

Commer

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

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

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

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

Nr. 39.

Berlin, den 25. September 1910.

14. Jahrg.

Die Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen im Jahre 1909.

Lohnbewegungen ohne Arbeitseinstellung.

Die wirtschaftliche Lage im Jahre 1909 war für die Kämpfe der Arbeiterschaft um Eringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen nicht erheblich günstiger als die des Krisenjahres 1908. Die Besserung der wirtschaftlichen Konjunktur setzte erst im Laufe des Jahres und dann so allmählich ein, daß sie einen fördernden Einfluß auf Zahl und Umfang der Bewegungen nicht mehr ausüben vermochte. Nicht mit der eingetretenen Besserung zugleich waren die für die Arbeiter so überaus schädlichen Folgen der Krise überwunden, welche sich besonders durch die bis Ende des Jahres andauernde starke Arbeitslosigkeit und ein damit verbundenes Ueberangebot von Arbeitskräften bemerkbar machten. Die von der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands herausgegebene Statistik über: „Die Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen des Jahres 1909“ bietet uns deshalb im allgemeinen ungefähr das gleiche Bild, wie die Statistik des Vorjahres. Die Zahl der Bewegungen ist zwar gestiegen, aber nicht die Zahl der an den Bewegungen beteiligten Personen; diese hat im Gegenteil eine Verminderung erfahren. Beide Erscheinungen stehen lebhaft mit den Bewegungen ohne Arbeitseinstellung in Verbindung; sie sind auch nicht von solcher Bedeutung, daß daraus weitgehende Schlüsse gezogen werden könnten. Betrachtet man jedoch das Ergebnis der Statistik in ihren einzelnen Teilen, so ist man geneigt anzunehmen, daß die eingetretene Besserung der wirtschaftlichen Lage doch nicht ganz ohne Einfluß auf den Verlauf der Bewegungen gewesen ist. Die Erfolge und Resultate der Bewegungen sind günstiger, als sie im Jahre 1908 erzielt wurden.

Es fanden insgesamt 6796 Bewegungen ohne und mit Arbeitseinstellung statt; daran waren 480 205 Personen beteiligt. Das Jahr 1908 wies dagegen 5837 Bewegungen mit 576 317 Beteiligten auf. Die Zahl der Bewegungen ist um 959 = 16,4 pCt. gestiegen und die Zahl der Beteiligten hat sich um 96 112 = 16,7 pCt. verringert.

Von den 6796 Bewegungen des Jahres 1909 betrafen 4507 = 66,3 pCt. mit 348 961 Beteiligten Personen = 72,7 pCt. ohne Arbeitseinstellung; 1908 fanden 3607 derartiger Bewegungen statt, woran 449 434 Personen beteiligt waren. Die Zahl der Bewegungen ist um 900 = 25,0 pCt. gestiegen, jedoch hat sich die Zahl der Beteiligten um 100 473 = 22,4 pCt. verringert. Die Bewegungen waren wohl zahlreicher, aber von geringerem Umfange; es entfielen im Durchschnitt auf jede Bewegung 1908: 125 und 1909: 77 Beteiligte.

Der Eringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen dienten 3227 Bewegungen = 71,6 pCt. mit 288 327 Beteiligten = 82,6 pCt. und 1280 = 28,4 pCt. mit 60 634 Beteiligten = 17,4 pCt. wurden veranlaßt durch beabsichtigte Verschlechterungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen seitens der Unternehmer.

Die Angriffsbewegungen endeten in 2243 Fällen = 69,5 pCt., mit 169 903 Beteiligten = 58,9 pCt. erfolgreich, in 556 Fällen = 17,2 pCt. mit 73 165 Beteiligten = 25,1 pCt. teilweise erfolgreich und in 321 Fällen mit 27 564 Beteiligten erfolglos. 107 Bewegungen mit 17 695 Beteiligten waren am Jahreschlusse nicht beendet. Unter letzteren befinden sich 48 Bewegungen des Brauereiarbeiterverbandes und 46 Bewegungen des Verbandes der Gemeindegewerkschaften. Von den Abwehrbewegungen war der Ausgang in 989 Fällen = 77,3 pCt. mit 40 357 Beteiligten = 66,6 pCt. erfolgreich, in 171 Fällen = 13,4 pCt. mit 17 860 Beteiligten = 29,4 pCt. teilweise erfolgreich und in 119 Fällen mit 1872 Beteiligten erfolglos, eine Bewegung mit 545 Beteiligten war am Jahreschlusse nicht beendet.

Der Ausgang der Angriffsbewegungen war günstiger als im Jahre 1908, die mit teilweisem Erfolg beendeten Bewegungen sind zurückgegangen, dagegen haben sich die erfolgreich beendeten Bewegungen absolut und prozentual erheblich vermehrt. Das Gleiche kann leider nicht auch von den Abwehrbewegungen gesagt werden. Bei diesen sind die erfolgreich beendeten Bewegungen gegen das Jahr 1908

noch etwas weiter zurückgegangen. Daß sich die Zahl der mit teilweisem Erfolg beendeten Bewegungen erhöht hat, will nichts besagen, denn bei den Abwehrbewegungen bedeutet „teilweiser Erfolg“, daß die in Frage kommenden Arbeiter mit einer teilweisen Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen zufrieden nehmen mußten.

Die Bewegungen ohne Arbeitseinstellung verursachten eine Ausgabe von 113 152 Mt.; es waren daran beteiligt 47 Verbände.

Arbeitskämpfe, ihre Ursachen und Verlauf.

Weder in der Anzahl noch in dem Umfang der Arbeitskämpfe — Streiks und Aussperrungen — haben sich gegenüber dem Vorjahre wesentliche Veränderungen ergeben. Es fanden statt 2045 Kämpfe, an denen 131 244 Personen beteiligt waren; im Jahre 1908 betrug die Zahl der Kämpfe 2052 mit 126 883 Beteiligten. Die Zahl der Kämpfe hat sich um 7 verringert und die Zahl der Beteiligten um 4361 = 3,4 pCt. erhöht. Diese Veränderungen sind so unerheblich, daß sie zu einer abweichenden Beurteilung der Verhältnisse nicht dienen können. Gleich wie im Jahre 1908 waren auch im Berichtsjahre die Kämpfe in ihrer Mehrzahl nach den daran beteiligten Personen vom geringeren Umfange, es entfielen auf jeden Kampf im Durchschnitt 64 Beteiligte.

Von den 2045 Arbeitskämpfen waren Angriffstreiks 832 = 40,7 pCt., Abwehrstreiks 1007 = 49,2 pCt. und Aussperrungen 206 = 10,1 pCt. Im Jahre 1908 fanden dagegen statt: 678 Angriffstreiks = 33,1 pCt., 117 Abwehrstreiks = 54,4 pCt. und 257 Aussperrungen = 12,5 pCt.

Das prozentuale Verhältnis der Angriff- und Abwehrstreiks und der Aussperrungen hat sich gegen das Jahr 1908 etwas verschoben. Die im Vorjahr enorm gestiegene Zahl der Abwehrstreiks ist zurückgegangen, allerdings nicht in dem Maße, daß die Tendenz des Unternehmertums, die Zeiten wirtschaftlicher Depression zur Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen auszunutzen, zu verkennen wäre. Denn trotz ihres Rückganges überwiegen die Abwehrstreiks an Zahl noch ganz bedeutend die Angriffstreiks, obgleich bei letzteren eine Vermehrung eingetreten ist. Auch die Zahl der Aussperrungen hat sich verringert.

An den 832 Angriffstreiks des Jahres 1909 waren 54 030 Personen beteiligt. In 517 Fällen mit 35 893 Beteiligten wurde gekämpft um Lohn-erhöhungen zu erreichen. Wegen Verkürzung der Arbeitszeit und Lohn-erhöhung fanden 203 Streiks mit 15 637 Beteiligten statt. 22 Streiks mit 380 Beteiligten wurden geführt um Verkürzung der Arbeitszeit allein. Der Ausgang der Angriffstreiks war günstiger als der im Jahre 1908 geführten; es endeten erfolgreich: 454 = 54,6 pCt. mit 27 359 Beteiligten = 56,6 pCt., teilweise erfolgreich: 173 = 20,8 pCt. mit 14 547 Beteiligten = 26,8 pCt. und erfolglos: 173 = 20,8 pCt. mit 9185 Beteiligten = 17,0 pCt.

Die Abwehrstreiks haben sich gegen das Jahr 1908 um 110 vermindert, jedoch ist die Zahl der daran Beteiligten um 6600 gestiegen, es waren an den 1007 Abwehrstreiks des Jahres 1909 42 700 Personen beteiligt. Die Steigerung der Beteiligtenzahl ist auf den vom Bergarbeiterverband im Mansfelder Revier durchgeführten Abwehrstreik, an welchem 8149 Personen beteiligt waren, zurückzuführen. Dieser Kampf entpand sich durch fortgesetzte Maßregelungen der Vertrauensleute des Verbandes und mußte nach sechswochiger Dauer leider erfolglos beendet werden.

Von den Abwehrstreiks des Jahres 1909 wurden 490 mit 17 039 Beteiligten geführt, um Lohnreduktionen abzuwehren. In 181 Fällen mit 13 421 Beteiligten fanden Streiks wegen Maßregelungen statt. 26 Streiks waren notwendig, um eine Verlängerung der Arbeitszeit abzuwehren, daran waren 445 Personen beteiligt. In 21 Fällen mit 550 Beteiligten mußte gegen den vom Unternehmer verlangten Austritt aus der Organisation gekämpft werden. Von den insgesamt stattgefundenen Abwehrstreiks endeten erfolgreich: 593 = 58,9 pCt. mit 18 559 Beteiligten = 43,4 pCt., teilweise erfolgreich: 123 = 12,2 pCt. mit 8046 Beteiligten = 18,8 pCt. und erfolglos: 243 = 24,1 pCt. mit 14 718 Beteiligten = 34,5 pCt. Der Prozentsatz der erfolgreichen Streiks hat sich gegen das Jahr 1908 von 47,0 auf 58,9 pCt. erhöht.

Im Jahre 1909 wurden seitens der Unternehmer 206 Aussperrungen vollzogen. Im Vorjahre fanden dagegen 257 statt, so daß eine Verminderung der Aussperrungsfälle um 51 = 19,8 pCt. eingetreten ist. In einem noch stärkeren Verhältnis ist die Zahl der von den Aussperrungen betroffenen Arbeiter gegenüber dem Jahre 1908 zurückgegangen. Während 1908 an den Aussperrungen 60 576 Personen beteiligt waren, erstreckten sich die des Jahres 1909 nur auf 34 494 Personen. Es ist demnach eine Abnahme der Beteiligtenzahl um 26 082 = 43,1 pCt. erfolgt.

Unter den Aussperrungen des Jahres 1909 ragt besonders die von den Bauunternehmern Hamburgs und Umgegend vollzogene Aussperrung der Bauarbeiter durch ihren Umfang hervor. An dieser Aussperrung waren 16 Verbände durch ausgesperrte Mitglieder beteiligt und wurden davon insgesamt 10 009 Personen betroffen. Die Aussperrung wurde unternommen, um den Maurerverband zur Aufgabe eines Lohnkampfes zu zwingen. Die Unternehmer erreichten jedoch nicht das gewünschte Ziel, die bedingungslose Unterwerfung der Arbeiter, und mußten schließlich, um eine Beendigung des Kampfes herbeizuführen, Lohn-erhöhungen bewilligen.

Ihren Ursachen nach verteilen sich die Aussperrungen des Jahres 1909 folgendermaßen:

In 43 Fällen mit 3960 Beteiligten lagen denselben Forderungen der Arbeiter zugrunde. Wegen Nichtannahme verschlechterter Arbeitsbedingungen wurden 42 Aussperrungen verhängt, die sich auf 4957 Personen erstreckten. In 17 Fällen mit 7911 Beteiligten war ein Angriffstreik und in 12 Fällen mit 4406 Beteiligten ein Abwehrstreik die Ursache der Aussperrungen. 16 Aussperrungen, an welchen 324 Personen beteiligt waren, dienten dem Koalitionsraub. Wegen Verweigerung von Streikarbeit wurden 5 Aussperrungen verhängt, woran 524 Personen beteiligt waren. Aus Anlaß der Meißeler fanden 25 Aussperrungen statt, die 6963 Personen in Mitleidenschaft zogen. Von den Aussperrungen insgesamt endeten für die Arbeiter erfolgreich: 85 = 41,3 pCt. mit 10 999 Beteiligten = 31,9 pCt., teilweise erfolgreich: 32 = 15,5 pCt. mit 11 502 Beteiligten = 33,3 pCt. und erfolglos: 69 = 33,5 pCt. mit 9260 Beteiligten = 27,0 pCt. Der Prozentsatz der erfolgreich beendeten Aussperrungen hat sich gegen das Jahr 1908 um das Doppelte von 21,0 auf 41,3 erhöht und noch günstiger liegt das Verhältnis bei den an diesen Aussperrungen Beteiligten.

Von den Kämpfen insgesamt endeten erfolgreich: 1132 = 55,4 pCt. mit 56 917 Beteiligten = 43,4 pCt., teilweise erfolgreich: 328 = 16,0 pCt. mit 34 005 Beteiligten = 25,9 pCt. und erfolglos: 485 = 23,7 pCt. mit 33 263 Beteiligten = 25,3 pCt. 51 Kämpfe mit 4139 Beteiligten waren am Jahreschlusse nicht beendet und von 49 blieb der Ausgang unbekannt, an letzteren waren 2920 Personen beteiligt. Gleich wie die Angriffsbewegungen ohne Arbeitseinstellung endeten auch die Arbeitskämpfe günstiger als die im Jahre 1908 geführten.

An den Kämpfen waren 46 Verbände beteiligt, davon hatten mehr als 50 Kämpfe folgende Verbände durchzuführen: Maurer 433, Holzarbeiter 280, Bauhilfsarbeiter 224, Metallarbeiter 208, Zimmerer 134, Fabrikarbeiter 97 und Transportarbeiter 71. Das sind zusammen 1447 Kämpfe = 70,8 pCt. der Gesamtzahl. Auf die übrigen 39 Verbände entfielen 598 Kämpfe = 29,2 pCt. Mehr als 5000 Beteiligte hatten im Kampfe zu stehen folgende Verbände: Maurer 24 827, Holzarbeiter 18 221, Bauhilfsarbeiter 15 161, Metallarbeiter 13 927, Bergarbeiter 9410, Fabrikarbeiter 7072, Zimmerer 6930, Schneider 5801 und Textilarbeiter 5485. Von diesen 9 Verbänden waren zusammen 106 834 Personen = 81,4 pCt. der Gesamtzahl an den Kämpfen beteiligt.

Die Ausgabe für die Kämpfe betrug insgesamt 5 934 453 Mt., und wurden von dieser Summe 5 908 144 Mt. aus den eigenen Mitteln der Verbände geleistet. Von der Ausgabe entfielen auf die Angriffstreiks 2 293 817 Mt., auf die Abwehrstreiks 1 749 444 Mt. und auf die Aussperrungen 1 793 939 Mt. Es wurden im Jahre 1909 1 457 414 Mark mehr für die Durchführung der Arbeitskämpfe ausgegeben als 1908. Auf jeden an den Kämpfen des Jahres 1909 Beteiligten entfällt eine durchschnitt-

liche Unterstützungsräte von 45,22 Mt. 1908 betrug die Durchschnittsräte nur 35,28 Mt. Die ziemlich bedeutende Steigerung des Anteils pro Beteiligten ist ein Beweis dafür, daß die Kämpfe des Jahres 1909, in ihrer Mehrheit, von längerer Dauer, als wie im Vorjahre gewesen sind.

Von den an den Kämpfen beteiligten Personen konnte für 121 171 der Verlust an Arbeitszeit und Arbeitsverdienst festgestellt werden. Der Verlust an Arbeitszeit betrug insgesamt 2 247 512 Tage. Davon entfielen auf die männlichen Personen 2 148 090 und auf die weiblichen Personen 99 422 Tage. Der Verlust an Arbeitsverdienst betrug bei den männlichen Personen 10 069 827 Mt. und bei den weiblichen Personen 168 108 Mt., zusammen 10 237 935 Mt. Von den insgesamt an den Kämpfen beteiligten Personen waren 109 882 männliche und 6402 weibliche in den Streiklisten eingetragen. Von diesen eingetragenen Personen gehörten bei Beginn der Kämpfe 94 924 männliche und 4846 weibliche Personen der Organisation an.

Von den am Schluß des Jahres beendet gewordenen Kämpfen wurden 1434 — 68,5 pCt. durch Vergleichsverhandlungen beendet.

Was durch die Lohnkämpfe erreicht wurde.

Der günstigere Ausgang der Lohnbewegungen und Arbeitskämpfe findet auch seinen Niederschlag in den erhöhten Resultaten, welche durch die Bewegungen in Bezug auf Arbeitszeitverkürzung, Lohn-erhöhungen und sonstigen Verbesserungen erzielt worden sind.

Es wurde durch die Bewegungen ohne und mit Arbeitszeinstellung erreicht insgesamt: eine Arbeitszeitverkürzung für 66 794 Personen in Höhe von 215 813 Stunden pro Woche und Lohn-erhöhungen für 243 400 Personen im Gesamtbetrage von 445 545 Mt. pro Woche.

Für jeden Beteiligten betrug im Durchschnitt die Arbeitszeitverkürzung pro Woche 1905: 3/4 Stunden, 1906: 3/4 Stunden, 1907: 3/4 Stunden, 1908: 3/4 Stunden und 1909: 3/4 Stunden. Die Lohn-erhöhung betrug für jeden Beteiligten 1905: 2,08 Mt., 1906: 1,86 Mt., 1907: 1,92 Mt., 1908: 1,55 Mt. und 1909: 1,83 Mt. Die Durchschnittsraten des Jahres 1909 haben sich im Vergleich zu denen des Jahres 1908 gehoben, ein Resultat, das nach der wirtschaftlichen Struktur des Berichtsjahres kaum erhofft werden konnte, uns aber in Bezug auf die zu erwartenden Erfolge in den nächsten Jahren als ein gutes Vorzeichen gelten kann. Es wurden dann noch außer den vorstehenden Resultaten für 136 203 Personen sonstige Verbesserungen der Arbeitsbedingungen erzielt.

Die Feinde der modernen Arbeiterbewegung pflegen u. a. auch darauf hinzuweisen, daß der Schaden, welchen die Arbeiter bei Durchführung von Streiks erleiden, die Erfolge der Kämpfe weit über- ragen. Demgegenüber kann nicht oft genug betont werden, daß die bei den Kämpfen erzielten Resultate nicht von denen getrennt werden können, welche auch durch die Bewegungen ohne Arbeitszeinstellung erreicht werden. Erst von dieser Grundlage aus ist es möglich, die Erfolge der wirtschaftlichen Bestrebungen der Arbeiter richtig einschätzen zu können. Der Streik dient den Gewerkschaften nur als das letzte Mittel zur Durchsetzung berechtigter For- derungen, wenn alle anderen Mittel zur Erreichung dieses Zieles versagen. Hat die Arbeiterchaft aber erst einmal zu der Waffe des Streiks gegriffen, so weiß sie auch, daß es sich nicht mehr allein um die Erreichung materieller Erfolge handelt, son- dern auch um die Niederzuwegung eines Teiles jener Macht, die sich dem kulturellen Aufstieg der Arbeiter- klasse feindselig gegenüberstellt.

Die gewerkschaftliche Streikstatistik weist seit dem Jahre 1905 nach, welchen großen Anteil gerade die friedlich verlaufenden Bewegungen an den Ergrün- gungen haben und dieses Moment tritt auch wieder bei den Resultaten der Bewegungen des Jahres 1909 hervor.

Von den oben angegebenen Resultaten entfallen auf die Bewegungen ohne Arbeitszeinstellung für 49 692 Personen — 74,4 pCt. in Höhe von 168 587 Stunden pro Woche — 78,1 pCt. und Lohn-erhöhungen für 178 071 Personen — 73,2 pCt. im Betrage von 304 567 Mt. pro Woche — 68,4 pCt.

Die Resultate der Bewegungen kommen aber nicht allein in dem Erreichten zum Ausdruck, sondern auch in dem, was an beabsichtigten Verschlechterungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen abgewehrt werden konnte.

Es wurden abgewehrt: eine Arbeitszeitverlänge- rung für 4126 Personen in Höhe von 15 858 Stunden pro Woche, ferner Lohnreduzierungen für 31 479 Personen im Gesamtbetrage von 66 213 Mt. pro Woche. Sonstige Verschlechterungen der Arbeitsbedin- gungen wurden abgewehrt für 46 718 Personen. Da- gegen traten Verschlechterungen ein: eine Arbeitszeit- verlängerung für 328 Personen in Höhe von 1408 Stunden pro Woche, ferner Lohnreduzierungen für 3952 Personen im Gesamtbetrage von 7763 Mt. pro Woche. Sonstige Verschlechterungen der Arbeitsbedin- gungen traten ein für 2521 Personen.

So bedauerlich es ist, daß Arbeiter, in den Zeiten ständig steigender Lebensmittelpreise, noch Verschlech- terungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen in Kauf nehmen müssen, so muß doch bei dem Vergleich der vorliegenden Resultate anerkannt werden, daß die Arbeiter auch bei den Abwehrbewegungen den erheb- lichsten Erfolg auf ihrer Seite hatten. Es muß dieses Resultat um so höher eingeschätzt werden, als die Arbeiter bei den Abwehrbewegungen von vornherein mit ungünstigeren Chancen zu rechnen haben. Es

wäre jedoch zu wünschen, daß die Gewerkschaften in Stärke so erstarken, daß von eingetretenen Verschlech- terungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen nicht mehr die Rede ist.

Von den Ergrünungen entfallen auf die Aus- sperrungen: eine Arbeitszeitverkürzung für 3589 Per- sonen in Höhe von 10 379 Stunden, ferner Lohn- erhöhungen für 17 965 Personen im Gesamtbetrage von 37 793 Mt. Des weiteren wurde abgewehrt: eine Arbeitszeitverlängerung für 182 Personen in Höhe von 546 Stunden, ferner Lohn-erhöhungen für 2236 Personen im Gesamtbetrage von 5188 Mt. Es trat ein: eine Arbeitszeitverlängerung für 48 Per- sonen in Höhe von 144 Stunden, ferner Lohn-erhö- hungen für 194 Personen im Gesamtbetrage von 439 Mt. Ein Vergleich der Resultate zeigt, daß auch bei den Ausperrungen die Unter- nehmer herzlich schlecht abgeschnitten haben. Das, was an Verschlechterungen eingetreten ist, kommt gegenüber dem Erreichten und dem Ab- gewehrten kaum in Betracht.

Bei den Bewegungen insgesamt wurden 1913 korporative Arbeitsverträge für 159 628 Personen ab- geschlossen. Inwieweit die Abschlüsse von Tarif- verträgen als Erfolge der Arbeiter zu bewerten sind, kann nur bei näherer Kenntnis der Vertragsbedin- gungen beurteilt werden.

Durch die vorliegende Statistik ist der Nachweis erbracht worden, daß die Erfolge und Resultate der Lohnbewegungen und Arbeitskämpfe günstiger waren, als sie 1908 erzielt wurden. Dieses Ergebnis ist er- freulich, jedoch kann es uns nicht vollständig befriedi- gen, steht doch das Ergrünte noch hinter dem, was in früheren Jahren erreicht wurde, zurück. Auch kann das Ergrünte selbst, soweit es sich um Lohn- erhöhungen handelt, nur als ein Ausgleich gegenüber den Lasten angesehen werden, die durch eine unglück- liche Steuerpolitik des Staates der deutschen Ar- beiterchaft aufs neue auferlegt wurden.

Aber gerade diese Aufbürdung neuer Lasten wird für die deutsche Arbeiterchaft, in Verbindung mit einer aufsteigenden wirtschaftlichen Konjunktur, einen mächtigen Ansporn bilden, in den nächsten Jahren umfangreiche Lohnaufbesserungen in dem Maße anzu- streben, daß durch diese nicht nur ein Ausgleich in der Lebenshaltung, sondern auch eine Verbesserung derselben erreicht wird.

Das Ergebnis der Bewegungen des Jahres 1909 scheint uns für die erfolgreiche Durchführung künftiger umfangreicher Bewegungen ein gutes Vorzeichen zu sein. Welches ein erheblicher Unterschied besteht nicht in dem Stand der Gewerkschaften und ihren Kämpfen während der jüngsten Krisenperiode, gegenüber der in den Jahren 1900 bis 1902 stattgefundenen! — Wohl ist auch die jüngste Krisenzeit nicht ganz spurlos an den Gewerkschaften vorübergegangen, sie unterbrach vorübergehend das Wachstum derselben, aber nicht im geringsten wurde ihre Aktionskraft geschwächt, dafür hat die Statistik der Lohnbewegungen, Streiks und Ausperrungen einen deutlichen Beweis erbracht.

Nach unter der ungünstigen Einwirkung einer darniederliegenden wirtschaftlichen Konjunktur und un- geachtet der schädlichen Nachwehen derselben, stellt sich das gewerkschaftlich organisierte Proletariat seinem wirtschaftlichen Gegner zu neuen hartnäckigen Kämpfen, die von Erfolgen für die Arbeiter begleitet sind.

Wir lernen aus diesen Erscheinungen, daß in erster Linie die Gestaltung der Lebenslage des Pro- letariats abhängig ist von der Stärke und Leistungsfähigkeit der Gewerkschaften. Das soll uns zugleich eine ernste Mahnung sein, in nie ermindender Tätig- keit das Proletariat in den Gewerkschaften zu ver- einigen. Die vorwärts drängende Zeit ruft die Ar- beiterchaft auf zu neuen Kämpfen — neue Erfolge werden die Früchte dieser Kämpfe sein!

Wirtschaftliche Rundschau.

Der Kaiser hat geredet und damit einen Sturm der Entrüstung erregt. Abgesehen von der Sozial- demokratie, die ja dieses Vekreden — zehn Neben in acht Tagen — vorausgesagt hat, ist der Sturm aber bald wieder verhaucht. Auch 1908 während der papiernen Novemberrevolution, der Aera der unge- wöhnlichen Massen-Majestätsbeleidigungen, habe der Unwille des Bürgerturns mit der Kaiserrede ihren hauptsächlichsten Ursprung in der Schädigung der Handelsbeziehungen Deutschlands mit den Nachbar- ländern. Als nach der neuesten Königsbrüder Rede die preussischen und deutschen Staatspapiere anfielen, im Kurs zu sinken, erhoben die Blätter aller Nati- onen ein großes Wehklagen, daß der Kaiser sein im November angeblich verpöntes Wort gebrochen hätte. Anfangs sah es ja auch gefährdend aus, erklärten doch große französische Zeitungen, daß die Kaiserrede für sie viel interessanter sei als die Annetterung Koreas durch die Japaner. Als aber im übrigen das Ausland völlig ruhig blieb, fühlten sich auch die mutigsten liberalen Demonstranten durch die Ausdehnung des „Gottesgnadentums“ auf alle „positiven Christen“ entschädigt. Da die politische Seite der Kaiserreden in einem wirtschaftlichen Artikel nicht erörtert werden kann, gehen auch wir über sie zur Tagesordnung über. Wir Sozialdemokraten wissen, daß Wilhelm II., von dem, daß das Volk will, von dem, daß für das Volk wirtschaftlich und politisch notwendig ist, dank seiner Ratgeber nicht viel Ahnung hat.

Selbstredend kann es uns nicht gleichgültig sein, welche Ansichten Wilhelm II. über Politik hat. Bei den traurigen Verhältnissen der deutschen konstitu- tionellen Regierung, die eigentlich nur eine Fiktion des kaiserlichen Absolutismus ist, wird danach die Politik be- stimmt. Wohin das führen kann, beweist folgender

Brief einer englischen Firma, den wir dem „Kon- fessionär“, Nr. 37 vom 15. September 1910, ent- nehmen.

„Wie rückständige Ansichten manche großen Fir- men haben, geht aus dem Brief der großen englischen Aktiengesellschaft „The Uganda Land and Building Co., Ltd.“ in London, hervor, den wir erhalten haben. Es heißt in dem Briefe, der geradezu ein Dokument für die ungeheure Deutschenfurcht der Engländer ist: „Wir bestätigen Ihnen hiermit den Empfang der letzten Nummern der „Export-Rundschau“, erklären Ihnen aber gleichzeitig, ein für allemal folgendes: Das englische Volk bewundert den Geschäftsgeist der Deutschen, aber so lange wie Ihre Nation fort- fährt, Riesenschiffe zu bauen, nur zu dem Zweck, um Großbritannien anzugreifen und zu zerstören (1) und so lange Sie uns zu enormen Ausgaben zwingen, um die nötigen Schiffe zur Abwehr zu bauen, wird jeder Patriot sich weigern, mit Deutschland in ge- schäftliche Verbindung zu treten.“

Was die Deutschen auch zu ihrer Entschuldigung bezuglich der großen maritimen Ausgaben anführen mögen, sie werden das englische Volk niemals über- zeugen können, daß alle diese Auslagen irgend einen anderen Zweck haben als die Verstärkung Englands und die Annexion seiner Kolonien. (2)

Die Tatsache, daß sich alle deutschen Schiffe in der Nordsee befinden, ist der beste Beweis für diese Absicht.

Sie haben eine riesige Armee, aber das eng- lische Volk wird keine Kosten und Opfer scheuen, um zu verhindern, daß diese jemals den englischen Boden betritt. Und jeder englische Patriot sollte sich weigern, Geschäfte mit Deutschen zu machen, um womöglich noch ihren Gewinn und ihr Kapital zu kräftigen.“

Wir brauchen die Bedeutung dieses Briefes nicht zu überschätzen, um doch konstatieren zu können, daß die Flotte, deren vornehmste Aufgabe es angeht, den Handel zu schützen und zu beben, im krassen Gegensatz dazu wirkt, und Handel und Wandel enorm schädigt.

Das Herbstgeschäft verspricht, gut zu werden. Obgleich der Druck in Amerika nur ganz langsam weicht, ebgleich die Werterte hinter der Schätzung bedeutend zurückbleibt, macht sich doch ein frischerer Zug bemerkbar. Als drohendes Gespenst erscheint aber die alljährlich im Herbst zu beobachtende Geld- verknappung und die Spalten aller Börsenzeitungen wissen sich vor Staunen nicht zu helfen, daß die Bank von England den Diskont noch nicht erhöht hat. Wie es speziell in Amerika aussieht, ersieht man aus dem „Ökonomist“, der folgendes meldet:

„Die Geschäftslage dauert an; man wartet all- gemein auf eine Klärung der politischen Situation und der Eisenbahnfrage. Die Abnahme der Gewinne bei den Bahngesellschaften und den Industriefonzernen hält die Nachfrage nach Anlagepapieren in Schach. Die Ernteausichten sind gebessert, sowohl was die Mais- ernte als auch was die Baumwollenernte anlangt, doch werden angesichts der diesmal später zu erwartenden Ernte Besorgnisse wegen Frostschäden gesetzt. Die be- fürchtete Geldknappheit ist im Schwinden begriffen. Ob- schon höhere Geldsätze erwartet werden und aus dem Inland größere Abhebungen erfolgen, ist doch die allgemeine Stimmung weniger pessimistisch.“

Eine Unterabteilung des Stahltrufs hat seine Produktion um 30 pCt. eingeschränkt und die dem Truf nicht angehörigen Firmen setzen die Preise herab. Alles deutet darauf hin, daß Amerika sich schlechter von der Krise erholt als das vielver- leumdete alte Europa.

Der englische Außenhandel hat im August eine Belebung erfahren. Nach dem Bericht des englischen Handelsamts über den Import und Export Eng- lands im Monat August ist sowohl in den Import- wie in den Exportziffern eine Zunahme zu verzeich- nen. Die Gesamtzahlen für den Monat August sind im Vergleich zum gleichen Monat im vorigen Jahre die folgenden:

	Import	Export
August 1910	52 030 617 Pfst.	38 638 883 Pfst.
August 1909	48 411 204 „	32 114 700 „

also eine Zu- nahme von 3 619 431 Pfst. 6 524 183 Pfst. Für die ersten 8 Monate des laufenden Jahres berechnet sich nunmehr der Wert der Ein- und Aus- fuhr, verglichen mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres, wie folgt:

Import	435 780 412 (+35 463 406)	+ 8,8 pCt.
Export	281 612 783 (+37 076 493)	+ 15,1 pCt.
Wiederexport	71 633 179 (+10 719 721)	+ 17,5 pCt.

Wie sich die Zunahme effektive Abnahme der Ein- und Ausfuhr in den ein- und zwei Monaten d. J. gestaltet hat, darüber gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

	Import			Export		
	Pfd.	Pftl.	pCt.	Pfd.	Pftl.	pCt.
Januar Jun.	2 420 790	—	4,5	3 000 069	—	20,8
Februar	690 214	—	1,3	3 667 418	—	13,0
März	6 106 928	—	11,7	2 486 885	—	7,8
April	10 381 697	—	21,1	6 333 757	—	21,8
Mai	10 414 631	—	23,2	4 081 665	—	13,8
Juni	2 924 884	—	5,6	5 081 679	—	17,2
Juli	932 031	—	1,8	2 900 937	—	8,2
August Jun.	3 619 413	—	7,4	6 524 183	—	20,3

Durchschnittlich beträgt hiernach für die ersten acht Monate des laufenden Jahres die Steigerung der Ein- fuhr gegenüber dem Vorjahr 8,8 pCt. und die der Ausfuhr sogar 15,1 pCt.

Der deutsche Außenhandel bietet für August das gleiche Bild, wie im Juli: Die Ein- fuhr ist zurückgegangen, die Ausfuhr ist gestiegen. Dem Gewicht nach hat sich die Einfuhr um 1,67 (im Juli um 9,95) Millionen dz vermindert, die Ausfuhr um 5,77 (2,44) Millionen dz erhöht. Der Einfuhrüberschuß der ersten 8 Monate

über das Vorjahr hat sich damit auf nur noch 2,70 Millionen ab vermindert, während der Ausfuhrüberschuss auf 35,04 Millionen ab oder 11,4 pCt. gestiegen ist. Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung des diesjährigen deutschen Außenhandels im Vergleich zum Vorjahr in Doppelzentnern:

Einfuhr:

August 1910	August 1909	Jan. bis Aug. 1910	Jan. bis Aug. 1909
58 433 591	60 099 804	404 465 952	401 765 741

Ausfuhr:

August 1910	August 1909	Jan. bis Aug. 1910	Jan. bis Aug. 1909
49 277 637	43 508 545	341 683 370	306 645 764

Der Wert des reinen Warenverkehrs (abzüglich der Edelmetalle) betrug nach den vorläufigen Feststellungen in der Einfuhr 659,1 Millionen Mark gegen 664,7 Millionen Mark im August v. J., so daß die Einfuhr einen Rückgang um 5,6 Millionen Mark erfahren hat. Die Ausfuhr belief sich auf 646,3 Mill. Mark gegen 559,7 Millionen Mark im Vorjahr, zeigt also eine Steigerung um 86,6 Millionen Mark. Ihr Wert ist, was sehr bedauerlich ist, nur um 18,4 Millionen Mark hinter dem der Einfuhr zurückgeblieben. In den ersten acht Monaten des laufenden Jahres hat die Einfuhr einen Wert von 5588,9 Mill. Mark gehabt gegen 5581,0 Millionen Mark im gleichen Zeitraum des Vorjahres, die Ausfuhr einen solchen von 4786,4 gegen 4156,0 Millionen Mark. Die Einfuhr ist hiernach nur um rund 8; die Ausfuhr dagegen um 630 Millionen Mark gestiegen.

Daß das Geschäftsleben im allgemeinen im Aufschwung begriffen ist, beweist die Gründungstätigkeit auf dem Gebiete der Aktienunternehmungen. Im zweiten Vierteljahr entfaltete sich hier nach monatelanger Stagnation ein regeres Leben. Nach der Erhebung gestaltet sich der Ueberblick über den Verlauf der Gründungstätigkeit in den einzelnen Vierteljahren seit Bestehen der amtlichen Statistik folgendermaßen:

	Zahl der Neugründungen				Gründungskapital in 1000 Mk.			
	1910	1909	1908	1907	1910	1909	1908	1907
1. Quart.	89	42	48	57	46 184	85 065	47 575	70 409
2. Quart.	54	51	34	55	61 917	44 414	48 703	80 068
3. Quart.	—	58	37	55	—	61 584	28 747	54 989
4. Quart.	—	28	37	52	—	39 738	37 503	55 252
zusammen	17	151	217	—	250 796	162 528	260 718	—

Im Monat Juli haben insgesamt 18 Aktiengesellschaften des Verkehrs gewerblich ihre Geschäftsergebnisse veröffentlicht. 14 von diesen mit einem Aktienkapital von 38,02 Millionen Mark hatten im Jahre 1908-09 mit Gewinn gearbeitet, und zwar erzielten sie insgesamt einen Reingewinn von 1,45 Millionen Mark. Im Jahre 1909-10 wiesen aber nur 12 dieser 18 Gesellschaften einen Reingewinn auf, und zwar stellte er sich bei einem Aktienkapital von 29,99 Millionen Mark auf 966 605 Mark. Die Zahl der Verlustgesellschaften hat sich dementsprechend vergrößert: im Jahre 1908-09 arbeiteten 4 Gesellschaften bei einem Aktienkapital von 11,84 Millionen Mark mit 49 202 Mark Verlust, im Jahre 1909-10 hatten dagegen 6 Gesellschaften bei 21,36 Millionen Mark Aktienkapital einen Verlust von 1,32 Millionen Mark zu verzeichnen. Die Dividende stellte sich bei den 18 Gesellschaften durchschnittlich auf 14 pCt. gegen 15,8 pCt. im Jahre zuvor. Bei 14 pCt. Dividende läßt sich aber noch ganz gut leben. Von den verschiedenen Zweigen des Verkehrsgewerbes haben besonders die Eisenbahnen bei den im Juli veröffentlichten Ergebnissen ungünstig abgeschnitten; bei fünf Eisenbahngesellschaften mit einem Aktienkapital von 18,83 Millionen Mark betrug der Reingewinn 1908-09 711 690 Mark, bei 4 Gesellschaften mit 9,93 Millionen Mark Aktienkapital stellte er sich 1909-10 auf 133 986 Mark. In den ersten acht Monaten d. J. haben 53 als Aktiengesellschaften bestehende Privatbahnen ihre Geschäftsergebnisse veröffentlicht. Sie verfügten im Jahre 1908-09 über ein Aktienkapital von 287,51 Millionen Mark, das infolge von Erhöhungen im Jahre 1909-10 auf 291,25 Millionen anwuchs. Von diesen 53 Gesellschaften arbeiteten im Jahre 1908-09 50 mit einem Reingewinn und zwar betrug er bei einem Aktienkapital von 274,53 Millionen Mark 12,69 Millionen. Im Jahre 1909-10 schlossen zwar nur 49 Gesellschaften mit einem Kapital von 267,91 Millionen Mark mit Reingewinn ab, doch bezifferte er sich auf 14 Millionen Mark oder 1,30 Millionen höher als 1908-09. Verlust hatten im Jahre 1908-09 3 Gesellschaften mit einem Aktienkapital von 12,98 Millionen Mark; er betrug bei diesen 145 616 Mark. Im Jahre 1909-10 schlossen 4 Gesellschaften bei einem Kapital von 23,34 Millionen Mark mit Verlust ab, und zwar mit einem solchen von 1,39 Millionen Mark. Berechnen wir den Reingewinnüberschuß, so ergibt sich für 1909-10 ein Betrag von 12,61 Millionen Mark gegen 12,55 Millionen im Jahre zuvor. Die Steigerung ist demnach nicht erheblich. Zur Vergleichung des Dividendenresultates konnten nur 51 Gesellschaften herangezogen werden, deren Aktienkapital 1908-09 281,95 und 1909-10 284,28 Millionen Mark betrug. Die Dividende stellte sich bei diesen Gesellschaften im letzten Geschäftsjahre auf 10,34 Millionen Mark oder durchschnittlich 3,6 pCt., während sie 1908-09 9,70 Millionen Mark oder 3,4 pCt. betrug.

Der Arbeitsmarkt ist durchgängig noch immer nicht betrieblig, vor allem weist er kein einheitliches Gepräge auf. In einer ganzen Reihe Städte geht der Andrang im laufenden Jahre sogar noch über den vorjährigen Stand hinaus. So ist in fast allen größeren Orten Schlesiens im Juli d. J.

eine Verstärkung des Andranges gegenüber dem vorjährigen zu bemerken: in Breslau stellt er sich auf 114,2 gegen 111,9, in Kattowitz sogar auf 296,4 gegen 62,4 in Elegnitz auf 107,6 gegen 101,6. Auch in der industriereichsten Stadt Wommerns, in Stettin, weist der Andrang eine Zunahme auf, er ging von 117,7 auf 125,7 hinauf. In den Orten der Provinzen Brandenburg, Schleswig-Holstein und Sachsen hat der Arbeitsmarkt dagegen eine Erleichterung aufzuweisen: in Nitzdorf bei Berlin betrug der Andrang im Juli 115,4 gegen 160,1, in Schöneberg 120 gegen 123, in Kiel 190,5 gegen 302,4, in Flensburg 96,4 gegen 110,8, in Magdeburg 155,4 gegen 182,1. Auch im Königreich Sachsen ist durchweg eine Verbesserung zu beobachten: in Dresden ging der Andrang von 112,4 auf 100,8 zurück, in Plauen i. V. von 106 auf 64,5 und in Leipzig von 114,7 auf 106,1. Im westdeutschen Industriebezirk gibt es wieder eine ganze Anzahl von Städten, in denen der Andrang den des Vorjahres übersteigt. In Bielefeld z. B. ergibt sich ein Andrang von 61 gegen 34,4 im Vorjahre, in Hagen i. W. ein solcher von 214,2 gegen 212. In Egen ging der Andrang von 86 auf 101, in Esfeld von 145 auf 154,2, in ... von 101 auf 113, in M.-Gladbach von 90 auf 120 hinauf. Dagegen weist Dortmund eine Erleichterung von 192,1 auf 161,2 auf, in Herford ging der Andrang von 116 auf 99, in Duppeldorf von 156,1 auf 115,7, in Krefeld von 239 auf 162 zurück. Straßburg und Milhaußen weisen eine Erleichterung, Kolmar eine Verschlechterung des Arbeitsmarktes auf. In den wichtigeren Industriorten Bayerns bleibt der Andrang durchweg hinter dem vorjährigen zurück. Der Monat August drückt den Arbeitsmarkt jedoch einen ganz anderen Stempel auf. Das Arbeitsangebot ist derartig zurückgegangen, so daß speziell nach ungelerten Arbeitern an einzelnen Orten rege Nachfrage herrscht. Die Arbeitsgelegenheit im Hamburger Hafen hat nach der Statistik des Hafenbetriebsvereins wieder etwas zugenommen.

Die Beschäftigung im Hafen war im August etwas intensiver als im Juli, reichte aber nicht an das erste Halbjahr 1910 heran. Der wertmäßige Durchschnittsstand an beschäftigten Arbeitern betrug in den beiden Hauptzweigen des Hafenbetriebs: Stauerbetrieb: August 1910 3904 Arbeiter, Juli 1910 3632, August 1909 3184 Arbeiter; Raibetrieb: August 1910 4432 Arbeiter, Juli 1910 4196, August 1909 3854 Arbeiter. Für die Arbeiterschaft, die im Hafen Beschäftigung sucht, war der August weit besser als der Juli. Während im Juli die Hilfsarbeiter im Stauerbetrieb, die neben den fest angestellten beschäftigt wurden, durchschnittlich 17 Tage Arbeit hatten, stieg im August der Durchschnitt auf 20 Beschäftigungstage (bei 27 Arbeitstagen). Die Zahl der Hilfsarbeiter blieb ungefähr gleich: 3516 im Juli und 3506 im August.

Die Reedereigeschäfte sind in guter Entwicklung begriffen. Der Frachtenmarkt ist nach Meinung der „Voss. Ztg.“ in den letzten beiden Monaten erheblich besser geworden und verspricht weitere Besserung. Der Auswandererverkehr über Hamburg ist etwas zurückgegangen, der über Bremen hat dagegen zugenommen. Es wurden befördert (Zahl der Personen):

über Hamburg:

	1910	1909	1908	1907
Januar	7 856	7 075	2 251	11 919
Februar	12 483	10 105	2 658	11 991
März	11 539	12 681	2 954	17 330
April	13 357	8 390	3 480	18 731
Mai	11 520	12 154	5 346	22 862
Juni	9 495	9 766	3 149	17 029
Juli	8 154	7 890	3 441	9 694
August	7 232	7 349	3 340	4 093
zusammen	81 636	75 410	26 619	113 649

über Bremen:

	1910	1909	1908	1907
Januar	12 145	13 188	2 796	10 963
Februar	16 044	15 397	3 942	17 114
März	19 646	21 248	4 785	30 044
April	21 798	8 277	3 057	28 648
Mai	16 030	15 678	6 184	23 817
Juni	13 501	9 528	4 707	20 110
Juli	8 145	8 296	5 308	14 743
August	8 732	8 206	6 135	17 184
zusammen	116 041	99 818	36 914	162 623

Der Passagerverkehr ist dabei nicht mitgerechnet. Der Verkehr in den Nordseehäfen hat sich gehoben, die Ostseehäfen können sich anscheinend nur langsam erholen. Was zunächst Hamburg betrifft, so zeigt der Tonnagehalt im August gegen den Vormonat wieder eine Zunahme, während die Zahl der Schiffe unverändert geblieben ist. Im Vergleich zum Vorjahre betrug der eintommende Verkehr in den einzelnen Monaten:

	1910		1909	
	Schiffe	Netto R.-T.	Schiffe	Netto R.-T.
Januar	1101	918 793	971	805 818
Februar	1112	827 469	892	807 933
März	1431	1 005 393	1231	952 929
April	1555	1 125 904	1541	1 078 574
Mai	1561	1 165 279	1649	1 150 455
Juni	1504	1 116 354	1667	1 080 428
Juli	1496	1 025 811	1753	1 102 839
August	1547	1 078 647	1546	1 013 429
Juli:	11 307	8 263 650	11 250	7 992 405

In Antwerpen betrug der eintommende Verkehr im August 876 215 Tonnen (i. B. 887 094), während den Neuen Waterweg im August 992 734 Tonnen (928 716) passierten.

Für die ersten 8 Monate ergeben sich folgende Zahlen:

	Netto R.-T. 1910	Netto R.-T. 1909
Neue Waterweg	7 338 792	6 638 849
Antwerpen	7 102 595	6 769 651
Hamburg	8 263 650	7 992 405

In Stettin sind im August angekommen: 387 Seedampfer von zusammen 424 885 Kubikmetern Raummehalt (gegen 337 von 423 571 Kubikmetern im gleichen Zeitraum des Vorjahres), 168 See-Segelschiffe von zusammen 44 716 Kubikmetern Raummehalt (gegen 173 von 35 424 Kubikmetern im Vorjahre), 163 Kräfte- und Binnenfahrzeuge von zusammen 6164 Kubikmetern Raummehalt (gegen 129 von 6692 Kubikmetern im Vorjahre).

Einen Beitrag zum Kapitel des Subventionswesens liefert die Gründung einer nationalen Amerika-Linie in Norwegen. Diese „nationale“ Gründung ist aber eigentlich gar keine nationale Gründung, denn finanziert wird sie in erster Linie von der Schichau-Werft, die auch den einzigen (!) Dampfer in die Gesellschaft einbringt, nämlich den „Kaiser Friedrich“. Dies Schiff wurde vor etwa zehn Jahren gebaut, genigte dann den Ansprüchen jedoch nicht und faul nun die ganzen Jahre im Hamburger Hafen. Für diese faule Sache will die neue „Linie“ natürlich die Unterstützung der Regierung, sie will eine Subvention. Da ihre Wirksamkeit sich gegen die Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft in Kopenhagen richtet, wird auch diese eine Subvention verlangen. Und um die Reihe voll zu machen, hat die Norwegische Amerika-Linie den Ehrgeiz der Schweden geweckt. Sie wollen auch eine Amerika-Linie haben. Um sich bei der großen Konkurrenz über Wasser zu halten, wird auch die schwedische Regierung der neuen Gründung eine Subvention nicht verwehren — und so treibt ein Keil den andern. Im Anschluß mag es erlaubt sein, darauf hinzuweisen, daß die englische Cunard-Linie eine Subvention von insgesamt 7 560 000 Mk. bezieht. Das ist fast soviel, wie die ganze deutsche Seeschiffahrt erhält. Unter diesen Umständen kann man es begreifen, daß die deutschen Reeder dem Subventionsunwesen die Mißsicht aufbürden, daß es der Seeschiffahrt nicht gut geht. Wöhnt diese Reedereiverförmung auf Kosten der Allgemeinheit führt, beweist das Schicksal einer französischen Reederei, die seit ihrer Gründung keine Dividenden zahlte und nun liquidiert. Die Aktien der Gesellschaft betragen 1 690 000 Frs., die vier Schiffe stehen mit 2 589 041 Frs. zu Buch. Im vorigen Jahre erzielte eins der Schiffe für eine Reise von London nach Portland an Fracht 146 837 Frs., an Subvention 82 164 Frs., der Gewinn für die Reise betrug 60 024 Frs. Ohne die Unterstützung der notleidenden Reeder durch die Subvention hätte das Schiff mit 22 000 Frs. Unterbilanz gearbeitet. Das Schiff einer Linie, die nicht subventioniert wird, hätte im Wettbewerb natürlich nicht bestehen können, weil es eine höhere Fracht gefordert hätte. Ein anderes Schiff der verkrachten Reederei, so meldet „Fairplay“, erzielte an Fracht 105 076 Frs., an Subvention 96 918 Frs. (wovon 54 648 Frs. auf Ballastfahrt entfallen); der Reingewinn betrug 55 562 Frs. Hier wäre ohne staatliche Unterstützung ein Verlust von 31 356 Frs. entstanden. Aber trotz der Subvention muß die Gesellschaft liquidieren und die Aktionäre erhalten — 40 pCt. ihrer eingezahlten Gelder.

Der Tarifkampf, der in der afrikanischen Fahrt zwischen deutschen und englischen Firmen auszubrechen drohte, darf als abgewendet gelten. Die Herren haben sich geeinigt, wie sie ihr Publikum rufen wollen. Der Woermann-Linie droht jedoch neue Gefahr durch die Antwerpener Zeevaart Maatschappij, die monatlich einen Dampfer von Antwerpen—Rotterdam nach Süd- und Westafrika expedieren will.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Kollegen! Vergeht nicht bei der Ortspolizeibehörde den Antrag auf Erteilung des neuen Führerscheins zu stellen. Am 30. September läuft der Termin ab. In Berlin ist der Antrag an das Polizeirevier, in dem man wohnt oder arbeitet, zu richten.

Berlin. Verhalten des Kraftfahrzeuglenkers an Straßenbahnhaltestellen. Hierüber schreibt die „Automobil-Welt“ in ihrer Nr. 111 folgendes: „In der vorigen Woche wurde in Berlin an einer Straßenbahnhaltestelle eine aussteigende Person von einer Kraftdroschke überfahren und alsbald getötet. Dieses Vorkommnis gibt uns Veranlassung, auf die diesbezüglichen Vorschriften hinzuweisen. Gemäß § 2 der Automobilverkehrsordnung vom 3. Februar d. J. gelten für den Kraftfahrzeugverkehr sinngemäß die Vorschriften über den Verkehr von Fuhrwerken. Für den Landespoltzeibezirk Berlin gelten demgemäß die Vorschriften der Straßenordnungen für die verschiedenen Stadtkreise. Hiernach hat gewöhnliches Fuhrwerk überall, wo ein ungewöhnlich starker Verkehr von Fußgängern stattfindet, was bei einer großen Anzahl von Haltestellen der Fall ist, in Schritt zu fahren. Für Kraftfahrzeugführer kommt diese Bestimmung nicht in Betracht, sondern die Vorschriften des § 20 der Automobilverkehrsordnung. Hiernach hat der Kraftwagenführer bei Gefährdung von Menschen nicht nur langsam zu fahren, sondern erforderlichenfalls anzuhalten und Maschine bez. Motor abzustellen. Nach der Ansicht maßgeblicher polizeilicher Kreise liegt eine Gefährdung von Personen stets dann vor, wenn ein Kraftwagenführer mit seinem Fahrzeug an einer stark frequentierten Haltestelle vorbeifahren sucht. Dieser Ansicht ist durchaus beizutreten, und es muß oberster Grundsatz für alle Motorfahrer sein, daß das

Ueberfahren einer Person an einer Haltestelle einfach nicht vorkommen darf. Die strenge Beobachtung der geltenden Vorschriften empfiehlt sich um so mehr, als die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 25 km in der Stunde im Landespolizeibezirk Berlin seinerzeit unter der ausdrücklichen Voraussetzung erfolgte, daß diese Befugnis von den Kraftfahrzeugführern in rücksichtsvoller Weise ausgeübt wird. Der rücksichtslose Teil der Automobilisten scheint aber das Wenige wieder verderben zu wollen, was mühselige Arbeit dem Straßverkehr gewonnen hat.

Diese Notiz können wir unseren Kollegen nur zur Beachtung empfehlen, dies um so mehr, da auch hier in Berlin die Scharfmacher à la Stroffer, Köhler und Konforten, gegen den Autoverkehr die Polizei immer mehr mit ihren „weisen“ Ratsschlägen bombardieren, was folgende Notiz der „Berliner Volkszeitung“ beweist:

„Die häufigen Straßunfälle durch Kraftdroschen, die sich in der letzten Zeit im Landespolizeibezirk Berlin ereignet haben, haben die zuständigen Polizeiorgane veranlaßt zu erwägen, ob die zum Automobilgesetz erlassenen Ausführungsbestimmungen für Berlin seiner Revision bedürfen. So sind in Berlin den Kraftdroschen Höchstgeschwindigkeiten bis zu 25 Kilometern in der Stunde gewährt in der Erwartung, daß die Führer umsichtig fahren und nach Lage der Dinge ihre Geschwindigkeiten vermindern. Es ist beobachtet worden, daß die Droschenchauffeure in der letzten Zeit diese Sorgfalt sehr vernachlässigen lassen und namentlich an Haltestellen mit ungemein hoher Geschwindigkeit vorbeifahren. Vielfach sind diese Chauffeure im hastenden Straßenverkehr auch gar nicht mehr in der Lage, festzustellen, ob sie zu schnell fahren, sie leiden unter der Großstadtnervosität aller Fuhrwerksführer. Den Wippen läßt sich nur dadurch entgegenstellen, daß sich belebte Straßen und Straßen mit Straßenbahnverkehr die Geschwindigkeit für Kraftdroschen auf 15 Kilometer herabgesetzt wird, wenn die Unfälle, die meist tödlich wirken, nicht nachlassen. Auch gegen das Verbot, Ecken in voller Fahrt zu nehmen, wird gefündigt. Trotz hoher Polizeitrafen kommen täglich Ueberretungen vor. Namentlich an Straßenbahnhaltestellen kann man beobachten, daß der Chauffeur für sich den Vorrang beansprucht und selten sein Automobil beim Andrang an die Straßenbahn vor der Haltestelle zum Stehen bringt. Der Kraftwagenführer vergißt, daß er polizeitechnisch eben nur als Fuhrwerk gilt, das keine Sonderrechte zu beanspruchen hat. Wunschenswert wäre auch, daß die Kraftdroschen nach Möglichkeit minder belebte Straßen benutzen, kleine Umwege können sie leicht durch ihre schnellere Gangart ausgleichen.“

Diese Notiz ist weit übertrieben. Von häufigen Straßbahnunfällen durch Kraftdroschen kann gar keine Rede sein. Mit anderen Fuhrwerten passierten verhältnismäßig mehr derartige Unfälle. Dies liegt zum Teil im Wesen des Verkehrs und auch zu einem nicht geringen Teil an dem Publikum selbst. Eine Reduzierung der Geschwindigkeitsgrenze ist daher ein unvernünftiges Verlangen. Noch dazu die Führer durch die Bundesratsverordnung gehalten sind, die Fahrgeschwindigkeit jederzeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden und daß der Führer in der Lage bleibt, unter allen Umständen seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Wozu also noch strengere Polizeimaßregeln. Statt dessen sollte die Polizei besser dem berechtigten Wunsch der Führer nachkommen, und Geschwindigkeitskontrollen an die Kraftfahrzeuge verordnen, damit die Führer in der Lage sind, ihre Fahrgeschwindigkeit selbst kontrollieren zu können.

Berlin. Schon wiederholt und in der letzten Nummer des „Courier“ wiesen wir besonders darauf hin, daß unsere Kollegen Kraftwagenführer durch das neue Automobilgesetz, insbesondere unter der gegenwärtigen Auslegung desselben sehr zu leiden haben.

Die Kreisärzte versehen die zu dem Antrag um Ausstellung eines Fahrscheins notwendigen Atteste seit Wochen nicht mehr mit der verlangten Stempelmarke in Höhe von 3 Mk., da das Gesetz dies ausdrücklich als nicht notwendig bezeichnet. Die Polizeibehörde beharrt aber auf ihren Standpunkt und weist die Antragsteller zurück, wenn das Attest nicht mit benannter Stempelmarke versehen ist, trotzdem auf einem großen Teil der Atteste der Wortlaut der Gesetzesbestimmung, wonach diese stempelfrei sind, geschrieben steht.

Um hierüber Gewißheit zu haben, wurde unsererseits bei dem Stempelamt angefragt, und wurde uns der schriftliche Bescheid erteilt, daß diese Atteste stempelfrei sind.

Hiermit begab sich der Sektionsleiter sofort nach dem kgl. Polizeipräsidenten und wurde demselben auch zugestanden, daß die Atteste nunmehr ohne Stempelmarke entgegengenommen werden. Weiter wurde zugesagt, daß die einzelnen Polizeireviere sofort angewiesen werden sollen, dergleichen zu tun.

Das war am 11. September, am 17. September wurde jedoch noch eine ganze Anzahl Kollegen zurückgewiesen, weil die Atteste ohne Stempelmarke vorgelegt wurden.

In einem Fall hat ein Kollege den diensthabenden Wachtmeister, doch telephonisch beim Präsidium anzufragen. Dies tat der Beamte auch, bemerkte aber, daß der Bescheid besagt, daß die Stempelmarke nach wie vor verlangt wird. Hierauf ging der Kollege nach dem Präsidium, wo man versuchte, ihn wieder nach dem Revier zurückzuschicken mit dem Bemerkten, er soll nur sagen, daß die Stempelmarke nicht nötig sei.

Der Kollege hat aber um einen schriftlichen Bescheid, worauf ihm die Antwort erteilt wurde, daß nicht jedermann einen schriftlichen Bescheid bekommen könnte, man nahm jedoch seinen Antrag dann ohne Stempelmarke auf dem Präsidium entgegen.

Wir fragen nun, wozu diese Schere? Die Kraftwagenführer sind durch das neue Automobilgesetz so schwer betroffen, daß billiger Weise zu verlangen ist, daß die Behörden wenigstens in der Auslegung desselben richtig informiert und die Chauffeure von unnütigen Schikanen verschont werden.

Betriebsunfall oder Unfall bei einer Privat-tätigkeit? — war die Frage, welche das Schiedsgericht für Arbeiterversicherung, Stadtkreis Berlin, in folgendem Fall zu entscheiden hatte: Der Chauffeur Sch. war von dem Buchdruckereibesitzer F. angenommen worden, um mit dem Automobil Geschäftsfahrten als auch Privatfahrten des Besitzers auszuführen. Am 30. Oktober 1909 erhielt Sch. den Auftrag, einen Pelz abzuholen und nach dem Restaurant Josty am Potsdamer Platz zu bringen. Als Sch. vor dem Pelzwarengeschäft das Auto ankurbelte, schlug die Kurbel zurück, wodurch Sch. einen Bruch des rechten Unterarmes erlitt. — Der Verletzte machte nunmehr bei der deutschen Buchdrucker-Verufsgenossenschaft Entschädigungsansprüche geltend, welche die letztere ablehnte, weil der Unfall sich bei einer Tätigkeit ereignet habe, die von dem G.-U.-V.-G. nicht mit umfaßt wird. Nur die im Buchdruckereibetriebe Beschäftigten wären gegen die Folgen von Betriebsunfällen versichert. Die Genossenschaft nahm an, daß Sch. lediglich im Privatinteresse des F. tätig war und auch bei einer solchen Tätigkeit obengenannten Schiedsgericht vernahm dieses den Buchdruckereibesitzer. Derselbe sagte aus, daß Sch. wohl als Privatchauffeur angenommen war, daß er aber im wesentlichen im Interesse des Geschäftsführers tätig gewesen sei. So hätte er ihn nach seiner Privatwohnung zu fahren und wieder abzuholen gehabt. Des Weiteren, daß der Geschäftsführer Fahrten im Interesse des Geschäfts mit dem Auto unternommen habe und daß ferner Drucksachen und andere Gegenstände zu den Geschäftskunden durch den Chauffeur gefahren worden sind. — Auf Grund dieser Aussage verurteilte dann das Schiedsgericht die Verufsgenossenschaft zur Zahlung einer Rente, indem es sich auf die Aussagen des Buchdruckereibesitzer F. stützte, wozu Sch. im wesentlichen im Geschäftsinteresse tätig war. Der Unfall ist also als Betriebsunfall von der Genossenschaft zu entschädigen.

Hamburg. Die hiesigen Chauffeure waren am 10. September zusammengekommen, um einen Verein zu gründen, dessen Richtung eine neutrale sein sollte. Einige Berufskollegen von Hamburg befragten deswegen die Versammlung, um die Vorteile unseres Verbandes bekannt zu geben. Nach gründlicher Aussprache traten die Versammlungsteilnehmer sämtlich unserem Verbands bei und gründeten sogleich eine Sektion. Als Leiter wurde W. Noopmann gewählt. Zur Zeit sind in Hamburg 42 Chauffeure beschäftigt, wovon die Hälfte jetzt unserem Verbands angehört. Es wird unsere Aufgabe sein, auch die andere Hälfte für uns zu gewinnen.

Mürnberg. Die Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ist vom Polizeisenat innerhalb der Ringmauern auf 15 Kilometer und außerhalb der Ringmauern auf 20 Kilometer (Droschkegeschwindigkeit) festgesetzt. Dazu waren vorher vom Magistrat umfangreiche Erhebungen und große Auseinandersetzungen mit dem Polizeisenat notwendig.

Die New-Yorker Motordroschenführer erzielten einen glänzenden Sieg nach dreimonatlichem Kampfe. Der Direktor der Gesellschaft, der sich der Anerkennung der Organisation besonders widersetzt, wurde entlassen, die Gewerkschaft anerkannt, die Arbeitszeit auf 12 Stunden festgesetzt und bestimmt, daß ein Lohn von 2 1/2 Dollar (1 Dollar = 4,20 Mk.) pro Tag gezahlt und der Bedarf an Gasoline von der Firma gestellt wird. Bisher erhielten die Fahrer 15 Pct. von der Einnahme, mußten aber selbst für ihren Verbrauch an Gasoline aufkommen. Durch die Unfähigkeit der Streikbrecher waren während des Ausstandes drei Automobile ganz verbrannt und eine große Anzahl schwer beschädigt worden.

Fahrschulungsführer und Portiers.

Berlin. Ein entsetzliches Fahrschulungsglück ereignete sich am 16. August in der Metallwarenfabrik von Jant u. Co. in Rixdorf, Sobrechtstraße 55/56. Dort fuhr der 14jährige Lehrling Fritz Gerischer zu Berlin, Müllerstraße 138 wohnhaft, mit dem Fahrschul vom dritten Stock des Quergebäudes nach dem Dachgeschoß. An dem noch nicht abgenommenen Fahrschul fehlten noch die Fensterscheiben. Während der Fahrt steckte Gerischer den Kopf aus dem Fahrschul heraus, wobei er gegen eine Diagonalfeststrebung des Fahrschulgerüsts stieß und ihm dadurch die Schädeldecke abgerissen wurde. Der hinzugerufene Arzt konnte nur noch den inzwischen eingetretenen Tod feststellen. Die Leiche des Bedauernswerten wurde nach dem Leichenschauhause übergeführt.

Ein weiteres graßliches Fahrschulungsglück ereignete sich am 17. August in der Kobernitsstraße 32, wobei der Maler Kobold, Postfischerstraße 19 wohnhaft, vom Fahrschul zu Tode gequert wurde. Kobold wollte im Innern des Fahrschulschachtes einen Anstrich vornehmen, plötzlich setzte sich der Fahrschul in Bewegung und stieß auf ihn herab. Der Unglückliche konnte erst nach längerer Zeit aus seiner schrecklichen Lage befreit und nach der Unfallstation gebracht werden, wo jedoch der Arzt nur noch den Tod infolge Schädelbruchs feststellen konnte.

Diese entsetzlichen Fahrschulungsfälle in letzter Zeit zeigen uns, wie mangelhaft immer noch die bestehen-

den Schutz- und Sicherheitsvorrichtungen an den Fahrschulen beschaffen sind. Unangemeldete Revisionen, Schaffung von Arbeiterkontrolluren, und manches Fahrschulungsglück ließe sich vermeiden. In manchen Fahrschulen befinden sich die Schutz- und Sicherheitsvorrichtungen geradezu in einem schauerhaften Zustande. Teilweise tragen auch die Fahrschulungsführer durch ihren Indifferentismus mit Schuld, daß die Schutz- und Sicherheitsvorrichtungen so schlecht beschaffen sind. Kollegen, hinein in die Organisation, holt Euch hier die nötige Aufklärung, helft uns mit, bessere Zustände zu schaffen.

Fensterputzer.

Braunschweig. In Braunschweig geht es vorwärts. Nachdem die Lohnbewegung bei der Speditionsfirma Fricke mit einem Erfolg für die dort beschäftigten Kollegen zu Ende geführt war, traten die Fensterputzer der Firma Martinus u. Co. in eine Lohnbewegung ein. Sämtliche bei dieser Firma beschäftigten Putzer waren organisiert, wenn zum Teil auch erst seit kurzer Zeit. Die Geschäftsinhaber waren nicht wenig erstaunt, daß ihre sonst so ruhigen Arbeiter so plötzlich durch die Organisation Forderungen vorlegten und glaubten anfangs, noch einen Keil in die Bewegung treiben zu können. Die Herren verachteten nämlich, zuerst die älteren Putzer durch eine kleine Zulage auf ihre Seite zu bekommen, um dann die jüngeren Kollegen mit einer Abgabe oder dem Versprechen, später etwas zuzulegen, abfertigen zu können. Die Herren haben hier nicht an das Solidaritätsgefühl der Arbeiter gedacht. Einmütig reichten die 28 Putzer ihre Kündigung ein und wiesen alle Angebote der Firma, welche keine gleichmäßige Lohnhöhung für alle Kollegen bot, zurück. Die Lohnbewegung endete mit einer Lohnzulage von 2 Mark pro Kopf und Woche. Wenn auch noch nicht alle Wünsche der Kollegen in Erfüllung gegangen sind, so können sie doch mit dem Resultat, welches sie durch die teilweise kurze Mitgliedschaft im Verband erreicht haben, zufrieden sein.

Breslau. Den Fensterputzern der Firma März ist nun ebenfalls der Beweis geliefert worden, daß es nur mit Hilfe der Organisation möglich ist, Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsverhältnisse herbeizuführen. Gerade bei dieser Firma war die Bezahlung stets eine äußerst schlechte und auch die Arbeitszeit eine ausgedehnte, so daß die Kollegen nie lange ihr Arbeitsverhältnis bei dieser Firma aufrecht erhielten. Nun ist es zu einem für die Kollegen immerhin günstigen Tarifabschluß gekommen, der denselben wesentliche Lohnzulagen sichert. Wir hoffen, daß auch die Kollegen der kleineren Betriebe ihre Lehre daraus ziehen, damit eine gleichmäßige Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse in allen Betrieben plangreifbar kann. Der Tarif hat folgenden Wortlaut:

Tarifvertrag

zwischen dem Glas- und Gebäudereinigungs-Institut des Herrn Johann März und den im Betrieb beschäftigten Putzern etc.

Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt um 6 Uhr morgens und endet um 6 Uhr abends, inklusive einer 1/2 stündigen Frühstückspause und einer 1 1/2 stündigen Mittagspause. Sonnabends ist um 5 Uhr Feierabend.

Regelung des Lohnes.

Der Lohn für Anfänger beträgt 20 Pf. pro Stunde mit einer vierwöchentlichen Zulage von 1 Pf. bis zur Höhe von 25 Pf. pro Stunde. Von da ab steigt der Lohn vierteljährlich um 1 Pf. pro Stunde, bis derselbe nach zweijähriger Tätigkeit den Anfangslohn der Putzer in Höhe von 34 Pf. pro Stunde erreicht hat.

Der Anfangslohn für Putzer, die nachweislich zwei Jahre in der Branche gearbeitet haben, beträgt 34 Pf. pro Stunde. Derselbe steigt vierteljährlich um 1 Pf. pro Stunde, bis zum Höchstlohn von 40 Pf. pro Stunde.

Uebersunden in der Zeit von 6—9 Uhr abends wird denjenigen Putzern, welche über zwei Jahre in der Branche nachweislich tätig sind, mit 50 Pf. pro Stunde, und unter zwei Jahren Tätigen mit 40 Pf. pro Stunde bezahlt.

Nachtarbeit in der Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens wird mit 75 Pf. pro Stunde vergütet.

Sonnabends wird der Lohn für zehnstündige Arbeitszeit berechnet.

Für das Waschen mit der Magirusleiter wird ein Zuschlag von 20 Pf. gewährt.

Aushilfsputzer bis zu zweijähriger Tätigkeit in der Branche erhalten 30 Pf., über zwei Jahre tätige Putzer erhalten 40 Pf. pro Stunde.

Besondere Bestimmungen.

Maßregelungen auf Grund dieses Tarifabschlusses finden nicht statt.

Etwaige Streitigkeiten, die sich aus diesem Tarif ergeben, werden durch den Arbeiterausschuß und den Herrn Geschäftsinhaber, unter Hinzuziehung eines Verbandsvertreter's geregelt.

Die Kündigungsfrist ist für jeden Neueintretenden für die ersten zwei Wochen eine tägliche, nach Ablauf dieser Zeit eine achtstägige.

Bei Neueinstellungen im Betriebe ist möglichst der unentgeltliche Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiterverbandes, Verwaltungsstelle Breslau, Nikolaistraße 37, 1 Tr., Telefon 9133, zu benutzen.

Diese Vereinbarungen gelten vom 12. September 1910 bis 31. Dezember 1911, und gelten auf ein Jahr verlängert, wenn keine der Parteien mitbestens vier Wochen vor Ablauf der Vereinbarungsfrist kündigt.

Breslau, den 13. September 1910.
Unterschriften.

**Hafenarbeiter,
Binnenschiffer und Flößer.**

Achtung! Obiente der Mitgliedschaft Binnenschiffer der Elbe, Oder und märkischen Wasserstraßen. Wir ersuchen alle Obiente, unverzüglich ihre Adresse an die unterzeichnete Verwaltung einzuschicken zu wollen. Es liegen Mitteilungen vor über die bevorstehende Herbsttagung. Auch können bereits die Daten der Versammlungstage mitgeteilt werden. Ferner sollen an einzelnen größeren Umschlagplätzen außerordentliche Obmannsitzungen unter Teilnahme des Vorsitzenden stattfinden.

Mit dem Rundschreiben gelangt auch eine wichtige Broschüre zur Verfügung.

Da auch sonst noch wichtige Informationen vorliegen, ist die Meldung aller Obiente dringend erforderlich.

Die Verwaltung der Mitgliedschaft Binnenschiffer der Elbe, Oder und märkischen Wasserstraßen

Berlin, Neu-Blöner Wasser 1.

G. A.: W. Schünig.

Achtung! Binnenschiffer der Elbe, Oder und märkischen Wasserstraßen! Am 1. Oktober beginnt für die Binnenschiffahrt der Elbe, Oder und märkischen Wasserstraßen die Auszahlung der Arbeitslosenunterstützung. Arbeitslos werdende Kollegen haben, falls ihr Anspruch auf Erwerbslosenunterstützung erheben, ihr Mitgliedsbuch unter genauer Angabe ihres Aufenthaltsortes und der nächsten Post an die Verwaltung - C. Wöhmer, Berlin, Neu-Blöner Wasser Nr. 1 - einzuschicken. Nach Eingang der Meldung wird den Kollegen ein Arbeitslosenschein mit näherer Anweisung über Kontrolle und Unterstützung empfangen ausgestellt. Die Vorschriften sind unbedingt zu befolgen. Nichtbefolgung zieht eventl. den Verlust der Unterstützung nach sich. Alles auf die Unterstützung bezughabende ist im Ergänzungsstatut für Binnenschiffer, Anhang zum Verbandsstatut, festgelegt.

Meldungen von eingetretener Arbeitslosigkeit werden ab 23. September ex. in der Verwaltungsstelle der Binnenschiffer, Berlin, Neu-Blöner Wasser Nr. 1, entgegen genommen; anderweitig angebrachte Meldungen haben keine Gültigkeit.

Achtung! Rheinschiffer. **Achtung!** Verwaltungsstelle Gr. Duisburg.

Das gemeinsame Bureau befindet sich ab 1. Okt. 1910:

Taubenstraße Nr. 3, 1. Etage.

(Nähe des Friedrich-Wilhelmplatz und Ruhfor.)

Das Bureau ist geöffnet: von morgens 11 Uhr bis mittags 1 1/2 Uhr und von 5 bis 8 Uhr abends.

Sektion der Binnenschiffer.

Verwaltungsstelle Gr. Duisburg.

Bergedorf. Eine erfolgreiche Lohnbewegung haben die im festen Arbeitsverhältnis stehenden Kohlenarbeiter zu verzeichnen. Die Branche der Kohlenarbeiter war bislang im Fabrikarbeiterverband organisiert. Derselben sind jetzt dem Deutschen Transportarbeiter-Verband beigetreten. Die Interessen der Kollegen sind darauf energisch in die Hand genommen worden. In mehreren Versammlungen wurden die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Kollegen einer genauen Erörterung unterzogen. Die Verhältnisse der Kohlenarbeiter haben sich dabei als besonders gute nicht herausgestellt. Es wurde beschlossen, den Inhabern der Kohlenfirmen einen neuen Tarif zu unterbreiten. Nach dem neuen Tarif soll die Arbeitszeit in den Monaten vom 1. März bis 30. September morgens um 6 Uhr beginnen und abends um 6 Uhr beendet sein. In Pausen sind vorgesehen für Frühstück eine halbe Stunde, Mittag 1 1/2 Stunden und Vesper eine Viertelstunde. Vom 1. Oktober bis Ende Februar soll die Arbeitszeit von morgens 6 1/2 Uhr bis abends 6 Uhr dauern. In dieser Zeit soll die Mittagspause nur eine Stunde betragen, während die übrigen Pausen dieselben bleiben. Die Vesperpausen sollen als Arbeitszeit vergütet werden. Der Lohn soll pro Tag 5 Mk. betragen. Ueberstunden sollen mit 60 Pf., Sonntagsarbeit mit 70 Pf. pro Stunde bezahlt werden, wobei jede angefangene Stunde für voll zu rechnen ist. Außerdem befindet sich im neuen Tarif noch die Bestimmung, daß bei Kohlentransporten nur Viertelkörbe, bei Kofestransporten dagegen Drittelkörbe Verwendung finden sollen. Die Vereinbarung soll am 1. Oktober 1910 in Kraft treten und bis zum 30. September 1911 Gültigkeit behalten. Wird der Tarif von keinem der Kontrahenten drei Monate vor Ablauf dieser Frist gekündigt, so bleibt derselbe ein weiteres Jahr bestehen. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, daß die Kohlenarbeiter Bergedorfs in mehreren Versammlungen die zur Zeit geltenden Lohn- und Arbeitsbedingungen besprochen und angefaßt der bestehenden allgemeinen Steuerung die bisherigen Löhne als nicht mehr zulänglich bezeichnet haben. Die Beratung über die notwendig erscheinende Verbesserung habe die bezeichneten Änderungen ergeben. Nachdem der Entwurf den Firmen zugegangen, fanden Verhandlungen statt, die zwischen der Lohnkommission und Gewerkschaft einerseits und Vertretern des „Vereins der am Kohlenhandel beteiligten Firmen von Bergedorf und Sande“ andererseits gepflogen wurden.

Das Resultat der Verhandlungen war der nachstehende Tarifabschluß, der in einer Versammlung von den Kollegen akzeptiert wurde. Der Tarif lautet:

Tarif-Vertrag.

Zwischen dem „Verein der am Kohlenhandel beteiligten Firmen von Bergedorf und Sande“ und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband wird für die Kohlenarbeiter im festen Arbeitsverhältnis folgendes vereinbart:

1. Die Arbeitszeit beginnt in den Monaten vom 1. März bis zum 30. September morgens 6 Uhr und endet abends 6 Uhr. Die Pausen sind für Frühstück 1/2 Stunde, für Mittag 1 1/2 Stunde, für Vesper 1/2 Stunde. In der Zeit vom 1. Oktober bis zum 28. Februar beginnt die Arbeitszeit morgens 6 1/2 Uhr und endet abends 6 Uhr. Die Pausen sind für Frühstück 1/2 Stunde, für Mittag 1 Stunde und für Vesper 1/2 Stunde. Die Vesperpausen werden stets als Arbeitszeit vergütet.

2. Der Lohn beträgt: Vom 1. Oktober 1910 bis zum 31. März 1912 4,75 Mk. Vom 1. April 1912 bis zum 30. September 1913 5 Mk. pro Tag.

3. Ueberstunden werden je mit 55 Pf., Arbeit an Sonntagen mit 60 Pf. pro Stunde vergütet.

4. Bei Kohlen- und Kofestransport werden Drittelkörbe verwendet, ausgenommen Winden.

Diese Vereinbarung tritt am 1. Oktober 1910 in Kraft und hat bis zum 30. September 1913 Gültigkeit. Wird von keinem der Kontrahenten 3 Monate vor Ablauf der Frist eine Kündigung beliebt, so behält der Tarif immer für ein weiteres Jahr Gültigkeit.

Bergedorf, den 11. September 1910.

Für den „Verein der am Kohlenhandel beteiligten Firmen von Bergedorf und Sande.“

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Für die Lohnkommission.

(Unterschriften.)

Brake. Die Hafen-, Holzplatz- und Fischereiarbeiter befinden sich im Streik. Nachdem die Forderungen eingereicht worden waren, antworteten die Unternehmer, daß sie es ablehnen, in Verhandlungen einzutreten. Auf ein weiter an sie gerichtetes Schreiben versprachen sie, Verhandlungen zu pflegen. Vorher sollte jedoch eine Kommission der Unternehmer die Löhne in den einzelnen Betrieben einer Prüfung unterziehen. Als diese Prüfung beendet war, teilten die Unternehmer mit, daß sie eine Lohnaufbesserung wegen der Konkurrenz nicht gewähren könnten und deshalb Verhandlungen zwecklos seien.

Darauf beschlossen die Kollegen den Streik. Jetzt auf einmal scheint es, als ob es an Geld bei den Herren nicht mangelt. Denn mit allen Kräften und sicher auch unter großen Unkosten versuchen sie, Arbeitswillige nach hier zu ziehen. Der erste Transport von 200 Mann traf bereits am Freitag aus Essen ein. Allerdings erklärten 80 Mann sich zur Abreise bereit, nachdem sie erfahren hatten, wozu sie gebraucht werden sollten. Selbstverständlich ist, daß auch die Behörden es sich angelegen sein lassen, den Unternehmern zu Hilfe zu eilen. Schon am zweiten Streiktag erließ das Amt ein Verbot, die Hafenanlagen zu betreten. Am sechsten Tage wurde dieses Verbot dahingehend erweitert, daß auch auf den anliegenden Straßen der Verkehr für die Streikenden verboten wurde. Das Amt begründet dieses Verbot mit einer Klemmordnung aus dem Jahre 1878!

Wie es den Anschein hat, leisten auch einige Zollbeamte den Unternehmern wirksame Dienste. Denn als der Sektionsleiter der Binnenschiffer diese besuchen wollte, war der erste ein Zollbeamter, welcher meinte, daß das Betreten der Pier verboten sei, denn es sollen keine Leute aufgewiegelt werden. Später erschien dann die behelmte Macht und verwies den Kollegen vom Kahn und notierte ihn selbstredend. Ob er damit die Amtskasse bereichern wird, muß ja die Erfahrung lehren.

Am Mittwoch besuchte nun die Ortsverwaltung in Unterhandlungen mit den Unternehmern einzutreten. Bis zum Sonnabend war aber eine Antwort auf das Schreiben nicht eingelaufen und hat es den Anschein, als ob die Herren den Kampf mit Gewalt zu einer Wachtprobe gestalten wollen.

Daß ein solches Verhalten die Erbitterung unter den Streikenden sowohl als auch unter der Einwohnererschaft nur verhärtet, dürfte einleuchtend sein. Hoffentlich bestimmen sich aber auch die Herren vom Arbeitgeberverband und sehen ein, daß man auch die Arbeiter mitreden lassen kann und muß bei der Festlegung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. Die Streikenden sind aber trotz der ablehnenden Haltung und trotz der Unterstützung der Arbeitgeber durch die Behörden guten Mutes und hoffen, ihre Forderungen zur Durchführung zu bringen. Denn geordnete Zustände sind in Brake unbedingt notwendig, umso mehr, als die Arbeitgeber in Bremen und Bremerhaven sich immer auf die Konkurrenz in Brake berufen, welche ihnen auf Grund der niedrigen Löhne das Leben sauer machen. Auch dieses dürfte ein Beweis dafür sein, daß die Unternehmer in Brake bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen gewähren können.

Karlsruhe i. B. Gelegentlich der Lohnbewegung der Kohlenlagerarbeiter am hiesigen Rheinhafen war es möglich, zu beobachten, inwieweit die einzelnen Prinzipale und Geschäftsführer einigermaßen sozialer Verstandnis haben. Während bei den Firmen Stachelhaus u. Buchloh und bei Strohmeyer der Lohn ohne lauges Sperren von 43 auf 45 resp. 48 Pf. erhöht wurde, waren bei den anderen Firmen verschiedene Vorstellungen notwendig, bis die Genehmigung erfolgt. Hauptächlich der Vertreter der Firma Math. Schimmes, Mülheim (Ruhr), ein Herr Müßel, wohnhaft Schumannstr. 6, vertritt die Arbeiter mit Verprechungen, solange es irgend ging. Und dieser selbe

Herr ist nunmehr auch der erste, welcher gegen die Arbeiter mit Maßregelungen vorgeht. Vergangenen Samstag ließ sich ein steinlanger Arbeiter vom Maschinenmeister einen halben Tag frei geben, um das Wetter zu benutzen, sein bißchen nach dem Hochwasser noch gebliebenes Futter unter Dach zu bringen. Während nun für die Hochwassergeschädigten gesammelt wird, und jeder aufstündige Mensch es keinem der steinlanger Zwerghauern verdenkt, wenn er versucht zu retten, was zu retten ist, bringt es der Herr Geschäftsführer Müßel fertig, diesen Arbeiter auf die Straße zu stellen. Allerdings ist der eigentliche Grund nicht allein das entzündigte Fernbleiben, sondern der Arbeiter war Vertrauensmann seiner Kollegen und deshalb wurde er aus dem Betriebe gedrückt, trotzdem er einer der ältesten Arbeiter bei dieser Firma ist. Den Gauleiter des Transportarbeiter-Verbandes, welcher wegen der Entlassung bei dem Herrn Müßel vorstellig wurde, schnarrte dieser Mensch im preussischen Rentamtston an, daß die Entlassung für ihn erledigt sei, er habe nichts mit dem Gauleiter zu tun. Wenn dieser Herr gar so schweidig sein will, dann möchten wir ihm empfehlen, doch einmal dafür zu sorgen, daß die Klauine, welche schon mehr einem Schweinefleisch ähnelt, einmal gereinigt wird. Gewöhnlich geschieht dies immer erst, wenn einer von den Herren aus Mülheim selbst kommt; hoffentlich sorgen diese dafür, daß Herr Müßel selbst einmal mit hinweggefegt wird. Daß sich dieser Herr auf einen solchen Proteststandpunkt stellen kann, daran sind vielfach die noch im Betriebe beschäftigten unorganisierten Arbeiter schuld. Den Mehrlohn, welcher durch die Organisation erzwungen wurde, stecken diese Kollegen wohl in die Tasche, dabei sind sie womöglich noch instande, auf den Verband zu schnupfen. In dieser Beziehung möchten wir dem Arbeiter Wechtold aus Knielingen empfehlen, sich etwas mehr zurückhalten, denn sonst müßten wir ihn gegenüber deutlicher werden. Das ist kein Charakter, welcher zuerst über die niedrigen Löhne und die schlechte Bezahlung der Ueberstunden schimpft, nachher aber, wenn dieselben mit Hilfe des Verbandes erhöht sind, dem Verband den Rücken kehrt und in das Hörnchen des Unternehmers stößt. Wir wollen dem Wechtold nicht wünschen, daß er eines Tages auch den verdienten Fuhrtritt bekommt, erwarten im Gegenteil, daß er seinen Verpflichtungen in der Organisation nachkommt. An alle übrigen Arbeiter aber im Hafen- und Getreidelager tätig sein, rüchsten wir die dringende Mahnung: Kollegen, organisiert euch, schließt euch dem Deutschen Transportarbeiterverband an!

Die Agitation unter den Binnenschiffern in Hamburg. Wir müssen feststellen, daß in den letzten Monaten die Agitationsarbeit im allgemeinen gute Fortschritte gemacht hat. Ganz besonders ist die Beteiligung einzelner Mitglieder zu beglücken, welche, ohne im Besitz einer Obmannkarte zu sein, dennoch der Organisation ihre ganze Kraft zur gegebenen Zeit zur Verfügung stellen. Wir müssen leider auf der anderen Seite aber feststellen, daß einige unserer Obiente ihrer Pflicht nicht genügen. Nicht allein, daß sie der Agitationsarbeit fern bleiben, sondern auch in den Obmannsitzungen bekommt man sie nicht zu sehen. Es ist notwendig, daß sie mehr als bisher die Obmannsitzungen besuchen und ferner auch ihre Kraft mehr der Agitationsarbeit weihen. Tut man aber als Ob- oder Vertrauensmann nicht seine Schuldigkeit, so soll man wenigstens der Verwaltung Mitteilung machen, aus welchem Grunde dieses nicht geschehen kann, und seinen Vertrauensposten quittieren, damit ein anderer an seine Stelle treten kann, und die Organisation keinen Schaden erleidet.

Der professionelle Verein der Hamburger Hafenarbeiter soll, wie verlautet, beschaffen haben, zwecks Hebung des geistigen Niveaus seiner Mitglieder und um die Hafenarbeiter von dem notgedrungenen Kneipenbesuch zu befreien, damit dem sie mit der Zeit unter dem „Dinazuatischen Adel“ geraten, Speise- und Teehäuser zu eröffnen. Es soll nur noch an die dazu erforderliche Erlaubnis fehlen. Hoffentlich werden diesem sympathischen Unternehmen keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. Auch die Kneipereien sollen darüber nachdenken, ob sie ihren „Lattamelen“ nicht etwas schuldig sind. (Haltiger Bucharbeiter.)

Ein von Neugier geplagter Oberinspektor. Seit einigen Wochen bemüht sich der Oberinspektor E. der B. G. G. festzustellen, wer von den Steuerleuten der Organisation angehört; unter dem Vorwande, daß es nur so wissen will. Einzelne Personen sollen dabei nicht genannt werden bei der Gesellschaft, nur damit es nicht heißen kann, alle Steuerleute sind organisiert, und Sie als Oberinspektor wissen nichts davon. Es muß wirklich ein erhebendes Gefühl sein, wenn man seiner Direktion als Oberinspektor gegenüber mit einem derartigen Arbeiterverrat dienen kann. Am Platze wäre es aber, wenn sich der Oberinspektor E. das alte Sprichwort zu eigen machte: „Dem Betrüger frist kein Rabe“, und schließe sich seine bisher entwickelten Gedanken aus dem Kopf; hoffentlich würde er dann mehr Anerkennung bei den Schiffern finden, als es jetzt der Fall ist. Wir verstehen überhaupt nicht, ob nun diese Anweisung von der Gesellschaft ausgegangen ist. Aber mit welchem Recht kimmert man sich um die Privatverhältnisse der einzelnen Schiffsmannschaften? Oder treiben vielleich die Schiffsmannschaften gegenüber den Inspektoren dasselbe und fragen, in welchem Verbands oder Regellub (wie es bei dieser modern ist), sie sind? Schließlich wird die Zeit bald kommen, wo man sich noch erdreistet und den Lebigen nach seiner zukünftigen Gehaltsfrage, oder wenn ein Kind des Schiffers getauft werden soll, welche Paten man bestellt hat. Es wäre viel zweckdienlicher, wenn sich der Neugierige während seines Dienstes auch nur mit dienstlichen Fragen beschäftigte, statt mit Privatverhältnissen anderer die Zeit zu verirrdeln.

Die Binnenschifffahrt Europas. Rußland steht mit der Länge seiner schiffbaren Wasserstraßen unter den Ländern Europas obenan. Es besitzt 92 910 Kilometer, wovon 6000 künstlich angelegt sind. In einem großen Abstand folgt Deutschland mit 18 070 Kilometern. Die befahrbaren Wasserläufe Frankreichs machen 12 580, Oesterreich-Ungarns 6400 Kilometer aus. In England sind die meisten Wasserstraßen in Privatbesitz; ihre Länge ergibt 6250 Kilometer. In den Niederlanden existieren 2000 Kilometer natürliche und 3200 künstliche Schiffsstraßen, Schweden besitzt 5100, Belgien 2305 Kilometer. Sehr gering ist der Besitz Italiens an schiffbaren Flüssen oder Kanälen.

Eine Weserschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. zu Nordenham hat sich gebildet. Die Gesellschaft ist mit 700 000 M. Stammkapital gegründet unter Beteiligung des oldenburgischen Staates und der Gemeinden Geestmünde, Bremerhaven und Lehe. Ihr Zweck ist der Fährbetrieb zwischen Geestmünde und Nordenham-Negen.

Handelsarbeiter.

Kempten. Es gibt unter der Arbeiterschaft leider noch immer Leute, die glauben, ihre Nebenkollegen möglichst schief behandeln zu müssen, wenn ihnen ein kleiner Vorarbeiterposten übertragen wird.

Zu diesen Elementen gehört ganz besonders der vermeintliche Oberfalzer Koch bei der Firma J. C. Schmezer, welcher seinen Mangel an Fachkenntnis dadurch zu ersetzen sucht, daß er seinen Nebenarbeitern das ohnehin nicht beneidenswerte Los noch bedeutend verschlechtert. Treu zu seiner Seite, wie eine liebende Ehehälfte, steht ihm der Bader Thomas Rauch, welcher seine Hauptaufgabe in der Erziehung (des Verprügelung) der Jugendlichen erblickt. Unseres Wissens ist dieser Jugenberichter ein eifriger Anhänger des Christentums und selbst kaum den Kinderschuhen entwachsen. Die Herren Schmezer hätten alle Ursache, mehr auf die Vorkommnisse in ihrem Betriebe zu sehen, statt sich um die Organisationszugehörigkeit ihrer Arbeiter zu kümmern. Hatte doch ihr Herr Vater unserm damaligen Bevollmächtigten selbst erklärt, daß er, wenn er auch Arbeiter wäre, keines seiner Kinder in ein Käfelager zur Arbeit schicken würde, weil er die nachteiligen Folgen für die jungen Leute selbst anerkenne. Anders denken anscheinend die beiden Genannten, welche den Jungen zu ihrem äußerst geringen Lohne noch Schläge verabreichen, um den kaum aus der Schule gekommenen Jungen zu zeigen, daß es auch Vorgesetzte gibt. Wenn sich die älteren Kollegen von einer solchen Sorte Oberfalzer schikanieren lassen, so haben wir nicht das mindeste Mitleid mit ihnen. Früher hätten Koch und Konforten diese Wirtschaft nicht getrieben, bis die Mittagsuppe fertig gewesen wäre. Die damaligen Kollegen würden diesen Antreiber den vernünftigen Rat erteilt haben, zunächst ihren Beruf richtig zu lernen, und wenn dieses geschehen ist, dann sieht jeder ein, daß mit guten Worten nicht nur bei den älteren, sondern ganz besonders bei den jugendlichen Arbeitern mehr erreicht wird, als durch Schläge selbst, wenn als Zuspäße noch Schläge verabreicht werden. Wenn wir uns mit diesen Klagen, welche übrigens nicht seit gestern dattieren, an die Deffentlichkeit wenden, so geschieht es im Interesse der Jugendlichen. So weit bringt es die Arbeiterschaft, wenn sie ihr wichtigstes Recht, das Koalitionsrecht, preisgeben und dafür Mitglieder des liberalen Arbeitervereins werden. Wir glauben, Beispiele gäbe es auch in Kempten genug, wie Judasdiener entlohnt werden. Sind es doch eine ganze Reihe solcher Elemente, die da glauben, Lebensstellungen bei irgend einem Käfelhändler zu besitzen, um die Erfahrung zu machen, daß ihre Arbeitgeber ganz anders dachten und auch dementsprechend handelten. Und wenn alle diejenigen gingen, die selbst die Arbeitgeber gerne entbehren würden, dann gebe es Platz genug für Koch und Konforten, vorausgesetzt, daß solche Spezialitäten gewünscht werden. Großen Stolz braucht Koch auf seinen Posten nicht zu haben, wenn er seine Untergebenen betrachtet. Mehr als die Hälfte halbe Kinder, ein Teil Arbeiter, welche zweifellos eher ein Recht auf Altersversorgung als auf Arbeit beanspruchen könnten, und nur der geringste Prozentsatz sind Kollegen, welche jeder Arbeit vorziehen können. Die Repteren bleiben in diesem Eldorado zumeist nur bis sie ihren Bissel, pardon: Oberfalzer, richtig kennen gelernt haben, um dann in anderen Arbeitsplätzen von der Reinlichkeit und den Kenntnissen ihrer ehemaligen Vorgesetzten zu diskutieren. Das Allgäu ist wunderschön sagt der Fremde und vor der Firma J. M. Schmezer habe ich heiligen Respekt, sagen die, welche in der letzten Zeit unter dem Regime der genannten Vorgesetzten standen. Wie herrlich war es doch; bevor der Transportarbeiter-Verband in Kempten Fuß gefaßt hatte. Die Herren konnten bezahlen, was sie wollten, die noch größeren Herrn Vorgesetzten konnten ihre Untergebenen wie asiatische Nullis behandeln, keine Menschenjesele hatte etwas dagegen einzuwenden. Des einmal ein verprügelter Junge zum Kadi, so setzte der Arbeitgeber das Mögliche daran, um die unangenehme Geschichte ohne Aufsehen aus der Welt zu schaffen und der Karren lief wieder weiter. Was war dabei, wenn die Leute auch über ihre schlechte Existenz am Biertische schimpften, sie waren doch billig und das war ja die Hauptsache. Wenn auch heute die Löhne nicht mehr tariflich sind, so weiß doch jeder Kollege, daß es vom Jahre 1905 bis 1907 anders war und solche „Vorgesetzte“, wie die genannten, einfach unmöglich gewesen wären. Der Organisationsgedanke hat nun einmal unter den Kemptener Kollegen Wurzel gefaßt und kann von einem Koch nicht mehr ausgemerzt, wohl aber durch seine Handlungsweise gefördert werden. Und je mehr dies geschieht, desto besser für die Arbeiter.

Transportarbeiter.

Hannover. Der Streit der Kutscher und Arbeiter des Schwerverkehrsbetriebes von Chr. Legtmeyer in Linimer bei Hannover, ist nach 1 1/2 tägiger Dauer mit teilweisem Erfolg beendet. Verhandlungen mit der Organisation, Tarifabschluß oder schriftlichen Abschluß eines Lohn- und Arbeitsvertrages lehnte die Firma ab. Die ehrenwörtliche Versicherung des Herrn Legtmeyer im allgemeinen 25 M. Lohn ohne Abzug, ferner für Füttern 3 M. und für Wagenführer 1 M. zu zahlen, wurde von den Kutschern und Arbeitern auf die ehrenwörtliche Versicherung des Herrn Legtmeyers hin, diesen Lohn Sommer wie Winter zu zahlen, angenommen. Eine Regelung der Arbeitszeit, Abmachungen betreffs Bezahlung der Ueberstunden, Einführung der geforderten sanitären Einrichtungen und dergleichen, wie auch Bestimmungen über die Auslegung des § 616 des B. G. B., wurden abgelehnt. — Der Erfolg der Bewegung ist also ein äußerst magerer. Daß jedoch nicht mehr herausgeholt worden ist, haben die Kollegen nur sich selbst zuzuschreiben. Hätten sie dem Liebeswerben des Unternehmers am zweiten Streiktag ebenfalls Stand gehalten, wie am ersten Tage und nicht die kurze Dauer der Abwesenheit des Streikleiters benützt, um schnell die nichtsagenden Bedingungen des Unternehmers zu akzeptieren, ohne die Organisation überhaupt davon zu unterrichten und ohne erst gemeinsam Stellung dazu zu nehmen, so hätten sie heute keine Ursache, über den mageren Erfolg unzufrieden zu sein. Wie günstig die Bewegung für die Kollegen stand, beweist schon der Umstand allein, daß der Unternehmer sich freiwillig bereit erklärte, auch für die Streiktage den Lohn zu zahlen, wenn sie nur direkt wieder anspannten. Anstatt durch die plötzliche Bereitwilligkeit des Unternehmers, etwas zu bezahlen, was gar nicht gefordert war, stützig zu werden, ließ man sich fördern und nahmen die Kollegen die Arbeit ohne weiteres wieder auf. Nachdem dieses geschehen, sah man auch ein, daß man für die vorläufige Handlungsweise nun auch die Besche zu zahlen habe. Hoffentlich trägt der Ausgang dieser Bewegung mit dazu bei, daß keine Bewegung mehr ohne Zustimmung der Organisationsleitung beendet wird.

München. Was wir von unseren Arbeitgebern zu erwarten haben, zeigte eine in letzter Zeit statt gefundene Verhandlung des Schiedsgerichtes wegen Auslegung des Tarifes für das Schwerverkehrsgewerbe. Im Tarif heißt es ganz deutlich: die Arbeitszeit beträgt für Fuhrleute 12 Stunden zc. Trotz dieser klaren Festsetzung der Arbeitszeit, wollten die Arbeitgeber noch 2 Stunden zur offiziellen Arbeitszeit hinzuhaben. Es sollte nach ihrer Meinung die Stallarbeit, Füttern und Putzen der Pferde zc. nicht zur eigentlichen Arbeitszeit gerechnet werden. Eine Firma weigerte sich, diese Arbeit als Ueberstunden zu bezahlen und mußte deshalb eine Schiedsgerichtsfestsetzung beantragen werden. Dieses tagte unter dem Vorsitz des Herrn Gewerberichters Dr. Sartorius. Erschienen waren der Syndikus des Arbeitgeberverbandes für das Baugewerbe Sekretär Bergmüller, der Syndikus für den Bayerischen Arbeitgeberverband für das Transportgewerbe Rechtsanwalt Dr. Sandner, sowie 6 bis 8 Vorstandsmitglieder des Arbeitgeberverbandes als Auskunftspersonen. Unser Verband war vertreten durch die Kollegen Eichner und Werthmann, welche auf jede Auskunftsperson verzichtet hatten.

Sehr große Mühe um die Verlängerung der Arbeitszeit gab sich der Syndikus des Arbeitgeberverbandes Herr Dr. Sandner. Trotdem in den 18stündigen Verhandlungen bei Abschluß des Tarifes genügend darauf hingewiesen war, daß wir nur deshalb die Lohnforderung nicht höher gestellt haben, weil wir unter allen Umständen die Arbeitszeit der Fuhrleute regeln wollten, verlangte der Herr, daß die Stallarbeit, entgegen den klaren Bestimmungen des Tarifes, außerhalb der regulären Arbeitszeit liegen soll. Auch in seinen sonstigen Ausführungen verjuchte der Herr Syndikus ein bißchen scharf zu machen. Es hat beinahe den Anschein, als ob ihn die Vorbeeren des Herrn Fellermeier bei der Bauarbeiterausperrung nicht ruhen ließen und daß er letzterem würdig an die Seite treten wollte. Noch besser war Herr Bronberger, der spiritus rector des bayerischen Arbeitgeberverbandes, welcher erklärte, daß das bißchen Stallarbeit doch eigentlich gar keine Arbeit sei.

Die Verbandsvertreter erklärten ihrerseits, daß sie deshalb auf jede Auskunftsperson verzichtet haben, weil für uns die Sache furchtbar einfach sei. Falls die Herren Arbeitgeber das Füttern und Putzen der Pferde sowie die Stallarbeit als ein Vergnügen ansehen, so haben wir durchaus nichts dagegen, wenn sie diese Arbeit selbst machen, schaden würde es manchen von den Herren ganz sicher nicht. Wenn es aber unsere Kollegen machen müssen, dann verlangen wir, daß es im Rahmen der im Tarif festgelegten Arbeitszeit, die an und für sich schon lange genug ist, geschieht. Wir werden uns unter keinen Umständen, auch von Herrn Rechtsanwalt Dr. Sandner nicht, eine Verlängerung der Arbeitszeit in den Tarifvertrag hinein interpretieren lassen. Nachdem wir während der ganzen Verhandlungen stundenlang um diese Frage herumgestritten haben, muß man schon sagen, daß das Verhalten des Arbeitgeberverbandes gegen allen Treu und Glauben verstößt. Außerdem ist in fast allen Geschäften die Arbeitszeit bereits in der im Tarif festgelegten Weise geregelt. Für uns gibt es nur eins, entweder den Tarif mit der geregelten Arbeitszeit, oder überhaupt keinen Tarif. Selbst einige der anwesenden Arbeitgeber gaben unseren Kollegen in Bezug auf die Auslegung des Tarifes recht. Das Schiedsgericht zog sich nach längerer Diskussion zurück und schon nach einer Minute konnte der Vorsitzende das Urteil verkünden,

daß die Stallarbeit in der regulären Arbeitszeit von 12 Stunden enthalten sei. Die Herren Arbeitgeber, die gern einen kleinen zuchzug gemacht hätten, mußten wie die betäubten Lohgerber abziehen. Uns aber zeigt das Vorgehen des Arbeitgeberverbandes, wie wir unsere Arbeitgeber zu bewerten haben und daß wir in den drei Jahren der Tarifdauer alles daran setzen müssen, um den Tarif auch voll zur Geltung zu bringen. Das kann nur geschehen, wenn alle Kollegen organisiert sind. Es darf in München einfach keinen Fuhrmann mehr geben, der nicht Mitglied der Organisation ist. Nur in der Einigkeit liegt unsere Macht.

München. Der Streit der Ziegeleier in Ober- und Unterföhring, Johanniskirchen, Engelschalling, Leunung und Jambory ist nach sechstägiger Dauer mit einem vollen Erfolg beendet. Schon seit dem Jahre 1906 bemühte sich die Verwaltungsstelle München, diese Kollegen der Organisation zuzuführen, was aber immer wieder durch den großen Personalwechsel vereitelt wurde. Im Jahre 1907 wurde Föhring mit circa 50 bis 60 Mitgliedern zu einer selbständigen Verwaltungsstelle erhoben, in der Hoffnung, daß sie durch diese Bewegungsfreiheit an Ausdehnung gewinnen würde. Das Legentheil trat ein und mit 16 Mitgliedern wurde sie im Jahre 1909 als Bezirk der Verwaltungsstelle München wieder einverteilt. Nun ging es wieder aufwärts. Die Fuhrmannsbewegung in München im Jahre 1910 sowie die Bauarbeiterausperrung blieb nicht ohne Wirkung auf unsere Kollegen in den umliegenden Orten. Die Mitgliederzahl stieg rapid und die Versammlungen — die in kurzen Zeiträumen abgehalten wurden — taten das ihrige. Auch die Opferwilligkeit unserer Kollegen bei dieser schwierigen Agitation muß anerkannt werden. So kam es, daß bis zum Streik circa 80 Kollegen der Organisation zugeführt wurden. Nun galt es, die Kollegen zum Kampfe vorzubereiten. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen für diese Kollegen waren die denkbar schlechtesten. Bei einem Wochenlohn von 18, 19 und 20 M. mußten die Kollegen von früh 3 Uhr bis abends 8 und 9 Uhr arbeiten. Auch an den Sonntagen wurden sie zur Feldarbeit verangezogen, ohne irgend eine Entschädigung zu erhalten. Die Schlafstellen bei einigen Ziegeleibesitzern spotteten jeder Beschreibung. Es war deshalb nicht zu verwundern, daß sich die Kollegen der Organisation anvertrauten, um bessere Verhältnisse herbeizuführen. Man einigte sich nun dahin, vorerst die Forderung eines Wochenlohnes von 25 M. durchzusetzen und die Bezahlung der Sonntagsarbeit zu fordern. An den Sonntagen sollten Stallouren eingeführt werden. Auch die Lohnzahlung soll in Zukunft am Samstag erfolgen. Das Hauptgewicht legten die Kollegen auf den Abschluß eines Tarifvertrages, damit ihnen auch in der schlechten Konjunktur die nötige Garantie geboten ist. Alle übrigen Forderungen wie: Regelung der Arbeitszeit, Abschaffung von Post und Logis wurden vorläufig zurückgestellt, um ein einheitliches Vorgehen zu ermöglichen. Am 8. August wurden die Forderungen an 35 Firmen gesandt mit dem Ersuchen um Rückantwort. Nur eine Firma hielt es der Mühe wert, darauf zu antworten, wenn auch ablehnend. Die anderen Firmen legten der Bewegung keinen Wert bei und glaubten, mit den paar Mann leicht fertig zu werden. In einer gutbesuchten Fuhrmannsversammlung am 21. August wurde der Streik beschlossen. Mehr wie 100 Kollegen legten am 22. August die Arbeit nieder und versammelten sich im Streiklokal. Eine solche Einmütigkeit in der Arbeitszeinstellung hatten die Ziegeleibesitzer nicht erwartet. Nun gingen sie auf die Suche nach Streikbrechern. Hausmeister und Stallener mußten einspringen, um die Ziegel nach der Stadt zu bringen. Welch ein trauriges Bild boten die Stallener, die schlecht gekleidet und zum größten Teile barfuß neben dem Gespanne hergingen. Ein Teil der Arbeitgeber schämte sich allerdings, diese Leute als Arbeitswillige zu mißbrauchen. Auch unsere Kollegen auf den Bauten weigerten sich, die Steine abzuladen. Auf einigen Bauten wurde mit der Arbeitsniederlegung gedroht, wenn die Streikbrecher wieder kommen sollten. Am zweiten Tage fanden nunmehr die Verhandlungen statt, die mit einem Teil der Arbeitgeber zu einer Einigung und zu einem Tarifabschluß führten. Der Verband der Arbeitgeber für das Baugewerbe in München und Umgebung, dem 16 Ziegeleibesitzer als Mitglieder angehören, beantragte eine Verhandlung, die zu diesem Ergebnis führte. Nun galt es auch noch die übrigen 24 Firmen in das Tarifverhältnis zu zwingen, was auch innerhalb einer Woche bis auf 4 Firmen gelang. Am 27. August wurde der Streik als beendet erklärt und über die Firmen Sedlmeyer-Oberföhring, Gschwendner-Unterföhring, Neischedenning und Bermeier-Jambory die Sperre verhängt. Nunmehr stehen 115 Kollegen bei 36 Firmen im Tarifverhältnis. Nachstehender Tarifvertrag wurde vereinbart:

Tarifvertrag.

Abgeschlossen zwischen dem Verband der Arbeitgeber des Baugewerbes für München und Umgebung und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung I München, für die Ziegeleien der Münchener Umgebung.

1. Arbeitszeit.

Sinftlich der Arbeitszeit bleibt es bei den bisherigen Verhältnissen.

2. Lohn.

Der Wochenlohn für Fuhrleute beträgt 25.— M. Für Schlafstelle und Versicherungsbeiträge kommen pro Woche 2.— M. in Abzug.

3. Sonntagsarbeit und Stalljour.

1. An Sonntagen sollen nur die notwendigsten Stallarbeiten verrichtet werden.
2. Soweit Fuhrer notwendig sind, sind 50 Pf. pro Stunde zu bezahlen.

3. Für den Mittag- und Abendstall sind Stalljournen einzuführen und müssen diese abwechselnd geleistet werden.

4. Sonstiges.

a) Für diejenigen Fuhrleute, welche in Kost und Logis stehen, beträgt der Barlohn 10,— Mk. und 60 Pf. pro Werktag Biergeld.

b) Der Lohn soll nach Möglichkeit am Samstagabend ausbezahlt werden, längstens Sonntag früh.

c) Kündigung findet gegenseitig nicht statt, jedoch kann das Arbeitsverhältnis nur für den Schluß des Arbeitstages gelöst werden.

d) Maßnahmen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung dürfen beiderseits nicht stattfinden. Eine Verschlechterung der bisherigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse darf nicht stattfinden.

5. Tarifbauer.

Dieser Tarifvertrag gilt vom 24. August 1910 bis 21. März 1913. Derselbe läuft schrittweise auf ein Jahr weiter, falls er nicht von Seiten eines der vertragsschließenden Teile vier Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

München, den 14. September 1910.

Für den Verband der Arbeitgeber des Baugewerbes für München und Umgebung: gez.: Verquillier, Sekretär.

Für den Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung I München:

Theodor Eichner, Paul Werthmann.

Die Kollegen, obwohl zum größten Teile jung organisiert, haben ihre Feuerprobe glänzend bestanden. In Mehrlohn wurde durchschnittlich wöchentlich 3 Mk. erzielt. Für die Sonntagsarbeit wird nunmehr pro Stunde 50 Pf. bezahlt. Mit diesem Erfolge sind die Kollegen vorläufig zufrieden. Nun erwacht ihnen die Aufgabe, das Erreichte festzuhalten und die Organisation auszubauen und zu stärken, damit nach Ablauf dieses Tarifes weitere Verbesserungen für die Kollegen erzielt werden können.

Schönebeck. Zweck Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse hatten die Kollegen bei der Getreide-, Futter- und Düngemittel-Handlung M. Damin eine Forderung eingereicht. Nachdem die Kommission vorstellig geworden war, wurde folgende Vereinbarung getroffen: Der Tagelohn wird von 3,50 Mk. auf 3,75 Mk. erhöht. Für Ueberstunden werden 40 Pf. gezahlt. In sanitärer Beziehung wurde ebenfalls ein Erfolg erzielt. Es war hier noch kein heizbarer Raum vorhanden, wo die Kollegen ihre Mahlzeiten einnehmen konnten. Dieser wird jetzt eingerichtet. Auch wird die Wasserleitung renoviert, um den Kollegen, die immer an Mangel von Trinkwasser zu leiden hatten, jetzt entgegenzukommen. Sollten auch nicht alle Forderungen durchgedrückt werden, so bedeutet doch das, was erreicht ist, eine Steigerung des Lohnes von 1,50 Mk. pro Woche. Nur durch einiges Vorgehen der Kollegen konnte dieses erreicht werden. Wägen die Kollegen in den Fuhrwerksbetrieben hieraus zu erfahren, was durch Einigkeit erreicht werden kann. Denn gerade hier im Fuhrwesen fehlt diese, darum sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Fuhrwesen die traurigsten von allen anderen Betrieben.

Ebenso erreichten die Lohnarbeiter des Expeditions- und Elbschiffahrtskontors eine kleine Verbesserung der Bezahlung der Ueberstunden und Sonntagsarbeit. In einer Eingabe des Gauleiters wurden die Wünsche der Kollegen der Firma mitgeteilt. Nach zweimaliger Verhandlung des Gauleiters und Betriebsausschusses mit der Firma konnte eine Erhöhung des Stundenlohnes nicht erreicht werden. Für die Bezahlung der Ueberstunden und Sonntagsarbeit wurden 40 Pf. für die Ueberstunde, bisher 35 Pf. und 50 Pf. pro Stunde für Sonntagsarbeit bewilligt. Bisher wurden für Sonntagsarbeit 40 Pf. die Stunde bezahlt. In einer Betriebsversammlung erklärten sich die Kollegen mit dem, was erreicht worden ist, einverstanden. Kollegen vom Expeditions-Kontor, jetzt gilt es die Organisation auszubauen und zu jeder Zeit die nicht organisierten Kollegen, welche dort in Lohn beschäftigt sind, dem Deutschen Transportarbeiterverband zuzuführen.

Stettin. Eine gut besuchte Versammlung des Arbeiterpersonals der hiesigen Molkereien fand hier am 31. August statt. Fabelhaft war hier in den drei in Frage kommenden größeren Betrieben versucht worden, regere Anteilnahme der Kollegen für die Organisation zu erwecken; jedoch war unser Bemühen stets vergeblich, da meistens niemand oder nur ein paar Kollegen zu den von uns arrangierten Zusammenkünften erschienen. Dies hat sich in letzter Zeit zum Besten gewendet. Es war uns nämlich, in den letzten Wochen Mitglieder aus den Molkereibetrieben für uns zu werben, da es die gegenwärtigen Zeitverhältnisse fertig brachten, den Kollegen, die Augen zu öffnen und sie zu zwingen, über ihre Lage nachzudenken. Nachdem wir, wie schon angeführt, Mitglieder in den Molkereien gewonnen hatten, wurde bei den Kollegen der Wunsch laut, eine gemeinsame Versammlung zu haben und eine gegenseitige Aussprache herbeizuführen. Diese Versammlung fand am 31. August statt. Der Gauleiter hatte das Referat über: „Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Molkereien Stettins“ übernommen. An der Hand reichhaltigen Tatsachenmaterials führte der Redner den Anwesenden die überaus ungünstigen Verhältnisse, unter denen die Kollegen bedauerlicherweise zu arbeiten gezwungen sind, vor Augen. Um die Kollegen allerorts mit den hiesigen Zuständen bekannt zu machen, lassen wir hier einiges folgen.

In der Stettiner Molkerei-Gesellschaft, G. m. b. H., sind 38 Kutscher und Arbeiter tätig. Außerdem noch ein größerer Stab von jüngeren Kollegen, den Mitfahrern. Sonst sind gewöhnlich in den kleinen und kleinsten Betrieben die Lohn-

und Arbeitsverhältnisse die traurigsten. Hier treffen diese ungünstigen Verhältnisse aber umgekehrt bei dem größten Betriebe in allererster Linie zu. Über hier muß man folgende Betrachtung ziehen, daß die Interessen dieser Gesellschaft, 35 an der Zahl, Großagrarter von echtem Schrot und Korn sind. Diese verstanden es schon von jeher, auf Kosten anderer ein behagliches Dasein zu führen. Hier nun verstehen sie es sehr gut, das Geschäftsrisiko auf andere Schultern zu packen, nämlich auf die Schultern der Molkereikutscher. Und das verhält sich wie folgt. Der Kutscher muß jeden Abend Ställe machen und die Milch, Sahne, Butter usw., welche er am Tage verkauft hat, bezahlen; ganz gleich, ob er Geld oder kein Geld für die abgesetzte Milch usw. erhalten hat. Auch schert sich die Molkerei nicht darum, ob dem Kutscher ein monatlich bezahlender Kunde durchgeht. Der Kutscher kann sehen, woher er sein Geld erhält. Allerdings bezieht der Kutscher eine fürstliche Entlohnung. Der Lohn beträgt hier zu Anfang pro Tag 3,10 Mk. Selbstverständlich gibt es Zulagen. Alle zwei Jahre wird pro Tag — zehn Pfennige zugelegt! Hier sieht man so recht die großagrariische Knickigkeit, wenn es an den eigenen Geldbeutel geht.

Um aber überhaupt in diesem Betriebe als Molkereikutscher Unterkunft finden zu können, muß man 200 Mark Kaution stellen. (1) Zu dieser Kaution kommen noch im Monat etwa 200 Mk. hinzu, welche bei der Kundschaft ausstehen, so daß schon 400 Mk. erforderlich sind, um hier Molkereikutscher spielen zu können. Aber das ist noch nicht Alles. Der Kutscher muß bis zur nächsten Lohnzahlung auch noch mit seiner Familie leben. Wer verpönt hier nicht Sehnsucht nach den großagrariischen Fleischtopfen und gefüllten Kompottschüsseln der Stettiner Molkerei-Gesellschaft?

Als weiterer Betrieb kommt dann die Molkerei „C e r e b e r g“, dem millionenschweren und äußerst frommen Herrn Duitorp gehörig. Hier erhalten die Molkereikutscher einen Lohn von 15,27 Mk. pro Woche ausgezahlt. Hierzu kommt dann noch allerdings freie Wohnung in der Duitorpschen „Willekolonie“. Wer kennt nicht den Ausspruch Wilhelmus II., wo er einen Vergleich zwischen Arbeiterwohnungen und Schweineställen anstellte. Die Duitorpschen Arbeiterwohnungen ähneln jenen. Aber Herr Duitorp sorgt noch weiter für seine Arbeiter. Jeder erhält ein Stückchen Land zum Kartoffelbau. Da nun aber Kartoffeln ständig auf diesem Acker angebaut werden, gedeihen diese nicht, sind zur menschlichen Nahrung also nicht zu gebrauchen und werden als Schweinefutter von den Arbeitern verwendet. Aber eins muß einem bei Herrn Duitorp besonders auffallen. Wo er als frommer Mann ringsum bekannt ist, läßt er seinen Arbeitern aber nicht so viel freie Zeit, um den Hauptkostenposten zu können. Oder aber absolviert Herr Duitorp in seiner freien Zeit so viel Vaterunser, daß diese auch für seine Arbeiter ausreichen? Man wird doch nicht annehmen wollen, daß Herr Duitorp nur für die Luftwelt als frommer Mann dastehen will. Wir erwarten also, daß hier Wandel geschaffen wird.

Weiter die Molkerei „S c h w e i z e r h o f“, einem Herrn Zelter in Neuhaus gehörig. Hier beträgt der Anfangslohn pro Monat 90 Mk. und steigt nach zwei Jahren auf 100 Mk. Nur soll es vorangekommen sein, daß man den Termin der Lohnsteigerung übersah. Im Orange des Geschäftes kann schon so etwas passieren. Sonst läßt die Behandlung sehr zu wünschen übrig. Kaution muß auch hier gestellt werden. So ungünstig, wie es mit den Molkereikutschern in den Betrieben ist, ist es auch mit den Arbeitern und jugendlichen Mitfahrern. Für sämtliche Angestellte kommen im Jahr 365 Arbeitstage in Frage. Für die Kutscher gibt es noch häufig Strafmandate. Aber auch solche Strafmandate, welche der Molkerei zugedacht sind, versucht man den Kutschern anzuhängen. Summa summarum: Arbeitszeit lang, Bezahlung miserabel; verbesserungsbedürftig alles. Wenn die Kollegen, wie sie in dieser Versammlung versprochen, zusammenhalten, ist die Zeit nicht mehr allzu fern, wo sie vermittelt ihrer Organisation geordnete Verhältnisse in den Molkereien Stettins schaffen werden.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Am 25. August fand eine gut besuchte Versammlung der Z e i t l i b r a n c h e statt, in der ein Kollege über „Kapital und Arbeit“ referierte. Die verdrehteste Verichwendung von Reichthümern auf der einen und das namenlose Elend auf der andern Seite veranlaßte den Redner auf die Schädlichkeiten der kapitalistischen Produktionsweise, die eine ungleiche Verteilung der Güter bedingt, einzugehen. St. Simon, Fourier und Robert Owen waren Vorläufer des modernen Sozialismus. Ihre gigantischen Anstrengungen scheiterten aber an dem Grundfehler ihrer Agitationsweise, daß sie von dem guten Willen der Besitzenden ein Eingehen auf ihre Lehren erwarteten. Sie blieben darum Utopisten, weil sie nicht einsahen, daß die Befreiung der Arbeiter nur das Werk der Arbeiterklasse selbst sein kann. Erst Karl Marx stellte diesen Grundbaustein auf, wie er überhaupt die ganzen ökonomischen Verhältnisse erst richtig erkannte. Redner erläuterte hier die Theorie des Mehrwertes. Des Weiteren kam Redner auf die von Karl Marx erkannten Gesetze dieser Produktionsweise und auf den Zusammenhang des Kapitals und der Lohnarbeit zu sprechen. Hier stehen sich nun zwei Massen gegenüber, eine kleine — aber mächtige — Klasse der Besitzenden und eine immer mehr anschwellende, nach Macht strebende Klasse des Proletariats, die sich beide aufs Schärffste bekämpfen. Um die Menschen zu billigen und willigen Arbeitsträgern zu machen, ist der ersteren Klasse jedes, auch die brutalsten Mittel recht. Unsere Aufgabe ist es, durch Eintritt in die bestehenden Organisationen und

mit diesen unsere Befreiung zu erkämpfen. Unsere Parole muß immer heißen: Nieder mit allen Volkssausaugern und Volkverrätern! Auch heute noch kann uns die Erde zum Paradiese werden. So schloß Redner seine Ausführungen. In der Diskussion wurde immer wieder darauf hingewiesen, daß wir nur durch die gewerkschaftliche und politische Organisation, durchhalten der Arbeiterpresse unsere Lage ändern werden. Der Leiter der Versammlung teilte noch mit, daß drei Kollegen aus der Branchenleitung ausgeschlossen sind und wurden in diese die Kollegen Bache, Knapp und Krenza gewählt.

Berlin. In der am 7. September stattgefundenen Versammlung referierte ein Kollege über die „Aufgaben der Gewerkschaften in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft“. Redner schildert die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse sowie auch der kapitalistischen Produktionsweise, welche es mit sich brachte, daß die Arbeiter sich schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts in Organisationen zusammenschlossen, die sich aber noch keine bestimmten Programme schrieben. Erst in späterer Zeit, Anfang der sechziger Jahre, gründete man den allgemeinen deutschen Arbeiterverein, und Ende der sechziger Jahre gründete man besondere Berufsverbände, welche nur die gewerkschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder wahrnahmen; das waren die Kassalcaner. 1869 wurde die Eisenacher Partei gegründet, welche sich nur ein politisches Programm aufgestellt hatte. 1875 vereinigten sich beide Parteien. Doch bald darauf folgte das Sozialistengesetz, unter welchem jede weitere Agitationsarbeit fast unmöglich gemacht wurde. Erst nach dem Fellen des Sozialistengesetzes übten sich die Fachverbände, in denen sich immer mehr der Gedanke Bahn brach, sich in Zentralorganisationen zusammenzuschließen. Indem der Referent alle Vorteile der Gewerkschaften den Kollegen klar vor Augen führte, richtete er an dieselben den Appell, für Aufklärung unter den uns noch fernstehenden Kollegen Sorge zu tragen und sie der Organisation zuzuführen, denn nur die organisierte Arbeiterschaft ist eine Kulturmacht, unter der jeder, der sich ihr entgegensetzt, zermalmt wird. Wenn es uns aber erst gelungen sein wird, alle indifferenten Kollegen der Organisation zuzuführen zu haben, dann wird auch der Zeitpunkt nicht fern sein, wo wir das uns gesteckte Ziel, die Vergesellschaftung des Staates und die Befreiung der Arbeiterklasse aus dem Joche des Kapitalismus erreicht haben werden. — Kollege Löbener wurde als Befürworter gewählt. Ferner forderte er die anwesenden Kollegen auf, für den nächsten Versammlungsbesuch lebhaft Propaganda zu machen.

Dreslau. In einer am 14. d. M. abgehaltenen zahlreich besuchten Versammlung der Expeditionskutscher und Arbeiter beschäftigten sich die Anwesenden mit den immer mehr steigenden Preisen für Lebensmittel usw.

Der Bevollmächtigte der hiesigen Verwaltungsstelle hatte das einleitende Referat übernommen und legte den Anwesenden verschiedene abgeschlossene Tarife anderer Städte vor, die im Gegensatz zu Breslau ein einigermaßen menschenwürdiges Dasein ermöglichen. Während in Halle, Leipzig, Dresden, Berlin und einer Anzahl kleiner Städte Löhne von 25—35 Mk. und mehr gezahlt werden, bringen es die Herren in Breslau fertig, solche von 15—20 Mk. zu zahlen. Dabei haben sie bereits im April 1909 die Kollfänge erhöht, angeblich weil die Löhne der Angestellten gestiegen seien. Leider haben diese davon nichts gemerkt. Indem er am Schluß seiner Ausführungen die Kollegen aufforderte, Schulter an Schulter zur Eringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen zu kämpfen, ermahnte er die Anwesenden, auch ferner treu zur Organisation zu halten, nur dadurch können die Verhältnisse gehesert werden. Die Diskussion war eine recht lebhafte, verschiedene Wiesen nach, welchen Nutzenprofit der Unternehmer von den Angestellten habe, und welche miserablen Lohn im Vergleich den Angestellten gezahlt würde.

Einmütig wurde beschlossen, an der geforderten einmaligen Zulage von 3 Mark festzuhalten und des Weiteren über sonstige Verbesserungen in den Betrieben mit dem Vorstand des Expeditur-Bereins in Verbindung zu treten.

Samburg. Am 14. September fand eine sehr gut besuchte Versammlung für W i n n e n s c h i f f e r statt. In 1½ stündigen Ausführungen behandelte Reichstagsabgeordneter Genosse W i l h. M e s s e r das Thema: „Welcher Kurs ist der rechte?“ An der Hand des ersten Teiles des Erfurter Programms befruchtete Redner die grundsätzlichen Forderungen der Sozialdemokratie. Als er vor nunmehr 17 Jahren hier über das W i n n e n s c h i f f e r g e s e z gesprochen habe, seien ihm nicht nur Schiffseigner, sondern auch einige Arbeiter derselben entgegengetreten und hätten ihm gesagt, daß die Schiffleute selber wissen müßten, was ihnen not tut; es sei nicht Sache der Sozialdemokratie, die Interessen der Schiffleute zu vertreten. Er habe jedoch trotzdem im Reichstage die Forderungen der W i n n e n s c h i f f e r vertreten. Es sei aber nicht angenehm, wenn ihm im Reichstage die Forderungen dieser rückwärtigen Arbeiter entgegengehalten würden. Zwar seien heute schon viele in ihrer Gewerkschaft organisiert, aber immer noch nicht davon überzeugt, daß sie auch der Partei angehören müßten. Was aber will nun die Sozialdemokratie? Jeder, der aufmerksam das Programm der Sozialdemokratischen Partei liest, werde erkennen, wie sich die erhobenen Forderungen in Selbstverständlichkeiten auflösen. Der Redner führt der Versammlung dann vor Augen, wie die Entwicklung dazu geführt habe, daß das große Kapital den Kleingewerbetreibenden mehr und mehr ausschaltete. Wenn das bei den W i n n e n s c h i f f e r n noch nicht in vollem Umfange geschehen sei, so nur deshalb nicht, weil dieser Gewerkschaft dem großen Kapital wohl nicht profitabel genug erscheine. Schon konnte man beobachten, wie die W i n n e n s c h i f f e r oft nur durch Anspannung aller

Kräfte und Mitarbeit aller Familienmitglieder ihr Leben fristeten und es sei nur eine Frage der Zeit, bis auch hier die Entwicklung den kleinen Schiffs-eigner verdränge. Als der Mensch über seinen Bedarf hinaus für andere produzierte, als der Handwerksbetrieb begann, habe diese Entwicklung eingeleitet, und unantastbar werde sie fortgeschritten. Die in immer größerem Umfange sich herausbildende Arbeitsteilung ermüde eine fortgesetzte Steigerung der Produktionsfähigkeit. Das Auftreten der Dampfkrast, der Maschine, haben diese Entwicklung beschleunigt. Statt daß nun aber die Erleichterung der Arbeit und ihre gesteigerte Produktivität der Gesamtheit zugute käme, stecken einige wenige Kapitalbesitzer den Vorteil in ihre Tasche. In den „Webern“ habe Gerhart Hauptmann geschildert, wie die Arbeiter in der Maschine den großen Konkurrenten sehen und sie zerstören. Das sei töricht und könne den Lauf der Entwicklung nicht hemmen. Die Sozialdemokratie fordere die Abschaffung des Privateigentums an Produktionsmitteln, soweit diese zur Ausbeutung der Arbeitskrast eines anderen angewandt würden. So nur könne das gleiche Recht für alle seine Verwirklichung finden. Das Verbot vom allgemeinen Teilen sei ein albernere Märchen. Wenn die Mittelständler den Kleingewerbetreibenden den goldenen Boden des Handwerks zurückerobern wollten, so sei das ein vergebliches Bemühen. Durch gesetzliche Bestimmungen sei dem Kleinbetrieb nicht zu helfen. Die Verhältnisse zwingen die selbständigen Binnenfahrer, sich gegenseitig zu unterbieten. Die Entwicklung habe die Gesellschaft in zwei Heerlager gespalten. Auf der einen Seite Nichtstun und Ueberfluß, auf der anderen Seite schweres Ringen um die Existenz und Massenarmut. Der verfloßene Kolonialdirektor Demburg habe im Reichstage konstatiert, daß der deutsche Nationalreichtum sich in 20 Jahren um 30 Milliarden vermehrt habe. Die Aufwände würden vergeblich einen Teil dieses Reichtums in ihren Taschen suchen. (Lebhafte Zustimmung). Zwanzig Jahre bewußtste man sich mit der Unternehmung der Verhältnisse in der Binnenschiffahrt jetzt verlaute ja, daß die Unternehmung abgeschlossen sei. Komme die Angelegenheit wieder im Reichstage zur Sprache, so sei es Sache der Binnenfahrer, ihren Forderungen kräftigen Nachdruck zu verleihen. Früher habe die Organisation gefehlt, heute sei durch sie schon vieles erreicht worden. Habe sie sich erst auf einzelne Berufe erstreckt, so sei sie später auf Städte und schließlich über das ganze Reich ausgebreitet. Der Kampf zwischen den Käufern und Verkäufern der Arbeitskrast führe, er müsse sich notwendig auch auf das politische Gebiet erstrecken. Da können sich alle Arbeiter zu einer kompakten Masse zusammenfinden. Die Erkenntnis, so schloß der Redner seine pathetischen Ausführungen, muß erst dämmern, daß die kapitalistische Wirtschaftsordnung ihrem Bankrott zusehert. Wenn alle Arbeiter erst das begriffen haben, werden wir bald nicht nur nach Hunderttausenden, sondern nach Millionen zählen. Lesen Sie unsere Zeitungen und unsere Broschüren, schließen Sie sich wie der gewerkschaftlichen Organisation so auch der Partei an. Wir wollen keine Willkür, sondern überzeugte Anhänger, die mit dem Herzen und dem Verstand unsere Sache erfasst haben. Mit uns das Volk, mit uns der Sieg! (Lebhafte Beifall.)

In der nun folgenden Diskussion führte Hermann aus: Er habe schon in den neunziger Jahren mit dem Referenten an den Beratungen über das Binnenschiffahrtsgesetz teilgenommen. Noch sei aber nichts geschehen. Es genüge nicht, der Gewerkschaft anzugehören, man solle auch in die Partei einreten. Schramm wies darauf hin, daß überall da, wo die Partei und Gewerkschaft im Vordergrund stehe, die „Fuselwirtschaft“ der Heydebrandt und Genossen keinen Boden finde. Er führte den zahlenmäßigen Nachweis, daß durch Festsetzung der Nachtruhe, wie sie von den Binnenfahrern gefordert wird, eine große Anzahl Arbeitskräfte mehr beschäftigt werden könnte. Nowalski und Dank sprachten im zustimmenden Sinne.

Allgemeines.

Zur Regelung des Fahrverkehrs haben die Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten folgenden Erlaß an die Oberpräsidenten gerichtet: „Nachdem nunmehr für den Fahrverkehr auf öffentlichen Wegen in ganz Preußen durch Polizeiverordnungen einheitlich vorgeschrieben ist, rechts auszuweichen und links zu überholen, erachten wir es für geboten, daß von den nachgeordneten Behörden, auf die strenge Durchführung dieser Bestimmungen mit Nachdruck hingewirkt wird. Gleichzeitig wird dafür Sorge zu tragen sein, daß auch die sonst für den Fuhrwerksverkehr bestehenden polizeilichen Vorschriften mit größerer Strenge gehandhabt werden, als dies bisher geschehen ist. Wie die Erfahrung lehrt, pflegen namentlich die Fuhrwerke der Pferde fuhrwerke jenen Bestimmungen nur geringe Beachtung zu schenken. Bei der Begegnung mit Fuhrwerken weichen sie nicht immer nach rechts, sondern nach der besser besetzten Straßenseite aus. Wenn sie von anderen Fahrzeugen, insbesondere von Kraftwagen überholt werden sollen, beachten sie die vom Führer des überholenden Wagens gegebenen Zeichen häufig nicht und machen außerdem nicht immer Links, sondern je nach dem Zustande der Straße auf der einen oder auf der anderen Seite zum Vorbeifahren Platz. Sehr oft wird ferner gegen die Vorschriften verstoßen, die verbieten, daß die Lenker von Fuhrwerken während der Fahrt schlafen oder die Gespanne unbeaufsichtigt auf der Straße stehen lassen. Endlich werden die Wagen während der

Dunkelheit häufig nicht vorschrittsmäßig beleuchtet. Ein großer Teil der Unfälle im öffentlichen Fahrverkehr dürfte lediglich auf eine solche nicht ausreichende Befolgung der polizeilichen Vorschriften zurückzuführen sein. Dies gilt namentlich mit Bezug auf den stetig zunehmenden Verkehr mit Kraftwagen, der sich nur dann glatt vollziehen kann, wenn die bestehenden Vorschriften von allen auf den öffentlichen Wegen verkehrenden Fuhrwerken genau befolgt werden. Hierbei machen wir auf Ersuchen des Kriegsministers besonders darauf aufmerksam, daß die Bedeutung des Kraftfahrzeuges als militärisches Verkehrsmittel und Nachrichtenmittel stetig zunimmt, so daß die Notwendigkeit besteht, den höheren Führern in den Manövern mehr als bisher Gelegenheit zur kriegsmäßigen Ausnutzung dieses Verkehrsmittels zu geben. Bei den Herbstübungen der Truppen werden daher in Zukunft im wachsendem Umfange Kraftwagen zur Verwendung gelangen. Es erscheint geboten, zur Verhütung von Unfällen vor Beginn der Herbstübungen die Bevölkerung in geeigneter Form hierauf, sowie auf die Notwendigkeit einer strengen Befolgung der bestehenden Fahrvorschriften mit dem ausdrücklichen Hinzufügen hinzuweisen, daß gegen alle Verletzungen jener Vorschriften unanlässlichlich vorgegangen werden müsse.“

Dieser Erlaß scheint eine Anregung der Automobilclubs und der Militärbehörde zu sein und richtet sich speziell gegen die Lenker von Pferde fuhrwerken auf der Landstraße. Es wird von dem Fuhrmann mehr Aufmerksamkeit im Fahrverkehr, wie bisher verlangt. Die Folge davon wird sein, daß die Fuhrleute immer mehr die Verkürzung ihrer Arbeitszeit von den Unternehmern fordern müssen, damit sie im Bett und nicht auf dem Fuhrwerk zu schlafen brauchen.

Eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit wird im Interesse des Verkehrs von den Fuhrwerkseigentümern schon seit 1896 gefordert, aber dafür scheinen die Minister wenig Verständnis zu haben. Bemerkenswert ist, daß Ministererlasse bei unseren Behörden so gut wie keine Beachtung finden, sobald Anweisungen für sie in Betracht kommen. Beweis: die Durchführung des Erlasses vom Juli 1909, in dem die Schulente und Gensdarmen angewiesen sind, Fuhrwerkseigentümer und Automobilisten bei eventuellen Vergehen gegen die Straßenordnung erst einmal zu warnen, bevor zur Bestrafung geschritten wird. Kein Beamter, noch weniger ein Gericht, lehrt sich heute um diesen Erlaß. Mit den Worten: „Was geht uns der Erlaß des Ministers an“, wird derselbe abgetan.

Da jedoch der diesmalige Erlaß sich direkt gegen die Fuhrwerkseigentümer richtet, möchten wir alle Kollegen ermahnen, sich streng danach zu richten. In dem heutigen Stadium des Verkehrs ist es schon von selbst Pflicht aller denkenden Kollegen, alles zu vermeiden, was den Wagenlenkern unter sich das Leben erschwert. Andernfalls werden wir ja sehen, inwieweit bei diesen beiden Erlassen das übliche zweierlei Maß wiederum eine Rolle spielt. Also: Achtung! Kollegen!

Aus der Geschichte des Verkehrs. Ein lesenswertes Büchlein ist jenseit in dritter Auflage erschienen: „Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900“ von dem Münchener Professor W. Vogt. Wenn auch die prinzipiellen Anschauungen des Verfassers keineswegs unantastbar sind — er sieht die Entwicklung des Verkehrs fast als die einzige oder wenigstens allerwichtigste Ursache der wirtschaftlichen Umwälzungen an und verfährt ganz und gar, daß die Fortschritte des Verkehrs selbst erst die Wirkung anderer Ursachen sind — so sind doch die von ihm mitgeteilten Tatsachen von Interesse und sicherlich den Laien zum Teil unbekannt. Im einleitenden Kapitel gibt er eine Uebersicht über die wichtigsten Fortschritte der Verkehrsmittel in der Zeit von 1500 bis 1800, woraus man unter anderem das folgende erfährt. Um Jahr 1500 konnte man auf den Landstraßen vielfach nur reiten, nicht fahren, so vernachlässigt waren sie. Erst im 17. Jahrhundert begannen die Fürsten mit dem Bau von Kunststraßen. Und zwar aus demselben Grunde, wie einst die römischen Kaiser: es gab sonst keine Möglichkeit, die Infanterie schnell vorwärts zu bringen und auch keine Möglichkeit des geregelteten Postdienstes, ohne den ein größeres Reich nicht regiert werden kann. Jedoch wurde der Straßenbau zunächst nur in Frankreich gepflegt, erst im 18. Jahrhundert folgten einzelne deutsche Fürsten dem französischen Beispiel. Noch 1805 waren z. B. in dem ehemaligen Bistum Münster die Wege so schlecht, daß der Kammerpräsident v. Vinde bei Eröffnung des Cleve-Märkischen Landtages es vorzog, die 4 1/2 Meilen lange Strecke von Münster bis Hamm zu Fuß zurückzulegen. Vielfach hat erst der Einfluß Napoleons am Anfang des 19. Jahrhunderts bessere Straßen in Deutschland erzwingen — Dagegen hatte sich eine staatliche Post etwa seit 1500 in Frankreich und Deutschland entwickelt, die auch schon im 17. Jahrhundert es übernahm, Briefe für das Publikum gegen Entgelt zu befördern, Passagiere in Kutschen zu transportieren und endlich auch verpackte Stückgüter regelmäßig mitzunehmen. Das Fahrgehalt kostete 1752 im mittelhessischen Gebiet 1/2 Gulden pro Person und Meile, das ist etwa 7 1/2 Pf. pro Kilometer, ungefähr soviel wie heute die Eisenbahnfahrt erster Klasse einschließlich der Steuer.

Die Schiffahrt war ziemlich weit entwickelt. Die Jahrhundert vor 1500 hatten durch die Fortschritte der Wissenschaft — z. B. den Gebrauch des Kompasses — die Vorbedingungen für lange Fahrt auf hoher See geschaffen. Seit 1450 baut man immer größere Schiffe. Das Schiff des Kolumbus soll nur für 150 Tonnen Ladung gebaut gewesen sein. Am Anfang des 16. Jahrhunderts gab es schon 1000 Tonnen-schiffe. Auch die Binnenschiffahrt machte Fortschritte,

doch waren ihr die künstlichen Hemmnisse sehr lästig. Der z. B. auf der Elbe von Hamburg nach Magdeburg fuhr, hatte ums Jahr 1800 14 mal Zoll zu bezahlen, und auf dem Main von Bamberg bis Mainz waren 33 Zollstellen. Lästiger noch als das Zahlen war den Schiffsmännern der Zeitverlust, da sie an den Zollstellen oft stundenlang warten mußten.

Einen großen Fortschritt bedeutet die Anlage von Kanälen mit Ueberwindung unebener Terrains, was erst im 17. Jahrhundert nach Erfindung der Kammer-schleuse möglich war.

So ermöglichte um 1800 die Segelschiffahrt die Beförderung von Kolonialwaren und von Massengütern auf große Entfernungen. Dagegen war der Landtransport, soweit Flüsse und Kanäle fehlten, noch recht teuer. Man berechnet, daß Holz zum Brennen eine Fracht von mehr als fünf Meilen, ja oft von mehr als 20 Kilometer nicht vertragen hat. Auch Getreide zu transportieren, kostete riesige Summen, selbst auf dem Wasserwege, wenn es Stromauf ging. Eine ungarische amtliche Veröffentlichung gibt an, daß am Anfang des 19. Jahrhunderts ein Weizentransport von Szegedin bis Raab für je eine Szegediner oder zwei Preßburger Megen Weizens 3—4 Gulden Schiffsfracht kostete. Der Landmann in der Theißgegend oder im Banat erhielt in der Regel nicht so viel für seinen Weizen, wie der Kaufmann Schiffsfracht bis Raab bezahlte. Zum Sinaufziehen von ein paar zusammengepökelten mittelgroßen Schiffen brauchte man neun Schiffer, 2 Fuhrleute, 38 Treiber und 38 Pferde. Die Fahrt von Budapest bis Wien dauerte 20—25 Tage.

Magdeburg. K Lager eines modernen Sklaven. Von einem Mitgliede unserer Verwaltungsstelle erhielten wir folgenden Brief:

„Magdeburg, Datum des Poststempels.
Werter Kollege!

Ich bin hier im Hotel . . . als Silberputzer seit 1. Februar 1909 beschäftigt. Habe eine Arbeitszeit von morgens 9 bis nachts 1/2 11 Uhr, bei einer durchschnittlichen Unterbrechung von einer Stunde. Bin im Transportarbeiterverband und auch politisch organisiert und Mitglied des deutschen Arbeiter-Abstinentenbundes, einer Vereinigung, die auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung steht. Das öffentliche Leben hat für mich sehr viel Interesse. Sie können sich denken, wie mir zu Mute ist, wenn man infolge seiner wirtschaftlichen Lage an Partei und Gewerkschaft keinen Anteil nehmen kann. Mein jetziges Leben ist nur ein Vegetieren. Verbannt zur Untätigkeit, ohne jene Genüsse, die uns moderne Proletarier das Leben erst wert machen. Eingekerkelt zwischen Sklaven, die ihrer Meinung nach keine sein wollen, während mein ganzes Sinnen vom Geiste des Sozialismus erfüllt ist. Begreifen Sie es, Kollege, daß ich hier heraus muß! Da ich nun nicht alleine bin (alte Mutter), mußte ich diese Stelle annehmen, bis ich Erlaß finde. — Meine Bitte geht nun dahin, mir so schnell wie möglich eine andere Stellung zu besorgen.

Mit kollegialem Gruß

Unterschrift.“

Dieser Brief spricht Bände. Was könnte dieser Kollege im Dienst unserer Bewegung leisten, wenn ihm nicht seine wirtschaftliche Lage dazu gezwungen hätte, eine solche Stellung anzunehmen. Eine 15-stündige Arbeitszeit, wird da nicht die geistige Fortbildung mit Gewalt unterdrückt? Zwischen Sklaven, die keine sein wollen und nicht merken, daß sie doch solche sind, muß ein solcher Kollege dahingehen. Aber so wollen es ja leider noch ein Teil unserer Unternehmer, denn die dümmsten Arbeiter sind ja für sie immer noch die besten. Bei solchen können sie ihren Ausbeutungsgehilfen freien Lauf lassen. Nur wenn unter diesen modernen Sklaven die Organisation mehr Eingang als bisher gefunden hat wird es möglich sein, diese himmelschreienden Lohn- und Arbeitsbedingungen von Grund auf zu ändern.

Mitteilungen des Vorstandes.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts nachgenannte Mitglieder: In Hamburg, Sektion der Seelente: Witticher, Paul, Buch-Nr. 5372; Maier, Wilhelm, Buch-Nr. 5913; Rommel, Anton, Spt.-Nr. 112374; Bier, Georg, Buch-Nr. 2812. In Preßfeld: Gebder, Aug., Spt.-Nr. 269102; Gorb, A., Spt.-Nr. 269254; Hoffmanns, Johann, Spt.-Nr. 269033; Segmann, S., Spt.-Nr. 269017; Steimann, Math., Spt.-Nr. 269032.

Verloren gegangen sind die Mitgliedsbücher nachstehend verzeichneter, der Verwaltungsstelle zugehörige Kollegen: Jansen, Hermann, Spt.-Nr. 273276, eingetreten am 1. April 1909; Nachtigall, Fritz, Spt.-Nr. 373704, eingetreten am 21. Juni 1910.

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

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

Verwaltungsstelle Bittau.

Die Adresse des Kassierers ist ab 1. Oktober 1910: Johann Schöbel, Goldbachstr. 26, 2 Tr.

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

Geforderte Niederknüppelung der Arbeiterschaft.

II.

Nach den wütenden Schimpfproben, die Herr Alexander Dr. Tille in den ersten beiden Bänden seiner „Verfassungs-politik“ zum besten gegeben hat, kann es nicht wundernehmen, wenn er im dritten Band in der bisherigen Weise fortfährt. Der Unterschied ist nur der, daß für die auf politischem Gebiete angeblich für das Unternehmertum bestehenden Mißstände in erster Linie die Beamten und die Arbeiter verantwortlich gemacht werden. Ganz besonders ist ihm die politische Betätigung der Arbeiterklasse und ihr Einfluß, den dieselbe sich auf die Gesetzgebung zu verschaffen gewußt hat, verhasst. Er verlangt deshalb eine Aenderung des unheimlichen Wahlrechts, welches nicht einmal die „Baganten, die Räuber und Totschläger von der Wahl ausschließt.“ Mit der Einführung der Sozialversicherung — die er konsequent „Klassenversicherung“ nennt — hätte eine Wahlrechtsänderung Hand in Hand gehen müssen: „Wenn man in Anbetracht der allgemeinen Bührpflicht im Reiche das Recht einer Wahlstimme der untersten Volksschicht nicht nehmen wollte, so hätte man die Inhaberschaft einer Wahlstimme doch wie in England an die Inhaberschaft eines eigenen Haushalts knüpfen und den hauswirtschaftlichen Vollmündigen eine Mehrstimme zuerkennen müssen.“ (Band 3, Seite 13.)

Als das Reich gegründet worden sei, seien alle Deutschen vor dem Gesetze gleich gewesen. Durch die Versicherungsgesetzgebung seien, so wird weiter ausgeführt, die unteren Klassen jedoch bevorzugt worden, weil sie Renten erhielten. Es sei daher eine einfache Forderung der Gerechtigkeit, wenn man denen, die nicht unter die Versicherungsgesetzgebung fallen, zwei und drei Wahlstimmen einräumt. Der bescheidene gesetzliche Schutz gegen die rücksichtslose Ausbeutung der Arbeiterschaft durch den Kapitalismus und die wahrlich nicht minder bescheidenen sozialpolitischen Gesetze erregen begreiflicherweise ganz besonders den hellen Zorn des Herrn Tille. Von der geplanten Witwen- und Waisenversicherung, die mit ihren erschreckend niedrigen Sätzen die Witwe vielfach schlechter stellen wird, als das heute, wo die Armenverwaltung für die bedürftige Witwe einzustehen hat, der Fall ist, sagt er, daß sie „dem Arbeiter auch noch die letzte Zukunftssorge, die Sorge um Weib und Kind nach seinem Tode“ abnehme. Der ganze Haß, den dieser kapitalistische Goldschreiber gegen unsere sozialpolitischen Einrichtungen hat, kommt in folgendem Auspruch in seiner ganzen Brutalität zum Ausdruck: „Die Krankenrente ist durch ihre Höhe vielfach eine Gabe an feiernde Faulenzer geworden, die Unfallrente, seit Renten von 120 vom Hundert möglich sind, eine Prämie auf den Unfall. Invalidrenten werden von Lohnarbeitern bezogen, welche noch sehr wohl arbeitsfähig sind. Damit ist die Krankenversicherung zu einem Mittel der Ausbeutung derer geworden, welche ihre Lasten tragen.“ (Band 3, Seite 183.)

Es ist glatt aus den Fingern gezogen, daß jemand 120 pCt. seines Arbeitsverdienstes als Rente erhält. Die Vollrente beträgt bekanntlich nur zwei Drittel des Jahresarbeitsverdienstes und nur, wenn der Verletzte infolge des Unfalles völlig hilflos ist und fremder Pflege und Wartung bedarf, erhält er die Rente bis zur Höhe des Jahresarbeitsverdienstes. Die 1500 Mk. übersteigenden Beiträge werden bei Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes nur mit einem Drittel eingestuft. Dafür wird aber den Arbeitern, welche nicht den auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes festgesetzten Lohn verdienen (wobei der Gesetzgeber die jugendlichen und älteren Arbeiter im Auge hat), dieser ortsübliche Tagelohn bei Berechnung ihres Arbeitsverdienstes zu Grunde gelegt. Es ist geradezu unerhört, in welcher Weise die Arbeiterschaft hier beschimpft wird; das Krankengeld ist eine Gabe an Faulenzer, das Versicherungsweisen ist zu einer Ausbeutung der Unternehmer seitens der Arbeiter geworden. Herr Tille kommt in seinem krauthaften Bestreben zu dem geradezu verrieten Schluß, die Lasten direkt auf den Kopf zu stellen, indem er aus dem ausgebeuteten Arbeiter den Ausbeuter macht, und den Unternehmer als das Ausbeutungsobjekt bezeichnet. Herr Tille, der Goldschreiber der Unternehmer, hält die Lohnarbeiterschaft noch nicht für reif für den Bezug einer Krankenrente in der heute üblichen Höhe und er verlangt deshalb, daß das Krankengeld unter keinen Umständen, also auch bei Doppelversicherungen, nicht mehr betragen dürfe, als die Hälfte des in gefunden Tagen verdienten Lohnes. Wie die Krankenrenten, so sind Herrn Tille natürlich auch die Unfallrenten viel zu hoch. Aber nicht nur die unfallversicherten Arbeiter sind ihm eine sittenlose, unmoralische Gesellschaft, die „unverdiente Lohnzuschüsse aus fremden Taschen“ für sich beanspruchen, sondern er kann es sich nicht einmal versagen, die des Ernährers beraubte Witwe in gemeiner Weise zu beschimpfen. Er wendet sich gegen die Schiedsgerichte, die nach seiner Ansicht immer geneigt seien, anzunehmen, daß der Tod eines Arbeiters durch die zuletzt geleistete Betriebsarbeit zwar nicht verursacht, aber vermutlich beschleunigt worden sei. Das genügt nicht selten, um der Witwe, die sich in vielen Fällen bald darauf einem nicht gerade einwandfreien Leben ergibt, zeltlebens hierzu auf Genossenschaftsrenten die Mittel zu bewilligen. Und die Berufsgenossenschaft hat dann zum Schlusse so und soviel Todesfälle mehr, für welche die Proftwitw der Unternehmer von einer tendenziösen Presse verantwortlich gemacht wird. In's Häuslichen lachen sich dabei die Leuten, welche bei dem betriebenen Schwindel als Partei, Rechtsbestand oder Zeuge bewußt dazu mitgewirkt haben, aus einer ihnen längst bekannten Krankheitsfolge eine Unfallfolge zu machen.“ (Band 3, Seite 193/194.)

Die ostpreussische Landwirtschaftskammer hat vor einigen Jahren die kleinen Renten als „Schnapsrenten“ bezeichnet, womit ausgedrückt werden sollte, daß die rentenempfangenden Arbeiter die erhaltenen Beiträge zum Schnapsgenuß verwenden. Herr Tille geht weiter, denn ohne auch nur den Schatten eines Beweises für seine gemeine Unterstellung zu haben, behauptet er mit dreifacher Stirne, daß den Witwen die Renten „in vielen Fällen“ dazu dienen, um einen unbilligen Lebenswandel zu führen. Das kann in diesem Zusammenhang gar nicht anders heißen, als daß sie „in vielen Fällen“ die Beiträge der Unfallrente dazu verwenden, um sich einen Galan zu halten. Bist Teufel! Ebenso gemein ist die Unterstellung, daß die Ärzte — die hier vorsichtig Zeugen genannt werden — über die Todesursache falsche Zeugnisse ausstellen und somit den angeblichen Schwindel erst ermöglichen. Der Goldschreiber eines rücksichtslosen, ausbeuterischen Unternehmertums hat, um die Schuld der Unternehmer an der ständig steigenden Unfallziffer scheinbar beizureiten zu können, allerdings alle Ursache, die Unfallfolgen als solche abzuleugnen. Wie ungeheuerlich hoch die Zahl der Betriebsunfälle mit tödlichem Ausgang überhaupt ist, geht aus folgenden erschreckend hohen Ziffern hervor: Es betrug die Zahl der durch Unfälle Getöteter im Deutschen Reich 1891: 6346, 1906: 8449 und 1908: 9856. Die Zahl derjenigen Personen, bei denen man möglicherweise im Zweifel sein konnte, ob der Unfall die direkte Ursache des Todes gewesen ist, ist, wie die unmittelbare Beobachtung lehrt, zur Zahl der Gesamtfälle jedenfalls so gering, daß auch der vorsichtigste Statistiker darüber hinwegsehen kann. Aber nichtskleinoweniger bringt es Herr Tille fertig, auf eine rein willkürliche, durch keinerlei Tatsachen gestützte Annahme hin, von „vielen Fällen“ zu sprechen, und darauf seine die Witwen, die Ärzte und das Reichsversicherungsamt, welches doch in letzter Instanz über die Ansprüche der Witwen zu entscheiden hat, auf das schwerste zu beleidigen.

Aber nicht nur die Witwen der Arbeiter, welche Renten empfangen, geben sich in vielen Fällen „einem nicht gerade einwandfreien Lebenswandel hin“, sondern durch die Zahlung von Renten an die Lohnarbeiterschaft wird nicht nur deren Entwicklung zu hauswirtschaftlichen Fähigkeiten niedergehalten, sondern auch das leichtsinnige Leben dieser Klasse gefördert. Als aller Weisheit letzten Schluß verkündet Herr Tille dann, daß durch die Klassenversicherung die gesamte Arbeiterschaft verdorben werde und deshalb wäre es nicht nur Pflicht, „ihr ein tatkräftiges Bist hierher und nicht weiter!“ zuzurufen, sondern es müsse auch alles daran gesetzt werden, um „eine Herabsetzung der Leistungen der einzelnen Versicherungsbezüge und damit eine wesentliche Herabminderung der Lasten“ zu erreichen. Kein Wunder, daß unser Scharfmacher Tille wütend gegen die Ausbeutung der Krankenversicherung auf Dienboten und landwirtschaftliche Arbeiter, wie die „Reichsversicherungsordnung“ sie bekanntlich vorsieht, zu Felde zieht. Vor allem verlangt er die Wächnerinnenunterstützung beseitigt, weil durch sie dem Arbeiter als Gatte und Vater jede Verantwortung abgenommen wird. In bezug auf die Halbierung der Beiträge zu den Krankenkassen, wie sie die „Reichsversicherungsordnung“ vorschlägt, hat Herr Tille seit dem Jahre 1908 eine wahrscheinlich nicht ganz freiwillige Wandlung durchgemacht. In einer damals von ihm herausgegebenen Broschüre trat er für die Halbierung der Beiträge ein, denn, so meinte er, die Unternehmer zahlten die Beiträge eigentlich ganz in den Löhnen, so daß es ziemlich gleichgültig sei, welche Form man wähle. Jetzt aber tritt er dafür ein, daß die Beitragsleistung der Unternehmer nicht hinaufgesetzt wird, trotzdem soll aber die Verwaltung fast vollständig in die Hände der Unternehmer gelegt werden. Allernädist will er jedoch gestatten, daß den Arbeitern, „weil sie im gewissen Sinne, wenn auch nur scheinbar, gewisse Beiträge zu den Krankenkassen zahlen“, etwa ein Viertel der Sitze im Vorstand der Kasse eingeräumt werden, damit sie dort etwas lernen. „Die Mehrheit der Vorstandsmitglieder und der Vorstj aber müßten unter allen Umständen in die Hand der Unternehmer gelegt werden.“ (Band 3, Seite 229.)

Die meiste Sorge aber bereitet Herrn Tille die beabsichtigte Einführung einer „Feierrenten“, wie er die Arbeitslosenunterstützung nennt. Die Tatsache, daß es zahlreiche hungernde Arbeitslose gibt, kann er nicht abstreiten. Aber die Ursache sucht er natürlich nicht in der ungerechten privatkapitalistischen Produktionsweise und in dem Bestreben der Unternehmer, die industrielle Reservearmee zum Zwecke des Lohndruckes zu erhalten, sondern in dem Vorhandensein eines gewissen Staates- und Gemeindefeindes, wodurch die Benutzung der vorhandenen Wirtschaftsmittel seitens der Privatunternehmer beschnitten würde. Während die Arbeiter zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit die Verfürgung der Arbeitszeit fordern, um das Angebot von Arbeitskräften auf dem Arbeitsmarkt herabzumindern, verlangt dieser Anwalt der Unternehmer das Gegenteil: er will die Ausbeutungsfreiheit der Unternehmer noch erweitern. Er sagt:

„Durch die gesetzliche Beschränkung der Arbeitsfreiheit für Frauen und jugendliche Arbeiter weit über das aus gesundheitlichen Gründen nötige Maß hinaus unterbindet man die Ausnutzung der vorhandenen Handkräfte. Selbst erwachsenen Männern legt man in zahlreichen Betrieben eine Beschränkung ihrer Arbeitszeit auf. Arbeitsalter und Arbeitsgeschlecht, Arbeitsweise und Arbeitsraum beschränkt man durch Gesetz.“ (Band 3, Seite 280/281.)

Daß für dieses, nach der Behauptung Tilles namentlich durch die gesetzliche Beschränkung der Ausbeutungsfreiheit und durch die frivolen Streiks geschaffene Heer der Arbeitslosen in der Form von Arbeitslosenunterstützung noch Prämien für das Feiern gezahlt werden sollen, findet er unerhört und fordert

zu Repressalien auf, wenn seitens einzelner Gemeinden die Arbeitslosenversicherung eingeführt wird. Das gewerbliche Unternehmertum soll nicht nur die Einführung bekämpfen, sondern soll den Einrichtungen, wo sie schon bestehen, auf das äußerste die Fehde antragen. Das Mittel, welches er zur Erreichung des Zweckes, also die Beseitigung der Arbeitslosenunterstützung seitens der Gemeinden, empfiehlt, steht nicht nur im grellen Widerspruch zu allen menschlichen Empfindungen für das Elend der hungernden Arbeitslosen, sondern es bedeutet auch eine brutale Vergewaltigung der sozial denkenden Gemeindeverwaltungen. Er sagt:

„Das gewerbliche Unternehmertum kann das am besten tun (den Kampf gegen die Arbeitslosenunterstützung führen. Ned.), indem es nach Möglichkeit unfähige Leute nach solchen Gemeinden abschleht, welche Feierrenten zahlen, und keine Leute annimmt, welche solche Versorgung genossen haben. Dadurch wird den sozialfeindlichen Gemeindevertretungen bald eine solche Feierrentenlast erwachsen, daß sie wohl oder übel gezwungen werden, diese unternehmerfeindlichen und wirtschaftsfeindlichen Einrichtungen wieder aufzugeben.“

Mit der an anderer Stelle gemachten Behauptung, daß die gewerblichen Unternehmer schlechter gestellt seien als die landwirtschaftlichen, Fischerei- und Seeschiffahrtsunternehmer, weil die Arbeiter der letzteren Kategorie kein Koalitionsrecht — Klassenkampferpressung nennt er es — haben, hat Herr Tille nicht unrecht. Natürlich erwähnt er das nur, um auch für die gewerblichen Arbeiter das strikte Verbot dieses Rechts zu fordern. Er spricht das mit aller wünschenswerten Offenheit aus, indem er sagt:

„Zweifellos ist die Sicherung des Wirtschaftslebens und der wirtschaftlichen Wohlfahrt des ganzen Volkes ein genügend wichtiger Grund, um den Klassenkampf an sich durch Gesetz zu verbieten. Klassenkampferpressungen zu verbieten, selbst dann, wenn sie klassenhab predigen, ist eine Torheit. In Deutschland hat man mit dem Sozialistengesetz den grundsätzlichen Fehler gemacht, die Arbeiteringen von Ueberzeugungen verbieten zu wollen. . . . Gegenüber der Klassenkampfbewegung aber versagten wirtschaftliche Einsicht, gesellschaftliche Erkenntnis, Rechtsempfinden und sittliches Bewußtsein der Zeit in gleicher Weise. Die Rechtsgelahrten standen der Klassenkampfbewegung hilflos gegenüber. . . . Und doch ist das Verbot der Klassenkampfschandlungen die einzige eines neuzeitlichen Staates würdige Art, dieselben aus der Welt zu schaffen. Mögen dann die Agitatoren ruhig in Worten toben. Sobald jeder weiß, daß er sich strafbar macht, wenn er nach ihren Worten tut, dann verfangt ihre Begeisterung so leicht nicht mehr. Statt die Sozialdemokratie zu verbieten, hätte man ihren vornehmsten Nährboden, den Klassenkampf verbieten sollen.“

Der Vorschlag Tilles verblüfft durch seine Einfachheit. Man läßt die Arbeiter über ihre Ausbeuter räsonnieren, denn das kann nicht schaden, wenn man jederzeit Militär bereit hält, um die Arbeiter, wenn sie sich belommen lassen, die Lehre vom Klassenkampf durch einen Streik in die Tat umzusetzen, niederartischen zu lassen. Beim Mansfelder Bergarbeiterstreik im Oktober 1909 hat die preussische Militärbehörde bekanntlich dieser Methode entsprechend gehandelt, indem sie auf Verlangen des Landrats Militär in das Streikgebiet sandte und angeblich zum Schutz der Arbeitswilligen Maschinengewehre gegen die Streikenden hat auffahren lassen. Herr Tille verlangt die Anwendung von Gewalt gegen die Arbeiterschaft, um ihnen das Wahlrecht so zu beschränken, daß es für sie wertlos ist; er verlangt die Beseitigung des Streikrechts, die Milderung der Bestimmungen über den Kinderschutz, über den Schutz der jugendlichen Arbeiter und der Frauen, und die völlige Beseitigung aller der für einen Teil der erwachsenen männlichen Arbeiter getroffenen Schutzmaßnahmen. Er verlangt die Heruntersetzung der Kranken- und Unfallrente und will die Einführung einer Witwen- und Waisenrente ebenso verhindern, wie die Unterstützung der Arbeitslosen. Er steht völlig auf dem Standpunkt des Regensburger Bischofs v. Henle: „Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben!“ Der Hunger und die brutale Gewalt sind ihm Mittel zur Niederhaltung der Arbeiterklasse und zur Ausbeutung der Ausbeutungsfreiheit. Rücksichtsloser und brutaler hat noch nie jemand den selbstsüchtigen Ausbeuterstandpunkt vertreten, als das hier von einem Goldschreiber der Unternehmer geschieht. Die Arbeiterschaft ersieht hieraus, weßen sie sich von den Scharfmachern zu versehen hat, wenn sie nicht gerüstet steht, das Auge geschärft und die Sehnen gespannt, um jeden Angriff auf ihre Menschenrechte kraftvoll niederzuschlagen.

Arbeiterverdrängung im Hamburger Hafen.

In der Artikelserie des „Hafenarbeiter“: „Die Technik der modernen Lastenbeförderung“ haben wir zu zeigen versucht, wie die Entwicklung der Hebezeuge in der Großindustrie immer mehr dazu übergeht, die Handarbeit des Menschen auszuschalten und durch Maschinenarbeit zu ersetzen. Die Hebezeuge sind nicht nur eiserne Lastträger von ungeheurer Leistungsfähigkeit, sondern die Greiforgane werden so kunstvoll ausgebildet, daß auch das An- und Abhängen der Last automatisch vor sich geht. Speziell bei den Hebe- und Transportmaschinen am Hafen geht die Entwicklung vom Selbstgreifer zum Stielgreifer.

Die Förderer der Selbstgreifer bestehen bekanntlich aus zwei Hälften, die mit Schneiden versehen sind. Die Schaufeln graben sich in das Fördergut (Sand, Kohle etc.) ein, schließen sich beim Anziehen und machen das Einfüllen mittels Handarbeit zum größten Teil überflüssig. Die Stielgreifer stellen in dieser Entwicklungsreihe die höchste Konstruktions-

form dar, weil die am starren Sebelarm angelegte Greifvorrichtung verhältnismäßig zielsicher zu dirigieren ist.

Im September vorigen Jahres kamen in Wien die Mitglieder des Vereins für Sozialpolitik zu einer Tagung zusammen. Dem Verein gehören fast alle deutschen bürgerlichen Gelehrten der Nationalökonomie an.

In Wien verhandelte man nun über das Produktivitätsproblem in der Volkswirtschaft. Man ging der Frage nach, durch welche Faktoren die Ertragsfähigkeit der modernen Arbeit beeinflusst wurden.

Er hielt dem Sinne nach ungefähr folgende Rede: Meine Herren Volkswirtschaftler! Wenn Sie der Frage nachgehen, durch welche Bedingungen die Produktivität, d. h. die Ergiebigkeit der Volkswirtschaftlichen Arbeit gesteigert werden kann, dann müssen Sie in das Reich der Technik eindringen.

Für diese Behauptung brachte nun Kammerer die Beweise herbei. Er ließ sich aus allen wichtigen Gebieten der Technik, vor allen Dingen aus den Arbeitszweigen der Großindustrie, Rentabilitätsberechnungen geben, d. h. zahlenmäßige Nachweise darüber, wie durch neue Maschinen die Erzeugung der Güter billiger und rationeller erfolgen konnte.

Auch Kammerer stellt fest, daß die entscheidende Wendung in der Entwicklung der Seebmaschine des Hafenbetriebes durch die elektrische Kraftverteilung herbeigeführt wurde. Dem erst bei dem elektrischen Betriebssystem konnte die Betriebskraft über die nach allen Seiten hin beweglichen Krangerüste so verteilt werden, daß die Lastenbewegungen in den verschiedenen Richtungen möglich wurden.

Als ein Beispiel dieser Entwicklung mag die Entschöpfung von Kohlendampfem betrachtet werden, die von England und Schottland her Kohle nach Hamburg bringen. Bis vor kurzem wurde die Kohle mit den an Bord befindlichen Dampfwinden in Klüften an Deck gehoben, mit Dampfrehkränen nach dem Kai geschwenkt und mit Schmalspurwagen über dem Lagerplatz verteilt.

Bei den neuesten Anlagen werden elektrisch betriebene Brückenkrane verwendet, deren Selbstfahrer unmittelbar in den Schiffsraum fassen, und die den ganzen Lagerplatz überspannen, so daß die Kohle aus dem Greifer direkt auf den Kohlenhaufen fällt. Es wird hierbei das Einschaulen der Klübel und die Umfüllung in Schmalspurwagen erspart.

Das wirtschaftliche Ergebnis dieser Entwicklung von der Dampfwinde zum elektrisch betriebenen Brückenkran ist aus nebenstehendem Schaubild erkennbar. Die schrägen Linien zeigen, wie die Selbstkosten vom Handbetrieb zum Kranbetrieb hinab sinken ermäßigen und ausschließlich ermäßigen durch das Herabdrücken der Arbeitslöhne, d. h. Verminderung der Arbeiterzahl.

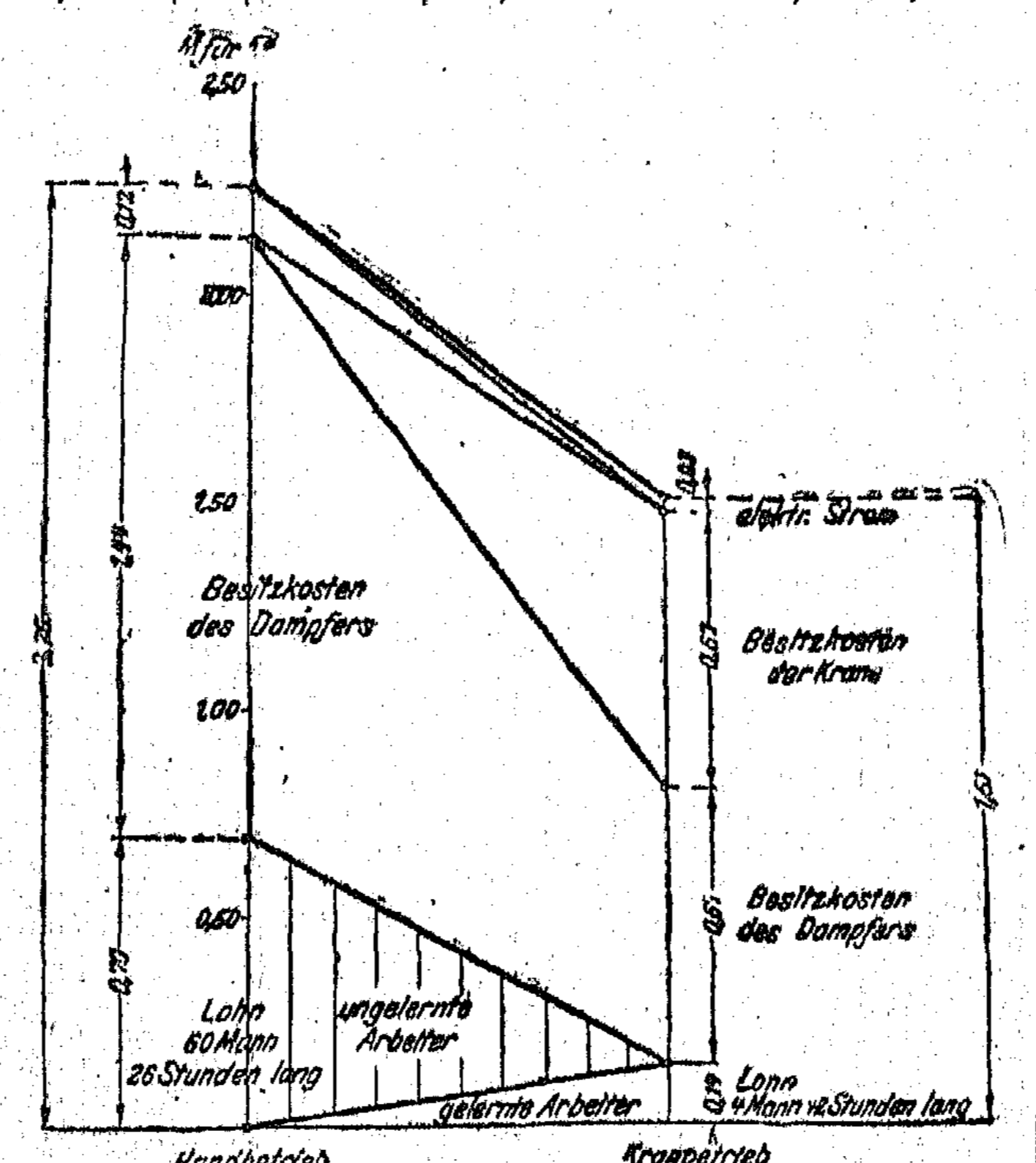
Ein anderes Beispiel: Kammerer geht im weiteren Verlauf seines Vortrages darauf ein, ob die Möglichkeit vorhanden ist, den Kräftetrieb im Hamburger Hafen zu „mechanisieren“. Er setzt seinen Zuhörern den Unterschied zwischen Selbstgreifern und Stielgreifern auseinander und fährt dann fort: „Die Kräfte des Hamburger Hafenbeckens tragen einfache Lasten. Es muß also durch Handlanger im Schiffsraum um die Last jedesmal zunächst eine Seilschleife gelegt und diese Schleife in den Hafen eingeschleift werden.“

Leute doch sehr zum Streik geneigt. Es würde einen wirtschaftlichen Fortschritt von großer Tragweite bedeuten, wenn es gelänge, Krane zu bauen, die mit irgend welchen elektrisch betätigten Zangen oder Greifern in den Schiffsraum fassen und mit geringer Beihilfe die Lasten ergreifen könnten. Die Verschiedenartigkeit der Lasten — Baumwollballen, Fässer, Mahagonistämme, Säcke — erschwert die Aufgabe außerordentlich; immerhin ist denkbar, daß durch geschickte Konstruktionen passende Lösungen gefunden werden.“

Ganz richtig werden gerade in den letzten Ausführungen die Gesichtspunkte erörtert, die für den Unternehmer jeden maschinentechnischen Fortschritt wünschenswert machen. Auch hier schlägt dem Kapitalisten alles zum Besten aus: Er mechanisiert sich seinen Betrieb, zieht elerne Arbeiter in die Arbeitsstätten hinein, versichert sich dadurch gegen Streikgefahr und sucht sich von dem Einfluß des Arbeiters auf den Produktionsprozeß immer unabhängiger zu machen.

Vor nicht allzu langer Zeit wurde im „Hafenarbeiter“ ein ähnliches Thema erörtert. In der Artikelserie „Die Maschine als Konkurrent der Hafenarbeiter“ wurde die Wirkung der Maschinen auf die Arbeitsgelegenheit der Hafenarbeiter näher beleuchtet. Auch dort eine Arbeitsveränderung durch den maschinentechnischen Fortschritt. Zugleich uns aber auch diese Betrachtung eindringlich die Notwendigkeiten des modernen Gewerkschaftstumpfes vor Augen. Die Entwicklung geht über das Berufsschicksal des Einzelnen hinweg, er findet nur Stütze und Rückhalt in seiner Gewerkschaft, sein ganzes Wesen wird verankert in der wirtschaftlichen Berufsorganisation seiner Klassengenossen.

	Handbetrieb	Kranbetrieb
Arbeitskol. besteht aus	80 Mann (Schauerleute)	4 Mann (Maschin.u. Hilfsarb.)
Arbeitsz. für Gesamtlosh.	26 Std.	12 Std.
Arbeitslohn pro To. Last	0,70 Mk.	0,14 Mk.
Besitzkosten des Dampfers pro Tonne Last	1,44 "	0,67 "
Besitzkosten der Krane pro Tonne Last	—	0,67 "
Div. Ausg. (Strom zc.) pro Tonne Last	0,12 "	0,08 "
Gesamtkosten pro To. Last	2,26 Mk.	1,51 Mk.



Lohnbewegung der Kieler Fensterputzer.

Bereits im Jahre 1908 wurde von den Kieler Fensterputzern der Versuch gemacht, ihr Lohn- und Arbeitsverhältnis zu verbessern. Wohl waren die Kollegen der Meinung, daß eine Verbesserung sehr notwendig sei, aber über den Weg, den sie einschlagen mußten, um zum Ziele zu gelangen, darüber konnten sie sich damals nicht klar werden. Sie beriefen eine Versammlung zusammen mit ihren Arbeitgeberern ein und unterhielten sich dann 7 Stunden lang über die Konkurrenz, die ein Arbeitgeber den andern macht. Wünsche der Kollegen wurden überhaupt gar nicht erwähnt. Als dann die Arbeitgeber das Total verließen hatten, machte ein Kollege den Vorschlag, dem Verbands beizutreten, um mit dessen Hilfe die Lohnbewegung durchzuführen; doch der Kollege kam schon an. Wir wollen die im Gewerkschaftshaus nicht mäten und

andere liebliche Redensarten flogen ihm an den Kopf. Das Ende der Versammlung bestand darin, daß sich die Kollegen untereinander prügelten und von der Polizei auseinander gebracht werden mußten. So endete der Versuch der Glasreiniger, ihre Lage zu verbessern ohne Organisation. Nun war wieder 2 Jahre Ruhe über den Gewässern. Da kamen einige Berliner Fensterputzer nach Kiel und ihren Bemühungen gelang es, wieder mehr Leben unter ihre Kieler Kollegen zu bringen. Meisten sie auch bald wieder ab, so war doch durch sie der Stein ins Rollen gekommen. In verhältnismäßig kurzer Zeit waren mit wenigen Ausnahmen sämtliche Kieler Fensterputzer in der Organisation.

Nun ging's mit Hochdruck in eine Lohnbewegung und zwar zunächst bei einer Firma. Es wurde ein Tarif beraten und dann dem größten Unternehmer zugeführt. Nach Verlauf von acht Tagen teilte der Arbeitgeberverband Kiel unserer Organisation mit, daß er bereit sei, für sämtliche in Frage kommenden Firmen einen Tarif abzuschließen. Ferner sollte uns in den nächsten Tagen ein von den Arbeitgebern ausgearbeiteter Tarifentwurf zugehen. Doch ein Tag nach dem andern verging, ohne daß der Tarifentwurf einging. Da legten die Kollegen bei der Firma Kleschn die Arbeit nieder, weil sie sich nicht länger an der Nase herumführen lassen wollten — und siehe da, 2 Stunden später, war der versprochene Tarif in ihren Händen. Aber anstatt Verbesserungen enthielt er nur Verschlechterungen. So sollten z. B. Stundenlöhne eingeführt werden und zwar für geübte Putzer 43 Pf. und für ungeübte 30 Pf. pro Stunde. Ferner sollte die Arbeitszeit 57 Stunden pro Woche dauern. Der § 616 des B. G. B. wurde ausgeschloffen. So reichte sich ein unannehmbare Paragraph an den andern. — Als nun die Kollegen die Arbeit niedergelegt hatten, da konnte man auf einmal recht schnell arbeiten, denn bereits am selben Nachmittag fand eine Verhandlung statt, an der mit Ausnahme eines Unternehmers alle anderen Unternehmer teilnahmen. Das Resultat dieser Verhandlung war folgender Tarif:

Tarif-Vertrag.
Zwischen den dem Arbeitgeberverband Kiel angehörigen Reinigungsinstituten, Wilhelm Kleschn zu Kiel und Karl Dickermann zu Kiel-Gaarden, und den bei diesen Firmen beschäftigten Putzern, vertreten durch den Deutschen Transportarbeiterverband, Verwaltungsstelle Kiel, wird nachstehender Tarifvertrag vereinbart.

1. **Regelung der Arbeitszeit.**
Die Arbeitszeit beginnt morgens 6 1/2 Uhr und endigt abends 5 1/2 Uhr und zwar im Kontor. An Pausen werden 1 1/2 Stunde Mittag und 1/2 Stunde Frühstück gewährt.
An den Tagen vor den hohen Festtagen, wie Ostern, Pfingsten und Weihnachten endet die Arbeitszeit nachmittags 4 Uhr und an den gewöhnlichen Sonntagen nachmittags 4 1/2 Uhr, jedoch muß die reguläre Tour erledigt sein.

2. **Regelung des Lohnes.**
Der Anfangslohn für geübte Putzer beträgt pro Woche 25 Mk., steigend halbjährlich um 1 Mk. bis zum Höchstlohn von 29 Mk.
Für ungeübte Putzer beträgt der Anfangslohn 19 Mk. pro Woche, steigend vierteljährlich um 1,50 Mk. pro Woche, bis zum Höchstlohn von 25 Mk. pro Woche.
Muskulararbeit wird mit 4,75 Mk. pro Tag und 2,75 Mk. pro halben Tag bezahlt.
Putzer, welche ein Jahr im Berufe tätig sind, gelten als geübte Putzer und erhalten den für diese festgesetzten Lohn.
Für Barttatschleifen wird außer dem Lohn eine Entschädigung von 5 Pf. pro Quadratmeter gewährt.
Vacinunreinigung wird mit einem Zuschlag von 15 Pf. pro Stunde bezahlt.
Für das Reinigen von Häusern, Glasbäckern oder sonstige schmutzige Arbeiten wird ein Zuschlag von 12 Pf. pro Stunde gewährt.

3. **Ueberstunden.**
Ueberstunden werden mit 60 Pf. pro Stunde vergütet. Jede angefangene Stunde, soweit sie länger als 30 Minuten dauert, wird voll bezahlt.
Kundschaft, die regelmäßig während der Ueberstunden gemacht werden muß, muß auf Verlangen besorgt werden und wird diese Arbeit mit 1 Mk. pro Stunde vergütet.

4. **Nachtarbeit und Arbeit an gesetzlichen Feiertagen.**
Als Nachtarbeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens.
Nachtarbeit sowie Arbeiten an gesetzlichen Sonntagen und Feiertagen wird mit 1 Mk. pro Stunde bezahlt. Bei Nachtarbeit werden die Pausen mitbezahlt.

5. **Besondere Bestimmungen.**
Am 1. Mai wird den Arbeitern ein halber freier Tag gewährt, unter Fortzahlung des Lohnes, jedoch muß die reguläre Tour erledigt sein.
Jeder Arbeiter tritt sofort in die seiner Beschäftigungsbauer entsprechende Lohnstala ein.
Jede bestehende höhere Löhne werden nicht gefürzt.
Für die in die Woche fallenden Feiertage darf ein Abzug vom Lohn nicht gemacht werden, jedoch muß die auf diese Tage fallende Arbeit nach Möglichkeit entweder vorgearbeitet oder nachgeholt werden.
Krankentassen- und Unfallbeiträge werden dem Gesetz gemäß vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen.

Abzüge vom Lohn für Kautions- und Bruchkasse dürfen nur in Höhe eines Tagelohnes und einer Gesamthöhe von 5 Mk. gemacht werden.

Die Lohnzahlung findet an jedem Freitag gleich nach Arbeitschluss statt.

Bei Arbeitsmangel werden die zuletzt Eingestellten zuerst der Reihe nach wieder entlassen.

Das Arbeitsverhältnis kann beiderseits zu jeder Zeit ohne vorherige Kündigung gelöst werden.

Bei militärischen Übungen werden die Bestimmungen des § 616 des B. G. B. hiermit ausgeschlossen.

Zur Beilegung von Streitigkeiten, welche das Lohn- und Arbeitsverhältnis betreffen, sowie bei entstehenden Differenzen aus diesem Verträge, wird eine Schlichtungskommission gebildet, welche je zur Hälfte von den beiderseitigen Organisationen gewählt wird.

Alle Beschwerden wegen Verstöße gegen den Vertrag oder sonstige Streitigkeiten sind zunächst und zwar innerhalb 3 Tagen an die Vorsitzenden der beiderseitigen Verbände zu richten, welche dieselben zu prüfen und wenn möglich, direkt zu erledigen haben.

Gelingt dieses nicht, so soll mit unkläglichster Beschleunigung die Schlichtungskommission unter dem Vorsitz des städtischen Gewerbegerichtsvorsitzenden als Unparteiischen zur endgültigen Entscheidung zusammen treten.

Das Verfahren ist zu beschleunigen. Vor Beginn und während des Verfahrens sind Streiks, Aussperrungen oder ähnliche Maßnahmen unter keinen Umständen zulässig.

Dieser Vertrag gilt vom Tage seiner Unterzeichnung ab auf die Dauer von zwei Jahren und läuft derselbe stillschweigend auf ein Jahr weiter, wenn er nicht zwei Monate vor Ablauf von einer der beiden Parteien gekündigt wird.

Miel, den 25. August 1910.

Für die Arbeitgeber: Karl Didermann, Wilh. Klefeln.

Für die Arbeiter: Ferd. Hölldorf, Herm. Stapelfeld.

Für den Deutschen Transportarbeiterverband, Verwaltungsstelle Miel: F. Arnold.

Für den Arbeitgeberverband Miel: S. Schmidt.

Als nun die Verhandlung sich ihrem Ende näherte und die Herren unterschreiben sollten, da rissen sie aus wie Schafleder; ja, sie hatten es so eilig, daß sie sich ihre Hüte durch den Kellner herausziehen ließen.

Tarif-Vertrag.

Zwischen dem dem Arbeitgeberverband Miel angehörigen Reinigungsinstituten, Wilhelm Schröder zu Miel und Gustav Büchel zu Gaarden, und den bei diesen Firmen beschäftigten Putzern, vertreten durch den Deutschen Transportarbeiterverband, Verwaltungsstelle Miel, wird nachfolgender Tarifvertrag vereinbart.

1. Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt morgens 6 1/2 Uhr und endet abends 5 1/2 Uhr und zwar im Kontor. An Wäulen werden 1 1/2 Stunde Mittag und 1/2 Stunde Frühstück gewährt.

An den Tagen vor den hohen Festtagen, wie Ostern, Pfingsten und Weihnachten endet die Arbeitszeit nachmittags 4 Uhr und an den gewöhnlichen Sonnabenden nachmittags 4 1/2 Uhr, jedoch muß die reguläre Tour erledigt sein.

Soll die Arbeitszeit nach Touren berechnet werden, so ist dieses vorher mit den Arbeitern zu vereinbaren, jedoch darf die Tour die festgesetzte Arbeitszeit nicht überschreiten. Muß an diesen Tagen über die festgesetzte Arbeitszeit hinaus gearbeitet werden, so ist diese Zeit als Überstunden zu bezahlen.

2. Regelung des Lohnes.

Der Anfangslohn für geübte Putzer beträgt pro Woche 25 Mk., steigend halbjährlich um 1 Mk. bis zum Höchstlohn von 29 Mk.

Für ungeübte Putzer beträgt der Anfangslohn 19 Mk. pro Woche, steigend vierteljährlich um 1,50 Mk. pro Woche, bis zum Höchstlohn von 25 Mk. pro Woche.

Aushilfsarbeit wird mit 4,75 Mk. pro Tag und 2,75 Mk. pro halben Tag bezahlt.

Putzer, welche ein Jahr im Berufe tätig sind, gelten als geübte Putzer und erhalten den für diese festgesetzten Lohn.

Für Parkettabschleifen wird außer dem Lohn eine Entschädigung von 5 Pf. pro Quadratmeter gewährt. Saucumreinigung wird mit einem Zuschlag von 15 Pf. pro Stunde bezahlt.

Für das Reinigen von Häusern, Glasdächern oder sonstige schmutzige Arbeiten wird ein Zuschlag von 12 Pf. pro Stunde gewährt.

3. Überstunden.

Überstunden werden mit 60 Pf. pro Stunde vergütet. Jede angefangene Stunde, soweit sie länger als 30 Minuten dauert, wird voll bezahlt.

Kundschaft, die regelmäßig während der Überstundenzeit gemacht werden muß, muß auf Verlangen besorgt werden und wird diese Arbeit mit 1 Mk. pro Stunde vergütet.

4. Nacharbeit und Arbeit an gesetzlichen Feiertagen.

Als Nacharbeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens.

Nacharbeit sowie Arbeiten an gesetzlichen Sonntagen und Feiertagen wird mit 1 Mk. pro Stunde bezahlt. Bei Nacharbeit werden die Pausen mitbezahlt.

5. Besondere Bestimmungen.

Jeder Arbeiter tritt sofort in die seiner Beschäftigungsdauer entsprechende Lohnskala ein.

Fest bestehende höhere Löhne werden nicht gekürzt. Für die in die Woche fallenden Feiertage darf ein Abzug vom Lohn nicht gemacht werden, jedoch muß die auf diese Tage fallende Arbeit nach Möglichkeit entweder vorgearbeitet oder nachgeholt werden.

Krankentassen- und Invalidenbeiträge werden dem Gesetz gemäß vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen.

Abzüge vom Lohn für Kautions- und Bruchkasse dürfen nur in Höhe eines Tagelohnes und einer Gesamthöhe von 5 Mk. gemacht werden.

Die Lohnzahlung findet an jedem Freitag gleich nach Arbeitschluss statt.

Bei Arbeitsmangel werden die zuletzt Eingestellten zuerst der Reihe nach wieder entlassen.

Das Arbeitsverhältnis kann beiderseits zu jeder Zeit ohne vorherige Kündigung gelöst werden.

Bei militärischen Übungen werden die Bestimmungen des § 616 des B. G. B. hiermit ausgeschlossen.

Zur Beilegung von Streitigkeiten, welche das Lohn- und Arbeitsverhältnis betreffen, sowie bei entstehenden Differenzen aus diesem Verträge, wird eine Schlichtungskommission gebildet, welche je zur Hälfte von den beiderseitigen Organisationen gewählt wird.

Alle Beschwerden wegen Verstöße gegen den Vertrag oder sonstige Streitigkeiten sind zunächst und zwar innerhalb 3 Tagen an die Vorsitzenden der beiderseitigen Verbände zu richten, welche dieselben zu prüfen und wenn möglich, direkt zu erledigen haben.

Gelingt dieses nicht, so soll mit unkläglichster Beschleunigung die Schlichtungskommission unter dem Vorsitz des städtischen Gewerbegerichtsvorsitzenden als Unparteiischen zur endgültigen Entscheidung zusammen treten.

Das Verfahren ist zu beschleunigen. Vor Beginn und während des Verfahrens sind Streiks, Aussperrungen oder ähnliche Maßnahmen unter keinen Umständen zulässig.

Dieser Vertrag gilt vom Tage seiner Unterzeichnung ab auf die Dauer von zwei Jahren und läuft derselbe stillschweigend auf ein Jahr weiter, wenn er nicht zwei Monate vor Ablauf von einer der beiden Parteien gekündigt wird.

Miel, den 5. September 1910.

Für den Arbeitgeberverband: Miers.

Für die Arbeitgeber: Wilh. Schröder, Gustav Büchel.

Für die Arbeiter: Alfred Rube.

Für den Deutschen Transportarbeiterverband, Verwaltungsstelle Miel: F. Arnold.

Nun bleiben nur noch drei Unternehmer übrig und zwar die Firmen: Stesid, Lange und Bölters, die aber nur insgesamt 4 Putzer beschäftigen.

Die Firma Stesid unterzeichnete dann ohne Verhandlung den Tarif, wie er mit der Firma Klefeln u. Didermann vereinbart worden ist. So blieben also nur noch 2 Firmen übrig mit zwei Arbeitern, die also in keinem Tarifverhältnis stehen.

Da seitens der in diesen Betrieben beschäftigten Arbeiter eine Vereinbarung mit ihren Arbeitgebern stattgefunden hat, so kann die Lohnbewegung als beendet angesehen werden.

Was haben nun die Kollegen trotz ihrer kurzen Zugehörigkeit zum Transportarbeiterverband erreicht?

1. Lohnerhöhungen bis zu 8 Mk. pro Woche, früher schwankte der Lohn zwischen 12 bis 27 Mk. p. Woche, jetzt ist 19 Mk. das allerwenigste. Ferner wurde die Arbeitszeit um 6 bis 8 Stunden pro Woche verkürzt.

Weiter wurde erzielt: Freigabe des 1. Mat., höhere Bezahlung für besondere Arbeiten, Veseitigung der Strafgelehrer, Lohnzahlung am Freitag, Erhöhung der Entschädigung für Überstunden, Nacharbeit und Sonntagsarbeit, Verkürzung der Arbeitszeit an Sonnabenden und vor hohen Feiertagen usw.

Jeder Kollege kann aus dieser Lohnbewegung ersehen, welche großen Vorteil er davon hat, wenn er der Organisation beiträgt und ihr treu bleibt.

Öffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Versammlung der Binnenschiffer am Sonntag den 4. Sept. 1910. Der Kollege S. hielt einen 1 1/2 stündigen Vortrag über „Die Pflichten der Binnenschiffer im sozialen Kampf der Gegenwart“.

Darmstadt. Am 5. September tagte eine öffentliche Hausdienerverversammlung, die verhältnismäßig gut besucht war. Kollege R. hatte das Referat übernommen. Er erledigte sich seiner Aufgabe gut. Auf die Verhältnisse im einzelnen hinweisend, welche unter den Hausdienern noch als sehr schlechte zu bezeichnen seien, besonders da, wo noch keine straffe Organisation vorhanden sei, wurden dem Referenten in seinem nahezu einstündigen Vortrag oft Beifallssturmgebungen zuteil, die bewiesen, daß derselbe den Anwesenden aus dem Herzen gesprochen hatte.

Zum Schluß seiner Ausführungen ermahnte der Referent die Kollegen, sich endlich aus ihrer Duldung aufzuraffen und der Berufsorganisation anzuschließen, damit wir auch in Darmstadt endlich einmal für unsere Kollegen Hausdiener bessere Löhne und Arbeitszeitverkürzung erlangen könnten. In der darauf folgenden Diskussion, an der sich die Kollegen lebhaft beteiligten, sprachen sich sämtliche Kollegen im Sinne des Referenten aus.

Am 10. September fand eine gut besuchte Versammlung der hiesigen Bahnhöfe statt, zu welcher auch unorganisierte Kollegen eingeladen waren.

Ein Kollege aus Breslau führte in dreiviertelstündigem Vortrage den Anwesenden den Zweck und Nutzen der Organisation vor Augen. Zunächst warf Redner einen Blick auf die Entwicklung der freien Organisationen, um dann speziell auf unsern Verband überzugehen. Draufsch wurde der Versammlung die Auswertung durch das Kapital vor Augen geführt.

Zum Schluß wurde auf den Boykott aufmerksam gemacht, den die Arbeiterschaft über das Lokal „Deutscher Kaiser“ verhängt hat.

Halle a. S. Eine Versammlung der Schaufelergesellen fand anlässlich des großen Jahrmärktes hieselbst statt.

Den Ausführungen mehrerer Kollegen wurde lebhafter Beifall gesendet, so mancher Mißstand in Punkt Arbeitszeit, Lohn, Kost- und Logiswesen, Behandlung und dergleichen kam zur Sprache.

Ein anwesendes Mitglied des bekannten Münberger Schaustellergehilfen-Vereins sprach seine Meinung dahingehend aus, daß dieser Verein gar nicht gewillt und auch gar nicht imstande sei, etwas zur Besserung der Lage der Kollegen zu tun.

Ihm wurde geraten, daß er als Mitglied dieses Vereins darauf hinwirken möge, daß sich selbiger dem Transportarbeiter-Verband in corpore anschließen solle.

Sarburg a. Elbe. Branche Kohlenarbeiter. Mitglieder-Versammlung am Sonntag, den 21. August. Zunächst hielt der Gauleiter einen Vortrag über „Unsere Organisation“.

näher auf die Pflichten und Rechte der Mitglieder ein. Dann noch besonders die Entwicklung der Arbeitgeberorganisationen schildern, die uns einen Ansporn zur Nachahmung geben müßten. Nur eine starke kräftige Organisation vermöge die Lebenslage der Arbeiter zu verbessern. (Lebhafter Beifall.) In der Diskussion gab ein Kollege aus Hamburg einen Ueberblick über den Entwicklungsgang der Kohlenarbeiterbewegung in Hamburg und stellte Vergleiche in der Entschädigung und Arbeitsverhältnisse zwischen Hamburg und Garburg an, die zum Nachtheil der Kohlenarbeiter in Garburg führten. Der Redner wies noch darauf hin, daß nur durch den straffen Zusammenhalt der Kollegen in Hamburg es denen möglich gewesen sei, sich die Positionen zu erringen. Nachdem Redner noch einen kurzen Ueberblick über die jetzt zu entfaltende Agitation unter den Kohlenarbeitern gegeben, schloß derselbe seine heifällig aufgenommenen Ausführungen. Dann wurden die Verhältnisse bei den einzelnen Kohlenfirmen besprochen und darauf hingewiesen, daß es jetzt an der Zeit sei, auf bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu dringen. Der Antrag, dem Branchenleiter noch drei Mann beizugeben und daß diese viergliedrige Kommission einen Lohnaufschwung auszuarbeiten habe, fand einstimmige Annahme. Nachdem noch die Wahl eines Schriftführers vorgenommen wurde, war Schluß der Versammlung.

Köln. Am 28. August fand eine Versammlung der Hafenarbeiter statt. Ehe wir zur Tagesordnung übergehen, erlucht unser Sektionsleiter die Versammlung, zur Ehrung der verstorbenen Mitglieder sich von den Sihen zu erheben. Kollege Elbert erstattet Bericht über unseren Ausflug. Da alles stimmt, wird dem Festkomitee Decharge erteilt. Der Ueberseher wird dem Vorstand der Arbeiter (111 Red.) überwiesen. Der Referent entledigte sich seines zweistündigen Vortrages in der beifälligsten Weise. Kollege Schmeißer fragt an, wie es jetzt mit den Theaterarten gehandhabt würde, und Kollege Kiel wünscht, daß die Kollegen die Karten auf seinem Bureau in Empfang nehmen. Kollege Held sprach noch über unsere Lohnbewegung, worüber eine lebhaftige Diskussion erfolgte. Der Sektionsleiter macht noch bekannt, daß am 29. Oktober das Stiftungsfest des Transportarbeiterverbandes sei und schließt dann die Versammlung.

Ludenwalde. Am Sonntag, den 4. September fand eine Mitgliederversammlung statt. Der Kassierer gab den Abschlußbericht vom letzten Vergütigen bekannt. Die Einnahmen betragen 55,- Mk., die Ausgaben 85,- Mk., so daß ein Defizit von 30 Mk. verbleibt. Ein Kollege vom Gauvorstand rügte den schlechten Versammlungsbesuch, überhaupt die faule Agitationsweise der einzelnen Mitglieder. In Punkt Agitation sehe es in Ludenwalde sehr schlecht aus und müsse in Zukunft die Faulheit endlich beiseite gelegt werden. Die einzelnen Vorstandsmitglieder müssen der Mitgliedschaft mit gutem Beispiel vorangehen. Es wurde beschlossen, die Agitation unter den Fabrikführern mit Energie in Angriff zu nehmen. Eine Beschwerde gegen einen Kollegen wurde dem Vorstand zur Erledigung überwiesen. Nachdem noch auf die politische Lage hingewiesen wurde, erfolgte Schluß der Versammlung.

Memel. Öffentliche Schiffsarbeiter-Versammlung am 2. September 1910 im Gewerkschaftshause. Zu dem Punkt: „Haben es die Steuer- und Schiffsarbeiter nötig, sich zu organisieren?“ sprach der Gauleiter. Er führte den Anwesenden die unheimliche Arbeitszeit, Entlohnung, Behandlung und Ausbeutung vor Augen. In keinem Plaze Deutschlands, ja der ganzen Welt herrschen solche Zustände. Aber auch nirgend anderwärts stehen die Kollegen so gleichgültig, ja feindselig der Organisation gegenüber wie gerade die Steuer- und Schiffsarbeiter in Memel. Und daher rührt es, daß diese Kollegen heute noch unter mittelalterlichen Zuständen arbeiten, leben und leiden müssen. Daß unsere Arbeit eine der schwersten ist, braucht nicht erst hervorgehoben zu werden. Von morgens 5 resp. 6 Uhr bis abends 7, 8 Uhr und später müssen die Kollegen schuften und erhalten den horrenden Stundenlohn von 35 bis 50 Pf. Natürlich sind solcher, die 50 Pf. erhalten, sehr wenige. Dann die Arbeitsverteilung: Hierbei ist es in den meisten Fällen so, daß derjenige, der das meiste Geld beim Gastwirt gelassen oder die meisten Schulden, d. h. also, tüchtig viel verschossen hat, die ersten Chancen hat zur Arbeit mitgenommen zu werden. Den verdienten Lohn erhalten die Kollegen auch nicht ganz in bar, sondern zu einem Teil in Sachzinsen (Wachsmarten) ausgezahlt. Diese Sachzinsen können nur bei dem Kaufmann oder Wucherer umgetauscht und verwertet werden, auf dessen Name sie lauten. Ergo sind die Arbeiter nicht frei bei ihren Einkäufen, sondern Sklaven, sie müssen dort kaufen, wo es der Unternehmer haben will. Daß hierbei Unternehmer und Kaufmann unter einer Decke stecken ist klar, denn sonst würden die Unternehmer sich nicht erst die Mühe geben, und sich Sachzinsen von diesem oder jenem Kaufmann besorgen. Man komme sich jedesmal vor, als wenn man nicht mehr in Deutschland, sondern weit hinter Rußland in Sibirien sei. Daß man aber hier oben in der äußersten Ecke unseres Vaterlandes so ganz ungenügend Gesetzesverletzungen begeht, beweist wie stark und mächtig sich das Unternehmertum fühlt. Diese Prozentpatrioten heuten aber auch sonst nach jeder Richtung die Arbeiterschaft aus und pflechten auch auf die gesetzliche Durchführung der Vorschriften über Schutzvorschriften für Leben und Gesundheit der Arbeiterschaft. Ganz besonders werden hier Frauen und Kinder ausgebeutet und sie als Konkurrent dem Mann gegenübergestellt. Solche Verhältnisse zu stützen, andere an deren Stelle zu schaffen, muß Aufgabe eines jeden ehrlich denkenden Arbeiters sein. Allein werden aber die Kollegen nichts erreichen. Durch bitten und betteln — was

eines freien Arbeiters unwürdig ist — ebenfalls nicht. Die Schiffsarbeiter sind dem Unternehmer zum Gefallen jahrelang der Organisation ferngeblieben und man hat ihnen nicht nur nicht die Löhne, Arbeitsweise und dergl. verbessert, sondern sie noch verschlechtert. Verbesserungen müssen erkämpft werden. Daher müssen die Kollegen sich organisieren. Sie müssen sich mit den übrigen Arbeitern Deutschlands die Hand reichen und eintreten in den deutschen Transportarbeiterverband. Genau so wie die Kohlenarbeiter Memels sich kraft der Organisation feste und stabile Arbeitsverhältnisse, Löhne zc. geschaffen haben, genau so werden es auch die Schiffsarbeiter, wenn sie es wollen, wenn sie sich organisieren. Nachdem in der Diskussion einige Kollegen verschiedene Mißstände zur Sprache brachten, andere zum Teil sich gegen die Organisation ins Zeug legten, rief der Kollege P. in seinen Ausführungen den Kollegen, es jetzt einmal mit der Organisation zu versuchen und allen Streit und Haber zu begraben.

Nachdem der Referent in seinem Schlußwort auf die Ausführungen der Diskussionsredner eingegangen und sie widerlegt hatte, rief er ihnen zu, daß sie aufstehen müssen wie ein Mann zum Kampfe gegen Entrechtung und Anechtung. Eine Reihe von Neuaufnahmen war das Resultat dieser Versammlung und versprochen die anderen, wenn sie vorrichten würden und Geld erhielten, daselbe zu tun.

Stettin. Am Sonntag den 21. August 1910 hielt die Sektion der Hafenarbeiter ihre ordentliche Monatsversammlung ab. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde das Andenken des verstorbenen Kollegen Haupt in üblicher Weise geehrt. Kollege Lenz stellte den Antrag, das bis zum 1. September bestehende Provisorium aufzuheben. Es wurde Kollege Neumann mit großer Majorität gewählt und soll er der kombinierten-Versammlung vorgeschlagen werden. Da Hoppe sein Amt als 1. Schriftführer niedergelegt hat, wurde Fritz Schmidt einstimmig gewählt. Kollege Neumann gab bekannt, daß der christliche Verband ins Leben gerufen ist und jeder Kollege acht zu geben habe. Nach Erledigung einiger Angelegenheiten, erfolgte Schluß der schwach besuchten Versammlung.

Tilsit. Die Versammlung der Lerner-Führer fand am Sonntag, den 4. September, nachmittags 3 Uhr, im Gewerkschaftshause statt. Nachdem der Gauleiter seine Ausführungen über Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Lerner, im Gegensatz zu anderen Arbeiterkategorien gemacht hatte, wurde in einer lebhaften Diskussion der Wunsch zum Ausdruck gebracht, noch in diesem Monat in eine Lohnbewegung zu treten. Die Konjunktur sei jetzt gerade die richtige und da die Unternehmer jetzt noch gerade eher vom Lohn abgehen, als zulegen, müssen Schritte dagegen unternommen werden. Es wurde beantragt, der Hauptvorstand möge seine Zustimmung zu einer Lohnbewegung geben. Nachdem noch 5 Neuaufnahmen gemacht worden waren, wurde die Versammlung geschlossen.

Tilsit. Mitgliederversammlung am Sonntag, den 4. September 1910. Der Gauleiter berichtete zunächst über den Beschluß des Hauptvorstandes und hob hervor, daß dieser seine Zustimmung zu der Anstellung des Kollegen Dobinsky mit einem Wochenlohn von 30 Mk. gegeben habe. 20 Mk. trägt davon die Lotallasse und 10 Mk. gibt der Hauptvorstand als Zuschuß. Diese Anstellung ist ein Provisorium und dauert nur bis zum 1. August 1911. Von da ab müssen weitere Schritte unternommen werden und er hoffe, daß die Mitgliedschaft Tilsit dann die Mittel aus eigener Kraft aufbringen kann und wenn der Kollege Dobinsky sich bewährt, fest angestellt werden kann. Einstimmig wurde so beschlossen. Dobinsky versprach, nach jeder Richtung hin so zu arbeiten, daß die Kollegen, Gau- und Hauptvorstand, mit ihm zufrieden sein sollen. Kollege R. ersuchte noch die Mitglieder, aber auch ihrerseits nicht nachzulassen in der agitatorischen Tätigkeit, denn nur so würde Tilsit das werden, was es sein muß, eine der stärksten Mitgliedschaften unseres Verbandes im Kampfe gegen Entrechtung. Also vorwärts, an die Arbeit!

Dann wies R. auf das Rekruten-Abschiedsfest hin, die Versammlung versprach ihre Beteiligung. Dann wurde das Bibliothekszweigen in Betracht gezogen und hervorgehoben, daß auch in unseren Reihen sich das Bestreben zeige, sich Bildung zu verschaffen. Leider seien die Mittel und Bücher nicht so reichlich vorhanden. Sch. machte den Vorschlag, an alle Mitgliedschaften unseres Verbandes mit der Bitte heranzutreten, uns solche Bücher, Broschüren usw. gratis zu überlassen, welche dort in doppelter Anzahl vorhanden sind. Nach dem Zusammenschluß dürften in dieser oder jener Mitgliedschaft Doppelrempfate vorhanden sein, die dort nicht viel nützen, hier aber helfen. Wissen und Bildung die Wege zu ebnen.

Dann wurde darauf hingewiesen, daß Kartell und Parteikleitung gemeinsam beschlossen haben, sich an die bevorstehende Stadtverordneten-Wahl zu beteiligen. Als wirtschaftliche Organisation haben wir die Pflicht, die wirtschaftliche Lage der Mitglieder zu heben und zu bessern. Die Verbesserungen nützen uns aber nichts, wenn die herrschende Klasse es versteht, durch Parlamentsbeschlüsse uns das wieder zu nehmen, was wir uns errungen. Redner wies auf den Zolltarif und auf die neue Steuervorlage hin. Wären die Arbeiter in dem Parlament genügend stark vertreten gewesen, dann wäre es nicht passiert, daß man der Arbeiterschaft beinahe alles und den Besitzenden herzlich wenig an Steuern auferlegt habe. So geht es aber nicht nur im Reichs-, sondern auch im Staatsparlament und in den Kommunen und Gemeinden. Ueberall sitzt die heftige Klasse drin und macht Gesetze, die ihnen nicht wehe tun, dem Volke aber schaden. Wollen wir uns vor Schäden beschützen, dann müssen wir die Macht der Besitzenden brechen. Als wirtschaftliche Organisation können wir uns nun nicht recht gut an politische Wahlen

beteiligen. Da wir aber das größte Interesse daran haben, so haben wir uns an jeder Wahl zu beteiligen. Nicht nur dies; wir sollen uns auch dazu bequemen, uns politisch zu organisieren. Was im wirtschaftlichen Kampfe errungen wird, muß durch politischen Kampf geschützt werden und womöglich Gesetzeskraft erlangen. Bei solchen Kämpfen, Wahlen und so weiter, gehört aber Geld — denn dies ist das Pulver, was zum Kriegführen gehört — und da wir unsere Organisationsgelder dazu nicht verwenden dürfen, müssen wir hierzu Ergänzender aufbringen. Sei es als Mitgliedsbeitrag in die politische Organisation, sei es durch Sammlung zu dem jeweilig bestimmten Zweck. Nicht nur sollen die Kollegen etwas hergeben, welche sich an Wahlen beteiligen, sondern auch die Nichtteilnehmer, welche entweder das Wahlalter noch nicht haben oder anderswo wohnen. Redner ersuchte, daß auch diejenigen auf den Sammellisten zur Wahl zeichnen, welche in Splittter, Stolbec und Tilsit-Preußen wohnen. Wird erst in Tilsit die Arbeiterschaft im Parlament vertreten sein, dann wird dies auch auf die Nachbar-gemeinden wirken und die Tilsiter werden nachher ebenso helfen. Nicht bloß wies Redner auf die Bedeutung dieser Wahl und die politische Organisation hin, sondern er führte den Anwesenden noch den Nutzen der Konsumgenossenschaften und der Arbeiterpresse vor Augen. Ueberall geben wir unsern Gegnern Mittel, die sie anwenden, uns zu bekämpfen. Das trifft speziell auf die bürgerliche Presse zu. Ihr seid Abonnenen, gebt ihnen das Geld, daß sie ein Watt herausgeben, um in diesem Euch für Euer Geld beschimpfen zu können. Würden alle Arbeiter das Abonnement auf die bürgerliche Presse abbestellen, dann müßten solche Zeitungen eingehen. Und dies sollen sich auch die Tilsiter Kollegen vor Augen führen und ihre Nebenanwendung daraus ziehen.

Alle Mitgliedschaften unseres Verbandes werden hiermit gebeten, das Wissens- und Bildungsbestreben der Tilsiter Kollegen dadurch zu fördern und zu unterstützen, daß sie eventuelle doppelt vor-rätige Werte, Bücher und Broschüren gratis gegen Porto-Entschädigung der Mitgliedschaft Tilsit über-senden.

Helft mehr Licht nach dem Osten schaffen. Die Saat wird auf fruchtbaren Boden fallen. Im voraus bestens dantend.

Die Tilsiter Kollegen.

Allgemeines.

Coburg. Wenn man jetzt in eine Wirtschaft kommt, wo unsere indifferenten Kollegen verkehren, so bildet gewöhnlich der Stoff der Unterhaltung die neuen Steuerzettel. Der größte Teil der Coburger Steuerpflichtigen ist nämlich in der letzten Zeit mit neuen Einschätzungen bedacht worden. Daß die neuen Veranlagungen auf Grund des neuen Steuergesetzes keine Bewegung nach unten, sondern eine ganz bedeutende Steigerung erfahren haben, versteht sich ja von selbst, wenn man die Finanzverhältnisse des Reichs, sowie die manchmal noch mehr als miserablen Finanzverhältnisse der Bundesstaaten in Betracht zieht. Es sind infolgedessen eine ganze Anzahl von Steuerpflichtigen bis zum doppelten, ja sogar bis zum dreifachen Betrag der seitherigen Steuer herangezogen worden. Daß die Aufregung auch bei unseren Kollegen, die mit einer solchen Ueberraschung bedacht wurden, eine große ist, ist leicht begreiflich, zumal der höhere Betrag rückwirkend bis zum 1. April 1909 nachbezahlt werden muß. Redensarten wie: „Mehr Steuern soll man bezahlen, aber mehr verdienen tut man nicht, und alles wird teurer, was nur noch daraus werden soll,“ sind deshalb an der Tagesordnung. Hat man nun die Geschichte lang genug angehört und verweist auf die Organisation und fordert sie auf, dem Verband beizutreten, um sich durch den gewerkschaftlichen Zusammenschluß bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erringen, gleich ist der Mut wieder geföhlt, da hört man Ausflüchte über Ausflüchte, um sich nur ja nicht anmelden zu müssen. Daß, Kollegen, muß endlich einmal anders werden. Ihr dürft nicht mehr sagen: „Ja, wenn sie alle dabei wären, da ginge ich auch dazu,“ sondern „ich will dazu gehen, ich will mit gutem Beispiel voran gehen, dann kommen die andern auch.“ Es hat ja den Anschein, als ob die Kollegen zur Einsicht kämen, wir haben im Laufe dieses Quartals eine schöne Anzahl zum Verband aufgenommen, aber um durchgreifende Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen, müssen wir unsere Reihen ganz bedeutend verstärken. Es bedarf noch einer tüchtigen Agitation, um zum Ziel zu kommen.

Wenn man bedenkt, daß hier in Coburg noch Löhne von 16 bis 19 Mk. existieren, so muß man sich wundern, daß die Kollegen nicht schon lange zur Einsicht gekommen sind. Es ist eine ganz verkehrte Sparsamkeit, wenn man die paar Groschen Verbandsbeitrag (3) will und dafür 5 bis 6 Mk. billiger arbeitet, als unsere Kollegen in Städten wo eine straffe Organisation herrscht, wie z. B. in unserer Nachbarstadt Sonneberg. Das, was unsere Sonneberger Kollegen verdienen, könnten wir uns mit Leichtigkeit auch erringen, ihr braucht Euch nur dem Verband anzuschließen. Deshalb Kollegen, auf-gewacht, legt Eure Gleichgültigkeit ab, tretet Mann für Mann dem Verband bei, dann, aber auch nur dann werdet Ihr Euch menschenwürdige Zustände erringen, einen auskömmlichen Lohn, anständige Behandlung und eine kürzere Arbeitszeit.

Verantwortl. Redakteur: Carl Lindow, Carlshorst. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimnick, Berlin, Abalbertstr. 37.