

SOUMIER

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Arter 21.
Telephon: Amt IV, 930 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 zurückgesandt.
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 37.

Berlin, den 11. September 1910.

14. Jahrg.

Der 7. internationale Transportarbeiter-Kongress in Kopenhagen.

Die internationale Verständigung der organisierten Arbeiter unter sich ist ein Problem, das schon die Gegenwart nach Möglichkeit zu lösen berufen ist. Die Arbeiter fast aller Völker sind daher schon heute bestrebt, die unendlichen Schwierigkeiten, die die nationale Sprache, Sitten und Gebräuche aufgehäuft haben und die ein großes Hindernis für endliche Befreiung der Arbeiterklasse sind, nach und nach zu beseitigen. Dies obwohl oder vielleicht umso mehr, als allen zielbewussten Sozialisten nicht unbekannt ist, daß es sehr schwer sein wird, alle bestehenden Schwierigkeiten zu überwinden und deshalb dafür desto intensivere Arbeit geleistet werden muß.

Wir Transport- und Verkehrsarbeiter, deren Arbeitsfeld nicht der stabile Werkplatz, sondern die Straße, die Schienenbahn und das weltumspannende Meer ist, haben infolge unserer eigenartig gelagerten Arbeitsverhältnisse und der Tatsache, daß unsere Arbeitgeber bereits international lokalisiert ist, erst recht die erste Aufgabe zu erfüllen, mit den Hindernissen der internationalen proletarischen Verständigung gründlich aufzuräumen.

Diesem Zwecke dienen nun in erster Linie Zusammenkünfte von Berufscollegen aus möglichst allen Nationen, um daselbst klärende und werbende Aussprachen zu führen.

Seit etwa einem Jahrzehnt finden nun solche Aussprachen regelmäßig statt und sie haben uns wahrlich auf dem Wege der internationalen Verständigung schon ein gutes Stück Weges vorwärts gebracht.

Auch der 7. internationale Transportarbeiter-Kongress, der vom 23. bis 26. August d. J. in der schönen und freien dänischen Hauptstadt Kopenhagen stattfand, hat die ihm gesteckten Aufgaben und Ziele zur Zufriedenheit gelöst.

Auf diesem Kongresse waren 36 nationale Berufsorganisationen durch 62 Delegierte vertreten, hinter denen eine effektive Mitgliederzahl von 429.410 Mann steht. Es war dies also der weitaus bedeutendste internationale Transportarbeiter-Kongress, der bisher abgehalten worden ist.

Nach Erledigung der üblichen Begrüßungen und geschäftlichen Formalitäten wurden zur Leitung des Kongresses berufen als Vorsitzende mit gleichen Rechten Schumann-Deutschland, Lindley-Schweden, als Schriftführer Le Guennic-Frankreich und Forstner-Oesterreich. Dann folgte der Bericht des internationalen Sekretärs, Kollegen Sochade. Redner konnte mit Freuden konstatieren, daß die internationale Organisation der Transportarbeiterschaft seit dem Wiener Kongress gute Fortschritte gemacht hat, eine ganze Reihe von Landesorganisationen haben ihren Beitritt zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation erklärt und eine Anzahl anderer ist im Begriffe, das gleiche zu tun. Zwar haben leider auch ein paar kleine Organisationen ihren Austritt erklärt, dem aber keine Bedeutung beigemessen zu werden braucht, weil diese Austritte wahrscheinlich nur eine vorübergehende Erscheinung sind.

Dem internationalen Sekretariat sei besonders dadurch die Arbeit erschwert worden, daß verschiedene Landessekretäre es leider noch immer an gewissenhafter und pünktlicher Berichterstattung fehlen lassen. Aber so groß wie früher, seien jetzt die Schwierigkeiten nicht mehr, zweifellos sind in diesen Dingen seit dem letzten Kongress in Wien, Besserungen eingetreten. Das internationale Sekretariat habe sich bemüht, durch Umfragen die Arbeitsverhältnisse der Berufscollegen in den einzelnen Ländern nach Möglichkeit festzustellen und ist das diesbezügliche Material sowohl in dem dreisprachigen „Korrespondenzblatt“ des Sekretariats, wie auch in den Wochenberichten verwendet worden. Blatt und Berichte haben sehr zu Informationen über die Bewegung als auch zur gegenseitigen Verständigung beigetragen. Ebenso fördert die immer mehr sich häufende Korrespondenz das gegenseitige Näherkommen.

Die Leitung der Internationale resp. der Zentralrat habe nach bestem Können gearbeitet und gewissenhaft die jeweils auftauchenden Fragen erledigt.

Von allen Seiten wurde hierauf in der Diskussion dem internationalen Sekretär die Zufriedenheit

mit seiner Arbeit ausgesprochen; besonders die englischen Delegierten waren ganz mit der Art der Erledigung der Arbeiten einverstanden. Der Kongress erteilte daher dem Sekretär einstimmig Decharge.

Ueber die Aktionen der Unternehmerverbände referierte dann Müller-Deutschland: Es haben sich in der letzten Zeit Dinge ereignet, die uns veranlassen, die Frage erneut zu prüfen. Es ist vorweg festzustellen, daß die Unternehmer in der letzten Zeit planmäßig und in der brutalsten Weise sich gegen unsere Organisationen wenden. Im Augenblick, wo sie sich weniger in der Abwehr befinden, rüsten die Unternehmer zum Angriff. In allen Ländern haben sie Versuche gemacht, mit Hilfe der Gesetzgebung die Organisationen der Arbeiter zu vernichten. Das ist ihnen mit einer einzigen Ausnahme — bei den Eisenbahnern in Holland — nicht gelungen. Sie versuchen ihr Ziel auf andere Weise zu erreichen, und zwar auf ökonomischem Gebiet. Wir sind deshalb verpflichtet, die Aktionen der Unternehmer genau zu verfolgen und sie zu studieren, um daraus zu lernen. Sie haben zuerst von uns gelernt. Wir können das tun, ohne Preisgabe unserer Grundsätze. Seit dem Jahre 1906 sind die Unternehmer des Transportgewerbes daran, ihre Organisationen auszubauen und sich zu rüsten. Sie haben die Kräfte benutzt zur Einrichtung starrer Organisationen. Sie wählen die Organisationen in der verschiedensten Form. Die Trusts, Rings, Syndikate sind nicht nur im kommerziellen Interesse geschaffen, sondern sie dienen ganz besonders dem Kampf gegen unsere Forderungen und unsere Organisationen. Wir haben also unser Augenmerk nicht nur auf die Ship-pina-Föderation zu richten, sondern auf alle Organisationen der Unternehmer. Nicht nur Berufsorganisationen sind heute die Organisationen der Unternehmer, sie gehen schon dazu über, gemischte Organisationen zu schaffen, die alle Berufe des Transportgewerbes, Handel und Gewerbe umfassen, national wie international. Es ist auch falsch, zu glauben, daß die Interessengegensätze der Unternehmer einem gemeinsamen Kampfe gegen uns entgegenstünden. So scharf auch der Konkurrenzkampf unter ihnen ist, in der Bekämpfung unserer Bestrebungen und unserer Organisationen sind sie sich stets einig. Auch die Organe der Staaten werden von den Unternehmern gegen uns mobil gemacht, und der Staat selbst macht da, wo er als Unternehmer auftritt, gemeinsame Sache mit den Privatunternehmern. Die Gerichte und deren Rechtsprechung, Behörden und die Presse, alles steht heute im Dienst des Unternehmertums, und sogar die Kirche wird in den Dienst desselben zu stellen gesucht. Der Kampf um die Verbesserung der Lage der Arbeiter ist ein Naturkampf. Und gerade jetzt die Unternehmer im Transportgewerbe besonders nervös gegen uns. Es besteht kein Zweifel, daß die wirtschaftliche Krise überwunden ist, das Transportgewerbe befindet sich im Stadium eines wirtschaftlichen Aufschwungs, und da ist es unsere Pflicht, unsere Forderungen geltend zu machen. Mit der Rücksichtslosigkeit, mit der die Unternehmer besonders in England und Deutschland unsere Bestrebungen bekämpfen, forcieren sie den Kampf um die Hebung der ökonomischen Lage der Arbeiterklasse, forcieren sie den Klassenkampf. Daß diese Erscheinung sich gerade im Transportgewerbe bemerkbar macht, liegt in der Eigenart des Gewerbes. Wir sind auf diesem Kongress verpflichtet, uns zu orientieren über den Stand unserer Organisationen. Nicht zuletzt stützt sich das Unternehmertum auf die Schwäche der Organisationen der Arbeiter. Ich weiß, daß es nun manchem unter uns nicht angenehm sein wird, was ich hier ausspreche. Das soll mich aber nicht hindern, zu sagen, was nötig ist. Ich scheue nicht die Öffentlichkeit. In keinem anderen Gewerbe hat in den letzten Jahren eine solche technische Revolution sich vollzogen wie im Transportgewerbe, und seit 1908 hat sich die Situation für uns sehr verschoben. Was hat nun zu geschehen, wie können wir unsere Kämpfe in der Zukunft erfolgreich gestalten? Worte haben keinen Zweck mehr. Ein Hauptfordernis ist eine straffe Organisation auf nationaler wie auf internationaler Grundlage und eine strenge Disziplin. Ferner müssen wir uns mit guten Kampfsonds versehen. In allen Ländern fehlt es auch an der intellektuellen Erziehung der Massen. Unsere ist leider in dieser Beziehung noch sehr lückenhaft. In England besonders ist erforderlich die Schaffung einer gewerkschaftlichen Presse.

In dem Augenblick, wo wir die Disziplin ver-laffen, begeben wir uns der besten Waffe gegen die Unternehmer.

Wir haben Gewicht darauf zu legen, daß wir uns als Transportarbeiter fühlen. Nicht Eisenbahner, nicht Seeleute, sondern Transportarbeiter. Keine konfessionellen oder Klassenunterschiede dürfen uns trennen. Im Kampfe muß auch eine hinreichende Klugheit Platz greifen. Vor allem zu verhüten ist eine Verzettlung unserer Kräfte.

Diesem Referat folgte nun eine sehr eingehende und scharfe Debatte. Die Vertreter der Seeleute Englands und Amerikas meinten, es sei an der Zeit, den Kampf mit dem internationalen Feder-tum energisch aufzunehmen, sie bedauerten besonders die Stellungnahme des Referenten im „Seemann“ zu diesem Streitplan. Die Seeleute müßten in ihrem Kampfe mehr Bewegungsfreiheit haben. Die französischen und dänischen Delegierten verlangten von den Engländern die Einhaltung der Kongressbeschlüsse bei allen geplanten Lohnbewegungen, vom Referenten dagegen, daß er in jeder Weise auch gegen die Engländer konziliant handle und sich bei der Kritik der Maßnahmen einer der Internationale angeschlossenen Organisation kollegiale Mäßigung auferlege.

Der Referent bestätigte dann: Es habe ihm ferns-gelegen, sich in die Aktionen der englischen Seeleute einzumischen, nur weil diese nicht auf England beschränkt geblieben, sondern der Weltweit proklamiert und auch seitens der Engländer keine Verständigung gesucht worden sei, habe er sich gegen deren Vor-gehen gewandt.

Schumann gab dann auf eine diesbezügliche Anfrage des englischen Delegierten Bennett im Namen des Zentralrates die Erklärung ab, daß der Zentralrat ohne Ansehen der Person gegen alle Bestrebungen energisch vorgehe, die darauf abzielen, eine Trennung der Föderation herbeizuführen.

Der Kongress beschloß hierauf, daß in Zukunft der Bericht des internationalen Sekretärs zwei Monate vor Tagung des Kongresses den angeschlossenen Organisationen zu übermitteln ist. Die Publikationen der I. T. F. sollen in Zukunft, wenn die Verhältnisse dies gestatten, auch in italienischer Sprache erscheinen.

Ueber die Form der Landesorganisation sprach hierauf Döring-Deutschland, die außerordentlichen Schwierigkeiten betonend, die für den Referenten, der die nationale und autonome Empfindlichkeit berücksichtigen müsse, bestehen. Den Deutschen liege es fern, in dieser Frage zu schulmeistern, aber sie halten sich berechtigt, in dieser Frage nicht nur ihrer praktischen Erfahrung, sondern auch ihrer Ueberzeugung Ausdruck zu geben. Die Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter sind in vielen Ländern innerlich noch zu wenig gefestigt und zum eigenen Schaden in viele Branchenteile zersplittert. Deshalb ist es notwendig, daß auf diesem Kongress durch eine allgemeine Aussprache Klärung herbeigeführt wird.

Zunächst ist es die Organisation der Unternehmer, die uns dazu zwingt, zweitens die in der letzten Zeit aufgetauchten Bestrebungen, die darauf hinauszielen, die Kräfte zu zersplittern. Schließlich zwingen uns hierzu noch verschiedene andere Vorgänge in unseren Organisationen.

Die Organisationen der Transportarbeiter sind in den einzelnen Ländern nicht nur sehr verschieden, sondern meistens noch unzureichend. Vielfach glauben unsere Kollegen noch, daß im Transportgewerbe die kleinen Berufsorganisationen zur Führung des wirtschaftlichen Kampfes vorteilhafter seien, als die Zentral- und Industrieverbände. Redner weist an einer Reihe von Beispielen nach, daß da, wo man der kleinen Berufsorganisation den Vorrang gibt, auch niedrige Beiträge üblich sind. Da, wo in einem Orte sogar noch mehrere Organisationen eines Berufes bestehen, findet unter den Brudervereinen ein gegen-seitiger Kampf um die Mitglieder statt. Durch solche Bruderkämpfe dauernd in Anspruch genommen, und mangels ausreichender Kampfsonds, sind diese Organisationen niemals in der Lage, den Kampf mit den Unternehmern erfolgreich zu führen.

Solche Organisationen bestehen in verschiedenen Ländern bei den Eisenbahnern. In Frankreich haben die Hafenarbeiter zwar eine Zentralorganisation, aber sie ist eigener Art. Die Organisationen in den verschiedenen Hafenorten sind autonom und stehen mit der Zentralleitung nur in loser Verbindung. Die Bei-

träge sind außerordentlich gering, und dementsprechend sind auch die an die Zentralfasse abzuführenden Beiträge nur gering und zur Ansammlung eines Fonds zur Führung des Kampfes ungenügend.

In allen Ländern sind die Hafenarbeiter der direkten Aktion mehr oder weniger zugeneigt. Die Meinung, daß durch plötzliche Arbeits Einstellung die Unternehmer leicht zur Nachgiebigkeit gezwungen werden könnten, ist bei den Hafenarbeitern noch sehr verbreitet, und die Folge ist, daß auch dort nicht Wert auf hohe Beiträge gelegt wird, weil zu einer solchen Kampfform große Mittel nicht nötig sind. Die Kollegen übersehen, daß die Unternehmer den Arbeitern die etwa so erzielbaren Vorteile stets bald wieder abnehmen. So haben die französischen Hafenarbeiter schon 4 bis 5mal einen Tageslohn von 6 Frank er kämpft. Das ist doch kein Fortschritt, wenn man immer wieder um dieselben Forderungen kämpfen muß. Auch in Holland, wo man teilweise noch der direkten Aktion zugeneigt ist, hat man diese Erfahrung machen müssen.

Die kürzlich in Stockholm abgehaltene Konferenz der skandinavischen Seeleute hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß ein Verband der Seeleute für die drei skandinavischen Länder gegründet werden müsse, unter Ausschaltung der Transportarbeiter. Der Großstreik in Schweden hat den Organisationen bedeutende Verluste gebracht, und nun glauben die Seeleute, die Verluste wieder besser ersetzen zu können, wenn sie eine Organisation haben, die sich auf ganz Skandinavien erstreckt, aber vollkommen unabhängig ist. Diese Ansicht ist falsch, denn mit solcher Organisation werden die Reeder leichter fertig, als mit der internationalen Organisation im Transportgewerbe.

Ich will nicht sagen, daß in allen Ländern die Organisationen nach deutschem Muster eingerichtet werden sollen, denn ich möchte den Eindruck vermeiden, als wollten wir schmelzieren. Sicher sind die Organisationsverhältnisse in Deutschland gut, doch lassen sie sich vielleicht nicht in allen Ländern einführen. Bei allen Nationen muß aber als Grundsatz gelten, daß eine starke zentralistische Organisation notwendig ist.

Die gewerkschaftlichen Organisationen bleiben auch am besten politisch neutral. Ihre Neutralität hindert sie nicht, zu bestimmten Gesetzesvorlagen Stellung zu nehmen. Die Zugehörigkeit zur gewerkschaftlichen Organisation darf nicht von der Zugehörigkeit zu bestimmten politischen Organisationen abhängig sein. Dennoch müssen die Gewerkschaften sich Einfluß auf die Gesetzgebung sichern. Gerade die Transportarbeiter haben daran ein hohes Interesse.

Die Beiträge dürfen nicht zu niedrig sein. Keine Gewerkschaft schädigt sich durch Einführung hoher Beiträge. Ohne große und kapitalkräftige Zentralorganisationen können wir keine Erfolge erzielen.

Wilson sprach davon, daß bei einem Streik der Seeleute eines Landes die Schiffe der International Shipping Federation in fremden Häfen nicht beladen oder gelöscht werden sollen. Wer soll aber für strikte Durchführung sorgen, wenn in den Ländern nicht starke Organisationen vorhanden sind?

Aus allen diesen Gründen heraus kann den Berufscollegen in allen Ländern nur empfohlen werden, einheitliche Organisationen auf streng zentralistischer Grundlage zu schaffen und diese Organisation durch Erhebung genügender Beiträge für alle Fälle kampfbereit zu machen.

In der ausgiebigen Diskussion wurde von einigen Mitgliedern der hybridföderalistische Standpunkt vertreten, während die Mehrheit auf dem modernen zentralistischen Standpunkt stand.

Der Kongreß akzeptierte darauf mit großer Mehrheit die Ausführungen des Referenten.

Folgende Anträge wurden ohne Diskussion angenommen:

Die Uniao dos Operarios Estivadores in Rio de Janeiro beantragt: Der Kongreß möge Schritte unternehmen, den Mannschaften der ausländischen Dampfer, die in Rio de Janeiro anlaufen, zu untersagen, daß sie Sonntags die Dampfer laden oder löschen. — Der Svenska Transportarbetarebund beantragt: „Der Kongreß möge internationale Maßnahmen ergreifen, um die Verwendung der Seeleute an den Dampfschiffen beim Laden und Löschen abzuschaffen.“ — Ein weiterer Antrag verlangt, daß auch für die Hafenarbeiter eine Legitimationskarte eingeführt werde. — Ferner fordert ein Antrag, daß dahin gewirkt werde, daß die Seeleute in den Häfen, in denen die Hafenarbeiter sich im Streik befinden, nicht verpflichtet werden können, Streikbrecherdienste zu verrichten. Schließlich sollen Streikäre in allen Ländern bestraft werden, die über alle Maßnahmen der Koedierung und über alle wichtigen Vorgänge in Reederkreisen berichten sollen.

Es folgt die Beratung und Beschlussfassung über die weiteren Anträge. Nach kurzer Debatte wurden folgende Anträge dem Zentralkomitee überwiesen: Ein Antrag des „Allgemeine Niederländische Seemannsbund“:

1. Es wird als die erste Pflicht eines jeden organisierten Seemanns betrachtet, mit allen Kräften gegen den Gebrauch von alkoholischen Getränken zu kämpfen. Begründung: Es ist wohl allgemein bekannt, daß der Gebrauch von Alkohol eines der größten, wenn nicht das allergrößte Hindernis ist, das einem guten Zusammenarbeiten der Seeleute zur Förderung ihrer gemeinsamen Forderungen hinderlich im Wege steht.

2. Die organisierten Seeleute aller Länder haben die Pflicht, sich bei Annahmungen gegenseitig zu unterstützen und mitzuwirken an der Klärung. Begründung: Obwohl wir keine Fürsprecher der verpflichteten Mitarbeiterschaft sind, haben wir nichtsdestoweniger die Meinung, daß das praktische Zusammenarbeiten der organisierten Seeleute auf internationalen Gebiet jeden zwingt, die beantragte Maßregel auszuführen.

3. Der Kongreß möge erwägen, ob nicht auf allen Schiffen nachfolgende Verbesserungen angebracht werden können, die sich auf die Mannung und Einrichtung der Logis für die Besatzung unter dem Range

eines Steuermannes und Maschinisten beziehen: a) Die Logis sind mühsam anzubringen. b) Die Kojen der Schlafplätze sind so anzubringen, daß sie nicht längs Bord des Schiffes sind, auch nicht übereinander stehen. c) Aufenthaltsraum und Schlafplätze müssen voneinander getrennt sein. d) Es muß für eine gute Ventilation Sorge getragen werden und sowohl des Nachts als während des Tages für eine ausreichende Beleuchtung. e) Ebenfalls muß für einen ausreichenden Raum gesorgt werden, damit die Effekten und sonstigen Sachen der Besatzung untergebracht werden können. Auch muß eine Wabekammer für die Mannschaft vorhanden sein. Begründung: Die Nachteile der gegenwärtigen Einrichtung der Logis als auch der Umstand, daß sie auf dem meist ungünstigsten Platz und auf dem gefährlichsten Teil des Schiffes angebracht sind, macht die Notwendigkeit allgemeiner Verbesserungen besonders planmäßig. Ferner liegt es auch im Interesse der Stilleheit an Bord.

Ferner ein Antrag der „Niederländische Vereeniging van Spooren Tramweg-Personeel“: Der internationale Sekretär wird beauftragt, eine Uebersicht zusammenzustellen a) aus den bekommenen Informationen über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, in welcher die Angestellten, welche dieselbe Arbeit leisten, möglichst mit demselben Namen angebeutet werden; b) über die Einrichtung und Arbeitsnachweise von Personalauslässen der Eisenbahner und über die gesetzlichen Bestimmungen gegen das Streikrecht; c) über die finanziellen Ergebnisse der Staats- und privaten Eisenbahnbetriebe, und die Resultate vor dem nächsten Kongreß den angeschlossenen Verbänden zuzustellen. Ferner empfiehlt der 7. internationale Kongreß den angeschlossenen Organisationen der Eisen- und Straßenbahner, in den verschiedenen Ländern dahin zu streben, daß die Staatsbehörden Vorschriften über die Arbeitsbedingungen erlassen, die denen bei den Privatgesellschaften mindestens entsprechen müssen.

Die Organisation der Hafenarbeiter in Frankreich beantragt: 1. Die gleichen Beiträge für alle angeschlossenen Organisationen. 2. Es bleibt jeder Landesorganisation überlassen, ihre internationale Propaganda nach Kategorien und Bedarf zu unternehmen. 3. Es bleibt jeder angeschlossenen Organisation frei, auf Konferenzen oder internationalen Kongressen nach gleichen Kategorien zusammenzutreten, um den Bedürfnissen ihres Kreises gerecht zu werden.

Ueber die Gleichstellung des Beitrages der Eisenbahner mit denen der anderen Organisationen wurde nach Mitgliebzahlen abgestimmt und diese mit übergroßer Majorität beschlossen. Internationale Konferenzen dürfen nur mit Zustimmung des Zentralrates abgehalten werden. Ein Antrag Desterreichs, daß der J. L. F. sich nur zentrale Organisationen anschließen dürfen, wurde nach der Erklärung des Zentralrates, daß er stets demgemäß handeln werde, als erledigt betrachtet.

Ueber den Stand, Anwendung und Einfluß der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage der Berufscollegen waren vier Referate vorgelesen, die infolge Zeitmangels leider nicht mehr gehalten werden konnten. Furuseth, San Francisco, Nordamerika, begründete kurz folgende Forderungen für die Seeleute:

- 1. Abschaffung aller Gefängnisstrafen für Verlassen des Schiffes im sicheren Hafen; 2. Abschaffung aller Gefängnisstrafen für die Verweigerung, Befehlen zu gehorchen, während das Schiff im sicheren Hafen liegt, an Stelle dieser Strafen Zahlung solcher Betrages, wie er demjenigen bezahlt werden muß, der engagiert wird, um die verweigerte Arbeit zu verrichten. 3. Abschaffung aller Entlassungs-Zertifikate, die im Besitz des Führers bleiben. An Stelle derselben ein Befähigungsnachweis, der im Besitz des Seemanns bleibt; 4. Abschaffung aller Vorauszahlungen auf die Löhne, sowohl direkt wie indirekt; 5. Abschaffung aller Ueberweisungen von Löhnen, mit Ausnahme näher abhängiger Verwandten; 6. Einführung eines Fähigkeitsgrades für die Seeleute, der wenigstens drei Jahre Seebienst auf Deck fordert; 7. Einführung eines Fähigkeitsgrades für die Heizer, der wenigstens eine sechsmonatliche Tätigkeit als Trimmer fordert; 8. Bemannungstabelle, nach welcher wenigstens 75 pSt. der Besatzung, mit Ausnahme der Offiziere, gelehrte Seeleute sein müssen, die die Sprache der Offiziere genügend verstehen, um deren Befehlen gehorchen zu können; hat seinem Referat über „Stand, Anwendung und Einfluß der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage der Seeleute“ dieselbe Resolution zu Grunde gelegt. Der Kongreß in Wien hatte von der Beschlussfassung Abstand genommen. — Obgleich keiner der Diskussionsredner sich grundsätzlich gegen die aufgestellten Forderungen wandte, stellten sie sich doch alle auf den Standpunkt, daß der Resolution in der vorliegenden Form nicht zugestimmt werden könne. Die Abstimmung über die Resolution ergab die Annahme des zweiten Teils, der die Forderungen enthält. Mit 19 gegen 17 Stimmen wurde beschlossen, daß es jeder Nation überlassen solle, diese Forderungen nach ihrem eigenen Ermessen zu begründen.

Für die Hafen- und Transportarbeiter referierte Lindley-Schweden in englischer Sprache. Da eine Uebersetzung dieses Referats auf dem Kongreß leider nicht mehr gegeben werden konnte, werden wir den wesentlichsten Inhalt dieser Rede unseren Lesern später mitteilen.

In Anbetracht der vorgeschrittenen Zeit verzichtete Dreher- und Brunner-Deutschland auf ihre Referate. Sie werden dieselben schriftlich niederlegen, so daß sie dem Protokoll beigesetzt werden können. Die Resolutionen beider Referenten werden verlesen. Die Resolution Dreher lautet: „Der siebente Internationale Transportarbeiterkongreß in Kopenhagen, die rechtliche Vertretung einer halben Million organisierter Transportarbeiter in Amerika und Europa fordert die Parlamente und Regierungen der zivilisierten Staaten

auf, zwecks der überall stets notwendiger werdenden erhöhten Verkehrsicherung und zum Schutze der Verkehrsarbeiter eine gesetzliche Regelung der Verhältnisse im Verkehrsgewerbe herbeizuführen. Die Arbeitszeit ist gesetzlich zu normieren: auf 9 Stunden für erwachsene, im Fuhrgewerbe tätige Arbeiter und Kutscher, auf 8 Stunden für Arbeiter und Kutscher im Fuhrgewerbe unter 18 Jahren, auf 8 Stunden für Kraftwagenfahrer, auf 8 Stunden für Straßenbahnführer und Schaffner. Der Kongreß fordert ferner von der Gesetzgebung gesetzliche Festlegung eines Ruhetages von 36 Stunden in der Woche und Einföhrung dieser Ziele fordert der Kongreß alle Verkehrsarbeiter auf, bei Parlamentswahlen nur derjenigen politischen Partei ihre Stimme und ihre Unterstützung zu gewähren, die dafür Garantien bietet, daß ihre Vertretung im Parlament für die gesetzliche Verwirklichung unserer Forderungen votiert.“

Brunner beantragt folgende Resolution: „Die Gesetzgebung fast aller Länder und Staaten hat, um die angebliche Streitgefahr von den Betrieben der Eisenbahnen, der Licht- und Wasserversorgung und von den sonstigen öffentlichen und gemeinnützigen Betrieben fernzuhalten, seit Jahren eine Tendenz verfolgt, die erkennen läßt, daß die gesetzlichen Maßnahmen der Regierungen darauf gerichtet sind, den Arbeitern und Bediensteten der Eisenbahnen und aller sonstigen öffentlichen und gemeinnützigen Betriebe die Wahrnehmung ihrer beruflichen Interessen unmöglich zu machen. Der siebente Internationale Transportarbeiter-Kongreß in Kopenhagen verurteilt entschieden diese Maßnahmen und erklärt, daß die Einschränkung oder gänzliche Entziehung des Vereinigungs- und Streikrechts der in staatlichen und gemeinnützigen Betrieben tätigen Arbeiter und Bediensteten ungerecht und nicht geeignet ist, den Streik unter allen Umständen von den Betrieben fernzuhalten. Die beste Gewähr für die Fernhaltung von Streiks und ähnlicher Kampfmittel erblickt der Kongreß in der gesetzlichen Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisationen, die in dem Mitbestimmungsrecht bei der Festsetzung und Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen ihren berechneten Ausdruck bietet, und in der Freiheit der Betätigung jeder politischen Ueberzeugung. Der Kongreß erachtet es als die Pflicht aller in Frage kommenden Organisationen, dahin zu wirken, daß den Organisationen der Eisenbahner und der sonstigen staatlichen und gemeinnützigen Betrieben das Recht der Mitbestimmung bei der Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen eingeräumt und ihnen gesetzliche Anerkennung garantiert wird. Gleichzeitig empfiehlt er, nur der politischen Partei Sympathie und Unterstützung zuzuwenden, die dafür die Garantie bietet, daß ihre Vertreter im Parlament gegen Entziehung der Arbeiterklasse votieren.“ — Beide Resolutionen wurden einstimmig angenommen. In den Zentralrat wurden die bisherigen Mitglieder wieder gewählt. Der nächste Kongreß wird 1913 in London stattfinden.

Der erfreulich gute Verlauf des Kongresses hat gezeigt, daß die Internationale der Transportarbeiter sich marschiert. Trotz der begreiflichen Verschiedenheit der Anschauungen über die Fragen der Taktik und Organisation ist eine befriedigende Verständigung gefunden worden. Zweifellos ist bei den Vertretern aller Nationen der gute Wille vorhanden, einheitlich zu arbeiten und der J. L. F. immer festere Grundlagen zu geben. So ist denn die erfreuliche Tatsache zu konstatieren, daß am Schluß des Kongresses alle Differenzen ausgeglichen waren, daß die Arbeiterinternationalen im Transportgewerbe der Unternehmernationalen fest geschlossen und zum Kampf stets gerüstet gegenübersteht.

Die Zukunft ist unser!

Der Streik der Kollkutscher und Expeditionsarbeiter Groß-Berlins.

Die Lohnbewegung der Kollkutscher und Expeditionsarbeiter ist nach einträglichem Streik mit Erfolg beendet. Am Sonntag, den 28. August, fand eine von zirka 800 Kollegen besuchte Versammlung statt, um den Bericht über die Verhandlungen mit den Unternehmern entgegenzunehmen.

Kollege Schumann sprach sein Bedauern aus, daß bei der Beschlussfassung über so eminent wichtige Dinge ein Teil der organisierten Kollegen der Versammlung fern blieben. Er ermahnte die Kollegen, die Ruhe zu bewahren und die Diskussion so leidenschaftslos wie möglich zu führen.

Für die Lohnkommission berichtete Kollege Werner über die neuen Tarifverhandlungen, die auf Grund der Beschlüsse vom Sonntag, den 21. August, erfolgt sind. Nach längeren Verhandlungen machten die Vertreter der vereinigten Spediture in einer Sitzung folgende Zugeständnisse, die auf der Voraussetzung einer fünfjährigen Vertragsdauer beruhen: Es sollen die in bahnanstaltlichen Betrieben tätigen Kutscher und Begleiter vom 1. September 1910 bis zum 28. Februar 1913 einen Lohn von 26,50 Mk. erhalten. Das bedeutet eine Lohnerhöhung von 2,50 Mk. bis 3,50 Mk., denn bisher betrug der Anfangslohn 23 Mk., der nach halbjähriger Beschäftigung auf 24 Mk. stieg. Dieselben Kutscher und Begleiter sollen vom 1. März 1913 bis zum 31. August 1915 einen Lohn von 28,50 Mk. erhalten, also eine weitere Zulage von 2 Mk. — Die Kollegen in den Stadtbetrieben sollen erhalten vom 1. September 1910 bis zum 28. Februar 1913 einen Lohn von 30,50 Mk. (Bisher Anfangslohn 25 Mk., nach einem halben Jahre 28 Mk.) Vom 1. März 1913 bis zum 31. August 1915 soll ihr Lohn 32,50 Mk. betragen. Der Referent betonte, daß hiernit für die erwähnten Kollegen der langerehnte Einheitslohn zugestanden sei. — Die Bodenarbeiter erhielten bisher 24 Mk. und nach einem halben Jahr 26 Mk. Nach

den Zugeständnissen der Expeditionen sollen die Bodenarbeiter vom 1. September 1910 bis zum 28. Februar 1913 erhalten als Anfangslohn 26,50 Mk. und nach vierteljährlicher Tätigkeit 28,50 Mk., und vom 1. März 1913 bis zum 31. August 1915 sollen sie erhalten als Anfangslohn 28,50 Mk. und nach vierteljährlicher Tätigkeit 30,50 Mk. Der Einheitslohn für diese Gruppe konnte leider nicht durchgesetzt werden. — Den Mitfahrern (Jugendlichen), die in einer besonderen Versammlung tagen, werden ebenfalls Lohn-erhöhungen zugesprochen, die für die Mitfahrer nicht zu unterschätzende Verbesserungen sind. — Die Arbeitszeit der Kutscher in bahnamtlichen wie in den Stadtbetrieben soll dauern von 6 1/2 Uhr morgens bis 7 1/2 Uhr abends, in welcher Zeit aber 2 1/2 Stunden Pausen eingeschlossen sind. Das bedeutet gegenüber dem jetzigen Zustand eine Verkürzung von einer Stunde. Für Ueberstunden sind 60 Pf. vorgesehen. Wenn morgens eine halbe Stunde früher begonnen wird, wie sie mit 30 Pf. vergütet. — Für Bodenarbeiter soll die wirkliche Arbeitszeit 10 1/2 Stunden innerhalb einer Bruttoarbeitszeit von 13 Stunden betragen. (Pausen also 2 1/2 Stunden.) Bisher betrug die Arbeitszeit der Bodenarbeiter 11 Stunden innerhalb einer unbegrenzten Bruttoarbeitszeit, die nach dem Ermessen der Betriebsleiter ausgedehnt wurde. Beginnt die Arbeitszeit der Bodenarbeiter 7 Uhr morgens, so soll sie 8 Uhr abends enden; beginnt sie 6 Uhr morgens, so endet sie 7 Uhr abends. Die darüber hinaus geleistete Arbeit wird als Ueberstunden mit pro Stunde 50 Pf. bezahlt. — Als Urlaub soll gewährt werden nach einjähriger Tätigkeit eine Woche, nach 3 Jahren 10 Tage, nach 5 Jahren 12 Tage, nach 10 Jahren 14 Tage. — Für Streitfälle ist eine Schlichtungskommission vorgesehen. — Redner empfiehlt die Annahme des Zugeständnisses, ebenso Schumann namens der Organisationsleitung. — Es entspann sich eine sehr lebhaft diskutierte Diskussion, in der verschiedene Redner gegen und andere für die Annahme der Zugeständnisse der Unternehmer sprachen. Die geheime Abstimmung ergab die Ablehnung der Vorschläge mit 371 gegen 343 Stimmen, also mit einer Mehrheit von 29 Stimmen; 4 Stimmen waren ungültig; die übrigen Kollegen enthielten sich der Abstimmung. — Die Kommission und Leitung machte unter diesen Umständen den Vermittlungs-vorschlag, die Zugeständnisse der Expediteure anzunehmen unter der Bedingung, daß die Expediteure statt mit einem fünfjährigen sich mit einem vierjährigen Vertrag einverstanden erklären, sowie damit, daß die zweite Zulage von 2 Mk. statt nach 2 1/2 Jahren bereits nach zwei Jahren eintritt. Dem stimmte die Versammlung zu.

Die jugendlichen Mitfahrer aus den Expeditionsbetrieben, welche der Jugendsektion unseres Verbandes als Mitglieder angehören, hatten ihre besondere Versammlung bei Markowski in der Andreasstraße. Namens der Lohnkommission erstattete Kollege Uthoff den Bericht über die letzte Verhandlung mit den Unternehmern. Die Arbeitgeber hätten ebenfalls den zuletzt aufgestellten Wünschen der jugendlichen Arbeiter nicht vollends zugestimmt. Anstatt des geforderten Lohnes von 16 bzw. 18 Mk. pro Woche, hatten die Expediteure folgende Zugeständnisse gemacht. Der Einstellungslohn für jugendliche Mitfahrer im Alter bis 17 Jahre beträgt 13 Mk., für solche über 17 Jahre 16 Mk. Nach einhalbjähriger Beschäftigung erhalten diese Kollegen eine Zulage von 1 Mark, sofern diejenigen unter 17 Jahre den Lohn von 15 Mk. und die über 17 Jahre alten den Lohn von 18 Mk. noch nicht erreicht haben. Die Arbeitszeit der jugendlichen Mitfahrer solle dieselbe wie für die Kutscher sein. Den Wunsch der jugendlichen Kollegen, eine halbe Stunde des Morgens später wie die Kutscher zum Dienst erscheinen zu dürfen, hätten die Unternehmer abgelehnt. Ebenfalls wollten sie einen Urlaub für die jugendlichen Arbeiter nicht akzeptieren. Redner empfahl ebenfalls im Auftrage der gesamten Verhandlungskommission, die Annahme dieser Zugeständnisse. Gegenüber der bisherigen Entlohnung, die durchweg bei Eintritt nur 12 Mk. pro Woche betrug, bedeute dieses Zugeständnis eine wesentliche Verbesserung. Es sei noch in Betracht zu ziehen, daß die Nebenleistungen (an Trinkgelder für Abtragen) auch in Zukunft weiter bestehen bleiben. Redner ermahnte weiter die jungen Kollegen, daß sie sich strikte nach den Beschlüssen ihrer älteren Mitarbeiter richten möchten und in ihrem jugendlichen Eifer nicht Handlungen begingen, wodurch das Ansehen des Verbandes und unserer Lohnbewegung geschädigt werden könnte.

In der ausgedehnten Diskussion erklärten die meisten Redner die gemachten Zugeständnisse für nicht genügend und verlangten Ablehnung.

Mit Rücksicht darauf, daß die Versammlung der Kutscher und Bodenarbeiter ihren Beschluß noch nicht gefaßt hatte, setzten die Jugendlichen ihren Beschluß aus und begaben sich zum großen Teil nach der Versammlung bei Keller, um dort den Beschluß der Kutscher abzuwarten.

Der oben erwähnte Beschluß der Kutscher wurde den Unternehmern am Montag, den 29. August zugestellt und bereits im Laufe des Nachmittags lief die schriftliche Mitteilung ein, daß die Unternehmer die neuen Vorschläge sowie jede weitere Verhandlung ablehnen. Sofort wurde zu Mittwoch eine Versammlung einberufen, um hierzu Stellung zu nehmen. — Die überaus gut besuchte Versammlung, in der auch zahlreiche Frauen anwesend waren, nahm, von froher Kampfesstimmung befeuert, mit Entrüstung die Antwort der Unternehmer entgegen.

In der Diskussion traten die Kollegen unter Beleuchtung ihrer Lage und der Mißstände im Expeditionsgewerbe für unbedingte Aufrechterhaltung des am Sonntag gefaßten Beschlusses — vierjährige Tarifdauer und Lohnzulage von 2 Mk. pro Woche nach 2 Jahren — ein. Die irreführende Berichterstattung der bürger-

lichen Presse betreffs der Arbeitszeit wurde einer scharfen Kritik unterzogen. — Es gingen zwei Anträge ein. Der erste verlangte Festhalten am Beschluß von voriger Versammlung, der zweite Neuforderung eines Anfangslohnes von 32 Mk., steigend nach zwei Jahren auf 35 Mk.

Der Leiter ersuchte die Versammelten, aus tatsächlichen und praktischen Gründen dem zweiten Antrag die Zustimmung zu versagen. — Der erste Antrag wurde mit großer Majorität angenommen.

Nunmehr erfolgte die Verlesung der Präsenzliste. Sie ergab, daß nur vier kleine Betriebe nicht vertreten waren. Außerdem fehlten die Kollegen Bodenarbeiter, die Nachtschicht hatten. Die geheime Abstimmung über Annahme oder Ablehnung der Zugeständnisse resp. Arbeitsniederlegung ergab 955 Stimmen für Ablehnung resp. Streik und 30 Stimmen dagegen. Braufender Beifall folgte der Verkündung des Resultats. Kollege Werner gab noch einige Verhaftungsmaßnahmen und teilte mit, daß um 10 Uhr vormittags eine Versammlung anberaumt sei, um die Berichte der Vertrauensmänner entgegenzunehmen.

In freudiger Kampfesstimmung verließen die Kollegen in früher Morgenstunde, um 3 Uhr, das Lokal. Die Masse der Kollegen bewegte sich in ruhiger und würdiger Weise durch die Köppenstraße über die Schillingstraße. Die meisten Kollegen eilten nach den Betrieben, um ihren Kollegen, welche Nachtschicht machten, von dem Beschluß in Kenntnis zu setzen. So mancher Nachtschwärmer aus der bestehenden Klasse und auch verschiedene Auspuffer aus den Expeditionsbetrieben machten verbuzte Gesichter über die Menschenmenge, welche sich zu so später Nachtstunde durch die Straßen bewegte, wohl nicht ahnend, daß diese Arbeiter in den Kampf zogen, um sich bessere wirtschaftliche Existenzbedingungen zu erobern.

Die Versammlung der streikenden Kollegen am Donnerstag vormittag tagte ebenfalls bei Keller.

Die Kutscher und Bodenarbeiter füllten dicht gedrängt den großen Saal nebst Galerien, während die jugendlichen Mitfahrer den größeren Nebensaal füllten. Dieselben hatten sich ebenfalls einmütig ihren Kutschern angeschlossen. Kollege Werner berichtete zunächst, daß in der vorausgegangenen Vertrauensmännerstimmung festgestellt werden konnte, daß der Streikbeschluß mit großer Einmütigkeit durchgeführt worden sei. Nur in den Betrieben Fischer, Gerhard u. Sey, J. G. Henze, Jakobshof, Marzillier, Anhalter Bahn und Brack u. Nothenstein, Alexandrinenstraße, seien zusammen ungefähr 40—60 Leute stehen geblieben. Es sei zu behaupten, daß diese Kollegen keine Solidarität geübt hätten. Die Einmütigkeit der Kollegenstift habe auf die Arbeitgeber großen Eindruck geübt. Seit dem frühen Morgen seien die Telefonapparate im Verbandsbureau nicht zum Stillstand gekommen. Besonders waren es die ringfreien Expediteure, welche verlangten, daß sofort Vertreter des Verbandes bei ihnen erscheinen möchten, sie seien gewillt, die Forderungen der Streikenden zu bewilligen. Alle verfügbaren Kollegen im Bureau seien fortgeschickt, um den Arbeitgebern einen Revers unterschreiben zu lassen, nach welchem sie sich zunächst verpflichten, den evtl. Tarif des Vereins der Expediteure auch für ihre Betriebe anzuerkennen.

Von fünf solcher Firmen seien die Unterschriften bereits eingelaufen. Außerdem habe der Generalsekretär des Kollegenvereins der Expediteure, Herr Banier, bereits telefonische Mitteilung gemacht, daß die Arbeitgeber seit heute früh ebenfalls versammelt wären und bereits die letzte Forderung der streikenden Kollegen bewilligt hätten. Unsererseits sei aber noch gewünscht worden, daß uns dies durch ein Schreiben bestätigt werden möchte. Dies Schreiben sei inzwischen eingelaufen, welches die Bestätigung enthält, und von Werner verlesen wird. (Stürmischer Beifall und Begeisterung.)

In dem Schreiben wünschen die Arbeitgeber, daß die Arbeit unverzüglich wieder aufgenommen werden möge. Diesem Wunsch konnten die Streikenden insofern nicht nachkommen, als sie durch die Nachtversammlung und der daran anschließenden Vormittagsversammlung übermüdet waren. Sie beschloßen daher, die Arbeit am nächsten Morgen wieder einmütig aufnehmen zu wollen und diesen Beschluß den Expediteuren mitzuteilen. Es wurde dann noch der Antrag gestellt, diejenigen Kutscher, welche sich dem Streikbeschluß nicht gefügt hätten, aus dem Verbandsauszuschließen. Dieser Antrag wurde der Bezirksverwaltung zur näheren Untersuchung und Prüfung überwiesen.

Von dem Versammlungsleiter wurde sodann noch darauf hingewiesen, daß die Verbandsvertreter sofort nach Beendigung der Versammlung die Verhandlungen mit den einzelnen ringfreien Expediteuren fortsetzen würden.

Unter begeisterten Hochrufen auf den Verband und den glücklichen Verlauf der Streiks, verließen hierauf die Kollegen den Saal.

Das Ergebnis der Verhandlungen mit den ringfreien Expediteuren war, daß alle vom Streik betroffenen Firmen die Forderungen der Kutscher und Arbeiter bewilligten. Es sind dies A. Kinkel, Josef Leintauf, Ziemendorf, S. Neumann, Schütt u. Nolte, Oskar Kohnmann, Wendtschlag u. Bohl, Bartel u. Laufs, J. Abramowski und Karl Schröder Nachf. Die Veröffentlichung des abgeschlossenen Tarifs wird später im "Courier" erfolgen.

So hat die Organisation wiederum bewiesen, daß sie ein Kulturfaktor ersten Ranges ist. Ihrem Wirken ist es zuzuschreiben, daß die Kollegen Expeditionsarbeiter eine Lohnerhöhung bis zu 5,50 resp. 7,50 Mk. pro Woche, eine Arbeitszeitverkürzung von 1 Stunde pro Tag, eine erhebliche Verbesserung der Urlaubsverhältnisse, geregelte Arbeitsverhältnisse für die Bodenarbeiter, Einsetzung eines Schiedsgerichtes u. a. m. erreichten. Auch der Einheitslohn ist durchgeführt.

Damit sind die Uebelstände beim Wechsel der Arbeitsstelle behoben.

Nun liegt es an den Kollegen, das Errungene festzuhalten. Nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern die Organisation ausbauen, den Mitgliederbestand festigen, nicht ruhen und rasten, bis auch der letzte Mann Mitglied der Organisation geworden ist; das muß die Parole für die Zukunft sein.

Der Streik der Lagerarbeiter im „Magdeburger Warenverein“, Kolonialwaren-Großhandlung, G. m. b. H.

Wie in Nr. 35 des „Courier“ schon berichtet, legten am 18. August die Lagerarbeiter im „Warenverein“ wegen der erbärmlichen Lohn- und Arbeitsbedingungen die Arbeit nieder. Die Forderungen der Arbeiter um Erhöhung ihrer Löhne, Verkürzung der Arbeitszeit, Einführung von Ferien usw., wären vielleicht schon bewilligt, wenn nicht Handlungsgesellen ihren um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen kämpfenden Mitarbeitern in den Rücken gefallen wären und Arbeitswilligendienste verrichteten. Anstatt gefügt auf die Rechte des § 59 des Handelsgesetzbuches, die Liebernahme solcher Dienste abzulehnen, ist es ihnen eine Banne, sich zu willigen Helfern des Arbeitgebers zu degradieren. Ihre Erhabenheit und der sonst beliebte Dünkel schrumpfen in dem Augenblicke zusammen, wo es gilt, dem Bruder Arbeiter die Stellung zu verschlechtern oder den Kampf zu erschweren. Da zieht man die Bluse an, hängt das Schurzfell um, setzt sich auf den Kutscherbock und zieht den Handwagen, als ob alles so sein müßte. Wo bleibt da die Standeshere, mit der immer so anmaßend geprunkt wird? Auch Herr Möbelpediteur Paul Sander liefert dem Waren-Verein Arbeitswillige. Die Möbelpader Straue und Grothe sind auch hier als Arbeitswillige tätig.

Kampfbast ist die Geschäftsleitung des Warenvereins bemüht, um Erfas für die ausländigen Arbeiter zu bekommen. Die bestehenden Arbeitsnachweise, Stadtmissionen, Herbergen usw. sollten alle Lagerarbeiter vermitteln, aber es fanden sich keine wirklichen Lagerarbeiter. Nur solche Elemente, die sonst einen so großen Nutzen um die Arbeit machen, lassen sich zur Verrichtung von Arbeitswilligendiensten herbei. Ehemalige Streikbrecher und noch einige andere unfaubere Elemente, sind es, die hier wieder einmal ihren kämpfenden Brüdern in den Rücken fallen. Es scheint, als ob die Geschäftsleitung des Waren-Vereins keine Verstandigung mit den ausländigen Arbeitern herbeiführen will. Sie hielt es unter ihrer Würde, auf die Eingabe der Verbandsleitung zu antworten. Die Ursache zu diesem Verhalten liegt in dem organisationalen feindlichen Standpunkt der Geschäftsleitung. Als auf Grund der Arbeitsniederlegung die Verbandsleitung trotzdem nochmals telefonisch den Versuch unternahm, eine Verstandigung herbeizuführen, ließ sie erklären: Für sie — die Leitung des Transportarbeiterverbandes — seien die Herren überhaupt nicht zu sprechen.

Noch ein zweiter Fall zur Kennzeichnung der Organisationsfeindlichkeit. Ein in der Fleischerei beschäftigter organisierter Arbeiter war von der Arbeitsniederlegung nicht betroffen. Im Laufe des Vormittags wurde er von einem der Geschäftsinhaber ins Kontor gerufen, wo sich folgendes Gespräch entspann: Geschäftsinhaber: „Gehören Sie auch dem Transportarbeiterverband an?“ Der Arbeiter: „Ja!“ Der Geschäftsinhaber: „Glauben Sie, durch Ihre Verbandszugehörigkeit etwas zu bezwecken?“ Der Arbeiter: „Ja wohl!“ Der Geschäftsinhaber: „Wollen Sie nicht wieder aus dem Verband austreten?“ Der Arbeiter: „Nein!“ Der Geschäftsinhaber: „So, dann lassen Sie sich Ihre Papiere geben; Sie sind hiermit entlassen!“ Und weiter bemerkte er: „Solche Leute vom Transportarbeiterverband werden bei uns nie wieder eingestellt, überhaupt wollen wir mit Sozialdemokraten nichts zu tun haben.“ Will der Waren-Verein mit organisierten Arbeitern so wohl, wie mit Sozialdemokraten nichts zu tun haben, so soll ihm ja dieser Wunsch schließlich noch erfüllt werden.

Inzwischen hat auch schon eine zahlreich besuchte Handlungshilfsarbeiterversammlung zu dem Streik im Waren-Verein Stellung genommen und die Praktiken der Geschäftsleitung des Warenvereins vom gewerkschaftlichen Standpunkte aus beleuchtet. Die Handlungshilfsarbeiter, und noch dazu eine Kolonialwarengroßhandlung, deren Käufer sich zu 90 pSt. aus Arbeiterkreisen rekrutieren, müssen sich schon mit den Tatsachen abfinden, daß auch die Handlungshilfsarbeiter endlich aus ihrem langen Winterschlaf erwacht sind und sich eine Organisation geschaffen haben, mit der auch die Handlungshilfsarbeiter rechnen haben. Die Handlungshilfsarbeiter stehen heute nicht mehr auf dem Standpunkt des Bischofs Heule-Regensburg, „Daß, wer Recht ist, Recht bleiben soll“, sondern sie vertreten den Grundsatz, daß auch der wirtschaftlich Unselbständige, der Arbeitnehmer, an der Gestaltung der Lebens- und Wirtschaftsbedingungen mitzusprechen, mitzuraten und mitzuordnen hat.

Noch ein paar Worte zur Tätigkeit der Arbeitswilligen. Es muß einem wirklich grauen, wenn eine auf der Höhe der Zeit stehende Firma ehemalige Bureauhilfsarbeiter als Lagerarbeiter beschäftigt, die wohl

bei Annahme der Arbeit der Meinung waren, daß man sehr leicht einen Federhaken mit einem Zwei-Zentner-Sack vertauschen könne. Was so ein kaufmännisch vorgebildeter Lagerarbeiter alles leistet, dafür nur ein Beispiel: Der Kaufmann Sondermann wurde von der Stadtmission als Lagerarbeiter vermittelt. Er bekam als kaufmännisch vorgebildeter Lagerarbeiter den Auftrag, mehrere Fässer anzubohren. Er bohrte natürlich die Fässer nicht am Spundloch an, sondern an anderen Stellen. Der Herr Vorgesetzte geriet ob dieser Bildung und Brandkenntnisse des Lagerarbeiters so in Harnisch, daß er den kaufmännisch vorgebildeten Lagerarbeiter mit Rosenamen ansprach, die diesen nach zweitägiger Beschäftigung veranlaßten, die gasliche Stätte wieder zu verlassen. Auch die paar wenigen sich Lagerarbeiter schimpfenden anderen Arbeitswilligen mußten die Erfahrung machen, daß so ein Zwei-Zentner-Sack leider keine Ausnahme macht, ob er auf dem Rücken eines Arbeitswilligen oder auf dem Rücken eines ungeklärten Arbeiters ruht. Einige brachen mit den süßen Zuckersäcken zusammen und stöhnten gewaltig. Es würde zu weit führen, wollten wir hier alle die Vorkommnisse schildern, die die „intelligenten“ Arbeitswilligen uns boten. Wir wünschen der Geschäftsleitung viel Glück zu diesen Hilfsarbeitern. Aber weil die Geschäftsleitung des Waren-Vereins nach wie vor die Organisation der Arbeiter nicht anerkennt, wird sie sich eben weiter mit solch zweifelhaften Elementen behelfen müssen. Noch eins zum Schluß:

Arbeiter verhelfen dem Waren-Verein zu einem guten Geschäft!

Arbeiter sehen ruhig zu, wie der Waren-Verein seine Leute behandelt! Arbeiter sehen zu, wie der Waren-Verein die beschiedenen Forderungen der Arbeiter ablehnt und mit Streikbrechern arbeitet! Arbeiter bringen ihre Groschen zu dem Waren-Verein, der seinerseits einen Kampf gegen den Konsumverein führt, gegen den Konsumverein, der zum größten Teil aus Arbeitern besteht.

Darum Kollegen! Märt eure Frauen auf und handelt danach!

Welche Mehrbelastung bringt den Arbeitgebern die neue Reichsversicherungsordnung?

Die deutschen Unternehmer pflegen auch bei der geringsten Ausgestaltung der sozialen Gesetzgebung darüber zu klagen, daß die „Lasten“ bereits jetzt schon „unerträglich“ seien, daß die deutsche Produktion gegenüber der des Auslandes konkurrenzfähig werde usw. Infolgedessen ist auch manche Verbesserung unterblieben und sogar manche Verschlechterung eingeführt worden.

Der dem Reichstage vorgelegte Entwurf einer neuen Reichsversicherungsordnung sieht nun beunruhigend vor, um den Raub des Selbstverwaltungsrechtes der Arbeiter in den Krankentassen mit einem Schein des Rechts zu umkleiden, daß die Beiträge in der Krankenversicherung nicht mehr zu zwei Dritteln von den Versicherten und zu einem Drittel von den Unternehmern, sondern je zur Hälfte getragen werden. Es ist selbstverständlich, daß das eine ganz gewaltige Mehrbelastung der Arbeitgeber bedeutet. Nach der amtlichen Statistik sind im Jahre 1907 für die Krankenversicherung aufgebracht worden 300 379 186 Mk. Hiervon entfallen auf die Arbeitnehmer an Beitragsanteilen, Eintrittsgeldern und Zuschlägen 208 Millionen 204 204 Mk. und auf die Arbeitgeber 92 174 982 Mk. Werden die Beiträge halbiert, so haben die Arbeitgeber die Hälfte ihrer bisherigen Aufwendungen, also 46 087 491 Mk. mehr anzubringen.

Das ist jedoch nicht die ganze neue Belastung, welche die Änderung des Vertragsmodus den Arbeitgebern bringt. Bekanntlich soll die Krankenversicherung auf weitere Schichten der Bevölkerung ausgedehnt werden und zwar auf 2 968 000 landwirtschaftliche Arbeiter und Arbeiterinnen, 1 105 000 häusliche Dienstboten, 356 000 unständig Beschäftigte, 40 000 im Wandergewerbe tätige Personen, 295 000 Hausgewerbetreibende und 259 000 Angehörige kleinerer Berufsstände. Das sind insgesamt rund 5 Millionen Personen, wodurch die Gesamtzahl der Krankenversicherungspflichtigen auf ca. 18 Millionen ansteigt. Ueber die Notwendigkeit dieser Erweiterung ist wohl kein Wort zu verlieren. Sie wird von den bürgerlichen Sozialpolitikern einstimmig gefordert, bringt den Armenkassen und Unternehmern selbst manche Vorteile und ist in einigen anderen europäischen Staaten, wenigstens teilweise, schon durchgeführt. Diese Erweiterung der Versicherung kostet rund 60 Millionen Mark. Würde diese erwähnte Mehrbelastung geteilt, so kostete sie den Arbeitgebern 20 Millionen Mark., bei der Halbierung kostet sie ihnen aber 30 Millionen Mark., also 10 Millionen Mark. mehr. Witherin bringt die neue Ordnung der Dinge den Arbeitgebern eine Mehrbelastung allein in der Krankenversicherung von zirka 57 Millionen Mark. pro Jahr.

Es ist nun charakteristisch, daß trotz dieser Mehrbelastung die deutschen Unternehmer bis jetzt noch nicht gegen die Vorlage mobil gemacht haben. Wenn man nicht annehmen will, daß das ganze frühere Geschrei über die „unerträgliche Belastung“ durch die Arbeiterversicherung eine Komödie gewesen ist, so bleibt nur die Annahme, daß die Erhebung des Selbstverwaltungsrechtes den Unternehmern schwerer wiegt, als das zu bringende pekuniäre Opfer. Möglicherweise ist es so kalkulierend: erst die Verwaltung in unsere Hände, dann werden wir schon sehen, daß die Ver-

sicherung uns nicht zu viel kostet. Auf alle Fälle muß das Verhalten der Unternehmer dem neuen Vertrag gegenüber, die Arbeiter nicht gerade mit Vertrauen zu den letzteren erfüllen.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Berlin. Eine Fahrgewindigkeit von 25 Kilometer in der Stunde hat der Regierungspräsident für den Automobilverkehr noch in einigen Vorortbezirken zugelassen. Es sind dies die Amtsbezirke Nieder-Schöne Weide, Rixdorf, Ober-Schöne Weide, Friedrichshagen, Biesdorf und Malchow. In Wannsee erscheint der dortigen „Autofahrer“ wegen die 15-Kilometergewindigkeit bestehen zu lassen. Zugleich ist die Fabelhauffee zwischen Pfelzberg und Forsthaus Wannsee für den Verkehr mit großen Gesellschaftsautomobilen und Automobilomnibussen gesperrt worden. Diese Verordnung tritt mit dem 11. September in Kraft.

Berlin. Wieder ein Schuzmann der sich „nich“ irrt. Dieses in unserem Fachblatt bekannte Thema hat schon manchem Kollegen die Augen geöffnet über die Heiligkeit des Schuzmannes vor Gericht. Einen drastischen Beitrag hierzu liefert uns folgende Notiz des „Vorwärts“ vom Schöffengericht in Wannsee:

Nach den zahlreichen Chauffeuren, die im Laufe des Jahres die Anlagebank des Potsdamer Schöffengerichts zu betreten haben, mußte gestern auch ein Herrnschauffeur, das Mitglied des Repräsentantenausschusses des Kaiserlichen Automobilclubs Herr de la Croix vor dem Potsdamer Schöffengericht erscheinen. Der Angeklagte hatte gegen einen Strafbefehl in Höhe von 10 Mk., den der Amtsvorsteher von Wannsee erlassen hatte, richterliche Entscheidung beantragt. Wie er selbst angab, kam er zur Verhandlung dieser Sache aus prinzipiellen Gründen von einer Schweizer Reise hierher, um den Fall persönlich zu vertreten. Der Wannseer Polizeiergeant Schröder hatte den Angeklagten am 19. Juni d. J. wegen Schnellfahrens aufgeschrieben. Herr de la Croix soll die Königsstraße in Wannsee mit einer Geschwindigkeit von 38 Kilometern passiert haben. Gegenüber dieser Zeugenbehauptung fielen die Behauptungen des Angeklagten und seines Chauffeurs sehr schwer ins Gewicht, und es trat ein unaufgeklärter Widerspruch zutage. Der Angeklagte bekundete in Uebereinstimmung mit seinem eidlich vernommenen Chauffeur, daß er an diesem Tage das Fahrzeug I. A. 5263 von Stuttgart kommend geführt habe, um den Wagen in Berlin zur Teilnahme an der Nikolaus-Lourensahrt durch Fußland verladen zu lassen. Ein Kurbelwellenlager war durchgelaufen und infolgedessen mußte der Wagen im langsamsten Tempo fahren. Der Wagen besitzt zwei Geschwindigkeitsmesser der Deutschen Tachometerwerke. Der vordere Messer zeigte beim Passieren von Wannsee ein Tempo von 10 bis 11 Kilometer an. Aus eigenem Interesse durfte dieses Tempo nicht überschritten werden, um nicht die Gefahr des Zusammenbruchs der ganzen Maschine heraufzubeschwören. Tatsächlich habe die „Schnellfahrt“ von Potsdam nach Charlottenburg-Prnte ungefähr zwei Stunden gedauert, um den Wagen zu schonen. Es sei ganz unmöglich, mit einem so havarierten Wagen 500 Meter in 47 Sekunden zu durchfahren. Gegenüber diesen Behauptungen nutzte die Behauptung des Polizisten: „Was ich anzeige, das ist gut!“ gar nichts. Der Angeklagte wurde freigesprochen. — Ob ein Chauffeur, der nicht Herr de la Croix heißt, auch das Glück gehabt hätte, bei den Richtern mehr Glauben zu finden als der Schuzmann, möchten wir sehr in Frage stellen. Jedenfalls beweist aber der vorliegende Fall, was es mit den polizeilichen Schätzungen der Autogeschwindigkeit auf sich hat.

Wir sind derselben Meinung. Jedoch ist es für alle Chauffeure von großer Wichtigkeit, daß einmal wieder die Irrungen eines Schuzmannes vor Gericht festgestellt sind. Leider hat nicht jeder Chauffeur solche beweiskräftigen Anhaltspunkte vor Gericht, wie der Angeklagte. Es sei denn, die Chauffeure führten von Polizeiwegen ein stets kontrolliertes Tagebuch.

Mürnberg. Der Magistrat erläßt zur Zeit Anfragen bei allen deutschen Städten nach den üblichen Höchstgeschwindigkeiten für Automobile. Man will in Nürnberg die Höchstfahrgewindigkeit, die zurzeit auf 20 Kilometer stündlich festgesetzt ist, in den Vororten auf 30 Kilometer ausdehnen. Hoffentlich geht die Stadt Nürnberg mit gutem Beispiel voran.

Bierfahrer.

Weihenfels.

„Seh' die Perrücken auf von Millionen Soden, Seh' Deinen Fuß auf ellenhohe Soden, Du bleibst doch immer, was Du bist.“ In der Nr. 35 der „Brauereiarbeiter-Zeitung“ bringt der Angestellte der Brauerei in Leipzig, Amborn, einen Bericht über einen in der Brauerei Lohrenz in Weihenfels stattgehabten Streik und Tarifabschluß. In diesem Bericht muß werden einige Bierfahrer, die Mitglieder unseres Verbandes sind, als Streikbrecher bezeichnet, weil sie nicht mit den Brauereiarbeitern gemeinsam die Arbeit niedergelegt, sondern weitergearbeitet haben.

Wir sind nachgerade beinahe an alles gewöhnt, wenn es von unsern Freunden, den Brauereiarbeitern, daß aber Amborn, der genau weiß, wie die Dinge lagen, versucht, seinen Mitgliedern eine solche lauti-dische Mäße aufzuhängen, um ihnen den vereinbarten Tarif schmächterhaft zu machen, und, wie immer, selbster in diesem Falle „geschlossenen Organisation“ das Wort

zu reden, grenzt denn doch an — na, sagen wir es lieber nicht.

Das eine wollen wir vorweg nehmen: Wenn die beliebte Einheitsorganisation der Brauer in diesem Falle wirklich vorhanden gewesen wäre, einem Amborn wäre es sicher nicht gelungen, überhaupt einen Tarif abzuschließen. Im Folgenden wollen wir nun nachweisen, wie die Bewegung sich vollzog und wie „peinlich genau“ Amborn es mit der Wahrheit nimmt.

Wir stehen bereits seit 1905 mit der Brauerei Lohrenz im Tarifverhältnis. Der erstabgeschlossene Tarif lief Ende Juni 1908 ab. Wir erneuerten ihn für die Bierfahrer, die Mitglieder unseres Verbandes waren, mit wesentlichen Verbesserungen bis zum 30. Juni 1911. Daß es den Brauereiarbeitern nicht gefiel, beweist, daß nachträglich Amborn für die Bierfahrer einen zweiten Tarif abschloß, trotzdem, wie uns von der Brauerei versichert wurde, Amborn gesagt worden sei, daß sie bereits im Tarifverhältnis mit uns stehen. Amborn freilich bestreitet das letztere, er will davon nichts gewußt haben. Der von Amborn abgeschlossene Tarif ist nun jetzt abgelassen. Amborn reichte neue Forderungen ein und verhandelte auch mit der Betriebsleitung. Wir hatten von diesen Verhandlungen so wenig eine Ahnung, wie davon, daß die Arbeitseinstellung erfolgen sollte, weil sich die Parteien nicht gleich einig geworden waren. Trotzdem verlangten die Brauer von unsern Mitgliedern, daß sie sich am Streik beteiligten, also kontraktbrüchig werden sollten. Nun sollten auch die Brauer wissen, daß derjenige, der vertragsbrüchig wird, dadurch auch seine Vertragsfähigkeit einbüßt und wir wären in diesem Falle kontraktbrüchig geworden. Daß wir ihnen diesen Gefallen nun nicht taten, mag für sie unangenehm sein, wir können das aber nicht ändern. Jedenfalls wäre trotzdem aber eine Verständigung möglich gewesen, wenn man nicht, wie so oft, auf jener Seite geglaubt hätte, man brauche uns nicht. Die Verständigung ist jedoch sogar nachträglich noch zustande gekommen.

Am zweiten Streiktag — früher war es nicht möglich — fuhr unser Gauleiter nach Weihenfels, um sich von den Dingen, die sich dort abspielten, zu überzeugen. In Gemeinschaft mit dem Genossen Horack ging er dann in die Brauerei, um, wenn möglich, mit dem Inhaber zu verhandeln. Amborn weiterte sich jedoch, mit hineinzugehen, da ihm, wie er vortrug, nach der letzten Verhandlung vom Inhaber der Zutritt ausdrücklich verboten war. Horack und unser Gauleiter mußten nun, wenn in der Sache überhaupt etwas getan werden sollte, es vorläufig allein versuchen. Sie haben dann mit Herrn Niemer, dem Inhaber der Brauerei, eine volle Stunde und länger verhandelt über die Frage, ob er, Herr N., nicht doch im beiderseitigen Interesse mit Amborn verhandeln wolle, und nicht nur das erreicht, sondern auch, daß unser Tarif, der noch bis zum 30. Juni 1911 galt, als abgelassen betrachtet und für alle Beschäftigten ein neuer Tarif vereinbart werden sollte. Das ist denn auch am gleichen Tage geschehen.

Wie nun ein Mann, wie Amborn, der doch von allem, was geschehen, unterrichtet war, nachträglich von Streikbruch mit Bezug auf unsere Kollegen reden und schreiben konnte, müßte fast unbegreiflich erscheinen, wenn man nicht wüßte, daß es eben immer noch Leute gibt, die ohne eine gewisse, freilich nicht gerade vornehme Eigenschaft, nicht zu leben vermögen.

Droschkenführer.

Berlin. Am Sonntag den 29. August hatten sich die Kollegen Droschkenführer versammelt, um von den Änderungen der Droschkenordnung im Landes-Polizeibezirk Berlin, Kenntnis zu nehmen.

Der Referent schilderte die durchgemachten Wandlungen der Droschkenordnung der letzten 20 Jahre bis in die neueste Zeit. Besonders sei die im Jahre 1905 erschienene Droschkenordnung von uns kritisiert worden.

Die Fuhrherren haben sich früher recht wenig um ihre Interessen gekümmert. Das haben stets die Vertreter ihrer Verbände bewiesen. So sei die Entwicklung des Automobils noch auf ihren Verbandstage in Frankfurt a. M. bekämpft worden. Erst der zuletzt abgehaltene Verbandstag der Fuhrherren in Breslau habe sich ein wenig mehr mit der eigenen Lage befaßt.

Auch die vorgenommenen Änderungen der Droschkenordnung, sowie die Änderung der Tage seien Wünsche der Fuhrherren gewesen. Die Entnahmen werden sich hierdurch durchaus nicht erhöhen. Die Weichbildgrenze sei so weit hinausgeschoben worden, daß dieselbe für Pferdewagen kaum noch in Betracht kommt.

Es sei auch fast unverständlich, wie die Herren bei den jetzigen teuren Futterpreisen für Herabsetzung der Tage sein könnten. Bei einer Umfrage im vorigen Jahr hatten sich unsere Kollegen gegen die Herabsetzung der Tage ausgesprochen.

Bei der Zusammenkunft der Interessenten im vorigen Jahr, sei ja noch eine viel weitere Herabsetzung der Tage von den Fuhrherren gewünscht worden.

Es wurden nun die einzeln geänderten Paragraphen, die für die Kollegen in Betracht kommen, bekannt gegeben.

In der Diskussion wurden Anfragen gestellt über die Orte, die in den Landespolizeibezirk Berlin eingereicht sind, speziell über den Weg von Treptow nach Karlshorst konnte man nicht klar sehen, ob hier die erhöhte Tage in Anwendung kommt oder nicht. Der Sektionsleiter wird beauftragt, sich hierüber genau zu erkundigen und dann im „Courier“ davon Mitteilung zu machen.

Dann wurde noch über das immer mehr überhandnehmende Kollschuhfahren in den verkehrsreichen Straßen lebhaft Klage geführt und ein Antrag angenommen, beim Polizeipräsidenten dahin vorstellig zu werden, daß er das Kollschuhfahren in den verkehrsreichen Straßen verbiete.

Ein weiterer Antrag, ebenfalls beim Polizeipräsidenten einzukommen, in besonderen Fällen das Umwenden der Wagen unter den Rindern zu gestatten, wurde abgelehnt. Nach einem Appell an die Mitglieder, Arbeiterblätter zu lesen und nur da zu verkehren, wo Arbeiterblätter ausliegen, trat Schluß der Versammlung ein.

Der Tarif ist so auszulegen, daß jedesmal bei Fahrten außerhalb der im § 85 angeführten Ortschaften, erhöhte Tage einzuschalten ist (außerhalb des Landespolizeibezirks). Bei einer Fahrt von Treptow nach Karlshorst ist bei 3 Personen Anfangstage 2 einzuschalten, im Gebiet Nieder- und Ober-Schöne-weide Tage 3 und von der Himmelsburger Chaussee an nach der Rennbahn wieder Tage 2.

Wannsee. Die Verhältnisse, unter denen unsere Kollegen Droschkentischer in Wannsee leben müssen, sind schon oft an dieser Stelle kritisiert worden. Trotzdem können oder wollen die Wannseer Droschkentischer noch nicht einsehen, daß sie allein nicht in der Lage sind, ihre wirtschaftliche Stellung verbessern zu können. Es haben in diesem Sommer bereits mehrere Versammlungen stattgefunden, die aber nicht zu dem erwünschten Resultat führten. Um nun einmal festzustellen, woran es liegt, daß diese Berufskollegen so indifferenter sind, wurde direkt auf dem Halteposten an sie herangetreten. Die Kollegen schilderten nun ihre Lage in ausführlicher Weise. Die Arbeitszeit ist eine äußerst lange. Beispielsweise müssen die Kutscher der Firma Gerike morgens um 5 Uhr bereits an die Arbeit, unbekümmert darum, daß sie erst um 12, 1 oder 2 Uhr nachts nach Hause gekommen sind. Dafür erhalten sie auch einen Lohn von 30 Mk. pro Monat. Das Sprichwort: „Wie der Herr, so das Gescherr“, trifft in Wannsee zu. Der eine Wagen hat hinten rote Näder, vorne grüne. Bei einem anderen Wagen sind Näder vorhanden, welche jeden Augenblick die Speichen verlieren können. Kurz und gut, ein derartiges Wagenmaterial gehört nach unserer Ansicht in die Kumpelkammer. Die Polizei in Wannsee, — sonst als schneidig bekannt, — sieht solch gestickten und wackligen Karren nicht; aber wehe, dreimal wehe, wenn ein Kutscher sich erdreist, eine Erfrischung zu sich zu nehmen, dann regnet es Strafmandate. Daß in Wannsee nur allerbestes Wagen- und Pferdmaterial gehalten werden mußte, ergibt sich aus der unebensten Beschaffenheit der Straßen von selbst. Bremsen befinden sich nicht an den Wagen, trotzdem die Unfallbestimmungen diese ausdrücklich verlangen. Die Kutscher befinden sich, da die Straßen oft stark frequentiert werden, in beständiger Lebensgefahr. Erst kürzlich wurde ein Kollege beim Durchgehen eines Pferdes vom Wagen geschleudert und mußte Aufnahme in einem Krankenhause nachsuchen. Den Kollegen ist nur dringend anzuraten, endlich aus ihrem Schlaf aufzuwachen und Mitglied im Deutschen Transportarbeiterverbande zu werden. Dann werden bessere, menschenwürdige Zustände geschaffen. Auch ist dann die Möglichkeit vorhanden, die Disziplin darauf hinzuweisen, ihrer Pflicht als Aufsichtsorgan nachzukommen.

Fensterputzer.

Berlin. Bei allen Lohnbewegungen in der Fensterreinigungsbranche wurde uns seitens der Herren Reinigungsinstituts-Unternehmer das alte Lied vorgesungen: es sei unmöglich, höhere Löhne zu zahlen. Der Verdienst der Unternehmer sei so gering, daß, wollte man den Arbeitern höhere Löhne zahlen, die Existenz der Reinigungsinstitute in Frage gestellt sei. Vorwiegend trage die im Fensterreinigungsgewerbe vorherrschende Schmutzkonzurrenz hieran die Schuld. Zum andern aber lasse die Leistungsfähigkeit der Putzer sehr viel zu wünschen übrig. Daß dem nicht so ist, haben wir unzählige Male bewiesen. Der Mangel der Herren Unternehmer stehen aber auch nackte Tatsachen gegenüber, die nicht hinweg zu leugnen sind. Die Tatsachen, daß der größte Teil der Unternehmer durch die Ausbeutung ihrer Arbeiter kapitalkräftig geworden, ist gewiß doch der beste Beweis von der Leistungsfähigkeit der in diesem Berufe tätigen Arbeiter. An dem Bestehen der Schmutzkonzurrenz sind die Unternehmer einzig und allein selbst schuld. Solange ein derart elendes Agentensystem, wie es im Reinigungs-gewerbe an der Tagesordnung ist, vorherrscht, bei dem das Hauptbestreben der Agenten dahin geht, möglichst viel Rundschaft zu bringen, ganz gleich zu welchem Preis, solange selbst die Herren Unternehmer gegenseitig die Preise drücken, lediglich um recht viel Rundschaft zu bekommen, solange wird man mit einer Schmutzkonzurrenz zu rechnen haben, unter der das ganze Gewerbe zu leiden hat. Unter keinen Umständen aber können wir einsehen, daß unter dieser Schmutzkonzurrenz der Arbeiter leiden soll. — Wird seine Arbeit etwa weniger, weil der Kunde einen schlechten Preis bezahlt? Ist der Verbrauch seiner Arbeitskraft geringer dadurch und kann er seinen Körper nur wegen der Schmutzkonzurrenz mit geringerer Nahrung gesund und lebensfähig erhalten? Mit nichten! Die Arbeitsleistung ist genau so intensiv wie bei geordneten Verhältnissen und kein Unternehmer wird seinen Arbeiter auch nur das Geringste seines Arbeitspensums erlassen, nur, weil er ihm geringen Lohn zahlt. Und deshalb kann und darf es für den Fensterputzer nur das Eine geben, daß auch er seine Arbeitskraft, im Interesse der Erhaltung seines Körpers und im Interesse des Wohlergehens seiner Familie, so teuer wie möglich verkaufen muß. Für sich verlangen die Unternehmer jede Rücksichtnahme, damit ja der Geldbeutel geschont

wird. Bescheiden und zufrieden soll nur der Arbeiter sein, wenn auch der Magen knurrt und die Kinder im Hause nach Brot schreien.

Daß bessere Löhne auch in der Fensterreinigungsbranche gezahlt werden können, und zwar trotz der immer und immer gehörten Veremindern der Reinigungsunternehmer, wenn nur einigermaßen guter Wille vorhanden ist, das beweist der Abschluß zweier Tarife, die bis jetzt in der Fensterreinigungsbranche Bestens einzig dastehen.

Den Firmen Paul Schulz und Karl Zimmern hatten wir im Auftrag der dort beschäftigten Kollegen einen Tarifvertragsentwurf unterbreitet und ist es uns gelungen, bei den genannten Firmen nachstehenden gleichlautenden Tarif abzuschließen.

Tarif-Vertrag.

Zwischen der Firma Fensterreinigungsanstalt und den bei ihr beschäftigten Fensterreinigern sowie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Bezirk Groß-Berlin, wird heute nachstehender Tarifvertrag geschlossen:

A) Regelung des Lohnes.

1. Der Anfangslohn für geübte Fensterreiniger beträgt 26 Mk. pro Woche, steigend von 6 zu 6 Monaten um eine Mark pro Woche bis zum Höchstlohn von 30 Mk. pro Woche.
2. Aushilfsarbeiter erhalten einen Lohn von 4,50 Mk. pro Tag.
3. Vorstehender Lohn ist ohne jeden Abzug zu zahlen.
4. Jeder Fensterreiniger tritt sofort in die seiner Beschäftigungsdauer entsprechende Lohnstafe ein.
5. Etwaige zurzeit bestehende bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen werden nicht geändert.

B) Regelung der Arbeitszeit.

1. Die Arbeitszeit beginnt im Sommer morgens 6 Uhr und endet abends 5 Uhr inkl. einer zweistündigen Gesamtruhepause. Im Winter beginnt die Arbeit morgens 6 1/2 Uhr und endet abends 5 Uhr inkl. einer 1 1/2 stündigen Gesamtruhepause. Sonnabends endet die Arbeitszeit eine Stunde früher. Die Arbeitszeit beginnt und endet im Kontor der Firma.
2. Ueberstunden dürfen nur in dringenden Fällen verrichtet werden und sind dieselben von 5 bis 8 Uhr abends mit 75 Pf., von 8 bis 10 Uhr mit 1 Mark zu bezahlen. Als Nacharbeit gilt die Zeit von abends 10 bis morgens 6 Uhr und ist hierfür pro Stunde 1,25 Mk. zu vergüten.
3. Akkordarbeit wird von Fensterreinigern nicht verlangt.

C) Allgemeine Bestimmungen.

1. Die in die Woche fallenden gesetzlichen Feiertage werden vom Lohn nicht in Abzug gebracht.
2. Arbeiten mit Säure, Reinigen von Glasböckern, Abwaschen von Fassaden sind mit 50 pCt. Zuschlag zum Lohn zu bezahlen.
3. Den Putzern, welche ein Jahr im Betriebe tätig sind, ist alljährlich ein Sommerurlaub von einer Woche unter Fortzahlung des Lohnes zu gewähren.
4. Der 1. Mai gilt als Feiertag, jedoch ist die auf diesen Tag fallende Arbeit entweder vorzuarbeiten oder nachzuholen.
5. Bei Gebrauch von Arbeitskräften ist zunächst der für organisierte Fensterreiniger in Frage kommende Arbeitsnachweis zu berücksichtigen.
6. Maßregelungen wegen Durchführung dieser Vereinbarungen dürfen nicht stattfinden.
7. Etwaige sich aus diesem Tarif ergebende Differenzen oder sonstige Meinungsverschiedenheiten werden durch den Herrn Geschäftsinhaber im Verein mit dem Vertrauensmann unter Hinzuziehung eines Vertreters des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes geregelt.
8. Die Lohnzahlung erfolgt Freitags.
9. Liegt eine Arbeitsstelle in einem weiter entlegenen Stadtteil oder Vorort, so hat die Firma Fahrgehalt zu vergüten.
10. Dieser Tarif gilt vom 15. August 1910 bis zum 30. September 1912 und verlängert sich auf ein weiteres Jahr, wenn er nicht 6 Wochen vor Ablauf von einer der veritagschließenden Parteien gekündigt wird.
11. Sollte während der Dauer des Tarifes ein einheitlicher Tarifvertrag für das Fensterreinigungsgewerbe eingeführt werden, so treten die Vertragskontrahenten dem Einheitsarif bei.

Berlin, den 15. August 1910.
(Unterschriften.)

Mit Abschluß dieser Tarife, durch die unsere dort arbeitenden Kollegen erhebliche Vorteile erzielten, sind wir in bezug auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen innerhalb der Fensterreinigungsbranche ein gut Teil vorwärts gekommen. Wenngleich beide Firmen von jeher schon höhere Löhne zahlen als andere Unternehmer, so ist, wie gesagt, durch Abschluß beregter Tarife die Mär, als sei es unmöglich, den Kollegen Fensterputzern höhere als die bisherigen Löhne zu zahlen, für alle Zeit widerlegt. Was benannte Firmen, die doch gewiß nicht unter besseren Verhältnissen existieren, ermöglichen können, das ist den großen und größten Reinigungsunternehmern weit leichter. Und wenn letztere trotzdem den berechtigten Wünschen und Bedürfnissen ihrer Arbeiter nicht Rechnung tragen wollen, so wird es Sache unserer Kollegen sein, bei geeigneter Zeit auch in den übrigen Betrieben Wandel zu schaffen. Den gegenwärtigen Zeitverhältnissen genügen die jetzt obwaltenden Lohn- und Arbeitsbedingungen eben nicht mehr und es liegt an den Kollegen Fensterputzern, ob und inwieweit sie gedenken, die zurzeit unwürdigen Verhältnisse zu ändern.

Auch heute wieder rufen wir unseren Kollegen zu: „Vorwärts! Wir sind auf gutem Wege!“

Hafenarbeiter, Stinnerschiffer und Flößer.

Die Lohnbewegung der Hafenarbeiter in Emden. Nach den Bestimmungen des alten Tarifs, mußte eine Kommission der Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Laufe des Monats Juli zusammentreten, zwecks Revidierung bezw. Erneuerung des Tarifs. Gemäß diesen Bestimmungen sandten wir am 15. Juni die von uns ausgearbeiteten Forderungen nebst Begleitschreiben an die Arbeitgeber und fragten an, wann ihnen Verhandlungen angenehm seien.

Es wurde dann vereinbart, daß die 1. Sitzung am 11. Juli stattfinden solle. Ein harter Kampf schien enbrennen zu wollen, denn statt Erhöhungen der Löhne, stellten die Arbeitgeber Reduzierungen in Aussicht. Für das Löschn von Eisenerz verlangten wir eine Erhöhung von 2 Pf. pro Tons, die Arbeitgeber forderten dagegen eine Reduzierung von 2 Pf. pro Tons. Weiter wurden Reduzierungen gefordert für Buntkohl, sowie Brileits und Steinkohlen.

Nach der 8. Sitzung wurde eine Mitgliederversammlung einberufen. Dort erstattete Kollege Studenbrock den Bericht als Obmann der Lohnkommission. Die Versammlung lehnte die Verschlechterungen einstimmig ab. Die Lohnkommission wurde beauftragt, weiter zu verhandeln. In den nun folgenden vier Sitzungen gelang es nicht nur, die Verschlechterungen abzuwehren, sondern sogar eine Erhöhung durchzubringen. Die Kollegen nahmen in der nächsten Versammlung nach einer längeren, teilweise recht lebhaften Diskussion den Tarif an, jedoch wurde die Kommission beauftragt, nochmals mit den Arbeitgebern über die Positionen Eisenerz, Feinkohlen und Schwellen zu verhandeln. Auch diese Verhandlungen hatten Erfolg, so daß der Gesamttarif am 24. August von der Versammlung einstimmig angenommen wurde.

Folgende Verbesserungen sind eingetreten: Die Arbeitszeit ist von 10 auf 9 1/4 Stunden herabgesetzt.

Statt Ueberarbeit bis 10 Uhr abends 9 Uhr. Ab 1. Juli 1912 tritt eine Erhöhung des Stundenlohnes auf folgender Basis ein: Tagesstunden von 50 auf 52 Pf., Ueberstunden 55 Pf. auf 57 Pf. Sonn- und Feiertage 60 Pf. auf 62 Pf.

Bedeutende Verbesserungen treten für das Löschn von Getreide ein, und zwar ein Zuschlag für jede Matte von 4 Pf. pro Tons. Bei Eisenerz ein Zuschlag für Auf- und Abbauen des Geschirrs pro Lute 5 Mark.

Eine der hauptsächlichsten Errungenschaften ist hierbei, die Abschaffung des Durcharbeitens der Mittagspause.

Buntkohl von Wagon mit Kübel 5 Pf. pro Tons Zuschlag, für Nachfüllen im Leichter 5 Pf. pro Tons Zuschlag, Feinkohlen eine Reduzierung von 1 1/2 Pf., dafür aber eine Erhöhung der Labecklohn um 5 Pf. pro Tons in Dampfer, in Seelichter 2 Pf. pro Tons, Grubenholz ein Zuschlag von 30 Pf. pro Tons. Seringe verladen bei Bugfiedampfern ein Zuschlag von 1/2 Pf. pro Fas. Stüchtlater ein Zuschlag von 2 Pf. pro Tons. Holz überladen von Leichter in Dampfer, ein Zuschlag von 5 Pf. pro Tons. Einbrechen im Leichter ein Zuschlag von 10 Pf. und Trimmen im Dampfer mit einem Zwischendeck 4 Pf. Zuschlag pro Tons und mit mehreren Zwischendecks 8 Pf. Zuschlag pro Tons. Für durcheinander liegende Schwellen ein Zuschlag von 5 Pf. pro Tons. Beim Durcharbeiten der Mittagspause a) bei Stundenlohn wird der Doppelte Stundenlohn, b) bei Akkordarbeit außer dem Akkordlohn, der tarifmäßige Stundenlohn extra gezahlt.

Für Auf- und Abbauen des Geschirrs wird bei Getreidedampfer pro Lute 7 Mk., für Umbauen 6 Mk. bezahlt.

Eine Wiedergabe des ganzen Tarifs würde den Raum des „Courier“ zu sehr in Anspruch nehmen. Die angeführten Positionen sind die hauptsächlichsten. Die Emden Hafenarbeiter verdanken den Erfolg ihrer Lohnbewegung, nur ihrer guten Organisation, die vieles vermag, wenn nicht durch Unbefonnenheit der Wogen zu stark gespannt wird, denn dann kann er leicht brechen.

Auf drei Jahre ist nun ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen. Eins darf aber hier nicht unerwähnt bleiben. Die Emden Kollegen dürfen sich jetzt nicht die Schlafmütze über die Ohren ziehen, sie dürfen nun nicht glauben, es sei alles erledigt.

Kollegen, wir haben unsere Organisation ausgebaut in die Breite, jetzt heißt es ausbauen in die Tiefe. Hinein in die Mitglieder-Versammlungen, dort werden beherrschende Vorträge gehalten. Die Zeit muß ausgenützt werden, um neue Kräfte zu sammeln, neue Waffen zu schmieden, damit das koalitierte Unternehmertum uns jederzeit gerüstet findet. Nur dann sind wir in der Lage, uns das Geschaffene zu erhalten. Das Unternehmertum, die Kapitalisten, ruhen nicht, sie können das Wachsen der Organisationen nicht verhindern, sie wissen, daß das ihren Profit schmälert.

Wir haben mit einem kapitalkräftigen Unternehmertum zu rechnen, und deshalb müssen wir auf der Hut sein, damit wir jederzeit dem Neudertum gewachsen sind. Darum Kollegen! An die Arbeit, sei jeder ein Agitator, immer den Spruch vor Augen, der auf unserer Fahne geschrieben steht:

„Nur durch Einigkeit gelangen wir zum Ziel!“
Flensburg. Langsam aber unerbittlich geht infolge des technischen Fortschritts die Zahl der im Flensburger Hafen beschäftigten Arbeiter zurück. Mit Unbehagen sehen die Hafenarbeiter, daß der mächtige Betrieb die Handarbeit auch in ihrem Berufe immer mehr ausschaltet. Hunderte von Händen, welche noch

vor wenigen Jahren gebraucht wurden, sind jetzt beiseite geschoben, weil unnötig geworden. Nur wenigen ist es noch vergönnt, im Hafenbetrieb in Arbeit zu bleiben. Beim Kohlenimport Flensburgs tritt dies am auffälligsten zu Tage. Die Kohleneinfuhr ist gesunken, nicht aber die Zahl der beschäftigten Arbeiter. Zur Heranziehung desselben Quantums Kohle und zwar in derselben Zeit, bedarf es heute weniger Schiffe als früher, da sie mit maschinellm Betrieb bedeutend schneller abgefertigt werden. Beim Löschen von Kohlen eines einzigen Schiffes bei Anwendung der fortschrittlichen Methode spart die Firma 2000 Mt. an Arbeitslohn. Das wenige, was an Getreide usw. nach Flensburg verschifft wird, wird ebenfalls durch maschinelle Vorrichtung gelöscht. Auch hier ist für den Hafenarbeiter bis auf ein paar Mann, welche zur Bedienung der Löschorrichtungen gebraucht werden, nichts mehr zu tun übrig. Dadurch wird es erklärlich, daß die Zahl der Hafenarbeiter in Flensburg von über 300 Mann bis auf weit unter 100 zurückgegangen ist.

Der gegenwärtige Schiffsverkehr ist überhaupt ein äußerst trostloser zu nennen. Abgesehen von einem einzigen hier immer verkehrenden Kohlendampfer ist es eine geradezu große Seltenheit, wenn sich ein oder zwei weitere Dampfer — mit Kohlenladung — hier zeigen lassen. Die Stettiner Linie, welche zwei Dampfer inne hat und von welchen regelmäßig einer in der Woche hier verkehrt, können den Beschäftigungsgrad für die Hafenarbeiter nicht wesentlich erhöhen. Die beschäftigungslosen Hafenarbeiter sehen dem Winter in bangender Erwartung entgegen. Die in der Sommerzeit verkehrenden kleinen Segelsfahrzeuge bringen ab und zu noch etwas Beschäftigung. Aber zum Winter hört auch dieses auf. Um nun aber das Maß gerüttelt voll zu machen, muß gesagt werden, daß bis zu einem gewissen Grade die Hafenarbeiter zu ihrer mißlichen Lage selbst vieles beigetragen haben. Die Organisation der Hafenarbeiter in Flensburg war in früheren Jahren eine gute zu nennen. Mithin waren sie auch in der Lage, sich Respekt bei den Unternehmern zu verschaffen. Sie waren in der Lage, sich bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erkämpfen. Aber hier waren es nicht fortschrittliche, sondern rückschrittliche Momente, die hemmend eingriffen. Streitigkeiten innerhalb der eigenen Reihen, zu wenig Scharfblick und Mißachtung der Vorschläge bei der Verbandsleitung schädigten die Flensburger Hafenarbeiter sehr empfindlich. Hinzu kam, daß man glaubte, die Organisation nicht nötig zu haben. Man war der Meinung, im Vertrauen auf die eigene Kraft und den Willen eines einzelnen die Sache ebenso gut, ja noch besser regeln zu können. Man ging sogar soweit und gründete eine Gegenorganisation. Die von den eigenen Berufsgenossen ins eigene Lager hineingetragenen Zwistigkeiten schlugen dem Faß vollends den Boden aus. Die Hafenarbeiter Flensburgs waren zersplittert. Der technische Fortschritt bei der Arbeit förderte den Fortschrittsprozeß. Die Streitigkeiten im eigenen Lager machten es unmöglich, Gegenmaßregeln durchschlagender Natur zu treffen.

Die Organisation der Hafenarbeiter war in früheren Jahren insofern, einen Tarif mit den Unternehmern abzuschließen, welcher als etwas gutes, im Interesse der Arbeiterschaft liegendes, betrachtet werden mußte. Aber es gibt sehr oft Leute, bei denen das Wort: „Wenn es dem Esel zu wohl wird, geht er auch Eis tanzen“, immer zutrifft. So auch hier. Es hat damals Arbeiter gegeben, die von einem Tarif nichts wissen wollten, um, wie sie sich ausdrückten, „freie Hand zu haben“. Diese ganze unergiebige Situation machten die Unternehmer sich zu nütze. Diejenigen, welche die Arbeit am Hafen zu vergeben hatten, führten eine regelrechte Preisdrückerei herbei. Der im Jahre 1904 abgeschlossene Tarif wurde weder von den Arbeitnehmern, noch von den Arbeitgeber geakzeptiert. Mithin konnte angenommen werden, daß derselbe weiter besteht. Aber davon ist nicht mehr die Rede. Ein ganzer Teil Arbeiter werden nicht nach dem Tarif bezahlt. Die Entlohnung ist der Willkür desjenigen überlassen, welcher die Arbeiten zu vergeben hat. Der feste Wille der Kollegen, es anders zu gestalten, so zu regeln, wie es im Interesse der hiesigen Hafenarbeiter liegt, fehlt zum größten Teil. Nur wenige sind — wenigstens bis jetzt — gewillt, Hand ans Werk zu legen, um den beschämenden Zustand, daß derjenige das Geld einsackt, dem die Arbeiten übertragen werden, zu beseitigen. Wenn wirklich heute die Arbeiten vom Unternehmer den tariflichen Sätzen entsprechend bezahlt werden, so werden die Arbeiter von einer solchen Schmeißelstege betrogen. Betrogen kann man eigentlich nicht sagen, weil die Arbeiter dies wissen und sich damit zufrieden geben. Wohl wird es als ein bitteres Unrecht empfunden, wohl sieht man mit argwöhnischen Blicken umher und haßt die Faust in der Tasche, aber sich aufzraffen zur frischen Tat ist nicht — wenigstens vorläufig — zu erndglichen. Wovon liegt das? Diese Frage drängt sich unwillkürlich in den Vordergrund. Bei dem einen Teil ist die Meinung vorhanden, daß, wenn sie sich etwas derartiges bieten lassen, sie von diesen Parakiten mehr berücksichtigt werden, das heißt, daß sie mehr Arbeit erhalten als andere. Welsch ist es auch schlechter Wille, verbunden mit einer ganz gehörigen Portion Niedertracht gegen die eigenen Arbeitskollegen, die den bestehenden Zustand für gut befinden. Willkürlich läßt die Flensburger Hafenarbeiterschaft mit sich verfahren. Was für ihre gewiß nicht leichte Arbeit gezahlt wird, erfahren sie erst nachträglich. Bei der Auszahlung des Lohnes werden sie gewahrt, daß sie die Betragene sind! Ein einigermaßen genauer Beobachter sieht, wie die Flensburger Hafenarbeiterschaft langsam aber sicher immer auf ein tieferes Niveau herabgedrückt wird. Sie sind ein Schulbeispiel dafür, zu was es führt, wenn der Geist des alles besser wissen wollens, der Geist der Quertreiberei, der Geist des Außerachtlassens der Prinzipien der modernen Gewerkschaftsbe-

wegung bei einer Arbeiterklasse wie ein böses Geschwür um sich frißt. Wenn jemals das Sprichwort: „Wer nicht hören will, muß fühlen!“ zur Geltung gekommen ist, so hier. Mag auch die technische Entwicklung die Zahl der Arbeiter im Hafen herabgedrückt haben, so hätten sie doch zusammen sich eins fühlen müssen unter dem Banner der Solidarität. Der feste Wille, den Arbeitslohn nicht herabdrücken zu lassen, hätte die Arbeiterschaft am Flensburger Hafen befehlen müssen. Jene Leute, welche die Arbeiter zu Heloten herabwürdigten wollen, die sich wie Bluteigel an ihren Körper festsaugen und ihnen den letzten Blutstropfen auspressen, hätte man energisch von sich weisen müssen. Denen hätte man zeigen sollen, daß die Arbeiterschaft nicht Schindluder mit ihrem einzigen Gut, mit ihrer Arbeitskraft, spielen lassen. Jetzt ist es schwer, sehr schwer, die Ordnung wieder herzustellen. Aber noch ist es nicht zu spät! Darum frisch ans Werk! Ein anderer Geist muß einziehen. Jeder muß an seinem Platze stehen. Die Organisation als Grundpfeiler des Ganzen muß mehr und festeren Fuß fassen. Alle früheren Begebenheiten müssen vergessen sein; dann werden auch die Flensburger Hafenarbeiter Erfolge erzielen und Schulter an Schulter mit den übrigen Berufscollegen ihr redlich Teil beitragen können zur Befreiung der arbeitenden Klasse aus den Fesseln des Kapitalismus.

Zum Befähigungsnachweis in der Binnenschifffahrt stellt der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen dem Regierungsentwurf gleich zwei neue entgegen, die er wie folgt begründet:

„Staatliche Befähigungsnachweise für Schiffer und Maschinisten der Binnenschifffahrt in der geplanten Form würden eine schwerwiegende Belastung der Rheinschifffahrt, sowohl im Vergleich zu ihren eigenen heutigen Betriebsformen, wie im Vergleich zu denjenigen anderer Gewerbe bedeuten. Die Einführung einer staatlichen Prüfung für die hier in Betracht kommenden Volls- und Berufsschichten hätte unvermeidlich zur Folge, daß der Zugang zum Gewerbe erschwert und somit die Beschaffung des nötigen Mannschafstands schwierig wird. Das wäre um so bedenklicher, als schon heute die Rheinschifffahrt zuweilen an einem empfindlichen Personalangel leidet. Zugleich liegt aber auch die Gefahr vor, daß die an sich ja durchaus wünschenswerte Erhöhung des Standesbewußtseins unter den Schiffsmannschaften insofern eine unerfreuliche Richtung nimmt, als sie sich als staatlich Geprüfte fühlen. Hat schon die Ausübung einer freien Gewerbebetätigung durch staatlich Geprüfte in den unteren Berufsschichten in sich etwas Widersprüchvolles, so würde außerdem dieses Standesgefühl, zusammen mit der Berringerung des Zuganges zum Gewerbe bald dahin führen, daß die Lohnansprüche beträchtlich wachsen. Einer lediglich aus so äußerlichen Gründen beanspruchten allgemeinen Lohn-erhöhung könnte jedoch die Rheinschifffahrt in der heutigen Zeit immer schwieriger werdenden Wettbewerb ebenfalls wenig entgegen wie jeder andere Industriezweig. Es müßte denn die Möglichkeit der Lohn-erhöhung durch ein infolge günstiger Konjunktur dauernd anhaltendes Wachsen der Rentabilität innerlich begründet sein, eine Voraussetzung, auf deren Eintreten gerade jetzt gar keine Aussicht besteht.“

Zur Ausübung des Schiffergewerbes auf dem Rhein genügt nach der revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 heute das Rheinschiffpatent. Seine Erteilung ist in der Hauptsache von dem Nachweis einer ausreichenden Fahrzeit abhängig. Es mag vielleicht wünschenswert sein, für diese Fahrtauseweise eine strengere Kontrolle einzuführen, aber irgend welche Gründe dafür, an den Grundätzen selbst, unter denen das Patent erteilt wird, etwas zu ändern, und obendrein für Maschinisten und Kesselwärter ein Patent neu einzuführen, vermögen wir nicht einzusehen. Der § 132 des Gesetzes über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei stellt nur eine Befugnis, jedoch keinerlei Verpflichtung für den Bundesrat auf, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten für Binnenschiffe zu treffen. Wie überhaupt Eingriffe in die Gewerbebetätigung nur aus zwingenden Gründen erfolgen sollten, so dürfte ein so tiefer Eingriff in die freie Ausübung des Binnenschifffahrtsgewerbes, wie er in der Forderung von Prüfungen abhängiger staatlicher Befähigungsnachweise liegt, nur erfolgen, wenn es die Entwicklung der Verhältnisse unbedingt erfordere. Von einer Unertüchlichkeit des bisherigen Zustandes könnte man sprechen, wenn mit jedem Jahre mehr Schiffsunfälle vorgekommen wären, die sich auf eine unzulängliche Ausbildung von Schiffsführern und Maschinisten in ihrem Gewerbe zurückführen ließen. Diese Voraussetzung trifft auf den Rhein keinesfalls zu. Im Gegenteil dürfte aus den Tatsachen, daß der Schiffsverkehr auf dem Rhein Jahr für Jahr bedeutend zugenommen hat, daß immer größere Rheinkähne und immer schwerere Schleppdampfer gebaut worden sind, und daß sich im allgemeinen der Schiffsfahrtsbetrieb auch schneller abwickelt, ohne daß die Verhältniszahl der Unfälle zugenommen hat, der Schluss berechtigt sein, daß damit die Entwicklung der Fähigkeiten zur Schiffsführung und Schiffsbedienung in erfreulicher Weise gleichen Schritt gehalten hat. Und diese Entwicklung wird zweifellos dadurch noch besonders gefördert, daß die Unternehmensform der Reederei, ohne im Umfange der Unternehmensform der Partikulierschifffahrt voranzuwellen, der gesamten Rheinschifffahrt doch immer mehr ihre Betriebsgrundzüge aufprägt. Wir sind der Ansicht, daß die Ausbildung eines Mannes zum tüchtigen Schiffsführer oder zum vollkommenen Maschinisten für die Rheinschifffahrt am zuverlässigsten zweckmäßigsten und leichtesten erfolgen kann innerhalb der Betriebe selbst, daß, wenn in irgend einem Gewerbe, dann in der Rheinschifffahrt die praktische Erfahrung nahezu alles bedeutet, und die theoretische, schulmäßige Ausbildung nur einen

verhältnismäßig geringen, jedenfalls bloß ergänzenden Wert hat.“

Regensburg. Einen sehr schönen Erfolg haben die in unserem Verband organisierten Hafenarbeiter durch die Organisation errungen. Seit langer Zeit arbeiten die Kollegen, ohne irgend welche Aufbesserung zu recht niedrigen Lohnsätzen. Trotz angestrengtester Akkorarbeit war es ihnen sehr oft nicht möglich, den Lohn auf 4 Mt. pro Tag zu bringen. Bei der äußerst schweren und intensiven, mitunter sehr gesundheitsschädlichen Arbeit, ein recht bescheidener Verdienst. Durch die vom Zentrum verschuldete Verteuerung aller Lebensmittel und Verbrauchsgüter waren auch hier die Arbeiter gezwungen, an eine Erhöhung ihres Einkommens heranzutreten. Auf Grund der durch die Gauleitung des Verbandes eingereichten Lohnforderungen ist es nunmehr gelungen, in den Verhandlungen mit der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Amtslader-Sinnung Regensburg einen Tarif abzuschließen, der den Arbeitern sofortige Lohn-erhöhungen von 25, 50 und 75 pSt. brachte. Ein schöner Erfolg, den die Kollegen lediglich ihren krassen Organisationsverhältnissen zu verdanken haben. Möchten endlich auch die übrigen Transportarbeiter einsehen, welchen Wert die Organisation hat und sich dem Deutschen Transportarbeiterverband anschließen, damit auch für sie bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen werden können.

Handelsarbeiter.

Berlin. In Nr. 15 des „Courier“ beschäftigten wir uns mit der Firma W. Eschmann & Co. m. b. H., Eisenwaren-Großhandlung. Wir teilten darin mit, daß die Löhne äußerst niedrig sind und Ueberstunden mit — einem Festlohn bezahlt wurden. Unsere Kritik hat gewirkt. 6 Kollegen erhielten eine wöchentliche Zulage von 50 Pf. Ferner werden die Ueberstunden jetzt mit 40 Pf. bezahlt. Das erfreuliche bei der Sache ist, daß alle Kollegen, welche eine Zulage erhielten, in unserem Verbande organisiert sind und von den Entlassungen, die bei schlechtem Geschäftsgange vorgenommen wurden, die organisierten Kollegen nicht betroffen wurden. Letzteres ist wieder ein Beweis dafür, daß diejenigen Kollegen, die den Gedanken der Organisation und ihren Wert erfasst haben, auch bei der Arbeit die tüchtigsten sind. Der Unternehmer, der seine Arbeiter wegen Zugehörigkeit zur Organisation entläßt, schädigt sich und sein Geschäft. Er vertauscht gute Arbeiter gegen minderwertige.

Aus dem Geschilderten geht zur Evidenz hervor, daß so manche Lohn-erhöhung auf Grund unserer berechtigten Kritik erfolgt, während die Kollegen oftmals wägen, das gute Herz des Unternehmers hätte die Verbesserung herbeigeführt. Kollegen! Schlagt Euch diesen Gedanken aus dem Sinn! Lohn-erhöhungen und Verbesserungen werden heute nicht mehr durch Herz- und Gemütsanwandlungen der Unternehmer herbeigeführt, diese Zeiten sind schon längst vorbei! Heute können Verbesserungen der wirtschaftlichen Lage der Arbeiter nur durch einen, nicht nachlassenden Kampf, durch die Presse, durch Wort und Tat, gerichtet gegen Moloch Kapitalismus errungen werden! Darum: Alles organisiert bis auf den letzten Mann!

Berlin. Bei der Firma Regeler u. Co., Ritterstr. 71-75, Emaillewaren engros, ist es am Donnerstag, den 1. September zu ersten Differenzen gekommen, indem 9 Bader und Hausdiener plötzlich entlassen wurden, während sich 6 Kollegen mit den brutalen auf's Pfaster Gemorfenen solidarisch erklärten und ebenfalls diesem Musterbetrieb den Rücken kehrten. Als Ursache wurde in einem Maß, welcher im Lagerkeller angeschlagen wurde, seitens der Unternehmer erklärt, daß die Arbeiter beschloffen hätten, „gemeinsam gegen die Firma vorzugehen und eventuell auch einen Streik durchzuführen.“ Das ist eine Unwahrheit. — Tatsache ist allerdings, daß Betriebsbesprechungen stattgefunden haben. Aber nicht nur in letzter Zeit, sondern dieselben fanden regelmäßig alle 14 Tage statt. Daß diese unbedingt stattfinden mußten, ergibt sich aus folgendem: Die Firma betreibt ihr Geschäft in den sich unter dem ganzen Grundstück Ritterstr. 71-75 hinziehenden Kellereien. Die Räume verstoßen in geradezu hohnsprechender Weise gegen die Forderungen der modernen Hygiene. Die Ventilation ist vollständig ungenügend. Die Löhne sind geradezu jämmerlich! Dazu kommt, daß die Geschäftsleitung nach dem Muster der großen Unternehmer ein wunderbares System ausgedacht hat, trotz der Hundelöhne die Arbeiter an den Betrieb zu fesseln. Jedem Arbeiter werden pro Woche 50 Pf. bis 1,50 Mt. „gespart“, und zwar bis zum 31. Dezember jeden Jahres. Wird nun jemand, wie es mit den 9 Kollegen geschehen ist, von Jahreslohn entlassen, so erhält er, unbekümmert, wer die Veranlassung zur Entlassung gegeben, von dem dem Unternehmer für ihn „gesparten“ Gelde nicht einen roten Pfennig, weil man jeden Neueintretenden folgenden Revers unterschreiben läßt:

Für den Fall, daß ich am 31. Dezember im Geschäft Regeler u. Co. bin, ist mir eine Gratifikation von wöchentlich . . . Pf. zugesichert worden. Diese Gratifikation ist erst am 31. Dezember, keinesfalls früher, zahlbar.
Erfolgt mein Austritt oder meine Entlassung, gleichviel aus welchem Grunde es auch immer sei, vor dem 31. Dezember eines Jahres, so habe ich keinen Anspruch auf diese Gratifikation. Ich erkläre ausdrücklich an, daß diese Gratifikation nicht zu meinem Lohn gehört.
Diese Zusage der Gratifikation hat für die Dauer meiner Dienstzeit Gültigkeit.
Datum: Name:
Durch die vollzogene Unterschrift begibt sich der Kollege des Rechtes, sein „gespartes“ Geld vor dem Gewerbegericht einzulagern.

Bei den Packern besteht ein ähnliches System. Sie „packen“ im Alford und erhalten pro Kiste 55 Pf. und außerdem 6 Pf., die ebenfalls bis Jahreschluss vom Unternehmer für ihn „gespart“ werden. Bei vorzeitiger Entlassung, oder falls der Kollege vor Ablauf des Jahres selbst den Betrieb verläßt, bekommt er nicht einen Pfennig von dem „Spargele“! Für die Kutscher hat man ein anderes System eingeführt. Bei den Emaillierwaren gibt es sehr viel Ausschub. Je weniger Ausschub die Kutscher nun von der Tour zurückbringen, desto mehr erhalten sie Prozente, die ebenfalls „gespart“ werden.

Gegen dieses Korruptionssystem wandten sich die Arbeiter, und mit Recht! Im Juni d. J. wollte man auch den Hausdienern das Alfordsystem, welches sich bei den Packern so wunderbar bewährt hatte, aufzwingen und zwar in folgender Weise: Die dafür in Frage kommenden 5 Kollegen sollten pro 1000 Stück Ware, die sie aus den Regalen ausgehakt, gemeinschaftlich bezahlt werden. Am Schlusse der Woche sollte dann der Gesamtverdienst aller 5 Kollegen in fünf gleiche Teile geteilt, als Lohn an die Einzelnen gezahlt werden. Dieser Unternehmervorstoß wurde durch das einmütige Zusammenhalten der Kollegen nicht nur glänzend abgelehnt, es wurde auch noch für jeden einzelnen Kollegen eine wöchentliche Zulage erreicht, die jedoch nur bis zum 1. September d. J. bestehen bleiben sollte. Nachdem wollte man weiter „erwägen“, was geschehen sollte.

Daß die Kollegen nicht sorglos den 1. September herankommen ließen, sondern schon vorher darüber sprachen, was in Zukunft getan werden sollte, war selbstverständlich. Das paßte jedoch dem Unternehmer nicht, der in seiner beschaulichen Sommererholung gestört, am ersten Tage seines Wirtens in Berlin nach echter, rücksichtsloser Unternehmerroutine unsere Kollegen auf die Straße setzte.

Eine Verhandlung wurde seitens des Geschäftsleiters bis jetzt zurückgewiesen. Er steht noch auf dem Standpunkt, daß er mit den Arbeitern, die leider den Begriff Solidarität nicht kennen, die im Betriebe bleiben, die Arbeit erledigen kann. Welche Mustereemplare legt den Kaufreißer spielen, ergibt sich aus folgenden: Ein gewisser Siebert, früher bei der Firma tätig, wurde, weil er alle Tage betrunken war und eines Tages in diesem Zustande den Expedienten verprügelte, hinausgeworfen. Jetzt hat man diese Praxistitel wieder zurückgeholt. Ähnlich ist es mit einem gewissen Heinemann. Der Mensch war ewig im Dämmerzustand und schlief dann seinen Nachsch in einem Kiegal, in irgend einer finsternen Ecke aus. Verschiedene Male schon entlassen, wurde das „weiche“ Herz des Herrn Chefs durch das Gewimmer der Frau des Heinemann gerührt und er selbst wieder weiter beschäftigt. Am Donnerstag, den 1. September war er nun wegen seinem Soff wieder entlassen. Nachdem man nun aber die neun rechtshaffenen Kollegen auf den Damm gesetzt, erinnerte man sich wieder des Heinemann, der als willkommene Subjekt die brachliegende Arbeit erledigen könne. Man stellte ihn wieder ein! Bedauerlich bei der Sache ist, daß von den 5 Kutschern auch nicht ein einziger sich mit den Gemäßregelten solidarisch erklärt hat.

Die Streikbrecher werden morgens und abends fürsorglich durch Polizei bewacht, von und nach ihrer Behausung geleitet. Am Freitag hat der Unternehmer sogar eine Autodrosche geholt und unter allgemeiner Heiterkeit das Rad des einen Streikbrechers oben auf dem Verdeck, ein Schutzmann auf dem Vordach neben dem Führer, zwei der Praxizemplare nach Hause befördert.

Obwohl von allen Seiten, darunter der städtische Arbeitsnachweis in Altdorf, Arbeitswillige auf diesen Musterbetrieb losgelassen werden, ist es den Streikenden gelungen, ca. 50 Mann über den Stand der Dinge zu unterrichten und diese zu veranlassen, daß sie die Streikarbeit verweigerten.

Wenn die bisher bewiesene Solidarität der übrigen Arbeiterchaft anhält, ist es möglich, daß die Arbeiter den ihnen aufgezwungenen Kampf mit Ehren bestehen.

Transportarbeiter.

Möbeltransportarbeiter. Die Oktoberaison rückt wieder heran und somit die Tatsache, daß viele Kollegen nach auswärtig müssen. Deshalb ist es notwendig, schon jetzt an unsere Legitimation zu denken! Jeder Verbandskollege ist verpflichtet, seine Legitimationskarte auf Verlangen vorzuzeigen! Dieselbe hat nur dann Gültigkeit, wenn sie regelmäßig alle Monat abgestempelt ist.

Kollegen! Achtet besonders auf alle Packer, die aus Thüringen kommen. Hier sind es größtenteils die Packer, welche unserer Organisation in jeder Weise hindernd im Wege stehen! Eine Anzahl Kollegen hat sich aufnehmen lassen, nur um in den Besitz der Legitimationskarten zu gelangen! Achtet daher ganz besonders auf diese Karte.

Nur wenn wir strikte Kontrolle in allen Orten durchführen, wird es uns gelingen, für die Zukunft gestohlene Streikbrecher auszuschalten! Deshalb nochmals: Achtet auf die Legitimationskarte!

Mugsburg. Wir haben schon öfter festgestellt, daß die Arbeitgeber es außerordentlich gut verstehen, ihre Ausbeuteten von ihrer Gutherzigkeit zu überzeugen. In der Geburtsstätte der Leibnismänner wendet man eine Reihe von Mitteln und Mittelchen an, die Lohnflaben wie ein betanntes Saugzier von seinem

angeblichen Brotgeber abhängig zu machen. Warum sollte denn nun unter den verschiedenen Mitteln nicht auch ein brauchbares für die Expediente sein? Wer sucht, der findet, und sie fanden es, die Herren Weissenhorn und seine Diener. Weil man weiß, daß ein brauchbarer Fuhrmann auch in Mugsburg noch nicht auf den Bäumen wächst und Zuzug von brauchbarem Material aus anderen Städten nicht zu erwarten ist, bequeme sich die größte Expeditiionsfirma, an die wirtschaftliche Besserstellung ihrer Fuhrleute zu denken. Nicht nur eine Lohnzulage, sondern auch Urlaub wurde gewährt, gewiß ein Zeichen, daß man auch in Mugsburg weiß, was an andern Orten längst durch die Organisation eingeführt ist. Nun wird niemand leugnen, daß diese Einführung für die Kollegen eine Verbesserung bedeutet, aber die Hauptfrage steht auch heute noch. Erstens liegt es vollständig im Willen der Firma, wenn sie dieses Zugeständnis zuwenden und wie lange sie es gewähren will. Zweitens ist von einer Regelung bezw. Bezahlung der Ueberstunden sowie Vergütung für Arbeit an Sonn- und Feiertagen inuner noch keine Rede. Auch der § 616 B. G. B. steht nur auf dem Papier; ja die genannte Firma hat die allenfallsige Anwendung sogar tariflich außer Kraft gesetzt.

Von einem günstigen und geregelten Arbeits- und Lohnverhältnis ist also noch lange keine Rede. Die Kollegen können daraus die Lehre ziehen, daß die Herren bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse schaffen können, wenn sie nur wollen, besonders schnell geht es dann, wenn von seiten der Organisation kräftig nachgeholfen wird. Das letztere war nun bei Weissenhorn nicht möglich. Die dort beschäftigten Kollegen meiden die Organisation und deshalb haben sie sich auch mit Broden abspesen lassen müssen. Der Gerechtigkeit halber sei bemerkt, daß diese Unethizität unserer Berufskollegen in fast allen Betrieben zu finden ist. Daran und nur allein daraus resultieren die traurigen Lohn- und Arbeitsbedingungen, unter denen die hiesigen Transportarbeiter fronden müssen. Unsere Kollegen sehen ihren Feind nicht dort, wo er ist, in dem vereinigten und ausbeutungslüsteren Unternehmertum, sondern in ihren elagren Arbeitsbrüdern. Dieses trifft nicht nur für das Expeditiionsgewerbe, sondern ganz besonders auch für die Kollegen auf den Eisen- und Kohlenlagerplätzen zu. Ist es doch eine alte Erfahrung, daß es dort am schlechtesten bestellt ist, wo die Arbeiter einander selbst spalten. Wenn mittels der Organisation weiter nichts erreicht werden könnte, als daß die Kollegen sich gegenseitig vertragen und achten lernen, dann hätte der Verband schon eine große Mission erfüllt. In diesem Momente wäre auch der Weg geebnet, um die wirtschaftliche Besserstellung herbeizuführen. Bei den Mugsburger Kollegen könnte man wirklich glauben, daß ein großer Teil von den geradezu großen Erfolgen ihrer Berufskollegen in anderen Städten noch gar nichts gehört und gelesen hat. Auch am Blase selbst ist mancher direkte und indirekte Erfolg der Organisation nachzuweisen. Eine Reihe Tarife in den verschiedenen Berufen wurden abgeschossen. Das kann selbst das Organ der Gelben nicht aus der Welt schwindeln. Wenn die hiesigen Transportarbeiter noch immer auf die Gnade der Unternehmung angewiesen sind, so tragen diejenigen die Schuld, die jedem Zusammenschluß aus dem Wege gehen und dadurch die traurigen Zustände aufrecht erhalten. Mancher dieser Kollegen wird es später noch bereuen, so lange seinen Arbeitskollegen hinderns im Wege gestanden zu haben. Nicht der Einzelne, sondern die Gesamtheit der Kollegen kann etwas erreichen. Darum richten wir an alle Kollegen den Mahnruf, ihre Gleichgültigkeit abzulegen und sich dem Deutschen Transportarbeiterverband anzuschließen.

Hannover. Veranlaßt durch die seit langem anhaltende wirtschaftliche Teuerung hatten die bei der Firma G. Legtmeyer, Zimmer bei Hannover, beschäftigten Kutscher beschlossen, an eine Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse heranzutreten. Die Verbandsleitung wurde beauftragt, dem Unternehmer die Forderungen zuzustellen. Höflich, wie wir nun immer sind, wurde Herr Legtmeyer in einem Begleitschreiben gebeten, bis zum 30. August zu antworten. Die Antwort blieb aus. Herr Legtmeyer hielt es scheinbar unter seiner Würde, den Beauftragten seiner Kutscher einer Antwort zu würdigen. Dabei haben wir bereits im Jahre 1905 mit derselben Firma einen Tarifvertrag abgeschlossen. Doch die Zeiten ändern sich und mit ihnen, wie es scheint, auch Herr Legtmeyer. Dem vorstelligstverwandten Vertreter unseres Verbandes erklärte er, mit der Organisation nicht verhandeln zu wollen. Er sei auch in keinem Verbands, die Vertreter des Arbeitgeberverbandes hätten ihm feinerzeit das Haus eingelassen. Er habe es aber abgelehnt, sich dem anzuschließen, folglich wolle er auch mit dem Verbands der Arbeiter nichts zu tun haben.

Am nächsten Morgen wurde dann noch einmal der Versuch unternommen, eine Einigung zu erzielen. Aber Herr Legtmeyer lehnte nicht nur eine Verhandlung ab, nein, er wies auch in rechter Herrenmanier dem Verbandsvertreter die Tür, ja er drohte sogar mit der Polizei. Das ließen sich unsere Kollegen nicht gefallen; sie legten bis auf zwei Invaliden und den Stellmacher die Arbeit nieder. Gleich darauf wurde dann die Lohnkommission vorstellig. Zum schlug der Unternehmer schon einen anderen Ton an. Er meinte, er könne nicht mehr bezahlen; das Geschäft ginge so schlecht, alles sei so teuer und er wolle doch auch leben. Wir verstehen das Gemummere dieses Herrn; wissen wir doch, daß Herr Legtmeyer mit zu den „Allerärmsten“ von Zimmer gehört. Die Kutscher zeigten aber kein Verständnis für das Leid ihres „Herrn“. Sie waren vielmehr der Meinung, daß das, was Herr Legtmeyer von sich behauptete, für sie noch viel mehr in Frage käme. Gerade die Teuerung ist ja der Anlaß zu der Forderung. Bei einer täglichen Arbeitszeit von 12 bis 13 Stunden, manchmal werden es auch 14 oder auch 15, ist ein Lohn von 24 bis

26 Mt. nicht als ausreichend zu bezeichnen. Weiterhin muß auch Sonntags noch 2 bis 3 Stunden gearbeitet werden, ohne daß hierfür eine Entschädigung bezahlt wird. Wenn man dann weiterhin bedenkt, daß die Kutscher sämtliche zu besördernde Güter selbst auf- und abladen müssen, so war der Wunsch nach Regelung der ganzen Verhältnisse nur allzu berechtigt. Alle diese Gründe läßt Herr Legtmeyer jedoch nicht gelten; der dreimal gehaltene Profit ist in Gefahr und da heißt es, sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln wehren. Als die Kollegen noch immer keine Miene zeigten, die Arbeit wieder aufzunehmen, wollte er auch etwas zulegen. Wieviel, darüber schwebte er sich wohlweislich aus. Am Sonntabend sei ja Lohnzahlung, da würden sie schon sehen, was sie mehr bekommen. Mit solchen nichtsagenden Versprechungen konnten sich die Kollegen jedoch nicht zufrieden geben. Am Abend fand dann auf Veranlassung der Frau Legtmeyer noch einmal eine Verhandlung statt, die jedoch abermals keinen Erfolg hatte. Wie Frau Legtmeyer die Kollegen einschätzt, geht wohl am besten daraus hervor, daß sie zum Streiklokal kam und für sämtliche Streikende einen halben Liter Bier und einen „Großen“ bestellte. Doch auch dieser Abber verfehlte seine Wirkung. Die Zelten sind nun einmal unüberwindlich vorüber, wo unsere Kollegen für einen „Großen“ für die Herren Fuhrwerksbesitzer durchs Feuer gingen. Dank der Aufklärungsarbeit der Organisation fühlen sich unsere Kollegen als Menschen und verlangen deshalb auch menschenwürdige Verhältnisse.

Selbstverständlich wurden nun von der Firma alle Hebel in Bewegung gesetzt, Arbeitswillige zu bekommen. Dank der Aufmerksamkeit der Kollegen waren diese Versuche jedoch bisher ohne Erfolg.recht eigenartig mutet dagegen das Verhalten einiger Mitglieder des Fabrikarbeiterverbandes an. Wir werben uns an anderer Stelle mit dieser Sache noch beschäftigen müssen. Die Kollegen sind fest entschlossen, den Kampf mit aller Energie zu führen, bis der Erfolg auf ihrer Seite ist.

Leipzig. Ein unaufgeklärter Proletarier ist der Möbelträger H., der im April für einige Stunden von dem Sohne des Möbeltransportgeschäftsinhabers Walthers in Leipzig angestellt worden war. Als die Arbeit zu Ende war, verlangte der Mann von dem umziehenden Mieter Stramm seine Markt Trinkgeld, die er auch erhielt. Hingegen konnte er von dem Möbeltransportgeschäft seinen ihm rechtmäßig zustehenden Lohn nicht bekommen. Walthers sen. verweigerte sich hinter seinem Sohne, der ihn angenommen hatte, noch sonderbarer Weise war dieser Fuhrherr der Ansicht, daß der Mieter den Mann zu bezahlen habe. Statt nun den noblen Herrn Walthers beim Gebervergeht zu verklagen, griff H. zur Selbsthilfe. Er ließ sich von Walthers jun. im angeblichen Auftrage des umziehenden Mieters aus dem vollgeladenen Möbelwagen ein Paar Stiefel geben und verfuhrte nun mit diesem Objekt in der Hand, zu seinem Rechte zu gelangen. Als er nach stundenlangen Bemühungen sah, daß alles vergebens war, verkaufte er die Stiefel. Die Folge war eine Anzeige wegen Betruges. Das Schöffengericht verurteilte den Mann, der seinen ordentlich verdienten Lohn nicht bekommen konnte, aber zu dumm war, den richtigen Weg zu finden, zu einer Woche Gefängnis. Der noble Unternehmer aber, der sich um die Bezahlung seines Arbeiters herumdrückte, erkundigte sich nach Schluß der Verhandlung angelegentlichst danach, wo er seine Zeugengebühr erheben könnte.

Ohligs. Wenn man mit den Kutschern und Fuhrleuten in Ohligs über ihre Arbeits- und Lohnverhältnisse spricht und versucht, ihnen plausibel zu machen, daß nur durch eine stramme Organisation Besserung geschaffen werden kann, stößt man auf wunderliche, altväterische Anschauungen. Die Kollegen sind teilweise der Meinung, sie müßten ihren Prinzipalen dankbar sein, daß er ihnen Gelegenheit gibt, sich ausbeuten zu lassen. Viele wiederum sind des Lobes voll und meinen, sie hätten eine Lebensstellung inne. Und dies, trotzdem die Kollegen 13 bis 14 Stunden pro Tag für ungenügenden Lohn arbeiten müssen. Die meisten Kollegen sind beim Unternehmer in Post und Logis, Verheiratete Leute werden ungern eingestellt.

Bei der Firma Phillips ist der reine Lohndruck. Der Chef erklärt seinen Kutschern offen: „Ich bezahle 26 Mt. pro Woche. Dafür stellt Ihr Weisheit, Patente und die Zügel selbst. Die Behandlung läßt viel zu wünschen übrig. Bei der geringsten Auseinandersetzung erfolgt die sofortige Entlassung.“

Bei der Firma Knapp erhalten die Kollegen für ganze Tagestouren 50 Pf. Spesen. Sonntags müssen sie bis mittags auf ihren verdienten Lohn warten. So wie bei diesen Firmen ist es überall. Für heute mag es genügen. Für die Folge werden wir den Herren öfters dienen.

Unsern Kollegen Kutschern und Fuhrleuten raten wir, diese verdammte Gleichgültigkeit und Bedürfnislosigkeit abzuschütteln. Betrachtet Euch selbst als Menschen und nicht als Arbeitstiere, verlangt als Menschen zu leben und behandelt zu werden. Wacht auf und tretet ein in die Organisation, in den Deutschen Transportarbeiter-Verband. Dann werden die Mißstände, unter denen Ihr heute zu leben gezwungen seid, beseitigt werden.

Sebnitz in Sachsen. „Die Mädchen“ in neuer Auflage betreiben die Sebnitzer Expeditioren und Fuhrwerksbesitzer. Kaum hat unsere Organisation hier festen Fuß gefaßt, so kommen auch schon die Arbeitgeber mit allerhand Maßnahmen, um den gefährdeten Transportarbeiter-Verband mit Stumpf und Stiel nieder auszurotten. Dabei ist ihnen kein Mittel zu schlecht, wenn es nur Erfolg verspricht. Daß dieses Gebahren hier und da oftmals zum Schaden reizt, können diese Gernegroße jedenfalls nicht begreifen, ihren Prestigen scheint das jedenfalls auch keinen Ab-

bruch zu tun. Na, jeder blamiert sich, so gut er eben kann. Einige Beispiele:

Der Fuhrwerksbesitzer Dietrich entsetzte sich vor einem Kollegen, der Handzettel auf dem Bahnhof verteilte. Er drohte ihm mit dem Staatsanwalt, sofern er diese ruchlose Tätigkeit nicht sofort einstelle. Hoffentlich hat der Schreck Herrn Dietrich nichts geschadet. Der Spediteur Schumann will einem Kutscher, der bei ihm wohnt, die Wohnung kündigen, falls er nicht aus dem Verbanne austritt. — Recht so, Herr Schumann! Immer raus mit ihm aus der Bude. Beim Arbeitgeber wohnen müssen, ist doch nichts anderes, als moderne Leibeigenschaft. — Auch im Geldschrank des Herrn Schumann hat die Organisation schon Verheerungen angerichtet. Ein Teil der Kollegen dieser Firma hat bereits eine Lohnzulage von „einer Mark“ erhalten. Weiß doch der Teufel, warum gerade jetzt Herr Schumann auf einmal sein „gutes Herz“ entdeckt hat. So lange hat es doch in der eisernen Kasse gelegen, da kommt der vertrackte Verband und flugs gibt's eine Mark Zulage. Der Spediteur Woldeemar Schöne hat sogar gleich „zwei Mark“ auf einmal zugelegt. Der Lohn wurde von 18 auf 20 Mk. erhöht. Wir sahen das im voraus. Herr Schumann hat sich aber als genialer Rechenmeister erwiesen. Er beschlagnahmte 4 Geschirrführer und 8 Arbeiter. Die vorstehend erwähnte Zulage erhielten jedoch nur 2 Geschirrführer und 4 Arbeiter. Für die übrigen ist das gute Herz noch nicht entdeckt worden.

Wie tief müssen die Sebnitzer Unternehmer unsere Kollegen wohl einschätzen, daß sie glauben, durch solche Maßnahmen der Organisation den Boden abzugraben. Rein Ihre Arbeitgeber, wir quittieren freundschaftlich den Empfang „der ersten Abschlagszahlung“. Die Organisation wird auf dem Posten sein, um die Unternehmer zu weiteren Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu veranlassen. Die Kollegen erfahren aus den Vorgängen folgendes: Wäre der Verband nicht gegründet worden, hätte es keine Zulage gegeben. Lassen die Kollegen den Verband wieder fallen, stehen die Arbeitgeber auch wieder vom jetzigen Lohne ab. Kollegen! Ist es nun etwa schwer, den richtigen Weg zu finden. Zum Schluß noch einige Fragen an die Herren Unternehmer: Warum ist die Lohnerrhöhung erst nach unserer ersten Verammlung gewährt worden? Warum haben nicht alle Kollegen Zulagen erhalten? Auf die Antwort sind wir gespannt. Unsere Kollegen aber werden unbeträchtlich ihren Weg gehen und wenn es Zeit ist, auch an die Unternehmer herantreten mit der Forderung: „Für gute Arbeit, guten Lohn!“

Was dahin aber Kollegen, werbet und bleibt Mitglieder des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Die unparteiische Generaldirektion der württembergischen Staatsbahn. Bereits im Jahre 1905 konnten wir anlässlich der Bewegung der Transportarbeiter feststellen, daß der Betriebsinspektor auf dem hiesigen Güterbahnhof den in der Bewegung stehenden Arbeitern gedroht hat, daß, wenn sie streiken, keiner mehr auf dem Güterbahnhof fahren oder in der Güterhalle arbeiten dürfe. Damit hat er in einer Weise für den Unternehmer Paul v. Maur Stellung genommen, wie es parteiischer wohl nicht mehr möglich war. Dieser selbe Geist scheint heute nicht nur bei dem Betriebsinspektor, sondern auch bei seiner vorgesetzten Behörde, der Generaldirektion der Staatsbahnen, zu herrschen. Am Dienstag morgen ließ der Mitinhaber der Firma Paul v. Maur, Herr Morhart, etwa 10 Mann zu sich kommen und eröffnete ihnen in seiner bekannt protigen Weise, daß, wenn sie die Arbeit ungestört niederlegen, es die Generaldirektion nicht dulde, daß sie nach dem Streik bei der amtlichen Güterbestätiger wieder fahren dürfen und dies zwar laut dem im Jahre 1905 zwischen der Generaldirektion und der Firma Paul v. Maur geschlossenen Vertrage. Zunächst wollen wir einmal feststellen, daß es die Generaldirektion von Haus aus nicht angeht, daß die Arbeiter und Fuhrleute der Firma Paul v. Maur sich in einer Lohnbewegung befinden, es geht sie auch die Lakt nicht an, die bei einer Lohnbewegung unter Umständen zur Anwendung kommen kann. Ihre einzige Aufgabe besteht darin, dafür zu sorgen, daß Herr v. Maur dem eingegangenen Vertrage nachkommt, der besagt, daß er verpflichtet ist, die eingegangenen Güter und solche, die ausgehen, sofort zu befördern. Wenn nun die Behauptung des Herrn Morhart richtig ist und nach den gemachten Erfahrungen haben wir keinen Grund, daran zu zweifeln, so macht sich die Generaldirektion vor aller Welt zum Anwalt des Unternehmers und liefert den offensichtlichen Beweis, daß sie gewillt ist, dem Unternehmer in der Niederhaltung der Arbeiter mit ungesetzlichen Mitteln an die Hand zu gehen. Ungeheuerlich ist die durch Herrn Morhart ausgesprochene Absicht der Generaldirektion schon deshalb, weil sie eine Drohung in sich schließt, die nur den Zweck haben kann, das Koalitionsrecht der Arbeiter illusorisch zu machen. Der Standpunkt der Generaldirektion scheint der zu sein, daß die Arbeiter, um bessere Arbeitsbedingungen zu erreichen, wohl nach Paragraph 152 der Gewerbeordnung sich zusammenschließen dürfen. Wenn sie dies aber tun, um unter Umständen die Vorbedingung für eine spätere Arbeitsniederlegung zu schaffen, dann gehören sie einfach aus den Betrieben hinausgeworfen. Fürwahr, in weitemer Umfange könnte sich keine preussische Behörde bedingungslos den Kapitalisten zur Verfügung stellen, als es hier von einer Behörde des sogenannten demokratischen Südens geschieht. Vorstehendes haben wir unter der Voraussetzung geschrieben, daß Herr Morhart, als er die oben erwähnten Arbeiter kommen ließ, die Wahrheit gesagt hat. Hat er gestunzt und obiges nur gesagt, um den Arbeitern zu drohen, so mag die Generaldirektion dies mit genanntem Herrn selber ausmachen. Wozu aber haben wir keinen Grund, zu glauben, daß sie sich nicht freiwillig zum Helfershelfer der bedrängten Firma Paul v. Maur

hergibt. Erst bei dem letzten Streik der Firma Gust v. Maur hat es sich gezeigt, daß der Betriebsinspektor in der einseitigen Weise Partei für den Unternehmer und gegen die streikenden Arbeiter genommen hat, indem alle geladenen Wagen innerhalb des Güterbahnhofs stehen bleiben durften, wofür es sonst, wenn die Arbeiter nicht gerade um bessere Existenzverhältnisse ringen, rücksichtslos Strafmandate setzt. Um einem armen Unternehmer zu helfen, schenkt sich der Betriebsinspektor nicht, erlasse und zu Recht bestehende Bestimmungen einfach aufzuheben. Oder hat er mit Wissen und Willen seiner vorgesetzten Behörde gehandelt? Für dieses einseitige Vorgehen wird er natürlich von den Unternehmern über den Schellenkönig gelobt und als ganz loyaler Mann bezeichnet. Wir verlangen natürlich nicht, daß sich die Generaldirektion einseitig auf unsere Seite stellt, aber was wir verlangen, ist, daß sie bei Lohnkämpfen zwischen Unternehmern und Arbeitern sich neutral verhält.

Den Unternehmern wollen wir bei dieser Gelegenheit sagen, daß sie unsere Geduld in den letzten Wochen jetzt lange und oft genug auf die Probe gestellt haben. Noch länger ruhig zuzusehen, wie sie statt die getroffenen Vereinbarungen zu halten, nach denen bis zum allgemeinen Vertragsabschluss keinerlei Kampfmittel angewendet werden dürfen, alles daran sehen, um durch Drohungen, Einschüchterungen, Entlassungen wegen angeblichem Geschäftsmangel, die Arbeiter zum Austritt aus dem Transportarbeiter-Verband zu veranlassen, lehnen wir ebenso entschieden als bestimmt ab. Die ganzen Vorgänge der letzten Zeit sind eine treffliche Illustration zu der Behauptung der Unternehmer, die Arbeiterorganisationen können für die Einhaltung der getroffenen Abmachungen nicht garantieren. Während vonseiten der Arbeiter alles vermieden worden ist, was einen friedlichen Abschluß der Bewegung hätte erschweren können, ist von einzelnen Unternehmern ebenso sehr alles getan worden, um die Bewegung überhaupt unmöglich zu machen.

Glücklicherweise kommen Unternehmer und Behörden zu spät. Die Erfahrungen seit dem Jahre 1905 zeigen zu tief, als daß es den Unternehmern gelingen könnte, einen nennenswerten Teil von Arbeitern zu ihnen hinüber zu ziehen. Die Erbitterung durch die Verteuerung aller Lebensmittel und Bedarfsartikel ist so groß, daß alle Einschüchterungen, Drohungen usw. wirkungslos abprallen. Schließlich erlauben wir uns noch, denen unseren Dank abzustatten, die sich in der letzten Zeit besonders schärf-mäckerisch betätigt haben, denn ohne sie wäre es uns wohl schwerlich gelungen, unsere Reihen so eng und zuverlässig zu schließen.

Allgemeines.

Würzburg. Die meisten indifferenten Berufskollegen, die man auffordert, sich zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage der Organisation anzuschließen, benutzen stets die dummdreiste Ausrede, daß die Organisation gar keinen Wert für sie habe. Wer sich der Aufgabe unterzieht, die rüchständigen Kollegen aufzuklären und der modernen Arbeiterbewegung zuzuführen, kann diese, der Denkfähigkeit unserer Kollegen entsprechende Redensart tagtäglich hören. Wie unberechtigt aber gerade in Würzburg derartige Ausflüchte sind, zeigen die Kassendrucke im ersten Halbjahre 1910. Die in der letzten Versammlung vom 1. Bevollmächtigten bekanntgegebenen ausgezahlten Unterstützungen lassen allzudeutlich erkennen, wie die Organisation bei allen Notlagen den Kollegen unter die Arme greift. So wurde im 1. und 2. Quartal 1910 an arbeitslose und kranke Mitglieder allein 735 Mk. Erwerbslosenunterstützung ausgezahlt. Die Streik- und Gemäßigtenunterstützung verursachte weiter eine Ausgabe von 805 Mk. für meistens an der Bauarbeiterausperrung beteiligte Berufskollegen. Besonders bemerkt zu werden verdient — unter anderen wichtigen Ausgabenposten — die Auszahlung von 53 Mk. Notfallunterstützung, sowie die Summe von 61,55 Mk. für Rechtschutz. Zur Auszahlung dieser Unterstützungen war — außer den eingegangenen Mitgliederbeiträgen — ein Zuschuß von der Hauptkassette in Berlin von 450 Mk. notwendig. Für diejenigen partikularistischen Berufskollegen, die die Notwendigkeit der Zentralisation nicht begreifen können und deshalb fortgesetzt von der Unfruchtbarkeit der Ablieferung der Beiträge an den Zentralvorstand schwafeln, dürfte ein Nachdenken über den Zuschuß, beziehungsweise über ihre rüchständige Ansicht sehr lehrreich sein. Besonders aber für die Hauptstreiter und Verteidiger der „Lokalvereine“.

Für alle organisierten Kollegen sollten diese Zahlen ein Ansporn sein, noch energischer und opferfreudiger für die Ausbreitung des Organisationsgedankens und den Ausbau der Organisation zu arbeiten. Alle wankelmütigen und faumseligen Kollegen dürften sich mehr ihrer Pflicht zur Mitarbeit bewusst werden, dann wird sich auch bei ihnen die Erkenntnis ihrer Wirtschaftslage, die Beurteilung der gegenwärtigen politischen Zustände immer mehr vertiefen.

Wenn die hiesigen Kollegen die jetzt einsetzende bessere Konjunktur für die Stärkung der Organisation nicht benutzen, um sich dann bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen, wenn sie trotz dem allmählichen Erwachen der Arbeiterklasse ihre Schlammsichtigkeit weiter fortsetzen, dann sollen sie sich nicht wundern, wenn sie aus dem Sumpf der wirtschaftlichen Knechtschaft nicht herauskommen. Nur unermüdliche Agitationsarbeit kann eine Verbesserung der Lebenslage, einen Aus-

gleich für die Feuerungsverhältnisse für unsere Berufskollegen herbeiführen.

Eine Zählung des Fahrverkehrs auf den sächsischen Staatsstraßen. Im Vorjahre ist auf Anordnung des Ministeriums des Innern eine Zählung des Fahrverkehrs auf den sächsischen Staatsstraßen vorgenommen worden, die ganz interessante Ergebnisse gezeitigt hat. Den größten Verkehr weist die Straße von Leipzig nach Schkeuditz und Halle überhaupt auf, nämlich 1029 Geschirre pro Tag. Allerdings gilt diese Zahl nur für den nächsten Teil der Straßenstrecke von Leipzig aus, denn vor Wahren sinkt die Zahl auf 795, während sie hinter Wahren wieder auf 875 steigt, um dann allmählich, und zwar bis auf 193 an der Landesgrenze, zu sinken. Den nächstgrößten Verkehr von Leipzig aus hatte die Straße nach Thonberg und Proßhaida zu, wenn auch bedeutend weniger als die Hallische. Hier verkehrten täglich 704 Geschirre. Die Straßen von Dresden aus sind gleichfalls sehr belebt. Hier zeigt die Straße nach Deuben-Hainsberg den meisten Verkehr mit 1019 Geschirren. Von Chemnitz aus wurden die Straßen nach Siegmarsdorf am meisten, nämlich von 650 Geschirren, benutzt. Von Plauen aus bewegten sich 419 Geschirre nach Groß-Triefen und Neuenfalz zu, nach Delnsitz 249, nach Mehltheuer-Pausa 247 und nach Meßbach-Birk 151 Geschirre. — Zwickau, die Kohlenstadt, weist einen lebhaften Verkehr auf. Es fuhren nach Wittau zu 581, nach Lichten-tanne 475, nach Rosel 377, nach Richtenstein 185 und nach Verdau 143 Geschirre. Auch die benachbarten Städte Verdau, Grimmitzschau, Glauchau, Waldenburg, Fallenstein, Eibenstock, Schwarzenberg und Adorf hatten regen Verkehr. Ein besonders lebhafter Verkehr entwickelte sich weiter zwischen Lausa und Groß-Drilla mit über 600 Geschirren. Auch Königsbrunn und Rammeng sind hier zu nennen. In der Zittauer Gegend mit der ausgebreiteten Textilindustrie ist gleichfalls ein sehr reger Fahrverkehr zu bemerken. Denn es verkehrten von Zittau aus nach Herrnhut 562, nach Großschönau 409, von Hirschfelde aus nach Zittau 671, nach Ostitz 282, von Reichenau nach Zittau 383, von Großschönau nach Zittau 510, nach Wernsdorf 421 Geschirre. Endlich ist noch bemerkenswert der Verkehr bei Pirna, Königstein und Schandau. Denn es fuhren von Pirna nach Copitz 997, nach Dresden links der Elbe 849, rechts der Elbe 744, nach Bergschlößel 565, nach Liebstadt 556, nach Rottwerndorf 295, nach Kriebitzsch 328, von Königstein nach Reichstein, Rosenthal 411, nach Pirna 227, nach Schandau 355, von Schandau nach Hohnstein 358, nach Sebnitz 74 und nach Hinterhermsdorf 89 Geschirre. Diesen Straßenstrecken mit sehr lebhaftem Verkehr stehen freilich auch eine ganze Anzahl mit recht schwachem Verkehr gegenüber. Schließlich mag noch bemerkt sein, daß die Ziffern die tägliche Durchschnittszahl der Geschirre einschließlich des Nachtverkehrs angeben und daß auf ein Geschirr durchschnittlich 1,64 Zugtiere, auf eine Zählstelle durchschnittlich 143 Geschirre kommen. Daß bei der Zählung die Automobile und alle andern mit motorischer und menschlicher Kraft bewegten Fahrzeuge unberücksichtigt gelassen sind, mag noch besonders erwähnt sein.

Briefkasten.

Das Kunstinstitut „Vorwärts“. Inhaber: Franz Schröder, Berlin 52, bietet durch Reisende den organisierten Arbeitern sogenannte sozialistische Hauslegen und Bilder an. Dieses Institut ist mit der Parteibuchhandlung „Vorwärts“ in Berlin nicht identisch. Also Vorsicht!

Mitteilungen des Vorstandes.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts nachstehend bezeichnete Mitglieder: In Leipzig: Richter, Emil, Spt.-Nr. 90 923. In Nordenham: Neumann, Friedr., Spt.-Nr. 284 715.

Abhanden gekommen sind die Mitgliedsbücher nachstehend genannter Kollegen: In Berlin: Bergemann, Wilh., Spt.-Nr. 2222, eingetreten 13. 9. 06, Sektion 4; Kahle, Otto, Spt.-Nr. 14 635, eingetreten 12. 10. 06, Sektion 2; Maschel, Wilh., Spt.-Nr. 10 097, eingetreten 5. 8. 04, Sektion 1; Siemer, Herm., Spt.-Nr. 1727, eingetreten 13. 7. 08, Sektion 5. In Chemnitz: Paul, Spt.-Nr. 4061, eingetreten 8. 4. 08, Sektion 1; Schulz, Karl, Spt.-Nr. 26 118, eingetreten 2. 8. 06, Sektion 2. In Berlin (Verwaltungsstelle der Binnenschiffer): Arndt, Karl, Spt.-Nr. 384 597, eingetreten 1. 4. 09. In Nürnberg: Meier, Georg, Spt.-Nr. 190 857, eingetreten 26. 2. 10; Meyer, Johann, Spt.-Nr. 191 414, eingetreten 12. 4. 08. In Regensburg: Brunn, Spt.-Nr. 297 507, eingetreten 9. 8. 09.

Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind dieselben abzunehmen und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß
Der Vorstand.

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

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

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

Automobil und Pneumatik.

[Nachdruck verboten.]

Wenn der Automobilismus einem Faktor die gewaltige Ausdehnung, die er innerhalb des letzten Jahrzehnts genommen hat, verdankt, so ist es der Pneumatik, der luftgefüllte Gummischlauch, der sich um das Rad des Automobils schlingt. Dieser erst war es, der der langen Reihe technischer Erfindungen, aus denen das Automobil, das selbstbewegliche Kraftfahrzeug, hervorgegangen ist, den letzten Abschluß gab, durch den das Kraftfahrzeug überhaupt erst zu einem praktisch möglichen und praktisch verwendbaren Fahrzeug wurde. Das moderne Automobil steht und fällt mit der Pneumatik, seit dessen Erfindung überhaupt erst der gesamte moderne Automobilismus datiert.

Diese enorme Bedeutung des Luftreifens für das Automobil, wird bedingt durch dessen technischen Charakter, seine gesamte technische Konstruktion und das technische Prinzip seiner Fortbewegung. Das wird ersichtlich, wenn wir Antrieb und Fortbewegung des Automobils mit der des Pferdefuhrwerks vergleichen. Der Antrieb des Automobils erfolgt durch die Tätigkeit einer im Innern des Fahrzeuges eingebauten Maschine, des Benzin-Explosionsmotors, der von hier aus vermittelt eines sehr komplizierten Triebwerkes seine Bewegung auf die Räder des Fahrzeuges überträgt, diese dadurch in Umdrehung und den ganzen Wagen in Fortbewegung versetzt. Das Automobil wird also gleichsam fortgedreht, während das Pferdeseppan durch eine vor dem Wagen arbeitende Zugkraft fortgezogen wird. Das aber ist ein ganz bedeutender Unterschied, der auch der Bereifung am Rade des Automobils eine ganz andere Funktion zuweist, wie der am Rade des Pferdefuhrwerkes. Die Fortbewegung des Automobils, die also in einem Fortdrehen der Räder besteht, vergleichbar der Drehung der Schraube in der Mutter, macht es nämlich erforderlich, daß der Radkranz nach den bekannten Naturgesetzen der Reibung immer eine ganz bestimmte und innerhalb gewisser Grenzen gleichbleibende Reibung aufweist, das heißt also, daß er nicht vollständig glatt, sondern rauh ist. Bei einem glatten Radkranz, wie ihn der Eisenreifen am Rade des Pferdefuhrwerkes darstellt, würden sich die Räder des Automobils, sobald sie von dem Motor angetrieben werden, zwar auch um ihre Achse drehen, jedoch ohne von der Stelle zu kommen, vielmehr immer auf demselben Fleck sich drehend. Besonders auf glatten Wegen, wie nassem Asphalt, schlüpfrigen oder beschneiten Wegen usw., ist das der Fall, weniger auf rauhen Wegen, die durch ihre eigene Rauheit die etwa mangelnde Reibung des Radkranzes ersetzen. An der Straßenbahn kann man beispielsweise sehr oft beobachten, wie sich die Räder des Wagens um sich selber drehen, ohne jedoch von der Stelle zu kommen, was immer der Fall ist, wenn an einer solchen Stelle die erforderliche Reibung verloren gegangen ist, ein Umstand, dem dann dadurch abgeholfen werden kann, daß durch geeignete Vorrichtung vom Stand des Wagenführers aus etwas feiner Sand auf die Schienen gestreut, diese also künstlich rauh gemacht werden und die erforderliche Reibung somit hergestellt wird. Dasselbe wäre und zwar in noch bedeutend höherem Maße der Fall beim Automobil, wenn der luftgefüllte Gummireifen, der Pneumatik, nicht in seiner eigenen Rauheit die erforderliche Reibung vermitteln würde. Ohne diese, etwa nach Art des Pferdefuhrwerkes mit Eisenreifen versehen, würde das Automobil auf allen nur einigermaßen glatten Wegen in erheblichem Maße mit Fortbewegungsschwierigkeiten zu kämpfen haben. Das Automobil muß also immer einen Teil seiner Triebkraft zur Ueberwindung der immer erforderlichen Reibung verwenden. Anders ist es bei dem Pferdefuhrwerk. Dieses wird von dem vor dem Wagen befindlichen Tiere gezogen; damit dies in möglichst leichter Weise erfolgen kann, das Pferd also möglichst wenig Anstrengung aufzuwenden hat, oder aber mit seiner Kraft möglichst großes Arbeitsquantum bewältigen kann, ist es notwendig, daß die Radkränze, entgegen dem Automobilrad, so wenig Reibung wie möglich finden; das idealste Rad für eine Pferdefuhrspannung wäre das, bei dem die Reibung an den Radkränzen gleich Null wäre. In der Reibungslosigkeit des Pferdewagenrades und der Reibungsnotwendigkeit am Rade des Automobils, tritt uns also der fahrtechnische Unterschied zwischen Pferdefuhrwerk und Automobil deutlich entgegen. Die für die Fortbewegung des Automobilrades erforderliche Reibung herzustellen und dadurch die Fortbewegung des selbstbeweglichen Kraftfahrzeuges überhaupt erst zu ermöglichen, ist die erste Aufgabe des Pneumatiks, der dieser denn auch in hohem Maße gerecht wird; nur auf sehr glatten Wegen, wie nassem Asphalt, dann aber auch bei Wegkurven, versagt auch er gelegentlich noch, ist er nicht immer imstande, das gefährliche Schlendern der Wagen, das ebenfalls in der Hauptsache auf mangelnde Reibung zurückzuführen ist und das den größten Teil aller durch Automobile herbeigeführten Unfälle verursacht, zu verhindern. Abgesehen von diesem Ausnahmefalle aber ist der Pneumatik, rein fahrtechnisch betrachtet, ein einwandfreies Mittel zur Fortbewegung des Kraftwagens.

Mit dieser Funktion aber ist die Aufgabe des Luftreifens noch nicht erschöpft. Eine weitere und nicht weniger wichtige Aufgabe besteht darin, durch seine Elastizität die heftigen Erschütterungen zu mindern, denen der Motorwagen ohne Pneumatik ausgesetzt ist, also ungefähr dieselbe Aufgabe, der auch der vierkantige Vollgummireifen bei der Pferdeequipe dient, jedoch mit dem großen Unterschiede, daß bei dem Pferdeseppan die Gummibereifung ein Luxus ist, und nur bei den allerwenigsten Wagen zur Anwendung gelangt, beim Luftreifen aber zur unbedingten Notwendigkeit wird, gleichviel, ob es sich um Luxus-, Sport- und Reifewagen oder gewerbliche Personenbeförderungsmittel, Geschäfts-, Arbeits- oder

Lastwagen handelt. Diese Notwendigkeit geht aus der Arbeitsweise des Motorwagens hervor. Der im Innern des Fahrzeuges eingebaute Benzinmotor, dessen Tätigkeit aus einer ununterbrochenen Reihe von Explosionen der mit Luft gemischten Benzingase besteht, erzeugt naturgemäß ununterbrochen sehr starke Erschütterungen des ganzen Fahrzeuges, die durch das enorme Gewicht des letzteren und durch das Mitteln desselben auf nicht ganz tadellosen Wegen noch bedeutend verstärkt werden. Diese heftigen Erschütterungen aber würden den Gebrauch des Automobils als Personenbeförderungsmittel total unmöglich machen, würden außerdem auch jeden Wagen, ob Personen- oder Arbeitswagen, binnen kurzem dem völligen Ruin aussetzen. Doch durch die Bereifung der Räder mit dem luftgefüllten Gummireifen, die eine außerordentlich hohe Elastizität besitzen und die Stöße und Erschütterungen zum größten Teil in sich aufnehmen, ihre Wirkung also paralysieren, wird ein verhältnismäßig ruhiges und sicheres Fahren erzeugt. Was noch übrig bleibt, sind schwache und durchaus nicht unangenehme Vibrationen, denen die Aerzte sogar einen gewissen heilsamen Einfluß auf die Gesundheit der Automobilfahrenden zuschreiben. Die Eigenschaft, die Erschütterungen des Kraftfahrzeuges in so außerordentlichem Maße zu beheben, besitzt auch nur der Pneumatik; alle anderen Bereifungsarten, die man anstelle des Luftgummireifens zu setzen versucht hat, auch der Vollgummireifen, bleiben weit hinter dem Pneumatik zurück.

Somit haben wir den Pneumatik in zwei Funktionen kennen gelernt, die ihn beide zu einer unbedingten Lebensnotwendigkeit für das Automobil machen. Der Pneumatik macht das Automobil überhaupt erst lebensfähig, ja, es kann getrost gesagt werden, daß der Luftreifen überhaupt erst den gesamten modernen Automobilismus geschaffen hat, der ohne ihn nie das hätte werden können, was er geworden ist, wie eine so gewaltige und in so kurzer Zeit erfolgende Ausdehnung in der Praxis des Verkehrs- und Fahrwesens hätte erlangen können. Das wird am schlagendsten dadurch bewiesen, wie das Automobil vor der Erfindung des Luftreifens vegetierte. Der schwere rüttelnde Gang des damaligen Automobils, seine Ohnmacht auf glatter wie rauher Straße, schlossen jede praktische Verwendung im Dienste des Verkehrs- und Fahrwesens aus, machten es ihm unmöglich, aus dem verzweifeltsten Stadium ergebnisloser Versuche hinauszukommen. Da wurde Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts der Luftreifen erfunden, ursprünglich nur als Bereifung des Fahrradrades gedacht, sich jedoch auch sehr bald als das geeignete Mittel erweisend, das Automobil von den erwähnten schweren Mängeln zu befreien, es zu einem brauchbaren, praktischen Fahrzeug zu gestalten. Es muß gesagt werden, daß das dem Luftreifen in nahezu vollendeter Weise gelungen ist, was wohl am besten aus dem ungeheuren Aufschwung hervorgeht, den der Automobilismus seit der Erfindung des Luftreifens trotz der kurzen, erst knapp anderthalb Jahrzehnte umfassenden Spanne Zeit, die seitdem verlossen sind, genommen hat. Diesen Aufschwung hat das Automobil lediglich dem Luftreifen zu verdanken.

Ist somit der Luftreifen die Stärke des Automobils, der dieses in nahezu idealer Weise von den früheren schweren Mängeln befreit und es zu dem leichtschwingigen, schnellen und gewandten Fahrzeug gemacht hat als welches wir es heute kennen, so ist er doch auch zugleich die Schwäche des Kraftfahrzeuges, und zwar infolge seiner außerordentlichen Empfindlichkeit und der enormen Reibungslosigkeit, die beide die Betriebskosten des Automobils so gewaltig in die Höhe treiben. Ein einziger kompletter Luftreifen, bestehend aus Mantel und Schlauch, kostet an zwei- bis dreihundert Mark, eine komplette Reifengarnitur für einen einzigen Wagen mithin acht- bis zwölfhundert Mark. Trotz dieser enormen Anschaffungskosten aber ist die Lebensdauer des Luftgummireifens nur eine sehr begrenzte, die kaum ein halbes Jahr ausreicht. Der Luftreifen unterliegt nämlich während des Fahrens dem ununterbrochenen starken Verschleiß. Wie der Radiergummi, den die Schüler gebrauchen, wird der Gummi des Pneumatiks auf dem Straßenweg abgerieben, und besonders an heißen Tagen kann man auf Asphalt die Gummispur, die die Pneumatik der Automobile hinterlassen, kilometerweise verfolgen. Welche enormen Kosten der Verschleiß des Gummis für den Automobilbetrieb verursacht, geht wohl daraus hervor, daß beispielsweise jeder Automobilist omnibus pro Tag für rund 30 Mk. Gummi verbraucht; bei einer Automobildrosche oder einem Privatwagen beträgt der Gummiverbrauch auch noch immer zehn bis vierzehn Mk. pro Tag. Somit ist der kostspielige und dabei so empfindliche Luftreifen, den ein am Wege liegender Nagel, ein spitzer Stein, ein Glasscherben oder dergleichen unter Umständen zerstören, oder doch zum mindesten für eine Zeitlang dienstunbrauchbar machen kann, vorläufig noch immer die Achillesferse des Automobils und wird das vorläufig wohl auch noch bleiben. Die vielfachen Versuche, den Pneumatik durch andere Bereifungsarten zu ersetzen, besonders durch Stahlfederreifen in den verschiedensten Konstruktionsarten usw., haben bisher völlig einwandfreie Resultate noch durchaus nicht zu erzielen vermocht; entweder hatten sie für die Vorteile, die sie gegenüber der Pneumatik aufweisen, andere Fehler, die jene aufwogen oder wohl gar überwiegen, oder aber ihre Elastizität war eine unzureichende. Bisher ist jedenfalls das Problem eines vollkommenen Ersatzes für den Luftgummireifen noch nicht gelöst.

Haben wir somit Bedeutung und Funktion des Pneumatiks für das Automobil kennen gelernt, so dürfte es vielleicht auch angebracht sein, sich kurz mit dem Werdegang des Luftreifens in technischer wie in geschichtlicher Beziehung zu befassen.

Das Rohmaterial des Luftreifens ist der Kautschuk, der aus dem Milchsaft der Kautschukpflanzen, der Gummibäume, gewonnen wird. Der Hauptverbreitungsbezirk der den kostbaren Stoff liefernden Pflanzen ist Süd- und Mittelamerika, das wohl allein die Hälfte alles produzierten Gummis liefert. Aber auch in Asien, Vorder- und Hinterindien, Java, Ceylon, dann auch dem gesamten Afrika, gedehnt, wenn auch nicht in dem Umfange, wie in Amerika, zahlreiche Kautschukbäume, die nach Name und Art ebenso verschieden sind, wie nach Qualität und Quantität des von ihnen produzierten Gummis. Die Bäume, die nur in den allerheißesten Landstrichen gedeihen, wachsen durchweg wild. Anbauversuche sind bei einigen von Erfolg gewesen, bei den meisten jedoch gänzlich aussichtslos verlaufen, was wohl darauf zurückzuführen ist, daß wir über die Lebensbedingungen dieser Gewächse noch nicht genügend unterrichtet sind. Auf alle Fälle ist jedoch zu wünschen, daß weitere Anbauversuche günstigerer Erfolge als die bisherigen zeitigen mögen, denn der in den letzten Jahren speziell von der Luftreifenindustrie entwickelte enorme Bedarf an Kautschuk, dann aber auch die rohen Gewinnungsmethoden der Eingeborenen, durch welche zahllose Bäume nach dem ersten Ertrag der Vernichtung anheimfallen, haben in verschiedenen von der Natur aus gummireichen Gegenden zu einem verwüstenden Raubbau geführt, der die Bestände an Gummibäumen bereits ganz erheblich gelichtet hat, und, falls ihm nicht Einhalt geboten wird, den gesamten Automobilismus durch Verfügen der Gummiproduktion einer schweren Krise aussetzen kann. Die Gewinnung des Kautschuks erfolgt in der Weise, daß die Sammler mit eigentümlich geformten kleineren Ästen einige Zentimeter tiefe Einschnitte in die Rinde der Bäume machen, aus denen dann nach einigen Minuten der Milchsaft der Bäume abfließt und mit kleinen Bechern als Weißblech aufgefangen wird. Jeder Einschnitt liefert innerhalb zweier Stunden ein Quantum von ungefähr vierzig bis fünfzig Kubikzentimeter Milchsaft, und ein Baumstamm von etwa zwei Metern Umfang verträgt innerhalb zwei bis drei Tagen wohl fünfzehn bis zwanzig Einschnitte. In diesem Milchsaft findet sich nun der Kautschuk in Gestalt kleiner Kügelchen, die sich bei längerem Stehen in Gestalt eines Rahmens an der Oberfläche des Milchsaftes abheben. Um den Kautschuk aus der Flüssigkeit zu gewinnen, wird unter dem Rauchfang ein Feuer angezündet, in welches Palmöl und andere Räucherstoffe getan werden. Dann wird ein ruderförmiges Stück Holz in den in einem großen Gefäß aufgesammelten Milchsaft getaucht und in den heißen Rauch gehalten, unter dessen Einwirkung sich eine dünne Schicht Kautschuk aus dem Saft ausscheidet und an dem Holz absetzt. Hierauf wird das Holz abermals in die Milch getaucht und abermals geräuchert, bis sich an der ersten eine neue Schicht Kautschuk gebildet hat. Diese Verfahren werden solange fortgesetzt, bis sich um das Holz herum ein dicker Wallen Kautschuk gebildet hat, den man über Nacht trocknen läßt, dann ausschneidet und von dem Holz ablöst. Diese so gebildeten Gummiballen gelangen dann in den Handel bezw. nach den Stätten ihrer weiteren Verarbeitung, den großen amerikanischen, englischen und deutschen Gummifabriken.

Werfen wir noch einen kurzen Blick auf die Entstehung des Luftreifens, die ein eminent wichtiges und interessantes Kapitel in der Geschichte des modernen Fahr- und Sportwesens ist.

Die Erfindung des Luftreifens ist ein Verdienst des irischen Tierarztes John B. Dunlop, der durch den Zufall, den Vater so vieler Erfindungen, zur Herstellung des ersten Pneumatiks geführt wurde. Sein Sohn hatte nämlich ein mit Vollgummireifen versehenes Dreirad, wie sie damals ein beliebtes Anabenenspielzeug waren, zum Geschenk erhalten. Der Gebrauch des Besten war jedoch auf den holprigen Straßen Belfast, des damaligen Wohnortes Dunlops, kein sonderliches Behagen. Lediglich um seinem Sohne das Fahren und die Erschütterungen beim Gebrauch des Rades zu ersparen, versuchte der besorgte Vater, ob sich dieser Zweck vermittelst eines anstelle des Vollgummireifens um die Felge gelegten, vermittelst einer Luftpumpe aufgeblasenen und nur sehr primitiv verschlossenen Gasschlauches erreichen ließ. Der überraschende Erfolg des Experimentes ließ ihn den außerordentlichen Wert des luftgefüllten Schlauches für den Gebrauch des Fahrradrades und die eminente industrielle Bedeutung seiner Erfindung sofort erkennen und gab ihm den Gedanken ein, sich seine Idee, nachdem er sie technisch noch vervollkommnet hatte, patentieren zu lassen zwecks späterer industrieller Verwertung. Wie es in der von Dunlop eingereichten Patentschrift, einem Dokument zur Geschichte der modernen Fahrzeugtechnik, heißt, lag der Erfindung der Gedanke zu Grunde, die Vibrationen und Stöße, denen ein Fahrzeug durch die Unebenheiten der Fahrwege ausgesetzt ist, und die sich besonders bei längerem Fahren in für den Fahrer sehr unangenehmer und peinlicher Weise bemerkbar machen, durch Benutzung komprimierter Luft zu vermeiden. Nach erlangtem Patent suchte und fand der erfundene Tierarzt einen tüchtigen und auch genügend kapitalkräftigen Geschäftsmann, mit dem zusammen er nunmehr die industrielle Verwertung seiner Erfindung in die Hand nahm. Doch gar zu leicht sollte ihm die Fruchtbildung seiner glücklichen Idee nicht werden, denn im Anfang hatte die Einführung des Luftreifens in die Welt der Radler mit zahllosen Schwierigkeiten zu kämpfen. Urfache dieser war zunächst das allerdings wenig gefällige und den Radlern jedenfalls sehr ungewohnte Aussehen des neuen Reifens, der spottend „Ballon“ oder auch „Wurk“ Reifen genannt wurde und fürs erste Gegenstand lebhafter Heiterkeit der Radler war. Dann war auch bei den ersten Reifen das Anbringen und Abnehmen des Reifens von der Felge, das Montieren, sehr un-

hauptsächlich, da die Reifen mit Klettstoff an der Radfelge befestigt werden mußten. In allen Fällen plötzlicher Beschädigung des Reifens war daher die Verbesserung immer mit sehr viel Schwierigkeiten verknüpft, da der Radler zu diesem Zweck immer ein ganzes Arsenal von Reparaturmaterialien und Werkzeugen, Leimtopf, Gummilösung, Fettstein usw., bei sich führen mußte, alles Umstände, die die Radfahrerwelt im Anfang durchaus nicht geneigt machen konnte, den Vollgummireifen mit dem Luftreifen zu vertauschen. Mit einem Schlage änderte sich jedoch die Sachlage gewaltig zugunsten des Luftreifens, als bei mehreren Rennen die Luftreifen benutzenden Fahrer gegen die auf Vollgummi-Fahrenden eine Reihe glänzender Siege erlangten und dadurch die gewaltige fortschreitende Überlegenheit des Luftreifens über den Vollgummireifen zur Evidenz bewiesen. Jetzt eilte der Ruf des neuen Reifens im Fluge durch die Welt, binnen kurzem war der Vollgummi gänzlich außer Konkurrenz gesetzt und so gut wie ganz vom Markte verschwunden. Mehrere große Fabriken in England wie auch auf dem Kontinent, erwarben Lizenzen zur Verwertung des Dunlopschen Patents, und gestützt auf diese, nahm die Fahrradindustrie einen plötzlichen, ganz gewaltigen Aufschwung. Mit dem Luftreifen versehen, war das Fahrrad, das bis dahin keinesfalls über die Bedeutung eines interessanten Sportmittels ohne eigentlichen praktischen Wert gekommen war, mit einem Schlage zu einem eminent praktischen Fahrzeug geworden, dessen sich alsbald hoch und niedrig, arm und reich bemächtigte und das bald in zahllosen Millionen von Exemplaren den Erdball überflutete. Charakteristisch für das schnelle Aufsteigen des Vollgummireifens war es dabei, daß einige Luftreifenfabriken ihren Bedarf an Gummi anfänglich bei den Vollgummireifenfabrikanten deckten, die, soweit sie keine Lizenzen zur Verwertung des Dunlopschen Patents erhalten hatten, für ihr Rohmaterial bald keine Verwendung mehr hatten.

Noch allerdings war der Luftreifen mit gewissen Mängeln behaftet, die der Abhilfe bedurften. Dazu gehörte in erster Linie die bereits erwähnte, sehr unständliche und schwierige Art der Befestigung des Reifens, die darin bestand, daß der Reifenmantel vermittels Leinenbandagen und Gummilösung an die Felge aufgebracht wurde. Durch eine Erfindung des Technikers Charles Kamp-Welch wurde diese komplizierte und in Fällen von Reparaturnotwendigkeit dem Fahrer wahre Qualen auferlegende Befestigungsweise überflüssig gemacht. Diese Erfindung bestand darin, daß der Mantel an beiden Rändern je einen mit den Rändern gleichlaufenden Draht erhielt und mit diesen Drähten über die Felge gezogen bzw. in deren Vertiefte Mitte eingelegt wurde. Kurze Zeit darauf wurde auch die Luftreifenbefestigung erfunden, eine der Drahtbefestigung ebenbürtige Methode der Anbringung des Reifens auf der Felge. Was dem Luftreifen dann noch fehlte, bis er die heutige Stufe der Vollkommenheit erlangte, waren Kleinigkeiten, die durch mehrere schnell hintereinander erfolgende Verbesserungen erreicht wurden. Auf dieser Stufe seiner Entwicklung angelangt, sollte nun der Luftreifen eine noch bedeutungsvollere Aufgabe finden, als die der Radbefestigung des Fahrrades, nämlich die Aufgabe als Radbefestigung des Automobils. Der Bau von sich selbst bewegenden Kraftfahrzeugen, wie er von Benz und Daimler begründet worden war, war zu Beginn der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts nicht über das Stadium des Versuchs hinaus gekommen, speziell, soweit es sich um die Verwendung des Kraftfahrzeuges als Personenbeförderungsmittel handelte. Der schwere lärmende Gang und die heftigen Erschütterungen, unter denen die entweder auf völlig eisernen Rädern oder auf gewöhnlichen, mit Eisenreifen beschlagenen Wagenrädern laufenden Motorwagen der damaligen Entwicklungsstufe litten, ließen ihre Verwendung für die Zwecke des Personenverkehrs völlig ausgeschlossen sein, während für den Güter- und Lastenverkehr diese Mängel weniger in Betracht kamen. Auf verschiedenartige Weise hatte man versucht, dieser Mängel Herr zu werden, hatte schon zeitig an eine elastische Befestigung der Wagenräder gedacht, ohne jedoch eine, auch nur einigermaßen den gestellten Anforderungen entsprechende Befestigung finden zu können. So hatte man versucht, den gewünschten Zweck durch Umwicklung der Radfelgen mit Lederbandagen zu erzielen, dann durch Verwendung geteilter Schiffsstämme, die in die vertieften Radfelgen eingelegt wurden; auch mit der Verwendung vierkantiger Vollgummireifen nach Art der Befestigung der Pferdeequipagen, stellte man Versuche an, die jedoch ebenfalls keinen Erfolg hatten, da das enorme Gewicht der Motorwagen, die damals sogar noch erheblich schwerer gebaut wurden, wie die heutigen, den Gummi allzu leicht zermietete, dieser eine fühlbare Linderung der Wagenschütterungen auch nur auf schon an und für sich glatten Wegen wie Asphalt und dergl., zu erzielen vermochte. Jahrzehnte lang war so die Weiterentwicklung des Baues von Motorwagen infolge des Fehlens einer geeigneten, die Erschütterungen ausreichend aufhebenden Radbefestigung gehemmt. Da schlug mit der Erfindung des Luftreifens, der anfänglich nur als Befestigung des Fahrrades gedacht wurde, wie ein Blitz der Gedanke ein, den Luftreifen auch als Radbefestigung des Motorwagens zu verwenden. Der Erfolg der sofort angestellten Versuche war nicht weniger groß und überraschend, wie bei der ersten Verwendung des Luftreifens für das Fahrrad. Mit einem Schlage zeigten sich die Mängel, unter denen das Automobil bis dahin gelitten hatte, behoben, nahm die Verwendung des Automobils einen Aufschwung und eine Verbreitung, wie sie in dieser Schnelligkeit und rapiden Ausdehnung nur noch in der Einführung der Eisenbahnen vor nunmehr bald hundert Jahren ihr Gegenstück findet. Die Erfindung des Luftreifens bedeutete den Beginn des modernen Automobilismus,

bedeutete für Fahr- und Sportwesen und die gesamte Fahrzeug-Technik den Anfang einer neuen Epoche, die noch vollständig unübersehbar vor uns liegt.

Warum müssen sich die Arbeiter und Arbeiterinnen an den Wahlen zu den Krankenkassen beteiligen?

Durch den Regierungsentwurf einer Reichsversicherungsordnung und dessen Besprechung in Wort und Schrift sind weite Kreise der Arbeiterschaft auf die Arbeiterversicherungs-Gesetzgebung und ihre Bedeutung für die Versicherten aufmerksam gemacht worden. Wenn sich auch die Arbeiterorganisationen die Aufklärung ihrer Mitglieder über diesen Zweig der Sozialgesetzgebung besonders angelegen sein lassen, und es dahin gebracht haben, daß die organisierte Arbeiterschaft sich um den Ausbau der Versicherungs-Gesetzgebung zugunsten der Versicherten innerhalb der gesetzlich gesteckten Grenzen bemüht hat, so stand doch ein großer Teil der Arbeiterschaft und namentlich die Arbeiterinnen den Arbeiterversicherungs-Gesetzen verhältnismäßig interessenlos gegenüber. Es war dies umso bedauerlicher, als fast jeder einzelne in der versicherungspflichtiger Beschäftigung stehende Arbeiter oder Arbeiterin die Wirkung des einen oder anderen der drei die Arbeiterversicherung regelnden Gesetze am eigenen Leibe zu spüren bekommt.

Die angeblich trockene Materie in der Gesetzgebung schreckte viele davon ab, sich mit ihr zu beschäftigen. Allerdings muß zugegeben werden, daß wirklich ein Sichhineinverlieren dazu gehört, ehe man in der Materie zurechtfindet. Die Organisationen haben aber ihren Mitgliedern das Verständnis der Arbeiterversicherungs-Gesetzgebung dadurch erleichtert, daß sie in ihren Blättern leichtverständliche Abhandlungen darüber brachten und in Versammlungen durch geeignete Referenten die Gesetze besprechen ließen. Der Erfolg dieser Bemühungen drückt sich namentlich in der Beteiligung der Arbeiter und Arbeiterinnen bei den Wahlen zu den Krankenkassen aus, den Zweig der Versicherungs-Gesetzgebung, wo der Arbeiterschaft wenigstens zu zwei Dritteln das Selbstverwaltungsrecht zusteht. Auch die Betätigung in den Krankenkassenvorständen und sonstigen Institutionen (Schiedsgerichten für Arbeiterversicherung, Landesversicherungsanstalten, Reichsversicherungsamt usw.) legt Zeugnis ab von dem Verständnis, das ein Teil der Arbeiterschaft der Arbeiterversicherungs-Gesetzgebung entgegenbringt.

Der Mitwirkung der organisierten Arbeiterschaft ist es zumeist zu verdanken, daß die Krankenkassen in ihren Leistungen über die gesetzlich festgelegte Mindestgrenze hinausgegangen sind. Das Krankenversicherungsgesetz schreibt bekanntlich vor, was als Mindestleistung gewährt werden muß und was als höchstes gewährt werden kann. Zwischen diesen beiden Punkten ist ein verhältnismäßig großer Spielraum geschaffen. Es hängt von den Bestimmungen des Klassenstatuts ab, ob die Klasse nur die Mindestleistungen gewährt oder ihren Mitgliedern mehr zuwendet.

Die Mindestleistungen der organisierten Krankenkassen (Orts-, Fabriks-, Betriebs- und Innungs-Krankenkassen) bestehen in der Gewährung freier ärztlicher Behandlung, Lieferung von Arznei, Brillen, Bruchbändern und ähnlichen Hilfsmitteln. Im Falle der durch Krankheit eingetretenen Erwerbsunfähigkeit wird dem Erkrankten für jeden Arbeitstag vom dritten Tage der Erkrankung ab auf die Dauer bis zu 26 Wochen ein Krankengeld in Höhe der Hälfte des für die Beitragsleistung zugrunde gelegten durchschnittlichen Tageslohns gezahlt. Ferner gehört zu den Mindestleistungen die Gewährung einer Wöchnerinnenunterstützung auf die Dauer von 6 Wochen in Höhe des Krankengeldes an die weiblichen Mitglieder, die innerhalb des letzten Jahres vom Tage der Entbindung an gerechnet, mindestens 6 Monate hindurch einer auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes errichteten Krankenkasse angehört haben und die Auszahlung eines Sterbegeldes an die Angehörigen eines verstorbenen Klassenmitgliedes, in Höhe des zwanzigfachen Betrages des durchschnittlichen Tageslohnes.

Dies müssen alle Klassen leisten. Das Gesetz gibt ihnen aber die Möglichkeit, höhere Aufwendungen zu machen. Hierzu gehören die Gewährung des Krankengeldes vom ersten Tage der Erkrankung ab über die Dauer von 26 Wochen hinaus bis zu 52 Wochen; die Zahlung des Krankengeldes in Höhe des 2/3fachen Betrages des durchschnittlichen Tageslohnes und auch für die Sonn- und Feiertage. Die Lieferung auch anderer als sogenannter kleiner Hilfsmittel (Brillen, Bruchbänder) neben freier ärztlicher Behandlung und Arzneibezug. Den erkrankten Klassenmitgliedern kann freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhaus und ihren Angehörigen die Hälfte des dem Mitgliede zustehenden Krankengeldes (unter bestimmten Voraussetzungen auch das volle Krankengeld) gewährt werden. Die Klasse kann die Unterbringung des erkrankten Klassenmitgliedes in einem Rekonvaleszenzheim bis auf die Dauer eines Jahres nach Beendigung des Krankengeldbezuges gestatten. Das Sterbegeld kann bis auf den vierzigfachen Betrag des durchschnittlichen Tageslohnes erhöht werden, auch kann beim Tode eines nichtversicherenden Familienmitgliedes dem Klassenmitgliede ein Sterbegeld verabfolgt werden.

Schwangeren, die der Klasse mindestens 6 Monate hindurch angehört haben, kann eine der Wöchnerinnenunterstützung gleiche Schwangerenunterstützung gewährt und ferner die Kosten für Hebammenbesuche übernommen und freie ärztliche Behandlung der Schwangerschaftsbeschwerden beschlossen werden.

Was von diesen nicht mehr zu den Mindestleistungen gehörenden Verpflichtungen der Krankenkassen den Mitgliedern zugute kommt, muß im Klassenstatut festgelegt sein. Dieses wird in der Generalversammlung der Krankenkasse beschlossen, die bei Kran-

kenlassen bis zu 500 Mitgliedern aus sämtlichen großjährigen Versicherten und den Arbeitgeberinnen und bei Klassen mit über 500 Mitgliedern aus Vertretern bestehen, die zu 1/2 von den großjährigen Klassenmitgliedern, zu 1/2 von den Arbeitgebern in geheimer Wahl gewählt werden. Die Generalversammlung und dadurch die Klassenmitglieder haben es nun in der Hand, Bestimmungen in das Statut hineinzubringen, die einen Vorteil für die versicherte Arbeiterschaft bedeuten. Um dies zu können, müssen die gewählten Vertreter natürlich wissen, wie weit die Bestimmungen des Krankenversicherungsgesetzes gehen und darum ist Kenntnis wenigstens der hauptsächlich in Frage kommenden Vorschriften des Krankenversicherungsgesetzes dringend notwendig.

Zu den Generalversammlungen der Krankenkassen haben nun auch die weiblichen Klassenmitglieder das Wahlrecht. Die Krankenversicherung ist der einzige Zweig der Gesetzgebung, in dem die Frauen die gleichen Rechte wie die Männer ausüben können und genießen. Schon deshalb wäre eine Beteiligung des weiblichen Geschlechts an den Wahlen äußerst notwendig.

Die Bestimmungen des Krankenversicherungsgesetzes berühren in gleicher Weise beide Geschlechter und sind für beide von großer Bedeutung. Ja, man kann sagen, daß sie in manchen Dingen für die weiblichen Klassenmitglieder größere Bedeutung haben. Dies ist z. B. bei den Vorschriften über die Wöchnerinnen- und Schwangerenunterstützung der Fall. Die letztere gehört nicht mehr zu den gesetzlichen Mindestleistungen. Sie ist erst nach der im Mai 1903 beschlossenen letzten Novelle zum Krankenversicherungsgesetz zur Einführung gelangt und leider erst in wenigen Klassen für ihre weiblichen Mitglieder beschlossen worden.

Vielfach sträuben sich die Krankenkassenvorstände, diesen Unterstützungszweig, der nur einem Teil der Mitglieder direkt zugute kommt, in das Statut aufzunehmen, aus Furcht vor der damit verbundenen finanziellen Belastung der Krankenkassen. Nun steht aber fest, daß durch die Gewährung einer Schwangerenunterstützung die Zahl der Fehlgeburten und dadurch der schweren Frauenkrankheiten, die die Klassen in hohem Maße belasten, bedeutend zurückgehen würden. Nach der Statistik der Leipziger Ortskrankenkasse, der größten in Deutschland, kamen auf 10 752 Wochenbetten erwerbstätiger Frauen, die, weil zur Zeit der Aufnahme der Statistik die Klasse noch keine Schwangerenunterstützung gewährte, in den meisten Fällen bis zum letzten Augenblicke arbeiten mußten, 1666 Fehlgeburten, das sind 15,5 pCt. der Gesamtgeburten. Auf 11 018 Wochenbetten nichtversicherungspflichtiger Frauen kamen nur 254 Fehlgeburten oder 2,5 pCt. Die Zahl der Fehlgeburten bei den erwerbstätigen Frauen war also nahezu siebenmal so hoch. Die Folge von Fehlgeburten sind aber zumeist schwere und langandauernde Frauenkrankheiten.

Wenn die weiblichen Klassenmitglieder, deren Zahl über 1/2 der Gesamtversicherten ausmacht, von ihrem ihnen gesetzlich zustehenden Wahlrecht zu den Krankenkassenvorständen und Generalversammlungen Gebrauch machen würden — sie können auch selbst als Vertreter zur Generalversammlung und als Vorstandsmitglieder gewählt werden — dann würden sie sicher auch in der Lage sein, die Generalversammlung dahin zu beeinflussen, daß der in der Krankenversicherung heute schon vorgelebene Mutterschutz den weiblichen Klassenmitgliedern garantiert wird. Wohin es führen kann, wenn sich die Arbeiterinnen nicht um die Krankenversicherung kümmern, beweisen die Jahresberichte der württembergischen Gewerbeaufsicht für 1908 und 1909. Im letzten Bericht wird ein Fall angeführt, wo der nur aus männlichen Personen bestehende Ausschuss einer Fabrikkrankenkasse beschließen wollte, daß den ledigen schwangeren Arbeiterinnen gekündigt werden sollte, ehe sie Anspruch auf Wöchnerinnenunterstützung haben. In einem Falle unterließ der Beschluß auf Veranlassung des Leithabers der Firma und in einem andern auf Veranlassung der Beamtin der Gewerbeaufsicht. Hätten auch die Arbeiterinnen von ihrem Wahlrecht Gebrauch gemacht, dann wäre so etwas nicht möglich gewesen, zumal es sich in dem ersten Falle um einen Betrieb handelte, in dem 150 Arbeiterinnen und 50 Arbeiter beschäftigt waren.

Die Arbeiterinnen könnten aber auch nach anderer Richtung hin innerhalb der Krankenkassen für die versicherten weiblichen Klassenmitglieder wirken, indem sie z. B. auf Zulassung von weiblichen Ärzten und weiblichen Krankenträgern hinarbeiten.

Nur durch die Mitwirkung der versicherten Klassenmitglieder ist es möglich, das Klassenstatut so zu gestalten, daß die Mitglieder in den Genuss der durch das Krankenversicherungsgesetz zulässigen Höchstleistungen kommen, die gegenüber den jetzt vielfach vorhandenen Bestimmungen der Statuten einen großen Vorteil bedeuten würden. Die im Krankenversicherungsgesetz und auch in den andern Arbeiterversicherungsgesetzen enthaltene Materie ist nicht trocken, sondern erhält Leben, sobald man tiefer in sie eindringt. Ein Beschäftigter mit der Arbeiterversicherungsgesetzgebung ist aber schon aus dem Grunde besonders notwendig, weil diese bringen der Verbesserung bedarf, soll sie für die Arbeiterschaft nutzbringend wirken und auf die Gestaltung der Volksgesundheit einen Einfluß ausüben.

Der in diesem Jahre dem Reichstage zugegangene Entwurf einer Reichsversicherungsordnung kommt den seitens der Versicherten aufgestellten Forderungen nicht entfernt nach, er ist im Gegenteil geeignet, die bestehenden Verhältnisse in manchen Dingen noch zu verschlechtern, wenn es den Vertretern der Arbeiterschaft im Reichstage nicht gelingt, ihm eine andere Fassung zu geben. Wenn aber der Regierungsentwurf das eine bewirkt, daß die Arbeiterschaft in Zukunft der Arbeiterversicherungsgesetzgebung größeren Interesse entgegenbringt, dann wird auch die Reichsversicherungsordnung — selbst wenn der Entwurf Ge-

sey wird — wie alle reaktionären Gesetze bisher stets, das Gegenteil von dem erreichen, was sie bezweckt.

Ein Fehlspruch des Reichsversicherungsamtes.

In den „Ämlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamtes“ finden wir folgende merkwürdige Entscheidung, die tief in die Existenzmöglichkeit unserer Kollegen deutscher eingreift:

„Kutscher sind hinsichtlich der Entschädigung für den Verlust eines Auges den sogenannten qualifizierten Arbeitern nicht zuzurechnen oder gleichzustellen. Ein in einer Selterwasserfabrik angestellter und mit dem Ausfahren von Selterwasser beschäftigter Kutscher wurde durch Zerplatzen einer der auf seinem Wagen befindlichen Flaschen am linken Auge in der Weise verletzt, daß er die Sehkraft auf dem verletzten Auge vollkommen verlor. Nachdem der Verletzte sieben Jahre lang eine Rente von 33% v. H. bezogen hatte, hat das Schiedsgericht auf den Antrag der Berufsgenossenschaft die Rente auf 25 v. H. der Vollrente herabgesetzt. Das Reichsversicherungsamt hat dies in einer Rekursentscheidung vom 13. Januar 1910 gutgeheißen und folgendermaßen begründet:

Nach dem Gutachten des Professors Dr. G. ist durch den Unfall vom 5. Juli 1901 die Sehkraft auf dem linken Auge des Verletzten durch den Unfall zwar verloren gegangen. Das rechte Auge besitzt aber volle Sehschärfe und ist reizlos; die Gefahr einer übergreifenden Erkrankung besteht für das gesunde Auge jetzt nicht mehr; auch hat der Verletzte sich an das einäugige Sehen gewöhnt. Zur Begründung seines Anspruchs auf Weitergewährung der bisher gewährten Rente von 33% v. H. hat der Verletzte geltend gemacht, daß er den sogenannten qualifizierten Arbeitern zuzuzählen sei, die ein besonders scharfes Sehen benötigten und denen das Reichsversicherungsamt für den glatten Verlust eines Auges auch nach Erreichung des Dauerzustandes eine Rente in jener Höhe zu gewähren pflege; jedenfalls sei er als Kutscher den qualifizierten Arbeitern gleichzustellen, da der Stand sowie das Leben und Treiben auf der Straße einen einäugigen, in seinem Gesichtsfelde bewegten Kutscher stets erheblicheren Gefahren aussetze. Weiter aber, so meint er, beschränke die mit der Einäugigkeit verbundene Entstellung für ihn den Arbeitsmarkt insofern, als er eine Anstellung als herrschaftlicher Kutscher kaum finden würde. Das Rekursgericht hat sich diesen Ausführungen nicht anschließen vermocht. Als sogenannte qualifizierte Arbeiter in dem hier in Betracht kommenden Sinne gelten diejenigen Personen, deren Berufstätigkeit gerade an das feine und scharfe ungehinderte körperliche Sehen besondere Anforderungen stellt (zu vergleichen Handbuch der Unfallversicherung 3. Auflage, Band I, Seite 266, Nummerung 23a zu § 9 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes). Der Beruf als Kutscher erfordert zwar, namentlich in einer Großstadt, eine besondere Umsicht und Aufmerksamkeit, aber kein besonders feines Sehen in dem bezeichneten Sinne. Nun hat allerdings das Reichsversicherungsamt ausgesprochen, daß hinsichtlich der Bemessung der Entschädigung für den Verlust eines Auges den qualifizierten Arbeitern diejenigen gleichzustellen sind, die an gefährlichen Stellen — z. B. am Feuer — zu arbeiten genötigt oder die der Gefahr ausgesetzt sind, durch Abprallen von Eisen- oder Steinsplittern verletzt zu werden. Ein Kutscher aber ist in seinem Berufe regelmäßig keiner höheren Gefahr für sein Auge ausgesetzt als der Durchschnitt der Arbeiter. Einerseits ist die mit dem Verkehr auf dem Fahrbanne verbundene Gefahr für einen Kutscher nicht größer, als für jede andere Person, deren Tätigkeit sie in den Straßenverkehr bringt, und andererseits bieten sich im Straßenverkehr für die Augen im allgemeinen keine wesentlich größeren Gefahren, als bei dem Durchschnitte der in den verkehrten Betrieben vorkommenden Arbeiten. Ein Kutscher kann daher nicht schlechthin den qualifizierten Arbeitern gleichgestellt werden. Schließlich ist auch die mit dem Verlust eines Auges etwa verbundene Entstellung nicht geeignet, bei einem Kutscher einen höheren Grad von Erwerbsunfähigkeit als bei den anderen Arbeitern anzunehmen; denn wenn auch bei der Bemessung des Schadens auf den bisherigen Beruf des Verletzten eine gewisse Rücksicht genommen wird, so ist doch in erster Linie derjenige Schaden zu ersetzen, welcher dem Verletzten dadurch entsteht, daß ihm die Möglichkeit entzogen wird, auf dem ganzen wirtschaftlichen Gebiete nach seinen gesamten Kenntnissen und körperlichen wie geistigen Fähigkeiten Verdienste zu erlangen (zu vergleichen Handbuch der Unfallversicherung, 3. Auflage, Band I, Seite 262, Nummerung 17 zu § 9 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes). Auf dem einem Kutscher nach seinen Fähigkeiten und Kenntnissen offenstehenden allgemeinen Arbeitsmarkt aber bedeutet der Verlust eines Auges keine höhere, als die regelmäßig angenommene Einbuße an Erwerbsfähigkeit um 25 v. H. Übrigens war der Verletzte zur Zeit des Unfalls nicht herrschaftlicher Kutscher in einer Großstadt, sondern Führer eines Selterwasser auf seinem Wagen geladen und ausgefahren. Schon aus diesem Grunde mußte der Sonderberuf eines herrschaftlichen Kutschers bei der Entschädigung des Verletzten außer Betracht bleiben (zu vergleichen Rekursentscheidung 1905, Ämliche Nachrichten des R.-V.-A. 1903, S. 382). — Sonach war die Herabsetzung der Rente auf 25 v. H. der Vollrente gerechtfertigt.“

Zu den vielen, dem Laienmenschen unbegreiflichen Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes, ist diese nur eine weitere Nummer. Wer nicht lediglich am grünen Tisch arbeitet, sondern draußen im tosenden Berufsleben, der wird das Recht, das hier seitens der

höchsten Instanz verkündet wird, nicht begreifen können. Die Definition des Begriffes „Recht“ bei dem Volke unten und bei den Gelehrten oben, wird anscheinend eine immer verschiedenartige. Der schlichte Mann aus dem Volke argumentiert so: „Wenn ich mich an die Einäugigkeit gewöhnen kann, ebenso gut müßte ich mich an die Kopflosgkeit gewöhnen können“. Und schließlich kann doch an das Gewöhnen der Einäugigkeit aus der Praxis heraus nur wieder ein Einäugiger entscheiden, nicht Leute mit zwei Augen, wie es zweifellos die Herren Richter und Reichsversicherungsbeamte sind.

Wenn die Richter ferner annehmen, der betreffende Verletzte könnte weiter als vollwertiger Kutscher seinem Berufe nachgehen, so befinden sie sich in einem recht großen Irrtum. Die polizeilichen Straßenverordnungen schließen den Verletzten ohne weiteres davon aus, in der Zukunft im öffentlichen Fuhrwesen Verwendung finden zu können. Und dies nicht etwa mit Rücksicht auf den Verletzten selbst, sondern mit berechtigter Rücksicht auf die Sicherheit des Straßenverkehrs. Wer das gegenwärtige Verkehrsleben nicht nur aus der Vogelperspektive, sondern aus der harten Praxis kennt, der weiß, daß ein einäugiger Fuhrwerkslenker eine ständige Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs und insbesondere des die Straßen passierenden Publikums darstellt. Nach der gegenwärtigen Rechtsprechung des Reichsgerichts würde zweifellos jeder Fuhrherr, der einen Einäugigen als Kutscher beschäftigt, auf Grund des Haftpflichtgesetzes zu den Kosten verurteilt werden, wenn dieser Kutscher irgend ein Unheil auf der Straße anrichtet. Das Reichsgericht würde mit Recht entscheiden, daß der Fuhrherr bei Anstellung eines solchen Kutschers die ihm gesetzlich auferlegte pflichtgemäße Absage vernachlässigt und demgemäß für die Folgen des Engagements eines solchen Kutschers aufzukommen habe. In Rücksicht dessen wird kein vorsichtiger und geschäftslundiger Fuhrherr einen einäugigen Kutscher engagieren.

Dem Verletzten ist auch die Möglichkeit genommen, aus dem Kutscherberuf in den Chauffeurberuf überzugehen, und so seine Arbeitsverhältnisse zu verbessern. Automobil-Haftpflichtgesetz und Bundesratsverordnung dazu, sowie die Ausführungsbestimmungen der Landesregierungen lassen gar keinen Zweifel darüber zu, daß ein Einäugiger niemals Chauffeur werden kann. Das hätte auch den Herren Richtern im Reichsversicherungsamt bei Fällung ihres Urteilspruches eigentlich bekannt sein müssen.

Dem verletzten Kutscher ist also sein Fortkommen im Berufe durch den Verlust des einen Auges ganz bedeutend erschwert. Seine durch die Verletzung bedingte Einbuße beträgt nach dem Gefagten zweifellos weit mehr als 25 pCt. und deshalb wäre es nur billig gewesen, ihm die Rente in Höhe von 33% pCt. zu belassen. Solche Urteile, wie dieses, dürften unserer Meinung nach dem Sinn der Unfallgesetzgebung nicht entsprechen, sie werden als Material zu einer gelegentlichen Aussprache im Reichstage dienen müssen. Dem Opfer des Unfalls wird auch damit freilich nicht gedient sein, es wird sich seine eigenen Begriffe über die segensreiche Wirkung der vielgenannten deutschen Sozialgesetzgebung bilden.

Aus der Gerichtspraxis.

Die Haftung des Geschäftsherrn. (Urteil des Reichsgerichts.) Einen überaus lehrreichen Fall bietet der folgende Rechtsstreit für Geschäftsinhaber. Er zeigt, daß der Geschäftsherr in jeder Lage und jeder Zeit sich über die Eigenschaften und namentlich Zuverlässigkeit seiner Angestellten und Arbeiter Kenntnis verschaffen muß, wenn er nicht Gefahr laufen will, aus fahrlässigen Handlungen seiner Leute in Anspruch genommen zu werden.

Der Wagen des Tischlermeisters B. in W., den dieser selbst lenkte, war mit dem Wagen des Kaufmanns L. in Berlin zusammengestoßen. Den L'schen Wagen lenkte der Kutscher P., namens Fr. Der Tischlermeister B. forderte Schadenersatz von L. und dem Kutscher Fr. Letzterer wurde vom Landgericht Berlin verurteilt, die Klage gegen den Kaufmann L. dagegen abgewiesen. Das Kammergericht Berlin verurteilte sodann auf die Berufung des Tischlermeisters B. auch den Kaufmann L., indem es auch ihm gegenüber den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärte. L.'s Revision beim Reichsgericht war erfolglos, denn der 6. Zivilsenat sprach sich folgendermaßen aus:

Es handelt sich darum, daß der Beklagte L. nach § 831, Abs. 1 B. G. B. für die durch seinen Kutscher Fr. zugefügten widerrechtlichen Beschädigungen zu haften hat, wenn er nicht einen der dort vorgezeichneten Entlastungsbeweise führt. Nun hat das Berufungsgericht insbesondere darin gefehlt, daß es davon ausgegangen ist, es liege hier ein Fall vor, wo der Beklagte im Sinne des § 831 die Ausführung der Verrichtungen des Fr. zu „leiten“ gehabt hätte. Es verwechselte hier diese Leitung der einzelnen Verrichtung des Angestellten mit der Leitung und Ueberwachung des Geschäftsbetriebes im ganzen. Dieser Verstoß betrifft indessen nur die Terminologie. Denn indem das Kammergericht feststellt, daß der Beklagte sich um die Qualifikation und das Verhalten der in seinem Betriebe beschäftigten Leute oder wenigstens seines Kutschers zu wenig bekümmert habe, hat es eben verneint, daß er bei der „Auswahl“ des letzteren (d. h. hier nicht: bei dem ersten Engagement desselben, sondern: bei der späteren Vertrauensstellung mit der Leitung des Fuhrwerkes), die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Wenn der Beklagte sich in der Revisionsverhandlung demgegenüber darauf berufen hat, daß er die Aufsichtsführung über den Fr. dem Passierer übertragen gehabt habe, der zuverlässig gewesen sei, so hatte er dies in der vorigen Instanz nicht einmal behauptet; es wäre hierauf aber nicht einmal angekommen, da dies bei

Verlagten gar nicht entlastet haben würde, so lange er nicht besondere Gründe dargelegt hätte, aus denen es ihm unmöglich gewesen wäre, sich auch selbst darum zu kümmern, wie z. B. wegen zu großen Umfangs seines Geschäftsbetriebes oder dergleichen.

Mit Recht hat das Kammergericht auch das hervorgehoben, daß die bei der Auswahl zu betätigende Sorgfalt des Geschäftsherrn auf den Zeitpunkt des Unfalles bezogen werden muß. Wenn nun Fr. damals schon drei Jahre lang beim Beklagten angestellt war, und wenn das Kammergericht sogar positiv festgestellt hat, daß letzterer, falls er sich bei seinen anderen Angestellten erkundigt hätte, erfahren haben würde, Fr. sei der Trunksucht mindestens brügend verdächtig, sowie daß Fr. bei dem Zusammenstoß unter dem Einfluß seiner Trunksucht gehandelt habe, so erscheint damit nicht nur die Verurteilung des Beklagten aus § 831 Abs. 1 B. G. B. als gerechtfertigt, sondern dieser haftet, weil er den Fr. mit seinem Fuhrwerk hat die Straßen befahren lassen, auch nach § 823 Abs. 1 B. G. B. Die Revision mußte deshalb zurückgewiesen werden.

Inwieweit haftet der Arbeitnehmer (als Voté) für den Verlust von Gegenständen, die ihm zum Transport übergeben sind? (Urteil des Oberlandesgerichts Charlottenburg vom 22. Februar 1910.)

Entscheidungsgründe.

Der Anspruch des Klägers auf Rückzahlung der zurückbehaltenen Kaution und der Anspruch des Beklagten auf Ersatz des ihr vom Kläger verursachten Schadens hängen davon ab, inwieweit der Kläger als Voté für den Verlust von Gegenständen haftet, die ihm zum Transport übergeben sind. Zwischen den Parteien ist ein gewerblicher Dienstvertrag verabredet. Weder die Vorschriften der Reichs-Gewerbeordnung noch des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Dienstvertrag (§ 611 dd. BGB.) treffen besondere Bestimmungen über die Haftung des gewerblichen Dienstverpflichteten (Voten) für den Verlust ihm zum Transport anvertrauter, dem Prinzipal oder Dritten gehöriger Gegenstände. Deshalb müssen für die Haftung des Klägers die §§ 276 ff. BGB., die vom Gesetz mit der Bemerkung „sofern nicht ein anderes bestimmt ist“ ausdrücklich als allgemeine und subsidiäre Bestimmungen für die Haftung des aus einem Schuldverhältnis Verpflichteten bezeichnet sind, Platz greifen. Danach hat der Schuldner, als welcher im Dienstvertrag auch der Dienstverpflichtete anzusehen ist, Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten. Unter Anwendung dieser allgemeinen Grundsätze haftete der Kläger als Voté bei Vorsätzlichkeit und Fahrlässigkeit für alle ihm anvertrauten Gegenstände (vergl. auch Brenner: Der gewerbliche Arbeitsvertrag S. 49/50, Brenner: Der kaufmännische Dienstvertrag S. 75/76, Ball: Das Rechtsverhältnis der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in Handwerk, Industrie und Handelsgewerbe S. 85, GG. Berlin vom 12. Dezember 1902, Reichs-Arbeitsblatt 1, Jahrgang S. 225 und GG. Berlin vom 15. Juni 1904, Reichs-Arbeitsblatt 2, Jahrgang S. 842. Dernburg, Schuldverhältnisse II, 2 § 307 I; abweichend Baum: Der Dienstvertrag der kaufmännischen Angestellten in „Schriften der Gesellschaft für soziale Reform“, Heft 26 S. 31, wonach der (Handlungs-) Gehilfe für das ihm anvertraute Eigentum des Prinzipals „schlechthin“ haften soll, wenn er (der Gehilfe) nicht nachweist, daß es ohne sein Verschulden beschädigt oder abhandelt gekommen ist). Eine weitergehende Haftung des Dienstverpflichteten kann auch auf die Bestimmungen der §§ 675 und 667 BGB. nicht gegriindet werden. Nach § 675 BGB. finden auf einen Dienstvertrag die Vorschriften der §§ 663, 665—70 usw. entsprechende Anwendung. Voraussetzung für die Anwendung dieser Bestimmungen auf den Dienstvertrag ist aber, daß der Dienstvertrag eine „Geschäftsbeziehung“ zum Gegenstand hat. Vorliegendes handelt es sich aber nicht um eine Geschäftsbeziehung, d. i. die Interessensvertretung für die Beklagte durch den Kläger, sondern um einen einfachen Botengang (vergl. Staudinger Komm. z. BGB. Vorbem. zu § 672 und Erl. zu § 675 Anm. 2). Auch stimmunggemäß die Vorschrift des § 667, wonach der Beauftragte verpflichtet ist, dem Auftraggeber alles, was er „zur Ausführung des Auftrages erhält“ und „was er aus der Geschäftsbeziehung erlangt“, herauszugeben, auf den Voten und die ihm zum Transport übergebenen Gegenstände nicht Anwendung finden. Die zum Transport erhaltenen Gegenstände, deren Ersatz vom Kläger verlangt wird, erhält dieser nicht „zur Ausführung des Auftrages“ und ebensowenig „aus der Geschäftsbeziehung“. Sein Auftrag — wenn man es so bezeichnen will — richtiger seine Dienstverpflichtung bestand lediglich in einem Botengange und dem Transport der ihm übergebenen Gegenstände. Der Beauftragte erhält zur Ausführung des Auftrages beispielsweise Vollmachtsschreiben, Kreditbriefe, Waren zum Verkauf, Gelder und dergl., wie z. B. der Lagerhalter, Filialleiter, zu deren Herausgabe dieser gemäß §§ 675, 667 BGB. verbunden ist und bei deren Verlust er den Entschuldigungsbeleg führen oder haften muß. Ebensowenig kann die Haftung des Klägers darauf begründet werden, daß er durch den Vertrag „Verwahrer und deshalb unmittelbarer Besitzer“ geworden war. Der Hauptzweck eines solchen Vertrages muß auf „Aufbewahrung“ gerichtet sein, während der hier zwischen den Parteien freitragender Vertrag den Kläger lediglich „die versprochenen Botendienste zu leisten“ verpflichtete, das heißt Botengänge zu tun. Reineswegs wird der Voté „unmittelbarer Besitzer“ ihm anvertrauter Waren (§ 868 BGB.), so daß er von der Verpflichtung zur Rückgabe der Sachen oder zum Schadenersatz demgemäß nur frei wird, wenn die Unmöglichkeit der Rückgabe nicht auf seinem Verschulden beruht (§ 275 BGB.) und ihn nach § 282 das die Beweislast trifft. Kläger war überhaupt nicht „Besitzer“ der ihm anvertrauten Sachen, sondern nur „Besitzdiener“ (§ 855 BGB.).

Nach diesen Ausführungen haftet der Kläger, da vorach nicht in Frage steht, lediglich für seine Fahrlässigkeit. Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt. Die Beklagte kann überhaupt nicht angeben, in welcher Weise der Kläger den Transport der in Verlust geratenen Gegenstände bewerkstelligt hat; trotz richterlichen Befragens war sie auch nicht imstande, anzugeben, inwiefern der Kläger fahrlässig gehandelt haben soll. In der Darstellung des Klägers selbst über die Art und Weise, wie er die Sachen mit einem Dreirad von der Albrechtstraße in B. nach der Kochstraße geschafft hat, war eine Fahrlässigkeit nicht zu erblicken. Da dem Kläger eine zweite Person zur Beaufsichtigung der zu transportierenden Sachen nicht mitgegeben war, Kläger auch unbefristet alle Sachen ihrer Zahl und ihres Umfangs wegen nicht auf einmal auf das Dreirad von der alten Wohnung und von dem Dreirad aus in die neue Wohnung schaffen konnte, auch das Dreirad selbst keinen verschließbaren Kasten hatte, so sind zahlreiche Möglichkeiten, daß die Sachen durch Zufall oder durch vom Kläger nicht abwendbaren Diebstahl dritter Personen, angesichts des Stehenlassens der Sachen auf dem Dreirad und ihres Transports auf sehr belebten Straßen in B. abhanden gekommen sein können, vorhanden. In Rücksicht hierauf konnte der Kläger sich auch auf § 254 BGB. berufen, wonach die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhängt, wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt hat, inwiefern der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem andern Teil verursacht worden ist. Selbst wenn daher eine Fahrlässigkeit des Klägers beim Transport der Sachen nachgewiesen wäre — was nicht der Fall ist — würde ein Verschulden der Beklagten, das den Kläger vom Ersatz befreite, darin gefunden werden müssen, daß sie den Kläger „allein“ ohne weitere Hilfe zu diesem Vorhaben bestellte, der ihn veranlaßte, infolge des mehrmaligen Transports der Sachen von und zum Dreirad, aus und in die Wohnung des Auftraggebers, die zu transportierenden Gegenstände auf eine gewisse, wenn auch kurze Zeit, unbeaufsichtigt auf einer belebten Straße zu lassen und ihm ein Transportrad ohne verschließbaren Kasten zur Verfügung stellte. — Aus allen diesen Erwägungen ist ein vertretbares Verschulden des Klägers nicht nachgewiesen; Kläger haftet daher nicht für den Verlust der dem B. abhanden gekommenen Gegenstände. Die Beklagte ist deshalb gehalten, dem Kläger seine Kaution zurückzugeben; der Widerklageanspruch ist unbegründet.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Welche Mittel sind anzuwenden, um mit mehr Erfolg Verbesserungen in den Lohn- und Arbeitsverhältnissen herbeizuführen, lautete das Thema welches der Sektionsleiter in einer Versammlung der Kollegen vom Betrieb Bergmann, Elektrizitätswerke, behandelte. Er führte den Versammelten in eingehender Weise vor Augen, wie unendlich schwer es noch ist, wirtschaftliche Kämpfe zu führen, weil ein großer Teil unserer Kollegen immer noch allzu sehr knecht sei, sich mehr als nötig unterwürfig zeige. Das Bewußtsein, freie Menschen zu sein und Anspruch auf menschenwürdige Existenzbedingungen zu erheben, lasse in vielen Fällen sehr zu wünschen übrig. Es sei dringend notwendig, daß die Kollegen anfangen, der Hebung ihres Standes mehr Beachtung zu schenken. Der Kampf um die wirtschaftliche Existenz werde stets schwerer, weil das ausbeutende Unternehmertum sich gegen jede Verbesserung des Loses der Arbeiter ernstlich zur Wehr setze. Ferner komme hinzu, daß die Bestrebungen der Unternehmer bei einem Teil von Arbeitern noch Unterjochung finden. Mit Bedauern habe man während der wirtschaftlichen Krise festgestellt können, daß sich Arbeitergruppen, oft, ohne sich zu wehren, in die gelben Organisationen der Unternehmer hineinpressen ließen. Solche Luchtkollegen haben dann als Hemmschuh gegen die auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse gerichteten Bestrebungen ihrer eigenen Klassengenossen sich verwenden lassen. Außer den Gelben ist es die leider noch so große Zahl der Untorganisierten, die einem geschlossenen Vorwärtstreben der organisierten Arbeiterschaft im Wege stehen. Auch unter unseren Berufscollegen mache sich ein noch recht starker Indifferentismus bemerkbar. Die Folge sei, daß die Löhne in solchen Betrieben äußerst schlecht geregelt seien. Zu diesen Betrieben gehört auch die Firma Bergmann u. S. Wiederholt sind die Kollegen in letzter Zeit vorstellig geworden. Der Direktor Hüfbeck lehnte aber jedesmal ein Eingehen auf die ihm unterbreiteten Forderungen ab, mit dem Hinweis, daß die Löhne der Bader, Lager-, Hilfs-, Hof- und Transportarbeiter im Jahre 1906 festgelegt seien. Nach Ansicht des Herrn Direktors Hüfbeck sei es ausgeschlossen, an eine Neuregelung der Löhne zu denken. Dieser Herr will also behaupten, daß ein Stundenlohn von 37½ Pf. zur Befriedigung der Lebensbedürfnisse ausreicht sei. Die Höchstlohnsgrenze von 52½ Pf. soll in 2½ jähriger Tätigkeitsdauer erreicht werden. Aber auch diese Steigerung hält die Firma nicht inne, sondern versucht, unter allen möglichen Vorwänden, diese Bestimmung zu umgehen. Die Firma kann das den Arbeitern bieten, weil sie weiß, daß von den in Frage kommenden Kollegen ein ernstlicher Widerstand nicht zu erwarten sei. Den Kollegen von der Firma Bergmann, Elektrizitätsgesellschaft, fehlt die Hauptwaffe, nämlich: die gewerkschaftliche Organisation. — Wollen die Kollegen, daß in Zukunft etwas positives geschaffen werden soll, dann heißt es, das Veräuferte, den endgültigen Ausbau einer strengen Organisation, nachzuholen.

Die Firma beschäftigt zur Zeit insgesamt 9368 Arbeiterinnen und Arbeiter. Davon entfallen auf un-

tere Organisation 929 Berufskollegen, die sich auf die einzelnen Betriebe, Berlin und Wilhelmstr., wie folgt verteilen:

Betrieb Hennigsdorferstraße:

| | |
|---|---------------------|
| In den Lagern von 1—4 und der Expedition insgesamt | 121 Kollegen |
| Beschäftigt als Lieferer, Bezieher, Saal-dienner, Einholer und Betriebs-hilfsarbeiter | 68 " |
| Fahrstuhlführer und Autoführer | 6 " |
| Hofkolonne und Hausverwaltung | 14 " |
| zusammen: | 209 Kollegen |

Betrieb Seestraße:

| | |
|---|---------------------|
| In den Lagern von 1—3 und den Zwischenlagern insgesamt | 38 Kollegen |
| in der Expedition | 62 " |
| Kranführer | 10 " |
| Transporteure | 6 " |
| Fahrstuhlführer und Autoführer | 8 " |
| Bezieher, Lieferer, Saal-dienner, Einholer und Transporthilfsarbeiter | 315 " |
| in der Hofkolonne tätig | 18 " |
| zusammen: | 457 Kollegen |

Betrieb Wilhelmstr.:

| | |
|---|---------------------|
| In den Lagern und der Expedition insgesamt | 118 Kollegen |
| Kranführer und Transporteure | 19 " |
| Fahrstuhlführer, Autoführer und Mitfahrer | 19 " |
| Bezieher, Lieferer, Saal-dienner, Einholer und Transporthilfsarbeiter | 65 " |
| in der Hofkolonne tätig | 42 " |
| zusammen: | 263 Kollegen |

Da die allgemeine Unzufriedenheit unter den Kollegen eine sehr tiefgehende ist, was auch in der Diskussion zum Ausdruck kam, verpflichteten sich die Anwesenden dafür einzutreten, daß die 929 Kollegen in kurzer Zeit dem Verbandszugehörig werden, um so die Bahn für ein künftiges Vorgehen frei zu machen. Mit einem dreifachen, kräftigen Hoch auf den Verband wurde die von guter Begeisterung getragene Versammlung geschlossen. — Frisch auf ans Werk, jeder muß ein Aktivist sein.

Mensburg. In der Mitgliederversammlung am Montagabend sprach Genosse Franz Köhler über das Thema: „Der Kampf ums Dasein in der Gegenwart.“ Redner verstand es ausgezeichnet, darzulegen, wie leicht es den „Westen und Edelsten der Nation“ gemacht wird im Kampf ums Dasein, während die Proletarier von allen Seiten bedroht, bekämpft und niedergewürdigt werden. Dem könne nur der Weiterausbau der Organisationen entgegenwirken. Deshalb sei es Pflicht jedes Arbeiters, jeder Arbeiterin, sich der Organisation anzuschließen. In der Diskussion äußerten sich sämtliche Redner in zustimmendem Sinne. Nach Erledigung verschiedener interner Angelegenheiten erfolgte dann Schluß der Versammlung.

Leipzig. Die Transportarbeiter hielten am 26. August im Gesellschaftssaal des „Volkshauses“ eine Mitglieder-Versammlung ab, in welcher die zurückgestellte Tagesordnung der Quartals-Generalsversammlung ihre Erledigung fand. Den Geschäftsbereich erstattete der Bevollmächtigte Kollege Sängeraub. Aus den gemachten Ausführungen war zu entnehmen, daß im 2. Quartal acht Lohnbewegungen stattfanden. Dieselben verteilten sich auf 33 Betriebe und beteiligt daran waren 339 Verbandsmitglieder. Die Bewegungen verliefen erfolgreich und wurden neben Verkürzung der Arbeitszeit Lohnerhöhungen von 1 bis 5 Mt. wöchentlich erzielt. Einige Lohnbewegungen schweben noch, zum Abschluß werden dieselben erst im 3. Quartal gebracht werden. In 28 Fällen machten sich persönliche Verhandlungen mit Unternehmern nötig. Abgehalten wurden 95 öffentliche und drei Mitglieder-versammlungen, sowie 96 Betriebs-versammlungen. Posteingänge waren 691 zu verzeichnen, demgegenüber standen 1663 Ausgänge. Arbeitslos meldeten sich 461 Verbandsmitglieder, die zusammen 9928 Tage arbeitslos waren. Diese Zahlen beweisen, daß von einem wirtschaftlichen Aufschwung in unserem Beruf nicht allzu viel zu spüren ist. Offene Stellen wurden 204 gemeldet, hiervon konnten 182 besetzt werden. Bei den besetzten Stellen betrug die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit 9,7 Stunden und der durchschnittliche Wochenlohn 26,76 Mt. Die Mitgliederzunahme betrug im 2. Quartal 383, so daß am 30. Juni die Verwaltungsstelle Leipzig 5828 Mitglieder zählte, darunter 162 weibliche und 131 jugendliche. Nachdem das Andenken der verstorbenen Mitglieder in üblicher Weise geehrt worden war, erstattete der Kassierer den Kassensbericht. Einer Gesamteinnahme von 65 837,25 Mt. steht eine Ausgabe von 29 603,06 Mt. gegenüber, so daß am 1. Juli ein Kassenbestand von 36 234,19 Mt. verblieb. Ganz besonders hohe Anforderungen wurden im verfloffenen Quartal an die Kasse gestellt, betragen doch die Ausgaben für die verschiedenen Unterstützungsarten 28 345,92 Mt., das sind 2397,06 Mt. mehr als im ganzen Jahre 1908. An Beitragsarten wurden um-gesetzt 65 423 Stück, außerdem wurden noch 10 920 Sekretariat- und Streikfondsmarken verkauft. Im Namen der Revisoren berichtet Kollege Bestner, daß Kasse, Bücher und Belege geprüft und alles in bester Ordnung vorgefunden wurde, Redner beantragt, dem Kassierer Decharge zu erteilen, was einstimmig geschieht. Nach einer kurzen Diskussion wurde der Bericht der Bezirksleitung entgegen genommen und hierauf an Stelle des erkrankten Kollegen Marbach, der Kollege Bastam zum Revisor gewählt. Eine längere Debatte rief der Antrag der Verwaltung, Ausschluß des Mitglieds Emil Richter-Sittler aus dem Verband, hervor. Richter hat in seiner Eigenschaft als Bezirkskassierer Verbandsgelder unterschlagen. Sämtliche Diskussionsredner verlangten stärkere Kontrolle und nachdem zwei diesbezügliche Anträge zur Annahme gelangt waren, wurde der Antrag der Ortsverwaltung einstimmig angenommen. Nach Erledigung

einer Aussprache über stattgefundene Feste, sowie die Abhaltung eines Familienabends, erfolgte Schluß der sachlich verlaufenen Versammlung.

Liegnitz. In der am 24. August stattgefundenen Mitglieder-Versammlung gab Kollege Fiedig den Kassensbericht. Die Kosten für die Delegation zu der vom 15. bis 17. August tagenden Konferenz der Gewerbegerichtsbeisitzer trägt die Kartellkasse. Als Schriftführer im Kartell ist Genosse Meier gewählt worden. Seitens des Kartells werden die Kollegen an den Milchrieg und den Schnapsboykott erinnert.

Anmehrer erstattete Kollege Jöbel den Kassenbericht. Der Kassenbestand am Orte beträgt am Schluß des 2. Quartals 622,07 Mt. An die Hauptkasse sind gesandt im Quartale 799,27 Mt. und in der 286,05 Mt. Im 2. Quartal sind 67 Mitglieder aufgenommen. Die Mitgliederzahl beträgt 378. Die Abrechnung vom Kinderfest ergibt an Einnahmen 364,15 Mt., an Ausgaben 372,59 Mt., mithin ein Defizit von 8,44 Mt.

Unter „Verschiedenem“ ersucht Kollege Niederlich die Kollegen, zu den Krankentassenvertreterwahlen zahlreicher zu erscheinen. Bei den kommenden Neuwahlen müsse jeder Kollege seine Schuldigkeit tun, damit das bis jetzt Erreichte nicht wieder verloren gehe. Nachdem noch auf das Gewerkschaftsfest hingewiesen wurde, erfolgte Schluß der Versammlung.

Dhau. Am 16. d. M. fand eine Mitglieder-versammlung unserer Verwaltungsstelle statt. Der Sektionsleiter sprach über Genossenschaftsbewegung und forderte am Schluß zum Eintritt in den Konsumverein auf. Besonders die Frauen der Mitglieder müßten für diesen Zweig der Arbeiterbewegung interessiert werden. Weiter forderte er die anwesenden Kollegen auf, in der Agitation nicht zu erlahmen, sondern die noch fernstehenden Kollegen für die Organisation zu gewinnen. Als Hilfskassierer wurde der Kollege Simon gewählt. Weiter wurde beschlossen, in nächster Zeit eine Hausagitation zu betreiben. Am Schluß wurden noch einige örtliche Angelegenheiten erörtert.

Strasbourg. Die Rheinschiffer hielten am 24. August im Lokal „Sporensiel“ eine Versammlung ab. Ein Kollege referierte über den beendeten Lohnkampf der Binnenschiffer am Rhein, beleuchtete das Verhalten des St. Nikolaus-Schiffer-Verbandes und erläuterte im Anschluß daran den Tarif in seinen einzelnen Punkten. Zum Schluß forderte er die Kollegen auf, die Arbeiterpresse zu lesen und auf politischem Gebiet ebenfalls ihre Schuldigkeit zu tun.

In der sehr lebhaften Diskussion wurde darauf hingewiesen, daß von den Unternehmern versucht wird, die jungen Kollegen bei der Bezahlung der Ueberstunden auszuschließen.

Zu diesem Punkt wurde folgende Resolution angenommen:

„Laut Tarif haben die jungen Kollegen das-jelbe Recht auf Bezahlung der Ueberstunden, wie die Matrosen. Die Leitung wird ersucht, diesem Punkte besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.“

Zum Schluß forderte der Vorsitzende die Kollegen auf, die Bestimmungen des Tarifs genau innezuhalten. Damit die Unternehmer sehen, daß sie mit einer festgeschlossenen Organisation zu tun haben. Mit einem Hoch auf die Organisation wurde die Versammlung geschlossen.

Allgemeines.

Weg mit dem Klimbim! In der heutigen Zeit, wo die Kämpfe zwischen Kapital und Arbeit höhere Wogen schlagen, sich die Massen gegen die immer krasser bemerkbar machen, müßte man annehmen, daß aus diesem Anlasse der werktätigen Bevölkerung die Augen geöffnet würden. Jeder Proletarier sollte wissen, daß er nur seine soziale Lage verbessern und seine Rechte wahrnehmen kann, wenn er sich mit in die Reihen seiner Klassengenossen stellt, um mit ihnen vereint ein menschenwürdiges Dasein zu erkämpfen. Dem ist jedoch nicht so. Vergleichen wir einmal die Zahl der organisierten Arbeiter mit der der werktätigen Bevölkerung überhaupt, so müssen wir konstatieren, daß von den modernen Arbeiterorganisationen noch ein großes Arbeitsfeld zu beackern ist. Fragen wir uns, wo und wie verbringt die große uns abseits stehende Masse ihre kurze verfügbare Zeit? Nehren wir in irgend ein Wirtschaftshaus ein, sei es hier oder dort, überall wird man fast ein und dasselbe finden. An den Wänden hängen Schilder und Tafeln, die dem Eintretenden verkünden, daß hier dieser oder jener Spar-, Schieß-, Regel-, Pfeifen-, Radfahr- oder sonstiger Vergnügungs-Club sein Eldorado aufgeschlagen hat. — Vereidenswerte Geschöpfe, welche sich anscheinend nur damit zu beschäftigen haben, was für Vergnügungen sie heute oder morgen nachkommen werden.

Diese Sache ist jedoch garnicht so lachhaft. Betrachten wir einmal diese Vereine. Da werden wir finden, daß es in der Mehrzahl immer nur Arbeiter und wieder Arbeiter sind, welche die wenige verfügbare Zeit und ihr sauer verdientes Geld mit solch nichtigen Dingen toschlagen. Oder wollen sich diese Arbeiter dadurch über ihre traurige Lage hinwegtäuschen versuchen? Die Kämpfe unserer Zeit scheinen für sie nicht zu existieren. Dem Emanzipationskampf der Arbeiterklasse stehen sie völlig abseits und folgen nur zaudernd, wenn man sie an ihre Pflichten erinnert. Allerdings fehlt den meisten nur die nötige Aufklärung. Hier gibt es also noch ein großes Gebiet zu bearbeiten. Der Mensch verdaut von jeder das, was er ist, seinem sozialen Erbe. Ohne diesen hätte er nie die Stufen der jetzigen Kultur erklimmen können. Er wird uns auch in dem Kampfe, den wir führen, noch manchen wichtigen Dienst leisten.

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