

SOZIAL

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950 und 11864.
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 36.

Berlin, den 4. September 1910.

14. Jahrg.

Die Gewerkschaftsorganisationen im Deutschen Reich im Jahre 1909.

II.

Die Hirsch-Dunder'schen Gewerkschaftsvereine zeichnen für 1909 einen Mitgliederbestand von 108 028 gegenüber 105 633 im Jahre 1908, somit einen Zuwachs von 2395. Die Mitgliederzahl der meisten Gewerkschaften ist so gering, daß kaum mit diesen Organisationen gerechnet werden kann. Welche Bedeutung kann man einer Organisation der Bauarbeiter mit 830, oder der Bergarbeiter mit 2405, oder der Textilarbeiter mit 7036 Mitgliedern beilegen. Nur wenige Gewerkschaften haben eine nennenswerte Anzahl Mitglieder. Auf die Gewerkschaften in den einzelnen Berufen entfielen 1909 Mitglieder:

Bauhändler 830 (+ 62), Bergarbeiter 2405 (+ 341), Bildhauer 275 (- 41), Brauer 970 (- 51), Eisenbahner 1100 (+ 980), Fabrik- und Handarbeiter 15 597 (+ 341), Gärtner (- 70), Gemeindegewerkschaften 1344 (+ 155), Graphische Berufe und Maler 1339 (- 369), Handelsreisende (- 164), Holzarbeiter 5822 (+ 357), Kaufleute 18 300 (+ 127), Konditoren 112 (- 75), Maschinenbau- und Metallarbeiter 37 647 (- 329), Kesselschläger 42 (- 1), Schiffszimmerer 295 (- 123), Schneider 4616 (+ 143), Schuhmacher und Lederarbeiter 5020 (- 230), Selbständige Berufe (- 131), Steinarbeiter 200 (+ 63), Textilarbeiter 7036 (+ 655), Töpfer 1525 (- 200), Wäger und Maschinenisten 57 (+ 57), Zigarren- und Tabakarbeiter 2050 (+ 150), Frauen und Mädchen 683 (- 15).

Die Schwäche der Organisation soll nun, ebenso wie im Vorjahre, durch eine möglichst hohe Einnahme und Ausgabe verdeckt werden. Schon im Jahre 1908 wurden ganz unzulässigerweise die Einnahmen und Ausgaben der selbständigen Krankenkassen den Gewerkschaften zugerechnet. Als wir dies in unserem Jahresbericht eine absichtliche Fälschung nannten, protestierte der „Gewerkschaftsverband“ und behauptete, es sei das gute Recht der Gewerkschaften, solche Berechnung zu machen, da auch in den anderen Gewerkschaftsgruppen die Krankenkassenunterstützung eingerechnet wird. Entweder ist der Zentralrat der Gewerkschaften über die Einrichtungen der Gewerkschaften nicht unterrichtet, oder er hat die Absicht, die Mitglieder und die Öffentlichkeit zu täuschen. In den Gewerkschaften ist die Krankenkassenunterstützung in gleicher Weise wie Arbeitslosen-, Reise- und Gemahregelunterstützung eine Einrichtung der Organisation. Besondere Beiträge werden für diesen Unterstüzungszweig nicht erhoben, ein Rechtsanspruch der Mitglieder auf diese Leistung besteht nicht. Die Krankenkassen der Gewerkschaften sind eingeschriebene Hilfskassen, mithin völlig selbständige Organisationen. Die Statuten lassen darüber gar keinen Zweifel. Sie tragen die Bestätigung durch die Polizeibehörde, daß die Kassen als eingeschriebene Hilfskassen zugelassen werden. Diese Kassen werden auch in der alljährlich von dem Statistischen Amt der Stadt Berlin herausgegebenen Uebersicht über die Krankenversicherung geführt. Es handelt sich hierbei aber nicht nur um Zuschußkassen, sondern auch um zwei dem § 75 des Krankenversicherungsgesetzes genügende Kassen, die des Gewerkschaftsvereins der graphischen Berufe und die der deutschen Kaufleute. Für 1908 werden in der Statistik der Hirsch-Dunder'schen Gewerkschaften bei dem Gewerkschaftsverein der graphischen Berufe die baren Ausgaben an Krankengeld und an Sterbegeld in gleicher Höhe angegeben, wie in der Statistik über die Krankenversicherung in Berlin. Bei dem Gewerkschaftsverein deutscher Kaufleute gibt die Statistik der Gewerkschaften für Unterstützung bei Krankheitsfällen 178 013 Mk. an, während die Krankenversicherungstatistik nur 75 476 Mk. verzeichnet. Die erste Summe kommt aber heraus, wenn zu letzterer hinzugerechnet werden: ärztliche Behandlung 54 592 Mk., Arznei und sonstige Heilmittel 41 336 Mk., Krankengelder an Angehörige 329 Mk. und nur- und Verpflegungskosten an Krankenanstalten 6269 Mk. Alle diese Ausgaben rechnet nun die Zentralstelle der Hirsch-Dunder'schen Gewerkschaften als solche des Gewerkschaftsvereins deutscher Kaufleute. Auch die Vermögensbestände dieser Kassen werden den Gewerkschaften zugerechnet. Und nicht nur wird diese falsche Berichterstattung in dem Organ der Gewerkschaften geübt, sondern auch dem reichsstatistischen Amt wurden behauptungsweise diese

falschen Zahlen übermittelt. Dem Amt ist gleichfalls bekannt, daß bei dieser Berichterstattung absichtliche Fälschung vorliegt. Es hilft sich hierüber im Statistischen Jahrbuch mit der Anmerkung hinweg: „Einnahmen aller Kassen, auch der Kranken- und Begräbniskassen. Letztere beiden Kassenarten sind Einnahmen nach den Bestimmungen des Krankenversicherungsgesetzes. Dies ist auch bei Beurteilung der betreffenden Ausgabenposten zu berücksichtigen.“

Soweit möglich, sind bei den Berechnungen die fälschlicherweise in die Gewerkschaftsstatistik eingestellten Zahlen unsererseits ausgeschlossen. Bei der Gesamteinnahme und auch der Ausgabe ist dieses nicht möglich. Erstere betrug 1909 2 806 220 Mk., letztere 2 346 830 Mk. Der Vermögensstand der Gewerkschaftshauptkassen war Ende 1909 1 677 464 Mk., und der der Lokalstellen 186 934 Mk., zusammen 1 864 398 Mk.

Der Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften ist endlich dazu gekommen, die dem Verbande nicht angeschlossenen Organisationen als christliche Gewerkschaften nicht zu zählen. Als wir vor 7 Jahren darauf hinwiesen, daß die Zuzählung solcher abseits stehender Organisationen zu den christlichen Gewerkschaften unzulässig sei, wurde uns arg heimgelächelt und höhnend schrieb das Zentralblatt der Christlichen: „Unsere „Freunde“ werden aber weiter beweisen, daß diese Verbände mit den christlichen Gewerkschaften nichts gemein haben wollen.“ Wie auf manchen anderen Gebieten, hat sich auch auf diesem bei den Christlichen eine anerkenntniserwartende Wandlung vollzogen. Mit diesem Entwicklungsgang können wir durchaus zufrieden sein. Er vollzieht sich vollständig so, wie wir es voraussetzten, als die christlichen Gewerkschaften auf dem Plan erschienen. Auch jener angebliche Terrorismus, der den gewerkschaftlichen Zentralverbänden von den Christlichen zum Vorwurf gemacht wurde, durch alle geeigneten Mittel abseits stehende Organisationen zu der Gesamtorganisation heranzuziehen, hat bei den Christlichen praktische Betätigung gefunden. Der Verband der Eisenbahnhändler und der Verband der württembergischen Eisenbahner sind nunmehr nicht nur „unchristlich“ geworden, sondern es sind auch Gegenorganisationen gegründet, die der Gesamtverband aufgenommen hat. Es werden nunmehr für die Zukunft, wie es schon längst hätte geschehen sollen, nur die dem Gesamtverband angeschlossenen Organisationen als christliche Gewerkschaften gezählt werden, wodurch sich die Uebersicht über die Gewerkschaftsbewegung wesentlich erleichtert. Der Gesamtverband kann über eine Mitgliederzunahme von 6232 berichten. Er hatte 1908 im Jahresdurchschnitt 264 519 und 1909 270 751 Mitglieder. Am Jahreschluss 1909 waren 280 061 Mitglieder vorhanden, darunter 1861 Mitglieder des neugegründeten Verbandes württembergischer Eisenbahner. Diese, sowie die 11 640 Mitglieder des Verbandes der Eisenbahnhändler werden nicht sämtlich neugewonnene, sondern zum Teil den früheren christlichen Verbänden der gleichen Art entzogene Mitglieder sein. In den angeschlossenen Verbänden wurden 20 182 weibliche Mitglieder gezählt. Im Jahresdurchschnitt hatten 1909 Mitglieder: Bauarbeiter 34 418 (- 884), Bayerische Eisenbahner 27 955 (+ 1769), Bergarbeiter 78 619 (+ 3369), Buchdrucker (Gutenbergbund) 2916 (+ 43), Eisenbahnhändler und Arbeiter 8920 (+ 8920), Gärtner 733 (- 60), Graphisches Gewerbe 1454 (+ 57), Heimarbeiterinnen 6529 (+ 714), Holzarbeiter 11 105 (+ 62), Kellner 1185 (+ 1185), Keramarbeiter und Steinarbeiter 5721 (- 329), Krankenschwäger 1366 (+ 22), Lederarbeiter 4043 (+ 140), Maler 3345 (- 16), Metallarbeiter 24 190 (- 2237), Nahrungsmittelindustrie 1212 (+ 343), Schneider 3390 (- 395), Staats-, Gemeinde-, Verkehrs- usw. Arbeiter 14 498 (+ 226), Tabakarbeiter 5567 (+ 16), Telegraphenarbeiter 3322 (+ 585), Textilarbeiter 30 263 (- 7298).

Die Verbände hatten 1909 eine Jahreseinnahme von 4 612 920 Mk., eine Ausgabe von 3 843 504 Mk. und einen Kassenbestand von 5 365 338 Mk. Für Streik- und Gemahregelunterstützung wurden 489 023 Mk., für Agitation 448 218 Mk., das Verbandsorgan 404 050 Mk., Reisende und Arbeitslose 195 536 Mk., Kranke 647 723 Mk., Rechtschutz 146 497 Mk. und an Sterbegeld 197 089 Mk. verausgabte.

Die Angaben für die unabhängigen Vereine und Lokalorganisationen sind teils

den Berichten der Vorstände, teils dem Statistischen Jahrbuch entnommen. Das letztere berichtet über 28 Organisationen mit 654 240 Mitgliedern. Unter diesen befindet sich der Verband der Eisenbahnvereine der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit 433 137 Mitgliedern. Die diesem Verband angeschlossenen Vereine, die sogenannten „Buddistenvereine“, wird man nicht gut als gewerkschaftliche Organisationen ansehen können. Sie sind auf Veranlassung des verstorbenen preussischen Eisenbahnministers Budda von den Eisenbahndirektionen ins Leben gerufen und haben nicht den Zweck, die Forderungen der Eisenbahner zu vertreten, sondern gleich den „gelben Vereinen“ die gewerkschaftliche Organisation der Arbeiter zu verhindern. Ferner finden sich in der Tabelle im Statistischen Jahrbuch Organisationen, die bisher von dem Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften als zu den christlichen Gewerkschaften gehörend gezählt worden sind. Wenn die Berichtszahlen der Verbandsvorstände mit denen des Statistischen Jahrbuchs kombiniert werden, so ergibt sich für 38 Organisationen, die mehr oder weniger als Gewerkschaften angesehen werden können, eine Mitgliederzahl von 236 132 (1908 = 203 485). Es waren in folgenden Organisationen Mitglieder vorhanden: Bauhilfsarbeiter 550 (550), Polnische Berufsvereine 56 183 (48 752), Brauereiarbeiter 3420 (3500), Technisches Bühnenpersonal 450 (500), Dachdecker 170 (120), Badische Eisenbahner 11 334 (10 997), Süddeutsche Eisenbahner 12 553 (13 246), Württembergische Eisenbahner 8000 (8380), Eisenbahnhändler 56 767 (41 054), Gastwirtschaftlichen 23 195 (21 849), Gemeindegewerkschaften 1955 (1801), Pflege- und Wadepersonal 3095 (-), Glaser 40 (50), Graveure der Stoffindustrie 510 (528), Hafnarbeiter 15 (15), Isolerer 50 (60), Maler 70 (100), Maschinisten 7000 (6750), Metallarbeiter 6898 (6890), Moletteure 269 (267), Porzellanarbeiter 303 (303), Bayerisches Post- und Telegraphenpersonal 12 182 (11 420), Sattler 45 (-), Schneider 100 (100), Steinseher 40 (-), Tapezierer 55 (50), Telegraphenarbeiter und -Handwerker 4915 (3520), Textilarbeiter 700 (700), Töpfer 392 (380), Transportarbeiter 3300 (1600), Zeichner 1859 (1446), Ziegler 4276 (4050), Zigarrenfortierer 100 (120), Zimmerer 1000 (700) und Zivilmusiker 14 341 (13 537). Die meisten dieser Vereinigungen werden kaum als Gewerkschaften zu zählen sein, doch wird sich eine bestimmte Grenze schwer ziehen lassen. Ganz werden sie bei der Zählung nicht ausgeschlossen werden können, weil unter ihnen sich auch die ehemaligen Lokalvereine befinden, für die allerdings nur schätzungsweise Zahlen vorliegen, weil die Geschäftscommission dieser Vereinigungen wiederum dem Statistischen Amt die Lieferung des Zahlenmaterials verweigert hat.

Die Vereinigungen von Privatbeamten werden, soweit sie nicht einer Gewerkschaftszentrale angeschlossenen sind, nicht als Gewerkschaften angesehen werden können und wohl auch selbst als solche nicht gelten wollen. Das Statistische Jahrbuch verzeichnet 63 Organisationen von Privatbeamten. Bei 7 der Vereinigungen fehlt die Angabe der Mitgliederzahl. Die 56 Verbände, für welche Angaben vorliegen, hatten insgesamt 734 794 Mitglieder, darunter 54 816 weibliche. Hier sind aber der Verein der Kaufleute, der dem Verband der Hirsch-Dunder'schen Gewerkschaften angeschlossenen ist, und die der Generalkommission angeschlossenen Verbände der Handlungsgehilfen, der Lagerhalter und der Bureauangestellten eingerechnet. Diese 4 Verbände mit 35 593 Mitgliedern, wovon 8272 weibliche, sind bereits in den betreffenden Gewerkschaftsgruppen gezählt. Es bleiben somit 52 Vereinigungen der Privatbeamten mit 699 201 Mitgliedern, wovon 46 544 weibliche. Es wird berichtet über 13 kaufmännische Verbände mit 475 215 (40 639 weiblichen) Mitgliedern, 17 Technikerverbände mit 112 410 (10 weiblichen) Mitgliedern, 11 Verbände der Bureaubeamten mit 16 600 (20 weiblichen) Mitgliedern, 5 Verbände landwirtschaftlicher Beamten mit 20 275 und 9 verschiedene Verbände mit 69 771 (5875 weiblichen) Mitgliedern.

Gelbe Arbeiterverbände und Werkvereine zählte das Statistische Jahrbuch 85 mit 71 346 Mitgliedern gegen 79 mit 63 877 im Jahre 1908. Dem Reichsverband der nütziggewerkschaftlichen Arbeiter in Augsburg sollen in 38 Vereinen 26 471 Mitglieder angehören. Der gelbe Arbeitsbund in Charlottenburg-Berlin soll von 14 970 auf 23 540

Mitglieder angewachsen sein. Der Werkverein für Berlin und Umgebung rechnet sich 22 316, der für Bayern (ohne Pfalz) 12 955, der für Rheinland 11 138 Mitglieder zu, während der Bund der Bäckergehilfen von 10 038 Mitgliedern berichtet. Die anderen antigerwerblichen Vereine weisen keine nennenswerten Mitgliederzahlen auf. Die 24 Vereine, die über die Klassenverhältnisse berichten, verzeichnen eine Einnahme von 473 679 M. Wieviel davon auf Beiträge der Unternehmer entfällt, wird nicht angegeben. Die Ausgabe wird mit 402 610 M., der Vermögensbestand mit 473 602 M. angegeben. Diese Zahlen beweisen, daß diese von den Unternehmern gezielte Kampfpflanze in Deutschland keinen künftigen Boden gefunden hat.

Die gewerkschaftliche Bewegung insgesamt weist gegenüber dem Vorjahre einen kleinen Fortschritt auf. Die Zentralverbände hatten 1 832 667 (1908: 1 831 731), die Hirsch-Dunderschen Gewerkschaften 1 082 028 (1 055 633), die christlichen Gewerkschaften 270 751 (261 519), die unabhängigen Vereine 236 132 (203 485), zusammen 2 447 578 (2 405 368) Mitglieder, somit einen Mitgliederzuwachs von 42 210, dessen größter Anteil auf die Organisationen entfällt, welche die geringste gewerkschaftliche Bedeutung haben. Im Jahre 1909 hatten die Zentralverbände 680 427, die Hirsch-Dunderschen Gewerkschaften 91 661, die christlichen Gewerkschaften (Gesamtverband) 78 664, die unabhängigen Vereine (einschließlich Lokalvereine und unabhängige christliche Gewerkschaften) 144 683, zusammen 995 435 Mitglieder. In den letzten zehn Jahren haben somit diese gewerkschaftlichen Organisationen einen Mitgliederzuwachs von 1 452 143 zu verzeichnen, wovon auf die Zentralverbände 1 152 240 und auf die anderen drei Organisationsgruppen 299 903 Mitglieder entfallen. Die Jahreseinnahmen der vier Gruppen betragen 1909 59 617 413 M. (Zentralverbände 50 529 114 M.), die Ausgaben 53 898 787 M. (46 264 031 M.), die Klassenbestände 52 400 860 M. (43 480 932 M.).

Wie die Hirsch-Dunderschen Gewerkschaften und die christlichen Gewerkschaften in der Gesamtleistung hinter den Zentralverbänden zurückbleiben, so stehen sie auch in den Einzelleistungen weit hinter diesen zurück. Es ist nicht überflüssig, hierauf immer wieder aufmerksam zu machen, denn beide Organisationsgruppen wählten den Kampfscharakter der Zentralverbände nicht haben, sich vielmehr friedlicher Arbeit im Dienste ihrer Mitglieder widmen. Besonders hoben die Hirsch-Dunderschen Gewerkschaften stets ihre Leistungen auf dem Gebiete des Unterhaltungswezens gegenüber den Zentralverbänden hervor. Als ihnen dann während einiger Jahre nachgewiesen wurde, daß sie auch hier hinter den Gewerkschaften weit zurückstehen, kamen sie auf die unglückliche Idee, die Ausgaben der eingeschriebenen Hilfsklassen als Leistungen der Gewerkschaften zu verrechnen. Sie können aber nicht verlangen, daß wir eine solche Verrechnungsmethode mitmachen. Infolgedessen sind bei den Berechnungen die Ausgaben der Krankenkassen der Hirsch-Dunderschen Gewerkschaften nicht mitgerechnet. Die christlichen Gewerkschaften haben sich mit den Tatsachen abgefunden und nicht, wie im Bericht für 1908, in dem sie sagten, es „müssen mit dieser bloßen mammonistischen Agitation geradezu die ideellen Triebkräfte in der Gewerkschaftsbewegung erstickt werden“, versucht, die Unterstützungsmaßnahmen und die Leistungen der Zentralverbände herabzusetzen.

Der Vergleich der Leistungen der Zentralverbände, Hirsch-Dunderschen Gewerkschaften und christlichen Gewerkschaften im Jahre 1909 ergibt das gleiche Resultat wie in den Vorjahren. Es zählten für:

Rechtschutz und Unterstützungen insgesamt:

Organisation	Mitgliederzahl	pro Kopf
Zentralverbände	57 1 832 667	21 114 446 11,52
H.-D. Gewerksch.	22 1 082 028	438 172 4,06
Christl. Gewerksch.	21 270 751	1 214 450 4,49

Streiks, Aussperrungen und Gemäßregelte:

Organisation	Mitgliederzahl	pro Kopf
Zentralverbände	57 1 832 667	7 979 115 4,35
H.-D. Gewerksch.	22 1 082 028	148 228 1,37
Christl. Gewerksch.	21 270 751	489 023 1,80

Arbeitslosen- und Reiseunterstützung:

Organisation	Mitgliederzahl	pro Kopf
Zentralverbände	56 1 832 663	9 719 757 5,33
H.-D. Gewerksch.	15 101 572	357 321 3,52
Christl. Gewerksch.	13 185 844	195 536 1,05

Arbeitslosenunterstützung:

Organisation	Mitgliederzahl	pro Kopf
Zentralverbände	42 1 438 984	8 593 928 5,97
H.-D. Gewerksch.	15 101 572	341 009 3,36
Christl. Gewerksch.	13 185 844	195 536 1,05

Wir haben alle Ursache, der Arbeiterschaft durch solche Feststellungen immer wieder zu zeigen, daß sie in den Zentralverbänden ihre Interessen nicht nur im Lohnkampf, sondern auch auf allen anderen Gebieten am besten und sichersten gewahrt finden. Damit soll nicht gesagt werden, daß diese Verbände nicht des weiteren Ausbaues bedürfen. Der Fortschritt der Konzentration der Unternehmerorganisationen, und die Aussperrungstaktik der Unternehmer wird die Gewerkschaften zwingen, ihre Rüstung für den Lohnkampf immer noch weiter zu steigern.

Die Arbeitgeberverbände, d. h. die Unternehmerorganisationen, die ausschließlich den Zweck verfolgen, die Forderungen der Arbeiter zu bekämpfen, werden im „Reichsarbeitsblatt“ etwas vollständiger nachgewiesen als im Vorjahre. Das reichsstatistische Amt trägt auch jetzt noch mangelndes Entgegenkommen folgend: „Einige Verbände verhielten sich noch ablehnend oder blieben mit für die Statistik nicht unwesentlichen Angaben im Rückstand.“ So ist diese

noch lange nicht vollkommen und bietet noch keineswegs ein vollständiges Bild der Kampfsorganisationen der Unternehmern. Es werden von dem Statistischen Amt gezählt 84 Reichsverbände, 474 Landes- oder Bezirksverbände und 2055 Ortsverbände, zusammen 2613 Vereinigungen. Von diesen haben nur 1923 Angaben über die Zahl der von den Mitgliedern beschäftigten Arbeiter gemacht. Diese Verbände hatten 115 095 Mitglieder, die 3 854 680 Arbeiter beschäftigten. Die größte Anzahl der Vereinigungen besteht im Baugewerbe. Das „Reichsarbeitsblatt“ weist hier 9 Reichsverbände, 132 Landes- oder Bezirksverbände und 1085 Ortsverbände, insgesamt 1226 Organisationen. Auf die einzelnen Industriegruppen verteilen sich die Arbeitgeberverbände folgend:

Nr.	Berufsgruppe	Anzahl	Davon mit Angaben über		Diese hatten	
			Mitglieder	Arbeiter	Mitglieder	beschäftigte Arbeiter
1	Bau-, Gärtnerei, Fischerei	81	30	9	5949	81080
2	Bergbau, Gütten- und Salinenwesen	9	7	7	243	461289
3	Industrie der Steine und Erden	79	69	50	3751	193150
4	Metallverarbeitung, Maschinenindustrie	168	145	114	12398	754310
5	Chemische Industrie	4	4	4	105	24084
6	Textilindustrie	88	86	81	612	473409
7	Papierindustrie	37	30	29	408	45931
8	Leberindustrie	41	23	21	1238	12656
9	Holzindustrie	171	149	134	5112	68255
10	Nahrungs- und Genussmittelindustrie	101	92	80	8031	126700
11	Bekleidungsindustrie	225	219	191	4973	60820
12	Baugewerbe	1226	722	390	51038	525132
13	Poligraphische Gewerbe	129	129	126	5551	79295
14	Handel- u. Verkehrsgew.	89	73	39	3028	100671
15	Gast- u. Schankwirtschaft	2	2	—	384	—
16	Freie Berufe	108	108	108	508	25000
17	Gemischte Verbände	118	90	85	11826	887898

[26:5]1929]1414]115095]3854680

Wenn man berücksichtigt, daß fast die Hälfte der Organisationen keine Angaben über die Zahl der von den Mitgliedern beschäftigten Arbeiter gemacht hat, so wird man kaum schäme, wenn man diese auf das Doppelte von dem schätzt, was angegeben ist.

Dann wird berichtet, daß die beiden Zentralen der Arbeitgeberverbände 56 589 Mitglieder zählen, die 2 627 818 Arbeiter beschäftigen, und zwar der Verein deutscher Arbeitgeberverbände 50 000 Mitglieder und 1 600 000 beschäftigte Arbeiter, und die Hauptstelle deutscher Arbeitgeberverbände 6589 Mitglieder und 1 027 818 Arbeiter. Angesichts dieser Tatsachen und des geschlossenen Vorgehens aller Arbeitgeberverbände bei der Bauarbeiteraussperrung werden die Arbeiter zu der Erkenntnis kommen, daß ihre eigenen Organisationen noch wesentlich gestärkt werden müssen.

Die Ausweise, die über die Gründung der Arbeitgeberverbände vorliegen, zeigen deutlich, daß diese als eine Folge der Gründung und Entwicklung der Gewerkschaften ins Leben gerufen worden sind. Während der Zeit des Sozialistengesetzes entstanden nur sehr wenige Arbeitgeberverbände. Die Unternehmer hatten es nicht nötig, sich zum Kampfe gegen die Gewerkschaften zu rüsten und zu vereinigen. Diesen Kampf führte die Staatsgewalt mit Hilfe der Polizeiorgane. Ende der achtziger und besonders Anfang der neunziger Jahre setzte dann die Gründung der Arbeitgeberverbände ein. Während der Zeiten wirtschaftlicher Krisen verringerte sich das Gründungsstempo, um folgend der Aufwärtsentwicklung der Gewerkschaften, bei günstiger Wirtschaftslage, um so lebhafter zu werden. Es ist dies ein überaus lehrreiches Kapitel für die Arbeiterschaft, und diese sollte nicht veräumen, die notwendigen Lehren daraus zu ziehen.

Die Entwicklung der Gewerkschaften in dem letzten Jahrzehnt und der Ausgang vieler großer Kämpfe gibt zwar keine Ursache zur Besorgnis. Es steht mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten, daß im Laufe des Jahres 1910 die zweite Million Gewerkschaftsmitglieder überschritten wird. Jedoch darf dieser Mitgliederbestand nicht über die eigene Stärke, besonders aber über die Stärke der Gegner nicht täuschen. Mit Genugtuung wollen wir auf das Erreichte zurückblicken, aber andererseits nimmer rasten, sondern mit erneuter Kraft an dem Ausbau unserer Kampfsorganisationen arbeiten.

Der Zentrums-Regelklub St. Nikolaus.

Die Pfaffen beider Couleur haben sich stets den Wahlspruch: Im Trüben ist gut fischen, zur Richtschnur genommen. Die Drahtzieher des sogenannten St. Nikolaus-Schifferverbandes machen davon keine Ausnahme. Natürlich ließ sich eine Gesellschaft von derartigen „moralischer“ Dualität auch die nun glücklich zum Abschluß gebrachte Lohnbewegung der Rheinschiffer nicht entgehen, ohne ihr schmutziges Zerplitterungswerk zu betreiben.

In der Nr. 8 des „Schiffer“ orakelt diese Sippe über die „Lohnbewegung in der Rheinschiffahrt“. Nachdem der Artikel an dem Verband der Hafenarbeiter resp. dem Deutschen Transportarbeiter-Verband kein gutes Haar gelassen hat, muß er, um den Nikoläusen die Gefolgschaft der Rheinschiffer zu erhalten, doch zugeben, daß eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse dringend notwendig ist. Die Pfaffengründung will dies bereits „bei verschiedenen Gelegenheiten mit wünschenswerter Deutlichkeit und aller Entschiedenheit ausgesprochen“ haben. Wo und wie, wird allerdings verschwiegen, und so müssen wir, besämt über

unsere Unwissenheit, gestehen, daß wir davon bisher noch nicht das geringste bemerkt. Es heißt dann wörtlich:

„Den obigen Tarif halten wir zwar nicht in allen feinen Teilen für mustergültig und gerecht, aber was die Lohnsätze angeht, können wir dieselben an und für sich (!) im Hinblick auf die heutigen Lebensverhältnisse und die verlangte Arbeit nicht als ungerecht und unbillig bezeichnen. Nur machen wir eine Einschränkung. Es gibt eine gewisse Sorte von Matrosen — und dieselbe ist leider nicht wenig zahlreich — welche die verlangten Löhne nicht verdienen. Das sind jene arbeitsscheuen Elemente, die von Haus aus nicht dem Schifferberuf angehören, sondern ihn zur Zeit nur deshalb betreiben, weil sie sonst nirgends zu gebrauchen waren. In der Binnenschiffahrt haben sie Unterschlupf gesucht und gefunden, weil ihnen das ungebundene Wanderleben behagte und hier — vor wenigen Jahren wenigstens noch — Mangel an Arbeitskräften war. Diese sogenannten Matrosen haben kein Staudes- und kein Pflichtbewußtsein; bei ihnen würden höhere Löhne nur bewirken, daß sie um so mehr trinken (von anderen Dingen zu schweigen) und um so weniger arbeiten. Dieser Sorte von Matrosen gehört keine Lohn-erhöhung, wohl aber gehören höhere Löhne den fleißigen und strebsamen Matrosen, insbesondere, wenn sie schon längere Zeit bei einer Firma und gar verheiratet sind. Es gibt noch genug solche Leute, die leider in ihrem Fortkommen unter ihren minderwertigen Kollegen zu leiden haben.“

So der „Schiffer“. Da haben wir das Bekenntnis einer nicht schönen Seele. Der Redakteur dieser Inzeratenplattage, Kaplan Reinhard-Mannheim, kann sonst den Mund nicht voll genug nehmen, um die „Staudesinteressen“ der Schiffer zu schützen. Und hier begeißelt er sie in einer Art und Weise, daß jeder professionmäßige Verleumder ihn als Meister anerkennen wird. Das ganze Geschreibsel ist übrigens äußerst christlich. Nur deshalb, weil die Schiffer sich zu 95 pCt. der freien Organisation angeschlossen, sind sie plötzlich „arbeitscheue Elemente“, die kein „Staudes- und Pflichtbewußtsein“ haben, die keine Lohn-erhöhung verdient haben, weil sie sie verlinken — „von anderen Dingen zu schweigen“. Das Schweigen über die „anderen Dinge“ ist äußerst vorsichtig, denn diese „anderen Dinge“ haben in der letzten Zeit in den Reihen, die auch der Kaplan-Redakteur Reinhard angehört, argen Verwüstung angerichtet. Der Kaplan-Redakteur W. Reinhard läte deshalb besser, vor der eigenen Tür zu kehren, umso mehr, als auch der Schnaps „genug“ gerade in jenen Gegenden am größten ist, wo die Zentrums Pfaffen das Ruder führen. Zu wünschen wäre ferner, daß der Herr, statt die Schiffer zu verleumden, die Nase in die Bibel steckt und sich das Wort einprägt, das da von der Liebe zu den Feinden spricht. Hätte er das vor dem Abfassen des Artikels getan, dann wäre er wohl nicht dazu gekommen, für 5 pCt. Nikoläuse eine Lohn-erhöhung zu wünschen, die er den übrigen 95 pCt. versagt. Da sind wir Wilden, wir Gewerkschafter, doch bessere Menschen. Wir verlangen eine Lohn-erhöhung für sämtliche Binnenschiffer der Firmen schlechweg, weil wir überzeugt sind, daß Wohlstand ihnen trägt, d. h. weil wir wissen, daß die Schiffer, wollen sie das Errungene behaupten, sich uns anschießen müssen, dafür sorgen schon die Unternehmer.

Weiter heißt es dann in dem Artikel wörtlich in Fettdruck: „Wir sind aber ebenso der Ansicht, daß auf dem Wege, den der Hafenarbeiterverband beschritten hat, eine Besserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse nicht erreicht wird.“ Unsere Forderungen seien so hoch, daß man sie nur als Agitationsmittel ansprechen könne. Da die Seelenfänger-gesellschaft St. Nikolaus selbst Forderungen nicht stellt, darf sie sich den Sport, Forderungen einer Gewerkschaft zu verhandeln, schon gestatten. Uns freut dieser Hohn ebenfalls, weil dadurch die Rheinschiffer immer mehr einsehen werden, daß der St. Nikolausverein nichts anderes ist als eine Organisation der Kirche, des Zentrums und der Unternehmer, um Seelen und Wahlstimmen zu fangen, und die Binnenschiffer in Zufriedenheit einzulullen. Die Forderungen sind also viel zu hoch, sagt der „Schiffer“, jeder Vernünftige (sich) weiß, daß derartige Lohnsätze in der Rheinschiffahrt zur Zeit nicht möglich sind.“ Um aber wenigstens für die 5 pCt. Nikoläuse etwas herauszuholen, hat der Kaplan-Redakteur und Generalsekretär des Zentrums-Regelklubs einen de- und wehmütigen Bittbrief an die Unternehmer gerichtet. Wir können auf diese lange Bittbrief nicht des näheren eingehen, weil uns der Raum des „Courier“ für die Zentrums-Gewerkschaften und deren Helfershelfer zu teuer ist. Immerhin mag hervorgehoben werden, daß Forderungen nicht erhoben werden, alles wird der Einsicht der Unternehmer anheimgestellt, die man mit Mäzchen, wie „sozialen Frieden“, „religiös“, „vaterländisch“ usw. ködern wollte. Als Begründung dafür, daß die Löhne erhöht werden müssen, führt der Brief die „allgemeine Preissteigerung aller zum Leben notwendigen Dinge“ an. Nachdem sich der Generalsekretär noch erboten hat, das Verräterstückchen mündlich zu erörtern, schließt der Brief. Es heißt dann in dem Artikel weiter:

„Wir geben uns nicht dem Wahne hin, als ob durch dieses Zirkular nun ohne weiteres eine Besserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse erzielt würde. Solche Optimisten sind wir nicht. Aber das glauben wir, daß keine Heberelei sich den ruhigen, sachlichen Darlegungen des Schreibens ganz entziehen wird und daß dadurch einer vernünftigen Lohnbewegung die Wege wesentlich geebnet worden sind.“

Es ist gut, daß die Herren Zentrums Pfaffen gesagt waren, sonst hätte ihnen die Antwort der Unternehmer den Atem verschlagen. Obgleich dieser Brief bereits am 12. Juni an die Unternehmer abgesandt wurde, die Zeitung jedoch vom 1. August battert, so

finden wir doch keine Spur der Antwort. Und das ist begreiflich, denn diese Antwort lautete wie folgt:

Herrn Kaplan J. Bauer, Mannheim.
Hochwürden!

Ihr Schreiben vom 12. Juni hat uns sehr in Erstaunen gesetzt. Wir möchten denn doch darauf aufmerksam machen, daß die Reeder des St. Nikolausverband nicht deshalb mit Geld unterstützte, daß er uns die Leute aufhebt. Wir hoffen, daß Sie Ihr Versprechen, die Leute sittlich und moralisch zu heben, nachkommen werden, statt dessen sind Sie im Begriff, in Konkurrenz mit dem sozialdemokratischen Verband zu treten. Wir werden uns weitere Schritte vorbehalten.

Wenn die Lebenslage der Schiffer sich verschlechterte, so ist das vor allem die Schuld Ihrer Partei. Mögen sich die Leute deswegen an die Zentrumsparthei wenden.

Unterschrift."

Wir können es verstehen, daß der „Schiffer“ diese Antwort nicht veröffentlichen wollte. Die Dyrreigen lassen denn doch zu tiefe Spuren zurück. Für die Rheinschiffer bedeutet diese Lohnbewegung einen doppelten Gewinn. Einmal die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen und dann die Demaskierung des famosen St. Nikolausverband. Der Artikel will graulich machen vor dem „sozialdemokratischen“ Transportarbeiterverband und empfiehlt den Eintritt in den christlichen Zentralverband der Staats-, Gemeinde-, Verkehrs-, Hilfs- und sonstiger Industriearbeiter. Wir glauben aber, daß der Generalpräses Bauer sein rotes Wunder erleben wird. Eine Organisation, die sich mit Haut und Haaren der Zentrumsparthei verschrieben hat, der Brot- und Fleischwucher-Partei, kann die Interessen der Arbeiter niemals wahrnehmen. Noch weniger aber taugt die Sonderorganisation der Kapitäne und Schiffsführer, die der „Schiffer“ gerne in den „Internationalen Schifferbund“ und „Rheingold“ organisieren möchte. Wer knecht ist, soll knecht bleiben, sagt die Kirche (Wischof Henle), nicht die Religion, wer die Knechtseligkeit abwerfen will, der gehört in den Deutschen Transportarbeiterverband.

Zum Schluß bringt der „Schiffer“ dann noch einen Absatz der eingereichten Forderungen seinen Lesern zur Kenntnis, um die „Freiheit der Gewissen“ zu illustrieren. Er schreibt: „Der genannte § 11 lautet:

1. „Die Firma verpflichtet sich, den Arbeitsnachweis des Verbandes der Hafnarbeiter und verwandte Berufsgruppen Deutschlands, Sektion Binnen-schiffer am Rhein, bei Bedarf zu benutzen.
2. Sollte nicht genügend Personal vorhanden sein, insbesondere bei Personalwechsel unterwegs, so findet Abs. 1 keine Anwendung.“

Wirst du was, lieber Leser? Die Matrosen sollen gezwungen werden, auf das rote Stellenvermittlungsbureau zu gehen. Dort erhalten sie natürlich nur dann eine Stelle zugewiesen, wenn sie dem Hafnarbeiterverband beitreten. Also entweder brotlos werden und hungern, oder unter das sozialdemokratische Joch kriechen!

Aber hier befindet sich Hochwürden ganz gewiß im großen Irrtum. Wir wollen es ganz so machen, wie es der St. Nikolausverein macht, wenn er Stellen vermittelt. Wie er den Leuten Geld gibt, damit sie die Mitgliedschaft im Deutschen Transportarbeiterverband erwerben können, so wollen wir die Stellungs-suchenden natürlich an den Zentrums-Regelklub St. Nikolaus schicken, damit sie „religiös und sittlich“ gehoben werden. Das schöne Geschäft hat sich der Redakteur Kaplan Bauer durch seine Quertreibereien selbst verdorben. Christen, wie wir sind, wollen wir's dabei bewenden lassen. Der Artikel tobt sich dann aus in den Sätzen:

„Schiffer und Matrosen! Wehrt Euch gegen die sozialdemokratische Sklaverei und tretet ein in die wahrhaft freien, neutralen christlichen Gewerkschaften!“

Mit Fragezeichen! Da schimpfe noch jemand über den Druckfehler! In diesem Falle ist er ehrlicher gewesen, als der Redakteur, Kaplan, Generalpräses W. Reinhard. Er setzt hinter der Behauptung, daß die christlichen Gewerkschaften „wahrhaft frei“ und „neutral“ sind, ein Fragezeichen in Fettdruck und sagt damit, daß sie in Wirklichkeit zu tanzen haben, wie die Pfaffen und das Zentrum pfaffen. Der „Schiffer“ beruft sich auf — Weibel, um zu beweisen, daß wir die Lohnbewegung nur als Agitationsmittel ausnützen wollen! Wir berufen uns auch auf diesen Volksführer und verweisen auf sein Wort, wonach kein Unternehmer daran denkt, sich konservativ, christlich oder liberal zu organisieren. Folglich haben auch die Arbeiter die Pflicht, sich in eine Organisation zusammenzuschließen, einerlei, ob sie Sozialdemokraten, Freisinnige, Konserverlibe sind oder Christen. Alle Rhein-schiffer gehören in den Deutschen Transportarbeiterverband — „international und allbiereit“ die Abteilung Binnen-schiffer des Zentrums-Transportarbeiterverbandes immer noch nur auf dem Papier vorhanden ist.

Der Jahresbericht des Hafnenbetriebsvereins in Hamburg für 1909.

Entgegen dem im Vorjahr geübten Verfahren hat der Hafnenbetriebsverein es in diesem Jahr abgelehnt, uns einen gedruckten Jahresbericht zu überlassen. Als Grund führte der Verein bekanntlich an, daß der „Hafnarbeiter“ den Bericht auf Herz und Nieren geprüft hätte und dabei, entgegen der in der bürgerlichen Presse gepflogenen Methode, den Bericht unbeschoren zu lobhudeln, die Wahrheit zu ihrem Recht kommen ließ. Wenn wir uns heute trotzdem mit dem Bericht ein wenig beschäftigen, so mag das für den

Hafnenbetriebsverein die Lehre bedeuten, daß die bekannten günstigen Winde immer noch anständiger sind als er.

Die Macht, die der Hafnenbetriebsverein heute über das Schicksal der Hamburger Hafnarbeiter hat, liegt in dem einseitigen Arbeitsnachweis des Vereins, dem das Wirtschaftsleben ist eine menschenwürdige Behandlung und Bezahlung der Arbeiter, die eine freie Entfaltung der Kräfte im Gefolge haben würde, die Knebelung aber, wie sie von Hafnenbetriebsverein geübt wird, kann niemals zu einer Gesundung führen. Darum fort mit dem Maßregelungsbureau! Eine Schädigung des deutschen Wirtschaftslebens wird nur heraufbeschworen durch den Terrorismus des Hafnenbetriebsvereins und ähnlicher Institutionen. Denn wenn der Arbeiter wie eine Sache hin und her geschoben wird, dann braucht sich niemand zu wundern, wenn die in der Tiefe lauernde Unzufriedenheit eines Tages empor braust und dann den Kampf des Kampfes wegen führt, einzig geleitet von dem Bestreben, den Peinigern recht vielen Schaden zuzufügen ohne Rücksicht auf sich selbst. — Auch die ständigen Arbeiterausschüsse, die eukl. kommen können, fürchtet der Bericht. Er schreibt:

„Abgesehen davon, daß diese Ausschüsse in ihrem Gebahren und ihrer Wirksamkeit nichts anderes darstellen würden, als Filialen der Arbeiterverbände in den einzelnen Betrieben, deren Zweck die unangesehene Verfestigung des Inhabers wäre, könnten sie einen Verkehrsbetrieb, der seine Dispositionen in Bezug auf Arbeitszeit und Sonntagsruhe ohne Zögern zu treffen hat, weil von seiner Arbeit wieder der Fortgang der Arbeit anderer Betriebe abhängt, nahezu lahmlegen, wenn er über seine Maßnahmen erst Verhandlungen mit einem Ausschuss führen soll.“

Das ist natürlich Blödsinn; nichts als die Angst, daß der krasse Herr-im-Hause-Standpunkt irgendwie Schaden leiden könnte, hat Phrasologie über die „unangesehene Verfestigung“ usw. geboren. Im übrigen stehen wir nicht an, zu erklären, daß ein Ausschuss nur dann Wert hat für die Arbeiter, wenn eine starke Organisation hinter ihm steht, sonst wird er bald ein Spielball in den Händen der Unternehmer. Daß die Arbeitskammer auf Anruf auch bei Abschließen von Tarifen helfen soll, gefällt dem Hafnenbetriebsverein ebenfalls nicht. So etwas macht der Hafnenbetriebsverein auf eigene Faust, weil dann seine Mitglieder den Vertrag ohne Gefahr durchbrechen können.

Die Kontraktarbeiter sind noch immer das Schmerzenskind des Vereins. Im Bericht heißt es über die Kontraktarbeiter:

„Die Anzahl der unter dem Kontrakt des Hafnenbetriebsvereins in den Stauerbetrieben arbeitenden Schauerleute ist ungefähr die gleiche geblieben wie im Jahre 1908; im Jahresdurchschnitt standen 1160 Schauerleute gegen 1168 i. B. in diesem Verhältnis. Das letzte halbe Jahr von 1909 weist aber entsprechend der etwas gebesserten Beschäftigungslage einen höheren Bestand auf als die entsprechenden Monate von 1908. Erfreulicherweise hat die Stetigkeit unter den Kontraktarbeitern, von der wir schon im vorigen Jahre sprechen konnten, weiter Platz gegriffen. Während im Vorjahre noch 725 Neueinstellungen erfolgten, waren im Berichtsjahr nur 459 nötig, um den Bestand aufrecht zu erhalten, und von den am Ende des Berichtsjahres vorhandenen 1165 Arbeitern waren 382 im Jahre 1907, 409 im Jahre 1908 und 374 im Berichtsjahre selbst eingetreten.“

Von 1160 sind also 459 wieder ausgeschieden, das sind fast 40 pCt. Angesichts dieses Ergebnisses ist es rührend, wie bescheiden der sonst so großmännliche Bericht ist, wenn er das als Stetigkeit preist. Außerdem ist die Operation mit den Zahlen recht unklar. Wenn 459 Kontraktarbeiter eingestellt werden mußten, um den alten Stand zu wahren, so blieben von den 725 Neueinstellungen des Jahres 1908 nur noch 266, vom jetzigen Bestand können also nicht 409 im Jahre 1908 eingetreten sein, um so weniger als die Zahl der Kontraktarbeiter überhaupt um 8 zurückging. Wir machen hier die Erfahrung wie immer, die Zahlen des Hafnenbetriebsvereins sind mit äußerster Vorsicht zu genießen. Es ist am allerwenigsten berechtigt, von unkontrollierbarer Veröffentlichung der paritätischen Arbeitsnachweise zu reden. Seine Behauptungen sind immer einseitig und subjektiv. — Wie immer bringt dann der Bericht die Mitteilung, daß die Zahl der Kontraktarbeiter auf 2000 gesteigert werden soll. Es heißt dann weiter:

„An der Verfassung der Spar- und Unterstützungskasse ist im Berichtsjahr nichts geändert worden, aber sie hat sich in allen Beziehungen weiter entwickelt. Allerdings haben die Mitglieder das Verlangen gestellt, daß ihnen durch eine Satzungsänderung das freie Verfügungsrecht über die den Betrag von 200 Mark übersteigenden Spargelder gewährt wird, während nach den jetzigen Satzungen diese Sparüberschüsse nur mit Zustimmung des Kassenvorstandes den Mitgliedern zur Verfügung stehen, also nur in Fällen wirklichen Bedarfes abgehoben werden können. Wir haben das Verlangen abgelehnt; denn die Gewährung dieses Rechtes würde praktisch darauf hinauslaufen, daß nur bis zu dem genannten Betrage geteilt wird, während der Zweck der Kasse darauf geht, eine Arbeiterkassa mit größerem Kapitalbestande heranzuziehen, die von den proletarischen Klassen besessen und verwaltet wird.“

Wenn dem Hafnenbetriebsverein daran liegt, die Kontraktarbeiter von den proletarischen Massenbestrebungen fern zu halten, so sollte er sie auch aus der proletarischen Klassen misere befreien. Vielleicht überlegt sich der Verein diesen Ratschlag. Denn sonst wird er die Erfahrung machen, daß Blut noch immer dicker als Wasser ist. Er wird diese Erfahrung machen! Denn heute weiß jeder Kontraktarbeiter, daß ihm der Abzug nicht deshalb gemacht wird, daß er sparen, daß er der proletarischen Klassen Lage ent-

kein Verzicht, das sich für zuständig erklärt. Sonst sagt man, wo keine Kläger, da kein Richter, hier gibt es wohl Kläger, aber die Richter wollen sich nicht gern die Finger verbrennen. Und da hat der Hafnenbetriebsverein noch die Stirn, seinen Nachweis als nutzbringend hinzustellen. Wirklich nutzbringend für das Wirtschaftsleben ist eine menschenwürdige Behandlung und Bezahlung der Arbeiter, die eine freie Entfaltung der Kräfte im Gefolge haben würde, die Knebelung aber, wie sie von Hafnenbetriebsverein geübt wird, kann niemals zu einer Gesundung führen. Darum fort mit dem Maßregelungsbureau! Eine Schädigung des deutschen Wirtschaftslebens wird nur heraufbeschworen durch den Terrorismus des Hafnenbetriebsvereins und ähnlicher Institutionen. Denn wenn der Arbeiter wie eine Sache hin und her geschoben wird, dann braucht sich niemand zu wundern, wenn die in der Tiefe lauernde Unzufriedenheit eines Tages empor braust und dann den Kampf des Kampfes wegen führt, einzig geleitet von dem Bestreben, den Peinigern recht vielen Schaden zuzufügen ohne Rücksicht auf sich selbst. — Auch die ständigen Arbeiterausschüsse, die eukl. kommen können, fürchtet der Bericht. Er schreibt:

„Abgesehen davon, daß diese Ausschüsse in ihrem Gebahren und ihrer Wirksamkeit nichts anderes darstellen würden, als Filialen der Arbeiterverbände in den einzelnen Betrieben, deren Zweck die unangesehene Verfestigung des Inhabers wäre, könnten sie einen Verkehrsbetrieb, der seine Dispositionen in Bezug auf Arbeitszeit und Sonntagsruhe ohne Zögern zu treffen hat, weil von seiner Arbeit wieder der Fortgang der Arbeit anderer Betriebe abhängt, nahezu lahmlegen, wenn er über seine Maßnahmen erst Verhandlungen mit einem Ausschuss führen soll.“

Das ist natürlich Blödsinn; nichts als die Angst, daß der krasse Herr-im-Hause-Standpunkt irgendwie Schaden leiden könnte, hat Phrasologie über die „unangesehene Verfestigung“ usw. geboren. Im übrigen stehen wir nicht an, zu erklären, daß ein Ausschuss nur dann Wert hat für die Arbeiter, wenn eine starke Organisation hinter ihm steht, sonst wird er bald ein Spielball in den Händen der Unternehmer. Daß die Arbeitskammer auf Anruf auch bei Abschließen von Tarifen helfen soll, gefällt dem Hafnenbetriebsverein ebenfalls nicht. So etwas macht der Hafnenbetriebsverein auf eigene Faust, weil dann seine Mitglieder den Vertrag ohne Gefahr durchbrechen können.

Die Kontraktarbeiter sind noch immer das Schmerzenskind des Vereins. Im Bericht heißt es über die Kontraktarbeiter:

„Die Anzahl der unter dem Kontrakt des Hafnenbetriebsvereins in den Stauerbetrieben arbeitenden Schauerleute ist ungefähr die gleiche geblieben wie im Jahre 1908; im Jahresdurchschnitt standen 1160 Schauerleute gegen 1168 i. B. in diesem Verhältnis. Das letzte halbe Jahr von 1909 weist aber entsprechend der etwas gebesserten Beschäftigungslage einen höheren Bestand auf als die entsprechenden Monate von 1908. Erfreulicherweise hat die Stetigkeit unter den Kontraktarbeitern, von der wir schon im vorigen Jahre sprechen konnten, weiter Platz gegriffen. Während im Vorjahre noch 725 Neueinstellungen erfolgten, waren im Berichtsjahr nur 459 nötig, um den Bestand aufrecht zu erhalten, und von den am Ende des Berichtsjahres vorhandenen 1165 Arbeitern waren 382 im Jahre 1907, 409 im Jahre 1908 und 374 im Berichtsjahre selbst eingetreten.“

Von 1160 sind also 459 wieder ausgeschieden, das sind fast 40 pCt. Angesichts dieses Ergebnisses ist es rührend, wie bescheiden der sonst so großmännliche Bericht ist, wenn er das als Stetigkeit preist. Außerdem ist die Operation mit den Zahlen recht unklar. Wenn 459 Kontraktarbeiter eingestellt werden mußten, um den alten Stand zu wahren, so blieben von den 725 Neueinstellungen des Jahres 1908 nur noch 266, vom jetzigen Bestand können also nicht 409 im Jahre 1908 eingetreten sein, um so weniger als die Zahl der Kontraktarbeiter überhaupt um 8 zurückging. Wir machen hier die Erfahrung wie immer, die Zahlen des Hafnenbetriebsvereins sind mit äußerster Vorsicht zu genießen. Es ist am allerwenigsten berechtigt, von unkontrollierbarer Veröffentlichung der paritätischen Arbeitsnachweise zu reden. Seine Behauptungen sind immer einseitig und subjektiv. — Wie immer bringt dann der Bericht die Mitteilung, daß die Zahl der Kontraktarbeiter auf 2000 gesteigert werden soll. Es heißt dann weiter:

„An der Verfassung der Spar- und Unterstützungskasse ist im Berichtsjahr nichts geändert worden, aber sie hat sich in allen Beziehungen weiter entwickelt. Allerdings haben die Mitglieder das Verlangen gestellt, daß ihnen durch eine Satzungsänderung das freie Verfügungsrecht über die den Betrag von 200 Mark übersteigenden Spargelder gewährt wird, während nach den jetzigen Satzungen diese Sparüberschüsse nur mit Zustimmung des Kassenvorstandes den Mitgliedern zur Verfügung stehen, also nur in Fällen wirklichen Bedarfes abgehoben werden können. Wir haben das Verlangen abgelehnt; denn die Gewährung dieses Rechtes würde praktisch darauf hinauslaufen, daß nur bis zu dem genannten Betrage geteilt wird, während der Zweck der Kasse darauf geht, eine Arbeiterkassa mit größerem Kapitalbestande heranzuziehen, die von den proletarischen Klassen besessen und verwaltet wird.“

Wenn dem Hafnenbetriebsverein daran liegt, die Kontraktarbeiter von den proletarischen Massenbestrebungen fern zu halten, so sollte er sie auch aus der proletarischen Klassen misere befreien. Vielleicht überlegt sich der Verein diesen Ratschlag. Denn sonst wird er die Erfahrung machen, daß Blut noch immer dicker als Wasser ist. Er wird diese Erfahrung machen! Denn heute weiß jeder Kontraktarbeiter, daß ihm der Abzug nicht deshalb gemacht wird, daß er sparen, daß er der proletarischen Klassen Lage ent-

rückt werden soll, heute weiß er, daß er einzig den „proletarischen Klassenbestrebungen“ fern gehalten werden soll, daß er einzig eine Position zusammenpassen soll, an der die Unternehmer sich gutlich tun, wenn er seinem Verlangen, als Mensch bewertet zu werden, Nachdruck verleihen will. Die Skaution soll ihn, wie der Bericht zugibt, zum willenlosen Sklaven machen. Ob das auf die Dauer gelingen wird, scheint uns nicht mehr zweifelhaft. Die Frage ist entschieden. Eine energische Agitation wird dafür sorgen, daß auch der letzte Kontraktarbeiter unser wird, und dann wird der deutsche Transportarbeiterverband deren Interessen vertreten und wenn es sein muß, mit den Herren im Hafen Fraktur reden — trotz Skaution!

Lohnbewegung der Berliner Kollkutscher und Speditionsarbeiter.

Die Kollkutscher und Speditionsarbeiter Groß-Berlins nahmen am Sonntag in einer sehr stark besuchten Versammlung den Bericht der Lohnkommission über die Tarifverhandlung mit den Speditoren entgegen. Kollege Werner erläuterte den bisherigen Verlauf der Verhandlungen, die in dieser Tarifangelegenheit stattgefunden haben. Er verlas einen Teil des Verhandlungsprotokolls, das in ausführlicher und einwandsfreier Weise von Seiten der Unternehmer angenommen ist.

Hieraus war klar ersichtlich, daß die Verhandlungsvertreter wie die Kommissionsmitglieder hinsichtlich der aufgestellten Forderungen den Unternehmern gegenüber rüchhaltlos ihren Standpunkt vertraten.

Die Hauptforderungen der Tarifkommission lauteten: Die Kutscher, Begleiter und Mitfahrer haben eine Arbeitszeit von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends inkl. der Pausen, die insgesamt zwei Stunden betragen sollen. Die Zeit von 7 Uhr abends ist als Ueberstunden zu berechnen und mit 80 Pf. pro Stunde zu bezahlen. Die Mitfahrer erhalten 40 Pf. pro Ueberstunde. Nach 7 Uhr abends ist kein Kutscher usw. verpflichtet, zwecks Erledigung etwaiger Aufträge vom Hofe zu fahren. Die Arbeitszeit der Stalleute dauert 10 Stunden innerhalb 12 Stunden bei Tag- oder Nachtschicht. Die Bodenarbeiter und Wächter haben eine Arbeitszeit von 7—7 Uhr bei Tag- und Nachtschicht inkl. der zwei Stunden Pausen.

Der Gegenentwurf der Speditoren enthält folgende wichtige Bestimmungen: Die Kollkutscher und Begleiter, welche im bahnamtlichen Betriebe tätig sind, erhalten für die Zeit vom 1. September 1910 bis 31. August 1913 einen Lohn von 24,50 Mk., nach halbjähriger Dienstzeit einen Lohn von 25,50 Mk.; für die Zeit vom 1. September 1913 bis 31. August 1916 einen Lohn von 26,50 Mk., nach halbjähriger Dienstzeit einen Lohn von 27,50 Mk. für die Woche. Die nicht im bahnamtlichen Betriebe tätigen Kollkutscher und Begleiter erhalten für die Zeit vom 1. September 1910 bis 1. August 1913 einen Lohn von 26,50 Mk., nach halbjähriger Dienstzeit einen Lohn von 29,50 Mk.; für die Zeit vom 1. September 1913 bis 31. August 1916 einen Lohn von 28,50 Mk., nach halbjähriger Dienstzeit einen Lohn von 31,50 Mk. für die Woche. Die Bodenarbeiter und Stalleute — auch wenn sie auf die Tour geschickt werden — erhalten für die Zeit vom 1. September 1910 bis 31. August 1913 einen Lohn von 25,50 Mk., nach halbjähriger Dienstzeit einen Lohn von 27,50 Mk.; für die Zeit vom 1. September 1913 bis 31. August 1916 einen Lohn von 29,50 Mk., nach halbjähriger Dienstzeit einen Lohn von 31,50 Mk. pro Woche. Die Mitfahrer im Alter von über 17 Jahren erhalten zu ihrem jetzigen Lohn eine Zulage von 1 Mk. pro Woche.

Werner erklärte, daß diese Gegenentwürfe für die Kommission unannehmbar seien. Ueber die Arbeitszeit seien die Speditoren einfach hinweggegangen, indem als Arbeitszeit die Stunden von 6—8 Uhr inkl. der Pausen, die insgesamt 2 1/2 Stunden nicht übersteigen sollen, festgesetzt sind. Von der Kommission sei aber gerade die Regelung der Arbeitszeit an die Spitze der Forderungen gestellt worden. Im Laufe der Verhandlungen hätten die Arbeitgeber sich überzeugen lassen, daß eine Vertragsdauer von 6 Jahren doch zu weit gegriffen sei und man sich auf 5 Jahre einigen wolle. Zuletzt wollten sie auch statt einer Zulage von 1,50 Mk. eine solche von 2 Mk. zugehen, und zwar würde nach dieser Regelung für bahnamtliche Kutscher 25 Mk. und nach drei Monaten 26 Mk. und dann für die Zeit vom 1. März 1913 bis 31. August 1915 Anfangslohn 27 Mk. und nach drei Monaten 28 Mk. herauskommen. Die nicht im bahnamtlichen Betriebe beschäftigten Kutscher und Arbeiter würden jetzt 27 Mk. Anfangslohn und alle über drei Monate Beschäftigten 30 Mk. erhalten. Vom 1. März 1913 bis zum 31. August 1915 ein Anfangslohn von 29 Mk. und nach drei Monaten 32 Mk. Bodenarbeiter für die Zeit vom 1. September 1910 bis 1. März 1913: 26 Mk. Anfangslohn und alle über drei Monate Beschäftigten 28 Mk. und für die Zeit vom 1. März 1913 bis 31. August 1915 einen Anfangslohn von 28 Mk. und nach drei Monaten 30 Mk. Für die Jugendlichen, die von den Unternehmern erst gar nicht berücksichtigt worden waren, soll eine Zulage von 1 Mk. eintreten für solche bis zu 17 Jahren, wenn ihr Lohn noch nicht 15 Mk. beträgt, und 1,50 Mk. für solche über 17 Jahre, deren Lohn 17 Mk. noch nicht beträgt. Redner kommt zu dem Schluß, daß die Kutscher und Speditionsarbeiter nicht zufrieden sein können und macht darauf aufmerksam, daß die Vertrauensleute sich bereits mit der Sache beschäftigt hätten und schließlich sich dahin einig geworden seien, daß eine neue Grundlage für die weiteren Verhandlungen erforderlich sei, da sonst die

Gefahr bestehe, daß auf Grund der ursprünglichen Vorlage nicht weiter verhandelt wird.

Neue Vorschläge würden im Laufe der Verhandlungen gemacht werden und empfahl Redner ihre einstimmige Annahme. Er setzte voraus, daß auf dieser Grundlage annehmbare Zugeständnisse erzielt werden. Sollte dies jedoch nicht geschehen, dann sei es nicht ausgeschlossen, daß es zum Äußersten käme und würden die Kollegen sicherlich ihren Mann zu stehen wissen. Die Ausführungen Werners wurden mit großem Beifall aufgenommen.

In der Diskussion gab Kollege Werder die neuen Vorschläge der Kommission bekannt, die wie folgt lauten:

1. Die Tarifdauer möge auf 4 Jahre festgesetzt werden.
2. Der Lohn für erwachsene Arbeiter, Kutscher und Begleiter zc. beträgt während der ersten zwei Jahre der Tarifdauer 29 Mk. und nach vierteljährlicher Tätigkeit 32 Mk. pro Woche. Vom 1. September 1912: 32 Mk. und nach 1/4 Jahr 35 Mk. pro Woche.
3. Die Mitfahrer im Alter bis zu 17 Jahren erhalten einen Lohn von 16 Mk. und über 17 Jahre alte Mitglieder einen solchen von 18 Mk. pro Woche.
4. Die Arbeitszeit für Kutscher und Begleiter zc. möge während der ersten zwei Jahre der Tarifdauer von 6 1/2 Uhr morgens bis 7 1/2 Uhr abends und dann von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends inkl. der üblichen Pausen festgelegt werden.
5. Die Arbeitszeit für Bodenarbeiter dauert von 7—7 Uhr inkl. 2 Stunden Pause bei Tag und Nacht. Nunmehr entspann sich eine sehr erregte Debatte, in der die Kollegen der Lohnkommission warm für ihren Vorschlag eintraten.

Kollege Abraham stellte den Antrag, einen Einheitslohn von 34 Mk. festzusetzen, damit wäre man den Unternehmern weitgehendst entgegengekommen. — Das bedeute eine Reduzierung von 2 Mk. pro Woche gegenüber der ersten Forderung.

Kollege Schumann als Versammlungsleiter beleuchtete noch einmal die Situation nach allen Richtungen. Er betonte, daß er noch voll und ganz auf dem Standpunkt stehe, daß, wenn die Unternehmer nicht annehmbare Zugeständnisse machten, sie die Konsequenzen zu tragen hätten. Hinsichtlich der neuen Forderungen müsse er erklären, daß hier eine gesunde Basis gefunden sei, auf der wir Erfolge erzielen können. Die Verhandlungsvertreter stehen hinter den Vorschlägen des Kollegen Werder.

Nunmehr wird zur Abstimmung der Anträge geschritten. Die Vorschläge der Unternehmer wurden einstimmig abgelehnt. Danach wurde über den Antrag Werder, als den weitgehendsten, zuerst abgestimmt. Derselbe wurde abgelehnt, dagegen der Antrag Abraham angenommen.

Hierauf gab Kollege Schumann namens der Lohnkommission die Erklärung ab, daß die Versammlung durch ihre Abstimmung vor die Alternative gestellt sei, sich eine neue Verhandlungskommission zu wählen, da der alten Kommission durch das Resultat der Abstimmung ein Mißtrauensvotum ausgestellt worden sei und sie deshalb ihr Mandat in die Hände der Kollegen zurückgebe. Eine neue Kommission von dreizehn Kollegen kam nicht zustande. Einige Kollegen machten darauf Vermittlungsvorschläge, die den Erfolg hatten, daß der Vorschlag von Werder nunmehr einstimmig angenommen wurde. Hierauf erklärte die alte Verhandlungskommission, auch ferner ihre volle Schuldigkeit den Kollegen gegenüber zu tun. Mit einem Hoch auf die Organisation schloß Kollege Schumann die imposante Versammlung.

Streik der Schwerefuhrwerkskutscher in Halle a. S.

Die Gedrücktesten der Gedrückten atmen auf, daß Eis-It gebrochen, die Bahn ist frei! Jahrzehnelang lebten sie in dumpfer Lethargie dahin, der Verzweiflung nahe. Wohl flackerten dann und wann einige Zeichen des Erwachens auf, aber immer wieder verlöschten diese. Die fortwährende Werbe- und Aufklärungsarbeit der Organisation brachte jedoch den Kollegen im Schwerefuhrwerksbetriebe die Erkenntnis ihrer menschenunwürdigen Lage. Die Agitation setzte bereits vor rund 10 Jahren unter den Kollegen ein und sicherte uns einen Stamm Männer, der gewillt war, mit Zähigkeit die angefangene Arbeit fortzusetzen und zu vollenden. Wohl kamen Tage und Stunden im Laufe der Zeit, wo auch sie den Mut zu verlieren schienen, aber der Gedanke an das Endziel befeuerte sie stets von neuem mit frischer Kraft. Bäte wurde weiter gearbeitet und schon glaubte man vor mehreren Jahren einmal den Zeitpunkt für gekommen, um dem Unternehmertum Forderungen in bezug auf Erhöhung des Lohnes stellen zu können, doch die Reihen der aufgeklärten Kollegen waren noch nicht stark genug und man mußte sich mit einigen Brocken, die hier und da abfielen, zufriedengeben. Wiederum ging man dann ans Werk, um die Reihen dichter zu schließen. Zweierlei Feinden sah man sich stets gegenüber: dem Unverstand der Kollegen und einem rücksichtlichen Unternehmertum, welches sich schwer entschließen konnte, den alten patriarchalischen Titel „Knecht“ für ihre Arbeiter aufzugeben. Das moderne Wort „Geschirrführer“ wollte sich bei den Halleischen Fuhrherren nur schwer einbürgern und noch heute gibt es einige rücksichtliche Elemente unter ihnen, die die Kollegen noch als „Knecht“ titulieren und mit dem „vertraulichen“ „Du“ ansprechen. Diese beiden Feinde galt es also, zu bestegen. Naturgemäß mußte man erst dem ersteren beigegeben sein, ehe man sich an den letzteren wagte.

Die Unternehmer verstanden es vorzüglich, die aufgeklärten und aufgeweckten Kollegen aus ihren Betrieben fernzuhalten, aber schließlich merkten sie doch,

daß es in der heutigen Zeit ein Kampf gegen Windmühlensflügel sei, wenn sie sich dem Vorwärtstreben ihrer Arbeiter entgegen stellen wollten. Hinzu kommt noch, daß gerade die aufgeklärten und organisierten Kollegen auch die besten Arbeitskräfte darstellten und das zwang denn die meisten Fuhrwerksbesitzer, sich diese Leute zu sichern. Umso mehr wuchs der Stamm der angefassenen Kollegen und die immerwährende Werbearbeit dieser bewirkte es, daß bis zum Jahre 1910 rund 60 pCt. aller in Frage kommenden Kollegen der Organisation angehörten. Die steigenden Ausgaben für den gesamten Lebensunterhalt taten ebenfalls ihr Möglichstes, um dieses Resultat herbeizuführen.

Seitens der Organisationsleitung war nun zum Frühjahr dieses Jahres eine Lohnbewegung vorbereitet. Infolge der Bauarbeiterausperrung mußte sie verschoben werden. Die Zeit während des Kampfes in diesem Gewerbe wurde aber redlich benutzt, um nach Beendigung desselben umso schlagfertiger dazustehen. Als dann am 30. Juli eine öffentliche Schwerefuhrwerkskutscher-Versammlung Stellung zur Erledigung der Lohnbewegung nahm, da schien es, als ob es immerhin noch an der nötigen Begeisterung dazu fehle. Die darauf folgenden Tage setzten aber diesen Zweifel hinweg und als bekannt wurde, daß die Unternehmer abermals versuchten, ihre Geschirrführer mit nichts abzuspüren, da war die Geduld zu Ende, da war in die demütigen und abgerackerten Kollegen ein anderer Geist gefahren. Ein „bis hierher und nicht weiter“ entrang sich allen Lippen und einstimmig wurde in vollzählig besuchter Versammlung der Streik beschlossen.

Was weder die Unternehmer selbst, noch andere interessierte Kreise für möglich gehalten, es war zur Tatsache geworden. Waren auch die Worte: „Alle Räder stehen still“ nicht voll und ganz zur Tat geworden, weil die übrigen Branchen des Fuhrbetriebes wie Koll- und Speditionsbetriebe, Kohlen- und andere Handlungsgeschäfte in die Bewegung nicht mit einbezogen waren, so zeigte es sich doch, daß sich im Schwerefuhrwerk kein Rad drehte. So einstimmig wie der Streik beschlossen worden, war er auch durchgeführt. Selbst die größten Betriebe, die bis zu 30 Mann beschäftigten, waren vollzählig beteiligt.

Die Wirkungen des Streiks selbst zeigten sich gleich in den ersten Morgenstunden dadurch, daß auf Hoch- und Tiefbauten Materialmangel herrschte, welcher die auf solchen Bauten tätigen Arbeiter zum Aussehen zwang. Die Unternehmer der betroffenen Betriebe waren kopflos. Die von der Verbandsleitung nachgesuchte Verhandlung fand mit dem Syndikus der Fuhrherren-Vereinigung statt und führte zu dem Resultat, daß am selben Abend eine außerordentliche Versammlung der Fuhrherren beschloß, den Forderungen der Kutscher entgegen zu kommen und zwar mit folgender Grundlage:

Die Vereinigung der Fuhrherren von Halle an der Saale und Umgegend geht mit dem Deutschen Transportarbeiter-Verband folgenden schriftlichen Vertrag ein:

„Es erhalten alle zur Zeit beschäftigten Geschirrführer einen Wochenlohn von 25 Mk. Dieser Lohnsatz hat Gültigkeit vom 22. August 1910 bis zum 31. August 1912.“

Außerdem wurde zugestanden, daß jeder Geschirrführer abwechselnd jeden 4. Sonntag vollständig frei hat und daß mit unserem Verband in nächster Zeit ein Nachtrag zu dem Abkommen geschaffen werden soll, welcher die außer der Lohnfrage gestellten Forderungen regeln soll. — Da auch die dem Fuhrherrenverein nicht angehörenden Schwerefuhrwerksbesitzer sich zur Einhaltung derselben Zugeständnisse verpflichteten, so war am 2. Streiktag der Erfolg auf der ganzen Linie zu verzeichnen und die Streikenden beschlossen wiederum einstimmig, die Arbeit zu den gestellten Bedingungen am andern Morgen aufzunehmen. Die Aufnahme selbst ging mit Ausnahme einer Firma glatt von statten. Durch das Abkommen haben nun rund 160 Kollegen eine wöchentliche Lohnzulage von 2 bis 3 Mark, sowie Regelung der Sonntagsarbeit errungen, außerdem wird bei den späteren Verhandlungen eine Regelung der Arbeitszeit und noch verschiedene andere Vorteile zu erreichen möglich sein.

Die Bahn zum Wetterarbeiten ist geordnet worden und im Laufe der Zeit wird es mit Hilfe der Organisation gelingen, auch in allen übrigen Fuhrgeschäften die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse durchzusetzen. Allerdings wird es an dem Verhalten der in den betreffenden Geschäften tätigen Kollegen liegen, ob die Verwirklichung dessen in nahe oder ferne Zeit gerückt wird. Den Kollegen Schwerefuhrwerkskutschern aber sei zugerufen:

„Laßt uns immer raslos wachen, Schwerefuhrwerkskutschern zu erhalten!“

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Erneuerung des Führerscheines. Alle Führer, welche vor dem 1. April 1910 im Besitze des Führerscheines waren, müssen bekanntlich bis zum 1. Oktober 1910 bei der zuständigen Ortsbehörde den Antrag auf Erteilung eines neuen Führerscheines stellen. Jedoch behält der alte Führerschein seine Gültigkeit bis zum 1. April 1911. Da die Erlangung des neuen Führerscheines verhältnismäßig sehr hohe Geldkosten verursacht durch die Herbeischaffung eines kreisärztlichen Gutachtens und die Stempelsteuer, hatte die Verbandsleitung Schritte unternommen, um diese Unkosten her-

abzumindern. Unter anderem wurde auch eine Eingabe an den Bundesrat gerichtet, die aber bis heute leider unbeantwortet blieb. In den einzelnen Orten war es unseren örtlichen Verwaltungen überlassen, mit den maßgebenden Instanzen in Verbindung zu treten, um den Chauffeurs die Sache zu erleichtern. Bei dieser Gelegenheit wurde die Wahrnehmung gemacht, daß die Behörden über das neue Gesetz und seine Bestimmungen selber nicht ganz klar sind. So war man sich über die Einteilung der Chauffeurs nach Klassen nicht einig. In der Bundesratsverordnung waren deren zwei vorgesehen und zwar a) für Fahrzeuge bis zu 10 PS. und b) für solche über 10 PS. Auf Anregung des mitteleuropäischen Motorwagenvereins erfolgt um die Einteilung in mehreren Klassen, was für viele Führer, die zur Zeit kleinere Fahrzeuge fahren, von Nachteil ist. Betreffs der erhobenen 3 Mt. Stempelgebühren für das ärztliche Gutachten herrschte ebenfalls Unklarheit und insfolgedessen sind seit dem 22. August die in Berlin und Umgegend amtierenden Kreisärzte angewiesen, diese Stempelgebühren nicht mehr zu erheben. Diejenigen Führer, welche diese 3 Mt. bereits gezahlt haben, sollen das Geld von der Stempelsteuerbehörde in der Werkstraße wieder zurück erhalten. Wer aber glaubt, die zu Unrecht gezahlten 3 Mt. vom Steuerfiskus so leicht wieder zu erlangen, wie er sie gegeben hat, der irrt sich gewaltig. Die Steuerbehörde verlangt von den Führern einen schriftlichen Antrag auf Rückzahlung und Miteinforderung des schon in den Händen der Polizeibehörde sich befindenden Gutachtens.

Das ist echt preussisch-bureaucratisch und bleibt uns unergründlich. Die Führer sind doch jetzt gerade genug schikantiert, so daß das Maß eigentlich schon bis zum Ueberlaufen voll ist. Von der Verbandsleitung werden Schritte unternommen werden, um den Chauffeurs auf gerichtlichem Wege zu ihrem Recht zu verhelfen. Eine geradezu aufreizende Verschiedenheit ergibt sich bei der Bezahlung der kreisärztlichen Gutachten. Die Preise schwanken zwischen 9 und 17 Mt. Durch die Bemühungen der Sektionsleitung war es gelungen, einige Kreisärzte dafür zu gewinnen, das Gutachten für 6 Mt. auszufertigen. Trotz ihrer schriftlichen Zusage hatte es aber nur einer der Herren für nötig befunden, sein uns gegebenes Versprechen zu halten. Aber auch dieser Herr mußte sich seit dem 22. August dem Druck anderer Mächte beugen und die Gebühr auf 9 Mt. erhöhen. Es bleibt also dabei! Den Kraftwagenführern wurden von Staatswegen ungewöhnlich hohe Geldstrafen nach Willkür auferlegt, die in gar keinem Verhältnis zu ihrem Arbeitsverdienst stehen. Und sie müssen sie zahlen, um ihre Existenz zu erhalten, und trotzdem die oberen Behörden von uns auf diese Mißstände aufmerksam gemacht worden sind. Man hält es nicht für nötig, hier regeln einzugreifen. Es handelt sich ja auch nur um Chauffeurs. Die Kraftwagenführer mögen sich diese Mißachtung von Seiten der Behörden merken und bei der nächsten Wahl denselben die Quittung dafür durch Abgabe eines sozialdemokratischen Stimmzettels ausstellen.

Allen denjenigen Kollegen, welche den Antrag auf Erteilung des Führerscheines bis dato noch nicht gestellt haben, möchten wir raten, dies unverzüglich zu tun. Am besten und mit den wenigsten Scherezeilen verbunden ist der schriftliche Weg. Der schriftliche Antrag ist nach folgendem Schema auszufertigen:

Ort und Datum.

Der Kraftwagenführer

am zu Kreis geboren in Nr. wohnhaft, bittet unter Uebersendung eines amtärztlichen Attestes und seiner Photographie um Erteilung eines neuen Führerscheines.

Antragsteller hat Befähigungsnachweis Nr. für amgestellt interm vom Ingenieur amtlich gestempelt am vorgelegt.

Antragsteller befindet sich in Stellung beim

Beglaubigte Abschrift der Zulassungsbekanntmachung des von ihm geführten Kraftfahrzeuges ist beigelegt. Vorstehender angeführter Befähigungsnachweis hat im Original hier vorgelegen.

Dem Antrag ist beizufügen:

1. Ein ärztliches Zeugnis vom Bezirks- oder Kreisarzt, dessen Adresse man am besten auf dem im Wohnort zuständigen Polizeibureau oder im Adressbuch erfährt.
2. Eine unaufgezugene gut erkennbare Photographie, Wistensbild.
3. Eine vom Bezirksvorsteher beglaubigte Abschrift der polizeilichen Bescheinigung (Wagenschein) über die Zulassung des zur Zeit von dem Antragsteller geführten Kraftfahrzeuges.
4. Die Abschrift des bisherigen Führerscheines. Derselbe ist zum Vergleich mit der Abschrift der Ortsbehörde vorzulegen.

Unternehmerstandpunkt. Der Automobilbesitzer Fabisch, Reinickendorferstraße 22, scheint einen eigenartigen Begriff von dem Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeiter zu haben.

Fabisch, der einst auch nur Kutischer war, hat dies ganz vergessen, es scheint dies daher zu kommen, weil er über einen Stamm Fahrer verfügte, um die ihm manche Unternehmer beneiden. Aber mit des Geschicktes Mächten ist kein ewiger Bund zu schließen. Und so ging auch hier das gute Einvernehmen plötzlich in die Brüche.

Fabisch erluchte einen seiner ältesten Fahrer, nach Posen zu fahren, mit der Vereinbarung, daß er

täglich 5 Mt. und freie Station bekommt. Diese Fahrt hatte vier Tage in Anspruch genommen. Als die Bezahlung erfolgen sollte, versuchte die Frau Fabisch, den Fahrer mit 10 Mt. abzusperrten. Da derselbe aber seinen verarbeiteten und wohlverdienten Lohn in voller Höhe verlangte, bekam er sofort seine Entlassung.

Der Vertreter des Verbandes, der eine Rücksprache mit Herrn Fabisch nachsuchte, gab sich die denklichste Mühe, eine Verständigung herbeizuführen, jedoch war dies bei Herrn sowie Frau Fabisch nicht möglich.

Die dort beschäftigten Kollegen wiesen noch darauf hin, daß der gemahregelte Kollege, der über ein Jahr im Betriebe beschäftigt war, alle vorhandenen Wagen in Ordnung hielt und oft Reparaturen ohne Entgelt vorgenommen hatte. Alles dies fruchtete nichts. Unter Berufung auf ihren Herrenstandpunkt erklärten Herr und Frau Fabisch, sie brauchten überhaupt keine Chauffeurs. Darauf gab es keine andere Antwort, als der Firma den Krieg zu erklären.

Ueber den Betrieb wurde die Sperre verhängt. Nachträglich versuchte die Frau Fabisch, welche nebenbei bemerkt, in dem Arbeiterviertel Sebamme ist, den entlassenen Kollegen in schlechtes Licht zu stellen. Leider haben sich auch wieder ein paar Arbeitswillige gefunden. Dessenungeachtet bleibt der Betrieb Fabisch, Reinickendorferstraße 22, Wagen Nr. 8793, 8794 und 8795, für organisierte Kraftwagenführer gesperrt, zumal ja Fabisch bereits annonciert hatte, daß unorganisierte Kraftwagenführer eingestellt werden. Wir wollen sehen, wie weit die Firma mit den unorganisierten Fahrern kommt. Organisierte Kollegen sollten sich aber ernstlich überlegen, ob sie ihre Arbeitskraft einem Unternehmer verkaufen, der oben geschilderte Ansichten vertritt.

Pflichten des mitfahrenden Automobilbesizers. Wenn ein neues Verkehrsmittel aufkommt, so wird ihm nach einer kurzen Periode jubelnder Zustimmung das große Publikum meist feindlich gegenüber stehen. Das kommt vor allem daher, daß durch die Neuerung manche Unwägungen des Verkehrs hervorgerufen wird, manche Gefahren heraufbeschworen werden, die früher fehlten. Wir haben das beim Rad und Kraftfahrzeug erlebt und werden es beim Luftschiff erfahren. Rechtsprechung und Gesetzgebung müssen dann die widerstrebenden Interessen gegenseitig schlichten. Mit Recht wird gegen Uebergriffe beider Parteien vorgegangen werden müssen. Daß es dabei auch Fälle geben wird, bei denen das Ergebnis hart erscheint, ist leider nur zu wahr. Eine solche Härte scheint uns in folgender Entscheidung des Reichsgerichts zu liegen:

Der Kutischer S. in Dresden ist am 31. März 1907 in der Prager Straße zu Dresden bei einem Zusammenstoß der von ihm gelenkten Droschke mit dem Automobil des Fabrikanten R. verletzt worden. Das Landgericht hat seine Schadenersatzansprüche gegen den Beklagten und dessen Fahrer dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Oberlandesgericht Dresden die Berufung des Beklagten zurückgewiesen. Der Fabrikant legte Revision ein, auf die der 6. Zivilsenat erklärte:

Das Automobil des Beklagten (Fabrikanten R.) ist in der engen Prager Straße hinter einem Straßenbahnwagen hergefahren. Der Beklagte sah auf dem Vordersteck links neben dem Fahrer, der das Fahrzeug lenkte und bediente eine Hilfschupe. Der Fahrer wollte den Straßenbahnwagen überholen, fuhr, nachdem er sich über den Beklagten hinweg nach links vorgebeugt hatte, um die Straße zu übersehen, hinter dem Straßenbahnwagen heraus und stieß mit der Droschke des Klägers zusammen, die aus der Prager Straße kreuzenden Waisenhausstraße gekommen war und sich vorschriftsmäßig auf der in ihrer Fahrtrichtung rechten Straßenseite gehalten hatte.

Wie das Berufungsgericht feststellt, hat der Beklagte die Absicht seines Fahrers, dem Straßenbahnwagen vorbeizufahren, erkannt und genügend Zeit gehabt, dieses Vorhaben durch einen Ruf oder eine Handbewegung zu hindern. Das Berufungsgericht nimmt an, daß der Beklagte, der der Fahrt keine Aufmerksamkeit zugewandt hatte, bei dem starken Verkehr in der engen Straße, in der neben dem Straßenbahnwagen nur für ein Fuhrwerk Platz war, bei Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt das Vorfahren des Fahrers nicht habe dulden dürfen, weil dadurch die dringende Gefahr des Zusammenstoßes mit einem entgegen kommenden Fahrzeug, das aus einer Seitenstraße eingebogen und von dem Fahrer bei der Vorschau noch nicht bemerkt worden war, hervorgerufen werden konnte, und der Beklagte sich dieser Gefahr bewußt sein mußte.

Die Auffassung des Berufungsgerichts beruht im wesentlichen auf der Beurteilung der örtlichen und sonstigen tatsächlichen Verhältnisse; sie läßt weder, wie die Revision meint, eine Ueberspannung der Anforderungen an den Automobilbesitzer noch einen anderen Rechtsirrtum erkennen.

Die Revision R.'s wurde deshalb zurückgewiesen. Die Entscheidung ruht noch auf altem Recht, nach dem neuen Automobilgesetz vom 3. Mai 1909 wäre R. zweifellos auch verurteilt worden.

Fahrstuhlführer und Portiers.

Berlin. Wiederum hat einer unserer besten Kollegen, der, wenn es galt, die Interessen seiner Kollegen zu vertreten, stets auf dem Maße war, im Dienste des Kapitalismus sein noch so junges Leben lassen müssen. Der Kollege Heinrich Geißler, der noch vor wenigen Wochen als Vertreter seiner Kollegen am Verbandstage in Hamburg teilnahm, war bei der Firma S. Greifenhagen Nachfg. als Portier beschäftigt. Am 1. August blieb der Fahrstuhl in der

4. Etage stecken. Geißler, der den Fahrstuhl 2 Jahre bedient hatte, holte denselben vom Motorkamm aus herunter. Er suchte den Fehler in der Stromleitung und hatte denselben zu diesem Zwecke bis Manneshöhe angefahren. Durch irgend einen Zufall geriet der Fahrstuhl nach abwärts in Bewegung. Hinzukommende Kollegen fanden Geißler in einer entsetzlichen Lage vor. Der Hals des Bedauernswerten war zwischen Fahrstuhl und Boden eingeklemmt. Der Tod war bereits eingetreten. Ein 23jähriges, blühendes Menschenleben war vernichtet.

Fensterputzer.

Breslau. Auch in Breslau haben die Fensterputzer nun endlich eingesehen, daß nur durch Einigkeit, durch ein straffes Organisationsverhältnis, es möglich ist, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu regeln und zu bessern. Folgender Tarif ist mit dem größten Reinigungs-Institut am Orie, zum Abschluß gekommen:

Tarif-Vertrag.

Zwischen dem Fensterreinigungs-Institut der Firma Staehr und den im Betrieb beschäftigten Putzern zc.

Regelung der Arbeitszeit.
Die Arbeitszeit beginnt im Sommerhalbjahr, d. i. vom 1. April bis 30. September, um 6 Uhr morgens und endet um 6 Uhr abends. Im Winterhalbjahr, d. i. vom 1. Oktober bis 31. März, um 6 1/2 Uhr morgens und endet um 6 Uhr abends, incl. zwei Stunden Pause.
Sonntags ist um 5 Uhr Feierabend.

Regelung des Lohnes.
Der Lohn für Anfänger beträgt 15 Mt. mit vierteljährlichen Zulagen von 50 Pf. bis zum Höchstlohn von 24 Mt. Der Anfangslohn für Putzer, die nachweislich zwei Jahre in der Branche gearbeitet haben, beträgt 20 Mt., mit vierteljährlichen Zulagen von 50 Pf. bis zum Höchstlohn von 24 Mt.

Jeder Angestellte erhält den seinem Dienstalter entsprechenden Lohnsatz. Ueberstunden in der Zeit von 6 bis 9 Uhr abends werden mit 50 Pf. pro Stunde und Nachtarbeit in der Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens mit 75 Pf. pro Stunde vergütet.

Für das Waschen mit der Magirusleiter wird ein Zuschlag von 20 Pf. und beim Putzen mit denselben ein Zuschlag von 10 Pf. pro Stunde bewilligt. Für Stagenarbeit wird ein Zuschlag von 1,50 Mt. pro Woche gezahlt.

Für das Reinigen der Glasdächer mit Säure wird ein Zuschlag von 20 Pf., ohne Säure incl. Abtönungsarbeiten ein Zuschlag von 10 Pf. pro Stunde bewilligt.

Für das Zimmerbohnern wird ein Zuschlag von 10 Pf. pro Stunde gezahlt. Aushilfsputzer erhalten pro Tag 4 Mt.

Besondere Bestimmungen.

Die bisher gemachten Kleidergebabzüge sind aufgehoben. Die im Betriebe Beschäftigten erhalten nach einjähriger Tätigkeit einen Sommerurlaub von einem Tag, aufsteigend jedes Jahr um einen Tag bis zur Höchstdauer von drei Tagen unter Fortzahlung des Lohnes. Maßregelungen auf Grund dieses Tarifabschlusses finden nicht statt. Etwas Streitigkeiten, die sich aus diesem Tarif ergeben, werden durch den Arbeiterausschuß und dem Herrn Geschäftsinhaber unter Hinzuziehung eines Verbandsvertreters geregelt.

Die Kündigungsrfrist ist eine dreitägige. Bei Neueinstellungen in Betriebe ist möglichst der unentgeltliche Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Verwaltungsstelle Breslau, Nikolaistraße 37 I, Telefon 9133 zu benutzen.

Diese Vereinbarungen gelten vom 1. August 1910 bis zum 31. Juli 1911 und gelten auf ein Jahr verlängert, wenn keine der Parteien mindestens 4 Wochen vor Ablauf der Vereinbarungsfrist kündigt.

Breslau, den 22. August 1910.

(Unterschriften.)

Durch diesen Tarif ist nunmehr eine Grundlage geschaffen worden, wonach auch in den übrigen Betrieben gekämpft werden soll.

Die Kollegen erzielten durch diesen Tarif eine durchschnittliche Lohnerhöhung von 2 Mt. pro Woche für jeden der Beteiligten. Außerdem werden auch die besonderen Arbeiten mit erhöhten Zuschlägen bezahlt. Sommerurlaub, wenn auch vorerst nicht in zufriedenstellendem Maße, ist ebenfalls den Kollegen durch den Tarif gewährleistet.

Die Kollegen von den Firmen März und Schmidt sollten daraus die Lehre ziehen und ebenfalls fester zusammenhalten, dann wird es auch dort möglich sein, bessere Lohnverhältnisse für sie herbeizuführen.

Hafenarbeiter, Stuenenmacher und Flößer.

Glensburg. Wie man Arbeiter behandelt. Der liberalisierende Handelskammerpräsident Flenzburg, desgleichen Reichstagskandidat der Nationalliberalen Partei für Glensburg, scheint eigenartige Begriffe vom Liberalismus zu haben. In früheren Jahren, als noch nicht Carlson Handelskammerpräsident war, war die Handelskammer zu Unterredungen über Lohnfragen und Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Unternehmern und Hafenarbeitern stets bereit. Jedoch jetzt, nachdem der neue Herr, und zwar ein „liberaler“, in die Hallen der hiesigen Handelskammer eingezogen ist, scheint dies nicht mehr der Fall zu sein. — Die hiesigen Hafenarbeiter standen mit einem Unternehmer in Lohnstreitigkeiten. Weil nun, wie bereits gesagt, die Handelskammer immer als Schlichtungsinstanz in solchen Angelegenheiten fungiert hat, glaubten die Hafenarbeiter, daß dieses auch jetzt noch der Fall sei. Sie

sandten deshalb unterm 22. Juli d. J. ein Schreiben an die Flensburger Handelskammer ein. Ob nun dem neuen Präsidium während der Sommerzeit die Linte eingetroffen ist, oder ob er sich noch von den Strapazen seiner Tätigkeit ausruht, und noch den wohlverdienten Sommerurlaub genießt, ist den Hafenarbeitern nicht bekannt. Sie wissen nur das eine, daß sie einer Antwort auf ihr gewiß anständiges Schreiben nicht gewürdigt worden sind. Woran liegt das? Vielleicht daran, daß in die Handelskammer „liberaler“ Reichstagskandidateneinst eingezogen ist?

Hamburg. Die Kontraktarbeiterleute — der Hafenprophet alleruntertänigste Opposition — unter sich.

Die Hamburger Ortsverwaltung unseres Verbandes sendet uns darüber nachstehende Notiz:

„In der vergangenen Woche war im Hamburger Hafen ein Flugblatt folgenden Wortlauts an die Kontrakt- und andere Hafenarbeiter verbreitet worden:

Achtung! Kontraktarbeiter!

Kollegen, ein schwaile, drückende Gewitterluft ist über dem Hamburger Hafen, unser Arbeitsfeld, heraufgezogen, hervorgerufen durch den Streik der Werftarbeiter in erster Linie, zweitens durch die eminente Werbearbeit des Transportarbeiter-Verbandes. Alles dieses ist hervorgerufen durch die kolossale Verteuerung sämtlicher Lebensmittel und Steigerung der Mieten.

Auch wir als Kontraktarbeiter haben den sehnlichsten Wunsch, unsere wirtschaftliche Lage zu verbessern, da auch wir zu der Ueberzeugung gekommen sind, daß unser Lohn mit den heutigen Anforderungen, welche gerade an unsere Kategorie gestellt werden, nicht übereinstimmt.

Um nun jedem Kontraktarbeiter und Kollegen Gelegenheit zu geben, sich zu dieser Sachlage auszusprechen, hat die Obmannschaft vom 14. August 1910 beschloffen, Sonntag, den 21. August 1910 eine öffentliche Versammlung sämtlicher Kontraktarbeiter einzuberufen und soll diese Versammlung zur Aufklärung dienen. Also Kollegen, wer Interesse an seinem Arbeitsverhältnis hat, der erscheine am Sonntag, 21. August, vormittags Punkt 10 Uhr im Vereinshaus „Thalia“, Neustädterstraße (Inhaber Vorwohle) zur Versammlung. Keiner darf fehlen!

Zur Deckung der Unkosten wird 10 Pf. Entree erhoben. Tagesordnung wird bei Eröffnung bekanntgegeben. Der Einberufer **M. Sippel**.

Auf diese Einladung hin hatten sich außer den Kontraktarbeitern Hunderte von Hafenarbeitern eingefunden, die der Versammlung beizuhören wollten. Doch nur diejenigen, die sich durch ihr Buch als Kontraktarbeiter legitimieren konnten, durften ins Versammlungslokal. Auch unser Berichterstatter hatte sich eingefunden, um über den Versammlungsverlauf zu referieren, aber auch er erhielt keinen Zutritt. So geben wir denn den Bericht wieder, der uns von einem Versammlungsteilnehmer übermittelt wurde: Ueber die Zulassung der Kartenleute entspann sich vor Eintritt in die Tagesordnung eine stürmische Debatte, die mit dem Beschluß endete, den Kartenleuten nicht zu gestatten, der Versammlung beizuhören. Dann wurde in die Tagesordnung eingetreten und die Frage ventiliert, wie man dahin gelangen könne, die wirtschaftliche Lage der Kontrakt-Schauerleute zu bessern. Die Lösung würde nicht so schwierig sein, wenn alle Kontrakt-Schauerleute organisiert wären; leider gehörten aber von etwa 1200 Kontrakt-Schauerleuten nur 700 der „Wirtschaftlichen Vereinigung“ an. Die übrigen Kontraktarbeiter oder doch deren größter Teil, mit zur Organisation heranzuziehen, sei deshalb die erste Vorbedingung, die erfüllt werden müsse, um in eine Lohnbewegung eintreten zu können. Ein Paktieren mit dem Transportarbeiterverband, Sektion Hafenarbeiter, lasse sich aus taktischen Gründen nicht empfehlen. Ein anderer Redner zog in Zweifel, ob es den Kontrakt-Schauerleuten gelingen werde, mit einer Lohnbewegung durchzudringen; schon der Werftarbeiterstreik beweise, daß die Arbeitgeber sich beharrlich weigern, ihren Arbeitern ein Entgegenkommen zu zeigen. Andere Redner erwiderten, die Kontrakt-Schauerleute ließen sich nicht von dem Gedanken leiten, Forderungen zu stellen, und zugleich mit einer Arbeitseinstellung zu drohen, wenn die Forderungen nicht sofort bewilligt werden. Die Kontrakt-Schauerleute hoffen deshalb bestimmt, daß es gelingen werde, den Hafenbetriebs-Verein, E. B. zu Hamburg, resp. die Kneeder zu bewegen, in Verhandlungen einzutreten und sie davon zu überzeugen, daß die Löhne den Verhältnissen angepaßt resp. dementsprechend erhöht werden müssen.

Einstimmig fand schließlich folgende Resolution Annahme:

„Die am 21. August 1910 bei Wilhelm Vorwohle, Neustädterstraße 41/43, versammelten Kontrakt-Schauerleute beschließen, in den einzelnen Arbeitsbetrieben eine lebhafteste Agitation zu entfalten, um die unorganisierten Kollegen zu bewegen, sich ebenfalls der „Wirtschaftlichen Vereinigung“ anzuschließen. Zur gegebenen Zeit ist dann eine weitere Versammlung abzuhalten und eine Lohn-erhöhung zu beantragen.“

Aus den mitgeteilten Vorgängen ist zu ersehen, daß auch die Einrichtung des Kontraktarbeiterverbandes die Hafenbetriebe in Hamburg nicht vor Lohnforderungen der Schauerleute schützt.

Ja, selbst die Hydra der Mäßigkeit des Streiks geht unter den Kontrakt-Schauerleuten um.

Ob dem Hafenbetriebsverein in Hamburg nun endlich die Einsicht aufdämmert, daß sein System der Behandlung der Arbeiterfrage im Allgemeinen und der Hamburger Hafenarbeiter im Besonderen, ein Stachel ist, der auch dem demütig sich ins Foch des Hafenbetriebsvereins beugenden Kontraktarbeiter ebenso

fortgesetzt zum Widerspruch aufreizt wie alle anderen Hafenarbeiter?

Jeder sozial empfindende Mensch, der die Arbeitsverhältnisse der Hamburger Hafenarbeiter kennt, weiß, daß das gewaltige, jahrzehntelange heiße Ringen der organisierten Hamburger Hafenarbeiter nicht das Resultat „sozialdemokratischer Verhehlung“ ist, wie es die Hamburger Hafenarbeitgeber der Öffentlichkeit und den Regierungsbehörden in Hamburg und im Reich gern glauben machen wollen, sondern das Resultat der wirtschaftlichen Not und der gesellschaftlichen Misachtung, in der die Hamburger Hafenarbeiter durch die brutale Machtentfaltung der Hafenarbeitgeber und der nachgiebigkeit der hamburgischen Regierung den „Hafenherren“ gegenüber, zu leben gezwungen sind.

Im Jahre 1892, als die Cholera in Hamburg wütete und schwere Opfer aus den Reihen der Hafenarbeiter forderte, fiel aus dem Munde des zur Hilfeleistung nach Hamburg geeilten Professors Koch in Anbetracht des Hamburger Wohnungsleids und der sozialen Verhältnisse der Hafenarbeiter der bekannte Ausspruch: „Man vergift, daß man sich in Europa befindet!“

Als nach der Cholerazeit, mit deren wirtschaftlichen Folgen für die Hafenarbeiter, diese im Jahre 1896 Lohnforderungen an die Hafenarbeitgeber stellten, da ließen es die kapitalgewaltigen Hamburger Kneeder zu dem elf Wochen andauernden Niesentampf der Hamburger Hafenarbeiter kommen, der vom 11. November 1896 bis zum 7. Februar 1897 währte, und an dem sich zirka 18 000 Hafenarbeiter beteiligten. Die Arbeitgeber im Hamburger Hafen wollten aber den Hafenarbeiter nicht als Staatsbürger und als vollberechtigtes Mitglied der menschlichen Gesellschaft anerkennen. — Er war ihnen Paria und sollte es ihnen bleiben!

Sie erklärten als erste Geldsackautokraten, durch den Mund des Schiffsreeders Laiz: „Wir können die Forderungen der Hafenarbeiter wohl bewilligen, aber wir wollen nicht!“

Damals richteten sich die Augen der ganzen gebildeten Welt auf die Kämpfenden. Der Oberstleutnant v. Eghbi rief in einer Versammlung der Streitenden dem Hamburger Senat zu, er solle sich mit ihm und allen Freunden des menschlichen Fortschrittes freuen, daß in den Hamburger Hafenarbeitern trotz ihres Glanzes noch eine solche Fülle von Kraft des Widerstandes gegen ihre Bedrücker vorhanden sei, und solle die Hafenarbeiter nicht zu den Besiegten der Kneeder werden lassen. —

Der Hamburger Senat hat es leider damals und auch später nie gewagt, gegen den Stachel der Hamburger Hafen-Gewaltigen zu löden.

Schutzlos ist der Hamburger Hafenarbeiter im Hamburger Staat den Verdrängungsgeißen der Hamburger Kneeder preisgegeben, so lange ein Teil der Arbeiter sich als Prätorianergarde gegen ihre Kollegen brauchen läßt. Nur eine festgeschlossene Organisation, die alle deutschen Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande umfaßt, wird den arbeiter- und kulturfeindlichen Bestrebungen der Hamburger Hafenarbeitgeber ein Paroli bieten. Die Zeit für Sonderbündeleien ist vorüber. Jeder Hafenarbeiter muß Mitglied der Organisation werden und gemeinsam mit seinen Arbeitsbrüdern um seine Rechte kämpfen.

Tarifbrüchige Unternehmer in der Binnenschifffahrt. Der Arbeitgeberverband für Binnenschifffahrt und verwandte Gewerbe legt Wert darauf, daß wir die in Nr. 34 des „Courier“ in oben genannter Sache veröffentlichte Notiz dahin berichtigen, daß die Firmen Zebrmann u. Co. aus Havelberg und Merzen u. Gerich, bei Abschluß des Vertrages nicht Mitglieder des Verbandes waren, noch jetzt sind. Die in Frage kommende Notiz wäre nicht in diesem Sinne abgefaßt worden, wenn der Arbeitgeberverband auf die Anfrage des Kollegen Schünning in dieser Sache gleich die genügende Auskunft gegeben hätte.

Binnenschiffer des Rheins. Zwischen den Firmen Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschifffahrt und Seetransport, Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft vorm. Fendel und Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft und dem Deutschen Transportarbeiterverband ist ein Tarifvertrag, gültig ab 1. August 1910, abgeschlossen worden. Es müssen also ab 1. August die tariflich vereinbarten Lohn- und Arbeitsbedingungen von diesen Gesellschaften wie auch von unseren dort beschäftigten Kollegen durchaus innegehalten werden. Es sind uns nun aber Klagen zu Ohren gekommen, daß die tariflichen Vereinbarungen von den Schiffern der Gesellschaften nicht gehalten werden. In allen vorkommenden Fällen, wo derartiges zu konstatieren ist, bitten wir, die Mitgliedschaftsleitung sofort in Kenntnis setzen zu wollen. Außerdem diene zur Kenntnis, daß dort, wo ab 1. August 1910 unter Tarif gezahlt wurde, oder die Ueber- resp. Nacht- und Sonntagsarbeit nicht nach den tariflichen Sätzen vergütet worden ist, auf Antrag der Kollegen von den Gesellschaften die fehlende Summe nachbezahlt wird. Diejenigen Kollegen, die ihren Anspruch aus irgend welchen Gründen nicht selbst erheben können, mögen unter genauer Schilderung der Sachlage der Leitung sofort Vollmacht geben, für sie zu handeln.

Betreffs der Frage der Erwerbslosenunterstützung für Binnenschiffer diene folgendes zur Mitteilung: Mitglieder, die erkrankten und ein

Recht auf Unterstützung laut § 5 Absatz 2 des Statuts haben, müssen sofort nach Eintritt der Erkrankung unter gleichzeitiger Uebersendung ihres Mitgliedsbuches Meldung an die Leitung der Mitgliedschaft gelangen lassen. Die Adresse ist genau anzugeben. Alles weitere wird dann von der Leitung veranlaßt.

Mitglieder, die arbeitslos werden, und denen ein Recht auf Erwerbslosenunterstützung nach § 5 Absatz 2 des Statuts zusteht, haben sich, sofern am Orte eine Zahlstelle des Deutschen Transportarbeiterverbandes vorhanden ist, bei dem Bevollmächtigten zu melden. Derselbe wird das weitere veranlassen. Um Irrtümer zu vermeiden, eruchen wir die Mitglieder um eifriges Studium der Ergänzungen zum Statut, Seite 28 des neuen Statuts. Wo keine Zahlstelle unserer Organisation vorhanden, hat das arbeitslos werdende Mitglied Nachricht darüber sofort an die Leitung der Mitgliedschaft der Binnenschiffer des Rheins gelangen zu lassen. Sollten Mitglieder ihr Recht nach den §§ 7 und 10 des Statuts in Anspruch zu nehmen gezwungen sein, so ist sofort, unter Beobachtung der Bestimmungen dieser §§ sowie der Ausführungsbestimmungen Seite 32 des Statuts der Mitgliedschaftsleitung Kenntnis zu geben. Alle Verzögerungen schädigen nur die Kollegen selbst. Des weiteren geben wir bekannt, daß ab 1. September d. J. zwecks Kontrolle und Einrichtung der Mitgliederlisten sämtliche Mitgliedsbücher der Mitgliedschaft Binnenschiffer des Rheins eingezogen werden. Wir weisen schon jetzt darauf hin, damit die Kollegen Vorkehrungen treffen, die eine prompte Zustellung des Buches wieder möglich macht. Bei der Kontrolle, die im Laufe des Monats September erledigt werden muß, d. h. im Laufe des Monats September müssen alle Mitglieder ihre Bücher der Leitung zustellen, werden die Kollegen, die mit ihren Beiträgen mehr wie statutarisch zulässig im Rückstand sind und die keinen plausiblen Grund dafür angeben können, aus der Mitgliederliste gestrichen. Sie gehen also sämtlicher bis dahin erworbenen Rechte verlustig. Sorge also ein jeder, daß bis dahin sein Buch in Ordnung ist. Wir werden in der nächsten Nummer die Namen und den Arbeitsplatz derjenigen Kollegen, die mit Material, Marken, Büchern, Aufnahme- und Uebertrittscheine usw. ausgerüstet sind, neben denjenigen der Zahlstelleneinhaber an Land im „Courier“ veröffentlichen und eruchen die Kollegen, davon gebührend Notiz zu nehmen. Dann bringen wir zur Kenntnis der Mitglieder, daß ab 1. September d. J. die Kassengehälter wie auch die Leitung in die Hände des Kollegen Hermann Rudolph, Düsseldorf, Gladbacherstraße 33, übergehen. Alle Zahlstelleneinhaber verrechnen also den Monat August noch mit dem Kollegen Otto Ottlie-Mannheim, wie auch alle Zuschriften während des Monats August noch an denselben zu richten sind. Ab 1. September sind alle an die Leitung gerichteten Briefe oder Sendungen an die Adresse des Kollegen Rudolph-Düsseldorf zu richten. Ebenso erhalten die Vertrauensleute ab 1. September d. J. ihre Weisungen in bezug auf Organisation resp. Agitation nur noch von dem Kollegen Rudolph-Düsseldorf. Um unnötigen Aufenthalt in der Erledigung der Geschäfte zu vermeiden, bitten wir, uns die Adressen der Vertrauensleute, d. h. Namen, Wohnort usw., wie auch den Namen des Arbeitgebers, Namen des Schiffes, wie den Aufenthaltsort und die Adresse am Aufenthaltsort zur Zeit des 1. September nach Düsseldorf berichten zu wollen. Das Bureau in Mannheim bleibt vorberhand bestehen. Der Kollege Keipp behält die Schiffstafelung in Mannheim (Ludwigshafen) bei, wie auch der Kollege Ottlie ab 1. September neben dem Kollegen Keipp in den oberrheinischen Häfen die Schiffstafelung übernehmen wird. In Duisburg-Mühlort wird ab 1. September der Kollege Wimar die Schiffstafelung übernehmen. Der Versammlungskalender wird den Kollegen näher bekannt gegeben werden. Wir erwarten, daß der Besuch der Versammlungen ein sehr reger bleibt, wie er es zurzeit ist. Im übrigen bitten wir, die Bekanntmachungen, die Binnenschiffer des Rheins betreffend, in den nächstfolgenden Nummern genau beachten zu wollen.

Handelsarbeiter.

Berlin. Chemikalien-, Apotheken- und Brauereibetriebe. Bei unserer Arbeit zur Organisation unserer Berufskollegen stoßen wir oftmals auf abnorme Zustände. Wir nehmen sehr selten und dann nur ungerne Veranlassung, einzelne Betriebe zu beleuchten. Einmal, weil wir dann den halben Raum unserer Fachpresse für uns allein in Anspruch nehmen würden und zweitens, weil ein Unterschied zwischen den einzelnen Betrieben kaum gemacht werden kann. Die Signatur ist allgemein: „Geringe Löhne, schlechte Behandlung, ausgebeutete Arbeitszeit, schlechte, ungesunde Arbeitsräume.“ Wenn wir heute ausnahmsweise eine besondere Blüte aus diesem Kranze unter die Lupe nehmen, dann aus dem Grunde, weil die miserablen Verhältnisse in diesem Musterbetriebe den andern noch um einige Pferdelängen voraus sind. Es ist die Firma „Sicco“, med. chem. Institut, G. m. b. H. Bei derselben werden Artikel hergestellt, die zu Heilprozessen Verwendung finden. Alle diese Artikel werden nicht nur in den Kreisen der besser bemittelten Massen konsumiert, sondern es wird durch eifrige Propaganda in der „Deutschen Krankenkassenzeitung“ und andern Blättern für den Absatz der Präparate auch in Arbeiterkreisen, in den Reihen der Krankenkassenmitglieder gefordert. Wüßte mancher Arbeiter, unter welchen Verhältnissen diese Artikel hergestellt werden, sie würden weniger geneigt sein, für den Konsum der „Sicco“-Präparate einzutreten. Die denkenden Arbeiter sehen immer mehr darauf, nur solche Waren zu kaufen, die unter menschenwürdigen Lohn- und Arbeitsbedingungen hergestellt sind. Nach Schilderungen, die uns gemacht wurden, kann man dies von der Firma „Sicco“ nicht behaupten. Ueber 20 Jahre

alte Arbeiter werden mit 20 Mk. pro Woche entlohnt. Ueberstunden werden mit 40 Pf. bezahlt. Ein Kollege arbeitet im Evodienraum bei ca. 45 bis 50 Grad Hitze und bezieht dabei den fürstlichen Lohn von 21 Mk. Ein anderer Kollege hat das besondere Vergnügen, sich tagsüber im wassen Element zu amüsieren. Die Firma ist jedoch in diesem Falle groß. Sie liefert dem Kollegen ein paar Stiefel. Mehr kann man doch wirklich nicht verlangen. Es ist nur dumm, daß die ersten Sohlen durch die ewige Nässe nicht allzu lange halten. Die nächste Garnitur Sohlen muß der Kollege aus seiner Tasche, von dem schweren Verdienst von 22 Mk. bezahlen. Außer den männlichen sind circa 15 weibliche Personen im Betriebe beschäftigt. Deren Anfangslohn beträgt 15 Mark pro Woche. Zulagen erfolgen, wenn sie hübsch artig sind, selbstverständlich ebenfalls! In welchen Zwischenräumen — ja nun —, das hängt allemal davon ab, ob es die Betreffende auch verdient! In einer Betriebsbesprechung wurden alle diese Zustände geschildert. Von den 15 weiblichen waren allerdings nur einige erschienen, die anderen hatten sich durch einen Herrn, einem kaufmännischen Angestellten, der einen Einladungszettel gefunden, einschüchtern lassen und waren der Versammlung fern geblieben. Wir fragen, mit welchem Recht erlaubt sich der Herr, den freiwilligen Handlanger der Geschäftsleitung zu spielen und die Arbeiterinnen an der Ausübung ihres ihnen gesetzlich zustehenden Koalitionsrechts zu behindern? Nach stattgefundener Versammlung wurde ein Kollege, der bereits seit Februar tätig war, plötzlich entlassen, ohne daß man ihm den Grund angegeben hätte. Der Kollege wandte sich darauf an seine Organisation. Diese setzte sich nun mit der Geschäftsleitung in Verbindung und wurde ihr die Auskunft, daß der entlassene Kollege sich für eine Arbeit, die für ihn bestimmt sei, nicht eigne. Jetzt hat man einen neuen Kollegen eingestellt, der so lange beim Kolleger gearbeitet hat! Ob der sich mehr für die „russische“ Arbeit eignen dürfte, möchten wir vorläufig bezweifeln. Jedenfalls ist es für uns ein Beweis, daß die Geschäftsleitung den fadenscheinigen Grund nur vorgeschoben hat, um ihren Anschlag gegen die Organisation zu markieren. Einem anderen Kollegen, welcher als Vertrauensmann gewählt worden war, stellte man die Wahl, entweder den Posten niederzulegen oder es erfolge die Entlassung. Der Kollege ist fünf Jahre im Betriebe! Nach diesem Vorfalle wurden drei ältere Kollegen zum Geschäftsleiter gerufen und diesen eröffnet, daß er etwas für sie tun wolle. Er habe die Absicht, alle drei in die Lebensversicherung einzuführen. Die Kollegen ließen Herrn Levy dieses kindliche Vergnügen. Wenn er aber glaubt, mit dieser neuesten Unternehmerrmethode Erfolge zu erzielen, dann irrt er sich ganz gewaltig. Solche Mittel verfangen bei denkenden Menschen nicht mehr! Kolleginnen und Kollegen! Laßt Euch in Eurem Tun nicht beirren! Die Maßnahmen der Firma lassen mit Deutlichkeit erkennen, daß sie ängstlich bemüht ist, den ihrem Geldbeutel drohenden Schaden abzuwehren. Es wird ihr allerdings nicht viel nützen. Sie wird es nicht verhindern können, daß die Organisation in ihrem Betriebe stärker wird, wenigstens auch in der Arbeitsordnung unter „Allgemeine Bestimmungen“ der famose Absatz 5 „politische oder gewerkschaftliche Betätigung irgend welcher Art innerhalb des Fabrikgrundstückes als unstatthaft“ bezeichnet!

Transportarbeiter.

Berlin. Am 26. August klagte der Kutscher Bahle vor dem Gewerbegericht gegen die Berliner Paketfahrt-Gesellschaft wegen Einbehaltung einer Kaution von 20 Mk.

Der Sachverhalt war folgender. Am 16. Juli früh wurden von dem Mitfahrer des Bahle (laut Bieferchein) u. a. sechs Wallen Tuch für eine Firma verladen. Die Ziffer 6 war so undeutlich geschrieben, daß man sie auch für eine 7 halten konnte. Bei der Abfertigung stellte es sich heraus, daß es sieben Wallen sein sollten, auch meldete es der Kutscher Bahle sofort nach seiner Rückkehr. Die Firma entließ den Kutscher Bahle sofort, weil angeblich in kurzer Zeit viel Ware abhandeln gekommen sein soll. Der Mitfahrer des Bahle sagte vor Gericht aus, daß er bestimmt nur sechs Wallen verladen habe. Auch Bahle beschwor, daß er nur sechs Wallen erhalten.

Die Firma wurde kostenpflichtig verurteilt, die 20 Mk. Kaution zurück zu zahlen.

Die Kutscher der städtischen Müllabfuhr in Barmen hatten an den Herrn Oberbürgermeister durch unsere Verwaltung eine Eingabe richten lassen, in welcher derselbe um die Erfüllung nachstehender Wünsche ersucht wurde.

1. Daß den Fuhrleuten neben dem üblichen Tagelohn pro Tag eine Ueberstunde mit 33 1/2 pCt. Zuschlag zum Grundlohn vergütet wird;
2. die Sonntagsarbeit in den Pferdebeställen ganz in Wegfall kommt, oder für diese Arbeit Lohn mit 50 pCt. Zuschlag gezahlt wird;
3. die Fuhrleute keine Privatarbeit für den Fuhrunternehmer zu verrichten brauchen;
4. jedem Fuhrmann ein Begleitmann beigegeben wird;
5. den Arbeitern des Betriebes Badegelegenheit gegeben wird.

In einer ausführlichen Begründung war zu 1 darauf hingewiesen, daß die Arbeitszeit in allen andern städtischen Betrieben fast durchweg 9 1/2 Stunde beträgt, daß aber die Fuhrleute 11 Stunden arbeiten müssen. Für die längere Arbeitszeit erhalten die Fuhrleute aber nur 30 Pfg. Lohn mehr wie die übrigen Arbeiter. Dagegen müssen sie aber für eventuellen Schaden, der ihnen an Wagen- oder sonstigen Material passiert, haften. Dadurch hat schon mancher Fuhrmann ziemliche Einbuße am Lohn erlitten.

Zu 2 wurde auf den Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom 24. Mai d. Js. hingewiesen, wonach Ueberarbeitszeit und Sonntagsarbeit bezahlt werden soll. Die Kutscher erhalten aber für die Sonntagsarbeit bis jetzt nichts bezahlt.

Zu 3 wird dem Herrn Oberbürgermeister mitgeteilt, daß, obwohl die Kutscher von der Stadt angestellt sind und auch von dieser bezahlt werden, also nichts mit dem Privatunternehmer zu tun haben, sie doch eine Anzahl Pferde für den Unternehmer füttern müssen und zwar ohne jede Vergütung. In letzter Zeit haben die Kutscher sogar nach Feierabend Kohlen und Sägespäne fahren müssen, so daß sie abends gegen 9 Uhr noch mit dem Fuhrwerk auf der Straße waren. Es dürfte wohl nicht im Interesse der Stadt liegen, wenn von ihr bezahlte Arbeiter von Privatunternehmern ausgenutzt werden.

Zu 4 heißt es in der Begründung, daß früher ein Begleitmann bei den Fuhrwerken beigegeben war, daß aber eine Aenderung insofern eingetreten ist, als jetzt nur auf 8 Kutscher 2 Begleitmänner kommen. Das ist für die Abwicklung des Betriebes nicht besonders günstig, weil die Kutscher dadurch, daß sie das Ausladen allein besorgen müssen, außerordentlich überanstrengt werden und somit nicht die genügende Aufmerksamkeit auf ihr Fuhrwerk richten können.

Zu 5 wurde bemerkt, daß bei der schmutzigen Arbeit, die die Kutscher zu verrichten haben, das Verlangen nach Badegelegenheit für sich selbst spreche und deshalb wohl einer weiteren Begründung nicht bedarf.

Auf diese Eingabe ist folgendes Antwortschreiben bei der Verbandsleitung eingegangen:

Barmen, den 6. August 1910.

Auf die gefällige Eingabe vom 27. Juli 1910 erwidere ich ergebenst, daß zur Zeit die Einrichtung eines städtischen Fuhrparks geplant wird, mit der eine Neuregelung der Arbeitsverhältnisse verbunden ist.

Sollte diese Vorlage nicht die Genehmigung der Stadtverordnetenversammlung finden, werde ich der Prüfung der gefälligen Eingabe näher treten.

In Vertretung: Köhler.

Herr Köhler hat sich die Beantwortung der Eingabe außerordentlich leicht gemacht. Glaubte er denn, daß die Kutscher mit dieser nichtstagenenden Antwort zufrieden sind? Glaubte Herr Köhler in seiner Naivität wirklich daran, daß die Kutscher weiter für die Herren Privatunternehmer Arbeit verrichten werden, zu der sie nicht verpflichtet sind. Im übrigen, wie verträgt sich die Antwort mit dem Anspruch des Herrn Oberbürgermeisters, wonach „städtische Betriebe Musterbetriebe sein sollen“.

Ein „humaner“ Arbeitgeber. Der Kutscher A., der bei dem Möbelhändler Otto Eberh. Eberfeld, in Stellung war, wurde von diesem beauftragt, auf dem Dache der Werkstatt Fenster einzuklitten. Als A. bei der Arbeit war, wurde er von jemandem abgerufen. Indem er dem Rufe Folge leistete, stürzte er durch das Fenster und schlug in der Werkstatt auf eine Soubelant auf. Hierbei zog er sich schwere innere Verletzungen zu und mußte sofort nach dem Krankenhause gebracht werden, wo er jetzt noch liegt. Herr E. glaubte nun sein Mitgefühl für den Verunglückten, der doch eigentlich durch sein Verschulden verunglückt ist, am besten dadurch zum Ausdruck bringen zu können, daß er ihn sofort entließ. In dem Entlassungsschreiben wird dem Verletzten becheinigt, daß Herr E. mit seinen Leistungen und seiner Führung zufrieden war. Auch habe A. bei dem Umgang mit Pferden ein großes Geschick gezeigt. Aber Herr E. muß wohl selbst empfunden haben, daß die sofortige Entlassung nach dem Unglücksfall jeder Humanität entbehre und so schreibt er dann am Schlusse des Entlassungsschreibens wörtlich: „Der Austritt erfolgte wegen eines Unglücksfalles.“ Damit will er wahrscheinlich den Anschein erwecken, als ob A. von selbst ausgetreten sei. Durch jedes Wort einer weiteren Kritik wird die bewiesene „Humanität“ des Herrn E. nur verdunkelt. Es genügt, daß wir diese Art von Humanität einfach niedriger hängen.

Die schlotternde Angst der Fuhrherren vor dem Generalkstreik. Die Vereinigung der Fuhrwerksbesitzer und Güterverlader des Wuppertales, e. V. hat nachstehendes Zirkular an ihre Kundschaft verschickt:

Eberfeld-Barmen, den 18. Aug. 1910.

H. P.

Nachdem in den letzten Wochen in den einzelnen Betrieben des Fuhrgewerbes eine Streikbewegung eingeleitet hat, welche neben wesentlichen Lohn-erhöhungen auch noch andere Fragen der Disziplin in unseren Geschäften betrifft, haben alle Versuche unserer Vereinigung es nicht vermocht, den hereinbrechenden wirtschaftlichen Kampf zu vermeiden. Die Agitation des Deutschen Transportarbeiterverbandes ist nach wie vor bemüht, die Verheerung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer träftig zu fördern. Da angesichts der großen Unkosten, welche mit unseren Betrieben verbunden sind, uns die Erfüllung der gestellten Ansprüche ohne eine wesentliche Erhöhung der Fuhrpreise z. Bt. nicht möglich ist, so hat der Transportarbeiterverband zu Sonntag, den 21. August 1910 eine öffentliche Versammlung sämtlicher Transportarbeiter, wie Fuhrleute, Kutscher, Mitfahrer, Lagerarbeiter, Kohlen- und Holzplatz-Arbeiter, Ablader usw. anberaumt, in der unter Punkt 2 der Tagesordnung die Beschlußfassung über Einleitung einer neuen Lohnbewegung verhandelt werden soll. Nach unseren Informationen bedeutet das die Proklamation eines

General-Streiks sämtlicher Transportarbeiter des Wuppertales. Wir machen unsere verehrliche Kundschaft und sonstige Interessenten hierauf ergebenst aufmerksam und knüpfen hieran die Bitte, uns in diesem uns

aufgedrungenen wirtschaftlichen Kampfe dadurch zu unterstützen, daß Sie die Bezüge Ihrer Güter nach Möglichkeit einschränken, da wir nicht in der Lage sind, Ihren Anforderungen im vollen Umfang genügen zu können.

Hochachtungsvoll

Der Vorstand.

Aus jeder Zeile dieses Zirkulars spricht die Angst der Fuhrwerksbesitzer, die sie vor ihren organisierten Arbeitern haben. Noch bevor der „Generalkstreik“, der nach den Informationen der Unternehmer von unserem Verband für den 22. August geplant gewesen sein soll — wovon wir allerdings nichts wissen —, ausgebrochen ist, gestehen die Herren schon ein, daß sie einer solchen Bewegung ohnmächtig gegenüberstünden. Wenn schon die bloße Vermutung, daß ein Generalkstreik ausbrechen könnte, die Herren vollständig kopf- und rassel macht, wie werden sie erst zusammenstinken, wenn ihre Arbeiter zur Tat schreiten?

Daß die Fuhrherren die unter den Fuhrleuten ausgebrochene Bewegung lediglich auf eine Verheerung und Auswiegeltung durch die Organisation zurückzuführen, nehmen wir ihnen nicht sonderlich trunm. Sie fühlen nicht den Pulsschlag unserer Zeit, sie kennen nicht die Kräfte, die die Welt vorwärts treiben, sie haben kein Verständnis für die Aufgaben und Ziele der modernen Arbeiterbewegung. Sie betrachten es als unerhört und als eine Sünde wider ihr Herrenrecht, daß die Fuhrleute keine 13—15 Stunden pro Tag mehr arbeiten wollen, daß sie eine anständige Behandlung verlangen und für ihre aufreibende und gefährliche Arbeit einen Lohn erstreben, von dem sie die bescheidenen Bedürfnisse ihrer Familien bestreiten können. „Wer knecht ist, soll knecht bleiben“, so sagte nach einem Bibelwort der Bischof Dr. Ritter von Henle in der bayerischen Reichsratskammer und das sagen auch die Fuhrherren. Sollten die Fuhrherren an dieser Ansicht auch in Zukunft festhalten wollen, dann mögen sie ihr Haus bestellen, denn ihre Arbeiter haben es satt, sich noch länger Tag für Tag für einen Hungerlohn 13—15 Stunden abzuschinden. Sie werden daher den begonnenen Kampf weiter führen und wie auch immer die Stellung des Arbeitgeberverbandes zu der Bewegung sein mag, die eine Tatsache steht fest: Schaffen sich die Fuhrleute die ihnen heute noch zum Teil fehlende straffe und geschlossene Organisation, dann werden sie unübersehblich und werden ihre berechtigten Forderungen mit oder gegen den Willen der Fuhrherren durchsetzen.

Fürstenwalde. Endlich ist es am hiesigen Orte gelungen, den ersten Lohnvertrag abzuschließen. Bei dem Abschluß dieses Tarifes sind Arbeitskontrakte an das Licht der Öffentlichkeit gelangt, welche verbieten, bekannt gegeben zu werden. Bemerken wollen wir, daß mit Abschluß des Tarifes diese Kontrakte gefallen sind.

Vertrag.

1. Die Eheleute . . . zu durch Unterschrift, für den Molkerei-Besitzer F. Richter zu Fürstenwalde, einen Milchverkauf unter folgenden Bedingungen zu übernehmen:

Herr und Frau haben täglich ca. 200 Liter Milch an die Kundschaft ins Haus zu tragen, letztere äußerst pünktlich und höflich zu bedienen, jeden Mittag das vereinbarte Geld an Herrn Richter abzuliefern und demselben in einem der Molkerei gehörenden Konto-Buche die auf Kredit abgegebenen Waren nachzuweisen, ferner ist jeder neu hinzutretende Kunde sofort in der Molkerei zu melden.

2. Nach Beendigung der Mittagspause sind die Molkereigeräte sorgfältig zu reinigen und hat Herr außerdem bei Erledigung der Hofarbeiten usw. zu helfen.

Die Arbeitszeit beginnt im Sommer um 5 Uhr früh, im Winter um 6 Uhr

3. Herr erhält einen wöchentlichen Lohn von 28 Mk. (Achtundzwanzig Mark) nebst 1 pCt. vom Umsatz, wogegen derselbe Herrn Richter zur Sicherheit eine Kaution von zweihundert Mark in einem Sparkassenbuche stellt.

4. Herr und seine Ehefrau verpflichten sich ferner, innerhalb zwei Jahren nach Ablauf dieses Vertrages in Fürstenwalde, noch in einem Umkreise von 15 Kilometern, kein Konkurrenzgeschäft zu eröffnen, sich daran zu beteiligen oder in einem solchen tätig zu sein, bei einer Konventionalsstrafe von 300 Mark für jeden Fall.

5. Dieser Vertrag beginnt am 1. Oktober 1906 und endigt am 30. September 1907. Falls der Vertrag am 1. September 1907 nicht gelündigt wird, soll sich derselbe um dieselbe Zeitdauer verlängern.

Fürstenwalde, den 13. August 1906.

F. Richter.

(Nachtrag.)

„Umstehender Vertrag wird dahin umgeändert: 1. Daß der Wochenlohn neben der Provision 30 Mk. beträgt, ferner die Zeitdauer bis 31. März 1908 festgesetzt wird. Kündigung kann 4 Wochen vor Ablauf, also am 1. März, erfolgen.

Die Gültigkeit der übrigen kontraktlichen Vereinbarungen erkennen durch Unterschrift weiterhin an:

Fürstenwalde, den 9. September 1907.

Franz Richter.

Nach diesem Vertrage ist einestheils der Kutscher Zwischenhändler, andernteils Arbeiter. Für die Tätigkeit der Frau wurde kein Lohn festgesetzt. Aber das schlimmste war, daß beim Austritt innerhalb zwei Jahren und in einem Umkreise von 2 Meilen unsere Kollegen in einem andern Konkurrenzbetriebe Arbeit nicht annehmen durften. Unsere Berufskollegen waren

der Gnade des Unternehmers mit Haut und Haaren verschrieben.

Durch Abschluß des nachfolgenden Tarifes sind nun diese „Verträge“ gefallen und unsere Kollegen können sich nun frei bewegen.

Tarif-Vertrag.

Zwischen der Molkerei von F. Richter, Fürstenwalde, einerseits und dem Deutschen Transportarbeiterverband andererseits wird nachfolgender Tarif-Vertrag vereinbart:

1. Lohn.

Der wöchentliche Lohn für Kutscher beträgt anfangs 25 Mk., halbjährlich steigend mit 1 Mk., bis zum Höchstlohn von 32 Mk. pro Woche.

Von dem Umsatze der verkauften Waren erhält der Kutscher 1 pSt. vergütigt. Bei einem Umsatze von über 200 Liter Milch, wird der übersteigende Teil mit 2 pSt. vergütigt. Die Auszahlung der Procente erfolgt am Monatschluß.

Kost und Logis wird nur nach Uebereinkunft zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer gewährt.

2. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit der Kutscher beginnt morgens 5 Uhr und endet abends 6 Uhr. Diese Zeit wird durch eine dreistündige Pause unterbrochen.

3. Ueberstunden.

Ueberstunden werden nicht gemacht.

4. Sonntagsarbeit.

Die Sonntagsarbeit ist den Verhältnissen entsprechend einzuschränken. Außer der üblichen Tätigkeit dürfen andere Arbeiten nicht gemacht werden. Wird dennoch andere Arbeit verrichtet, so wird hierfür die Stunde mit 50 Pf. bezahlt. Die Pferdepflege hat abwechselnd zu geschehen und regeln diese Arbeit die Kutscher unter sich selbst.

Im übrigen kommen die Bestimmungen der Gewerbeordnung in Betracht.

5. § 616 des B. G. B.

Als angemessene Zeit im Sinne des obengenannten § des B. G. B. wird angesehen, bei einer Beschäftigungsdauer von:

1 Jahre	3 Tage,
2 Jahre	4 „
3 „	5 „
4 „	6 „

Bei militärischen Übungen wird der Lohn auf die Dauer von 4 Wochen bezahlt. In Krankheitsfällen wird die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld auf die Dauer der Krankheit bezahlt.

6. Diveres.

Alle 14 Tage erhält der Kutscher einen halben freien Tag.

Alle besseren Löhne, Arbeitsbedingungen oder sonstige Vergünstigungen bleiben bestehen.

Jeder Angestellte erhält zum Hausgebrauch einen Liter Milch pro Tag.

Alle bis dato bestehenden Kontrakte, Vereinbarungen usw. werden mit Abschluß dieses Tarifes aufgehoben.

Die in den Händen des Unternehmers befindliche Kautions wird bei einer Sparkasse belegt.

Zur Auflösung des Arbeitsverhältnisses bedarf es einer beiderseitigen 14tägigen Kündigungsfrist.

Maßregelungen wegen Verbandszugehörigkeit und Durchführung des Tarifes dürfen nicht stattfinden.

7. Tarifdauer.

Dieser Tarif gilt für die Zeit vom 15. August 1910 bis 15. August 1911 und bedarf zwecks Auflösung einer sechsmonatlichen vorherigen Kündigungsfrist von Seiten einer der vertragschließenden Parteien. Erfolgt eine Kündigung nicht, so gilt dieser Tarif von Jahr zu Jahr stillschweigend weiter.

Fürstenwalde, den 15. August 1910.

(Unterschriften.)

Aufgabe der Kollegen ist es nun, das Errungene festzuhalten. Das kann nur geschehen, wenn sie den Ausbau der Organisation mit allen Kräften fördern.

Wir haben in Fürstenwalde noch Betriebe, in denen die Organisation schwach ist. Mögen die Kollegen Expeditionsarbeiter usw. aus vorstehendem Tarifabschluß endlich einsehen, welchen Wert die Organisation hat und welche Vorteile der Verband seinen Mitgliedern bietet.

Minden. Die Arbeit eingestellt haben am Sonntag, den 19. August, die Kutscher und Arbeiter der hiesigen Expeditionsfirma Köster und Kuhlmann. Schon unter dem früheren Geschäftsinhaber, einem gewissen Herrn Scheidhauer, der heute in Hamburg ein Expeditionsgeschäft betreibt, waren wiederholt Differenzen zu verzeichnen. Nachdem der jetzige Inhaber, Maatz, das Geschäft übernommen, hatte es den Anschein, als ob die Verhältnisse sich etwas bessern würden.

Doch dieser Zustand hielt nicht lange an. Herr Maatz hatte wohl den Lohn um 1 Mark pro Woche erhöht, aber er versuchte dies dadurch wieder weitz zu machen, daß er höhere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Kollegen stellte. Man konnte ohne Uebertreibung sagen, die Kollegen hatten sich verschlechtert, zumal auch das Füttern am Sonntag nicht mehr besonders bezahlt wurde. Wie der Geschäftsinhaber die Kollegen einschätzte, geht wohl am besten daraus hervor, daß er von ihnen verlangte, anlässlich des Streiks auf der „Stützbrauerei“ Arbeitswilligendienste zu leisten. Die Kollegen lehnten dies einmütig ab und der Konflikt war da. Zuerst sollten die Kollegen, die sich nicht als Judas gebrauchen lassen wollten, fliegen. Durch das Eingreifen der Organisation wurde dies verhindert. Dies Vorgehen veranlaßte die Kollegen, nunmehr auch eine Regelung ihrer Verhältnisse herbeizuführen. Die diesbezüglichen Forderungen wurden dem Unternehmer unterbreitet. Dieser lehnte eine Verhandlung mit der

Organisation ab. Die Verhandlung fand trotzdem statt und es wurde mit vieler Mühe eine Einigung erzielt. Darnach sollten die Ueberstunden nach 7½ Uhr in Zukunft bezahlt werden. Doch versprechen und halten ist zweierlei. Bereits in der ersten Woche weigerte sich Maatz, die Ueberstunden zu bezahlen, und zwar motivierte er dies damit, die Arbeiter hätten ja am Tage der Verhandlung zwei Stunden gefeiert und dies wolle er jetzt verrechnen. Ein Kollege sollte einen Tag feiern, obgleich Arbeit genug vorhanden war. Ein anderer Kollege wurde gekündigt, weil er die „Freiheit“ besessen hatte, — sich der Organisation anzuschließen, obgleich ihn der Unternehmer beim Eintritt vor den „Verbandsbrüdern“ gewarnt hatte. Als M. dann sein gegebenes Wort brach und in Gegenwart eines Kollegen dem Geschäftsführer erklärte: „Ueberstunden werden in Zukunft nicht mehr bezahlt, wer sie bezahlt verlangt, fliegt!“ war das Maß voll.

Einmütig legten die Kollegen die Arbeit nieder. Nun war Holland in Not. Alle Hebel wurden in Bewegung gesetzt, um den Betrieb einigermaßen aufrecht zu erhalten. Der Unternehmer, sein Bruder, sowie auch der Geschäftsführer, ein gewisser Lindemann, nahmen die Reitsche selbst in die Hand. Nun, es tut diesen Herrschaften ganz gut, wenn sie einmal die Schwere der Arbeit am eigenen Leibe spüren.

Selbst zwei Lehrlinge der Wagenfabrik von Drenth, sowie ein Geselle dieser Firma, mußten den Klausurkammer spielen. Ein gewisser Schmidt, der im Frühjahr von Maatz wegen Diebstahl entlassen war, wurde eingestellt. Ob es im Interesse des Geschäftes liegt, wenn derartige Elemente beschäftigt werden, wollen wir nicht untersuchen. Jedenfalls können wir der Kundschaft nur empfehlen, Augen auf!

Selbstverständlich haben wir versucht, die Differenz durch eine Verhandlung beizulegen. Herr Maatz lehnte jedoch jedes Entgegenkommen mit den Worten ab: „Für mich ist die Sache erledigt, sehen Sie zu, daß Sie fertig werden, ich werde auch fertig!“

Daß die Polizei in diesem Kampfe auf Seiten der Unternehmer steht, und mit fieberhafter Tätigkeit die Herren Arbeitswilligen zu schillen versucht, versteht sich am Rande.

Der Herr Polizeinspektor will jeden, der einen Arbeitswilligen „belästigt“, einsperren lassen. Nun, die Streikenden werden sich durch solche Maßnahmen nicht einschüchtern lassen. Sie kämpfen für ihr gutes Recht und hoffen zuversichtlich, daß ihre gerechte Sache den Sieg davontragen wird.

Dülts. Ueberfahren wurde in der Düsseldorfstraße der 13jährige Sohn des Baumaterialienhändlers Jakob Gladbach. Der Knabe, der einen von zwei Pferden gezogenen vierwändigen mit eisernen Schwellen beladenen Wagen seines Vaters leitete, wollte die Bremse am Hinterteile des Wagens anziehen und geriet dabei mit dem rechten Bein unter die Hinterräder des Wagens, wobei er sich einen komplizierten Oberschenkelbruch und eine Verletzung des rechten Armes zuzog. Die Schuld an dem Unfall trifft den Vater des Verunglückten selbst. Wir können nicht begreifen, daß Herr Gladbach nicht schon längst eingesehen hat, daß es nicht zulässig ist, Schulknaben, wenn auch seine eigenen, als Führer zu beschäftigen. Es sind genug Leute hier am Orte, die er beschäftigen könnte. Aber die Führer kosten Herrn G. zu viel, aus dem Grunde mußte sein Sohn von 13 Jahren einen Mann ersetzen. Wie uns bekannt ist, kann überhaupt kein ordentlicher Arbeiter bei der Firma lange aushalten, da Herr Gladbach seine Leute nicht immer am besten behandelt. So mußte er „seinen Leuten“ in diesem Frühjahr zu, 3 Mk. pro Woche billiger zu arbeiten, was dieselben mit Niederlegen der Arbeit beantworteten. Alle 8 bis 14 Tage ist man gewöhnt, daß die Firma wieder neue Leute einstellt. Trotzdem Herr Gladbach ein frommer Mann sein will und die Kirche viel besucht, kann man von seiner christlichen Nächstenliebe nicht viel merken. Unflätlich dieses Unfalles können sich sämtliche Fuhrunternehmer mal an die fünfzig Brust schlagen, da es noch mehrere Unternehmer hier selbst gibt, die mit Vorliebe Kindern Pferde anvertrauen. Den Fuhrleuten aber rufen wir zu: Organisiert euch, tretet ein in den Deutschen Transportarbeiterverband, damit wir die Öffentlichkeit auf das Tun und Lassen der Unternehmer aufmerksam machen können.

Zabrze. Daß im ober-schlesischen Industriebezirk, wo die heilige Dreieinigkeit — Schnaps, Polizei und Kirche — die maßgebenden Faktoren sind, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse miserable sind, ist eine allbekannte Tatsache. Zu schärfster Kritik fordern aber die Arbeitsverhältnisse in Transportgewerbe heraus.

Bei der Firma Siebenhaar, Zabrze, ist die Arbeit ohne Ende! Frühzeitig um 4 oder 4½ Uhr heißt es im Stalle sein, nun geht es nur mit einer kurzen Unterbrechung bis abends 9 oder 10 Uhr, mitunter auch noch länger, treppauf treppab. Um 9 Uhr sind die meisten Häuser geschlossen, die Kundschaft muß erst herausgelockt werden. Daß dies die Arbeitszeit noch verlängert, ist einleuchtend. Nun kommt der Kutscher endlich in den Stall, jetzt muß er natürlich erst die Pferde besorgen. Ehe er in seiner Wohnung anlangt, ist es ziemlich 11 Uhr geworden.

Man sollte meinen, daß bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von täglich 15 bis 16 Stunden nun wenigstens auch der Lohn darnach angemessen sei. Aber fahrlässig! Das Gegenteil ist der Fall, wahre Sammerlöhne werden gezahlt, 16 bis 17 Mark für die Arbeiter und 17 bis 18 Mark für die Kutscher. Hinzu kommt noch die Sonntagsarbeit, wo vormittags die Hofarbeiten erledigt werden müssen. Die Leute, die Güter fahren, haben überhaupt beinahe keinen Sonntag. Ist es doch schon vorgekommen, daß sie nachmittags 4 Uhr noch auf der Straße waren. Bei einer durchschnittlichen Ar-

beitszeit von wöchentlich 96 Stunden erhalten die Arbeiter einen Stundenlohn von 17 bis 19 Pfennig!

Die Behandlungsweise, die den Leuten angedient wird, spottet mitunter jeder Beschreibung. Worte der Vertreter des Tierreichs entlehnt, fliegen nur so herum, auch „Sozialdemokraten“ werden die Leute genannt. Bedauerlicherweise gibt es in diesem Betriebe keine „Sozialdemokraten“, denn diese hätten bei der Firma schon Remedur geschaffen. So wie in diesem Betriebe, sieht es in den meisten andern auch aus.

Die Unternehmer sind meistens fromme Leute, aber nur in der Theorie. Den schönsten Lebensgrundsatz, den der Stifter der christlichen Religion den Menschen gegeben hat, „Liebe Deinen Nächsten wie Dich selbst“, haben sie noch nicht in die Praxis umgesetzt. Warum auch? Das ginge ja an den Geldbeutel. Was geht es sie an, ob die Arbeiter im Stalle oder in einer kleinen engen dumpyigen Stube zusammengespreizt auf Lumpen schlafen! Was geht es sie an, ob die Leute etwas vernünftiges zu essen und zu trinken haben oder ob sie sich mit Pferdefleisch und Schnaps nähren! Was geht es sie an, ob die Leute durch diese Ausbeutung ein Jahrzehnt eher sterben müssen! — Ihrer wartet ja das Himmelreich und die Unternehmer bekommen andere Arbeiter!

Wann werden die Arbeiter sehend werden? Werden sie nicht bald einsehen, daß die Arbeiterklasse nur sich selbst helfen kann! Nur aus eigener Kraft ist es möglich, menschenwürdige Zustände zu erkämpfen! Die Kollegen von Zabrze haben bisher herzlich wenig für ihre Lage getan, wollen sie es nicht nachholen? Noch ist es Zeit! Zusammenschließen im Deutschen Transportarbeiter-Verband bilden sie eine Macht, durch die sie die Unternehmer in ihrer brutalen Ausbeutung ein bis hierher und nicht weiter entgegen stellen können.

Bekanntmachung

für die Mitgliedschaft Binnenfahrer Rhein.

Zur Kontrolle der Mitgliederlisten benötigen wir sämtlicher Mitgliedsbücher. Wir ersuchen die Kollegen, im Laufe des Monats September an den Orten, wo sie sich zur Zeit befinden, die Mitgliedsbücher an die Zahlstelleninhaber zur Verfertigung abzugeben. Dort, wo eine Zahlstelle nicht vorhanden, mögen die einzelnen Vertrauensleute die Bücher einliehen und an uns abgeben lassen. Den Mitgliedsbüchern ist ein Zettel mit folgendem Inhalt beizulegen: Name des Inhabers; Geburtsdatum desselben; Wohnort. Bei wem zur Zeit in Stellung? Wohin soll das Buch zurückgesandt werden?

Die Zahlstelleninhaber und Vertrauensleute mögen die eingezogenen Bücher jedesmal am Schlusse der Woche an den Unterzeichneten einsenden. Die Vertrauensleute sind ab Anfang September im Besitze einer grauen Legitimationskarte, durch welche sie sich den Mitgliedern gegenüber kenntlich zu machen haben.

Wir bitten, mit der Einsendung der Bücher sofort beginnen zu wollen, damit die Kollegen im Laufe des Monats September wieder in den Besitz ihrer Bücher gelangen.

Im Interesse der Kollegen selbst ersuchen wir, bei Zahlung der Beiträge das Mitgliedsbuch vorzulegen. Alle geklebten Beiträge werden in den Mitgliedslisten verbucht und nach der Zahl der Beiträge die Unterstützung bemessen. Sollten also einem Kollegen weniger Beiträge gebucht sein, wie er geklebt hat, so könnte ihm unter Umständen, wenn sein Buch verloren geht, sehr beträchtlicher Schaden erwachsen.

F. A.: S. Rudolph,
Düsseldorf, Gladbacherstr. 33.

Mitteilungen des Vorstandes.

Ausgeschlossen wurde auf Grund des § 3, Absatz 7 b des Verbandsstatuts das Mitglied Fabian, Franz, Opt.-Nr. 221 333 der Werkstatte Altenburg.

Der diesmaligen Zeitungsendung liegen die Fragebogen für das neue Adressenverzeichnis bei. Wir ersuchen dringend, dieselben ausgefüllt bis spätestens den 15. September an uns einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

F. A.: D s w a l d 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 Käßler, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., einzusenden.

Verantwortl. Redakteur: Richard Nürnberg, Berlin.

Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Abalbertstr. 24.

Wirtschaftlicher Aus- und Rückblick.

Die Erholung der Weltwirtschaft von der Krise ist augenblicklich auf dem toten Punkt angekommen. Für Deutschland brachte der Juli z. B. sogar einen Rückgang des Außenhandels. Zwar bildet nach wie vor der inländische Markt mit seinem Warenbedarf das Hauptabsatzgebiet für die deutsche gewerbliche Warenherstellung, aber immerhin sind der Zuwachs an industrieller Tätigkeit sowie die Ausdehnung von Handel und Verkehr durch die Entwicklung der letzten Jahrzehnte zum großen Teil auf den Export aufgebaut worden und zurzeit auf ihn stark angewiesen. Für einzelne Gewerbezweige ist außerdem der Auslandsabfall nicht minder maßgebend für die Intensität ihrer Produktivität wie der Inlandsmarkt. Wenn man die Warenmengen des Auslandsverkehrs und ihre Werte im ersten Halbjahr 1909 gleich 100 setzt und dann mit denen des verfloßenen Halbjahres in Vergleich setzt, so ergeben sich für 1910 folgende Inbezahlen:

Table with columns: Einfuhr (Menge, Wert), Ausfuhr (Menge, Wert). Rows: Januar, Januar-Februar, 1. Vierteljahr, Januar bis April, Januar bis Mai, 1. Halbjahr.

Sowohl die Warenmenge, als auch ihre Werte haben sich also in jedem Monat 1910 über den Vormonat gehalten. Um so beachtenswerter ist der Rückgang des Juli hinter dem gleichen Monat des Vorjahres. Der Wert des reinen Warenverkehrs (ohne Edelmetalle) betrug im Juli 1910 in der Einfuhr 675,4 Millionen Mk. gegen 751,7 im Vorjahr, in der Ausfuhr 599,6 Millionen Mk. gegen 556,7 im Juli 1910. Die Einfuhr ist demnach um 76,3 Millionen Mark oder 10 pSt. zurückgegangen, die Ausfuhr allerdings um 42,9 Millionen Mk. oder 8 pSt. gestiegen. Das Gewicht betrug im Juli 1910 in der Einfuhr in Doppelzentner 50 663,943 gegen 60 610 265 im Juli des Vorjahres. Die Ausfuhr sank von 45 001 807 Doppelzentner im Juli 1909 auf 42 444 155 im Juli 1910. Nehmen wir jedoch die Zeit vom Januar bis Juli, so ergeben sich folgende Zahlen:

Table with columns: Zeitraum, Warenmenge, Wert in Mill. Mk. Rows: Einfuhr and Ausfuhr for Jan-Jul 1909 and Jan-Jul 1910.

Es bleibt also trotz des Rückganges des Handels im Juli für die abgelaufene Zeit des Jahres ein erheblicher Ueberschuß über das Ergebnis für die gleiche Zeit des Vorjahres. Das beweist deutlich, daß man mit seiner Ansicht über die wirtschaftliche Entwicklung nicht an Neuzerlichkeiten haften darf, sondern sich stets den freien Willen für die Gesamtwirkung bewahren muß. Allerdings sind die Handelsaussichten nicht die besten. Der sinnwidrige Protektionismus breitet sich immer weiter aus. Auch Japan hat einen Hochschutzzoll eingeführt. Wie der Handel Deutschlands dabei fährt, wird die Zeit lehren und wird hauptsächlich von dem neu abzuschließenden Handelsvertrag abhängen. Die deutsche Ausfuhr nach Japan hat in dem letzten Jahrzehnt einen großen Aufschwung genommen. Während wir nach der japanischen Statistik im Jahre 1897 erst für 18,14 Millionen Yen, also für rund 38 Millionen Mk. Waren nach Japan ausfuhrten, stellte sich unsere Ausfuhr dorthin im Jahre 1909 auf 40,22 Millionen Yen, oder auf 84 1/2 Millionen Mk. Dabei ist von 1908 auf 1909 sogar ein scharfer Rückgang erfolgt, denn im Jahre 1908 hatte unsere Ausfuhr nach Japan schon die Summe von 97,2 Millionen Mk. erreicht gehabt. In den einzelnen Jahren entwickelte sich die Einfuhr Japans an deutschen Erzeugnissen in Millionen Yen, wie folgt:

Table with columns: Year, Yen. Rows: 1895, 1899, 1900, 1904.

Auch in Kanada ist der deutsche Handel trotz der Beendigung des Zollkrieges arg benachteiligt. Die Düsselburger Handelskammer hat so unrecht nicht, wenn sie eine Milderung der auswärtigen Handelspolitik fordert, nur ist die Frage, wie diese Milderung aussehen soll. Ist der Neutralität der Brasilien, neuer Wein in alte Schläuche zu füllen, zweifelt bereits die Bibel. Welcher Weg einzuschlagen ist, zeigt folgender Vorgang.

Die Farmer in Westkanada, die ihre Erzeugnisse ins Ausland absetzen und Industrieprodukte kaufen müssen, sind Gegner des Schutzzollsystems, das ihre Produktion und Lebenshaltung verteuert und ihren Absatz erschwert. In einer Massenversammlung in Winnipeg (Südwestkanada) forderten sie den liberalen Ministerpräsidenten Laurier auf, für die Befreiung der Schutzzölle einzutreten. Wir verlangen ein gesichertes Gegenseitigkeitsverhältnis zu den Staaten. Wir freie Männer wollen wir nicht anderen Mitbürgern Tribut zahlen. Wir wollen die Steuern, die uns zukommen, bezahlen, wir fordern keine Begünstigung, aber unser Recht. Laurier erklärte in seiner Erwiderung seine Anhänglichkeit an den Freihandel. Das Schutzollsystem war ein großes Uebel und hat entsetzlich auf Millionen gewirkt. Es machte den einzelnen selbstständig und unehrlich, denn es brachte das unehrenhafte Prinzip zur Geltung, Vorteile ohne Ge-

genleistung zu erstreben. Wenn die Agrarier aller Länder und die sonstigen Protektionisten sich dies Mühselwort zum Leitstern ihres Handelns wählen würden, könnte manches gebessert werden.

Der Rückgang des Handels macht sich natürlich auch auf dem Arbeitsmarkt bemerkbar. Besonders die Hafenstädte haben darunter zu leiden, weil hier mit den ausländischen Verarbeitern zu rechnen ist. Das ist um so ungünstiger, als der Arbeitsmarkt der Hafenplätze noch keineswegs befriedigend war, sondern zum Teil immer noch unter den Nachwirkungen des Niederganges litt. Gerade im überseeischen Handelsverkehr ist die Stagnation ja besonders stark gewesen. In Hamburg verließ die Entwicklung am Arbeitsmarkt im ersten Halbjahr sogar noch überwiegend matt und der Juni brachte eine nicht unerhebliche Verstärkung des Andranges gegenüber dem Vorjahr. Es kamen im Durchschnitt auf je 100 offene Stellen dieses Jahr 175,82 Arbeitsuchende, gegen 145,10 im Juni 1909. Das Plus beträgt also 30,72. In der Nachbarstadt Altona ist zwar eine Besserung gegenüber dem Vorjahr festzustellen, doch war damals das Ueberangebot von Arbeitskräften ganz besonders hoch; es betrug nach den Berichten der öffentlichen Arbeitsnachweise 743,75. Im laufenden Jahre stellt es sich nur auf 194,53. Wie in Hamburg, so weist auch der Arbeitsmarkt in Bremen eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahre auf, sie ist sogar relativ noch stärker als dort. Es kamen nämlich am Halbjahresende auf 100 Stellen durchschnittlich 278,33 Arbeitsuchende, während der Andrang im vergangenen Jahre 228,67 betragen hatte. Auch in Bremerhaven war die Gestaltung der Arbeitsgelegenheit nicht befriedigend. In Kiel hat sich zwar der allgemeine Arbeitsmarkt im Vergleich zu 1909 etwas gebessert, doch ist das Arbeitsbedürfnis noch recht stark. Der Andrang stellte sich im Juni dieses Jahres auf 283,60 gegen 303,70 im vorigen Jahr. In Flensburg stellte sich der Andrang im Juni auf 97,18 gegen 106,16 im Vorjahr. Auch Lübeck weist eine Erleichterung am Arbeitsmarkt auf, die in den Vormonaten noch kräftiger gewesen war. Im Juni stellt sich der Andrang auf 156,29 gegen 211,80, er bleibt also um 55,51 hinter dem vorjährigen zurück. Von den östlich gelegenen Hafenplätzen der Nordküste weist Danzig eine sehr unbefriedigende Entwicklung am Arbeitsmarkt auf. Der Andrang, der im Juni 1909 immerhin erst 265,96 betrug, stellte sich in diesem Jahre auf 353,18. Schon seit Februar geht der Andrang in Danzig über den vorjährigen hinaus; am schärfsten war die Verschlechterung im Februar, wo sie 143,30 betrug. Rostock, Stettin und Königsberg weisen eine Erleichterung gegenüber 1909 auf und zwar betrug der Andrang im Juni in

Table with columns: City, 1909, 1910. Rows: Rostock, Stettin, Königsberg.

In Rostock hatte der Juni 1909 ein besonders großes Ueberangebot gebracht.

Ueber die Beschäftigung im Hamburger Hafen bringt der Hafenbetriebsverein eine Uebersicht, von der allerdings nur die Arbeiter und Schauerleute erfasst werden, die aber, da dies die Hauptgruppen sind, einen Rückschluß auf die Arbeitsgelegenheit im Hafen zulassen. Der Monat Juli war für den Hafenverkehr der schwächste Zeitabschnitt im laufenden Jahre und nur um eine Kleinigkeit stärker als der Juli 1909. Die bisher verkaufene Zeit des Jahres vergleicht sich, wenn man die werktätig im Durchschnitt bei den Hauptzweigen der Hafenarbeit beschäftigte Arbeiterzahl als Maßstab nimmt, mit den Vorjahren wie folgt:

Table with columns: Period, Category, 1910, 1909, 1908. Rows: 1. Vierteljahr, 2. Vierteljahr, Juli.

Wie man sieht, bezeichnet der Juli, der zwar regelmäßig ein ziemliches Abflauen des Hafenverkehrs bringt, diesmal einen besonders scharfen Rückgang gegenüber den Vorperioden des Jahres. Die durchschnittliche Beschäftigung der Hafenarbeiter betrug nur 17 Tage im Monat. Der Westarbeiterstreik wird vermutlich diese traurige Situation verschärfen.

Der Arbeitsmarkt in Industriebezirken weist dagegen eine kräftige Belebung auf. In fast allen größeren Städten unserer wichtigsten Industriebezirke liegt der Arbeitsmarkt wieder erheblich besser als im vergangenen Sommer. Wenn auch meist noch ein Ueberangebot besteht, so ist es doch längst nicht mehr so bedeutend, wie im vorigen Jahr. In den größeren Städten Schlesiens ist das Angebot von Arbeitskräften sogar knapp, so daß die Nachfrage nicht zur Gänze gedeckt werden kann. In Breslau stellt sich der Andrang auf 91,4 gegen 111,2 im Juni 1909, in Katowitz auf 85,5 gegen 357,3 und in Görlitz auf 93,1 gegen 67,1. Obwohl hier eine Zunahme des Andranges stattgefunden, ist der Andrang doch nur sehr niedrig. Sehr kräftig gebessert hat sich der Arbeitsmarkt in Groß-Berlin; es kamen im Juni d. J. auf je 100 offene Stellen durchschnittlich 131,5 Arbeitsuchende gegen 168,9 im vergangenen Jahr. Von den größeren Industrieorten des Königreich Sachsen weist besonders Plauen eine kräftige Belebung der Nachfrage gegenüber dem Vorjahre auf; der Andrang ging von 108,6 auf 61,2 zurück. In Leipzig betrug er 114,3 gegen 114,2, in Dresden 104,9 gegen 107,5. Eine sehr starke Abnahme des Andranges weisen einzelne Städte Rheinland-Westfalens auf. Es sind dies vornehmlich

Wieselsfeld mit einem Andrang von 179,0 gegen 276,2, Hagen mit 122,8 gegen 444,6, Dortmund mit 139,1 gegen 172,3, Essen mit 92,0 gegen 107,1, Barmen mit 106,6 gegen 135,1, Krefeld mit 139,9 gegen 196,4, endlich M.-Gladbach mit 118,4 gegen 175,7.

Die Güterverkehrsleistungen der deutschen Bahnen betrugen im Juli 140 490 946 Mt. Der Vergleich mit den Vormonaten sowie dem Vorjahre ergibt folgende Tabelle:

Table with columns: 1910, im ganzen pro km Mt., + gegen das Vorjahr im ganzen pro km Mt., pSt. Rows: Januar, Februar, März, April, Mai, Juni, Juli.

Der Juni hat danach an sich befriedigende Ergebnisse erbracht, aber gegen den März und April d. J. stehen seine Gesamteinahmen sowie die kilometrischen Einnahmen zurück. Erst der Juli brachte die Einnahme fast auf die Höhe des Rekordmonats April. Höchst befremdlich berührt die Tatsache, daß die Einnahmen der deutschen Eisenbahnen aus dem Personenverkehr im Juni einen Rückgang erfahren haben. Am 1. Juli schlossen die Schulen, früher als seit vielen Jahren, und die Zahl der Vorkursisten, die sich bereits ein paar Tage vor der Abfahrt einer Reisekarte, und zwar besonders für die bestürzten, billigen Ferienpendler versicherten, war sicher sehr groß, denn diese Maßnahme bürgert sich infolge der wachsenden Zahl von Reisebüros immer mehr aus. Ein Teil des Verkehrs der „großen Ferien“ ist also sicher schon in den Juni gefallen, und wenn er auch noch so klein ist, so ist es doch jedenfalls eine Seltenheit, daß der große Ferienverkehr schon Ende Juni beginnt. Umso mehr wäre also eine Steigerung der Einnahmen, auf keinen Fall aber eine Abnahme zu erwarten gewesen. Sicherlich ist der Rückgang nur darauf zurückzuführen, daß Pfingsten dieses Jahr schon in die Mitte des Monats Mai fiel, während vergangenes Jahr Pfingstmontag am 31. Mai war, der Rückkehrverkehr also zum Teil schon in den Juni fiel. Die Einnahme sämtlicher deutschen Eisenbahnen aus dem Personenverkehr stellte sich im Juni auf 68,74 Millionen Mk. gegen 69,22 Millionen Mk. im Juni 1909. Auf einen Kilometer kam durchschnittlich eine Einnahme von 1364 Mt., während im Juli 1909 ein Kilometer 1396 Mt. brachte. Der Ausfall in der Kilometererinnahme beläuft sich auf 2,29 pSt. Durch die Bewegung im Juni ist das günstige Bild, das die ersten fünf Monate ergeben hatten, etwas abgeschwächt, aber immerhin ist das Ergebnis des ersten Halbjahrs noch relativ befriedigend. Berechnen wir nämlich, wieviel durchschnittlich im Personenverkehr aus einem Kilometer eingenommen wurde, so ergibt sich für dieses Jahr eine Einnahme von 1197 Mt. gegen 1112 Mt. im Vorjahre. Im Juli betrug die Einnahme im Personenverkehr 85 542 825 Mt. oder auf den Kilometer berechnet 1695 Mt., gegen das Vorjahr ein Plus von 112 Mt. oder 7,08 pSt. Die österreichischen Staatsbahnen erzielten im ersten Halbjahr 1910 gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres eine Mehreinnahme von 31,7 Mill. Kr., die hauptsächlich als Folge der Tarifierhöhung und des gebesserten Verkehrs zu betrachten ist. Die Gesamteinahmen der Schweizerischen Bahnen betrugen im Juni 14 947 000 Fr. (i. B. 14 167 825). Die Betriebsausgaben beliefen sich im Juni auf 9 394 000 Fr. (i. B. 9 812 523). Demnach stellt sich der Ueberschuß auf 5 553 000 Fr. (i. B. 4 355 302). Im ersten Halbjahr 1910 betrugen die Gesamteinahmen 82 613 854 Fr. (i. B. 77 983 288), die Betriebsausgaben 53 503 811 Fr. (i. B. 54 190 917), so daß sich ein Ueberschuß von 29 110 043 Fr. (i. B. 23 792 371) ergibt, was gegen die gleiche Zeit des Vorjahres eine Steigerung um 5 317 672 Fr. bedeutet. Nach einer Aufstellung der Interstate Commerce Commission betragen die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten in dem mit dem 30. Juni abgelaufenen Fiskalsjahre 2 418 678 000 Dollars, das bedeutet eine Zunahme von 24 872 000 Dollars; die Betriebsausgaben 1 599 443 000 Dollars, das entspricht einer Abnahme von 70 105 000 Dollars.

Die Leipziger Elektrische Straßenbahn teilt mit, daß im Monat Juli 2 866 848 Personen befördert und 272 257,05 Mt. vereinnahmt wurden, gegen 2 721 456 Personen und 259 912,20 Mt. im Monat Juli 1908. Vom 1. Januar bis 31. Juli 1910 wurden befördert 19 310 548 Personen und vereinnahmt 1 817 622,95 Mt. gegen 17 496 269 Personen und 1 647 906,75 Mt. im gleichen Zeitraum des Vorjahres. In den Kreisen der Großen Berliner Straßenbahn rechnet man auf einen Ausgleich mit der Stadt Berlin. Bekanntlich läuft der Vertrag mit der Stadt bis zum Jahre 1919. In diesem Jahre soll der gesamte Bahnkörper nebst Zubehör in den Straßen der Stadt Berlin unentgeltlich in den Besitz der Stadt übergehen. Durch Erlass vom 19. April resp. 4. Mai 1900 erhielt die Gesellschaft die staatliche Konzession bis 1949. Um diesen Widerspruch dreht sich jetzt die Frage, bei der die Stadt jedenfalls wieder über's Ohr gehalten wird. Die Gesellschaft soll ihre Millionengewinne tatsächlich bis 1949 einstreichen.

Mit dem Handel ist auch der Schiffsverkehr zurückgegangen. So hat z. B. der Schiffsverkehr Hamburgs im Juli gegen den gleichen Monat des Vorjahres eine Abnahme erfahren. Die Zahl der Schiffe ging um 257 zurück, und der Tonnengehalt der angekommenen Schiffe war um etwa 77 000 Tonnen kleiner als im Juli 1909. Im Vergleich zum Vorjahre betrug der einkommende Verkehr in den einzelnen Monaten:

	1910		1909	
	Schiffe	Netto T.	Schiffe	Netto 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	1541	1 078 574
Mai	1561	1 165 279	1649	1 150 455
Juni	1504	1 116 354	1687	1 080 428
Juli	1498	1 025 811	1753	1 102 839
Zusammen	9760	7 185 003	9704	6 978 976

In Antwerpen betrug der Verkehr im Juli 900 279 Netto-Registertonnen gegen 895 589 Tonnen im Juli 1909. Den Rhein-Waterweg passierten im Juli 913 Schiffe mit 1 113 489 Netto-Reg.-Tonnen gegen 871 Schiffe mit 1 038 922 Tonnen im Juli 1909.

Für die ersten 7 Monate ergeben sich danach folgende Zahlen:

	1910		1909	
	Netto T.	Netto T.	Netto T.	Netto T.
Hamburg	7 185 003	6 978 976		
Rhein-Waterweg	6 346 058	5 710 133		
Antwerpen	6 227 630	5 882 557		

Hamburg schwebt in Gefahr, seine Vormachtstellung auf dem Kontinent einzubüßen. Mit Hilfe der preussischen Regierung (Schiffabgaben) wird dieser Zeitpunkt bald eintreten. Im übrigen scheinen die deutschen Schiffahrtsgesellschaften gute Geschäfte zu machen. Zwar stimmt der Bericht des Vereins Hamburger Reederei berufsmäßig ein bewegliches Magelland an, aber der Norddeutsche Lloyd hatte, wie seine Verwaltung gelegentlich selbst erklärte, im ersten Halbjahr eine Besserung seiner Erträge zu verzeichnen. Wie veräußert, beträgt der Ueberschuss 6 Millionen Mark mehr als in dem gleichen Vorjahrsabschnitt. — Der Oesterreichische Lloyd hat im ersten Halbjahr eine Einnahme von 16 021 659 Kronen oder 1.816 160 Kronen mehr als im ersten Halbjahr 1909. — Das transatlantische Passagesgeschäft 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	9 523	15 164
Juli	5 308	8 296	10 623
August	6 135	8 206	
September	7 228	8 550	
Oktober	9 169	14 421	
November	9 947	15 038	
Dezember	11 908	11 915	
	74 626	149 742	

Beförderung über Hamburg:

	1908	1909	1910
Januar	4 003	8 787	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	8 154
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	

Danach ist der Passagerverkehr sowohl über Bremen wie auch über Hamburg im Juli dieses Jahres, ebenso wie im Vorjahre, hinter dem Juniverkehr, als auch ganz besonders hinter dem April- und Maiverkehr zurückgefallen. Seit Jahresbeginn wurden über Bremen 117 747 gegen 100 571 Personen und über Hamburg 77 019 gegen 82 749 Personen verschifft. Hinzuwollen wir noch, daß die vorstehenden Zahlen durchaus nicht den Gesamtverkehr unserer Großreedereien umfassen, da die nicht unbeträchtliche Anzahl der von den Mittelmeerhäfen nach Amerika durch die Schiffahrtsgesellschaften beförderten Auswanderer hier ja völlig ausgeschlossen ist. —

Handel und Verkehr sind besonders feinsinnige Gradmesser der wirtschaftlichen Entwicklung. Wir wollen hoffen, daß die Zukunft auch für unsere Kollegen bessere Arbeitsgelegenheit bringt.

Der Kampf der Magdeburger Brauereiarbeiter und Bierfahrer um die Anerkennung ihrer Organisation.

Im Jahre 1904 nahmen die hiesigen Brauereiarbeiter und Bierfahrer in einer öffentlichen Versammlung eine Resolution an, worin verlangt wurde, die Lohn- und Arbeitsbedingungen in den Brauereien Magdeburgs einer Regelung zu unterziehen. Die Leistungen des Transport- und Brauereiarbeiterverbandes wurden beauftragt, Verhandlungen mit den Brauereien einzuleiten. In Form einer Eingabe wurde die Resolution dem Verein der Magdeburger Brauereien übermittelt.

Auf die Eingabe ging dem Kollegen Bauer folgende Antwort zu:

„In der heute stattgefundenen Versammlung der Mitglieder des Verbandes der Brauereien Magdeburgs und Umgegend ist Ihre Resolution vom 28. Mai einer eingehenden Beratung unterzogen worden. Die Motiven derselben vermag ich nicht nach unseren Kenntnissen der Lage nicht anzuerkennen. Die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse in den Brauereibetrieben gestattet eine einheitliche Regelung der Löhne nicht.“

Die einzelnen Brauereien sind aber bereit, ev. berechnete Wünsche der Arbeitnehmer entgegenzunehmen, wenn diese von den in den einzelnen Betrieben beschäftigten Arbeitnehmern vorgetragen werden. Eine Unterhandlung mit einer Kommission, welche die Verhältnisse in den einzelnen Betrieben nicht so genau zu beurteilen vermag, müssen wir zu unserem Bedauern ablehnen.

Hochachtungsvoll
Vorstand des Verbandes der Brauereien
Magdeburgs und Umgegend
Unterschrift.

Eine hierauf einberufene Versammlung übte scharfe Kritik an dieser Antwort. Man wählte schließlich eine Kommission aus Arbeitern und Bierfahrern, welche nun in den einzelnen Brauereien über die Lohnfrage verhandelte.

Der Erfolg war, daß vier Brauereibetriebe ihren Personallohnzulagen von einer Mark pro Woche gewährt und damit hatte diese Lohnbewegung ihren Abschluß gefunden.

Im Jahre 1906 hatte sich das Organisationsverhältnis wesentlich gebessert, so daß die Brauereiarbeiter und Bierfahrer beschlossen, den Brauereien wiederum eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in Form eines Tarifvertrages zu unterbreiten.

Auf diese Eingabe ging den Organisationen von Seiten des Brauereiverbands keine Antwort zu. Diese brüskte Behandlung der Organisationen der Arbeiter wurde in einer stark besuchten Versammlung gebührend gebrandmarkt. Vier Tage nach der Versammlung teilte dann der Brauereiverband mit, daß er es ablehne, mit betriebsfremden Organisationsvertretern zu verhandeln, doch sei man bereit, mit ihren Arbeitern direkt zu verhandeln.

Wieder wurden Kommissionen gewählt, die mit den Direktoren über die eingereichten Forderungen verhandeln sollten. Zu wirklichen Verhandlungen kam es in keiner Brauerei. Die Direktoren erklärten, sie seien nur bevollmächtigt, die Wünsche der Arbeiter entgegenzunehmen, aber über die Vertretung der Arbeiter keine Entscheidung zu fällen. Nachdem dieses frivole Spiel drei Wochen lang gedauert hatte, erklärten die Herren Direktoren, daß der Brauereiverband beschließen hätte, den Lohn für Handwerker, Mithfahrer und Arbeiter um 1 Mt. zu erhöhen, die Löhne der Putzherren dagegen wurden allgemein nicht erhöht.

Damit war für die Herren vom Brauereiverband die Sache erledigt. Für die beteiligten Arbeiter gab es jetzt nur zwei Wege: entweder beugten sie sich unter die vom Brauereiverband diktierten Arbeitsbedingungen, oder sie mußten in den Ausstand treten. Sie wählten den ersten Weg, weil der zweite ausstichlos war, da die Bundesgesellen sich bereit erklärten, Streikbewegungen zu verrichten. Diese Art der Regelung von Differenzen bedeutete für die Arbeiter einen Schlag ins Gesicht und sprach auch jeder Gerechtigkeit ab. Die Arbeiterorganisationen wurden einfach durch ein Machtwort der Unternehmerorganisationen aus dem Geschäft gedrängt. Einfach nach dem Grundsatz: „Wogel friß oder stirb“. Im Jahre 1908 wurden abermals die Verhandlungen beauftragt, Eingaben zwecks Lohnherhöhung und Verbesserung sonstiger Betriebsbedingungen bei den einzelnen Brauereien einzureichen. In einzelnen Brauereien gelang es dem Arbeiterausschuß, in einigen anderen Brauereien den Verband angefallen, im Durchschnitt Lohnzulagen von wöchentlich 1 Mt. herauszuschlagen. Zum Abschluß von Tarifverträgen kam es auch in diesem Jahre nicht.

Stand schon das Jahr 1908 unter dem Zeichen der wirtschaftlichen Krise, so setzte das Jahr 1909 mit voller Wucht ein, so daß man bei einzelnen Brauereien mit der Absicht umging, Arbeiterentlassungen vorzunehmen. Außer der Schulküchenkinderlosigkeit, welche einen Teil ihrer Arbeiter anziehen ließ, gelang es durch das Vorstelligwerden der Verbandsvertreter in den einzelnen Brauereien, Arbeiterentlassungen vorzubeugen. Aus vorstehendem kurzen Überblick geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß die einzigen Erfolge, welche die Brauereiarbeiter und Bierfahrer in den letzten 6 Jahren zu verzeichnen hatten, alles andere waren, als eine geordnete Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. Ferner kommt hinzu, daß durch die Finanzpolitik der Reichsregierung, in den letzten Jahren die Belastung des Haushaltes jedes einzelnen Arbeiters wesentlich in die Höhe geschraubt ist, so daß ein Ausgleichen der Löhne, die den wirtschaftlichen Verhältnissen einigermaßen Rechnung tragen, herbeigeführt werden mußte. Aus all' diesen Gründen heraus beschloß eine gemeinschaftlich vom Brauerei- und Transportarbeiterverband am 29. April einberufene öffentliche Brauereiarbeiterversammlung, so schnell als möglich, den Groß-Brauereien Magdeburgs eine Eingabe in Form eines Tarifvertrages betreffend Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen zu unterbreiten. Auf diese Eingabe ging denn am 20. Mai, dem Brauereiarbeiterverband folgende Antwort zu, worin es heißt:

„Wir bestätigen den Eingang Ihres gef. Schreibens vom 12. cr. und entgegnete auf dasselbe, daß wir mit unseren Arbeitnehmern wegen ebenf. Lohnherhöhung in Verhandlungen eingetreten sind resp. in diesen Tagen eintreten werden, und ersuchen Sie höflich, den Herren Unterzeichnern Ihres Geehrten hiervon gef. Kenntnis geben zu wollen.“

Hochachtungsvoll
Aktienbrauerei Neustadt-Magdeburg, Brauerei Boden-
stein Aktiengesellschaft, Budauer Dampfbrauerei,
Südenburger Brauhaus.
Unterschriften der Herren Direktoren.

Trotzdem die Eingabe im Auftrage der Arbeiter und Bierfahrer den Brauereien übermittelt wurde, wiederum Ausschaltung der Organisationen. Eine abermals abgehaltene Versammlung beschloß einstimmig, daß nur die Organisationsvertreter über die Forderungen mit den einzelnen Brauereien zu verhandeln hätten und nicht die Arbeiterausschüsse, damit endlich einmal etwas Positives bei dieser Lohnbewegung herauskäme. Die Aktienbrauerei Neustadt erhöhte die Löhne ihres Personals um 1,50 Mt. pro Woche, und glaubte nunmehr die Sache dadurch erledigt zu haben. Die anderen Wünsche der Arbeiter und Bierfahrer ließ sie unberücksichtigt. In den anderen Brauereien versuchten die Direktoren Verhandlungen mit den Arbeitnehmern anzuknüpfen, jedoch lehnten die Arbeitnehmer diese Verhandlungen ab, da die Verbandsleistungen damit beauftragt waren. Die Verbandsvertreter des Brauereiarbeiterverbandes, des Transportarbeiterverbandes und des Böttcherverbandes wurden nun persönlich in den einzelnen Brauereien vorstellig. Überall wurde erklärt: man wolle sich die Sache noch einmal überlegen, ehe man sich zu weiteren Zugeständnissen bereit erkläre. In der Budauer Dampfbrauerei gelang es den Verbandsvertretern, einen Tarifvertrag für die Bierfahrer und Arbeiter abzuschließen, der die evtl. Einführung einer 9/10 stündigen Arbeitszeit im inneren Betriebe regelte, den einzelnen eine durchschnittliche Lohnzulage von 2 bis 3 Mt. pro Woche brachte, ferner die Einführung von Ferien vorschlug und noch andere günstige Bedingungen für das Personal brachte. Am anderen Tage unternahm die Verbandsvertreter noch einmal den Versuch, die anderen Brauereien auch zum Tarifabschluß zu bewegen. Dies gelang nicht, sondern man empfahl den Verbandsvertretern, sich nun mit den Forderungen direkt an den Verein der Brauereien Magdeburgs und Umgegend zu wenden. Dies geschah sofort, und in einigen Tagen wurde den Verbandsvertretern mitgeteilt, daß der Herr Syndikus des Vereins mit den Verbandsvertretern die Verhandlungen über die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen führen werde. Nach einigen Wochen fanden denn auch Verhandlungen mit dem Syndikus des Vereins der Brauereien statt. Nach stundenlangem Durchberatung der einzelnen Tarifpositionen sollten sich nun die Unternehmer wieder zu den getroffenen Abänderungen äußern. Das geschah in der Weise, daß man einen ganz neuen Tarifentwurf vorlegte, der aber alle von den einzelnen Brauereien den Verbandsvertretern gegenüber gemachten Zugeständnisse außeracht ließ, und die Böttcher in der neuen Tarifvorlage, mit Ausnahme einer einzigen Brauerei, vollständig ausschaltete. Der Vertreter der Brauereien stellte sich auf dem Standpunkt, daß, als ein Tarif mit den gelben Bundesgesellen abgeschlossen sei, die Böttcher damals mit der ihr zuteil gewordenen Lohnzulage zufrieden gewesen seien, und daß mit den Böttchern nur erst dann zu reden sei, wenn im Jahre 1912 der Bundesstarke abgelaufen ist. Eine am 18. Juli abgehaltene Versammlung erklärte die Tarifvorlage der Brauereien für unannehmbar und beauftragte die Verbandsleistungen, neue Verhandlungen anzuknüpfen. Nach einigen Tagen fand eine neue Verhandlung mit dem Syndikus statt, wo gleich bei Einleitung der Verhandlung die Verbandsvertreter erklärten: „Wenn während der Tarifdauer eine Verkürzung der Arbeitszeit von Seiten der Brauereien nicht eintreten würde, wenn der Tarif nicht auf höchstens drei Jahre abgeschlossen werden könnte, und wenn die Böttcher aus dem Tarifvertrag ausgeschlossen werden sollten,“ dann hätte eine Weiterberatung keinen Zweck. Es wurde eruchtet, daß sich die Brauereien zu diesen drei Punkten noch einmal äußern möchten. Inzwischen gelang es den Verbandsvertretern noch, mit einer zweiten Brauerei (Wallbaum u. Co.) einen Tarifvertrag abzuschließen, der ebenfalls die 9/10 stündige Arbeitszeit, eine Erhöhung der Löhne und sonstige Vergünstigungen vorsah. Einige Tage fanden wieder Verhandlungen statt, gelegentlich derer der Herr Syndikus folgendes erklärte: „Nachdem 2 Brauereien sich bereit erklärt hätten, die 9/10 stündige Arbeitszeit im inneren Betriebe einzuführen, könnten auch die anderen Brauereien ihren Standpunkt nicht aufrecht erhalten, und seien auch bereit, die 9/10 stündige Arbeitszeit einzuführen. Der Tarif solle bis zum 30. September 1913 abgeschlossen werden, und die Böttcher sollen ebenfalls im Tarif mit einbegriffen werden.“

Nachdem die Grundformen eines Tarifbeschlusses gegeben waren, einigten sich auch die Verbandsvertreter über die evtl. noch strittigen Punkte, so daß folgender Tarif mit 3 Vereinsbrauereien abgeschlossen wurde.

Tarif betr. Arbeits- u. Lohn-tarif.

Zwischen der Aktien-Brauerei Neustadt-Magdeburg in Magdeburg-Neustadt, vertreten durch den Verein der Brauereien von Magdeburg und Umgegend, e. V. in Magdeburg einerseits und den unterzeichneten drei Arbeitnehmerverbänden, andererseits, wurde heute folgender Arbeits- und Lohn-tarif vereinbart:

1. Arbeitszeit.

Die tägliche Arbeitszeit beträgt — den Jahrbienft ausgenommen — vom 1. Oktober 1910 ab 9 1/2 Stunden und dauert in der Regel von morgens 6 Uhr bis abends 5 1/2 Uhr. Erfordert der Betrieb eine andere Arbeitszeit, so gilt diese nach Anordnung der Betriebsleitung unter Einhaltung einer 9/10 stündigen Schichtdauer. Die Ruhepausen betragen 1/2 Stunde für das Frühstück und 1 1/2 Stunde für das Mittagessen.

Löhne.

Der Wochenlohn wird für 6 Arbeitstage berechnet. Für in die Woche fallende Feiertage wird ein Lohnabzug nicht gemacht. Die Lohnzahlung erfolgt Freitags während der Arbeitszeit. Die Wochenlöhne betragen:

Table with 3 columns: Beschäftigungsjahr (I, II, III), and 11 rows of job categories and wages (e.g., Für Wötcher, sonstige Handwerker, Maschinenpersonal, etc.).

In den Fällen, in denen die hier angegebenen Höchsthöhe schon gezahlt werden, erfolgt eine Aufbesserung von wöchentlich 1,50 M.

Die Speise- und Provisionszahlung für die Bierfahrer bleibt wie bisher.

Für Nachtschicht, umfassend die Zeit von 6 Uhr abends bis 5 1/2 Uhr früh, wird 1 M. Zulage wöchentlich gewährt.

3. Ueberstunden.

Ueberstunden sollen tunlichst vermieden werden. Die Arbeitnehmer sind jedoch verpflichtet, solche auf Erfordern zu leisten. Die besondere Bezahlung hierfür ist für die unter 2 1. und 2. benannten Arbeitnehmer (Wötcher und Handwerker) 60 Pf. für jede Stunde, für die unter 2 3. bis mit 8 benannten Arbeitnehmer 50 Pf. für jede Stunde.

Soweit bisher geleistete Ueberstunden unter 50 Pf. bezahlt worden sind, erfolgt Erhöhung auf diesen Satz.

4. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen.

Soweit der Betrieb es gestattet, ist Sonn- und Feiertagsarbeit zu vermeiden.

Dieselbe wird sonst vergütet: im inneren Betriebe jede Stunde mit 60 Pf. an Handwerker und Maschinenisten, sowie Feizer, mit 50 Pf. an Arbeiter.

Das Bier- und Eisfahren ist im Winterhalbjahr tunlichst einzuschränken, jedoch muß dem Fahrpersonal, nötigenfalls wechselseitig, jeder dritte Sonntag freigegeben werden. Im Sommerhalbjahr richtet sich das Fahren nach den Verhältnissen.

Die Sonn- und Feiertagsarbeit der Fassbierfahrer und deren Mitfahrer wird mit 1,50 M., die der Flaschenbierfahrer mit 1 M. bezahlt.

Die Vergütung für Sonn- und Feiertags du jour bleibt wie bisher, 60 Pf. für jede Stunde.

5. Hausstrunk.

Der Hausstrunk besteht aus gutem Lagerbier. Seine Verabreichung geschieht wie bisher.

6. Urlaub.

Jeder Arbeitnehmer hat Anspruch auf Urlaub: auf 3 Tage nach zwölfjähriger und auf 4 Tage nach dreijähriger Beschäftigung. Ein Lohnabzug hierfür findet nicht statt. Sofern jetzt Beschäftigten längerer Urlaub gewährt worden ist, gilt dies weiter. Die Bestimmung der Urlaubszeit hat die Betriebsleitung.

7. Allgemeine Bestimmungen.

Nach § 616 des B. G. B. gilt folgendes:

- a) bei ärztlich nachgewiesener Krankheit wird bis zur Dauer von 14 Tagen die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld gezahlt.
b) bei militärischen Übungen wird bis zu 20 Tagen Dauer verheirateten Arbeitnehmern 3 M. und ledigen 2 M. tägliche Vergütung gezahlt, sofern die Betreffenden zu Beginn der Übung wenigstens sechs Monate hintereinander im Betriebe tätig waren und nach der Übung wieder eintreten.
c) bei militärischen Reumusterungen und Kontrollveranlassungen, öffentlichen Wahlen, behördlichen Terminen, Familienereignissen, wie Eheschließungen und Todesfällen, erfolgt für die nach dem besonderen Falle nötige Zeit und vorausgesetzt, daß die Unterbrechung nicht länger als einen Tag dauert, kein Lohnabzug.

Die nach Abschnitt 2 dieses Vertrages festgesetzten Lohnaufbesserungen haben vom 1. Juni 1910 ab rückwirkende Kraft. Im übrigen erlangt der Vertrag von heute ab seine volle Wirksamkeit, mit Bestimmung seiner Gültigkeit bis 30. September 1913. Erfolgt nicht wenigstens ein Vierteljahr vor Ablauf dieser Gültigkeitsdauer Kündigung, so läuft der Vertrag jedesmal auf ein weiteres Jahr.

Zur Schlichtung etwaiger Streitigkeiten aus diesem Vertrage ist zunächst der Arbeiterausschuß der Brauerei zuständig. Wird hierdurch eine Einigung nicht erzielt, so haben die unterzeichneten Vereine bzw. Verbände zu verhandeln.

Magdeburg, den 6. August 1910. Unterschriften.

Wie vorstehender Tarif mit der Aktienbrauerei Neustadt-Magdeburg, bestehend nun fast gleichlautende Tarifverträge mit der Brauerei Bodenstein Akt.-Ges., Sudenburger Brauhaus, Budauer Brauerei und der Brauerei Wallbaum u. Co. Werfen wir einen Blick auf die abgeschlossene Lohnbewegung, so muß konstatiert werden, daß vor allen Dingen die Organisationen der Arbeiter anerkannt wurden, daß eine Verkürzung der Arbeitszeit um 3 Stunden pro Woche

am 1. Oktober d. J. eintritt, daß die Lohnzahlung Freitags erfolgt, daß eine Regelung der Ueberstundenlöhne eingeleitet ist, daß die Sonn- und Feiertagsarbeit einer Regelung unterzogen wurde, daß bei Krankheitsfällen die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld gezahlt wird, daß Urlaub gewährt wird, und daß Differenzen durch die Organisationsleitungen zu schlichten sind.

Sind durch den Tarifabschluß lange nicht alle Wünsche der Arbeiter und speziell der Bierfahrer erfüllt worden, so muß es unsere heiligste Aufgabe sein, alle der Organisation noch fernstehenden Kollegen in der Vertragszeit für die Organisation zu gewinnen, dann werden auch die von den Brauereien nicht akzeptierten Forderungen erfüllt werden. Den Beweis hat diese Lohnbewegung wieder erbracht, freiwillig wird von den Unternehmern nichts gegeben, alles muß im harten Kampf der Unternehmern abgerungen werden. Darum sei stets unsere Losung: „Durch Kampf zum Sieg.“

Behn Gebote für Fuhrleute und Automobilisten.

Wie es scheint, wächst unserer lieben Polizei die Entwicklung des Fuhrwerksverkehrs über den Kopf. Anstatt daß die Behörden auf die Vorschläge und Forderungen der Fuhrleute und Automobilisten einzugehen und solche Fahr- und Fachschulen einzurichten, in denen allen Fuhrwerkseignern Gelegenheit geboten wird, zu lernen, wie man sich im Verkehr auf der Straße das Leben erleichtert, müssen wir zusehen, wie sich die Polizei in Frankfurt a. M. in den Dienst des heftigen Automobilklubs stellt und 10 000 Flugblätter für dessen einseitige Maßnahmen an die Fuhrleute verbreitet.

In der hiesigen Gegend ist zur Sommerzeit der Automobilverkehr ganz besonders stark und lebhaft, und ist es daher leicht begreiflich, daß zwischen dem Alten und dem Neuen im Verkehr Reibungsflächen erscheinen. Diese könnten aber durch die unsererseits schon längst gemachten Vorschläge beseitigt sein und Fuhrmann sowie Autofahrer könnten ohne gegenseitige Anrennung friedlich ihre Straße fahren.

Die von Polizei und Gendarmen verbreiteten Flugblätter des heftigen Automobilklubs enthalten folgende 10 Gebote:

- 1. Du sollst immer auf der rechten Straßenseite fahren.
2. Du sollst überholende Fuhrleute immer links vorbeilassen.
3. Du sollst entgegenkommenden Fuhrwerken immer rechts ausweichen.
4. Du sollst immer eine Laterne mitführen.
5. Du sollst bei Dunkelheit Deinen Wagen immer so beleuchten, daß die Laterne von vorne und hinten gesehen werden kann.
6. Du sollst nie auf Deinem Wagen einschlafen.
7. Du sollst die Kinder befehlen, daß sie nicht mit Steinen nach Wagen und Automobilen werfen.
8. Du sollst in eine Querstraße nach rechts immer möglichst kurz einbiegen.
9. Du sollst in eine Querstraße nach links in möglichst großem Bogen auf die rechte Seite der Querstraße einbiegen.
10. Du sollst auf die Warnungssignale der Automobile achten und sie befolgen, auf daß kein Unglück geschehe, Du auch nicht zur Anzeige gebracht und bestraft wirst.

Es soll anerkannt werden, daß in diesen Geboten für manchen Fuhrmann etwas Unangenehmes enthalten ist. Aber eben solche berechtigete Wünsche haben auch die Fuhrleute an die Automobilisten und speziell an die Herrenfahrer. Deshalb hat sich die Sektion der Fuhrleute daran gemacht und ebenfalls 10 Gebote für Automobilisten aufgestellt; diese lauten:

- 1. Du sollst immer auf der rechten Straßenseite fahren, genau wie es die Fuhrleute tun.
2. Du sollst mit Deiner Supe kein Konzert veranstalten und den von Natur sehr ruhigen Fuhrmann nicht nervös machen.
3. Du sollst dem Fuhrmann ausweichen, denn vorerit ist die Landstraße auch noch für die Fuhrleute da und nicht ausschließlich für Autofahrer.
4. Du sollst immer ruhiges Blut und klaren Verstand mitnehmen.
5. Du sollst Deinen Chauffeur anständig bezahlen, damit Du eine tüchtige Kraft auf Deinem Wagen hast.
6. Du sollst auf Deinen langen Fahrten die Ueberarbeit des Chauffeurs nicht mit Schnaps, Bier und Zigaretten, sondern in bar bezahlen.
7. Du sollst per Automobil keine Bier- und Weinreisen machen, auf daß kein Unglück geschehe und Du im Haushalt nicht umkommst.
8. Du sollst Deinen vernünftigen fahrenden Chauffeur nicht zur Kaserne anspornen, denn sein Leben ist unter Umständen wertvoller als das Deine.
9. Du sollst die von Dir überfahrenen Fuhrleute nicht liegen lassen, sondern zum nächsten Arzt fahren.
10. Du sollst den Fuhrleuten nicht Moral predigen, sondern mit gutem Beispiel vorangehen, damit es Dir wohl gehe und Du lange lebst auf Erden.

Wir wollen hoffen, daß diese Gebote bei unseren Kollegen Automobilisten wie Fuhrleuten dazu beitragen, mehr gegenseitiges Entgegenkommen herbeizuführen. Die Kollegen werden dadurch ihre schwere Arbeit einander erleichtern.

Nebst dem ist noch erwähnenswert, wie sich ein Geistesverwandter der Herren vom H. A. über deren 10 Gebote äußert. Wir entnehmen darüber dem „Neuen Hess. Volksblatt“, Darmstadt, folgende Epistel des antisemitischen Reichs- und Landtagsabgeordneten K. H. L. Bangsdorf:

„In den 10 Geboten für Fuhrleute“, die irgend ein hochvornehmer Automobilklub verfaßt hat und nun

durch die Zeichnungen die Hunde machen läßt, lautet das zehnte: „Du sollst auf die Warnungssignale der Automobile achten und sie befolgen (1), auf daß kein Unglück geschehe, und Du nicht zur Anzeige gebracht wirst.“ Also „die Warnungssignale der Herren Automobilisten sollen die Leute der ehrlichen Arbeit befolgen (1), damit sie nicht zur Anzeige gebracht (1) und bestraft (1) werden?“ Ist das nicht wie mit Gekrönte Hut? — Falsch, etwas Annahmeheres und Probenhafteres ist mir kaum jemals zur Kenntnis gekommen. Das kann nur so einen Parvenü, wie sie jetzt dazwischen die moderne Entwicklung aufschreiben läßt, zum Verfasser haben, alte gute Art äußert sich niemals so. — Ich bin wahrhaftig ein entschledener Freund und Förderer legitimen Fortschritts und begleite mit den besten Wünschen die weitere Ausbildung des Automobilbetriebs und besonders auch seine Ausdehnung auf die Landwirtschaft, zur Bodenbearbeitung, zum Säen, zur Pflanzenpflege, zur Ernte usw.; aber das ist mir zuwider: wenn irgendeine „vornehme“ und übermüthige Faulenzergabe, männlichen und weiblichen Geschlechts, mitunter ganz oder halb befohlen, in dem Automobil, tobringend, die Landstraße daherkommt, und nun soll eine gewerksmäßige Welt, die in ehrlicher Arbeit steht für ihre eigene und ihrer Mitmenschen Wohlfahrt, sich in ehrfurchtsvoller Demut ducken und sein Köpfechen bis es der moschusduftenden Schwefelbände gefallen hat, höhnlich, wie der höllische Teufel, und mit demselben Gestank wie jener bei seiner Exorzisierung vorbeizufahren. Wahrlich, wenn die Bauern und alle anständigen Leute, die die Landstraße benutzen müssen, solcher Annahme und ekelhaften Proberet gegenüber nicht schon längst zu Nichts geworden sind, so hat man nur ihre große Langmut, Vernunft und abwartende Geduld zu bewundern; ich aber möchte als zehntes Gebot allen Fuhrleuten das folgende empfehlen: „Geh sofort auf's Kreisamt, erwirb Dir einen Waffenpaß und hernach einen tüchtigen Revolver, damit Du Dich wehren kannst, wenn das moderne Ungeziefer, das jetzt die Landstraße unsicher macht und mit Menschenleben spielt, Dich überfällt.“

Wie wir aus der Tagespresse ersehen, ist gegen diesen Herrn auf Grund des letzten Satzes seiner Meinungen wegen Vergehens gegen den Paragraph 110 des Strafgesetzbuches (Auforderung zum Widerstand gegen die Staatsgewalt) Strafanzeige erstattet.

Aus alledem ist aber zu ersehen, daß die „ungebildeten“ Fuhrleute dem H. A. vornehmer Geantwortet haben als der auf Bildung Anspruch machende Abgeordnete rückwärtsgerichtet. Couleur.

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Breslau, Am 10. August d. J. fand unsere Generalversammlung statt, zu welcher u. a. Bericht der Ortsverwaltung vom 2. Quartal ac. auf der Tagesordnung stand. Nachdem die Versammelten der verstorbenen Kollegen in der üblichen Weise gedacht, berichtete der Vorsitzende in eingehender Weise über die organisatorische und agitatorische Tätigkeit im 2. Vierteljahr. Aus demselben war zu entnehmen, daß wir mit Zufriedenheit auf das verlaufene Quartal zurückblicken können. 261 Berufskollegen haben wiederum den guten Zweck der Organisation anerkannt und sich dem Verbands angegeschlossen. Wenn es auch selber immer wieder einleig gibt, welche aus Scheu vor dem Beitragsbezahlen, dem Verband den Rücken kehren, so werden auch diese einmal einsehen lernen, daß sie sich nur selbst damit schaden. Ferner war es möglich, den Beitrag von 50 auf 60 Pf. zu erhöhen. Die Kasse wird dadurch finanziell besser gestellt werden können, was ja nur im Interesse der Mitglieder sein kann und muß. Ebenso war die Beitragsleistung eine gute zu nennen. Wenn früher mit 9-10 Wochenbeiträgen pro Mitglied gerechnet wurde, so konnte diesmal mit 11-12 Beiträgen abgeschlossen werden. Nach dem neuen Statut darf ein Mitglied nicht länger als 8 Wochen im Rückstand bleiben, wenn er nicht der Unterstützung verlustig gehen will. Jedes Mitglied wird deshalb darauf achten müssen, mit den Beiträgen auf dem Laufenden zu bleiben.

Von Lohnbewegungen ist zu bemerken, daß wir mit circa 40 Kollegen bei der Bauarbeiterausperrung beteiligt waren, ferner bei dem Streik bei Gebrüder Gutzmann mit 2 Kollegen. Den Differenzen bei der „Ein- und Verkaufsgenossenschaft Breslauer Kolonialwarenhändler“ konnte bis dato kein Ende herbeigeführt werden. Der Vorstand hat jede Versuche, Verhandlungen anzubahnen, abgelehnt. Die Ortsverwaltung hat daher bei dem Breslauer Gewerkschaftsamt den Vorschlag über die Mitgliedschaft der Genossenschaft beantragt. Diefem Antrage wurde zum Teil nachgegeben, d. h. es wurden nur ein Teil der Kaufleute boykottiert und muß abgewartet werden, wie sich der Vorstand weiter verhalten wird.

Nedner führte noch die Lohnbewegung bei der Firma Speck u. Säring an. Es war auch diesmal wieder möglich, mit der Firma einen Tarif auf zwei Jahre abzuschließen, welcher den Kollegen bedeutende Lohnaufbesserungen gebracht hat, und zwar haben die Kutscher eine Aufbesserung von 5-6 M., die Füller und Kellerarbeiter eine solche von 2-3 M. zu verzeichnen; gewiß ein Erfolg, womit die Kollegen zufrieden sein können. Anders war es bei der Selterfabrik von Thomas. Diese hat jede Verhandlung abgelehnt. Wohl wurde den Kutschern etwas zugelegt, was aber nur ein Lockmittel sein sollte. Andererseits hat diese Firma den Mut gehabt, sämtlichen Kutschern zu kündigen; als Herr Thomas aber sehen mußte, wie die Kutscher immer mit vollbeladenem Wagen wieder nach Hause kamen, hat er sich schnell eines

anderen befehlen lassen und die Kündigung zurückgenommen. Die Thomas-Brauerei wird von der Breslauer Arbeiterkassette solange gemieden werden, bis Herr Thomas den „Deutschen Transportarbeiterverband“ als Vertreterin der Kutscher und Arbeiter anerkannt haben wird. — Die Berufscollegen aus den Fensterreinigungs-Instituten haben ebenfalls die Notwendigkeit der Organisation anerkannt, so daß sich der größte Teil dem Verband anschloß. Es ist nun der Firma Landsberger sowie Stähr je ein Tarifentwurf unterbreitet worden, in welchem Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse gefordert wird und ist hier zu hoffen, daß diese Bewegung ohne Schwierigkeiten ihr Ende erreicht.

Einer recht scharfen Kritik unterzog Redner noch die Agitationsweise des Brauerverbandes. Diese Organisation bezw. deren Vertreter scheinen sich nicht als freie Gewerkschaftler Leute, welche schon jahrelang ihrer zuständigen Organisation angehören, unter Anwendung größter Lügen zu sich hinüber zu ziehen.

Zum Schluß richtete Redner noch den dringenden Appell an die Versammlung, an dem weiteren Aufbau der Organisation nach besten Kräften mitzuwirken. Jeder muß dessen eingedenk sein, daß nur durch den großen Zusammenfluß aller Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter zu Wasser und zu Lande, Besserungen unserer Lohn- und Arbeitsverhältnisse erzielt werden können.

Der hierauf folgende Klassenbericht, welcher gedruckt vorlag, gestaltete sich wie folgt:

Klassenbericht
pro 2. Quartal 1910 der Verwaltungsstelle Breslau des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Einnahme:

Klassenbestand vom 1. April 1910	5 082,50	Mk.
224 Eintrittsgebühren a 1 Mk.	224,00	"
30 " " a 50 Pf.	15,00	"
1 586 Beiträge a 50 Pf.	793,00	"
23 917 " " a 40 Pf.	9 566,80	"
245 " " a 25 Pf.	61,25	"
3 171 " " a 20 Pf.	634,20	"
35 Briefliche Beiträge a 25 Pf.	8,75	"
25 210 " " a 10 Pf.	2 521,00	"
3 384 " " a 5 Pf.	169,20	"
19 Extramarken a 40 Pf.	7,60	"
37 " " a 10 Pf.	3,70	"
Miete	112,50	"
Diverse	31,85	"
Summa:	19 235,65	Mk.

Beiträge zum Baufonds 745,75 Mk.
Summa: 19 981,40 Mk.

Ausgabe:

Vertf. Streikunterstützung	94,10	Mk.
" Verteidigungsbeihilfe (1 Frau, 22 Kinder)	283,00	"
" Rechtsschutz (1)	2,60	"
" Notfallunterstützung (3)	25,00	"
" Reiseunterstützung (8)	80,00	"
Gehalt und persönliche Ausgaben Bureau- und Telephonmiete	1 489,50	"
Bureaubedürfnisse	279,65	"
Porto	137,71	"
Drucksachen	72,16	"
Bücher und Zeitschriften	191,50	"
Agitation, Versammlungen etc.	89,27	"
Verficherungsbeträge	246,75	"
Kartell und Sekretariat	69,96	"
Beitrag zum Gewerkschaftshaus	216,95	"
Provision der Bezirkskassierer	174,15	"
An die Hauptkassierer	881,15	"
Klassenbestand am 1. Juli 1910	9 852,39	"
Summa:	5 865,56	Mk.

An hat an die Hauptkassierer:

den Gauvorstand	200,00	Mk.
" Belägen Arbeitslosenunterstützung	2 077,35	"
" " Krankenunterstützung	4 216,85	"
" " Streikunterstützung	5 383,50	"
" " Notfallunterstützung	10,00	"
" " Verteidigungsbeihilfe	315,00	"
" " Rechtsschutz	109,00	"
" " Diverse	320,00	"
Summa:	12 582,40	Mk.

Breslau, den 22. Juli 1910.
Josef Niebel, Vorsitzender. Paul Sent, Kassierer.
Franz Biewald, Schriftführer.

Die Revisoren:
Wilhelm Salomon, Bruno Waude, Franz Hollmann, Max Knoll.

Mitgliederbestand am Ende des vorigen Quartals:
2323 männliche, 278 weibliche.
Im Laufe des Quartals aufgenommen und zugereift:
267 männliche, 14 weibliche.
Im Laufe des Quartals ausgetreten und abgereift:
223 männliche, 16 weibliche.
Bestand: 2364 männliche, 276 weibliche.

Nachdem die Versammelten noch den Bericht der Revisoren, des Arbeitsnachweises und der Kartelldelegierten entgegengenommen hatten, wurde die Diskussion eröffnet. Die Redner nahmen speziell Bezug auf die Lohnbewegungen und Differenzen. Im weiteren wurde noch das Verhalten des Genossen Schlegel verurteilt, welcher sich als Kassierer des Konsum-Sparvereins „Vorwärts“ erlaubte, unorganisierte Leute im Kohlenlager zu beschäftigen. Die Versammelten nahmen von diesem mit Entrüstung Kenntnis und beauftragten die Ortsverwaltung im Vorstand und Ausschicht d. h. zu wirken, daß derartige nicht wieder vorkommt. Das weitere befaßten sich die Versammelten vor. Der Ortsverwaltung wurde hierauf Entlastung erteilt. — Als noch verschiedene interne Verbandsangelegenheiten ihre Erledigung gefunden hatten, erfolgte Schluß der Versammlung.

Chemnitz. In der letzten Mitgliederversammlung in „Stadt Meissen“ sprach Kollege Mastus über: „Die Bedeutung der Gewerbegerichtswahlen.“ Unter Hinweis darauf, daß im Herbst die Wahlen der Gewerbegerichtsbekanntmachung stattfinden, versuchte er, die Anwesenden mit dem Wesen und den Aufgaben der Gewerbegerichte vertraut zu machen. Er hob dabei besonders die Bedeutung derselben in bezug auf eine schnelle und billige Rechtsprechung hervor. Als wichtiges Erfordernis wurde es bezeichnet, zu dem Amt als Richter nur Leute zu wählen, die das volle Vertrauen der Arbeiterschaft genießen und ausgerüstet mit der nötigen Gesetzeskenntnis sind, auch in allen Fragen ein objektives und selbständiges Urteil haben. Zu den von den freien Gewerkschaften empfohlenen Kandidaten könne man dieses Vertrauen haben, und es sei, angesichts des Umstandes, daß diesmal unter dem Proporz gewählt werde, dringend notwendig, daß die Wahlbeteiligung reger als bei früheren Wahlen sei. Die Ausführungen wurden durch Kollegen Fischer, der aus seiner langjährigen Praxis als Gewerbegerichtsbeisitzer einige Fälle besprach, vervollständigt. Hierauf wurde der Klassenbericht vom 2. Quartal gegeben. Unter „Allgemeine Angelegenheiten“ wurde von einzelnen Diskussionsrednern die in letzter Zeit im Allgemeinen Konsumverein erfolgten Entlassungen zweier Chauffeure besprochen.

Elberfeld-Barmen. Die Barmer Kutscher, Fuhrleute und sonstige Transportarbeiter hielten am Sonntag, den 21. August, morgens bei Lohaus, Mühlenweg, eine Versammlung ab, die von über 500 Berufsangehörigen besucht war. Kollege Vender referierte über: „Die Kämpfe der Barmer Transportarbeiter um Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse.“ Redner schilderte eingehend die überaus schlechten Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Fuhr- und sonstigen Transportbetrieben. Die tägliche Arbeitszeit beträgt in der Mehrzahl der Betriebe 14, 15 und 16 Stunden. Löhne von 21 bis 23 Mk. bilden die Regel. Ueber die Behandlung der Berufsangehörigen durch die Unternehmer wollen wir nur bemerken, daß die Unternehmer fast durchweg die Kollegen mit dem vertraulichen „Du“ anreden. Trotz dieser Verhältnisse waren die Kollegen außerordentlich schwer für die Organisation zu gewinnen. Erst als der Transportarbeiterverband in zehn Betrieben mit 305 Beschäftigten Lohnhöhungen von 2 bis 3 Mk. pro Woche erzielt hatte, erkannten die Kollegen, welche Vorteile sie durch den Anschluß an den Verband erlangen können und schlossen sich zahlreich dem Verbande an. Aber durch die erfolgreichen Kämpfe haben sich auch die Unternehmer fester zusammengeschlossen. Der Unternehmerverband hat sich bereits mit dem Gedanken einer Aussperrung der Fuhrleute getragen, er glaubte dadurch einen Einfluß auf die Beilegung des Streiks bei der Firma Wiel herbeiführen zu können. Die Verbandsleitung hat aber den Herren zu versichern gegeben, daß der Verband einer Aussperrung mit Ruhe entgegensehen würde. Die erfolgreichen Kämpfe haben weiter noch das eine zu verzeichnen gehabt, daß eine Anzahl von Unternehmern ihren Fuhrleuten von selbst Lohnzulagen bewilligt haben. Allerdings haben die Unternehmer die Lohnzulagen nicht gewährt, um ihren sozialen Gefühlen den Fuhrleuten gegenüber Ausdruck zu verleihen, sondern die Herren hatten davor Angst, daß die Organisation sich auch mit ihren Betrieben befaßen würde. Redner legte dann in eingehender Weise den Versammelten die Vorteile klar, die ihnen die Organisation bietet. Nur wenn alle Kollegen Mitglied des Verbandes würden, werde eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse herbeigeführt werden können. Redner geht dann zu Punkt 2 der Tagesordnung: „Beschlüßfassung über die Einleitung einer Lohnbewegung“ über. Er führt hierzu aus, daß die Verbandsleitung der Ansicht sei, daß von der Einleitung einer allgemeinen Lohnbewegung z. Bt. abzusehen wäre, daß aber in denjenigen Betrieben, wo die Organisationsverhältnisse es zulassen, Lohnforderungen gestellt werden sollen. Mit der Aufforderung an die Versammelten, unablässig für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein, schloß Redner seine mit stürmischem Beifall aufgenommenen Ausführungen. Kollege Müller begründete dann ausführlich nachstehende Resolutionsentwürfe:

1. Die am 21. August im Lokale Lohaus, Mühlenweg, tagende von über 500 Kollegen besuchte Versammlung der Kutscher, Fuhrleute und sonstigen Transportarbeiter von Barmen, stimmen den Ausführungen des Referenten in allen Punkten zu und erwarten, daß der Deutsche Transportarbeiterverband in allen Betrieben des Handels-, Transport- und Verkehrsgebietes, in denen eine Lohnhöhung jetzt nicht erfolgt ist, den Versuch unternimmt, soweit die für eine Lohnbewegung nötigen Vorbedingungen es zulassen, auch in diesen Betrieben eine Lohnhöhung für die beschäftigten Kollegen zu erwirken. Die Versammlung verpflichtet die Versammlungsteilnehmer, soweit sie noch nicht Mitglieder des Deutschen Transportarbeiterverbandes sind, denselben beizutreten und mit allen Mitteln für die Ausbreitung der Organisation und der Gewinnung sämtlicher Berufscollegen für die Organisation einzutreten.
 2. Die heutige Versammlung der Kutscher, Fuhrleute und sonstigen Transportarbeiter beauftragt die Ortsverwaltung Elberfeld-Barmen des Deutschen Transportarbeiterverbandes, bei der Eisenbahndirektion den Antrag zu stellen, daß sämtliche Güterbahnhofe von Barmen zwecks der Ent- und Beladung der Waggons um 7 Uhr abends geschlossen werden.
- Zu der Resolution 2 sei kurz bemerkt, daß die Güterbahnhöfe um 8 Uhr abends geschlossen werden sollen. Dies geschieht aber in den meisten Fällen nicht, vielmehr werden um 9 bis 10 Uhr abends noch Waggons ent- und beladen, dadurch wird die Arbeitszeit der Kutscher, Fuhrleute und Transportarbeiter über Gebühr verlängert.

In der Diskussion, an der sich eine Reihe Kollegen beteiligten, wurde von sämtlichen Rednern die Annahme der Resolution empfohlen. Beide Resolutionen wurden einstimmig angenommen. Nachdem noch eine große Anzahl Kollegen dem Verbande beigetreten waren, wurde die imposante Versammlung mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf die Organisation durch den Kollegen Foll geschlossen.

Kattowitz. Am 18. d. Mts. hielt die hiesige Verwaltungsstelle eine außerordentliche Mitgliederversammlung ab. Kollege Hanisch gab die Abrechnung vom 2. Quartal. Der Klassenbestand am Schlusse des Quartals betrug 59,74 Mk. Arbeitslosenunterstützung wurde 23,50 Mk. gezahlt, Krankenunterstützung 8,50 Mk. Die Mitgliederzahl erhöhte sich von 35 auf 38. Bei der Wahl der Ortsverwaltung gingen als gewählt hervor die Kollegen Rettich als erster, Scholz als zweiter Bevollmächtigter, Hahn als Kassierer und Steinig als Schriftführer. Als Revisoren wurden gewählt die Kollegen Hauke und Mai und als Delegierte zum Kartell die Kollegen Hahn und Hauke.

Memel. Am Freitag, den 19. August, abends 8 Uhr, tagte im Lokale von Wolf eine gut besuchte Versammlung unseres Verbandes. Der Kollege Barnas schilderte in eingehender Weise die schlechte Lage unserer Berufscollegen. Zur schweren Last der Arbeit gesellte sich noch die Maschine als Konkurrent des Arbeiters. Die Hast und die damit notwendig gesteigerte Unfallgefahr bei der Arbeit nehme immer mehr zu, die Nachfrage nach Arbeitskräften in unserem Beruf aber immer mehr ab. Die Arbeitgeber suchen mit allen Mitteln zu verhindern, daß der Lohn steigt. Die Preise der notwendigen Lebensmittel seien aber rasch gestiegen, der Lohn jedoch nur langsam. Deshalb sei die Lage der Kollegen unhaltbar. Wenn sie nicht zum Verbrecher an ihrer Familie werden wollen, so müssen sie den Kampf aufnehmen, aber nicht gegen die Maschine, sondern gegen die maßlose Ausbeutung durch die Eigentümer der Maschine, die Unternehmer. Doch der Einzelne sei machtlos, um gegen die lange Arbeitszeit und für die Erringung eines höheren Lohnes zu kämpfen. Nur durch gemeinsamen Kampf und mit Hilfe der Organisation können wir verhindern, daß die Arbeitgeber allen Segen der Arbeit allein einstecken, und unsere Kollegen im Elend verkommen. Deshalb müssen alle Berufscollegen in Memel für die Organisation gewonnen werden. — Für die Verkürzung der Arbeitszeit und eine menschenwürdige Lebenslage, der Kollegen! das müsse die Kampfparole sein. Wie jetzt die Kollegen von den Steuern behandelt werden, sei himmelschreiend. Nur durch eine straffe Organisation könne es für die Kollegen besser werden. — Der lebhafteste Beifall der Versammlung bezeugte, daß die anwesenden Kollegen mit dem Referenten einer Meinung waren.

Zum Schluß wurden noch eine Reihe Neuaufnahmen bekannt gegeben. Es geht wieder vorwärts in Memel!

Posen. Am Sonntag, den 14. August, fand eine Versammlung für das gesamte Handels-, Transport- und Verkehrsgebiet statt, welche in Anbetracht der wichtigen Tagesordnung hätte besser besucht sein können. Es waren ca. 80 Personen erschienen. Der Bezirksleiter sprach über das Thema: „Der Alltägliche Streik bei der Firma Carl Hartwig, und welche Lehren haben die Posener Transportarbeiter daraus zu ziehen.“ Die Diskussion war eine recht lebhafteste und bewegte sich im Rahmen des Referats. Zum Schluß ließen sich mehrere Kollegen aufnehmen. Und nun Kollegen, aufgewacht aus Eurem langjährigen Schlafe, Ihr seht, daß Ihr eure Lage verbessern könnt, wenn Ihr nur einig seid, deshalb bis auf den letzten Mann hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband, jeder muß ein Agitator sein, dann werden die Posener Hungerlöhne verschwinden. Kollegen! Weidert den Fusel! Kommt nüchtern zur Versammlung.

Aus dem Auslande.

Die Lohnverhältnisse der Rembahnangehörigen auf den österreichischen Bahnen. Unsere Rembahnbesitzer sind ganz aus dem Häuschen geraten, als unsere Berufscollegen es im Winter wagten, durch eine Lohnforderung ihre Lage zu verbessern, und gaben die Herren Unternehmer dadurch ihrem Schmerz Ausdruck, daß sie einige Angestellte auf das Straßenpflaster setzten. Betrachten wir uns nur einmal die Lohnverhältnisse der Wiener Kollegen. Ein Wiener Futtermeister erhält monatlich 160 Kronen—136 Mk., nebst Kost und Logis. Die Stallburken erhalten 60 bis 100 Kronen—51 bis 85 Mk. pro Monat, nebst freier Kost und Logis. Die Lehrlinge erhalten 20 bis 60 Kronen—17 bis 51 Mk., nebst Lieferung von Montur und ganze Verpflegung. Auf der Reise erhalten diese jungen Leute außerdem 2 Kronen gleich 1,70 Mk. Zehrgeld. Die Zehrgeld beträgt auch fünf Jahre. Nach zweijähriger Tätigkeit kommt der Lehrling auf die Rembahn und bekommt vom Rembahnbesitzer 60 Kronen—51 Mk. Hier von muß er aber dem Trainer die Hälfte abgeben. Diese Abgabe ist gewissermaßen Schmiergeld. Macht der Lehrling einen Sieg, so erhält er das doppelte. Vergleichen wir diese Verhältnisse mit den unsrigen, so sind die österreichischen besser. Allerdings ist auch dort der Willkür Tür und Tor geöffnet. Es fängt aber auch dort an, allmählich Licht zu werden. Wenn nicht alles trügt, werden die Wiener Kollegen den Weg zur Organisation schneller finden als wie die deutschen Kollegen.

Verantwortl. Redakteur: Richard Nürnberg, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.

Berliner Mitteilungen.

4. September 1910.

Voranzeige! Am Sonnabend, den 15. Oktober 1910, findet in den Gesamträumen der **Brauerei Friedrichshain** (Am Königstor) zur **Feier des Stiftungsfestes** ein

Großer Kunst-Abend

bestehend aus **Konzert, Gesang, künstlerische Aufführungen** etc. mit anschließendem **Ball** statt, wozu die verehrlichen Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten freundlichst eingeladen sind.

Entrée inkl. Programm und Tanz nur 50 Pfg. Da namhafte Künstler ihre Mitwirkung zugesagt haben und ganz besondere Veranstaltungen getroffen werden, wird zahlreicher Besuch erwartet. Während der Vorträge bleiben die Saalküren geschlossen, ebenso wird dringend gebeten, **nicht zu rauchen.**

Nachstehend geben wir die Adressen der **Einkassierer** sowie der **Zahlstellen** für den **Bezirk Groß-Berlin** bekannt. Dieses Verzeichnis ist aufzubewahren. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, daß die 40 und 20 Pf.-Beitragsmarken in den Zahlstellen und Betrieben Mitte September eingezogen werden.

Bezirk 1.
Beitragskassierer: **August Preuß**,
Laustherstr. 12, S. 2 Tr.
Zahlstellen:
1 Paul Tier, Restaurant, Naumburgerstr. 9.
2 E. Schulze, Restaurant, Forsterstr. 17.
3 Janab Groß, Restaurant, Laustherstr. 10.
4 Bernib, Restaurant, Grünauerstr. 3.
5 Oskar Ende, Restaurant, Stottbuserstr. 10.
6 Julius Mayfer, Restaurant, Reichenbergerstr. 157.
135 Wilhelm Müller, Restaurant, Ratiborstr. 18.
8 Albert Wrowka, Restaurant, Ratiborstr. 20.

Bezirk 2.
Beitragskassierer: **Reinhold Rosan**,
Görlicherstr. 33, v. 4 Tr.
Zahlstellen:
34 Moriz Mix, Restaurant, Staliberstr. 59.
32 Paul Stenzel, Restaurant, Waldemarstr. 65.
30 August Wamier, Restaurant, Falkensteinstr. 7.
25 Wilhelm Großer, Restaurant, Köpenickerstr. 20a.

Bezirk 3.
Beitragskassierer: **Hermann Hampel**,
Wendstr. 25, Quagbe. 4 Tr.
Zahlstellen:
39 Gustav Döhring, Restaurant, Gräfestr. 2.
40 Wilhelm Mahlow, Restaurant, Diefenbachstr. 31.
37 Julius Wolff, Restaurant, Belle-Alliancestr. 74a.
38 Julius Reibnik, Restaurant, Fiedrichstr. 45.
52 Gustav Federhard, Restaurant, Boppstr. 4.

Bezirk 4.
Beitragskassierer: **Karl Tschuchner**,
Prinzessinnenstr. 4, 3 Tr.
Zahlstellen:
62 J. Casp, Restaurant, Hornstr. 2.
84 Heinrich Störmer, Restaurant, Wartenburgstr. 16.
58 Joh. Thomsen, Restaurant, Gneisenaustr. 30.
60 Karl Knechtel, Restaurant, Wasserthorstr. 14.
80 Ernst Lörich, Restaurant, Markgrafenstr. 88.
298 Anna Krübis, Restaurant, Luisenstr. 26.

Bezirk 5.
Beitragskassierer: **Richard Quack**,
Grüner Weg 55, v. 4 Tr.
Zahlstellen:
456 August Baumert, Restaurant, Rosenstr. 9.
104 Wilhelm Goldmann, Restaurant, Engelshof 12.
122 H. Marggraf, Restaurant, Dissenstr. 5.
103 Robert Bogul, Restaurant, Bischofstr. 12.
121 Fuchs, Restaurant, Holzmarktstr. 37a.
87 Richard Buchholz, Restaurant, Friedrichsgracht 25.
105 Dominikus Nowack, Restaurant, Schmidtstr. 21.
88 Paul Seidel, Restaurant, Molltenstr. 4/5.
89 Friedrich Meier, Restaurant, Alte Leipzigerstr. 1.
457 Georg Wehnacht, Restaurant, Grünstr. 21.
152 Johann Voss, Restaurant, Kosterstr. 101.
474 Carl Müller, Zigarrengeschäft, Baumschulenweg, Baumschulenstr. 14.

Bezirk 6.
Beitragskassierer: **Friedrich Ties**,
Chodowickstr. 40, v. 2 Tr.
Zahlstellen:
118 Hafeloff, Restaurant, Landsbergerstr. 8.
125 W. Späth, Restaurant, Weinst. 28.
120 H. Heibitz, Restaurant, Elisabethstr. 45a.
123 H. Schachtz, Restaurant, Neue Königsstr. 30.
124 Fr. Winter, Restaurant, Georgenkirchstr. 25.
117 Herm. Weiße, Restaurant, Landwehrstr. 38.
126 Emil Trunt, Restaurant, Kalfadenstr. 20.
178 Max Schöber, Restaurant, Tilsiterstr. 23.

Bezirk 7.
Beitragskassierer: **Georg Nieburg**,
Gubenerstr. 9, v. 2 Tr.
Zahlstellen:
129 Wilh. Schulze, Restaurant, Grüner Weg 11.
128 Albrecht Meager, Restaurant, Langestr. 10.
127 Carl Mitsch, Restaurant, Poppenstr. 13.
131 Wilhelm Schmische, Restaurant, Andreasstr. 60.
130 Julius Mielack, Restaurant, Blumenstr. 38.

Bezirk 8.
Beitragskassierer: **August Lehmann**,
Gubenerstr. 49, Quagbe. 1 Tr.
Zahlstellen:
148 H. Rohmann, Restaurant, Müdersdorferstr. 29.
150 Ww. Büschel, Restaurant, Müdersdorferstr. 41.
143 Paul Neumann, Restaurant, Mühlenerstr. 49a.
153 August Ties, Restaurant, Warschauerstr. 61.
142 Otto Fischer, Restaurant, Warschauerstr. 45.
151 H. Meyer, Restaurant, Posenerstr. 29.
169 Bruno Salwas, Restaurant, Stralauer Allee 17.
159 Otto Beck, Restaurant, Gohlerstr. 10/11.
148 Wilhelm Neumann, Kosterstr. 26.

Bezirk 9.
Beitragskassierer: **Gustav Bloßdorf**,
Ruppertsstr. 35, v. 2 Tr.
Zahlstellen:
164 Richard Schinke, Restaurant, Müggelstr. 16.
156 Ferd. Salwas, Rest., Rummelsburg, Kantstr. 44.

170 Josef Ertel, Restaurant, Pfarstr. 74.
167 S. Schwantes, Restaurant, Frankfurter Allee 181.
168 Karl Rosenblatt, Restaurant, Grünbergerstr. 13.
166 Fritz Reiber, Restaurant, Hohen-Schönhausen, Berlinerstr. 93.
140 Ferd. Müller, Restaurant, Herzbergstr. 26.
165 Gustav Mielke, Restaurant, Müllendorferstr. 14.
163 Gustav Groch, Restaurant, Alt-Bohagen 48.

Bezirk 10.
Beitragskassierer: **Karl Wendi**,
Graudenzstr. 2, v. 2 Tr. 1. Aufg.
Zahlstellen:
171 Otto Blöger, Restaurant, Nigaerstr. 95.
172 Franz Schulz, Restaurant, Ederstr. 18.
173 Adolf Köhring, Restaurant, Hübnerstr. 13.
174 Emil Panten, Restaurant, Heidenfeldstr. 11.
177 Ed. Ganzlow, Restaurant, Eldenaerstr. 22.
394 Adolf Berg, Restaurant, Nigaerstr. 27.
200 Paul Dartsch, Zigarrengeschäft, Bettendorferstr. 28.

Bezirk 11.
Beitragskassierer: **Max Schulte**,
Pasteurstr. 38, 2. Quagbe. 2 Tr.
Zahlstellen:
183 Dittmann, Restaurant, Königs-Chaussee 83.
182 August Reimann, Rest., Weihensee, Wörthstr. 23a.
195 Friedrich Mansch, Restaurant, Wintzstr. 12.
189 August Mierste, Restaurant, Immanuelstr. 26.
188 Heinrich Sachse, Restaurant, Greifswalderstr. 37.
205 Karl Schönberg, Restaurant, Allensteinerstr. 38.
197 Reinhold Wiese, Restaurant, Ebingenstr. 89.
210 Fischer, Zigarrengeschäft, Landsberger Allee 123.
198 David Köhler, Restaurant, Greifswalderstr. 80b.

Bezirk 12.
Beitragskassierer: **Ernst Gahler**,
Schliemannstr. 7, 1. Quagbe. 3 Tr.
Zahlstellen:
218 Albert Knappe, Restaurant, Stolpischestr. 30.
227 H. Weibel, Restaurant, Kuglerstr. 44.
215 August Neumann, Restaurant, Dunkerstr. 90.
220 Josef Gapa, Restaurant, Nieder-Schönhausen, Eichenstr. 12.
222 Th. Scherbing, Restaurant, Dunkerstr. 21.
211 Heinrich Schwarz, Restaurant, Wollankstr. 23.
230 Karl Abendroth, Restaur., Pantow, Mühlenerstr. 31.
229 Ahnisch, Zigarrengeschäft, Pantow, Florastr. 49.
225 Karl Kuls, Restaurant, Pappelallee 39.
232 H. Dobrosław, Restaurant, Schliemannstr. 39.

Bezirk 13.
Beitragskassierer: **Ernst Marquardt**,
Schönhäuser Allee 172a, 3 Tr. (Eingang Schwedterstr.)
Zahlstellen:
483 Ferd. Reinte, Restaurant, Schönhäuser Allee 177b.
237 Otto Seume, Restaurant, Lothringerstr. 9.
238 Wilh. Lamprecht, Restaurant, Wörtherstr. 39.
239 H. Schünemann, Restaurant, Steinstr. 17.
240 Wilh. Köhler, Restaurant, Lothringerstr. 67.
473 Karl Ties, Restaurant, Danzigerstr. 74.
476 Reinh. Bugge, Restaurant, Kastanienallee 95/96.
481 Oswald Conrad, Restaurant, Linienstr. 52.
439 Oskar Grunow, Restaurant, Dragonerstr. 15.
181 Franz Content, Restaur., Weihensee, Leberstr. 5.
186 Herm. Hülte, Rest., Weihensee, Uckermarkstr. 190.

Bezirk 14.
Beitragskassierer: **Herm. Schwabe**,
Schliemannstr. 46, Quagbe. 3 Tr.
Zahlstellen:
257 Ernst Korn, Restaurant, Gleimstr. 10.
255 H. Giesecke, Restaurant, Köpenickerstr. 74.
241 Max Fieß, Restaurant, Wolgasterstr. 8.
251 Ferd. Wolter, Restaurant, Swinemünderstr. 88.
250 D. Runze, Restaurant, Lörkingstr. 10.
248 Franz Schuldt, Restaurant, Putbusenerstr. 25.
246 Heinrich Unruh, Restaurant, Ruppinerstr. 41.
249 Paul Lerche, Restaurant, Gleimstr. 70.
256 Georg Haase, Restaurant, Schwedterstr. 226a.
471 Siebert, Restaurant, Biondstr. 7.

Bezirk 15.
Beitragskassierer: **Wlad. Ruljewicz**,
Ufedomstr. 27, v. 4 Tr.
Zahlstellen:
262 J. Cylvan, Restaurant, Bergstr. 62.
272 Carl Wörenhof, Restaurant, Ufedomstr. 28.
268 Arnold Scheiff, Restaurant, Wattstr. 11/12.
273 Oskar Obiglo, Restaurant, Stralsunderstr. 11.
263 Georg Goedicke, Restaurant, Bergstr. 39.
271 Carl Döhling, Restaurant, Brunnenerstr. 79.
274 Otto Frädrich, Restaurant, Strelitzerstr. 63.
266 Clemens Gärniner, Restaurant, Herzdorferstr. 8.
276 Max Mödel, Restaurant, Anklamstr. 50.
270 H. Teiwis, Restaurant, Voltastr. 34.
485 Carl Meinow, Uckerstr. 8, 3 Tr.
183 Hans Milkowitz, Voltastr. 39.

Bezirk 16.
Beitragskassierer: **Ernst Lehmann**,
Bergstr. 22, v. 1 Tr.

Zahlstellen:
292 S. Palm, Restaurant, Oranienburgerstr. 69.
283 S. Brodow, Restaurant, Casselerstr. 9.
289 Herm. Janicke, Restaurant, Vorststr. 9.
287 Albert Ties, Restaurant, Invalidenstr. 124.
297 Wilh. Dams, Restaurant, Schlegelstr. 9.
296 Friedr. Ties, Restaurant, Fenustr. 32.
282 August Nowalitz, Restaurant, Dallborferstr. 5.
286 H. Farnsteiner, Restaurant, Neue Hochstr. 8.
288 Richard Hesse, Restaurant, Gr. Hamburgerstr. 41.
324 August Marsand, Restaurant, Selterstr. 12.
326 Adolf Dobat, Restaurant, Selterstr. 3.
330 Hugo Wurpel, Restaurant, Müllerstr. 12a.
317 Adolf Rosenau, Restaurant, Adolphstr. 12.

Bezirk 17.
Beitragskassierer: **Herm. Genß**,
Straße 60 c 13, v. 3 Tr.
Zahlstellen:
314 Heinrich Dabbert, Restaurant, Kolbergerstr. 20/21.
313 August Lange, Restaurant, Reinickendorferstr. 42.
308 Otto Strund, Restaurant, Wellermannstr. 93.
309 Franz Bähr, Restaurant, Badstr. 44.
303 Carl Brad, Restaurant, Stettinerstr. 17.
304 August Blath, Restaurant, Koloniestr. 76.
301 Schönicke, Restaurant, Wiesenstr. 40.
302 Arthur Kottke, Restaurant, Britzmannstr. 10.
305 Paul Fritsche, Restaurant, Drontheimerstr. 4.
306 Ernst Globig, Restaurant, Koloniestr. 15.
310 Ernst Stiwe, Restaurant, Britzener Allee 70.
414 Adolf Fischer, Restaurant, Soldinerstr. 36.

Bezirk 18.
Beitragskassierer: **Ludwig Zeise**,
Centerstr. 4, Quergebäude 3 Tr.
Zahlstellen:
344 Alfred Lewandowski, Restaurant, Müllerstr. 47.
340 Mich. Herrmann, Rest., Reinickendorf, Meißenerstr. 53.
343 Otto Blasius, Restaurant, Guineastr. 39.
336 Bruno Glawe, Restaurant, Liebenwalderstr. 4.
342 Ferd. Boller, Rest., Reinickendorf, Gesellschaftstr. 42.
337 Johann Mombrei, Restaurant, Reinickendorf, Schwanenweberstr. 37.
322 Robert Rindt, Restaurant, Schulstr. 25.
345 Herm. Schulz, Restaurant, Magstr. 13b.
132 Gustav Wuche, Restaurant, Tegel, Egelsstr. 8.
335 Julius König, Restaurant, Hennigsdorferstr. 12.
50 Robert Raab, Rest., Wilhelmstr., Lindenallee 39.

Bezirk 19.
Beitragskassierer: **Richard Bah**,
Fehmarstr. 17, v. 2 Tr.
Zahlstellen:
371 Carl Lehmann, Restaurant, Habelbergerstr. 35.
357 Pentuhn, Restaurant, Wilhelmshäuserstr. 9.
367 J. Burtchat, Restaurant, Spenerstr. 22.
358 Albert Lamprecht, Restaurant, Putlitzstr. 10.
366 Jakob Casar, Restaurant, Alt Moabit 119.

Bezirk 20.
Beitragskassierer: **Albert Kramski**,
Wattstr. 9, Stfl. 4 Tr.
Zahlstellen:
389 Wilhelm Dröbler, Zigarrengeschäft, Güttenstr. 65.
380 Fritz Pilz, Restaurant, Rostockerstr. 27.
386 Max Richter, Restaurant, Wickestr. 24.
377 Herm. Röder, Restaurant, Emdenerstr. 46.
Bernhard Fett, Restaurant, Berlichingenstr. 3.
397 Ferd. Stahne, Restaurant, Sickingenstr. 72.
354 Carl Fern, Restaurant, Jagowstr. 12.
472 Otto Reichpietsch, Restaurant, Güttenstr. 8.

Bezirk 21.
Beitragskassierer: **Wilh. Rosenkranz**,
Charlottenburg, Frankfurterstr. 21.
Zahlstellen:
2 Otto Friedrich, Restaurant, Rehringstr. 3a.
1 Max Brill, Restaurant, Goethestr. 78.
16 Anna Bohlw, Restaurant, Danabrukerstr. 1.
14 H. Karweit, Restaurant, Nonnenbamm 4.
8 Otto Trempler, Restaurant, Königsstr. 6.
4 August Sader, Restaurant, Rosinenstr. 9.
388 Herm. Loebel, Restaurant, Neuchlinstr. 4.
3 Karl Weiting, Restaurant, Rehringstr. 4.

Bezirk 22.
Beitragskassierer: **Ernst Steffens**,
Rulmstr. 4, I. Stfl. part.
Zahlstellen:
426 Ernst Obst, Restaurant, Martin Lutherstr. 51.
420 W. Poschmann, Restaurant, Borbergr. 9.
423 Gräbner, Restaurant, Gr.-Görschenstr. 22.
412 Wiemer, Restaurant, Bülowstr. 59.
411 Dannemeier, Restaurant, Burggrafenstr. 13.
427 Strauß, Restaurant, Kaplerstr. 5.
422 Otto Heuer, Restaurant, Tempelhofer Weg 5.
Bezirk 23.
Beitragskassierer: **Otto Spierling**,
Steglitz, Wiquellstr. 7a, Laden.
Zahlstellen:
409 August Apelt, Rest., Tempelhof, Berlinerstr. 41.
444 Rohmann, Restaurant, Steglitz, Schloßstr. 117.

440 Theophil Lenski, Restaurant, Gr.-Lichterfelde, Chausseest. 55.
484 Herm. Bernsee, Rest., Steglitz, Schlossstr. 119.
398 Fried. Wechelle, Rest., Friedenau, Handjerystr. 60/61.
383 Herm. Nitsche, Rest., Wilmersdorf, Gasteinerstr. 6.

Bezirk 24.

Beitragskassierer: Karl Mounien, Nizdorf, Hermannstr. 23, v. 1 Tr.

Zahlstellen:

443 Robert Beckmann, Restaurant, Weisestr. 26.
447 August Schmel, Restaurant, Skottbusser Damm 32.
448 Wilh. Schlenker, Restaurant, Reuterstr. 76.
445 Wilh. Müller, Restaurant, Wismanstr. 12.

Bezirk 25.

Beitragskassierer: Herm. Wolter, Nizdorf, Sanderstr. 7, Siff. 3 Tr.

Zahlstellen:

460 Paul Krauer, Restaurant, Zietenstr. 69.
480 Franz Lange, Restaurant, Richardstr. 112.
475 Paul Gellert, Restaurant, Steinmeßstr. 93.
468 August Klein, Restaurant, Cannerstr. 15.
469 Herm. Vogt, Restaurant, Tiefholzstr. 35.
247 Heine. Hoppel, Restaurant, Gottlieb Dunkelstr. 11.
353 Karl Zielass, Restaurant, Gottlieb Dunkelstr. 59.

Bezirk 26.

Beitragskassierer: Ernst Schulz, Köpenick, Amstfr. 7, 1 Tr.

Zahlstellen:

318 Albert Mart, Restaurant, Köpenick, Amstfr. 7.
319 S. Schulze, Restaurant, Köpenick, Lindenstr. 1c.
433 A. Stippelohl, Rest., Köpenick, Schönerlindestr. 5.
209 Frau Franz, Restaurant, Grünau, Köpenickerstr. 88.
359 Gustav Joch, Mt-Gliede.
291 Ferd. Breitenborn, Köpenick, Gutenbergstr. 21.
435 Aug. Singuhr, Rest., Friedrichshagen, Seelstr. 36.
355 Simon Müller, Restaurant, Fichtenau, Kurhaus.
431 Aug. Lehmann, Rest., Köpenick, Berlinerstr. 1.
55 Friedr. Bernede, Restaurant, Ober-Schöneeweide, Wilhelminenhofstr. 18.
408 Otto Biege, Rest., Adlershof, Kronprinzenstr. 20.
184 Otto Neumann, Restaurant, Nieder-Schöneeweide, Grünauerstr. 5.
187 M. Degebrot, Restaurant, Erkner, Friedrichstr.

Franz- = Buchholz.

Beitragskassierer: Ernst Neumann, Bahnhofstr. 24.

**Sektion I.
Handelsarbeiter.**

Hausdiener, Packer, Kutscher aus den Papier- und Pappen en gros-Firmen, Buchdruckereien, Buchbindereien und der Papierverarbeitungs-Industrie!

Wichtig! Berufskollegen! Unsere regelmäßigen Monatsversammlungen finden jeden Montag nach dem 2. Mittwoch im Monat (Partei-Zahlabend), im **Arbeitsnachweisfaal**, Alte Leipzigerstr. 1, statt.

Vertrauensmänner müssen aus allen, auch den kleinsten Betrieben gemeldet werden, damit zu jeder Zeit und Gelegenheit eine Verbindung zwischen den Berufskollegen und der Branchenleitung besteht.

Nächste Versammlung Montag, den 19. Septbr. 1910. Näheres durch Handzettel. **Die Branchenleitung.**

Fahrstuhlführer und Portiers!

Am **Mittwoch**, den 7. September 1910, abends 8 1/2 Uhr, findet im „Arbeitsnachweisfaal“ eine

Branchen-Versammlung

statt. Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Er-satzwahlen zur Branchenleitung. 4. Berufsfragen. Kollegen! Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tages-Ordnung ist das Erscheinen aller Kollegen Ehrensache. **Die Branchenleitung.**

Holzindustrie.

Packer, Hausdiener, Kutscher usw. aus den Tischlereien, Vergoldereien und Möbelgeschäften usw. Am **Donnerstag**, den 22. Septbr., abds. 8 1/2 Uhr,

Grosse Versammlung

im **Arbeitsnachweisfaal** der Verwaltung II, Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Sektensl. III.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Millhan. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes. Wir eruchen die Kollegen, vollständig zu erscheinen. Mitgliedsbücher sind mitzubringen. **Die Branchenleitung.** S. A.: Robert Romeis.

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

Voranzeige.

Am **Mittwoch**, den 21. September 1910, abends 8 1/2 Uhr im **Arbeitsnachweisfaal**, Alte Leipzigerstr. 1,

Branchen-Versammlung.

Vortrag: Die neue Reichs-Versicherungsordnung.

Kollegen Packer, Packerinnen, Kutscher, Hausdiener etc. aus den Glas-, Kurz-, Spielwaren-, Uhren-, Beleuchtungs-, Galanterie-, Lederwaren- und Exportbetrieben Gross-Berlins!

Am **Mittwoch**, den 7. September 1910, abends 8 1/2 Uhr in **Feuersteins Festhale**, Alte Jakobstr. 76,

Oeffentliche Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Paul Liebenow: „Können wir mit Hilfe des Deutschen Trans-

portarbeiter-Verbandes unsere Lohn- und Arbeitsverhältnisse verbessern?“ 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Die Branchenleitung.
S. A.: Wilh. Gutschmann.

**Sektion II.
Transportarbeiter.**

Austrägerinnen aus sämtlichen „Vorwärts“-Speditionen von Gross-Berlin!

Am **Dienstag**, den 6. September, abends 7 1/2 Uhr, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27c:

Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Bericht über den Stand unserer Bewegung. 2. Diskussion und Beschlussfassung. **Die Branchenleitung.**

Leitergerüstbauer aus allen Betrieben Berlins und Umgegend.

Am **Sonntag**, den 11. September 1910, vormittags 10 Uhr, im **Volkshaus**, Charlottenburg, Rosinenstr. 3:

Branchen-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Wie stellen sich die Kollegen zu den Behauptungen des Politikers Stabegki von der Firma Altmann inbezug auf den letzten Streik der Leitergerüstbauer? 2. Diskussion. 3. Die Vorteile unserer Unterstüzungskasse. 4. Geschäftliches. **Die Branchenleitung.**

Vertrauensleute der Fräse-, Hobel- und Schneidemühlen-Kutscher und Hilfsarbeiter.

Am **Montag**, den 5. September, abends 8 1/2 Uhr, findet im Lokale von **Walter**, Adalbertstr. 62,

Sitzung der Vertrauensleute

statt. — Tages-Ordnung: **Unsere Lohn tariffrage.** **Die Branchenleitung.**

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

Am **Mittwoch**, den 21. September 1910, abends 8 1/2 Uhr, im **Restaurant August Sahn Nachf.**, Bienenstr. 78, am **Rosenthaler Tor:**

Große Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung: 1. „Arbeit und Kultur.“ Vortrag des Kollegen **Fritz Lambrecht.** 2. Diskussion. 3. Die Erhebungen in unserem Beruf. 4. Geschäftliches, Ausgabe der Fragebogen, Abstempelung der Legitimationskarten und Aufnahme neuer Mitglieder. **Die Branchenleitung.**

Markthallenarbeiter Berlins!

Am **Sonabend**, den 3. September 1910, abends 8 1/2 Uhr, im Lokal von **Freiheit Nachf.**, Dragonerstr. 16:

Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. „Was haben die Arbeiter von der sozialpolitischen Gesetzgebung zu verlangen?“ Referent: Reichstagsabg. **Robert Schmidt.** 2. Diskussion. 3. Berufsangelegenheiten. **Die Vertrauensleute.**

Auf dem **Commerfest** bei **Lips**, **Friedrichshain**, wurde ein **Reifer** aus **Doublgold** verloren. Der ehrliche Finder wolle denselben im **Bureau der Ortsverwaltung** abgeben.

Jugend-Abteilung.

Am **Sonntag**, den 18. September cr., unternehmen die **Abteilungen des Nordens** eine

Partie nach den Rüdersdorfer Kalkbergen

unter Führung eines Geologen vom **Verein der Naturfreunde.** Die jugendlichen Kollegen treffen sich um 7 Uhr morgens an folgenden Punkten: **Ringbahnhof Schönhauser Allee; Rappel-Allee Ecke Schönhauser Allee (Normaluhr) und Prenzlauer Allee Ecke Danzigerstraße.** Zentraltreffpunkt auch für Kollegen anderer Abteilungen um 7 1/2 Uhr morgens auf dem **Bahnsteig des Ringbahnhofs Prenzlauer Allee.**

Versammlungen.

Abteilung **Gesundbrunnen II** am **Sonabend**, den 3. September cr., abends 8 1/2 Uhr, bei **Scherwinsth**, **Brunnenstr. 30.**

Abteilung **Moabit** am **Sonabend**, den 3. September cr., abends 8 1/2 Uhr, bei **Benkuhn**, **Wilhelms-havenersstraße 9.**

Abteilung **Prenzlauer Vorstadt** am **Sonabend**, den 10. September cr., abends 8 1/2 Uhr, bei **Brandt**, **Prenzlauer Allee 43.**

Abteilungen **Süd- und Südost** am **Sonabend**, den 10. September cr., abends 8 1/2 Uhr, im **Arbeitsnachweisfaal**, **Engel-Ufer 15, Siff. 3 Tr.**

Abteilung **Osten I und II** am **Mittwoch**, den 21. September cr., abends 8 1/2 Uhr, bei **S. Kemptn**, **Kistnerstr. 35, Ecke Weidenweg.**

Zahlreiche Beteiligung an allen Veranstaltungen erwartet von den jugendlichen Kollegen **Die Sektionsleitung.**

**Sektion IV.
Bezirks-Versammlungen
für Kraftwagenfahrer**

finden statt:

In **Nizdorf** am **Montag**, den 19. September, abends 7 Uhr, bei **M. Schönmann**, **Weichselstraße 65**, Ecke **Donaustraße.**

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen **Wach-mund** über: „**Armut und Reichtum.**“ 2. Dis-kussion. 3. Bezirksangelegenheiten.

Kraftdroschkenfahrer.

Am **Montag**, den 12. September, abends 8 Uhr, findet im „**Gewerkschaftshaus**“, **Engel-Ufer 15**, eine

Vertrauensmänner-Versammlung

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

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

Kraftwagenfahrer aus den Geschäfts- und Privatbetrieben!

Unsere regelmäßigen Monats-Versammlungen finden im „**Englischen Garten**“, **Alexanderstr. 27 c**, wie bisher an jedem ersten **Mittwoch** im Monat abends 9 Uhr statt. Nächste Versammlung **Mitt-woch**, den 7. September.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Berufsfragen und Verschiedenes.

Es ist Pflicht aller organisierten Kollegen, für einen guten Besuch unserer Versammlungen zu sorgen. Zahlreiches Erscheinen erwartet **Die Branchenleitung.**

Berliner Lokales.

Ein **Pneumatikfließ** mit **Strammen** zum Befestigen an der Felge (Stempel **Continental 135**) wurde am **Sonntag**, den 14. August zwischen **Bahnhof Heerstraße** und **Büchelwerder** gefunden. Abzu-holen abends nach 9 1/2 Uhr bei **Gust. Pilz**, **Eberz-walderstraße 5**, Hofpartierre.

Ein **Zuchmantel**, **Kermel** mit **Lederman-schetten** besetzt, ist auf dem **Schloßplatz** am **Freitag** **Nacht** zum 20. August **verloren** worden. Abzu-geben bei **Schöwich**, **Stargarderstr. 15**, vorn 2 Tr.

Zeugen gesucht! Diejenigen Kollegen, welche am 9. Juni d. J. früh 4 1/2 Uhr mit ihrem **Gefährt** in der **Friedrichstraße**, **Ecke Jägerstraße** hiel-ten und einen **Zusammenstoß** zweier **Kraftdroschken** mit **ansahen**, werden gebeten, ihre **Adresse** im **Ver-bandsbureau Engel-Ufer 15**, 2 Tr., **Zimmer 31**, anzu-geben.

**Sektion V.
Industriearbeiter.**

Kollegen in der Maschinenfabrik Borsig, Tegel!

Diejenigen Kollegen, die bei der **Firma Borsig** in **Tegel** als **Packer, Lager- und Transportarbeiter** tätig sind, werden ersucht, umgehend ihre **Adresse** unter **genauer An-gabe** der **Wohnung** und **Buchnummer** an den **Unter-zetzten** einzusenden.

Der damit verfolgte Zweck betrifft **agitatorische An-gelegenheiten.**

Die Sektionsleitung.
S. A.: **Karl Fromke**, **Engel-Ufer 15**, II.

Distrikt 9.

Charlottenburg, Wilmersdorf, Halensee, Schmargendorf.

Hausdiener, Packer, Radfahrer u. Kutscher!

Am **Dienstag**, den 13. September, abends 9 Uhr, findet im **Charlottenburger Volkshaus**, **Rosinenstr. 3**, (gr. Saal), eine

Große öffentliche Versammlung

statt. — Tages-Ordnung: „**Her mit der vollständigen Sonntagsruhe.**“ Referent: **Stadtvorordneter Müller.**

Es ist dringende Pflicht aller Kollegen, in dieser Ver-sammlung zu erscheinen. **Die Distriktsleitung.**

Am **Sonabend**, den 3. September 1910, im **Volkshaus** (großer Saal):

Gr. Sommernachts-Ball.

Auftreten der **„Norddeutschen Quartett-Sänger-Gesellschaft“** (Dir. **Steinfke**): **Humoristische Quartett-Gesänge**, **Vorträge**, **Rezitationen.**

Gr. Verlosung reizender und praktischer Gegenstände. Anfang des **Canzes** präz. 8 1/2 Uhr. Eintrittskarte p. Person 50 Pf. Um regen Besuch bittet **Die Distriktsleitung.**

Verantwortlicher Redakteur: **Franz Rettig**, Berlin. Verlagsanstalt „**Courier**“, G. m. b. H. Druck: **Maurer u. Dimmid**, Berlin, **Adalbertstr. 22**