden sind, für gewisse Betriebe und in Festzeiten oder in der Zeit der Branchen-Hochsaison sind Ausnahmen zulässig, doch darf die Arbeitszeit zwei Stunden nicht überschreiten, näheres haben die Ortsstatute anzuordnen.

Beschränkte Sonntagsruhe herrscht bei allen offenen Verkaufsstellen.

Im allgemeinen soll die Verkaufszeit bei ihnen aber nur noch drei Stunden währen, die möglichst so gelegt wird, daß sie vor die Kirche fällt, also die Angestellten nach Beendigung des Gottesdienstes Herren ihrer Zeit sind. Da beobachtet worden ist, daß den Angestellten vielfach die Möglichkeit zum Kirchenbesuch fehlt, so muß der Schluß des Geschäftsbereichs bereits 30 Minuten vor Beginn des Gottesdienstes beginnen und nach Beendigung des Gottesdienstes die gleiche Zeit bis zur erneuten Geschäftseröffnung verstreichen. Im allgemeinen haben die Geschäfte also von 9½ bis 11½ Uhr mittags zu schließen. Für die sogenannten Lebensmittelbranchen, (Fleisch, Materialien, Backloft, Butter, Backwaren etc.) ist die Ueber-schreitung der dreistündigen Maximalarbeitszeit bis zu höchstens fünf Stunden zulässig. In diesem Falle müssen die fünf Stunden so gelegt werden, daß spätestens um 2 Uhr nachmittags überall vollständige Sonntagsruhe eintritt, auch die jeglichen Ausnahmen für Bäckereien und Blumenengeschäfte sollen fortfallen. Es soll in Zukunft ferner streng darauf geachtet werden, daß an Sonntagen beim Eintreten der Schlusszeiten kein Kunde mehr bedient wird, auch dann nicht, wenn er bereits vorher im Laden anwesend war. An Wochentagsabenden ist die Bedienung der beim Schluß anwesenden Kunden zulässig.

Der Entwurf verzichtet auf den Erlass von Sonderbestimmungen für große, mittlere und kleine Gemeinden,

da die Verhältnisse in den Einzelstaaten grund-verschieden sind. Als freizugebende Sonntage gelten in Zukunft nur noch die beiden, die den Festen vorangehen, im ganzen also sechs; die Geschäfte dürfen aber auch an ihnen höchstens neun Stunden offen halten. Eine Verschärfung der Strafbestimmungen für Zuwiderhandlungen beabsichtigt die Novelle nicht einzuführen, die geltenden reichen aus.

Berlin. Eigenartige Zustände herrschen bei der Firma Mix u. Genest in Schöneberg, die wirklich wütend sind, der Offenheit unterbreitet zu werden. Die Firma hatte früher ihre Betriebswerkstätten in Berlin und da Erweiterungsarbeiten sich als notwendig erwiesen, wurde eine neue Fabrikanlage in Schöneberg gebaut, die seit ungefähr 2½ Jahren bezogen ist. Nicht weit von der Fabrik entfernt liegt die sogenannte „Blanke Hölle“ und wie es den Anschein erweckt, hat die Fabrik einige „fagenhafte“ Hüllenzustände mit übernommen. Wenn auch nicht die Feuerqualen zur Anwendung gelangen, so aber umsonst die des Hungers. Die Löhne, die die Firma Mix u. Genest A. G. an ihre Packer, Lagerarbeiter und Lagerarbeiterinnen, sowie Betriebshilfsarbeiter zahlt, sind zum Leben zu wenig und zum Verhungern noch ein wenig zu viel, so daß die dadurch geschaffene Situation eine recht qualvolle ist. Die Lohnverhältnisse, die diese hochangesehene Weltfirma ihren Arbeitern nun schon seit langem bietet, sind alles andere, aber keine auskömmlichen.

Die jugendlichen Arbeiter, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, werden mit 18 und 20 Pfg. pro Stunde eingestellt. Ältere über 20 Jahre alte Arbeiter, die sogenannten Betriebshilfsarbeiter werden mit 36 bis 38 Pfg. eingestellt. Die Packer und Lagerarbeiter gelangen mit 40 Pfg. pro Stunde zur Einstellung, und die in den Lagern und im Packraum beschäftigten Kolleginnen fangen mit 26—28 Pfg. Stundenlohn an. Die tägliche Arbeitszeit beträgt 8½ Stunden. Demnach gestalten sich die durchschnittlichen Tagesdienste wie folgt: Für jugendliche Arbeiter 1,57 bis 1,75 Mk. pro Tag und 9,42 bis 10,50 Mk. pro Woche. Für Betriebshilfsarbeiter 3,15 bis 3,32 Mk. pro Tag und 18,90 bis 19,92 Mk. pro Woche. Für Packer und Lagerarbeiter 3,50 Mk. pro Tag und 21 Mk. pro Woche. Für die Packerinnen 2,08 bis 2,44 Mk. pro Tag und 12,48 bis 14,64 Mk. pro Woche.

Von vorstehenden Löhnen sind nun noch die Kranken- und Invalidenbeiträge in Abzug zu bringen,

welche für jugendliche und weibliche Arbeiter 60 Pfg. pro Woche und für die erwachsenen männlichen Arbeiter 90 Pfg. pro Woche ausmachen.

Im ferneren kommt hinzu, daß die Lage des Betriebes eine äußerst ungünstige ist und der größte Teil der Kollegen Jahrgelagenheiten benutzen müssen, wofür wöchentlich ebenfalls 60 Pfg. bis 1,20 Mk. in Ansatz zu bringen sind. Rechnet man diese Ausgaben von den erzielten Verdiensten ab, so bleiben mir ausgesprochene Hungerlöhne übrig. Lohnerdhungen finden selten statt.

Vor einigen Monaten traten die Kollegen aus der Expedition zusammen und beschloßen der Direktion ihre schlechte Lage durch eine Kommission vorzutragen zu lassen. Die Kommission wurde wohl angehört, auch wurde versprochen, eine weitere Prüfung der vorgetragenen Wünsche vorzunehmen, aber bis heute ist noch nicht das geringste zu merken; zu welchem Ergebnis die Nachprüfung geführt haben, liegt in weiter Ferne. Von irgendwelcher Milderung ist auch nicht das geringste zu spüren! Oder hat vielleicht die hohe Betriebsleitung festgestellt, daß noch keiner den Hungertod erlitten hat und daher Abhilfe noch nicht am Platze sei?

Das lange Zögern der Betriebsleitung hinsichtlich der Aufbesserung der Löhne in der Expedition hat bei den dort Beschäftigten eigenartige Gefühle aus-gelöst. Alle sehen bereits ein, daß auf gutem Wege wohl nichts zu erreichen sein wird, sondern hier muß mit aller Energie eine Aufbesserung gefordert und durchgeführt werden.

Wise Zungen wollen behaupten, daß die Firma dicht vor dem Zusammenbrüche stehe, d. h., der Pleitegeier sei nicht in allzu weiter Ferne. Dem ist aber keineswegs so. Der letzte Geschäftsabschluss war immer noch ein guter. Es gelangte trotz der wirtschaftlichen Krise immer noch eine Dividende von 16 pCt. zur Verteilung an die Aktionäre.

Den Maßstab hier angelegt ergibt, daß die Firma sehr günstig dasteht, ergo kann sie auch bessere Löhne bezahlen. Die dort Beschäftigten sind der Ansicht, daß die Firma sogar noch besser dastehen könnte, wenn ein wenig mehr mit der vorhandenen Beamten-wirtschaft aufgeräumt werden würde. Die übergroße Zahl der Beamten werden dem Betriebe für die Dauer zum Verhängnis.

Der Betrieb beschäftigt gegenwärtig insgesamt 1350 Arbeiter und Arbeiterinnen, denen aber stehen 385 Beamte gegenüber. Also auf je 3 Arbeiter ein Beamter; das ist zweifellos etwas des Guten zuviel. Es kann bei den Beamten sehr gut etwas gespart werden, um so den Löhnen der Arbeiter mehr Rechnung zu tragen. Beamtete Lohnzulagen der Arbeiter werden fast ständig abgeschlagen und zwar unter den wichtigsten Gründen.

Die Abteilung Expedition hat vor kurzem einen neuen Leiter erhalten, der sich Abteilungschef nennen läßt; an diesen traten denn auch bald die Kollegen wegen einer Lohnzulage heran; er lehnte aber eine solche ab mit der Begründung, daß er den Standpunkt verrete, daß 20 bis 21 Mk. Lohn vollständig genügend seien. Er sei aus München und habe dort ebenfalls einen größeren Betrieb geleitet, aber mehr Lohn sei auch dort nicht gezahlt worden. Der Name dieses Weisheitsmenschen ist Anforje. Wir geben den Namen bekannt, um den Münchener Kollegen Gelegenheit zu geben, sich dieses Herrn zu erinnern. Außerdem gab dieser Herr in seiner bay-rischen Gemütslichkeit zu verstehen, daß er mit den Packern und Lagerarbeitern solange wechseln würde, bis er Leute hätte, die mit den gebotenen Löhnen zufrieden seien. Also Kollegen, demnach öffnet sich für Euch recht trostreiche Aussichten. Um alle vor-handenen und kommenden Widerstände zu beseitigen, die Euer Vorwärtsdrängen hemmen, kann es für Euch nur eine Lösung geben, und die ist, geschlossen Mann für Mann in den Transportarbeiter-Verband hinein, um so mit mehr Kraft und Entschlossenheit Euren berechtigten Forderungen Nachdruck zu ver-schaffen.

Hamburg. Schon öfters ist die Methode der Firma Singer u. Co. gekennzeichnet worden, wie sie mit ihren Angestellten umzuspringen pflegt. Auch die hiesige Filiale macht davon keine Aus-nahme, ja im Gegenteil, im Vergleich zu den hohen Mieten und Lebensmittelpreisen sind die Verhältnisse hier noch schlechter.

Die Kassierer, die hier im Dienste der Firma tätig sind, müssen sich mit dem Hungerlohn von 12 Mk. wöchentlich und 3 pCt. Inlaffo begnügen. Die Ver-kaufsprovisionen, welche die Kassierer erhalten, sind verschrieen, z. B. für Spezialmaschinen 5 pCt., für Doppelsohlmaschinen (für Schumacher) 7½ pCt., für billige Maschinen 10 pCt. und für teurere Maschinen 15 pCt. Ferner wird aber keine Verkaufsprovision ganz ausbezahlt, sondern nur zwei Drittel und ein Drittel bleibt stehen.

Ein ganz raffiniertes System wendet diese Firma beim Verkauf von Doppelsohlmaschinen an, wofür der Kassierer 7½ pCt. Verkaufsprovision bekommt, wird aber von Seiten des Käufers ein Monteur zum Unter-richt erteilen verlangt, so muß der Kassierer 2 pCt. von seiner Verkaufsprovision abtreten, um die Kosten des Monteurs zu decken, so daß der Kassierer nur mehr 5½ pCt. Verkaufsprovision erhält und davon werden ebenfalls nur zwei Drittel ausbezahlt.

Ferner soll eine neue Anordnung eingeführt werden, daß kein Kaufvertrag mehr abgeschlossen werden darf unter 10 Mk. Anzahlung (früher 6 Mk.) und 1,50 Mk. wöchentlich Abzahlung (früher 1 Mk.), um eine schnellere Geldentreibung zu erzielen. Daß durch Inkrafttreten dieser Anordnung die Kassierer und Heifenden ihren vertragmäßigen Ver-pflichtungen, jährlich 50 bis 54 Maschinen zu ver-kaufen, nicht mehr nachkommen können, ist leicht er-kennlich, da die meisten Maschinen in Arbeiterreisen

abgesetzt werden. Es gibt in diesem Betriebe sehr viel zu reformieren, aber wir wollen uns das noch zur Verfügung stehende Material für später ersparen. Trotz dieser schon angeführten Mängel sind es diese Proletarier im Stehtragen nicht der Mühe wert, sich den organisierten Arbeitern anzuschließen, im Gegenteil, die Mehrzahl nimmt einen ablehnenden Standpunkt gegen die Organisation ein.

An die gesamte Arbeiterschaft richten wir deshalb das Ersuchen, jeden Kaffierer und Reisenden welcher vorzuziehen, auf seine Verbandszugehörigkeit zu befragen und sich die Legitimationskarte des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes vorzeigen zu lassen. Mit unorganisierten schließt man keinen Kaufvertrag ab.

Den Kaffierern rufen wir zu: „Hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband, damit endlich auch für Euch bessere Verhältnisse geschaffen werden können.“

Kiel. Die Hausdiener, Portiers u. des Kaufhauses Rudolf Karstadt, die von wenigen Ausnahmen abgesehen sämtlich im Transportarbeiter-Verband organisiert sind, beauftragten die Organisationsleitung, der Firma Forderungen in Bezug auf die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu unterbreiten.

Die Firma lehnte jedoch ein Verhandeln mit den Vertretern des Verbandes mit der Begründung ab, sie wolle nur mit ihren Leuten verhandeln. Diesem Wunsch wurde entsprochen, die Hausdiener wählten eine Kommission bestehend aus drei Kollegen, und diese wurde dann am Donnerstag, den 21. Juli, bei der Firma vorstellig. Das Resultat war, die Kommission solle Freitag, den 22. Juli, wiederkommen und eine Liste mitbringen, auf der die Wünsche der Hausdiener verzeichnet seien.

Dieses Verlangen wurde ebenfalls im Interesse des Friedens erfüllt, jedoch zeigte die Verhandlung, daß die Firma nur einigen Hausdienern Zulage gewähren wollte.

Daraufhin erneuerten die Kollegen ihren Beschluß vom 20. Juli, der dahinging, am Sonnabend, den 23. Juli, die Arbeit niederzulegen, jedoch sollte am Sonnabend früh seitens der Organisationsleitung nochmals versucht werden, eine Einigung herbeizuführen. Der Vertreter der Firma, der inzwischen wohl zu der Erkenntnis gekommen zu sein schien, daß ein Streik im beiderseitigen Interesse unterbleiben könne, willigte in eine Verhandlung mit der Organisation ein, das Resultat war folgendes: 7 Kollegen erhalten sofort 1 Mk., 3 1,50 Mk., 20 2 Mk. Zulage pro Woche. Jedem der an der Lohnbewegung Beteiligten werden unter Fortzahlung des Lohnes folgende Ferien gewährt: nach 1/2 jähriger Tätigkeit 3 Tage, nach 1 jähriger Tätigkeit 7 Tage, nach 2 jähriger Tätigkeit 10 Tage. Ferner sollen die Portiers Frühstücks- und Wesperrausen erhalten.

Maßregelungen dürfen aus Anlaß dieser Bewegung nicht vorgenommen werden.

Bedenkt man, daß die große Mehrheit der Hausdiener erst kurze Zeit dem Verbande angehören, so muß zugegeben werden, daß sie durch ihr geschlossenes einigtes Vorgehen einen schönen Erfolg errungen haben. Wir können es aber nicht unterlassen, hier die Namen derjenigen anzugeben, die bereit waren, ihren Kollegen bei einem evtl. Streik in den Rücken zu fallen, es sind dieses die Hausdiener Berg, Annenstr., Witt, Hasselmannstr. 27, Knudsen, Eckerstr. 3, Horn, Hasselmannstr. 24, Günther, Königsberg 52, Lütt, Fährstr. 12 und Stahlberg.

Hoffentlich haben diese aus der Bewegung gelernt, wie man sich betragen muß, um nicht als Verräter seiner Arbeitsbrüder zu gelten.

Die Leipziger Kinematographen = Angestellten organisieren sich. Auch unter den Kinematographen-Angestellten regt es sich allenthalben, das Solidaritätsgefühl ist erwacht und der Gedanke gewinnt an Boden, daß nur durch Einigkeit und stramme Organisation eine Verbesserung der sozialen Lebensbedingungen erzielt werden kann. Während in anderen gewerblichen Betrieben eine geregelte Arbeitszeit besteht, haben es leider die Angestellten der Kinematographen-Theater noch nicht so weit gebracht. Sehr oft wird mit der Arbeitskraft der Kinematographen-Angestellten direkt Mißbrauch getrieben, den meisten Prinzipalen ist ein normaler Betriebsstag mit 10 Arbeitsstunden noch viel zu kurz und sie vergessen ganz, daß beim Wochenpensum der Sonntag mit 11 Arbeitsstunden noch hinzukommt, und daß Abends-, Nacht- und Sonntagsarbeit im gewerblichen Leben zum Teil höher bezahlt werden muß, scheint ihnen ebenfalls etwas Neues zu sein. Daß die Tätigkeit im dunklen Kinematographen-Theater gesundheitsfördernd ist, wird wohl niemand behaupten wollen. Es ist daher hohe Zeit, daß sich die Kinematographen-Angestellten endlich auf ihre Menschenwürde besinnen und sich bewusst werden, daß Arbeit und Entlohnung immer im richtigen Verhältnis zueinander stehen müssen.

In Leipzig sind die Kinematographen-Theater in Bezug auf die Art ihres Betriebes äußerst raffiniert entwickelt; sie machen den Eindruck eines organischen Ganzen. In gleicher Weise haben nun auch die Angestellten bessere Fühlung genommen als in manch anderer Stadt. So hat hier seit der Auflösung des Lokalvereins die moderne Organisationsidee Wurzel gefaßt und wir wollen hoffen, daß die Kinematographen-Angestellten anderer Städte ihren Leipziger Kollegen bald folgen mögen. Die Leipziger Kinematographen-Angestellten haben alle Ursache, an dem begonnenen Werke weiter zu bauen, bis auch der letzte Mann der Sektion der Kinematographen-Angestellten im Deutschen Transportarbeiter-Verband zugeführt ist. Wenn dies geschehen ist, werden auch die Kinematographen-Angestellten bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse erringen können.

An die organisierte Arbeiterschaft richten die Kinematographen-Angestellten die Bitte, überall die Angestellten nach ihrer gewerkschaftlichen Legitimations-

karte zu fragen; denn mit Hilfe der Kontrolle wird es uns möglich sein, auch den letzten Mann der Organisation zuzuführen.

Transportarbeiter.

Ausbach. Die Speditionsarbeiter bei den Firmen J. Mader und Gg. Wabel haben gegen Ende Juni Forderungen eingereicht auf entsprechende Lohn-erhöhung und Arbeitszeitverkürzung, sowie auf Freigabe jedes 3. Sonntags als Feiertag. Es gelang zwar nicht, einen Tarifvertrag durchzuführen, doch gewährten beide Unternehmer eine Lohnzulage von 1 Mk. pro Woche und gaben das Versprechen ab, möglichst für Verkürzung der Arbeitszeit Sorge zu tragen. Ebenso wurde erreicht, daß die Fuhrleute abwechselungsweise füttern können, so daß jedem alle 3 Sonntage ein freier Tag zusteht.

Ein Teil der Ausbacher Fuhrleute hat den Wert der Organisation bis jetzt nicht erkannt, mögen sie in Zukunft mehr Interesse für die Organisation zeigen, dann wird es noch besser für sie. Der einzelne ist heute machtlos.

Baum-Wilhelmshaven. Trotzdem unsere Organisation im Laufe der letzten fünf Jahre für die hiesigen Transportarbeiter einigermaßen menschenwürdige Zustände geschaffen hat, haben wir doch noch immer Betriebe am Orte, in welchen die Lohn- und Arbeitsverhältnisse mehr als miserabel sind. So haben wir in Neuende den Betrieb von Harm Krüger, dessen Name in unserer Umgebung ja berühmt ist. Bei den Arbeitern wegen der traurigen Zustände, die dort herrschen, bei den Unternehmern wegen der Schmutzkontinenz, die von dieser Firma betrieben wird.

Harm Krüger gehört eben zu denjenigen Unternehmern, die alles annehmen, ganz egal für welchen Preis. Dieses kann er aber nur, weil er es auf Kosten seiner Arbeiter tut. Wenn in den meisten Betrieben am Orte 28 bis 30 Mk. Wochenlohn bezahlt wird, so zahlt Harm Krüger im höchsten Falle 21 bis 24 Mk. Dazu kommt, daß er eine ganze Anzahl jugendlicher Kutscher beschäftigt, welche bei ihm in Kost und Logis sind. Diese jugendlichen Kutscher erhalten nun ganz nach Belieben des Harm Krüger Lohn, die eine Woche mal 10 Mk., dann 8 Mk., 6 Mk. und so weiter, und ist Krüger in der Woche einige Male mit seinen „Knechten“ in die Wirtschaft gegangen, dann kommt es auch vor, daß dieselben mit 3 und 5 Mk. pro Woche entlohnt werden. Man sollte glauben, daß bei solchen horrenden Löhnen mindestens des Sonnabends ausbezahlt würde, was aber nicht der Fall ist. Oft kann man beobachten, daß die dort Beschäftigten des Sonntags hinter Krüger herlaufen, damit sie ihre paar Groschen bekommen. Für diesen horrenden Lohn sind die Kutscher im Sommer gezwungen, auch noch den ganzen Sonntag über zu arbeiten, denn leider laufen alle Beretine nach Harm Krüger, wenn dann Sonntags eine Tour per Wagen gemacht werden soll, denn alle wissen, so billig wie „Harm“ fährt kein anderer Unternehmer.

Wenn wir uns nun diesen Musterbetrieb mal von innen ansehen und uns die Schlafräume der Kutscher genau betrachten, so kann man vor Schreck auf den Rücken fallen. Beschreiben läßt sich dieses Logis nicht, aber jedenfalls werden wir bald mal in der Lage sein, ein Bild davon zu bringen. Wundern müssen wir uns, daß unsere Polizei sich dieses Logis noch nicht angesehen hat. Bestehen hier in unserm Bezirk doch sonst ziemlich harte Bestimmungen über das Logiswesen, d. h., wenn ein Mieter einen Postgänger hat, Wehe einem solchen, der mehr Logisleute untergebracht hat, als wie die Polizei bestimmt, der muß ohne weiteres blechen. Wir halten diese Vorschriften für ganz gut, aber man soll dieselben auch für Unternehmer in Anwendung bringen. Gerade in solchen „Buden“ ist es doch leicht möglich, daß gegen den § 175 verstoßen wird.

Von unserer Seite ist es nun schon des öfteren versucht worden, in diesem Betriebe Reformen zu schaffen. Leider ist es uns bis jetzt nicht gelungen. Auch bei unserer letzten Lohnbewegung, wo es auch bei Krüger zur Arbeitseinstellung kam, war der Erfolg kein nennenswerter, denn in diesem Betriebe fanden sich alle möglichen und unmöglichen Elemente zusammen, um Streikbrecherarbeit zu verrichten. Sogar unser allbekanntes Spindler, der vor Jahren von uns an die frische Luft befördert wurde, weil er versuchte, in unerschämtester Weise unsere Verbandsklasse zu erleichtern, war dort zu finden. Heute scheint er bereits zum ersten Kutscher und Wacker in diesem Betriebe avanciert zu sein.

Dann haben wir in Sedan den Betrieb von Albert Wieting. In diesem Betriebe sieht es auch noch recht trostlos aus, wir können nun nicht behaupten, daß die Löhne so schlecht sind, wie bei Krüger, aber die Arbeitszeit ist eine solch lang ausgebehnte, wie sie in anderen Betrieben nicht zu finden ist. Leider haben sich in diesem Betriebe auch erst drei Kollegen entschließen können, unserem Verbande beizutreten. Deshalb war es uns auch nicht möglich, bei unserer letzten Lohnbewegung dort durchgreifende Verbesserungen einzuführen.

Der Unternehmer weiß eben ganz genau, was er seinen Leuten bieten darf, wer muß, steigt und der Betroffene muß eben mit allem zufrieden sein. Wenn alle Kollegen im Verband wären, würde der Unternehmer sich es vielleicht doch erst überlegen, ob er so mit seinen Arbeitern umspringen kann.

Nun bringen es aber die dort Beschäftigten fertig und behaupten, unsere Organisation hätte für sie keinen Wert, unsere Organisation wäre nicht in der Lage, Verbesserungen zu schaffen. Wir geben ohne weiteres zu, daß, so lange, wie die Arbeiter nicht organisiert sind, und nicht zusammenhalten, der Verband nichts für sie tun kann und auch kein Interesse daran hat, für Nichtorganisierte sich ins Treffen zu stellen. Aber die Sache liegt so, Beiträge zu der

Organisation entrichten, wollen viele nicht, aber den Mehrlohn, den die organisierten Kollegen sich erkämpfen, den stecken auch gern andere Leute in die Tasche.

Wenn wir in der nächsten Zeit unsere Statistik veröffentlichen, was die Organisation bei der letzten Bewegung für die Mitglieder an Mehrlohn herausgeholt hat, dann glauben wir, wird keiner mehr sagen können, unser Verband hätte keinen Zweck.

Selbstverständlich kommt bei einer Lohnbewegung nicht jeder zu seinem vermeintlichen Recht, ein Streik ist ein Kampf, und bei jedem Kampf gibt es Opfer, das läßt sich nicht vermeiden. Wenn aber unsere Kollegen wollen, daß jeder zu seinem Rechte kommen soll, dann muß jeder Kollege helfen, die Kräfte zu sammeln. Jeder solle eben mit dafür sorgen, daß die indifferenten Berufskollegen weniger werden, bei jeder Gelegenheit soll man sie auf den Wert der Organisation aufmerksam machen. Wenn nach dieser Richtung hin jeder seine Schuldigkeit tut, dann werden wir bald in der Lage sein, Tarife abzuschließen, woran Herr Griffel und Taptan ihre helle Freude haben werden.

Eine kleine Verleumdung der Kutscher Bremen leisteten sich die etwas anrüchlichen „Bremer Nachrichten“ anlässlich eines tief bedauerlichen Unglücksfalles. Auf einem Holzplatz in der Tritonstraße waren Arbeiter damit beschäftigt, Bretter auf einen bereits hoch mit Holz beladenen Wagen zu laden. Ein zehnjähriger Knabe schaute dabei mit seinem Schwesterchen zu. Plötzlich brachen die zum Festhalten der aufgestapelten Bretter angebrachten Stützen, die Bretter rutschten ab und begrubten den Kleinen unter sich. Sein Schwesterchen lief laut weinend davon, um die Mutter herbeizuholen. Die arme Mutter sah ihren Liebling nur als Leiche wieder. Darauf bringen nun die „Bremer Nachrichten“ eine Zuschrift, die von Unkenntnis der Verhältnisse strotzt. Es heißt dort, daß die Fuhrleute ihre Wagen in fahrlässiger Weise überladen und nur mangelhaft Holz oder Bretter mit Lauen oder Ketten zusammenhalten. Dazu haben wir zu bemerken, daß die Fuhrleute die Wagen nicht beladen, sondern nur abfahren; die Wagen werden von Arbeitern beladen und diese werden von der Firma beauftragt, die Wagen so voll zu beladen. Dort, wo die Fuhrleute die Wagen zu beladen haben, erhalten diese den Auftrag von den Fuhrunternehmern, wieviel aufgeladen werden soll. Wenn die Fuhrleute sich weigern würden, ein solches Fuhr zu fahren, dann würden sie einfach entlassen werden. Nun schreibt der Einsender, daß die Schutleute angewiesen werden möchten, schärfer darauf zu achten, daß die Wagen nicht so voll beladen werden, da sonst die Fuhrleute in Strafe genommen werden müßten. Es bedarf da wirklich keiner besonderen Ermahnung an die Schutleute, da diese ohnehin schon die Fuhrleute ganz besonders aufs Korn nehmen, trotzdem diese meistens an Uebertretung der Straßenpolizeiverordnung nicht schuld sind. Der Einsender sollte seine Mahnung nur an die Unternehmer richten; wenn diese in Strafe genommen würden, so würde das Überladen der Wagen schon aufhören und manches andere dazu. Die Fuhrleute sind ohnehin schon geplagt genug: lange Arbeitszeit und geringer Lohn, dazu viele Strafmandate, das sind die Freuden der Fuhrleute Bremens.

Celle. Die Ortsverwaltung sieht sich genötigt, an dieser Stelle die Kollegen an ihre Pflicht zu erinnern. Nachdem zwei Versammlungen wegen zu schlechten Besuchs ausfallen mußten und auch die dritte dermaßen schlecht besucht war, daß der Hauptpunkt von der Tagesordnung abgesetzt werden mußte, ist es der Ortsverwaltung nicht mehr möglich, sich anders zu helfen. Wenn trotz genügender Bekanntgabe im „Volkswillen“ der Besuch ein solch minimaler ist, müssen wir annehmen, daß Ihr entweder dem „Volkswillen“ nicht lezt oder zu träge seid, Euer Pflicht zu erfüllen. Wie soll es der Ortsverwaltung möglich sein, mit Euch in steter Fühlung zu bleiben, wenn Ihr die Versammlungen, in denen über Euer Wohl und Wehe beraten werden soll, nicht besucht. Kollegen, der Kampf im Baugewerbe ist nun beendet und wir haben wieder gesehen, was eine straffe Organisation vermag, ist doch die von einem frivolen Unternehmertum versuchte Knebelung der Arbeiter an der Einigkeit dieser Arbeiter zerbrochen. Nehmen wir uns ein Beispiel daran, legen wir alle Gleichgültigkeit beiseite, damit es uns möglich wird, in der nächsten Zeit auch einmal an unsere Kollegen zu denken. Einmal im Monat werden doch die Kollegen Zeit finden, ihre Interessen wahrzunehmen und die Versammlungen zu besuchen. Unsere Versammlungen finden am Sonntag nach dem 15. jeden Monats bei Knoop, Finkenwiese, statt. Wir hoffen, daß dieser Hinweis genügen wird, um die Kollegen aufzurütteln.

Göttingen. Auch ein Streik. In der Zentral-Molkerei Göttingen G. J. H. ist es jetzt auch einmal zu Differenzen mit den Kutschern gekommen, und zwar, weil die Stadt in Distrikte eingeteilt werden sollte. Dies wollten sich die Kutscher nicht gefallen lassen, deshalb legten am Mittwoch sämtliche (mit Ausnahme von 2) Kutscher die Arbeit nieder, 13 an der Zahl. Augenblicklich stockt der Verkehr für den Tag, aber am Donnerstag sah man schon wieder eilige Gestalten auf den Milchwagen sitzen, allerdings konnte man sehen, daß es lauter unerfahrene Leute waren, und so kam es denn, daß man jeden Tag andere „Kutscher“ auf den Wagen sitzen sah. Was nun die Persönlichkeiten anbetrifft, welche in diesem Falle wieder Hausreiterdienste gespielt haben, so ist es gerade das selbe, wie es bei andern Streiks auch zugeht, die Herren Agrarier nehmen alles, was gettlen und gefahren kommt, und so konnte man sehen, daß sogar Schultiner auf den Milchwagen saßen und die Straßen unsicher machten. Auch das bürgerliche Blatt, das „Göttinger Tageblatt“, macht seinem Aerger Luft, indem es schreibt:

„Bech hatte heute einer der neuen Milchfischer der Zentral-Molkerei, die in der Ausübung ihres Dienstes noch wenig Übung besitzen. Beim Einlenken in die Weenderstraße stürzte das Pferd des Wagens Nr. 10 und zerbrach die Deichsel, so daß erst eine neue Deichsel aus der Molkerei beschafft werden mußte. Bech scheint auch zum Teil die Molkerei bei der Auswahl ihrer neuen Kutscher gehabt zu haben. Wir hörten da unliebsame und auch eine (? Red. d. „C.“) unappetitliche Geschichte. Die Molkerei muß also im Interesse ihres ohnedies jetzt etwas gefährdeten Renommées ein scharfes Auge auf die neuen Milchfischer haben.“

Nun wird man sich aber wohl die Frage vorstellen, wie kam es, daß die gesamte Arbeiterschaft kein Interesse für die Vorgänge zeigte. Als im vergangenen Winter die Kutscher der Molkerei unter sich einen Verein der Milchfischer gründeten (neben dem Kutscher-Verein), glaubten wir Interesse daran zu haben und baten die Leute, doch dies zu unterlassen und in unsern Verband einzutreten, dies wurde aber zurückgewiesen mit der Motivierung, die Kutscher würden niemals in Differenzen kommen mit der Molkerei, und falls dies doch einmal vorkommen würde, könnten sie alles selber ausfechten, sie brauchten keinen Verband.

Nun haben wir ja gesehen, was der Verein der Milchfischer genützt hat; hätten die Milchfischer sich im Verband aufnehmen lassen, wir hätten mal sehen wollen, wer den kürzesten gezogen hätte bei diesem Streit, zumal die meisten Milchabnehmer Arbeiter sind.

Darum rufen wir den noch fernstehenden Kollegen zu: Aufgewacht! Schlafet nicht noch länger so weiter, wenn Ihr nicht mehr willenlose Ausbeutungsobjekte des feindlichen Unternehmertums sein wollt. Laßt Euch aufnehmen in den deutschen Transportarbeiterverband und Ihr werdet sehen, daß Einigkeit, Geschlossenheit und strenge Solidarität zum Ziele führen wird.

Tarif-Abbruch mit dem Lindener Eiswerk. Die Kutscher und Mitfahrer des Lindener Eiswerks haben zum Teil schon seit einigen Jahren die Notwendigkeit der Organisation erkannt, es war ihnen daher möglich, die Wirkung der Lebensmittelpreiserhöhung, hervorgerufen durch die famose Steuerpolitik des schwarzblauen Blocks, abzuleiten durch die Verbesserung der eigenen Lebenslage. Nachdem die Vorarbeiten erledigt und die Forderungen endgültig formuliert waren, wurden dieselben in Form eines Tarif-Entwurfs eingereicht. Nach mehrmaliger Verhandlung kam es dann zum Abschluß nachstehenden Tarif-Vertrags:

Tarif-Vertrag.

Zwischen dem Lindener Eiswerk, G. m. b. H., und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Hannover, ist heute nachstehender Tarif abgeschlossen:

1. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit dauert an den Wochentagen zehn Stunden, an den Sonntagen bis zur Erledigung der regelmäßigen Tour. Jede weitere Arbeit, außer Extratouren, wird als Ueberstunden angesehen und muß dementsprechend bezahlt werden.

2. Lohn.

Der Wochenlohn beträgt für Kutscher 26,50 Mk. und für Mitfahrer 24,50 Mk. Ueberstunden werden mit 40 Pf. bezahlt. Extratouren werden mit 50 Pf. pro Tour entschädigt.

3. Allgemeines.

Ansprüche auf Entschädigungen oder Vergütung irgend welcher Art bestehen nur, soweit sie in diesem Tarif festgelegt sind.

Maßregelungen aus Anlaß dieser Lohnbewegung dürfen nicht erfolgen.

Dieser Tarif gilt vom 1. Juli 1910 bis 1. April 1911. Derselbe gilt stillschweigend auf ein Jahr verlängert, wenn er nicht spätestens am 16. März 1911 gekündigt wird.

Hannover-Midlingen, den 1. Juli 1910.

Für die Firma:

„Lindener Eiswerke, G. m. b. H.“,
gez.: Fr. Schaper.

Für den Verband:

S. A.: S. Wegener.

Durch Abschluß dieses Tarifs wurde eine Erhöhung des Lohnes um 1,50 Mk. pro Woche erzielt. Ueberstunden werden mit 40 Pf. gegen früher mit 35 Pf. entschädigt. Außerdem besteht nunmehr ein vertraglicher Anspruch auf Bezahlung der Extratouren.

Auf eines möchten wir bei dieser Gelegenheit noch hinweisen: Vor vier Jahren bedurfte es erst eines mehrstündigen Streiks, um überhaupt Vorteile beim Lindener Eiswerk für die dort Beschäftigten herauszuhandeln. Jetzt war es schon nach einigen Verhandlungen möglich, nicht nur obige Vorteile, sondern auch noch den Abschluß eines Tarifs zu erreichen.

Hoffentlich ziehen nicht nur die Kutscher der beiden anderen Eiswerke, sondern alle Transportarbeiter Hannover-Lindens auch aus diesem Tarif-Abbruch die Folgerung, daß nur eine starke Organisation in der Lage ist, ihre Berufsverhältnisse zu heben und zu bessern und schließen sich Mann für Mann, soweit dies noch nicht geschehen, nunmehr dem Verband an.

Zur Lage der Fuhrleute in Groß-Stuttgart. Die vom Transportarbeiter-Verband im März 1909 aufgenommene Statistik über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe haben ergeben, daß die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit 13,8 Stunden und der durchschnittliche Stundenlohn 26,7 Pf. beträgt. Also eine barbarisch lange Arbeitszeit und ein Hungerlohn in aller Form. Das Ergebnis wurde in über tausend Exemplaren unentgeltlich verteilt und

mehrfach in der Presse besprochen. Die Unternehmer rührten sich angesichts dieser sie beschämenden Zahlen nicht, woraus man wohl folgern darf, daß sie die angegebenen Zahlen als richtig anerkennen mußten. Die Erhebungen wurden nun in einer Zeit vorgenommen, wo das Geschäft gerade nicht am besten ging und mit Recht wurde darauf verwiesen, daß bei einsetzendem guten Geschäftsgange die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit von 13,8 Stunden noch bedeutend überschritten werden wird. In der Tat zeigt sich dies jetzt schon, nachdem durch die Beendigung der Bauarbeiterausperrung ein besserer Transportverkehr eingestellt hat. In einzelnen Betrieben, wo die Organisation festen Fuß gefaßt hat, ist es wohl etwas besser, aber die Mehrzahl und darunter namentlich die großen Betriebe, leisten in der Ausbeutung ihrer Fuhrleute bis zur Erschöpfung das menschenmögliche. Diese Ausbeutung ist so stark, daß sie nachgerade eine feste Gefahr für die Allgemeinheit wird, denn der Fuhrmann hat nicht nur auf sich selbst acht zu geben, er hat auch darauf zu sehen, daß bei der Verkehrsabwicklung fremde Personen und fremdes Eigentum nicht zu Schaden kommen. Bei denjenigen Menschen aber, die zur körperlichen Erholung und Ruhe täglich nur 7, höchstens 8 Stunden, übrig haben, muß es allmählich so weit kommen, daß sie die notwendigen Geistesgegenwart verlieren, Augenblicke der Gefahr nicht sofort und scharf genug erkennen. Die Folge davon sind Zusammenstöße und Unglücksfälle, wovon das Stadtpolizeiamt eine graueneregende Anzahl von Fällen jedes Jahr bekannt gibt. Mit der Dr. Eisenbart-Nur sucht man dem entgegenzuwirken, indem man die Fuhrleute tüchtig bestraft. Die Ursachen der Zusammenstöße und Unglücksfälle zu erforschen, fällt niemand ein. Niemand denkt daran, daß die Fuhrleute mit hungrigem Magen täglich 14 bis 17 Stunden auf der Straße liegen. Solche Zustände sind der reinste Lohn auf unsere von den Herrschenden so gepriesene und so verhasste Sozialgesetzgebung. Es ist eine Schande für das 20. Jahrhundert, daß es noch gestattet ist, Menschen wie unvernünftige Tiere täglich 14 bis 17 Stunden auszubeuten. Nebenbei sei bemerkt, daß die Firma Gustav Kurth vergangenen Winter und seit einiger Zeit wieder jeden Sonntag angeblich zur Erledigung unausschiebbarer Arbeiten ein Fuhrwerk in der städtischen Gasfabrik laufen hat. Für diese Arbeit erhält die Firma von der Stadt einen hohen Zuschlag. Der arme Teufel von Fuhrmann aber, der das zweifelhafte Vergnügen hat, auch Sonntags zu fahren, erhält von der Firma Kurth für einen halben Tag gleich 7 Stunden 2 Mk., für einen ganzen Tag gleich 14 Stunden 4 Mk. Die Arbeitervertreter auf dem Rathaus werden wohl Veranlassung nehmen, zu untersuchen, ob diese Arbeit wirklich so unausschiebbar ist und ob es der Wille der Stadtverwaltung ist, daß der Fuhrmann, der diese angeblich unausschiebbare Arbeit verrichten muß, für Sonntagsarbeit keinen Pfennig Zuschlag bekommen soll.

Wenn oben gesagt wird, daß der Durchschnittslohn eines Fuhrmanns 26,7 Pf. beträgt, so ist dabei zu berücksichtigen, daß diese Festsetzung im März 1909 erfolgte, also vor der großen Schröpfung der Masse des Volkes durch die von der Regierung, Junkern und Pfaffen geschaffene sogenannte Finanzreform. Wenn dieser Lohn schon vorher zum Leben zu wenig und zum Sterben zu viel war, so trifft dies heute in viel höherem Grade zu, da die Löhne nicht im geringsten gestiegen sind. Die Fuhrleute in ihrer Gesamtheit haben allen Grund, auf ihre Pferde neidisch zu sein, denn da sorgt der Unternehmer wenigstens für reichliches Futter, sonst geht's nicht mehr. Die Pferde kosten Geld, wenn der Fuhrmann aber den Hungerriemen ins letzte Loch geschmalt hat und sein Körper mackelig wird, so wird er einfach auf die Straße geworfen. So traurig diese Zustände sind, so erfreulich ist, daß die Fuhrleute sich ihrer elenden Lage bewußt werden. Ueberall gärt es, überall ein stürmischeres Verlangen nach anderen, besseren Zuständen. Wären sie mit diesem Verlangen früher schon hervorgetreten, so wäre heute allerdings schon vieles anders. Ihre lange Zeit gehegte Meinung, den Verbandsbeitrag zu zahlen, sei unnötig, ihr Arbeitgeber werde schon von selber einen höheren Lohn bezahlen, hat sich an ihnen bitter gerächt. Heute sehen sie in immer größerer Zahl ein, daß sie die Geleiteten sind. Kaum fangen aber die Fuhrleute an, sich zu regen, treffen auch schon die Unternehmer Gegenmaßnahmen. Da das Geschäft preflirt, kann man nicht mit der Peitsche kommen. Es wird deshalb der alte Trick angewendet, einem Teile der Leute eine Markl zuzulegen, um so die alten gegen die jungen auszuspielen. Der Trick zieht aber nicht mehr, die Leute wissen, zu welchem Zweck dies Manöver gemacht wird, sie wollen keine „freiwillige“ Lohnaufbesserung, sondern eine vertraglich festgelegte generelle Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Wie in jedem Lohnkampf die kleinen Unternehmer von den großen großen bedrängt werden, Hausierherdendienste zu leisten, so auch hier. Wir sind in der Lage, feststellen zu können, daß die Firmen Gustav v. Maur und Gustav Kurth die Kleinen vertraglich verpflichtet haben, daß sie bis November für sie fahren müssen. Ob dieses hilft, steht allerdings auf einem anderen Blatt, das Ende vom Liede wird sein, daß die Kleinen die Kriegskosten bezahlen müssen.

Allen denen, die noch fernstehen, rufen wir zu: „Sinein in den Verband, wer jetzt noch gleichgültig beiseite steht, ist sein eigener und seiner Kollegen größter Feind!“

Worms. Wie man sich durch Einigkeit günstige Lohnverhältnisse schafft, zeigt folgender Fall. Nachdem wir vor drei Jahren bei der Firma S. Mint, Rheintalgeschäft, einen Lohnarif eingereicht hatten, mußten wir zu unserem Bedauern sehen, wie die ganze Bewegung in die Brüche ging; dies dank der Uneinigkeit unserer Kollegen. Vor 14 Tagen reichten wir wiederum einen Tarif ein. Nachdem wir bis

zum 18. Juli keinen Bescheid von Seiten des Unternehmers hatten, legten am Dienstag, den 19. Juli, sämtliche Kollegen die Arbeit nieder. Inzwischen hatte die Firma selbst einen Tarif ausgearbeitet, der aber von unseren Kollegen zurückgewiesen wurde mit der Begründung, daß für sie nur Tarife gültig sein können, die von Seiten unserer Organisation abgeschlossen würden. Herr Mint verteidigte sich, wie so viele Herren Unternehmer, ganz unnützlich darauf, daß er mit einer Organisation nicht verhandeln wolle. Als sich keine Arbeitswilligen fanden, versuchte Herr Mint und sein Buchhalter, wie es eigentlich mündet, wenn man sein Geld durch seiner eigenen Hände Fleiß verdient. Des Rätsels Lösung ist nun einfach. Da die Arbeit nicht so von statten ging, wie gewünscht, so rief Herr Mint am Donnerstag früh die Organisation an, zwecks Unterhandlung. Bei dieser Verhandlung wurde ein Tarif abgeschlossen, der den Kollegen, die Alfordarbeit leisten, wöchentlich 7—10 Mk. und den Kollegen, die Wochenlohn haben, 3 Mk. pro Woche an Lohnerhöhung brachte. Mit diesem Erfolge können wir zufrieden sein und wollen wir auch hoffen, daß die betreffenden Kollegen auch weiterhin unserem Verband treu bleiben und auch die indifferenten Arbeitsbrüder aufklären, damit sie sich dort anschließen, wo sie hin gehören, dem Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Briefkasten.

Grünberg i. Schl. u. a. Das Papier darf nur auf einer Seite beschrieben werden. Es müssen alle Wörter voll ausgeschrieben werden, da sonst leicht verhängnisvolle Irrtümer entstehen können.

Kollege Naabe, wo bist Du Schriftführer? Du hast in Deinem Bericht vergessen, den Ort anzugeben, wo die Versammlung stattgefunden hat. Datum fehlt auch. D. R.

Mitteilungen des Vorstandes.

Durch ein unliebsames Ereignis bei Anfertigung der Plakate wird sich die Fertigstellung voraussichtlich um einige Wochen verzögern; wir bitten dies zu berücksichtigen.

Verloren gegangen ist das Mitgliedsbuch der Kollegin Frau Hohenleitner, Wilhelmine, eingetretener am 29. Dezember 1909 in Lindau i. B., Spt.-Nr. 356 128, geb. 18. März 1874. Falls das Buch vorgezeigt wird, ersuchen wir, dasselbe abzunehmen und an unsere Adresse einzusenden.

Das Mitglied Jocher, Peter, Fensterputzer, Spt.-Nr. 227 084, in Wochum ist spurlos verschwunden, seine Familie in großer Bedrängnis zurücklassend. Mitteilungen werden erbeten an Hellmich, W., Wochum, Biemelhauserstr. 40a.

Das Mitglied Nieyer, August, Spt.-Nr. 238 190, eingetreten am 15. November 1908 in Hörde, ist unter Mitnahme von 20 Beitragsmarken a 40 Pf. abgereist, ohne seine Adresse zu hinterlegen. Ferner ist das Mitglied Förster, Bernhard, Spt.-Nr. 220 003, eingetreten am 5. März 1910 in Aachen, seit einiger Zeit verschwunden. Förster steht unter dem Verdacht, bei einem Einbruchsdiebstahl, der vor einiger Zeit bei unserem dortigen Ortskassierer verübt wurde, mitgewirkt zu haben. In beiden Fällen ersuchen wir um sofortige Nachricht, falls die Bezeichneten an einer Stelle auftauchen.

Dem Kollegen Radu, Adolf, ist sein Mitgliedsbuch abgenommen, weil er den Verband in ungehöriger Weise gebrandschagt hat. Die ihm über die Abnahme des Mitgliedsbuches ausgestellte Bescheinigung hat keine Bedeutung und gilt nicht als Verbandslegitimation.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

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

Bekanntmachung.

Wir suchen für Düsseldorf einen Ortsbeamten. Bewerber muß seit mindestens drei Jahren gewerkschaftlich organisiert und mit der Agitation sowie der gewerkschaftlichen Bureaurarbeit vertraut sein, außerdem die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

Offerten sind bis 15. August d. J. unter handschriftlicher Beifügung einer Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten und kurzer Schilderung des bisherigen Lebenslaufes an den unterzeichneten Vorstand einzusenden.

Der Verbandsvorstand.

S. A.: D. Schumann.

Marburg a. d. Lahn.

Den Mitgliedern zur Kenntnis, daß von jetzt ab alle Meldungen betreffs Erwerbslosigkeit, sowie die Unterstützungen auch an durchreisende Mitglieder nur beim Bevollmächtigten Kollegen W. Uhlig, Marburg, Markt 23 part., mittags von 1 bis 1/2 3 Uhr erledigt werden.

Die Ortsverwaltung.

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

Entwurf

Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis der Schiffer für Binnenschiffe.

II.

Prüfungsanforderungen.

Prüfung zum Rahnschiffer 2. Klasse.

*) A. Sprache.

- Kenntnis der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, a) sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken, b) ein deutliches Kommando zu geben, c) strompolizeiliche Vorschriften und den Führer für deutsche Wasserstraßen zu lesen und zu verstehen.

B. Schiffsbienft.

1. Schiffbau:

Benennung, Zweck und Bauart der einzelnen Teile des Rahnes, Steuer- und Untergeschirrs, der Lade- und Lenzleinrichtungen, der Ausstattungsgegenstände, der Lade- und Wohnräume. Die gebräuchlichsten Rahnenarten, Holz- und eiserne Rahne. Längs- und Querschnitte. Längs- und Querschnitte. Längs- und Querschnitte. Längs- und Querschnitte.

2. Schiffsbetrieb:

Loswerfen, Abfehen, Schwojen, Segeln, Staaten, Treideln, Schleppen, Rahnmänder, Ausweichen, Untern, Festmachen, Anlegen, Verhalten bei verschiedenen Wetter- und Stromverhältnissen, bei leckem Schiff und Feuer an Bord, sowie sonstigen Unfällen, bei und nach Zusammenstoßen. Aufrichten und Legen des Mastes. Setzen und Einholen der Segel. Laden und Verstauen. Handhabung und Aufbewahrung des Rahnzubehörs. Instandhaltungsarbeiten. Leeren und Streichen. Verhalten bei beschädigtem Rahne. Flottmachen festgefahrener Rahne. Heben gesunkener Rahne.

3. Reparaturen:

Dichten von Lecken. Kleinere Reparaturen, soweit sie mit Vormitteln ausführbar sind. Herstellung eines Notruders. Errichtung eines Notmastes. Reparatur am Lauwerk, Steuer-, Unter- und Schleppgeschirr und an Ausstattungsgegenständen.

*) C. Stromkenntnis.

Nachweis der Fertigkeit, an Hand des Führers für deutsche Wasserstraßen, der Stromarten und sonstiger eventuell noch einzuführender Hilfsmittel, ferner der allgemein besonderen Vorschriften, ein Schiff auf einer bestimmten Schiffsfahrtsstrecke zu führen.

D. Gesetzliche und sonstige Bestimmungen.

Kenntnis der wichtigsten Paragraphen des Binnenschiffahrtsgesetzes, soweit diese auf den Rahnschiffer Bezug haben. Kenntnis der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstoßen. Tag- und Nachtsignale. Kenntnis der wichtigsten im Interesse der Schifffahrt erlassenen strompolizeilichen Bestimmungen. Besatzungs- und Ausrüstungsvorschriften. Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft.

Prüfung zum Rahnschiffer 1. Klasse.

*) A. Sprache.

- Kenntnis der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, a) sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken, b) ein deutliches Kommando zu geben, c) strompolizeiliche Vorschriften und den Führer für deutsche Wasserstraßen zu lesen und zu verstehen.

*) B. Rechnen.

Die vier Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen und deren Anwendung auf das Maß-, Gewicht- und Münzsystem.

C. Schiffsbienft.

1. Schiffbau:

Benennung, Zweck und Bauart der einzelnen Teile des Rahnes, des Steuer- und Untergeschirrs, der Lenzleinrichtungen, der Ausstattungsgegenstände, der Lade- und Wohnräume. Die gebräuchlichsten Rahnenarten, Holz- und eiserne Rahne. Längs- und Querschnitte. Längs- und Querschnitte. Längs- und Querschnitte. Längs- und Querschnitte.

2. Schiffsbetrieb:

Loswerfen, Abfehen, Schwojen, Segeln, Staaten, Treideln, Schleppen, Rahnmänder, Ausweichen, Untern, Festmachen, Anlegen, Verhalten bei verschiedenen Wetter- und Stromverhältnissen, bei leckem Schiff, Feuer an Bord und sonstigen Unfällen, bei und nach Zusammenstoßen. Aufrichten und Legen des Mastes. Setzen und Einholen der Segel. Laden und Verstauen. Handhabung und Aufbewahrung des Rahnzubehörs. Instandhaltungsarbeiten. Leeren und Streichen. Verhalten bei beschädigtem Rahne. Flottmachen festgefahrener Rahne. Heben gesunkener Rahne.

3. Reparaturen:

Dichten von Lecken. Kleinere Reparaturen, soweit sie mit Vormitteln ausführbar sind. Herstellung eines Notruders. Errichtung eines Notmastes. Reparatur am Lauwerk, Steuer-, Unter- und Schleppgeschirr und an Ausstattungsgegenständen.

*) Schriftliche Prüfung.

D. Stromkenntnis.

Nachweis der Fertigkeit, an Hand des Führers für deutsche Wasserstraßen, der Stromarten und sonstiger eventuell noch einzuführender Hilfsmittel, ferner der allgemein besonderen Vorschriften, ein Schiff auf einer bestimmten Schiffsfahrtsstrecke zu führen.

E. Gesetzliche und sonstige Bestimmungen.

Kenntnis der wichtigsten Paragraphen des Binnenschiffahrtsgesetzes, soweit diese auf den Rahnschiffer Bezug haben. Kenntnis der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstoßen. Tag- und Nachtsignale. Kenntnis der wichtigsten im Interesse der Schifffahrt erlassenen strompolizeilichen Bestimmungen. Besatzungs- und Ausrüstungsvorschriften. Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft.

Prüfung zum Dampferschiffer.

*) A. Sprache.

- Kenntnis der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, a) sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken, b) ein deutliches Kommando zu geben, c) strompolizeiliche Vorschriften und den Führer für deutsche Wasserstraßen zu lesen und zu verstehen.

*) B. Rechnen.

Die vier Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen und deren Anwendung auf das Maß-, Gewicht- und Münzsystem.

C. Schiffsbienft.

1. Schiffbau:

Benennung, Zweck und Bauart der einzelnen Teile des Dampfers, des Steuer- und Untergeschirrs, der Lenzleinrichtungen, der Ausstattungsgegenstände, der Lade- und Wohnräume, der Schleppevorrichtungen. Allgemeine Kenntnis des Zweckes und der Wirkungsweise der Maschine und der Propeller. Die gebräuchlichsten Dampfarten: Seiten- und Heckdampfer. Ein-, Zwei- und Mehrschraubendampfer. Motorboote und durch elektrische oder Explosionsmotoren betriebene Rähne. Länge. Breite. Tiefgang. Freibord. Tragfähigkeit. Eichmarken. Zollverschlüsse. Kenntnis der gebräuchlichsten Ausstattungsgegenstände. Ketten, Lauwerk, Schlepptröten. Unter, Staaten und Schricken. Schiffswinden. Vorrichtung zum Umlegen und Aufrichten des Schornsteins und eventueller Masten.

*) C. Stromkenntnis.

Nachweis der Fertigkeit, an Hand des Führers für deutsche Wasserstraßen, der Stromarten und sonstiger eventuell noch einzuführender Hilfsmittel, ferner der allgemein besonderen Vorschriften, ein Schiff auf einer bestimmten Schiffsfahrtsstrecke zu führen.

*) D. Rechnen.

Die vier Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen und deren Anwendung auf das Maß-, Gewicht- und Münzsystem.

E. Schiffsbienft.

1. Schiffbau:

Benennung, Zweck und Bauart der einzelnen Teile des Dampfers, des Steuer- und Untergeschirrs, der Lenzleinrichtungen, der Ausstattungsgegenstände, der Lade- und Wohnräume, der Schleppevorrichtungen. Allgemeine Kenntnis des Zweckes und der Wirkungsweise der Maschine und der Propeller. Die gebräuchlichsten Dampfarten: Seiten- und Heckdampfer. Ein-, Zwei- und Mehrschraubendampfer. Motorboote und durch elektrische oder Explosionsmotoren betriebene Rähne. Länge. Breite. Tiefgang. Freibord. Tragfähigkeit. Eichmarken. Zollverschlüsse. Kenntnis der gebräuchlichsten Ausstattungsgegenstände. Ketten, Lauwerk, Schlepptröten. Unter, Staaten und Schricken. Schiffswinden. Vorrichtung zum Umlegen und Aufrichten des Schornsteins und eventueller Masten.

2. Schiffsbetrieb:

Fahren unter Dampf. Rudermanöver. Vor- und Rückwärtsfahren. Fahren mit und ohne Anhang. Anlegen, Festmachen, Verholen, Treiben lassen. Eisbrechen. Verhalten bei verschiedenen Wetter- und Stromverhältnissen, bei leckem Schiff, bei Feuer an Bord und bei sonstigen Unfällen, bei und nach Zusammenstoßen. Laden und Verstauen. Passagierbeförderung. Pflicht und Rechte der Passagieren gegenüber. Handhabung und Aufbewahrung des Dampferzubehörs. Kohlen- und Brennstoffübernahme und deren Unterbringung und Ueberwachung an Bord. Instandhaltungsarbeiten. Leeren und Streichen. Verhalten bei beschädigtem Schiffe und unklarer Maschine. Verhalten bei Strandungen und Wiederflottmachen gesunkener Dampfer und Motorboote.

3. Reparaturen:

Dichten von Lecken. Kleinere Reparaturen, soweit sie mit Vormitteln ausführbar sind. Herstellung eines Notruders. Errichtung eines Notmastes. Reparatur am Lauwerk, Steuer-, Unter- und Schleppgeschirr und an Ausstattungsgegenständen.

D. Stromkenntnis.

Nachweis der Fertigkeit, an Hand des Führers für deutsche Wasserstraßen, der Stromarten und sonstiger eventuell noch einzuführender Hilfsmittel, ferner der allgemein besonderen Vorschriften, ein Schiff auf einer bestimmten Schiffsfahrtsstrecke zu führen.

E. Gesetzliche und sonstige Bestimmungen.

Kenntnis der wichtigsten Paragraphen des Binnenschiffahrtsgesetzes, soweit diese auf den Dampferschiffer Bezug haben. Kenntnis der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstoßen. Tag- und Nachtsignale. Kenntnis der wichtigsten im Interesse der Schifffahrt erlassenen strompolizeilichen Bestimmungen. Besatzungs- und Ausrüstungsvorschriften. Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft. Wir werden in einer der nächsten Nummern kurz auf die Materie eingehen.

Gaukonferenz für den Gau 13, Gitz Eberfeld.

Im Eberfelder Volkshaus tagte am Sonntag, den 17. Juli eine Konferenz der Vertreter der Verwaltungsstellen im Gau 13. Die Tagesordnung lautet: 1. Bericht des Gauvorstandes. 2. Diskussion. 3. Agitation. 4. Anträge. Der Gauleiter Kollege Bender eröffnete die Konferenz und hieß die Anwesenden im Namen des Gauvorstandes und der Verwaltungsstelle, Eberfeld-Barmen willkommen. In das Bureau werden gewählt die Kollegen J. Bender und Th. Groen-Essen als Vorsitzende, Karl Abel-Lüdenscheid und E. Müller-Eberfeld als Schriftführer. Anwesend waren 23 Delegierte aus 17 Verwaltungsstellen, 5 Mitglieder des Gauvorstandes, der Kollege Schumann als Vertreter des Verbandsvorstandes und der Kollege J. Kloefer-Düsseldorf als Vertreter

des Gaus 14. Außerdem waren Gäste aus Solingen, Sagen, Essen, Eberfeld und Barmen erschienen.

Der Bericht des Gauvorstandes, den der Kollege Bender erstattet, umfaßt die Zeit vom 1. Oktober 1906 bis zum 30. Juni 1910. Einleitend führt er aus, daß ja eigentlich die Berichterstattung ab November 1905 erfolgen müsse, da zu dieser Zeit die letzte Konferenz des Gaus getagt habe, aber leider liege bis zum 1. Oktober 1907 keinerlei Material vor, aus welchem eine Berichterstattung über diese Zeit möglich gewesen wäre. Medner schildert dann eingehend die außerordentlichen Schwierigkeiten, die sich ihm bei der Uebernahme des Gauleiterpostens bei der Agitation und dem inneren Ausbau der Organisation hemmend in den Weg stellten. Nicht nur, daß die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse und die große Zahl der Fuhrmanns- und Rutschervereine der Agitation hinderlich waren, auch der Personenwechsel im Gau trug dazu bei, die Agitationsarbeit ungeheuer zu erschweren. Die Schulung der Verbandskollegen im Gau war zu der Zeit noch nicht so weit fortgeschritten, daß sie die Person von der Sache zu trennen wußten und so kam es, daß ein großer Teil des Unwillens, der sich wegen der Verlegung Detmerings gegen den Zentralvorstand angehäuft hatte, gegen den Nachfolger entlud. Doch das Meer, das 1907 so sehr schäumte und brandete, hat sich nun beruhigt und geläutert. Heute ist eine gesunde Grundlage für die Entwicklung der Organisation im Gau geschaffen. Der geschäftliche Verkehr war ein ziemlich reger. An Posteingängen sind 2813 Stück und an Ausgangen 6454 Stücke zu verzeichnen. Schriftstücke für Kollegen und Verwaltungsstellen wurden 52 angefertigt. Leider mußte gerügt werden, daß einige Verwaltungsstellen immer erst nach mehrmaliger Mahnung auf Anfragen antworteten. Die mündliche Agitation wurde vom Gauvorstande in 968 Versammlungen, Besprechungen und Sitzungen betrieben. In den Versammlungen wurden im Gaubureau 143 000 Einladungen hergestellt. Der Versammlungsbesuch sei im allgemeinen befriedigend, immerhin müsse versucht werden, ihn in Zukunft bei allen Kollegen als unerlässliche Notwendigkeit zu propagieren. Die schriftliche Agitation wurde durch die Verteilung von 85 000 Broschüren und Flugblättern betrieben. Gegen den Steuerraubzug des schwarz-blauen Blocs fanden 10 Protestversammlungen statt, zu denen 10 000 Flugblätter verteilt wurden. An sonstigen bemerkenswerten literarischen Arbeiten sind noch zu nennen ein Artikel in Nr. 25 des "Courier" vom 1909 über die Fuhrmanns- und Rutschervereine von Rheinland und Westfalen und in Nr. 14 des "Courier" von 1910, eine Statistik über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Fensterputzer. Inwiefern die in der Berichtszeit betriebene Agitation Erfolg gehabt hat, ist aus folgenden Zahlen zu ersehen. Am 1. Oktober 1907 waren in 13 Orten 14 Verwaltungsstellen vorhanden. Neu gegründet wurden 9 und eingegangen sind 4 Verwaltungsstellen, so daß am 30. Juni d. J. 19 Verwaltungsstellen in 18 Orten vorhanden sind. Die 14 Verwaltungsstellen hatten am 1. Oktober 1907: 1100 Mitglieder und einen Markenumsatz von 10 114 zu verzeichnen. Am Schlusse des 2. Quartals 1910 zählen wir in den 19 Verwaltungsstellen 1830 Mitglieder mit einem Markenumsatz von 20 566 Stück. Das ist eine Zunahme von 730 Mitgliedern und 10 452 Wochenbeiträgen, oder eine Verdoppelung der geleisteten Beiträge. Auch die Beitragsleistung pro Mitglied ist gegen früher bedeutend, nämlich von 7,9 auf 11,2 Beiträge im Quartal gestiegen. Das beweist, daß auch der innere Ausbau der Verwaltungsstelle mit der Vorwärtswentwicklung Schritt gehalten hat. Es hätte noch mehr geleistet werden können, wenn alle diejenigen Kollegen, die Zeit und Mühe zur Agitations- und Organisationsarbeit haben, etwas besser mitgearbeitet hätten. In 13 Anstalten waren 173 Kollegen tätig, aber nur gering ist die Zahl derer, die sich an der Arbeit für die Organisation beteiligen. Hier müsse es in Zukunft besser werden. Denn gerade diese Kollegen haben es der Organisation zu danken, daß sie heute zu einigermaßen annehmbaren Lohn- und Arbeitsverhältnissen arbeiten. Da Krisenjahre keine günstige Zeit für Lohnbewegungen sind, ist die Zahl der Lohnbewegungen, im Bezirk nicht allzu groß. Es waren 28 Bewegungen zu verzeichnen, von denen 26 mit vollem, eine mit teilweisem und eine ohne Erfolg beendet wurde. Zur Arbeits-einstellung kam es in sieben Fällen. Von den Streiks wurden fünf mit vollem, einer mit teilweisem, und einer ohne Erfolg zu Ende geführt. In 19 Fällen kam es zu Tarifabschlüssen. An den Bewegungen waren 375 Personen beteiligt. Die durchschnittliche Lohnerhöhung betrug pro Woche und Person 2,45 Mk für 165 Personen wurde eine Arbeitszeitverkürzung von 2,2 Stunden in der Woche erzielt. Außer diesen zahlenmäßigen festzustellenden Verbesserungen sind noch eine Anzahl Lohnaufbesserungen zu registrieren, die von den Unternehmern durch die Einwirkung des Verbandes bewilligt worden sind. Die Pflicht aller Verbandsfunktionäre müsse sein, durch Vermehrung der Mitglieder dazu beizutragen, daß in kurzer Zeit mehr als bisher, Lohnaufbesserungen für die Kollegen erzielt werden können. Aber auch auf die beträchtliche Zahl derjenigen Berufscollegen, die heute noch in anderen Gewerkschaften Mitglied ist, müsse eingewirkt werden, daß sie sich unserer Organisation anschließen, denn dadurch würde die Aktionsfähigkeit des Verbandes gestärkt. Medner weist am Schlusse seiner Ausführungen darauf hin, daß es uns durch unermüdete Agitationsarbeit möglich gewesen sei, einen nicht zu unterschätzenden Erfolg zu erzielen, dies müsse jeden Kollegen anspornen, in Zukunft mit noch mehr Energie und Opferfreudigkeit wie bisher, für die Ausbreitung des Verbandes im Bezirk tätig zu sein. Denn nur dann würden wir uns eine starke und eine kampfbereite Organisation schaffen können.

An der sich anschließenden Diskussion beteiligten sich die Kollegen Foll-Barmen, Schreiber-Dortmund, Leicht-Elberfeld, Pöschel-Münster, Sauer-Hagen, Müller-Solingen, Schwarz-Remscheid und Siebenschulz-Herloh, die alle ihre Befriedigung über die Entwicklung des Verbandes aussprechen und mehr oder weniger die lokalen Schwierigkeiten bei der Agitation schildern. Besonders interessant sind die Ausführungen des Kollegen Pöschel-Münster, der einen Fall schildert, wie man im schwarzen Münsterlande den Weichstuhl gegen die verhassten freien Gewerkschaften benützt. Die Frau eines Verbandsmitgliedes wurde beim Weichstuhl gefaßt, warum sie in 1 1/2 Jahren nicht geboren habe. (11) Nebenbei bemerkt, ist die Familie mit 7 Kindern „gesegnet“. Als die Frau erwiderte, daß ihr Mann jetzt Mitglied im Transportarbeiter-Verbande sei, dort würde er über seine wirtschaftliche Lage aufgeklärt, verweigert ihr der Weichstüber die Absolution, mit dem Bemerkten, die Verweigerung erfolge nicht, weil sie in 1 1/2 Jahren nicht geboren habe, sondern, weil ihr Mann im Transportarbeiter-Verbande sei. Der Kollege ist dann, damit seine Frau die Absolution erhalten konnte, aus dem Verbande ausgetreten!

Da der Kollege Müller-Solingen den Fall Dettmering berührt hat, geht der Kollege Schumann in ausführlicher Weise auf die Gründe ein, die zu der Entlassung Dettmerings geführt haben. Auch er sei der Meinung, daß die Entlassung D. im Interesse des Verbandes schon viel früher hätte erfolgen müssen, aber die Frage sei immer daran geknüpft, daß es schwer gehalten habe, eine geeignete Ersatzperson zu bekommen, welche die nötige Energie und Tatkraft besaß, ohne die die schwierige Frage zum Wohle des Verbandes nicht zu lösen war. Im übrigen sei der Zentralvorstand mit der Entwicklung des Verbandes im Gau 13 zufrieden, er hoffe, daß es nunmehr bedeutend schneller vorwärts gehen würde.

Sodann referierte der Kollege Bender über die Agitation im Gau. Einleitend führt er aus, daß in unserem Bezirk mehr als irgendwo anders, die ganze Entwicklung des Verbandes von einer rationalen und geschickt betriebenen Agitation abhängt. Die hiesigen Berufskollegen sind im allgemeinen organisationsunlustig. Hierauf müsse Betracht genommen werden. Ebenso sei mehr Wert auf die örtlichen Verhältnisse zu legen. Dazu wäre notwendig, daß das Sammeln von Material besser organisiert würde. Dann aber müsse auch auf die Konfessionen bedacht werden, die wir für die Organisation gewinnen wollten, Rücksicht genommen werden, da im Bezirk die Vertreter der Kirche noch die Mehrzahl der Kollegen am Gängelbande hätten und sie unter der Angabe, ihr Seelenheil stände auf dem Spiel, den christlichen Gewerkschaften zuzuführen bestrebt wären. Auch die noch vorherrschenden rückständigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse, das Kost- und Logiswesen, muß bei der Agitation mit berücksichtigt werden. Ebenso muß der unter den Kollegen noch vorherrschende künstlich erzeugte Standesdünkel, der besonders in der hierseuchenden Stimmung der Fuhrmanns- und Kutschervereine seine Brutstätte hat, in Betracht gezogen werden. Dann aber kommt als besonders erschwerender Umstand hinzu, daß die Unternehmer im Bezirk eine gute ausgebaute Organisation haben. Bedenke man nun, daß im Gau 65 Orte mit ca. 2 1/2 Millionen Einwohnern und einer Kollegenschaft von über 70 000 als Rekrutierungsgebiet für den Verband in Frage komme, so müsse die Frage aufgeworfen werden, ob dann die heute vorhandenen Kräfte, die für die Organisation freigestellt sind, ausreichen, die Agitation in ausgiebigster Weise zu betreiben. Diese Frage müsse glatt verneint werden. Die Angestellten in den Orten Dortmund, Elberfeld-Barmen und Essen hätten so viel in ihren Orten zu agitieren, daß ihre Verwendung im Gau nur auf Kosten dieser Orte geschehen könnte. Der Vorstand müsse noch einige Kräfte für den Gau freistellen. In Bezug auf die vorzunehmende Agitation stehe der Gauvorstand auf dem Standpunkte, daß im Herbst eine Flugchrift für die Handelsarbeiter, eine für die Transportarbeiter erscheinen und daß der im „Courier“ erschienene Artikel über die Fuhrmannsvereine ebenfalls als Flugchrift herausgegeben werden sollte. Allerdings müsse der Vorstand hierzu die nötigen Mittel bereit stellen. Denn außerordentliche Verhältnisse erforderten außerordentliche Mittel. Es müsse alles aufgeboren werden, damit auch unser Verband bei den Entscheidungskämpfen, die sich zweifellos in Zukunft in dem Industriegebiet abspielen würden, in entschiedener Weise mitkämpfen könnte.

Bevor in die Diskussion über das Referat eingetreten wird, werden auf Antrag des Kollegen Müller-Elberfeld die nachstehend gestellten Anträge der Konferenz unterbreitet.

Die Verwaltungsstelle Solingen beantragt: Die Gaukonferenz wolle beschließen, den Zentralvorstand zu ersuchen, für Solingen einen Beamten anzustellen.

Essen beantragt: Die Gaukonferenz wolle beschließen, daß alle 2 Jahre eine Gaukonferenz stattfinden habe. Die Bekanntmachung muß mindestens 4 Wochen vorher im Verbandsorgan erfolgen.

Die Ortsverwaltung Bochum stellt folgenden Antrag: Die Gaukonferenz wolle beschließen: Die von den Sektionsleitungen der Fensterputzer des Ruhrgebietes bisher abgehaltenen Wanderversammlungen können von denselben wie bisher in Zeiträumen von 2 Monaten abgehalten werden.

Die Gaukonferenz erkennt ausdrücklich an, da die Fensterputzer des Ruhrgebietes zu viel auf verschiedene kleine Orte verteilt sind, die Abhaltung dieser Wanderversammlungen das beste Agitationsmittel unter den Kollegen Fensterputzern ist.

Sander-Essen begründet den von Essen gestellten Antrag. Er ist der Ansicht, daß die Abhaltung von Gaukonferenzen befruchtend auf die Agitation wirken würde.

Müller-Solingen führt zur Begründung des Solinger Antrages aus, daß es den zur Zeit vorhandenen Kollegen, die für die Organisation tätig sind, infolge ihres Arbeitsverhältnisses schwer falle, alle Arbeiten so zu verrichten, wie es im Interesse der Entwicklung des Verbandes geschehen müsse. Durch die Freistellung einer Kraft für Solingen könnten auch die umliegenden Städte wie Remscheid, Ohligs und Wald, in welchen ebenfalls eine stattliche Anzahl Kollegen vorhanden wären, mitbearbeitet werden. Er ersuche deshalb um Annahme des Antrages.

Schmidt-Elberfeld (Fensterputzer) wendet sich gegen den Antrag Bochum und meint, wenn die Fensterputzer sich organisieren wollten, hätten sie so viel Gelegenheit dazu, daß sie dieserhalb keine Wanderversammlungen nötig hätten. Aber die Mehrzahl der Fensterputzer wären nur solange Mitglieder, als sie an Orten arbeiteten, wo die Organisationsverhältnisse gute sind, reisen sie von diesen Orten ab, da ist es in der Regel mit der Zugehörigkeit zur Organisation vorbei. Daran ändern auch die Wanderversammlungen nichts. Er ersuche um Ablehnung des Antrages.

Schumann-Berlin geht in ausführlicher Weise auf die Anregungen des Kollegen Bender ein. Er erkenne an, daß es gewiß notwendig wäre, noch mehr Kräfte für den Gau freizustellen, aber z. Bt. wäre dies nicht angängig, da der Verbandsvorstand sich nach dieser Richtung hin nicht jubel festlegen dürfe. Er müsse hier auf die Kollegen in den Konsumvereinen zurückkommen, wenn die alle für den Verband mit tätig wären, könnte noch vieles geleistet werden. Was die Herausgabe von Flugchriften in der angeregten Weise angehe, so sei er damit einverstanden und der Zentralvorstand würde auch hierzu die Mittel bereit stellen. Den Antrag Solingen ersuche er aus den angeführten Gründen abzulehnen. Ebenso ersuche er um Ablehnung der beiden Anträge von Essen und Bochum. Einen Beschluß für die ständige Abhaltung von Gaukonferenzen herbeizuführen halte er nicht für ratsam, sondern die Abhaltung von Gaukonferenzen sei eine Zweckmäßigkeitsfrage, wenn die Notwendigkeit zur Einberufung vorliege, würde die Abhaltung ohne weiteres erfolgen. Der Antrag Bochum müsse schon wegen der daraus entstehenden Konsequenzen abgelehnt werden. Auch hier käme die Zweckmäßigkeitsfrage in Betracht. Mache sich die Abhaltung von Konferenzen oder Wanderversammlungen für die Fensterputzer notwendig, würde der Vorstand nichts dagegen einzuwenden haben. Dazu bedürfte es keines Antrages.

An der weiteren Diskussion beteiligten sich die Kollegen Foll-Barmen, Schreiber-Dortmund, Hellmich-Bochum und Pöschel-Münster, die sich alle im Sinne des Referates aussprechen.

Der Antrag Essen wird zurückgezogen. Der Antrag Bochum einstimmig abgelehnt und der Antrag Solingen gegen 3 Stimmen angenommen.

Damit ist die Tagesordnung erledigt. Nach einem anfeuernden Schlußwort des Kollegen Bender wird die Konferenz mit einem begeisterten aufgenommenen Hoch auf den Verband geschlossen.

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Mitenburg. Am Sonnabend, den 9. Juli, fand die Generalversammlung der hiesigen Verbandszahlstelle statt, die ziemlich gut besucht war. Der über das zweite Vierteljahr erstattete Rassenbericht ergab eine Einnahme von zusammen 4168,67 M., die Ausgabe betrug 3038,35 M. Unter den Ausgaben sind die Aufwendungen für Arbeitslosenunterstützung mit 506,93 M., die Krankenunterstützung mit 791,65 M. und die Unterstützung der ausgesperrten Bauhilfsarbeiter mit 1219,74 M. hervorzuheben. Aus diesen Zahlen ist zu ersehen, daß auch in diesem Vierteljahr der Verband seine Mitglieder in der Zeit der Not über Wasser gehalten hat. Im nächsten Punkt gab die Beschwerdekommision Bericht über eine Sitzung, in welcher zwei Beleidigungssachen verhandelt worden waren. Hierüber entspann sich eine sehr lebhafte und erregte Aussprache, die sich darum drehte, weil die Ortsverwaltung dem Konsumverein einen Kollegen als Markthelfer zugewiesen hatte, der nach Ansicht der anwesenden Kollegen nicht der richtige gewesen sein soll, da noch ein arbeitsloser Kollege vorhanden war, der diese Stelle genau so gut besetzen konnte, wie der eingeflechte. Es wurde gefagt, die Ortsverwaltung hätte zugunsten des Eingestellten Schiebungen vorgenommen. Die Ortsverwaltung wies diese Angriffe entschieden zurück und erklärte, nach wie vor der Ueberzeugung zu sein, recht gehandelt zu haben. Der bevorzugte Kollege hat sich schon längere Zeit an den Arbeiten für die Gewerkschaft beteiligt, was bei dem andern in Frage kommenden Kollegen nicht der Fall war. Die Verwaltung war aber anderer Ansicht, was die Ortsverwaltung veranlaßte, zu erklären, daß sie unter diesen Umständen die Geschäfte nicht weiter führen könne und ihr Amt niederlege. Der nächste Punkt der Tagesordnung, die Wahl eines Vorstehenden, mußte vertagt werden, da sämtliche vorgeschlagenen Kollegen es ablehnten, das Amt anzunehmen. Es wurde beschlossen, eine außerordentliche

Generalversammlung einzuberufen, um die noch ausstehenden Punkte sowie die Neuwahl der Ortsverwaltung zu erledigen.

Nachdem nun in der am 16. Juli stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung die Tagesordnung der letzten Generalversammlung erledigt war, wurde zur Neuwahl der Ortsverwaltung geschritten. Es entspann sich nochmals eine lange Debatte, in welcher der Ortsverwaltung nahegelegt wurde, daß es doch besser sei, wenn sie die Geschäfte weiterführe, wenn die Beleidigungen zurückgenommen würden. Diefelbe erklärte jedoch, daß nach den Vorkommnissen der letzten Versammlung, es nicht möglich sei, man müßte sonst überhaupt kein Ehrgefühl mehr haben. Es wurden dann die Kollegen Th. Fuhrer, 1. Vorsitzender, Paul Jähmig, 2. Vorsitzender, Pleitz, erster, Kaufmannbach 2. Kassierer, Trommer Schriftführer, als Revisoren Bartolmai Fleischer und Starbdt gewählt.

Berlin II. Am Sonntag den 10. Juli 1910 tagte eine Branchenversammlung der Lettergerüstbauer. Es wurde der Bericht vom letzten Streit in Form eines Vortrages durch einen Kollegen gegeben. Redner schilderte die Lage und Taktik in der Bewegung, daß die Kollegen tapfer mit den polnischen organisierten Kollegen Mann für Mann gekämpft.

Der Deutsche Transportarbeiter-Verband hätte seine Tatkraft bewiesen und uns treu zur Seite gestanden. Es sei nicht auf das Konto der Organisation zu setzen, daß die Bewegung verloren gegangen ist. Schuld an diesem seien einige Elemente, deren Phrasen, von Leichtgläubigen als bare Münze aufgefacht worden seien, hierdurch sei eine Zersplitterung in den Reihen der zuerst fest und kampfbereit dastehenden Kollegen eingezogen.

Alle Mühe und Aufopferung der Leitung, die Kollegen zur Besonnenheit zurückzuführen, gingen verloren; aus diesen Gründen beschlossen die Streitenden mit großer Majorität, den Kampf abzubrechen.

Hierauf folgte eine lebhafte Diskussion. Die Versammelten gelobten sich, für den Ausbau der Organisation Sorge zu tragen, fleißig zu agitieren, um in Einigkeit unsere wirtschaftliche Lage im kommenden Jahre aufbessern zu können. Dann trat Schluß der Versammlung ein.

Eisenach. Am 23. Juli 1910 fand eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt, um Stellung zur Beitragserhöhung zu nehmen. Kollege W. erläuterte in kurzen und klaren Worten, warum die Beitragserhöhung stattfinden müsse. Er schilderte den Kollegen, wie dadurch auch unsere Unterstützungsansprüche steigen. Kollege Hugo stellte den Antrag, ab 1. August 55 Pf. zu fleben. Der Antrag wurde einstimmig angenommen. Wir haben deshalb 5 Pf. Ortszuschlag erhoben, weil wir dann besser in Notfällen den Kollegen zur Seite stehen können. Es wurde ein Agitationsausschuß von 12 Mitgliedern gewählt. Wir haben ein noch sehr großes Feld zu bearbeiten. Wie bald sind die paar Monate herum. Wollen wir 1911 eine Lohnerhöhung durchdrücken, so müssen wir erprobte Kämpfer haben. Wenn man sich die einzelnen Firmen ansieht, z. B. Sätze, der den Ausbruch geprägt hat, er könnte mit den Arbeitern Schweine füttern, muß einem da nicht die Schamröte ins Gesicht steigen über solchen Ausbruch. Eine ebenbürtige Firma ist Gebr. Stöhr Nachf., dort müssen die Arbeiter von früh 5 oder 6 Uhr bis abends um 9 oder 10 Uhr, und das alles für 19,85 M. arbeiten. Kollegen, ihr seht, wir haben noch viele Arbeit. Auf zum Kampf, auf zum Sieg. Wir machen die Kollegen darauf aufmerksam, daß die Versammlungen alle 14 Tage Sonnabends 9 Uhr stattfinden. Die nächste Versammlung ist Sonnabend den 6. August 1910.

Forst. Unsere letzte Mitgliederversammlung war verhältnismäßig gegen früher besser besucht. Es muß aber dafür gesorgt werden, daß die Versammlung pünktlich eröffnet wird, ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Kollegen, erst dann wird der alte Schiedsrian verschwinden und werden wir stets über gut besuchte Versammlungen berichten können.

Der vom Kollegen Kößling verlesene Rassenbericht vom 2. Quartal ergibt eine Einnahme von 514,38 M., dem eine Ausgabe von 367,93 M. gegenübersteht. Monitas werden nicht erhoben. Ersichtlich ist auch in diesem Quartal die Mitgliederzahl gewachsen. Um aber den Gedanken einer festen Organisation noch mehr als bisher unter der inoffiziellen Masse zu verbreiten, um noch mehr neue Streiter unserem Verbande zuzuführen, wurde in letzter Zeit eine Hausagitationskommission gegründet, deren Früchte sich jetzt schon bemerkbar machen.

Ein weiterer Anregung in Bezug auf die Fuhrmanns-Berufsgenossenschaft wird zugestimmt und der Vorstand beauftragt, näheres in die Wege zu leiten. Der Vorsitzende weist auf das im August stattfindende Festschlingstreffen und das am 31. Juli stattfindende Gewerkschaftsfest hin, wo seitens der Mitglieder einer starken Beteiligung entgegengesehen wird.

Glück. Am 16. Juli fand unsere regelmäßige Mitgliederversammlung statt. Zunächst gab der Kassierer den Rassenbericht vom letzten Quartal, aus welchem zu ersehen war, daß wir doch eine ziemlich gute Einnahme hatten. Hierauf wurde ein neuer Kartelldelegierter gewählt. Der Antrag, eine Flugblattverbreitung und eine Hausagitation stattfinden zu lassen, wurde einstimmig angenommen. Oeffentlich finden sich zu dieser Agitation mehr Kollegen ein, als wie es jetzt seit kurzer Zeit in den Versammlungen üblich ist. Man merkt es, wo unsere Kollegen der Schuß brückt, denn Klagen und Beschwerden kann man hier jeden Tag hören. Aber das müßten doch die hiesigen Kollegen auch halb wissen, daß durch Schimpfen und Klagen ihre Lage auch nicht besser wird, nur durch eine frumme Organisation kann Aenderung eintreten. Kollegen, Löhne von 12-14 M. sind hier an der

Lageordnung; soll das hinreichen bei diesen Zeiten, wo dem Arbeiter alles durch den „guten Vater Staat“ verteuert wird. Kollegen, wollt Ihr noch so weiter dahinvegetieren, denn leben heißt das längst nicht mehr. Wenn Ihr nun den festen Willen habt, endlich einmal eure erbärmliche Lage zu verbessern, dann besucht die nächsten Versammlungen besser und bringt noch indifferente Kollegen mit, damit ihnen der Wert und Nutzen der Organisation vor Augen geführt wird.

Grabow i. Mecklg. Generalversammlung vom 11. Juli. Die Abrechnung ergab eine Gesamteinnahme von 154,— M., der eine Ausgabe von 103,20 M. gegenübersteht. Als Kassenbestand bleibt somit 50,80 M. Sodann wurde die Lohnbewegung beim Schiffbauer A. Hinzmann besprochen. Es wird ein Einheitslohn von 32 Pf. pro Stunde gefordert, dafür aber sämtliche organisierte Kollegen entlassen. Als dann bewilligt die Versammlung den verheirateten Kollegen für ihre Frauen eine wöchentliche Unterstützung von 1 M., das heißt mit Genehmigung des Hauptvorstandes. Der Mitgliederbestand ist am Ende des Quartals 21. Es wäre wünschenswert, daß die Kollegen ihre Leihgäbe abschüttelten und mehr in den Versammlungen erscheinen und daß künftig eine regere Agitation unter den indifferenten Arbeitern einsetzt. Denn die Löhne am hiesigen Orte sind mehr wie traurig. Stundenlöhne von 18, 19, 21, 22 und 25 Pf. sind keine Seltenheiten und dann noch Durchschnittsarbeitszeit 11 Stunden. Kollegen Grabow! Ermant Euch und agitiert kräftig.

Grünberg. Sonntag, den 10. Juli 1910 fand eine gut besuchte Versammlung statt. Ein Kollege aus Breslau war erschienen und referierte über „Die wichtigsten Beschlüsse des außerordentlichen Verbandstages zu Hamburg“. In längerem Vortrage erläuterte Redner die neuen Satzungen und führte mit klaren Worten den großen Nutzen der gefaßten Beschlüsse den Anwesenden vor Augen. Reichen Beifall lohnte den Redner. Die Versammlung erklärte sich mit allem Einverständnis. Der Referent ermahnte in seinem Schlusswort alle anwesenden Kollegen, lebhaft für den Verband zu agitieren, um die Mitgliederzahl bald auf die einstige Höhe und darüber hinaus zu bringen. Nach einer kurzen Aussprache wurde die Versammlung geschlossen. — Leider herrscht hier am Orte eine Interesslosigkeit sondergleichen. Es wäre hier viel zu regeln und zu ordnen. Die Belohnung sowie Behandlung läßt teilweise viel zu wünschen übrig. Wenn die Kollegen ihre Lebenslage verbessern wollen, ist es Zeit, sich aufzuraffen und der Organisation beizutreten. Also Kollegen, legt die Angst vor den Unternehmern ab und hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Hamburg III. Generalversammlung am 6. Juli. Das Andenken der verstorbenen Mitglieder Carl Niemann und Johann Bode wird von den Versammelten durch Erheben von den Plätzen geehrt. Darauf referierte Genosse Strube über: „Die gegenwärtige Lage“. Referent entledigte sich seiner Aufgabe in klarer, allgemein-verständlicher Weise. Er ließ seine Ausführungen ausklingen in die bringende Mahnung, jeder müsse außer der gewerkschaftlichen sich der Konsumentenorganisation, hier am Platze der „Produktion“, und unbedingt auch der politischen, der Partei, anschließen, um so seine ganze Person mit in die Wagschale zu werfen gegen das organisierte Unternehmertum, gegen die Willkür des Kapitals. Allgemeiner Beifall lohnte den Redner. Der Bevollmächtigte schloß sich in kurzen fertigen Worten der Mahnung des Redners an, die jeder beherzigen und dann die nötigen Konsequenzen ziehen solle. Die Abrechnung vom 2. Quartal erstattet Kollau. Einnahme 6106,95 M., Ausgabe, örtliche 4503,96 M., an die Hauptkasse gezahlt in bar 2077,20 M., in Belegen 397,30 M. Gesamtkassenbestand der Ortsverwaltung am Quartalschluß 29 184,22 M. Dem Kassierer wird Decharge erteilt. Dem Arbeitsnachweis pro 2. Quartal ist zu entnehmen: 344 Mitglieder meldeten sich arbeitslos, am Quartalschluß waren noch 28 eingezichnet. Von 307 gemeldeten Stellen wurden 222 für fest besetzt zu Löhnen von 18 bis 30 M. pro Woche. Außerdem wurden 425 Stellen zur Aushilfe besetzt. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 1909 ist für das verfloßene Halbjahr eine aufsteigende Konjunktur zu verzeichnen. 56 Stellen wurden mehr gemeldet und 110 mehr besetzt. Erstreulich ist auch, registrieren zu können, daß die Mitgliedschaft ständig im Wachsen begriffen ist; unsere Verwaltungsstelle hat jetzt 1532 Mitglieder. Vom Verwalter des Arbeitsnachweises wird erneut dringend darauf hingewiesen, daß vakante Stellen, die den Mitgliedern bekannt werden, unverzüglich zu melden sind, wogegen noch vielfach geschieht wird. Es werden dann die Kollegen Schulz und Meuser als Bezirkskassierer bestätigt. Nach Hinweis auf die von der Partei eingerichteten Bildungsabende für Frauen findet Schluß der gut besuchten Versammlung statt.

Jena. Am 16. Juli ds. Js. fand im Gewerkschaftshaus eine ordentliche Mitgliederversammlung statt, in welcher der Kassierer den Kassenbericht gab. Derselbe schließt mit einer Einnahme von 1375,35 M. und einer Ausgabe von 1155,94 M. ab, sodas ein Kassenbestand von 219,41 M. verbleibt. Die Mitgliederzahl betrug am Schluß des 1. Quartals 187, davon reisten 8 ab und schieden 4 im Laufe des Quartals aus. Aufgenommen wurden im Laufe des Quartals 20 und zugereist kamen 4 Mitglieder, sodas am Schluß des 2. Quartals 199 Mitglieder gezählt wurden.

Zum Punkt Beitragserhöhung wurde der Beschluß gefaßt, daß wir in der 2. Klasse verbleiben, somit der Wochenbeitrag mit Ortszuschlag für männliche Mitglieder 50 Pf. und für weibliche 30 Pf. beträgt. Kollege W. legt sein Amt als Kassierer wegen Arbeitsmüdigkeit nieder. Es wird Kollege Reimke, Fortweg 26 wohnhaft für ihn gewählt. Es wird noch-

nials darauf hingewiesen, daß die Unterstützungsberechtigten sich gleich am 1. Tage ihrer Erwerbslosigkeit oder Krankheit mit dem Mitgliedsbuch und Krankenschein beim Kollegen Schäfer, Mittelstr. 59 II zu melden haben.

Mannheim. Am Samstag, den 16. Juli 1910 tagte hier die halbjährliche Generalversammlung. Aus dem Geschäfts- und Kassenbericht, die beide Geschäftsleiter erstatteten, war nur Erfreuliches zu entnehmen. Sie gaben den Beweis, daß es in Mannheim-Ludwigshafen wieder vorwärts geht. Aus der Beitragsziffer geht hervor, daß wir eine Zunahme von 2540 Wochenbeiträgen zu verzeichnen hatten und auch die Kollegen Hafnarbeiter eine erfreuliche Zunahme konstatieren konnten. Auch die geführten Lohnbewegungen ergaben ein befriedigendes Resultat. Mit Ausnahme der Bewegung in den Gerhandlungen, welche die Kollegen nicht ganz zufrieden stellte, weil es dort noch Muchkollegen gibt, die mehr auf ihren persönlichen Egoismus und Kastengeist pochen, als gemeinschaftlich mit ihren Kollegen gegen die Ausbeutung der Unternehmer Front machen, waren überall schöne Erfolge zu konstatieren. Unter den Differenzen, die sich aus dem Tarifverhältnis ergaben, ist zu erwähnen, daß, sowohl im Fuhrgewerbe, als auch in den Holzhandlungen sich Elemente gefunden haben, welche versuchten, auf dem Gewerbegericht damit durchzudringen, daß sie wegen kündigungslöser Entlassung 14 Tage herausbezahlt erhalten. Da aber sowohl im Fuhrgewerbe, als auch im Tarif mit den Holzhandlern keine Kündigung vorgesehen ist, erlaubten sich diese Leute die Frechheit zu behaupten, daß erstens die Mehrheit der betreffenden Arbeiter, welche in Holzhandlungen bzw. Fuhrbetrieben tätig ist, nicht mehr organisiert sei, ferner, daß bei Abschluß der Tarifverträge die Unorganisierten ausgeschlossen waren. Die Betroffenen, bestehend aus Lokalfisten und Indifferenten, welche jedenfalls nicht wußten, wie gewissenlos sie an den Interessen der Gesamtarbeiterchaft frevelten, sind mit ihren Behauptungen abgewiesen worden, weil sie auch nicht ein Jota von Beweis erbringen konnten. Sowie uns nachträglich mitgeteilt wurde, hatten die Wacher der Lokalfisten die Hände mit im Spiel. Da Letzteren nicht das Wohl der Arbeiter nahe liegt, sondern sie sich mehr vom persönlichen Stand zu ernähren suchen, ist ihre Handlungsweise begreiflich. In Mannheim nimmt diese Leute überhaupt kein Mensch mehr ernst. Bei der Firma Fügen gab es in letzter Zeit Differenzen darüber, ob der Transport von Weizen aus den Kellerräumen nach dem oberen Raume mit dem üblichen im Tarif vorgesehenen Satze von 5,50 M. bezahlt werden soll, oder ob dies als ein außerordentlicher Fall zu betrachten ist. Nachdem von unserer Seite, sowohl als auch von seiten des Syndikus der Unternehmer der Sachverhalt richtig geprüft war, kam man zur Ueberzeugung, daß diese Arbeit als eine außerordentliche in Frage kommt und wurden dafür 7 M. pro 100 Sack vereinbart. Auch die jetzige Bewegung der Eisenarbeiter scheint einen günstigen Ausgang zu nehmen, da die Unternehmer bereits den 9tägigen Arbeitstag zugestanden haben. Bei der Firma Bender, wo uns die Kollegen falsch informierten, konnten Lohnerhöhungen nicht erreicht werden, da das alte Tarifverhältnis noch zu Recht besteht. Jedoch haben wir die Firma veranlaßt, die Sonntags- und Nachtarbeit zu regeln.

Hoffen wir, daß es so weiter geht und daß auch der letzte Kollege der Einheitsorganisation angegliedert wird.

In der Versammlung wurde bemängelt, daß der Kollege R. auch nach dem Zusammenschluß seine persönliche egoistische Kritik, wie er sie bereits im Hafnarbeiter-Verband getrieben hat, nicht lassen kann. Wir möchten ihm an dieser Stelle andeuten, daß auch er sich in der Versammlung in dem Rahmen der Ordnung und Disziplin zu halten hat. Wir lassen uns die Versammlungsbefucher von einzelnen Personen nicht aus den Versammlungen hinausziehen, wer sich nicht an einer sachgemäßen Diskussion beteiligen kann, der bleibe entweder weg, oder er halte den Mund. Wir glauben im Interesse aller Versammlungsbefucher zu handeln, wenn wir dies einmal offen sagen.

Merseburg. Seit geraumer Zeit schon leiden unsere Mitgliederversammlungen unter geradezu mißverhältnißmäßigem Besuch. Kein Mittel scheint angetan, die Kollegen aus ihrer Leihgäbe zu erwecken. Wenn in der Zeit wirtschaftlicher Depression der geringe Verdienst oder gar Arbeitslosigkeit vorgeschützt werden, um den Versammlungen fernzubleiben, kann man das, wenn auch nicht anerkennen, so aber doch bis zu einem gewissen Grade verstehen. Jetzt aber sollte sich das ändern, wo nach Beendigung der Bauarbeiteraussperrung auch in Merseburg die Arbeitskräfte rar sind und die Kollegen infolgedessen vollauf zu tun haben. Wir müssen deshalb die bringende Forderung an alle Merseburger Mitglieder richten, in Zukunft die Versammlungen besser wie bisher zu besuchen. Infolge der langen Arbeitszeit fehlt euch fast die Zeit, euch zu bilden, oder auch nur irgend etwas Vernünftiges zu lesen, nun schlägt die einzige Möglichkeit nicht aus, die euch geboten ist und kommt in die Versammlungen.

München I. Am Donnerstag, den 14. Juli, fand die ordentliche Generalversammlung der Ortsverwaltung München I statt, in der ein Kollege aus Berlin über: Die neue Reichsversicherungsordnung und deren Bedeutung für unsere Berufs-kollegen sprach. Im Verlaufe des mit Beifall aufgenommenen Vortrages schilderte der Referent kurz die Entwicklung der Arbeiterversicherung in Deutschland und kritisierte dann eingehend den Reichstagsvorschlag zur Reichsversicherungsordnung, wobei er zu dem Resultate kam, daß die Ver-

besserungen, die der Entwurf enthält, kaum der Rede wert seien, während die Verschlechterungen so ungenehmigbar sind, daß man gar nicht scharf genug dagegen protestieren kann. Des weiteren wies der Referent auf die Beschlüsse des letzten außerordentlichen Gewerkschaftskongresses hin, die geeignet sind, die Verschlechterungen, die auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung geplant seien, wirksam abzuwehren und empfahl der Versammlung folgende Resolution:

„Die heute tagende Generalversammlung erklärt sich mit den auf dem außerordentlichen Gewerkschaftskongress gefaßten Resolutionen vollinhaltlich einverstanden und gelobt, diese mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zur Durchführung zu bringen.“

Nach kurzer, im Sinne des Referates gepflogener Diskussion wurde die Resolution einstimmig angenommen. Hierauf erstattete Kollege Eichner den Geschäftsbericht, dem zu entnehmen war, daß im ersten Halbjahr 1910 insgesamt 18 Lohnbewegungen geführt wurden, an denen 389 Kollegen beteiligt waren. Bei drei Bewegungen mußte das Mittel des Streiks in Anwendung gebracht werden. Alle 18 Bewegungen wurden erfolgreich zu Ende geführt und brachten den beteiligten Kollegen Verkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung der Löhne. Die Mitgliederzahl stieg von 3809 am Ende des 1. Quartals auf 3873 am Ende des 2. Quartals 1910. Der Bericht des Kassierers, Kollegen Eisenberger, wies für das 2. Quartal eine Einnahme von 25 914,86 M. auf, der 20 505,90 M. Ausgaben gegenübersteht, so daß ein Kassenbestand von 5708,96 M. verbleibt. Die Revisoren bestätigten, Kasse und Bücher in bester Ordnung befunden zu haben, worauf dem Kassierer auf Antrag einstimmig Decharge erteilt wurde. Mit der Aufforderung, auch fernerhin die Ausbreitung des Organisationsgedankens zu fördern, und für die Arbeiterpresse Abonnenten zu werben, schloß Kollege Eichner die schön verlaufene Versammlung.

Potsdam. Generalversammlung vom 17. Juli. Kollege Wiechert gab den Bericht vom Sommerfest. Die Abrechnung schloß mit 12 M. Defizit. Der Kassierer gab dann die Abrechnung vom 2. Quartal. Da die Revisoren Bücher und Belege in Ordnung gefunden hatten, wurde dem Kassierer Decharge erteilt. Das Stiftungsfest soll am 24. September im Viktoria-garten abgehalten werden. Den Kartellbericht gab Puschmann. Notwendig sei die Kontrolle der Werkslöhner durch die Konsumenten. Nach Erledigung einiger Internas wurde die Versammlung geschlossen.

Ratibor. Am 18. Juli fand die vom Transportarbeiter-Verband einberufene Gewerkschaftsversammlung statt. Zu dieser war ein Kollege aus Weithen als Referent erschienen. Die Versammlung war ziemlich gut besucht. Als ersten Punkt behandelte der Redner: „Was lehrt uns die letzte Wirtschaftskrise?“ In ausführlicher Weise wies er darauf hin, wie besonders schlecht die Arbeiter hier in Ratibor behandelt werden. Wenn man sich die Organisationen in Hamburg und anderen großen Städten des Nordens betrachtet, so kann man dort ganz deutlich erkennen, wie durch das feste Zusammenhalten der Arbeiter ein ganz schöner Lohnaufschlag und dabei auch Arbeitszeitverkürzung erzielt wurde. Heute arbeiten diese Leute z. B. nur noch zehn Stunden täglich und erhalten 50 bis 60 Pf. Stundenlohn, wogegen hier der ober-schlesische Arbeiter noch 13 bis 15 Stunden arbeiten muß für einen Stundenlohn von 22 bis 28 Pf. In der freiwilligen Aussprache nahm der Versammlungsleiter, Genosse Eiermann, das Wort und ermahnte die antwesenden Genossen, noch nicht organisierte Arbeiter zum Eintritt in die freien Gewerkschaften zu bewegen. Denn nur durch die Einigkeit kann die Lage der Arbeiter gebessert werden. Mit einem dreimaligen Hoch wurde die Versammlung geschlossen.

Regensburg. Anlässlich der hier stattgefundenen ersten Tagung des Zentral-Verbandes der Ortskrankenkassen Deutschlands waren mehrere Kollegen aus Norddeutschland als Delegierte anwesend. Die hiesige Ortsverwaltung hatte bei dieser Gelegenheit für Dienstag, den 12. Juli, eine außerordentliche Versammlung einberufen. Als Referent fungierte ein Kollege aus Berlin. Das von ihm behandelte Thema: „Die gewerkschaftlichen Tätigkeitsberichte in Gegenwart und Zukunft“ wurde in klarer und musterhafter Weise den Kollegen vor Augen geführt. Besonders wurde darauf hingewiesen, daß es eines jeden Organisierten erste Pflicht sei, danach zu trachten, seine mißliche Lebenslage zu verbessern und dann erst das Unter-stützungswesen in Betracht zu ziehen. Die Ausführungen des Referenten fanden bei sämtlichen Anwesenden ungeteilten Beifall. In der Diskussion ergriffen die Kollegen aus Braunschweig, Br.-Schöneberg, A.-Spanbau, B.-Berlin, D.-Wippenit und B. aus Charlottenburg das Wort. Sämtliche Redner schilderten die Organisationsverhältnisse in ihren Orten, wie sie sich aus kleinen Anfängen zu etwas Großen emporarbeiteten und ermunterten die hiesigen Kollegen, derartiges nachzuahmen, denn man sollte doch glauben, da man es hier genau so wie im Norden versteht, die Lebensmittel immer mehr zu verteuern, daß auch die Löhne mit denen in Norddeutschland stand halten. Aber leider spukt es hier noch ganz gewaltig. Für die trefflichen Ausführungen sämtlicher Redner dankte der Vorsitzende Kirchberger im Namen der Orts-Verwaltung. Er betonte auch zugleich, daß, wenn wir auch durch die Zersplitterungsarbeit von christlicher Seite aus hier ein erschwertes Arbeitsfeld haben, wir jedoch nicht erlahmen werden, weiter zu agitieren. Der Referent forderte die Mitglieder auf, sich auch politisch zu organisieren, denn nur dann ist es möglich, an den Organisationsarbeiten auf gewerkschaftlichem Gebiete Anteil nehmen zu können. Am hiesigen Orte gibt es Arbeiter, die um den Schundlohn von 15—18 M. arbeiten, besonders kommen dabei Hausmeister in Betracht und wenn ein solcher einmal von seinem Arbeitgeber „frei-

willig" 2 Mt. zugelegt bekommt, nur weil er in Erfahrung brachte, daß ein Teil seiner Leute der Organisation angehören, so lehrt er dem Verband den Rücken, bedenkt aber dabei nicht, daß seine Arbeitszeit, die von früh 7 Uhr bis abends 9 Uhr dauert, auch einer Remedur unterzogen werden muß. Auf eine Bezahlung von Sonntagsarbeit oder auf Anspruch von Urlaub wird dann von seinen solchen Leute verzichtet, hat man doch den Höchstlohn von 20 Mt. (1) erreicht. Es wäre an der Zeit, für solche, daß sie trachten würden, sich dem Transportarbeiter-Verband anzuschließen; wir hoffen sie zu gewinnen. Denn unser Wahlprüch ist: Vorwärts immer, rückwärts nimmer!

Hoflau. Versammlung am 16. Juli. Den Parteibericht gab der Kollege Lehmann, über Einnahme und Ausgabe vom Gewerkschaftsfest, bezw. Einnahme und Ausgabe von den einzelnen Gewerkschaften. Den Quartalsbericht vom 2. Quartal gab der Kassierer Lorenz. Ihm wurde Entlastung erteilt. Der Vorsitzende machte die Kollegen auf die Jahrbücher aufmerksam und fordert die Kollegen auf, von dem günstigen Angebot recht zahlreich Gebrauch zu machen. Ueber die Mitgliedschaft der Wonnenschiffer entspann sich eine lebhaft Debatte. Der Antrag, fünf Mark zur Unterstützung der Bibliothek, wird einstimmig angenommen. Kollege Borbe spricht sich in dem Sinne aus, jedes Jahr 10 Mt. an dieselbe abzugeben. Kollege Lorenz fordert die Kollegen auf, die Bibliothek mehr in Anspruch zu nehmen und führt einige interessante Bücher an. In die Kommission für die fakultative Unterstützungsrichtung werden Borbe und Kalkofen gewählt. Als Revisor soll B. funktionieren. Nach einer Aufforderung zur intensiven Agitation wurde die mäßig besuchte Versammlung geschlossen.

Schönebeck. Am Sonnabend, den 2. Juli, hielten die Hafen- und Transportarbeiter ihre erste gemeinschaftliche Versammlung ab. Bei der Konstituierung der örtlichen Verwaltung wurde W. Mattern vom Transportarbeiterverband einstimmig zum 1. Vorsitzenden gewählt; als 2. Vorsitzender soll H. Lehmann vom Hafenarbeiterverband fungieren. Zum Kassierer wurde gewählt W. Bothe, Transportarbeiter, zum Schriftführer W. Haberkorn, Hafenarbeiter und als Beisitzer E. Eckardt, Hafenarbeiter. Als Revisoren wurden die Kollegen W. Fritze, H. Schlander und H. Hammeberger gewählt. Ferner wurden die Kollegen H. Müller, P. Wöllert und Ernst Eckardt als Kartellbelegierte gewählt. Die bisherigen Unterkassierer Wölter, Freilse und Milius sollen ihr Amt beibehalten, nur soll eine neue Bezirkeinteilung vorgenommen werden. Das Kassieren auf den Arbeitsplätzen soll in Zukunft fortfallen. Der strittige Punkt, der zur Beratung stand, war die Beitragsklasse. Die Hafenarbeiter wünschten die erste Klasse, die im Fuhrwesen beschäftigten Kollegen sprachen für die zweite Klasse, und so entspann sich eine recht lebhaft Debatte, die erst nachts, als der Vorsitzende, Kollege Mattern, die Sache grüßlich klarlegte. Es wurde denn auch die zweite Beitragsklasse mit 5 Pfg. Votalschlag angenommen. Die Versammlungen sollen jeden Sonnabend nach dem 15. im Monat und zwar den 1. und 2. Monat im Quartal beim Kollegen W. Fritze, Wiener Restaurant, Röntgenstr. 16, und die 3. Versammlung im Quartal im Bürgerhaus, Max Saad, Breitenweg 57, stattfinden. Damit erklärte sich die sehr gut besuchte Versammlung einverstanden. Des ferneren wurde noch beschlossen, die Unterkassierer mit 3 Pfg. für jede verkaufte Marke zu honorieren. Darauf verlas der Kollege Mattern das vom Zentralverband eingegangene Ueberritts-Reglement, welches noch eine recht lebhaft Debatte hervorrief. Den demnachst herausgegebenen Kontrollkarten, welche jedes Mitglied erhält, soll in Zukunft mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, und vor allem bei den Geschirrführern, wie z. B. beim Mühlfabriken, Kohlen- oder Kartoffelfahren usw., da solle man stets nach der Kontrollkarte fragen. Der Versammlungsleiter gab noch einmal einen Rückblick auf die heutigen ersten gemeinsamen Verhandlungen und schloß mit einem kräftigen Hoch auf den deutschen Transportarbeiterverband die sehr zahlreich besuchte Versammlung.

Allgemeines.

Schwindelgenies. Die „Korrespondenz des Ausschusses zur Förderung der Bestrebungen vaterländischer Arbeitervereine“ scheint dem Reichslügenverband im Schwindeln den Rang ablaufen zu wollen. Sie schreibt unter anderem: „Die Transportarbeiter, Seeleute und Hafnarbeiter, die sich zu einem großen Verband der Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande zusammengeschlossen haben, eröffneten den Reigen (der Masfabriken), mit etwa 220 Delegierten, die 13 Tage lang über ihre Vereinnung und andere Dinge redeten.“ Wir konstatieren: Es waren 192 Delegierte, die einzelnen Verbandstage dauerten drei, der gemeinsame einen Tag, im ganzen also vier Tage und nicht dreizehn. Es genügt, solche Schwindelerforderungen niedriger zu hängen. Und dieses Lügengeschmeiß nennt sich vaterländisch! Mehr Schandekann niemand seinem Vaterlande antun.

Ein Eingekändnis der Scharfmacher. Die „Deutsche Arbeiterzeitung“, das führende Scharfmacherorgan, schreibt:

„Aus Hamburg ist zu berichten, daß der am 25. Juni plötzlich und ohne jeden berechtigten Grund direkt vom Baun gedrochene Streik der Angestellten der Zentral-Strassenbahn beendet ist. Auf Anregung des dortigen Gewerbegerichtsvorstandes fand eine gemeinschaftliche Verhandlung der Vertreter der Gesellschaft und der Ausständigen statt, die zu folgendem Vergleich führte:

Die Zentralbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, bis spätestens Dienstag, den 5. Juli, 90 Leute von dem im Ausstand befindlichen Personal, darunter auch die acht Entlassenen, unter den früheren Bedingungen, und zwar nach dem Dienstalter, die ältesten zuerst, wieder einzustellen. Weiter erforderlich werdende Neueinstellungen sollen in der gleichen Reihenfolge erfolgen. Die dem Zentralverbande Deutscher Transportarbeiter angehörenden Leute sollen, wie die Gesellschaft anerkennt, diesem auch ferner angehören dürfen.

Zweifellos bedeutet dieser Ausgang des Kampfes einen nicht gering einzuschätzenden Erfolg des Transportarbeiterverbandes.“

Also doch. Wir nehmen davon mit Dank Notiz. Die Einheitsorganisation wirkt. Mögen auch die dem Verbannde fernstehenden Berufskollegen davon Kenntnis nehmen.

Die Dauer der Erwerbsfähigkeit der Arbeiter. Die neue, vom kaiserlichen Statistischen Amt vorgenommene Statistik der Krankheits- und Sterblichkeitsverhältnisse der Arbeiter, zu deren Unterlage die Geschäftsergebnisse der Ortskrankenkasse Leipzig benutzt wurden, enthält auch sehr interessante Angaben über das Lebensalter der erwerbsfähigen Arbeiter. Noch bedeutungsvoller wird die Statistik, wenn man sie in Vergleich bringt mit dem Altersaufbau der deutschen Bevölkerung überhaupt, wie er bei der letzten Volkszählung festgestellt worden ist. Nichtet man bei der Mitgliedschaft der Ortskrankenkasse das Augenmerk nur auf die Personen, welche versicherungspflichtige Beschäftigung ausüben, so ergibt sich folgende prozentuale Besetzung der einzelnen Altersklassen:

Alterklasse	Männlich		Weiblich	
	Bevölkerung des Reiches	Anteil d. d. Krankenkasse	Bevölkerung des Reiches	Anteil d. d. Krankenkasse
unter 15 Jahren	—	1,2	—	1,2
15 bis 19 Jahre	14,9	19,3	14,1	31,7
20 " 24 "	14,2	18,5	13,6	31,6
25 " 29 "	12,4	17,8	11,9	14,5
30 " 34 "	11,0	13,2	10,6	7,2
35 " 39 "	9,5	10,0	9,2	4,6
40 " 44 "	8,4	7,3	8,4	3,2
45 " 49 "	7,0	5,1	7,1	2,3
50 " 54 "	6,2	3,4	6,6	1,6
55 " 59 "	5,3	2,1	5,7	1,1
60 " 64 "	4,2	1,2	4,7	0,6
65 " 69 "	3,1	0,6	3,3	0,3
70 " 74 "	2,0	0,2	2,4	0,1
75 u. mehr	1,8	0,1	2,2	—
	100,0	100,0	100,0	100,0

Was zunächst die Ergebnisse der Volkszählung anbelangt, so zeigt sich, daß die Frauen ein längeres Leben haben als die Männer, da die ersteren die höheren Lebensalter stärker besetzen als die letzteren. Vergleicht man die Ergebnisse der Volks- mit der Mitgliederzählung, so ist bemerkenswert, wie bei der letzteren die älteren Personen schwach vertreten sind. Ein Zeichen, wie schnell die Arbeitsfähigkeit der arbeitenden Bevölkerung verbraucht ist. Während bei der männlichen Bevölkerung überhaupt nur 29,1 pCt. im Alter von 15 bis 24 Jahren stehen, sind es bei der Mitgliederzählung der Krankenkasse 38,0 pCt. Im höheren Lebensalter dagegen stehen bei der Bevölkerung überhaupt 70,9 pCt., bei Kassenmitgliederzählung aber nur 62,0 pCt. Noch größer ist das Mißverhältnis bei der weiblichen Bevölkerung. Nach der Volkszählung befinden sich im Alter von 15 bis 24 Jahren 27,7 pCt., nach der Mitgliederzählung 63,3 pCt. Die ganzen Zahlen zeigen auch, wie gering die Möglichkeit ist, ein höheres Lebensalter zu erreichen.

Literarisches.

Kommunale Praxis. Die ersten beiden Hefte des soeben begonnenen neuen Quartals dieser Wochenschrift liegen vor. Sie enthalten unter anderem eine eingehende Besprechung der Verhandlungen des internationalen Wohnungskongresses in Wien, und eine Kritik der Gesetzesvorlage über die Reform der rheinischen Gemeindeverfassung.

Probennummern jendet der Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68, auf Wunsch kostenlos. Abonnements zum Preise von 3 Mark vierteljährlich, nehmen alle Postanstalten, Buchhandlungen und Expeditionen entgegen.

Die Hygiene der Arbeiterwohnung. Von H. Hillig. Hefte 24 der Arbeiter-Gesundheits-Bibliothek. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68. Preis 50 Pfennig, Volksausgabe 20 Pfennig. Was und wie beschaffen eine Arbeiterwohnung sein soll, wenn man sie als hygienisch einwandfrei ansprechen will, beschreibt Verfasser. Das einleitende Kapitel: „Voraussetzungen“ fordert Wohnungsreform von Grund aus, Kampf gegen das auf dem Grundeigentum und auf Grundbesitzerprivilegien beruhende Wesen der Mietskasernen, staatliche, kommunale und genossenschaftliche Wohnungsbeschaffung, Ein- und Zweifamilienwohnhäuser, Gartenanstellungen usw. Wohnungen, in denen der Bewohner nicht nur Nummer, sondern zuerst Mensch ist. In den folgenden Abschnitten: „Lage der Arbeiterwohnung“, „Wahl und Behandlung der Wohnung“, „Anlage und Einteilung der Wohnung“, „Wände, Decken, Türen, Fußböden“ werden ausführlich all die Dinge besprochen, in denen der einzelne auch heute schon — trotz alledem — für Gesundheit und Schönheit der Wohnung zu sorgen verpflichtet ist und in denen auch

so vieles noch verabsäumt wird. „In einem Hause, wo der Fußboden nicht tagtäglich gefegt wird, verliert der Mensch in zwei, drei Jahren die Fähigkeit, moralisch zu denken und zu handeln. Der Mangel an Sauerstoff schwächt das Gewissen.“ Mit den Worten Stochmanns aus Ibsens „Volksfeind“ schließt das fast 2 Bogen starke Heft. Mögen alle Arbeiter und insbesondere alle Arbeiterfrauen die warmherzigen und eindringlichen Worte eines Freundes lesen und beherzigen!

Die Buchhandlung „Vorwärts“, Berlin, hat bei der in ihrem Verlage erscheinenden Zeitschrift „In freien Stunden“ eine dankenswerte Einrichtung getroffen, die von allen Arbeitern beachtet werden sollte. Mit dem Schluß des jetzt beginnenden neuen Halbjahrganges soll der Abonnenten als Gratisbeilage überreicht werden: ein gut ausgeführter Zweifarben-Druck des klassischen Gemäldes „Flußlandschaft mit Windmühle“, von J. Muisbrael.

„In freien Stunden“ hat ja die Aufgabe, durch den Abdruck guter Romane die Schuldliteratur zu bekämpfen. Mit der neuen Einrichtung hat dieses Programm eine wesentliche Erweiterung erfahren. Der Verlag will damit auch die schlechten Vorbilder aus den Arbeiterwohnungen drängen, wie sie noch vielfach anzutreffen sind, und durch gute Bilder das künstlerische Verständnis der Arbeiterfamilie beleben. Neben den Schuldbüchern sollen auch die schlechten Bilder aus den Wohnungen der Arbeiter verschwinden.

Wir empfehlen unsere Leser, auf „In freien Stunden“ zu abonnieren. In jeder Woche erscheint ein illustriertes Heft mit reichhaltigem Inhalt für 10 Pf., das durch jede Buchhandlung und jeden Kolporteur zu beziehen. Die Absträger unserer Zeitung besorgen gleichfalls die Hefte.

Vom „Wahren Jacob“ ist soeben die Nr. 15 des 27. Jahrganges, 16 Seiten stark, erschienen. Aus ihrem Inhalt erwähnen wir:

Bilder: Die rote Flut steigt. Von A. Mrauef. — Bech. Von M. Engert. — Der Batikan in Nöden. Von Nata Vanga. — Den Boel zum Gärtner gesetzt. Von M. Engert. — Wanderversuch. Von Rud. Wolf. — Der Ehrenkoder. Von H. Wolf. — Ostebier. Von H. G. Jentsch. — Fürst Eulenburg und der Staatsanwalt. Von W. Lehmann. — Der Hausherr. Von R. Hamich. — Der Treueid der neuen Minister. Von Erich Schilling. — Uedom-Wollin. Von M. Engert.

Text: Von Sieg zu Sieg. Von M. — Die Genügamen. Von H. G. — Die unverständene Waschbütte — Ministeraufbahn. Von Lehmann. — Lieber Jacob! Von Jottbilf Raute. — Waldwandacht. Von H. A. — Arbeit. Skizzen von Paul Enderling. — Eine Gerichtsverhandlung. Von Lohias. — Die Zechpreller. Von H. G. — Der Unfehlbare. — Einschüchterung. Von Hans Reiter. — O war' ich doch von Gottes Gnaden! Von Raute. — Agitationsunfall. Von Lehmann. — Ministerwechsel in Preußen. Von Michel. — Usw.

Der Preis der Nummer ist 10 Pf. Probennummern sind jederzeit durch den Verlag Paul Singer in Stuttgart, sowie von allen Buchhandlungen und Kolporturen zu beziehen.

Von der „Gleichheit“, Zeitschrift für die Interessen der Arbeiterinnen (Stuttgart, Verlag von Paul Singer), ist uns soeben Nr. 21 des 2. Jahrganges zugegangen. Aus dem Inhalt dieser Nummer heben wir hervor: Die Frauenarbeit, eine treibende Kraft gesellschaftlicher Umwälzung. Von G. B. — Die Gelosigkeit der Volksschullehrerin. Von m. w. — Frauenarbeit in Sachsen. Von H. F. — Die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Ehegatten. (II.) Von Ernst Oberholzer. — Johann Gottfried Seume. (I.) Von Dr. W. Hausenstein. — Die Generalversammlung des Textilarbeiterverbandes. Von H. Säckel. — Die Mutterchaftsversicherung. Von Gertrud Hanna. — Von der sozialdemokratischen Frauenbewegung in der Schweiz. Von D. J. — Aus der Bewegung: Von der Agitation. — Von den Organisationen. — Politische Rundschau. Von H. B. — Gewerkschaftliche Rundschau. — Vom Deutschen Holzarbeiterverband. Von f. t. — Ausperrung in der Nürnberger Metallindustrie. Von f. t. — Bewegung der Arbeiterchaft in den Hamburger Wäschereien. Von e. g. — Notizen: Dienstbotenfrage. — Frauenstimmrecht. — Sozialistische Frauenbewegung im Ausland. — Vereinsrecht der Frau. — Fürsorge für Mutter und Kind. — Verschiedenes. — Literarisches.

Für unsere Mütter und Hausfrauen: Ihr Heim. Von Konrad Ferdinand Meyer. — Die Kleidung auf frühen Kulturstufen. Von Hannah Lewin-Dorich. — Die Wohnungseinrichtung. (III.) Von F. A. — Literarisches. — Feuilleton: Die Jungfrau und die Nonne. Von Gottfried Keller.

Für unsere Kinder: Sehnen. Von Ferdinand Freilgrath. (Gedicht.) — Die Leuchtwürmchen und die Sterne. Fabel von Gottfried Keller. — Die Turbine als Spielzeug. Von A. Schulke. (Mit Abbildung.) — Die Söhne Haruns. Von Konrad Ferdinand Meyer. (Gedicht.) — Geschichtliches zum Gedicht Haruns Söhne. — In der Natur. Von B. D. — Kinderlied. Von Emma Döhl. (Gedicht.) — Die verzauberte Prinzessin. Von L. Westerm. — Der Hahn im Korbe. Von L. Aurbacher. — Der Regenbogen. (Gedicht.)

Die „Gleichheit“ erscheint alle 14 Tage einmal. Preis der Nummer 10 Pf., durch die Post bezogen, beträgt der Abonnementspreis vierteljährlich ohne Bestellgeld 55 Pf.; unter Kreuzband 85 Pf. Jahresabonnement 2,60 Mt.

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

An die Mitglieder des Bezirks Groß-Berlin.

Donnerstag, den 11. August 1910, abends 8^{1/2} Uhr,

Ordentliche Generalversammlung pro 2. Quartal

in den Germania-Prachtkälen, Chausseestraße 110.

Tages-Ordnung: 1. Mitteilungen. 2. a) Geschäftsbericht, b) Kassenbericht, c) Arbeitsnachweisbericht pro 2. Quartal. 3. Geschäftliches.

Mitgliedsbuch ist als Legitimation mitzubringen und beim Eingang zur Versammlung vorzuzeigen.

Wer mit seinen Beiträgen über 10 Wochen im Rückstande ist, hat keinen Zutritt. Einen guten Besuch erwartet

Die Bezirksverwaltung. J. U.: U. Werner.

Hiermit machen wir besonders darauf aufmerksam, daß laut Beschluß des Hamburger Verbandstages vom Mai dieses Jahres der einheitliche Wochenbeitrag von 50 Pf. für die Mitglieder des Bezirks Groß-Berlin eingeführt wird. Es haben demzufolge die Mitglieder der Sektion I, Handelsarbeiter, sowie der Sektion IV, Droschkenführer, soweit dieselben noch 40 Pf. pro Woche gezahlt haben, ab 1. Juli d. Jahres ebenfalls den einheitlichen Beitrag von 50 Pf. zu entrichten.

Bei dieser Gelegenheit weisen wir darauf hin, daß durch Zahlung des 50 Pf.-Beitrages diejenigen Mitglieder, welche gezwungen sind, bei Lohnkämpfen zc. die Arbeit einzustellen oder wie es sehr oft vorkommt, sonstwie in Mitleidenschaft gezogen werden, Anspruch auf die erhöhten diesbezüglichen Unterstützungen haben.

Die Verbandsfunktionäre, welche sich vorher eingehend mit der ganzen Angelegenheit beschäftigten, sowie die am 31. 3. cr. stattgefundene Generalversammlung haben den Beschluß bezüglich des einheitlichen Wochenbeitrages von 50 Pf. mit sehr großer Mehrheit angenommen.

Wir setzen voraus, daß die Mitglieder der Sektionen I und IV mit Rücksicht auf den einstimmig gefaßten Verbandstagsbeschluß und der sonstigen Verhältnisse sich nicht weigern werden, den 50 Pf.-Beitrag ebenfalls zu entrichten.

Das Jahrbuch 1909

des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes ist erschienen und wird für die Mitglieder zum Vorzugspreise von 50 Pf. abgegeben. Jedes Mitglied, das ein Interesse an der Organisation hat, sollte im Besitz eines solchen Buches sein. Als Nachschlagewerk ist dasselbe unentbehrlich. Die Ausgabe erfolgt durch die Einkassierer, in den Büros der Sektionen und durch die Verbandsfunktionäre.

Fakultative (freiwillige) Unterstützungseinrichtungen.

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

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

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

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

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

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

Baufondsmarke.

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

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

Sonntag, den 14. August 1910:

Großes Volks-Sommerfest

in den herrlich gelegenen Gesamträumen der Brauerei Friedrichshain (früher Lips), Am Königstor.

Großes Gartenkonzert, Gesangsvorträge, Spezialitäten allerersten Ranges, Großer Ball.

Kaffeebraten, Fadelpolonaise, Volksbelustigungen versch. Art. Kinder in Begleitung Erwachsener erhalten am Eingang des Gartens eine Stocklaterne gratis.

Bei ungünstiger Witterung bieten die Riesenschuhhallen sowie die Säle genügenden Schutz.

Entree im Vorverkauf nur 20 Pf. :: Kasseneröffnung 1 Uhr. :: Programm gratis. :: Billets an der Kasse 25 Pfennig.

Eintrittskarten sind bei den Einkassierern, Vertrauensleuten, Betriebskassierern, Zahlstellen und in den Büros zu haben. Da in ausreichender Weise für angenehme Unterhaltung gesorgt ist, auch große Unkosten nicht gescheut wurden, wird erwartet, daß die verehrlichen Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten sich auch wirklich zahlreich einfinden. Sorgt für Massenbesuch.

Das Komitee.

Verbandsfunktionäre,

welche noch im Besitz von Sammellisten für die ausgesperrten Bauarbeiter sind, werden hiermit ersucht, umgehend beim Kassierer, Engel-Ufer 36, abzurechnen.

Sonntagsruhe.

Viele Kollegen und Kolleginnen, welche im Handelsgewerbe ihre Beschäftigung haben, sind heute noch gezwungen, Sonntagsarbeit zu verrichten. Dies ist lediglich darauf zurückzuführen, daß gerade viele Arbeiter ihre Einkäufe in Bezug auf Kleidungsgegenstände des Sonntags besorgen. Wir richten deshalb an alle Mitglieder das Ersuchen, ihre diesbezüglichen Einkäufe an den Wochentagen zu erledigen. Wenn dieser Appell von allen Arbeitern beachtet wird, werden die Unternehmer sehr bald einsehen, daß das Aufhalten der Läden des Sonntags überflüssig wird und unsere hier in Frage kommenden Kollegen würden die langersehnte Sonntagsruhe dadurch eher erzielen.

Unterstützt deshalb alle um die Sonntagsruhe kämpfenden Kollegen und Kolleginnen!

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

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

Sektion I.

Handelsarbeiter.

Textilbranche!

Hausdiener, Packer, Radfahrer aus der Stoff-, Leinen-, Tuch-, Woll-, Baumwoll-, Teppich-, Manufaktur-, Weisswaren- und Wäschebranche!

Am Donnerstag, den 25. August 1910, abends 8 Uhr:

Gr. Branchen-Versammlung

im „Arbeitsnachweisamt“, Alte Leipzigerstr. 1.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag: Kapital und Arbeit. 2. Diskussion. 3. Erfragewahlen zur Branchenleitung. 4. Branchenangelegenheiten.

Zahlreiches Erscheinen erwartet

Die Branchenleitung.

An die Kollegenschaft Gross-Berlins!

Wir geben hierdurch bekannt, daß von den verschiedensten Firmen der Abzahlungs-, Nähmaschinen- und Versicherungsbranche eine außerordentliche Reklame zwecks Gewinnung neuer Kundschaft gemacht wird.

Wir ersuchen höflichst, derartige Geschäfte nur mit „organisierten“ Einkassierern resp. Agenten abzuschließen und machen gleichzeitig darauf aufmerksam, daß von unserer Organisation für das Jahr 1910 eine

graue Legitimationskarte

zur Kontrolle der Mitgliedschaft herausgegeben ist, welche monatlich gestempelt sein muß. Die „braunen“ und „grünen“ Karten haben keine Gültigkeit mehr.

Beim Kauf von Möbeln oder Nähmaschinen, sowie beim Abschluß von Feuer-, Diebstahl-, Lebens- oder Volksversicherungen verlange man stets die „graue“ Legitimationskarte.

Die Branchenleitung der Einkassierer u. Rassenboten.

J. A.: Friedr. Ludow, Fehrbellinerstr. 8.

Sektion II.

Transportarbeiter.

Achtung! Betriebsvertrauensleute und Mitglieder der einzelnen Branchenleitungen.

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

Sonntagsruhe!

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

Die Sektionsleitung. J. A.: Albert Nitzsch.

Die Kollegen Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Grossdestillationen, Wein- und Bierversandgeschäften sowie den Essigfabriken,

welche noch nicht im Besitze der von der Branchenleitung herausgegebenen Fragebogen, betreffs Erhebungen über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in unserem Berufe sind,

werden aufgefordert, ihre Adresse nebst Firma an den Kollegen Vorkla, Engel-Ufer 15, vorn 2 Trp., Zimmer 31, umgehend einzusenden. Desgleichen werden die Kollegen Vertrauensleute ersucht, die ausgefüllten Fragebogen schnellstens an die obige Adresse einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Die Branchenleitung.

Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Grossdestillationen, Wein- und Bierversandgeschäften, sowie aus den Mineralwasser- und Essigfabriken.

Am Mittwoch, d. 17. August 1910, abds. 8 1/2 Uhr:

Große Versammlung mit Frauen

im Restaurant August Gahn Nachf., Lintenstr. 73, am Rosenthaler Tor.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Spieckermann über: „Die wirtschaftliche Entwicklung der Großindustrie.“ 2. Diskussion. 3. Die Erhebungen in unserem Beruf. 4. Geschäftliches, Ausgabe der Fragebogen, Abstempelung der Legitimationskarten und Aufnahme neuer Mitglieder.

Kollegen! Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tagesordnung ist das Erscheinen aller Ehrenpflicht. Die der modernen Arbeiterbewegung noch fernstehenden Kollegen sind uns besonders willkommen. Sorgt für einen Massenbesuch. Keiner darf fehlen!

Mit kollegialem Gruß

Die Branchenleitung.

Leitergerüstbauer aus allen Betrieben Berlins und Umgegend.

Am Sonntag, den 14. August 1910, vorm. 10 Uhr, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27c:

Branchen-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Kassenbericht vom Streik Altman. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Kollegen! Wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung erwarten wir zahlreichen Besuch. Neue Mitglieder werden aufgenommen und können auch Beiträge zur Unterstützungskasse gezahlt werden.

Mit kollegialem Gruß

Die Branchenleitung.

Zeitungsfrauen aus allen Zeitungsbetrieben Berlins!

Am Dienstag, den 9. August 1910, abds. 7 1/2 Uhr:

Gr. öffentliche Versammlung

im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27c.

Tages-Ordnung: 1. Die Frau im gewerblichen Leben. Referentin: Fräulein Margarethe Philipp. 2. Diskussion. 3. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in Berliner Zeitungsvertrieben. 4. Verschiedenes.

Kolleginnen! In Anbetracht der lehrreichen und wichtigen Tagesordnung ist es dringend notwendig, daß alle in Zeitungsvertrieben beschäftigten Personen in dieser Versammlung erscheinen. Niemand darf fehlen!

Mit kollegialem Gruß

Die Branchenleitung.

Tempelhof — Mariendorf. Mitglieder aller Branchen, Hausdiener, Kutscher, Droschkenführer, Strassenbahner usw.

Am Sonntag, den 7. August, abends 6 1/2 Uhr,

Große Bezirks-Versammlung

bei August Wpelt in Tempelhof, Berlinerstraße 40.

Tages-Ordnung: 1. Die Aufgaben der modernen Gewerkschaften. Referent: Kollege Herm. Schulz. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten und Verschiedenes.

Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tagesordnung ist es Pflicht eines jeden Kollegen, für guten Besuch Sorge zu tragen. Bringt der Organisation noch fernstehende Kollegen und auch eure Frauen mit. Zahlreichen Besuch erwartet

Die Agitationskommission.

Jugend-Abteilung.

Am Sonntag, den 7. August cr., veranstalten sämtliche Abteilungen einen

Massen-Ausflug

nach der

Grossen Krampe

am Langen See.

Treffpunkt am Bahnhof Friedrichshagen und am Bahnhof Grünau, vormittags bis 9 Uhr. Dann gemeinsamer Marsch nach der Grossen Krampe, Restaurant „Grosse Krampe“.

Eine zahlreiche Beteiligung der jugendlichen Kollegen sowie Freunden und Gästen erwartet

Die Sektionsleitung.

Sektion IV.

Kraftdroschkenführer.

Aufforderung!

An alle Kollegen Kraftwagenführer!

Wir ersuchen alle Kollegen, sämtliche polizeilichen Strafmandate, Anklagen, Gerichtsurteile, speziell freisprechende Urteile usw., welche sie seit dem 1. April bei Ausübung ihres Berufes erhalten, zwecks Sammlung von Material gegen die Härten des Automobil-Gesetzes, dem Büro, Engel-Ufer 15 II, Zimmer 43/44, zu überweisen.

Die Sektionsleitung.

Kraftdroschkenführer!

Am Donnerstag, den 18. August cr., finden in den „Musikervätern“, Kaiser Wilhelmstr. 18c,

2 Versammlungen statt. — Für die des Nachts fahrenden Kollegen früh 6 Uhr.

Für die am Tage fahrenden Kollegen abends 8 Uhr.

Tages-Ordnung in beiden Versammlungen: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Berufsangelegenheiten und Verschiedenes.

Zahlreiches Erscheinen aller Kollegen ist notwendig.

Bezirks-Versammlungen

finden statt:

In Nigsdorf am Freitag, den 12. August, abends 7 Uhr, bei M. Schönemann, Weichselstraße 65, Ecke Donaufstraße.

In Reinickendorf am Freitag, den 12. August, abends 7 Uhr, bei Mertens, Hansastraße, Ecke Seestraße.

Im Norden am Dienstag, den 16. August, abends 7 Uhr, bei Kazarowski, Ravenesstr. 6.

Tages-Ordnung in allen Versammlungen: Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den im Bezirk gelegenen Betrieben, Diskussion, Bezirksangelegenheiten und Verschiedenes.

Es ist Pflicht aller in diesen Bezirken und Umgegend wohnenden und beschäftigten Kollegen, soweit sie diesen Abend frei haben, in den Versammlungen zu erscheinen.

Die Branchenleitung.

Berliner Lokales.

Ein Schutzheder von einer golden lackierten Autodroschke ist vor zirka 3 Wochen auf dem Wege zur Grunewald-Rennbahn gefunden. Abzuholen bei Wernitz, Loggstraße 3.

Eine Uhr mit Kette und Adresse auf Wirtentarte hat am 8. Juli ein Kraftdroschkenführer von einem Herrn gegen Fahrgeld in Empfang genommen. Die Fahrt ging von Moabit nach dem Unhalter Bahnhof zu dem Mittagzug 12,50 Uhr. Der Kraftdroschkenführer wird gebeten, die Sachen gegen Belohnung abzugeben bei A. Penkel, Turmstr. 80.

Cöpenick und Umgegend.

Bezirk Adlershof.

Am Sonnabend, den 13. August, abends 8 1/2 Uhr, bei Bengsch, Sedanstr. 3/4:

Bezirks-Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung: 1. Streifzüge durch die Reichsversicherungsordnung. Referent: Kollege Willi Kimmich. 2. Diskussion. 3. Bericht der Agitationskommission. 4. Kartellbericht. 5. Verschiedenes.

In Anbetracht der überaus wichtigen Tages-Ordnung erwartet zahlreichen Besuch

Die Bezirksleitung.

Bringt eure Frauen mit.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Kettig, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 24