

# Sozial

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

Erscheint jede Woche Sonntags.  
Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franko 1,50 Mk.  
Der Contour 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 Manuscripte werden nicht zurückgeschickt.  
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 47.

Berlin, den 20. November 1910.

14. Jahrg.

## Zum Terrorismus der preussischen Eisenbahnverwaltung.

„Schwere Strafe dem, der  
andere an freiwilliger Arbeit  
hindert.“

Aus der Rede Wilhelm II.  
in Deynhausen.

Dieses Kaiserwort fände jetzt passendste Gelegenheit, praktische Anwendung zu finden. Es ist ja selbstverständlich, daß es nicht einseitig gegen die bösen Sozialdemokraten und Gewerkschaftler gerichtet war, sondern gegen alle ohne Unterschied der Person und des Standes, die „andere an freiwilliger Arbeit hindern.“ Wir können nun heute an der Hand zweier Gerichtsurteile nachweisen, daß die königlich preussische Eisenbahnverwaltung Andere an freiwilliger Arbeit gehindert hat, ohne daß sie die Konsequenzen des Kaiserwortes zu spüren bekommen hätte. Es ist dies eine drastische Bestätigung dafür, daß der feinerzeitige preussische Justizminister Recht hatte, als er sagte, daß, wenn zwei in Preußen dasselbe tun, es dennoch nicht dasselbe sei. Das sind eben die Eigentümlichkeiten des speziell preussischen „Rechts“. Daß das aber ein gerechtes Recht sei, wird kein zivilisierter Mensch auf der Welt behaupten können. Es ist das Recht der Gewalt, der einseitigen Macht, aber nicht das Recht des allgemeinen Menschenrechtes, das da verwirklicht ist. Doch nun zu den Tatsachen, die für das Recht in Preußen und für die wissenschaftliche Rechtsforschung Bände sprechen.

Am 27. März 1909 brachen in dem Expeditionsgeschäft von David Mensinger, Frankfurt a. M., Differenzen wegen ungerechtfertigter Lohnabzüge aus. Da eine Beilegung zu Gunsten der Rutscher nicht zu erzielen war, traten dieselben anderwärts in Arbeit. Zwei davon fanden Unterkunft bei der Expeditionsfirma Martin Mensinger sen. und bei der Firma J. C. Kiel. Beide Rutscher erfreuten sich ihrer Tätigkeit wegen des Wohlwollens der neuen Arbeitgeber. Um so überraschender mußte es sein, als beiden im Februar 1910 fast zu gleicher Zeit gekündigt wurde. Da beide Firmen die Kündigungen mit Bedauern aussprachen, erkundigten sich die Gekündigten nach den Gründen und wurde ihnen bedeutet, daß die preussische Eisenbahnverwaltung die Entlassung fordere. Unglaublich — aber wahr. — Wir sind in der Lage, dieses Vergehen einer königlichen Institution gegen das Wort des Kaisers im Wortlaut zu belegen. — Die Firmen erhielten folgenden Schreiben:

„Wie ich in Erfahrung gebracht habe, ist bei Ihnen z. Bt. der Fahrbusche . . . . . beschäftigt, welcher am 30. 3. 1909 von dem bahnamtlichen Kollführer D. Mensinger Ww. entlassen wurde, weil er gemeinschaftlich mit dem Fahrbuschen . . . . . seine Kollegen ohne deren Wissen und Willen in die Organisation des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes aufnehmen ließ, so daß die Leute gezwungen waren, ihren Eintritt in die Organisation zu erklären.“

Die beiden Genannten waren die Hauptanführer und Leiter des von ihnen geplanten, aber nicht zur Ausführung gebrachten Streiks. Der . . . . . wurde außerdem z. Bt. beim Austeilen von Flugblättern polizeilich festgenommen und bestraft.

Unter Hinweis auf § 3, Absatz 3 der allgemeinen Bedingungen für das

bahnamtliche An- und Abrollen der Stückgüter, fordere ich Sie auf, den . . . . . zu kündigen. Von dem Geschehenen wollen Sie dem Dienststellen-Vorsteher der Güterabfertigung Hauptbahnhof, Mitteilung machen.“  
(Unterschrift unleserlich.)

In der Annahme, irgend ein Heißsporn habe sich mit diesem Schreiben einen schlechten Witz erlaubt, wandten sich die Gekündigten um nähere Auskunft an die Eisenbahn-Direktion. Prompt wie immer in Preußen antwortete diese unter dem 25. 2. 10:

„Die Beantwortung der uns im gefälligen Schreiben vom 12. d. Mts. gestellten Anfragen müssen wir ablehnen.“

Aus diesen drei Zeilen geht hervor, daß die Eisenbahndirektion unterrichtet war. Auch wurde von Seiten des Präsidenten, Herrn Dr. Witte, unseren anfragenden Vertretern erklärt, daß man sehr wohl informiert sei, den Transportarbeiter-Verband im übrigen aber nicht für legitim erachte, die Expeditionskutscher zu vertreten. —

Das war natürlich nur eine windige Ausrede. — Was kann man von einem preussischen Verwaltungsbeamten, der unbedingten Gehorsam nach oben schuldig ist, weiter verlangen?

Den Gekündigten, deren Entlassung inzwischen eingetreten war, blieb nun nichts weiter übrig, als Schadenersatzansprüche geltend zu machen. Eine dahinzielende Zuschrift beantwortete der Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion wie folgt:

„Frankfurt a. M., 26. März 1910.“

Herrn Dr. Albert Bwenthel,  
Rechtsanwalt

hier.

Ihr gefälliges Schreiben vom 17. d. Mts. an die Königl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. ist mir von derselben zur zuständigen Erledigung abgetreten worden und erwidere ich Ihnen darauf ergebend, daß ich keinen Anlaß habe, auf die Wiedereinstellung der beiden Leute bei den Kollführernehmern hinzuwirken. Ein Schadenersatzanspruch der Leute kann auch nicht anerkannt werden, da ihnen von den beiden Kollführernehmern unter Einhaltung der vertragsmäßigen bezw. gesetzlichen Frist gekündigt worden ist. Wenn trotzdem gerichtliche Ausstragung gewünscht wird, so stelle ich ergebend anheim, Klage gegen die beiden Kollführernehmer J. C. Kiel und Martin Mensinger jr., oder gegen den Fiskus, — vertreten durch die Königl. Eisenbahndirektion hier selbst — zu erheben.

„Klingenberg.“

Den Entlassenen, welche durch die Willkür der Eisenbahnverwaltung in der Ausübung ihres Berufes gehindert, sowie auch finanziell geschädigt waren, blieb nichts weiter übrig, als die Schadenersatzklage gegen den Eisenbahnfiskus anzustrengen. Die Kläger bezonten, daß eine Königl. preussische Verwaltung vor allem kein Recht habe, das den Arbeitern durch § 152 der G.-D. gewährleistete Koalitionsrecht zu schmälern; daß die Handlung der Beklagten gegen die guten Sitten verstößt und es nicht erlaubt sei, durch indirekten Zwang, welchen sich die Dienstherren der Kläger wohl oder übel nach Lage der Sache fügen müssen, jemand anders, zu welchem man in gar keinen direkten Beziehungen steht, um sein Brot zu bringen. Es wurde ein Schadenersatzanspruch von 714, — Mk. geltend gemacht. Der Eisenbahnfiskus beantragte durch Herrn Justizrat Drebes die Abweisung der Klage. —

Um nun den Verbandsmitgliedern nicht vorzuenthalten, welche Rechtsauffassung bei preussischen Justizräten und Richtern vorhanden ist, wenn es sich um durch den Fiskus geschädigte Arbeiter handelt, erscheint es angebracht, Einsprüche und Urteile in dieser Sache wirklich abzurufen.

Der Einspruch des Eisenbahnfiskus gegen die Klage zeigt charakteristisch, wie sich die Eisenbahnverwaltung aus der Klemme zu ziehen suchte; er lautet:

„Ich überreiche Vollmacht des Beklagten in  
Anlage A

und beantrage:

Abweisung der Klage.

1. Wenn die in der Klage vorgetragene Behauptungen richtig wären, so würde die Klage doch abgewiesen werden müssen.

Kläger geben an, daß ihnen von ihren Arbeitgebern in Gemäßheit des zwischen ihnen bestehenden Vertrages ordnungsmäßig gekündigt worden ist und daß sie die Kündigung angenommen haben. Sie geben auch zu, daß ihnen gar keine Ansprüche gegen ihre Arbeitgeber zustehen.

Es ist daher gar nicht ersichtlich, wie sie den Beklagten, der doch nur subjudicial haften könnte, wenn sich überhaupt eine Haftung begründen ließe, verantwortlich machen wollen, weil ihnen von den Arbeitgebern mit Recht gekündigt worden ist. Welche Gründe zu der Kündigung geführt haben, ist unerheblich und Sache der freien Entscheidung der Arbeitgeber. Es begründet kein Verschulden, wenn ein Dritter die Arbeitgeber veranlaßt, von einem ihnen zustehenden Recht Gebrauch zu machen. Wenn die Kündigung aber zu Unrecht erfolgte, so hätten Kläger sich an ihre Arbeitgeber halten müssen, nicht aber an den Beklagten.

2. Da die Kläger auf 14tägige Kündigung angesetzt waren, mithin keinen Anspruch auf dauernde Beschäftigung bei ihren bisherigen Arbeitgebern hatten, so ist es völlig unerfindlich, wie sie Anspruch auf die Differenz zwischen ihren früheren und späteren Einkommen auf die Dauer von 26 Wochen fordern können. Es kann auch nicht anerkannt werden, daß Kläger bei richtiger Bemühung und guten Leistungen nicht wieder eine gleich gute Stelle erhalten könnten. Jedenfalls handelt es sich hier um Verhältnisse, die nicht im voraus zu übersehen sind und jedenfalls keinen genügenden Grund abgeben können, darauf einen Anspruch zu stützen. Die tatsächlichen Angaben der Kläger werden, als diesseits unbekannt, bestritten.

3. Dem Beklagten fällt keinerlei Verschulden oder Handeln gegen eine Rechtsnorm zur Last, insbesondere nicht gegen § 152 G.-D. Dem Beklagten, der in vertragsmäßigen Beziehungen zu den Klägern nicht steht und auf dessen Angestellte der § 152 G.-D. keine Anwendung findet, ist es an sich ganz gleichgültig, ob die Kläger einer Arbeiterorganisation angehören.

Dahingegen ist es dem Beklagten keineswegs gleichgültig, wenn mit seinem Personal Angehörige von Organisationen in Verbindung kommen und diesen Verlehr zu politischen Agitationen benutzen, deren Endzweck Erregung von Unzufriedenheit und Verbotmäßigkeit ist. In dieser Beziehung wird bemerkt:

Die beiden Kläger waren als Fahrbuschen bei dem bahnamtlichen Kollführernehmer David Mensinger Ww. hier beschäftigt. Von diesem wurden sie am 30. März 1909 entlassen, weil sie gemeinschaftlich ihre Arbeitsgenossen ohne deren Wissen und Willen in die Organisation des Deutschen Transportarbeiterverbandes aufnehmen ließen, so daß die Leute gezwungen waren, ihren Eintritt zu erklären. Beide waren die Hauptanführer und Leiter eines im Jahre 1909 geplanten aber nicht zur Ausführung gebrachten Streiks der Frankfurter Transportarbeiter. Fries wurde auch beim Austeilen von sozialdemokratischen Flugblättern polizeilich sistiert.

Beide sind: Zeuanis des Inhabers des Kollführernehmens David Mensinger Ww.

Im Februar 1910 wurde dem Vorstand der Verkehrsinspektion Frankfurt bekannt, daß die Kläger in-ämlich bei Martin Mensinger jr. und Albert bei J. C. Kiel hier als Fuhrleute in Dienst getreten seien. Es lag im eisenbahndienstlichen Interesse, die Kläger aus dem Dienst des bahnamtlichen Kollführerunter-

nehmers zu entfernen, da sie als Fuhrleute der Kollwagen in fortwährender Berührung mit den im Eisenbahndienst beschäftigten Güterbodenarbeitern gerieten und da zu befürchten stand, daß sie ihre Agitation auch auf diese ausdehnen würden. Die Eisenbahnverwaltung kann aber unter ihren Angestellten keine Angehörigen einer Organisation dulden, welche den Streit unter ihre Kampfmittel rechnet.

Der Vorstand der Verkehrsinspektion legte daher den bahnamtlichen Kollfuhrunternehmern Martin Mensinger jr. und J. C. Kiel nahe, die Kläger zu entlassen. Dies geschah auch unter Einhaltung der vertragmäßigen Kündigungsfrist.

Beklagter handelte daher in Wahrung seiner eigenen vitalen Interessen, wenn er den Einfluß der Kläger auf seine Leute zu verhindern suchte, nachdem er von dem Verhalten der Kläger in ihren früheren Stellen Kenntnis erlangt hatte.

Die Staatsverwaltung hat das Recht und die Pflicht, derartige Elemente ihren Betrieben möglichst fern zu halten.

Die Gründe der Sache sind freie Entschlebung der Arbeitgeber. Eine größere Fronte als hier die Eisenbahnverwaltung zur Abwälzung der Folgen ihres Terrorismus und ihrer Verachtung des Koalitionsrechtes, freier Arbeiter ausübt, ist noch nicht dagewesen. Dem Beklagten, der Eisenbahnverwaltung, sei „es gleichgültig, ob die Kläger einer Arbeiterorganisation angehören.“ Wenn das wahr wäre, warum dann der Druck auf die Spediteure, die Kläger zu entlassen? Aber trotz aller „Gleichgültigkeit“ lag es im Interesse der Eisenbahnverwaltung, die Kläger aus dem Dienste bahnamtlicher Spediteure zu entfernen. „Erläre mir, Graf Derindur, diesen Zwiespalt der Natur!“ Die kgl. Eisenbahnverwaltung weiß tatsächlich nicht, wie sie ihr terroristisches Vorgehen bemänteln soll und deshalb verwickelt sie sich bei dem Versuche, sich zu verteidigen, in solche wahrhaft unlösliche Widersprüche!

Den „logischen“ Gedankengang der Eisenbahnverwaltung spinnen nun die Gerichte weiter, zweifellos in der besten Ueberzeugung, Recht zu sprechen. Nur daß das arbeitende Volk solche Rechtsprechung nie begreifen wird, weil es sie nicht begreifen kann. Das Volk hält sich an das Recht, das mit ihm geboren, nicht an die Paragraphenausklügelung der Juristen.

Die 8. Zivilkammer des Königl. Landgerichts in Frankfurt a. M. gibt folgende Entscheidungsgründe ihres Urteils an:

„Die Klage stützt sich auf § 826 B. G. B. Es ist den Klägern zuzugeben, daß ihr Schadensanspruch nicht etwa an einem Mangel an Kaufkraft deshalb scheitern muß, weil der Beklagte die Arbeitgeber der Kläger lediglich zur Ausübung eines ihnen vertraglich zustehenden Rechtes angehalten hat, daß es vielmehr unter Umständen zu einer Ersatzverpflichtung führen kann, wenn jemand einem anderen Schaden dadurch zufügt, daß er auf einen Dritten den Druck ausübt, ein diesem gegen den anderen zustehendes Recht zum Nachteil desselben in Anwendung zu bringen. Dagegen vermag nach Ansicht des Gerichtes die Forderung gegen den Beklagten aus folgendem Grunde:

§ 826 B. G. B. verpflichtet denjenigen zum Schadenersatz, der in einer gegen die guten Sitten verstößenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt. Er setzt also eine Handlung voraus, die sowohl nach dem Ziel, welches sie erstrebt, wie auch nach den Mitteln, mit denen sie das Ziel zu erreichen strebt, so sehr gegen Recht und Billigkeit verstößt, daß sie als eine unerlaubte angesehen werden muß. Nun ist der Beklagte durch kein Gesetz verpflichtet, organisierte Arbeiter in seinem Betriebe zu beschäftigen und er hat es im Wege freier Rechtsentscheidungen in der Hand, solche Arbeiter sich fern zu halten. Auch hat der Beklagte Anspruch auf die Anerkennung, daß, wenn er organisierte Arbeiter faktisch nicht duldet, ihm dazu sachliche Erwägungen führen, daß ihm insbesondere die gesteigerte Verantwortlichkeit zur Seite steht, die seine Vertretung der öffentlichen Sicherheit und Interessen bedingt. Er handelt daher nur konsequent und in Wahrung berechtigter Interessen, wenn er nach Möglichkeit organisierte Arbeiter zu beschäftigen sucht. Eine Gefahr solcher Beeinflussung erblickte er aber mit Grund in täglicher Berührung der Kläger mit Leuten seines Betriebes auch dann, wenn die Kläger einer Arbeiterorganisation angehörten, ohne agitatorisch tätig gewesen zu sein, wie Beklagter es behauptet. Und dieses tägliche Zusammentreffen und als dessen natürliche Folge die Unterhaltung über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Arbeiter und damit die Versuche der Kläger, die Arbeiter des Beklagten zu ihrem Standpunkte zu bekehren, waren nicht zu vermeiden, solange die Kläger bei den bahnamtlichen Kollfuhrunternehmern tätig waren. Daher durfte der Beklagte darauf ausgehen, diese Berührung auszuschalten, und auch der Weg, den er dazu gewählt hat, ließ ihn nicht gegen § 826 B. G. B. verstoßen. Er hätte vermutlich ohne Grundangabe sein Vertragsverhältnis zu den Arbeitgebern der Kläger kündigen und so die Kläger seinen Leuten fernhalten können. Dann hätte es an jeder Basis für einen Schadensanspruch der Kläger gefehlt. Was er jetzt unternommen hat, war das weniger Einschneidende, und wohl der einzige Schritt, der ihm übrig blieb, seine Interessen zu wahren, ohne wegen der Kläger deren Arbeitgebern einen ohne Zweifel unvergleichlich höheren Schaden zuzufügen. Es ist davon auszugehen, daß es sich vorwiegend um einen Fall der Verfechtung der zwischen Arbeitgebern und Arbeitern bestehenden Interessentkonflikte handelt, und daß

bei den aus diesen Gegensätzen begründeten Handlungen unvermeidlich das eine oder andere hier und da Nachteile erleidet. Von diesem Gesichtspunkte aus kann aber weder das Verfahren selbst, mit welchem der Beklagte die Entlassung der Kläger erreicht hat, als gegen die guten Sitten angesehen werden, noch hat es zu Folgen für die Kläger geführt, welche wegen ihrer unbilligen Härte nicht zugelassen werden. Die Kläger haben, nachdem sie der mit nicht unerlaubten Mitteln ausgenutzten Ueberlegenheit des Beklagten habe weichen müssen, nach 1 bzw. 2 Wochen wieder eine Stellung gefunden, welche sie ernährt. Daß die neuen Stellungen in der angegebenen Höhe weniger einträglich sind als diejenigen, aus welchen der Gegensatz in den Anschauungen der Parteien, die Kläger herausgebrängt hat, bedeutet keinen unverhältnismäßigen Schaden und muß von ihnen als Folge ihres sozialpolitischen Standpunktes gegenüber dem Beklagten getragen werden. (Vergl. zu diesen Ausführungen R. G. § 57 S. 418 und 60 S. 94.)

Daher war ohne Eingehen auf die Höhe der Klageforderung wie geschieden zu erkennen.

Es ist unvermeidlich, daß bei den Interessengegängen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, der eine oder der andere hier und da die Nachteile erleidet, ohne daß die guten Sitten darunter leiden. Dieser Satz ist gut, nur schade, daß er, wenn Unternehmer gegen Arbeiter klagen, fast nie praktische Anwendung findet. Das Gericht findet auch keine unbillige Härte darin, daß die Kläger durch die Handlung der Eisenbahnverwaltung in ihrem Verdienst geschädigt wurden. Die Kläger haben einfach der „ausgenutzten Ueberlegenheit des Beklagten“ weichen müssen. Die Macht ist also das Recht. Und gegen die wirtschaftliche Uebermacht des Starken schützt das Gesetz den Schwachen nicht! Gerade umgekehrt hat es wohl der Gesetzgeber gewollt. Der Schaden, den die Kläger erlitten, ist nur die Folge ihres sozialpolitischen Standpunktes. Sie sind also Märtyrer des ihnen gesetzlich garantierten Koalitionsrechtes und müssen sich damit abfinden. Dieser richterliche Wellfremdheit mit den Dingen, wie sie sind, wurde vom 1. Zivilsenat des Königl. Oberlandesgerichts in Frankfurt a. M. als zu Recht bestehend bestätigt. Die diesbezüglichen Entscheidungsgründe lauten:

„Die Berufung ist zulässig, aber nicht begründet. 1. Bei Anwendung des § 826 B. G. B. sind nach feststehender Rechtsprechung in erster Linie die Umstände des Einzelfalles, nicht bloße Erwägungen allgemeiner Natur, der Beurteilung zu Grunde zu legen.

Die Verteidigung des Beklagten geht dahin, daß er die Entlassung der Kläger aus ihrem bisherigen Arbeitsverhältnis veranlaßt habe, weil Kläger — was unstrittig ist — dem organisierten Verband der Transportarbeiter angehörten, weil sie Sozialdemokraten seien, und weil sie sich noch unlangst agitatorisch und als Streikführer betätigt hätten. Die beiden letzteren Behauptungen sind von den Klägern bestritten worden.

Schon bei Zugrundelegung des ersten unstrittigen Sachverhalts (Zugehörigkeit der Kläger zu einer Arbeiterorganisation) erweist sich der auf § 826 B. G. B. gestützte Klageanspruch als unbegründet. Es bedarf daher eines Eingehens auf die übrigen, stufenweise gesteigerten Verteidigungsmittel des Beklagten nicht.

Das Vorgehen des Beklagten war an sich keineswegs unsittlich. Er hatte das Recht, sein Verhältnis zu den Speditionsfirmen Kiel und M. Mensinger jederzeit zu lösen oder sie aber zur Bewirkung gewisser, ihm genehmer Maßnahmen zu bewegen, ebenso wie den beiden Speditionsfirmen das Recht der Kündigung gegenüber den Klägern jederzeit frei stand. Das Verhalten der Beklagten verstößt aber — wie auch der Vorderrichter zutreffend annimmt — dann gegen die guten Sitten, d. h. er verletzt das Rechts- und Anstandsgefühl aller billig und gerecht denkenden Menschen, wenn er ein unsittliches Ziel verfolgt oder sich unlauterer Mittel bedient hat (R.-G. 64, 61).

In der Rechtsprechung (R.-G. 58, 217, 63, 148, 91, 172) wird anerkannt, daß ein unsittliches Ziel dann nicht vorliegt, wenn der Schädigende durch seine Handlung ein berechtigtes wirtschaftliches Interesse zu wahren sucht, mag er auch dabei mit dem Bewußtsein der Schädigung des andern handeln. Der Beklagte führt hierzu aus, es könne ihm nicht gleichgültig sein, wenn mit seinem Personal, von dem niemand organisiert sei, insbesondere mit den Güterbodenarbeitern Angehörige von Arbeiterorganisationen in Berührung kämen, die diesen Verkehr zu politischen Agitationen benützten, deren Endzweck Erregung von Unzufriedenheit und Unbotmäßigkeit sei. Die Eisenbahnverwaltung könne unter ihren Angestellten keine Angehörigen einer Organisation dulden, welche den Streit zu ihren Kampfmitteln zähle.

Dem Beklagten ist zuzugeben, daß in der geschil- derten Weise nicht nur sein eigenes wirtschaftliches Interesse (die ungehinderte Ausübung des Transportbetriebes), sondern sogar die Interessen der Allgemeinheit (z. B. die Sicherheit des Publikums bei Personen-

transporten) gefährdet werden können. Die Eisenbahnunternehmungen sind im heutigen Verkehrsleben zu den wichtigsten gewerblichen Betrieben geworden, die ständig kraft Gesetzes, wie kraft privatrechtlicher Vertragsbeziehungen eine derartige Menge von Verpflichtungen zu erfüllen haben, daß die geringste Störung nicht nur ihnen selbst, sondern auch der Allgemeinheit erhebliche Schädigungen zu verursachen vermag.

Der Senat vermag indessen auf Grund des vorliegenden Sachverhalts eine ausdrückliche Feststellung dahin, daß die Interessen der Beklagten von den Klägern in der angegebenen Weise tatsächlich gefährdet worden wären, daß also die Befürchtung des Beklagten in Wahrheit begründet war, nicht zu treffen. Ein Verkehr des Eisenbahnpersonals läßt sich auch an anderen Stellen und bei anderen Gelegenheiten nicht vermeiden, z. B. auf der Straße, im Wirtshaus; auch hier kann eine Beeinflussung, wie sie vom Beklagten befürchtet wird, stattfinden, die Folgen würden die gleichen sein.

Wohl aber hatte der Beklagte die Ueberzeugung, daß seine berechtigten Interessen durch die Kläger gefährdet würden, und daß er diese seine Interessen auf dem von ihm eingeschlagenen Wege schützen müsse und schützen werde. Die Kläger haben dies nicht bestritten; jedenfalls würde sie die Beweislast für das Gegenteil treffen, da die gesamten Umstände des Falls den guten Glauben des Beklagten erkennen lassen. Handelt aber solchergestalt der Schädigende in der Ueberzeugung, seine berechtigten wirtschaftlichen Interessen zu wahren, durfte er also seine Handlungsweise nach seiner Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse als gerechtfertigt ansehen, so kann ihm ein Verstoß gegen § 826 B. G. B. nicht zur Last gelegt werden. Auch in diesem Falle wird das Rechts- und Anstandsgefühl aller billig Denkenden nicht verletzt; es wird nicht etwa an die Handlungsweise des Schädigers ein persönlicher Maßstab angelegt, sondern auch hier bleibt der objektive Maßstab der Beurteilung gewahrt. Daß der Beklagte etwa unvorsichtig verfahren sei und vorher irgend welche Feststellungen über die tatsächliche Begründung seiner Befürchtungen habe treffen müssen, kann im Hinblick auf die im gewerblichen Lohnkampf erfahrungsgemäß tagtäglich eintretenden Gefahren und Schädigungen der behaupteten Art nicht angenommen werden. (Vergl. hierzu R.-G. 71, 112, 172.)

Auch unlauterer Mittel hat sich der Beklagte nicht bedient. Er hat nicht etwa die beiden Speditionsfirmen zum Vertragsbruch verleitet, sondern nur zu einer ordnungsmäßigen Kündigung bewogen; er hat auch die Kläger nicht brotlos gemacht oder ihre wirtschaftliche Existenz untergraben, da sie bald nach ihrer Entlassung bei anderen Arbeitgebern Arbeit gefunden haben.

Die Entscheidung des Streitfalles steht im Einklang mit den Grundsätzen, welche das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung zur Auslegung des § 826 B. G. B. aufgestellt hat. Darnach ist im wirtschaftlichen Kampfe niemand gehalten, den anderen zu schonen und sein eigenes berechtigtes Interesse des anderen nachzusetzen. Im gewerblichen Lohnkampf haben die Arbeitgeber ebensogut wie die Arbeitnehmer (z. B. beim Boykott) das Recht, sich zur Schädigung des Gegners und Stärkung der eigenen Wirtschaftslage jedes erlaubten Kampfmittels zu bedienen.

2. Auch eine Haftung des Beklagten aus § 823, Absatz 2 B. G. B. ist nicht begründet. § 152 C. D. hat schon deshalb als Schutzgesetz auszuscheiden, weil es Verbote des öffentlichen Rechts betrifft. Daß etwa der Tatbestand des § 153 C. D. vorliege, ist nicht behauptet, auch nach den vorgebrachten Tatsachen ausgeschlossen.

3. Die Kosten des erfolglosen Rechtsmittels tragen Kläger nach § 97 B. P. O.

gez. Zeising. Rang. Ebel. Sahn. v. Ufflar.“  
Auch nach dem Entscheide des Oberlandesgerichts haben die Kläger sich die Folgen ihrer Organisationszugehörigkeit selbst zuzuschreiben. Daß sie laut § 152 der Gewerbeordnung unzweifelhaft das Recht hatten, sich zu organisieren, ist dem Gericht nebensächlich. Das Vorgehen des Beklagten, die Kläger brotlos zu machen, war an sich nicht unsittlich, sagt die Berufungsinstanz. Das Rechtsgefühl aller billig Denkenden ist nicht verletzt, konstatiert das Gericht. Wer sind die billig Denkenden? Etwa die Eisenbahnverwaltung? Die arbeitenden Volksmassen sind es gewiß nicht.

Charakteristisch ist nur, daß die Eisenbahnverwaltung ihre terroristische Maßregel mit der Möglichkeit begründet, die Kläger hätten, wenn sie im Dienste der Bahnspediteure verblieben wären, Gelegenheit gehabt, unter den Eisenbahnarbeitern eine Agitationsstätigkeit auszuüben. Diesen albernem Einwand läßt das Be-

rufungsgericht gelten, obwohl es selbst anerkennen muß, daß sich die Agitation unter den Eisenbahnern an anderen Stellen, auf der Straße, im Wirtshaus und in der Wohnung gar nicht verhindern läßt.

Das Schönste ist, daß die preussische Eisenbahnverwaltung von dieser Gefahr selbst nicht überzeugt ist. Sonst müßte sie ja an anderen Orten, wo die Bahnspektionen und Arbeiter ausnahmslos im Deutschen Transportarbeiter-Verband organisiert sind, ebenso vorgehen. Aber in Berlin, Hamburg, Leipzig und vielen anderen Orten sind der Eisenbahnverwaltung die Trauben zu sauer. Sie weiß eben, daß sie dort ihre Macht nicht ausüben kann, ohne sich selbst mit solchen Schikanen, solcher unsinnigen Nadelstichpolitik empfindlich zu schädigen. Dort, wo unsere Organisation stark genug ist, um den Kampf gegen die Terrorisierungsliste der Eisenbahnverwaltung aufzunehmen, dort hilft sie sich wohlweislich, das glühende Eisen anzufassen. Wir würden ihr das auch gar nicht raten.

Wenn der Unterdrückte nirgends Recht kann finden, greift er zur Selbsthilfe und schafft sich eine gute Organisation, die seinen Unterdrückern Mores lehrt. Mag immerhin die preussische Eisenbahnverwaltung weiterhin, gestützt auf die Frankfurter Gerichtsentscheidung, ihre Macht, ihre Gewalt ausüben versuchen, sie schafft damit nur Märtyrer, die sich dadurch an der preussischen Bürokratie rächen, daß sie mehr als je zuvor für Aufklärung der Indifferenten sorgen.

Heute, wo man überall sozialdemokratischen Terrorismus wittert und gegen diesen gesetzgeblich vorzugehen versucht, ist es recht nützlich, wenn sich die königlich preussische Eisenbahnverwaltung recht oft und recht drastisch in solchen Gewaltmaßnahmen produziert. Das öffnet so manchem die Augen.

Die Frage der praktischen und ungehinderten Ausübung des den Arbeitern gesetzlich garantierten Koalitionsrechtes muß ausgelämpft werden. Erst wenn die Arbeiter sich die Macht erobert, dann erst ist die Ausübung des Koalitionsrechtes unantastbares Gesetz.

Das berühmte letzte Wort.

Große Betrübnis ist uns widerfahren. Der „Schiffer“ will uns bohtottieren. Der fromme Nikolausmann schreibt nämlich in der Novembernummer des „Schiffer“ unter der Überschrift: „Ein letztes Wort“, wörtlich:

„An den „Courier“ nämlich richten wir ein letztes Wort. Denn es ist uns einfach unmöglich, mit einem Blatt, das derart mit Unwahrheiten (!) arbeitet und einen solchen Ton (!!) anschlägt, wie das genannte rote Papier (!!), uns in weitere Auseinandersetzungen einzulassen.“

Dieser Entschluß des frommen Blattes hat uns mit tiefer Trauer erfüllt. Denn in den Ernst des Lebens brachte dies Organ zur monatlichen Gehirnverflechtung der Rheinschiffer, immer eine angenehme heitere Abwechslung. Aber unser Schmerz über den verloren gegangenen Humoristen wurde gelinder, als wir am Schluß des Abschiedsartikels die Wörter lasen: „Nur wenn das „freie“ Organ allzustarke Unwahrheiten (!) aufzählen lassen würde, behalten wir uns vor, dieselben niedriger zu hängen.“ Also es bleibt alles beim alten. Denn für ein Zentrumorgan ist alles Unwahrheit, das nicht zum Lobe der alleinigmachenden Kirche oder der volksausbeuterischen Zentrumspolitik geschrieben ist. Weil also das berühmte letzte Wort, kein letztes Wort ist, erlauben wir uns auf den übrigen Inhalt des Artikels auch ein wenig einzugehen.

August Bruff, der bekannte Musterchrist und frühere Vorsitzende des Gewerkevereins zentrumschifer Bergarbeiter, schrieb am 3. Dezember 1904 im „Bergknappen“:

„Ein Arbeiterführer darf, auch wenn er unrecht hat, dies doch niemals eingestehen.“

Diesen Grundsatz christlicher Moralität befolgen heute in ihrer großen Mehrzahl die vielen großen und kleinen Geister, die in der Zentrums-Gewerkschaftsbewegung zur Bekämpfung der freien Arbeiterbewegung tätig sind. Auch der „Schiffer“ kann von der Verleumdung der Rheinschiffer nicht wieder zurück. Wie wir die Lohnbewegung der Rheinschiffer einleiteten, trieb der Nikolausverein sein quereitberisches Handwerk, indem er sich bei den Unternehmern anlehnte und einen Bittbrief an sie richtete. In diesem Brief wuschelte er die Unternehmer um eine Lohnerhöhung für die Rheinschiffer an, die im St. Nikolausverein organisiert waren. Bei den übrigen bezweifelste er die „Würdigkeit“, weil sie die Lohnerhöhung vertrinken, „von schlimmeren Dingen“ zu schweigen. Wir haben dies Schelmenstückchen gebührend gewürdigt und niedriger gehängt. Dem „Schiffer“ kamen dann wohl Bedenken über die Folgen seiner Verleumdung. Er zog sich auf die Ausrede zurück, daß er die Mitglieder unserer Organisation nicht gemeint hätte, was natürlich nur den Schluß zuließ, daß der „Schiffer“ die Nikolaus für unwürdig der Lohnerhöhung erklärte. Ob dieser Feststellung ist der „Schiffer“ arg ergrimmt. In lobende Entrüstung schreibt er in der letzten Nummer, daß er überhaupt eine Organisation nicht im Auge gehabt

hat, wie er die für die Rheinschiffer beleidigenden Sätze schrieb. Der „Schiffer“ mag sich über unsere „Einstellung“ und „Verbreitung“ entrüsten, so viel er Geld hat, Entrüstung ist bekanntlich billig, uns liegt daran, zu erfahren, wo die Rheinschiffer sind, die nach der Behauptung der Nikolaus eine Lohnerhöhung nicht wert sind. Und selbst auf die Gefahr hin, daß der „Schiffer“ seine Drohung ernst macht und uns der letzten frohen Stunden beraubt, die seine Polemik uns stets bereitere, erlauben wir uns auch heute wieder, aus seinen Ausführungen die nötigen Schlüsse zu ziehen. Der „Schiffer“ sagt, er habe die Mitglieder einer Organisation nicht „im Auge“, — folglich hat er, wie er den Satz von den „schlechten Elementen“ schrieb, die einer Lohnerhöhung nicht würdig wären, weil sie sie vertragen, „von schlimmeren Dingen“ zu schweigen, nur an die unorganisierten Rheinschiffer gedacht.

Wir fordern alle bei uns organisierten Rheinschiffer auf, die noch nicht organisierten Kollegen von der Wertschätzung zu unterrichten, deren sie sich bei den Nikolausen erfreuen. Wir sind überzeugt, daß sie in Scharen dieser Pfaffengründung zufließen werden.

Auch das Antwortschreiben der Needer auf den Bittbrief macht dem „Schiffer“ noch immer Kopfschmerzen. Er hat doch behauptet, daß der von uns veröffentlichte Brief falsch ist und nun verlangt der „Schiffer“, daß der „Courier“ den Beweis liefert für die Behauptung, die der „Schiffer“ aufgestellt hat. Das geht ja noch über den Staatsanwalt im Moabiter Strawalprozess. Daß der „Schiffer“ einfach die angeblich anderslautende Antwort der Needer zu veröffentlichen braucht, um uns mundtot zu machen, auf diesen Gedanken ist der studierte Herr Redakteur des „Schiffer“ noch immer nicht gekommen. Oder hat der Nikolausverein Interesse daran, der Öffentlichkeit das Schreiben vorzuenthalten? Er scheint etwas oberfaul zu sein.

Unsere Behauptung, daß sich die Gründung der Zentrums-Gewerkschaften erübrigte, weil die Hirsch-Dunderschen Gewerkschaften ja schon das besorgten, das angeblich Aufgabe der Zentrums-Gewerkschaften ist, will der „Schiffer“ nicht gelten lassen. Ein Hirsch-Dundersches Gewerkschaftsblatt hat 1900 einen Artikel veröffentlicht, in dem verschiedene Mißbräuche der katholischen Kirche geahndet wurden, und deshalb, sagt der „Schiffer“, mußten in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts „christliche“ Gewerkschaften gegründet werden. — Zentrumslogik. — Der „Schiffer“ behauptet noch einmal:

„Die Gründung der christlichen Gewerkschaften war notwendig, damit wir auch eine wirklich religiös und politisch neutrale Gewerkschaft, der jeder Arbeiter mit gutem Gewissen beitreten kann, erhalten!“

Das ist natürlich nicht wahr. Mit dem Christentum haben die sogenannten christlichen Gewerkschaften etwa ebensoviel zu tun, wie der Kapitalismus mit der Religion, wie die heutige Staatstheorie mit der Lehre des Nazareners — nämlich nichts! Wie die Hirsch-Dunderschen Gewerkschaften gegründet wurden, um die, sich auf ihre Interessen befindende Arbeiterschaft bei der liberalen Fahne zu halten, so entstanden auch die Zentrums-Gewerkschaften nur, um die Arbeiter von einer tatkräftigen Wahrnehmung ihrer Interessen abzuhalten und um sie dem Zentrum als Stimmvieh zuzuführen. Diesem Zweck dient auch der Nikolausverein. Wenn heute nicht mehr alle Zentrums-Gewerkschaften Streikbrechervereine sind, so ist das ein Verdienst des Kapitalismus, der die Arbeiter zum Massenbewußtsein zwingt. Wo und zu kommt es auch vor, daß die Gefahr der Gründung einer Zentrumsorganisation überschätzt wird. Da sind denn die Zentrums-Drahtzieher ehrlich genug, den Zweck der Übung zu enthüllen. So versucht man jetzt die Dienstboten „christlich“ zu organisieren. Welchen Zweck diese Organisationen haben, verrät ein oberflächliches Zentrumsblatt, die „Grenzzeitung“ in Mitterteich, wo ein Zentrumsdoktor aus Regensburg erschien, um eine Dienstbotenversammlung zum Zweck der Gründung einer Organisation abzuhalten. Um die Bauern nicht kopfschütten zu machen, hieß es in dem Aufruf:

„Bürger und Bauern! Die Dienstbotenorganisation wird nicht ins Leben gerufen zum Kampfe gegen die Dienstherrschaften, sondern nur um einen Wall zu bilden, der vor der sozialdemokratischen Hochflut schützen soll.“

Also nicht um die Verbesserung der Lage der Dienstboten ist es den Patentschriften zu tun, sondern nur darum, sie dem Zentrum als Stimmvieh zu erhalten. Und in diesem Sinne wirkt auch der Nikolausverein und die Zentrums-Gewerkschaft mit dem langen Namen, der er die Binnenschiffer zuführen will. — Daß die Zentrums-Gewerkschaften aber trotzdem notwendig sind, beweist der Fall des Graen Schaffaotich. Schaffaotich ist eine schwervereiche Zentrums-Fabrik und natürlich ein Musterchrist. Er stellte zum Breslauer Zentrums-Parteitag einen Extrazug und hatte eine ganze katholische Kirche. Also ein sehr frommer Katholik. Aber solche Sachen kosten Geld und der edle Graf sinnt auf Ertrag. Der Graf hat im Rieser- und Stergebirge große Forsten. Sonst belief sich seine Einnahme aus diesen Wäldern jährlich auf 1 800 000 Mk., da die Holzpreise aber um 75 pCt. stiegen, wird die künftige Einnahme allein aus diesen Holzverläufen rund 3 150 000 Mk. betragen. Als frommer Christ ist der Graf eifrig bemüht, die christlichen Grundzüge der Genügsamkeit und Zurückdenklichkeit zu verbreiten — natürlich unter den Arbeitern. Er reduziert den horrenden Tagelohn von 2 50 Mk., indem er den Lohn für den Raummeter Weichholz um 20 Pfg., bei harten Holzern sogar um

40 Pfg. kürzt. Eine freie Gewerkschaft würde nun behaupten, daß diese Lohnkürzung der elendesten und gemeinsten Profitgier entsprünge, aber eine Zentrums-Gewerkschaft wird diesem großen Zentrumsmann kongenial nachempfinden, daß es ihm einzig um die Verbreitung christlicher Grundsätze ankommt. So ist die Notwendigkeit der Zentrums-Gewerkschaften bewiesen, wenigstens für die Zentrums-Millionäre.

Dem „Schiffer“ haben wir eine Freude bereitet durch folgenden Satz: „Die freie Gewerkschaftsbewegung ist nicht die Sozialdemokratie, wenn wir auch — stolz darauf — die Personalunion zwischen uns und der Partei zugeben.“ Zwar ist dies Geständnis (!) nur unvollkommen, meint der „Schiffer“, aber trotzdem will er öfter darauf zurückkommen. Da es ihm Freude macht, haben wir nichts dagegen einzuwenden. Wir sind ja keine Zentrums-Scheuchler, die offensündige Tatsachen in das Gegenteil umflügen. Wäre der „Redakteur“ des „Schiffer“ nicht ein in der Arbeiterbewegung so furchtbar wenig orientiertes, armseliges Kreaturchen, würde es sich vielleicht verlohnen, über diesen Punkt mit ihm zu streiten. Aber so kommt dabei weiter nichts heraus als München-Blabacher Lügen und pöfische Sophismen. Es wäre schade um die Zeit und den Raum in unserer Zeitung. Unser „Geständnis“ hat den christlichen Sinn des „Schiffer“ so gerührt, daß er uns zum Dank gleichfalls eine Freude bereiten will. Er veröffentlicht einen Brief, der, wenn er nicht fingiert und in Mannheim in der Redaktion des „Schiffer“ geschrieben ist, beweist, daß die Gehirnverflechtung des frommen Mannes wenigstens bei einem Exemplar der Gattung Mensch gewirkt hat. Der Briefschreiber N. N. (!) ist gleich dem „Schiffer“ der Meinung, daß die Nikolaus die Lohnerhöhung ermuntern haben. Wir lassen dem N. N. sein kindliches Vergnügen und wollen auch den „Schiffer“ nicht stören, wenn er sich über den Brief freut. Wir freuen uns auch, allerdings nicht wegen eines fraglichen anonymen Briefes, sondern wegen der rund 1 000 (Eintaufend) fällt nicht auf den Rücken, werde Schwarzröde) Neu aufnahmen, die der Deutsche Transportarbeiterverband seit der Lohnbewegung bei den Rheinschiffern zu verzeichnen hat. Daß diese Zahl ständig steigt, dafür sorgen unsere nimmermüden Agitatoren: Kapitalismus, Nikolaus und last not least, unsere organisierten Kollegen. Weiden Rheinschiffern ist heute und für alle Zukunft jede Organisation, die nicht die Interessen der Kollegen vertritt, unmöglich geworden. Und deshalb setzt sich die Mitgliederzahl des Nikolausvereins auch aus Unternehmern und Pfaffen zusammen — und die gönnen wir ihm.

Die organisierten Binnenschiffer als Gefindel.

Die Wochenschrift „Das Schiff“ fühlt sich in seiner Nummer 1595 berufen, die Interessen der Unternehmer wahrzunehmen, um deren Profit sie scheinbar fürchtet, denn die Arbeitgeber werden mobil gemacht, sie sollen die agilitierenden organisierten Binnenschiffer von den Fahrzeugen weisen. „Das Schiff“ befürchtet, daß unser Einfluß sonst größere Dimensionen annehmen könne. Würde der Artikelschreiber mehr Achtung von der Stimmung der Mannschaften haben, so würde er wissen, daß es nicht nötig ist, sie zu organisieren, denn die Mehrzahl ist bereits so weit und die Minorität wird folgen.

Der Artikelschreiber behauptet dann, in unseren Versammlungen würden die Unternehmer zu Unrecht angegriffen. Entweder achtet er in dem Schiffsman nicht den Menschen oder er hält jede Handlungsweise der Unternehmer für gut. Was in unseren Versammlungen geschieht, ist weiter nichts, als daß wir Tatsachen feststellen, welche die Unternehmer sich zuschulden kommen lassen, um die Lage der Schiffsmannschaften zu verschlechtern, und dann darüber beraten, wie diesem entgegenzutreten ist und wie überhaupt eine Hebung der Lebenslage der Schiffsmannschaften möglich ist. Allerdings ist dies ja in den Augen aller Scharfmacher und ihrer Preßkulis ein Verbrechen, denn nichts ist dieser Sorte Menschen unangenehmer, als wenn ihnen die Profitierung erschwert wird. Selbst gut leben, das wollen sie, dies Bestreben haben auch ihre Preßlosaden, aber bei den Mannschaften ist dies natürlich ein Verbrechen.

Wir werden in Zukunft genau wie jetzt die Interessen der Mannschaften vertreten und die Handlungsweise der Unternehmer stets ins rechte Licht rücken. Die Herren mögen es nicht hören, daß sie den Mannschaften im Stadium der größten Not das Heißgeld vorbeigert, diese, als sie kaum einige Wochen auf Schiffahrt, wieder von Bord gelagt resp. den Steuerleuten Zumutungen gestellt haben, die einen Mißbrauch des Vertrauens der Steuerleute gegenüber den Gesellschaften bedeutet. Wir hätten sicher schweigen sollen, als die B. G. G. zu einer Zeit, als das Angebot der Arbeitskräfte in der Binnenschiffahrt die Nachfrage bedeutend überstieg, die Zeit für gekommen erachtete, den Mannschaften eine Arbeitsordnung aufzuzuklötern, welche die Rechte der Schiffsmannschaften schmälerte und den Gesellschaften die Gelegenheit gab, die Mannschaften auch während der Schifffahrtsperiode ohne Kündigung zu entlassen.

Diese „Unternehmerwohlthaten“ werden wir vorläufig nicht vergessen und die Folgen werden nicht ausbleiben, es scheint fast, als wenn man sie bereits fürchtet.

Ferner tut das „Schiff“ ganz entrüstet darüber, daß wir die Schiffermissionare angefeindeten. Dies geschieht mitunter auch von den Unternehmern, wenn

z. B. einmal ein weißer Kabe unter dieser schwarzen Schär ist, der sich getraut, wider den Stachel zu lösen, wie es bei dem Kampf um die Sonntags- und Nachtruhe vorgekommen, dann werden die Unternehmer grob und geben dem erbrochenen Gottesmann auf gut deutsch energisch ihre Meinung zu verstehen. Wir greifen diese Missionare nur dann an, wenn sie sich in Sachen mischen, die sie nichts angehen und sich nicht scheuen, die Schiffsmannschaften der Willkür der Unternehmer auszuliefern, wenn sie sich mit notorischen Arbeiterverrätern verbinden, um den wirtschaftlichen Kämpfen der Binnenschiffer Abbruch zu tun. Daß dies geschehen, wissen auch die Schiffsschreiber, außerdem sind wir bereit, in jedem Falle den Nachweis zu erbringen. Mehrlich ungerecht wie gegen die Missionare sollen wir dann auch gegen die „Gelben“ verfahren. Hier bedauert der Kritikerschreiber sicher, daß es mit der gelben Gründung zu Beginn dieses Jahres nichts geworden ist. Nein, solche Schlangen brauchen wir in der Binnenschifffahrt nicht. In K o s l a u, A l t e n, D r e s d e n und S a m b u r g haben wir diesen Pfeifstücken die Giftzähne ausgebrochen und was den Herren Wendelsohn, Heuer, Scheda usw. nicht gelungen ist, wird anderen Leuten erst recht nicht gelingen. Allerdings sind bereits Anzeichen vorhanden, daß man erneut den Versuch macht, eine Streikbrecherorganisation zu bilden. Die um ihren Profit bangenden Herren wollen sich an eine andere Adresse wenden, die Macher des „Hafenbetriebsvereins“ haben ein neues Rezept zusammengestellt. Doch auch diesmal wird es nichts werden, dafür sorgt die Wachsamkeit der Schiffsmannschaften, als auch deren gesunder Sinn.

Das „Schiff“ prophezeit bereits zum nächsten Frühjahr einen großen Zusammenstoß zwischen Unternehmern und Mannschaften. Wir wissen nicht, aus welcher Quelle das Blatt seine Weissheit schöpft. Die Redaktion des „Schiffes“ weiß, das wollen wir feststellen, daß die Unternehmer auf der Elbe, Saale und Havel im Spätsommer 1909 mit dem Gesindel — um mit dem „Schiff“ zu reden — einen Vertrag abgeschlossen haben, nach welchem der Friede bis Ende 1912 auf den vorgenannten Stromgebieten gesichert ist. Es könnte nur zu einem Kampf kommen, wenn die Unternehmer die Lohnerhöhung von 5 Mk. im Januar kommenden Jahres nicht zahlen würden. Doch solchen Kontraktbruch trauen wir den Herren nicht zu. Wenn die Mannschaften aber mißtrauisch werden, so können sich die Herren Unternehmer beim „Schiff“ bedanken.

Die Vertrauensleute der Binnenschiffer, die der Kritikerschreiber des „Schiffes“ als Volksverhetzer und Aufwiegler bezeichnet, werden ihre Tätigkeit fortsetzen und sollte auch deswegen die Redaktion des „Schiffes“ in geistige Unmachtung geraten. Der Aufruf, uns die Fahrzeuge zu verbieten und der Hinweis auf ein Gerichtsurteil lassen uns kalt, die Mehrzahl der Fahrzeuge von vorne bis hinten von Mannschaften besetzt, ein Aktionär vertritt sich nicht auf den Kahn und Boots- und Steuermann sind sich in ihren Organisationsbestrebungen einig. Selbst wenn die Schiffseigner gemeint sein sollten, so ist auch dies vergebens; die Mehrzahl dieser Leute haben mehr soziales Verständnis als der Kritikerschreiber des „Schiffes“. Der gute Mann sollte so eine frisch-fröhliche Voragitation mitmachen, er würde sich wundern, wie so mancher Schiffseigner sich freut, wenn wir kommen. In der Zeit des Verschleusersrechts und der Schiffsfahrtsabgaben ist die Denkwelt auch in diesen Kreisen eine ganz andere geworden. Sollten dann evtl. noch irgendwelche Angehörige der Gesellschaften sich uns entgegenstellen, so fürchten wir auch diese nicht. Wir sind unter diesem System stark geworden und werden stark bleiben.

Den Kollegen aber rufen wir zu: laßt uns vor Einstellung der Schifffahrt noch einmal alle Hebel in Bewegung setzen, daß der letzte Schiffsmann dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande zugeführt wird.

**Aus der Gerichtspraxis.**

Leipzig. Zusammenstoß eines G e s c h i r r e s mit einem Straßenbahnwagen. Urteil des Reichsgerichts vom 22. September 1910.

Am 9. Oktober 1907 ereignete sich in N ü r n b e r g ein Zusammenstoß zwischen einem Triebwagen der städtischen Straßenbahn und einem Brückenwagen der Firma D. in Nürnberg. Auf dem Wagen, dessen Gekspann von dem Kutscher der Firma geleitet wurde, saß neben jenem der Auskäufer Sch., der bei dem Zusammenstoß vom Bock auf die Straße geschleudert wurde. Er erlitt hierbei einen Beckenbruch und ein Nervenleiden.

Die Lagereiberufsgenossenschaft in Berlin verlangte von der Stadt Nürnberg, als der Unternehmerin der Straßenbahn, Ersatz der aufgewendeten Kur- und Pflegenkosten und der dem Sch. zu zahlenden Rente.

Das Landgericht Nürnberg verurteilte die Stadt nur zu einem kleinen Teile und wies im übrigen die Klage ab. Das Oberlandesgericht Nürnberg erklärte jedoch den Anspruch der klagenden Berufsgenossenschaft dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Revision der Stadt beim Reichsgericht war erfolglos, denn der 6. Zivilsenat erklärte:

Das Berufungsgericht hat die Schadensersatzpflicht der Beklagten gegenüber dem Verletzten Sch. aus §§ 1, 3a, 7 des Reichshaftpflichtgesetzes für begründet erachtet und demnach gemäß § 140 des Gew.-Unfallversicherungsgesetzes den Klageanspruch für gerechtfertigt erklärt. Die beklagte Stadt hatte den Kaufalzusammenhang mit dem Eisenbahnbetriebe bestritten und geltend gemacht, daß die Verletzung des Sch. allein durch das grobe Verschulden des Kutschers als selbständige Ursache herbeigeführt worden sei, sich weiter auf höhere Gewalt berufen, auch ein mitwirkendes

des eignes Verschulden des Verunglückten behauptet. Diese Einwände sind sämtlich vom Berufungsgerichte als unzutreffend verworfen. Die Angriffe, welche die Revision hiergegen mit der Rüge einer Verletzung der maßgebenden Gesetzesvorschriften und Rechtsgrundsätze erhoben hat, gehen durchweg fehl. Daß hier ein Betriebsunfall im Sinne von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vorliegt, steht außer allem Zweifel und bedarf keiner weiteren Darlegung. Desgleichen ist einleuchtend, daß die Kaufalität des Bahnbetriebes durch das mitursächliche schuldhafte Verhalten des Kutschers nicht ausgeschaltet wird. Mit Recht hat der Vorderrichter verneint, daß der Unfall durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sei, indem er darauf hinweist: ein Zusammenstoß, wie er im vorliegenden Falle erfolgt ist, habe seinen Grund in der gefährdeten Natur des Straßenbahnbetriebes und sei ein so häufig vorkommendes Ereignis, daß der Unternehmer mit der Möglichkeit derartiger Unfälle immer zu rechnen und solche zu vertreten habe. Unverständlich ist es aber, wie die Beklagte dem Sch. sein Verhalten bei dem Unfall zum Verschulden anrechnen mag, weil er nicht angesichts der unmittelbar drohenden Gefahr die Zügel selbst ergriffen habe oder vom Wagen abgesprungen sei. Das wäre bei dem im Berufungsurteile festgestellten Hergang sicher das Ungeschickteste und Gefährlichste gewesen, was Sch. hätte tun können; und es läme deshalb nicht einmal darauf an, daß er, wie der Vorderrichter weiter annimmt, zu solchem Handeln im fraglichen Zeitpunkte tatsächlich gar nicht mehr imstande war.

Die Revision der Stadt Nürnberg wurde deshalb zurückgewiesen.

**Aus unserem Beruf.**

**Arbeiterinnen.**

Karlsruhe i. B. Einen schönen Erfolg haben die Trägerinnen des „Volksfreund“ in der Filiale Durlach errungen. Die Trägerinnen waren bisher in der Bezahlung immer hinter ihren Karlsruher Kolleginnen, was allerdings sehr viel daran lag, weil die Durlacher Trägerinnen nicht organisiert waren. Durch den Abschluß des nachstehenden Vertrages sind sie aber im Lohne nunmehr mit Karlsruhe ziemlich gleich, wenn auch der Trägerlohn in Durlach nur 18 und in Karlsruhe 20 Pf. pro Exemplar und Monat beträgt. Die Differenz gleicht sich dadurch aus, daß für die Durlacher Trägerinnen mit der Entschädigung für die ausgedehnten Touren ein Äquivalent geschaffen wurde. Die Trägerinnen der bürgerlichen Zeitungen, voran der „Babischen Presse“, können aus dieser Lohnbewegung wieder ersehen, wie töricht sie handeln, indem sie sich nicht dem Verband anschließen, denn von sich aus wird der schwer reiche Herr Thiergarten keine nennenswerten Zulagen machen. Indem dieses Blatt täglich zweimal getragen werden muß, sollte die Bezahlung für das Austragen desselben eine bedeutend höhere sein. Wenn auch diese Trägerinnen den Weg zur Organisation noch nicht gefunden haben, einmal müssen sie doch zur Einsicht kommen; allerdings steckt bis dahin der Verleger alle Monate ein schönes Stück Geld ein, das den Trägerinnen zutommen könnte.

**tarifvertrag**

Ab 1. Oktober 1910 erhalten die Trägerinnen für das täglich einmalige Austragen und Kassieren pro Exemplar und Monat den Betrag von 18 Pfennig.

Die Abrechnung mit den vereinnahmten Abonnementsgeldern hat mit dem 15. des laufenden Monats zu beginnen und muß bis zum Monatschluß beendet sein. Bei jeder Abrechnung sind die nicht eingelösten Quittungen mit vorzulegen, und ist darauf zu achten, daß an Restanten nicht über 5 pCt. vorliegen.

Die Lohnzahlung erfolgt bei der Schlußabrechnung am Monatschluß.

Die Beiträge zur Kranken- und Altersversicherung werden von der Geschäftsleitung ganz bezahlt.

Das Austragen von Probenummern und Freixemplaren wird vergütet.

Bei Krankheitsfällen oder sonstiger Behinderung hat die Trägerin unverzüglich Meldung an den Filialleiter zu machen und eventl. selbst die Nachhilfe zu bestellen. Für entstehende Differenzen mit der Nachhilfe haftet die Trägerin, welche sie gestellt hat.

Für jeden von der Trägerin neu gewonnenen Abonnenten erhält dieselbe 20 Pf. vergütet.

Die Abonnenten müssen pünktlich bedient werden und tritt bei begründeten Beschwerden zuerst Verwarnung und nachdem Entlassung ein.

Die Beschäftigung von Kindern entgegen dem Kinderschutzgesetz ist den Trägerinnen untersagt.

Bei Neueinstellung von Trägerinnen sind dieselben auf ihre Organisationspflicht im Deutschen Transportarbeiter-Verband hinzuweisen.

Der Auflösung des Arbeitsverhältnisses hat eine monatliche Kündigung voranzugehen, die jeweils am 1. des Monats erfolgen muß.

Bezüglich der Lohnfestsetzung im ersten Absatz des Tarifes wird besonders vereinbart, daß die Trägerinnen, welche eine ausgedehnte Tour zu tragen haben, eine besondere Entschädigung von monatlich zwei, respektive drei Mark erhalten.

Was als ausgedehnte Tour zu betrachten ist, wird nach einer Aussprache zwischen der Geschäftsleitung des „Volksfreund“ und dem Filialleiter in Durlach einseitig, und den Trägerinnen und der Verbandsleitung andererseits festgesetzt.

Dieser Vertrag tritt mit dem 1. Oktober 1910 in Kraft und gilt jeweils auf ein Jahr, wenn er nicht vier Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Karlsruhe-Durlach, den 3. November 1910.

Unterschriften.

**Automobilführer.**

Leipzig. Der Motorwagenführer S. in Halle a. d. S. war vom Landgericht Halle a. d. Saale wegen fahrlässiger Körperverletzung zu 30 Mk. Geldstrafe verurteilt worden. Außerdem hat er dem Verletzten, einem Kanonier B. in Halle, die Kosten des erlittenen Schadens zu ersetzen. Am 17. Dezember 09 war der Soldat mit einem Wagen auf den Geleisen der Straßenbahn gefahren und hatte, gegebenen Signalen zum Trost, den Motorwagenführer S. gezwungen, eine lange Strecke der Merseburger Straße langsam hinter ihm herzufahren. Darüber hatte sich S. geärgert. Als dann der Soldat bei seiner Rückkehr wieder auf den Geleisen fuhr, gab zwar der Motorwagenführer in einer Entfernung von etwa 100 Metern mehrere Warnungszeichen, fuhr aber, ohne die Geschwindigkeit des Wagens zu mindern, direkt auf B. los. Der Soldat wurde überfahren und schwer verletzt und hat nach 16wöchigem Krankenlager im Lazarett als Militärinvalid entlassen werden müssen. Das Gericht hat bei Zumessung der Strafe zwar anerkannt, daß den Verletzten selbst ein großer Teil der Schuld trafe, denn der Unfall hätte nicht geschehen können, wenn dieser nicht alle Sorgfalt außer acht gelassen hätte. Der Angeklagte selbst aber habe fahrlässig gehandelt, weil er in voller Geschwindigkeit gefahren sei, obwohl er gesehen habe, daß der Soldat vor ihm auf dem Geleise war. Das Reichsgericht verwarf die Revision des Angeklagten.

**Fahrradführer und Portiers.**

Berlin. Gewerbegehilfe oder nicht? Der Portier B. war bei der Firma G. tätig. Er mußte aber auch in dieser Stellung den Dienst als Fahrradführer und Seizer versehen. Für eine Ladenreinigung waren ihm 5.—Mk. vorenthalten und außerdem war ihm ein schlechtes Zeugnis ausgestellt worden. Der Beklagte, ein Architekt, bestritt von vornherein die Zuständigkeit des Gewerbegerichts. Als Grund hierfür gab er an, daß seine Tätigkeit als Architekt keine Tätigkeit im Sinne der Gewerbeordnung sei, er keine Gewerbebesitzer zahle und solche, als er einmal dazu herangezogen worden war, wieder zurückerhalten habe. Auch sei der Kläger kein Gewerbegehilfe, und daher das Gewerbegericht nicht als zuständig zu erachten. Der Kläger behauptete, daß von der beklagten Firma auch Häuserbauten ausgeführt und diese von ihr verkauft worden wären. Wiederholt rief der Gerichtshof zu einer Einigung, da die Zuständigkeit des Gewerbegerichts zweifelhaft sei und große Kosten erspart würden. Durch unbedachte Bemerkungen des Klägers jedoch sah sich der Beklagte veranlaßt, die Sache weitergehen zu lassen, und es kam eine Einigung nicht zustande, zumal dem Kläger zur Last gelegt wurde, daß er heimlich eine Stellung angenommen und einen falschen Grund angegeben hatte, warum er seine vorige Stellung verlassen habe. Das Gericht verwies die Klage wegen Unzuständigkeit des Gewerbegerichts an das Amtsgericht Berlin-Mitte. Der Kläger zog seine Klage mit Vorbehalt aller Rechte zurück.

**Hafenarbeiter,**

**Binnenschiffer und Flößer.**

**Quittung.**

In der Zeit vom 7. Oktober bis 11. November gingen beim Unterzeichneten folgende Beiträge ein: Kruse, Wittenberge 186,65, Starke, Schandau 54,27, Stähnte, Tschierzig 82,40, Kopsberg, Dresden 593,30, Ohle, Gr. Rosenburg 275,05, Wilmel, Mies 138,—, Meyer, Rostorf 30,—, Lorenz, Kotsau 139,20, Kruse, Magdeburg 395,50, Gottschalk, Berlin 264,30, Gäbde, Tangermünde 65,20, Schöps, Reinhardsdorf 122,75, Fischer, Magdeburg 60,—, Starke, Schandau 70,—, Mommert, Breslau 99,07, Gentile, Breslau 67,75, Bliefert, M. Woch 52,30, Krippstädt, Torgau 60,75, Mommert, Breslau 99,60, Schramm, Hamburg 3230,20, Pulz, Aienburg 414,97, Fröhlich, Breslau 153,60, Kruse, Wittenberge 170,70, Heinze, Zeitz 1094,—, Ende, Aien 99,15, Ernst, Tangermünde 104,—, Bethmann, Magdeburg 31,80, Schwentke, Wittau 363,—, Schöbeler, Berlin 141,55, Dittmann, Berlin 123,05, Meißner, Elster 63,10, Schulz, Berlin 132,05, Schreier, Lauenburg 110,—, Werfel, Fürstenberg 258,80, Hämeister, Stettin 322,40.

S. W.: M. Schünig, Berlin S., Neu-Blinn a. Wasser 1.

Nordenham. Zum ersten Male ist es gelungen, mit der Deutschen Dampfschifferei-Ges. „Nordsee“ einen Tarifvertrag abzuschließen. Derselbe kam eher, als es die Kollegen geplant, zustande. Durch Denunziation des hiesigen bekannten Neumann wurde Meister Necker und durch diesen die Direktion von dem Bestreben unterrichtet. Um dies zu verhindern, griff N. zu dem Mittel der Anschwärzung, und setzte es auch durch, daß die für die Organisation tätigen Kollegen entlassen wurden. Dadurch hoffte er in die Reihen der Kollegen Zersplitterung hineinzutragen. Doch nur zu halb erwies sich diese Maßregel als ein Schlag ins Wasser. Denn als den Arbeitern ein Revers zur Unterschrift vorgelegt wurde, worin sie sich mit den bestehenden Lohn- und Arbeitsverhältnissen zufrieden geben sollten, verweigerten sie diese einmütig. Daraufhin wurden die im Versand-Schuppen tätigen Kollegen entlassen. Als am andern Morgen die Kollegen der Räuchererei die Arbeit im Schuppen zu verrichten sich weigerten, wurden auch diese entlassen. Nun war es ein Schauspiel für Götter, zu sehen, wie die Herren Kontoristen, die sonst hochmütig über die Schultern der Arbeiter hinwegsehen, mit den Sachwagen im Schuppen umherliefen, um die Arbeiten der Kollegen zu verrichten. Doch bald sah die Direktion ein, daß der

eingeschlagene Weg alles eher als den Frieden bedeutet, denn schon am Nachmittage wünschte sie mit dem tags zuvor noch verhassten Verbände zu verhandeln, und kam auch hierauf folgender Tarifvertrag zustande.

**Tarif-Vertrag.**

Bereinstimmend zwischen der Dampfschiffereigesellschaft „Nordsee“ und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Nordenham.

**A. Die Arbeitszeit**

beginnt morgens um 6 Uhr und endet abends um 6 Uhr. In der Räuchererei und im Versandschuppen ist diese die ersten drei Tage in der Woche von 6 bis 7 Uhr, die letzten drei Tage von 7 bis 7 Uhr.

Die Pausen betragen: 1/2 Std. Frühstück, 1 1/2 Std. Mittag und Vesper, wie bisher üblich.

Im Winter regelt sich die Arbeitszeit in der bisher üblichen Weise.

**B. Der Lohn beträgt:**

1. Arbeiter in der Räuchererei: Anfangslohn pro Woche 24 Mk., steigend nach 1/2 Jahr auf 26 Mk., nach 1 Jahr auf 29 Mk.

2. Arbeiter im Versandschuppen: Anfangslohn 24 Mk., steigend halbjährlich um 1,50 Mk. bis zum Höchstlohn von 29 Mk.

3. Röschmannschaft: Der Anfangslohn beträgt 28 Mk. pro Woche, steigend halbjährlich um 1 Mk. bis zum Höchstlohn von 29 Mk.

4. Nehmacher: Der Lohn beträgt pro Stunde 45 Pfg.

Für die Akfordarbeiter beträgt der Stundenlohn 43 Pfg.

5. Proviantlagerarbeiter erhalten einen Lohn von 28 Mk. pro Woche, steigend jährlich um 1 Mk. bis zum Höchstlohn von 30 Mk.

6. Arbeiterinnen erhalten einen Stundenlohn von 26 Pfg.

7. Jugendliche Arbeiter erhalten einen Anfangslohn von 15 Mk., nach 1/2 Jahr 16 Mk., nach 1 Jahr 18 Mk., sodann jährlich steigend um 2 Mk.

**C. Ueberstunden**

werden von 6 bis 10 Uhr mit 25 pSt. Zuschlag vergütet. Ueberstunden nach 10 Uhr sind möglichst zu vermeiden, andernfalls unterliegen diese der freien Vereinbarung.

Für die Röschmannschaften sind evtl. Arbeitsstunden von 4 bis 6 Uhr morgens mit 10 Pfg. Zuschlag zu vergüten.

**D. Arbeiterausschuss:**

Ein solcher wird gebildet, dergestalt, daß von allen Abteilungen eine Vertretung vorhanden ist.

Etwa sich aus dem Tarif ergebende Differenzen werden zwischen den Kontrahenten geregelt.

Etwa bestehende bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen werden durch den Tarif nicht berührt, sondern bleiben nach wie vor bestehen.

Der Tarif tritt mit dem Tage des Abschlusses in Kraft und hat Gültigkeit bis zum 16. Sept. 1912.

Wird derselbe nicht spätestens 4 Wochen vorher von einer der vertragschließenden Parteien gekündigt, so läuft er immer ein weiteres Jahr.

Nordenham, den 16. September 1910.

**Unterschriften.**

Wenn nun auch nicht alles Gewünschte durchgesetzt wurde, so können die Kollegen mit dem Tarifabschluß doch zufrieden sein. Fest steht, daß dieser Erfolg nur auf das Konto der Einigkeit der Kollegen und der Macht der Organisation zu setzen ist. Dieser Ausgang verfehlte Meister Mecker in nicht geringer Aufregung, denn er glaubt noch immer Rache an den in der Nehmacherei Beschäftigten üben zu müssen. So wußte er bei der Direktion es durchzusetzen, daß Kollegen, die 12—14 Jahre ununterbrochen im Betriebe tätig sind, entlassen wurden. Er fand nämlich erst jetzt, und das ist für seine Sachkenntnis bezeichnend, daß die Kollegen nicht tüchtig genug wären, während neu eingestellte, die erst das Regime des Lernaufstiegs durchlaufen, die tüchtigsten Kräfte wären. Auch entdeckte er, daß der gelehrte Drechsler Neumann und der Matrose Woytatowski auf einmal die tüchtigsten und besten Nehmacher wären. Die beiden erhielten auch den Titel „Vorarbeiter“ und eine Lohnzulage von 2 1/2 Pf. die Stunde. Dies ist der Preis für die Liebedienerei.

Doch, Kollegen, auch diese wie Meister Mecker wird einst das verdiente Schicksal erreichen. Alle diese Vorkommnisse müssen für uns ein Ansporn sein, auf dem betretenen Wege vorwärts zu schreiten und nicht eher zu rasten, bis nicht der letzte Mann sich dem Verbände angeschlossen hat. Dann wird auch die Zeit nicht ferne liegen, mit Mecker und seinen Kumpanen Abrechnung zu halten. Die Direktion mußte, wenn auch widerstrebend, die Organisation als gleichwertigen Faktor anerkennen, drum muß Euer Barole jetzt lauten: Sine in den Transportarbeiter-Verband!

Magdeburg. Am Donnerstag, den 3. November, tagte eine Mitgliederversammlung der Binnenschiffer. Dem interessanten Vortrage eines Kollegen über: „Die Arbeitgeberverbände und ihre Bedeutung für die Arbeiter“ folgte eine Diskussion, in der sich die Koll. St., M. und S. im Sinne des Referenten ausdrückten. Dann wurde vom Koll. St. gewünscht, daß die bevorstehende Konferenz dem Vorstande Mittel bewillige, um die am meisten gelesenen Bücher noch um einige Exemplare zu vermehren. Ferner wurde allgemein gewünscht, daß die Konferenz dafür sorgen möge, daß in Magdeburg wieder ein Kollege für die Binnenschiffer angestellt würde. Wie heute die Verhältnisse in der Binnenschiffahrt lägen, wäre es manchem Kollegen unmöglich, eine der jetzt vorhandenen Verwaltungsstellen zu erreichen, um dort seine Klagen und Wünsche vorzubringen. Vom Kollegen S. wurde gewünscht, zu der Konferenz Delegierte zu wählen, welche den Maßnahmen, die getroffen werden sollen, um die Mitgliedschaft Binnenschiffer vorwärts zu bringen, das nötige Verständnis entgegen bringen. Nach-

dem noch die Arbeitsmethoden an den verschiedenen Anstaltsplätzen in Magdeburg einer eingehenden Kritik unterzogen war, erfolgte Schluß der interessanten Versammlung.

Weiterzahlung des Lohnes während einer militärischen Übung. Folgendes richtige Urteil finden wir in den „Samburger Nachrichten“: Ein Schiffer, der gegen einen festen Wochenlohn von 28,80 Mk. seit 2 1/2 Jahren bei einer Ewerfuhre im Dienst war, war zu einer mit dem 1. August beginnenden 46tägigen militärischen Pflichtübung eingezogen. Am 30. Juli wurde ihm von der Firma mit der vereinbarten 14tägigen Kündigungsfrist auf den 13. August gekündigt. Der Schiffer machte dann vom 1. August bis 14. September die Übung und verlangte dann auf Grund des § 616 B. G. B. von der Firma seinen Lohn für die Zeit vom 1. bis 13. August mit 57,60 Mk. Die Firma verweigerte die Zahlung, weil es sich um eine verhältnismäßig erhebliche Zeit der Behinderung handele. Regelmäßig kündigte sie ihren Angestellten bei militärischen Pflichtübungen nicht. Dem Kläger sei nur deshalb gekündigt worden, weil er in der letzten Woche sein Fahrzeug pflichtwidrig an einen in Fahrt befindlichen Dampfer angehängt habe. Wenn sie dem Kläger den Lohn zahlen müsse, verlange sie Nachleistung der Dienste. Der Kläger lehnte die nachträgliche Dienstleistung ab. Die Firma wurde unter etwa folgender Begründung vom Gewerbegericht zur Zahlung der 57,60 Mk. verurteilt:

„Daß der Kläger, wenn er eine militärische Pflichtübung ableisten mußte, durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert“ wurde, kann keinem Bedenken unterliegen. Es fragt sich im vorliegenden Falle lediglich, ob die Behinderung „für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit“ Maß griff. Dies ist zu bejahen. In dieser Beziehung ist zu berücksichtigen, daß Kläger sich bei der Verklagten in fester Stellung befand, daß er Wochenlohn bezog und vierzehntägige Kündigung hatte, vor allem aber, daß das Arbeitsverhältnis bereits eine Dauer von 2 1/2 Jahren erreicht hatte. Auch kommt in Betracht, daß es sich hier um einen größeren Betrieb handelt, in dem der zeitweilige Ausfall einer einzelnen Arbeitskraft nicht so schwer empfunden zu werden pflegt, wie denn die Verklagte selbst behauptet, daß sie regelmäßig ihre Angestellten im Falle militärischer Übungen nicht entlasse. Darauf, daß die Verklagte ihrer Darstellung nach die Kündigung wegen einer Pflichtverletzung des Klägers ausgesprochen hat, kann kein Gewicht gelegt werden. Gab ihr diese etwaige Pflichtverletzung ein Recht zur sofortigen Entlassung, so hat sie sich dieses Rechtes jedenfalls dadurch begeben, daß sie den Kläger unter Einhaltung der vierzehntägigen Kündigungsfrist auf den 13. August kündigte. Unter diesen Umständen unterliegt es für das Gericht keinem Zweifel, daß die hier nur in Frage kommende Zeit der Behinderung vom 1. bis 13. August als „verhältnismäßig nicht erheblich“ anzusehen ist. Daß die durch die Ableistung der Übung begründete Behinderung des Klägers, sofern das Arbeitsverhältnis nicht gelöst worden wäre, nicht nur 13, sondern 46 Tage—eine Zeit, die als erheblich gelten müßte—gedauert haben würde, ist ohne Bedeutung. Für die Beantwortung der Frage, ob der zur Dienstleistung Verpflichtete für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit an der Dienstleistung verhindert ist, kann nur die Zeit zu Grunde gelegt werden, während der das Arbeitsverhältnis fort dauert. Wird es gelöst, so hat die spätere Zeit, für die eine Verpflichtung zur Dienstleistung und demnach auch eine Behinderung nicht mehr in Frage kommt, völlig außer Betracht zu bleiben. Die Verklagte ist daher nach § 616 B. G. B. verpflichtet, dem Kläger für die Zeit vom 1. bis 13. August den Lohn zu zahlen. Eines Eingehens auf die Frage, welche Gebühren an Geld zc. der Kläger in der Zeit empfangen hat, bedurfte es nicht, da eine Anrechnungspflicht nicht besteht. Zu der von der Verklagten verlangten Nachleistung der Dienstzeit ist der Kläger nicht verpflichtet.

Preußen-Luft. Am Sonnabend, den 5. November tagte eine stark besuchte Lerner- (Flößer-) Versammlung. Sie beschäftigte sich hauptsächlich mit der Frage des Abschlusses des neuen Tarifes am 15. November 1910, wie es in der Verhandlung im September mit den Unternehmern beschlossen und im Tarif niedergelegt ist. Der Gauleiter hatte hierzu das Referat übernommen. In seinen Ausführungen ging er auf die gestellten Forderungen ein und ersuchte um Ruhe und Besonnenheit. Diesem Wunsche wurde einmütig Rechnung getragen und so wurden die einzelnen Positionen beraten und festgelegt. Auf Vorschlag Schillors wurde beschlossen, die Unternehmer in einem höflichen Schreiben daran zu erinnern, daß am 15. November 1910, vormittags 10 Uhr, die Sitzung stattfindet und daß vor hier ihre Vorschläge entgegennehmen werden, wir untererseits ihnen ebenfalls unsere Vorschläge unterbreiten werden. — Dann wurde die Wahl von sechs Vertrauensleuten vorgenommen und weiter noch beschlossen, daß ein Winterfest zugleich als Stiftungsfest am 27. November gefeiert werden solle, wozu jeder Lerner 1 Mk. beitragen und dafür das Recht haben soll, noch zwei Personen einzuführen. Der Referent zog noch einmal die Parallele zwischen einst und jetzt und betonte so den Lerner, daß sie durch ihre Einigkeit alles erreichen können. Auch am 15. November 1910 sollen die Unternehmer die Einigkeit der Lerner sehen. —

Eine Lücke im Tarif führte im Harburger Hafen zu Differenzen. Im Tarif ist für Entlasten von Schwellen ein Satz von 2 1/2 Pfennig vorgesehen. Nun kamen kürzlich zwei Dampfer, die die Schwellen statt in Eisenbahnwaggons in Rähnen löschten. Es stellte sich aber bald heraus, daß die Kollegen dabei keinen Tagelohn halten konnten. Sie kamen nur auf

einen Akfordatz von 3,60 bis 4.— Mk. täglich. Da sich die Firma aber glaubte auf den Tarif stützen zu können, lehnte sie die Forderung der Arbeiter auf Erhöhung des Akfordatzes auf 3 Pf. oder Garantierung eines Tagelohnes von 6.— Mk. ab. Alles, wozu die Firma sich verstand, war die Garantierung eines Tagelohnes von 5.— Mk. Die Arbeiter stellten deshalb die Arbeit bei den beiden Dampfern ein. Die darauf zwischen der Gauleitung und dem Hafenbetriebsverein gepflogene Verhandlung hatte den Erfolg, daß die Arbeiter zwar zum alten Satz die Arbeit wieder aufnahmen, ihnen jedoch ein Tagelohn von 5,80 Mk. garantiert wird. Wenn diese Arbeit beendet ist, wird die Lücke im Tarif durch eine neue Position geschlossen werden. Die Firma hat sich persönlich davon überzeugt, daß die Arbeit für 2 1/2 Pf. nicht zu machen ist. Diese Einsicht hebt sich vorteilhaft von der blindwütigen Streiftreuermittlung des Hafenbetriebsvereins ab. Allerdings hatte sie die geschickten Arbeiter gekündigt, so daß diese nun ihrerseits den Hafenbetriebsverein enttäuschten und die Arbeit nicht aufnahmen.

Die „Wirtschaftliche Vereinigung“ scheint noch immer daran zu glauben, daß sie die Lohnbewegung führt. In Betriebsversammlungen treiben die Drahtzieher jetzt Agitation für ihre gelbe Vereinigung. Allein der Schmerz ist groß. Ueberall muß konstatiert werden, daß die Mehrzahl der in den Betrieben arbeitenden Kontraktarbeitern der „W. V.“ noch fernsteht. Dazu will es allerdings schlecht stimmen, wenn an anderer Stelle wieder behauptet wird, von 1500 Kontraktarbeitern seien über 1000 bei der „W. V.“ organisiert. Daß diese Behauptung Lüge ist, ergibt sich auch daraus, daß es nur knapp 1000 Kontraktarbeiter gibt. Nach einer Lobrede auf den Hafenbetriebsverein — der Hund löst den Prügel, der ihn schlägt — beschlossen die Versammlungen Resolutionen, in denen die gelbe Vereinigung als beste Streiftreuerorganisation empfohlen wird.

Die ehrliebenden Hafenarbeiter werden diesem übertriebenen Gebilde die richtige Antwort geben. Daß die Drahtzieher der „W. V.“ dem Transportarbeiter-Verband keine Sympathie entgegenbringen können, erfüllt uns mit aufrichtiger Freude. Wir würden uns schämen, wenn es anders wäre.

Dividendenschätzungen. Die „Samburgische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ veröffentlicht folgende Dividendenschätzungen der Schiffahrtsgesellschaften:

Namen der Gesellschaften.	Dividenden		
	1908	1909	1910
Alter A. = G.	4 1/2	4	?
Deutsch-Australische Dampfschiff.-Gesellschaft	7	7	7—8
Deutsche Dampfschiff.-Gesellschaft Kosmos	3	5	10
Deutsche Ostafrika-Linie	3	6	8
Hamburg-Dampfer-Dampfer-Gesellschaft von 1869	0	0	0
Hafen-Dampfschiff-Gesellschaft	4	4	4
Hamburg-Amerikan. Paketfahrt-A. = G.	0	6	8
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff.-Gesellschaft	4	8	8
Neue Norddeutsche Fluss-Dampfschiff.-Gesellschaft	6	7	0
Norddeutscher Lloyd	0	0	4
Rhederei-A. = G. von 1896	4	4	?
Vereinigte Bugler- und Frachtschiff.-Gesellschaft	4	5	5
Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaft in Dresden	0	1	0

Die Binnenschiffahrtsgesellschaften haben demnach schlecht abgeschnitten. Besonders auffällig ist der Sturz bei der Neuen Nordb. Fluss-Dampfschiff.-Gesellschaft. Ist das Politik, um zu beweisen, daß die Nacht- und Sonntagruhe nicht eingeführt werden darf? Verhehlen dürfen wir uns freilich nicht, daß das Jahr 1910 für die Binnenschiffahrt ein veritables Krisenjahr war.

**Handelsarbeiter.**

Berlin. Die eifrige Agitationsarbeit der Berliner Handelsarbeiter bringt immer mehr Erfolge ein. Jetzt ist es der Organisation gelungen, mit dem Warenhaufe Wilh. Stein einen neuen Tarifvertrag abzuschließen, der den Kollegen sehr wesentliche Vorteile bringt. Wir geben aus diesem das Wesentlichste wieder:

**A. Regelung des Lohnes.**

Der Anfangslohn für Bader beträgt im Alter bis 19 Jahren 21.— Mk. pro Woche, von über 21 bis 23 Jahren 25.— Mk. pro Woche und im Alter über 24 Jahren 27.— Mk. pro Woche, steigend von Jahr zu Jahr um 1,50 Mk. pro Woche bis zum Höchstlohn von 33,50 Mk. pro Woche.

Diesem Lohn steht ein Zuschlag von 21,50 Mk. bereits bezogen, erhalten ein Jahr nach der letzten Zulage eine solche von 1 Mk. pro Woche zc., bis der laut dieses Vertrages festgesetzte Höchstlohn von 33,50 Mk. erreicht ist.

**B. Regelung der Arbeitszeit.**

Die Arbeitszeit dauert in den Wintermonaten von 8 Uhr morgens bis 8 Uhr abends; in den Sommermonaten beginnt dieselbe 7 Uhr 40 Minuten morgens und endet abends 8 Uhr. Ausgenommen hiervon sind die Tage, an denen die Geschäfte gesetzlich länger als bis 8 Uhr geöffnet sein dürfen.

Der Firma bleibt es jedoch unbenommen, die Arbeitszeit in den Wintermonaten um 7 Uhr 40 Min. morgens beginnen zu lassen.

**C. Essenspausen.**

Die Frühstückspause und Vesperpause dauert je 20 Minuten; die Mittagspause dauert zwei Stunden.

Für den Fall, daß während der Mittagspause durchgearbeitet werden muß, wird 1.—Mk. als Zuschlag gewährt und außerdem 1/2 Ueberstunden berechnet.

D. Regelung der Ueberstunden.

Ueberstunden, soweit solche notwendig werden, ob in oder außer dem Hause, von 8 Uhr 20 Minuten abends bis 11 Uhr mit 60 Pf. und nach 11 Uhr mit 75 Pf. pro Stunde bezahlt.

E. Sommerurlaub.

Jedem der obengenannten Arbeiter wird unter Fortzahlung des Lohnes ein Sommerurlaub gewährt und zwar: nach 1/2 jähriger Tätigkeit 3 Tage, nach 1 jähriger Tätigkeit 7 Tage, nach 1 1/2 jähriger Tätigkeit 10 Tage und nach 2 jähriger Tätigkeit 14 Tage.

F. Allgemeine s.

Stwaige zur Zeit bestehende höhere Löhne oder Vergünstigungen bleiben bestehen.

Hausdiener, Packer zc. werden mit einer eintägigen Kündigung eingestellt. Nach Ablauf von 3 Monaten tritt die siebenjährige in Kraft.

Hausdiener, Packer zc., welche mindestens 1/4 Jahr im Hause tätig sind und infolge Krankheit erwerbsunfähig werden, erhalten bis zur Dauer von vierzehn Tagen einen Zuschuß zum Krankengeld bis zur Höhe ihres Lohnsatzes. (§ 616 B. G. B.)

Den zur militärischen Übungen Einberufenen wird nach 1/2 jähriger Tätigkeit im Hause der Lohn bis auf zwei Wochen vergütet.

Erkrankte, sowie zu militärischen Übungen Einbezogene treten nach Genesung resp. nach Beendigung der Übung in ihre vordem innegehabte Stellung ein.

Hausdiener, Packer zc., welche Weihnachten mindestens ein halbes Jahr im Hause tätig sind, erhalten eine Weihnachtsgünstigung in Höhe eines halben Wochenlohnes. Diejenigen, welche Weihnachten mindestens ein volles Jahr tätig sind, erhalten eine Weihnachtsgünstigung in Höhe eines vollen Wochenlohnes.

Bei Bedarf von Arbeitskräften wird der unentgeltliche Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Telephon-Amt 1, 2632 oder 9330 benutzt.

Gleiche Erfolge könnten zweifellos auch in den übrigen Warenhäusern Berlins erzielt werden, wenn nur die Kollegen erst festgeschlossen in der Organisation zusammenständen. Sie laufen aber zum Teil lieber in den gelben Verein, weil sie dort ein paar lumpige Pfennige Beitrag pro Woche weniger zu zahlen brauchen, ohne sich zu überlegen, wie sehr diese „Sparsamkeit“ sie selbst schädigt. So bei den Firmen H. Wertheim, Tieg und auch Gerson. Durch diese Rücksichtlosigkeit einer Anzahl Kollegen, in deren Schadel die Erkenntnis von dem eminenten Nutzen einer modernen Gewerkschaft absolut nicht hinein will, werden aber auch die Kollegen materiell getroffen, die nach vorwärts streben. Bei jeder Forderung weisen die Chefs auf jene braven und billigen Kinder hin. Deshalb muß es Aufgabe jedes klassenbewußten Handelsarbeiters sein, dazu nach allen Kräften beizutragen, daß an Stelle des Strohes, Verstand in die Köpfe der Zurückgebliebenen kommt. Der beste Nürnberger Richter ist unablässige Aufklärungsarbeit.

Dresden. Buchhandlungsboten und Polyporeure. Nach intensiver, andauernder Agitationsarbeit sind nun auch die Dresdener Buchhandlungsboten dazu gekommen, ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse einer Revision zu unterziehen. Daß das dringend notwendig ist, zeigt die letzte Branchenversammlung, in der über die im Dresdener Buchhandel bestehenden Lohnverhältnisse gesprochen wurde. Ein trauriges Bild wurde da entrollt. Familienväter mit einem Verdienst von 16 bis 18 Mk. bilden die Regel. Daher kommt es auch, daß die Boten vielfach ein Bild des Jammers darbieten. Die Kollegen hätten am liebsten den miserablen Zuständen mit einem Male ein Ende gemacht, kamen aber nach langen Beratungen zu dem Ergebnis, zurzeit noch nicht mit allgemeinen Forderungen an die Unternehmer heranzutreten, sondern noch eine abwartende Stellung einzunehmen. Den Kollegen in den einzelnen Geschäften steht es aber frei, mit Hilfe der Verbandsleitung die schlimmsten Mißstände in ihren Geschäften zu beseitigen, wenn die Möglichkeit vorhanden ist. Inzwischen heißt es aber: „Werbt Freunde für den Bund, ein jeder in seinem Geschäft oder Bezirk, damit uns der Tag gerüstet finde, an dem wir abrechnen!“ Sorge jeder auch dafür, daß den uns noch Fernstehenden die Augen geöffnet werden. Dann müssen unsere Forderungen erfüllt werden. Die Kollegen insgesamt fordern wir auf, für strenge Kartentkontrolle unter den Buchhandlungsboten zu sorgen. Mitteilungen sind zu richten an den Branchenvertreter, Kollegen Adolf S a c o b, Hertelsstraße 22 II.

Hamburg I. Tarifabschluß im Handelsgewerbe. Nachstehender Tarif wurde für die bei der Firma Rothschild Behrens und Co. beschäftigten Hausdiener und Packer abgeschlossen. Es ist dieses ein erstmaliger Abschluß und dürfte es der Organisation gelingen, da auch mit weiteren Handelsgeschäften und Warenhäusern dieselbe Verhandlungen angebahnt, respektive in Aussicht genommen sind, die Lohn- und Arbeitsbedingungen für unsere Kollegen Handelshilfsarbeiter verschiedener Geschäfte am Orte zu tarifieren.

Auf der anderen Seite wird es aber vor allen Dingen Pflicht der Handelshilfsarbeiter sein müssen, sich zu organisieren, genau, wie es in diesem Falle ihre Arbeitgeber machen.

Tarifvertrag.

1. Lohn.

Der Anfangslohn für Hausdiener und Packer von 15 bis 20 Jahren beträgt 15 bis 22 Mk. pro Woche. Hausdiener und Packer über 20 Jahre erhalten einen Anfangslohn von 24 Mk., steigend bis zu 30 Mk. pro Woche. Die zurzeit bestehenden niedrigeren

Löhne werden auf die Mindeststufe normiert. Löhne, welche über diese hinausgehen, werden bei Abschluß dieses Vertrages um 1.—Mk. aufgebessert, die weiteren Steigerungen erfolgen alsdann immer jährlich um 1.—Mk. pro Woche.

2. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beträgt 9 Stunden und zwar von 8 Uhr morgens bis 8 Uhr abends, einschließlich einer 1/2 stündigen Frühstück- sowie zweistündiger Mittags- und 1/2 stündiger Vesperpause.

3. Ueberstunden.

Ueberstunden sind möglichst zu vermeiden. Wo solche dennoch angeordnet, so werden diese ab 8 Uhr abends resp. vor 8 Uhr morgens mit 50 Pf. vergütet, angefangene halbe Stunden werden vergütet.

Nachtarbeit, d. h., nach 9 Uhr abends und vor 5 Uhr morgens, sowie Sonn- und Feiertagsarbeit, ist mit dem Ueberstundenlohn von 50 Pf. und 25 pCt. Zuschlag zu entschädigen.

4. Lohnzahlung.

Die Lohnzahlung findet jeden Sonnabend mittags statt und ist dieselbe während der Arbeitszeit vorzunehmen.

5. Ferien.

Es werden den Hausdienern im ersten Jahre drei Tage, nach dem 3. Jahre acht Tage und nach 5 Jahren vierzehn Tage Ferien gewährt unter Fortzahlung des Lohnes.

6. Kündigung.

Diese ist in der ersten Beschäftigungswoche eine eintägige, nach weiterer Beschäftigung ist die Kündigung beiderseits eine 14tägige.

7. § 616 des B. G. B.

Der Lohn wird den Arbeitern weitergezahlt, wenn sie durch einen in ihrer Person liegenden Grund ohne ihr Verschulden für eine verhältnismäßig kurze Zeit an der Arbeit verhindert sind.

Als einen in der Person liegenden Grund werden Verhinderungen durch Krankheit und militärische Übungen angesehen.

Auf den Lohn für diese Tage kann jedoch Krankengeld oder ähnliche aus geschlicher Versicherung dem Arbeiter zustehende Unterstützung in Anrechnung gebracht werden.

Abzüge von dem vereinbarten Lohn dürfen ferner nicht gemacht werden, für Verhinderung von einer Dauer von 3 Stunden, aus der Erfüllung von staatlichen und kommunalen Pflichten, soweit sich diese nicht außerhalb der Arbeitszeit erledigen lassen und Gebühren hierfür nicht gezahlt werden, z. B. Kontrollversammlungen, Musterungen, Anzeigen beim Standesamt in Geburts- und Todesfällen, Wohnmündschaftssachen und andere polizeiliche Vorladungen.

8. Neuanstellungen.

Bei Neuanstellungen von Hausdienern, Packern zc. wird der unentgeltliche Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes in Anspruch genommen.

Bestehende bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen bleiben auch nach Abschluß dieses Tarifes bestehen.

Dieser Tarif tritt am 1. November 1910 in Kraft und hat Gültigkeit bis zum 1. Oktober 1912. Erfolgt vier Wochen vor Ablauf, also am 1. Septbr. 1912, beiderseitig keine Kündigung, so läuft derselbe stillschweigend ein Jahr weiter.

(Unterschriften.)

Stuttgart. Lange Zeit hatte es den Anschein, als ob die hiesigen Packer, Hausdiener usw. in größerer Zahl nicht für die Organisation zu gewinnen wären. Allen Versuchen gegenüber, sie der Organisation zuzuführen, verhielten sie sich ablehnend, ja nicht selten feindselig. Die Erfolge der Organisation und die Verteuerung aller Lebensmittel, brachten aber doch allmählich etwas Leben unter die Kollegen. Heute können wir mitteilen, daß es in allen Betrieben vorwärts geht. Die einzelnen Geschäftsversammlungen sind nicht nur gut besucht, sondern die Kollegen arbeiten überall tüchtig mit. Eine in der letzten Woche stattgefundene öffentliche Versammlung war sehr gut besucht, die älteren Kollegen erklärten freudig, so viel Handelshilfsarbeiter waren noch nie beisammen. Die Diskussion, die sich in dieser Versammlung an den Vortrag des Genossen Seymann angeschlossen, war recht ausgiebig und anregend zugleich. Alle Redner klagten bitter über die niedrigen Löhne und die lange Arbeitszeit. Der Grundton aller Ausführungen war, wir haben zu lange gewartet, wir müssen uns jetzt endlich organisieren, alle waren sich einig, daß es so nicht mehr weitergehen kann. Diese Haltung der Kollegen ist freudig zu begrüßen, denn es liegt die Gewähr darin, daß sie erkannt haben, daß eine Besserung nicht von oben zu erwarten ist, sondern, daß es nur durch eine starke Organisation möglich ist, bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen. Wir haben nur den einen Wunsch, daß die Kollegen in ihrer jetzigen Werbetätigkeit auch verharren mögen und Schulter an Schulter für die weiteste Ausbreitung des Verbandes kämpfen. Je größer die Zahl der Mitglieder, um so eher werden wir erreichen, daß die Kammerlöhne, wie sie jetzt noch in Stuttgart gezahlt werden, verschwinden. Deshalb, Ihr Handelshilfsarbeiter, auf die Schanzen!

Transportarbeiter.

Berlin. Der Kutscher G. hat 14 Wochen lang bei dem Fuhrherrn Jambor in der Hannoverischen Straße in Arbeit gestanden. Seine übliche Arbeitszeit erstreckte sich auf die Zeit von 5 Uhr morgens bis abends 8 Uhr, oftmals auch 9 Uhr. Hin und wieder kam es vor, daß zwar bei Tage nicht genügend zu tun war. Doch mußten sich die Kutscher auch dann zur Verfügung halten und um die Pferde kümmern. Aber oftmals, 2 bis 5mal jede Woche, mußten die

Kutscher auch nachts arbeiten und zwar jedesmal fünf Stunden. Sie halten in der Zeit von 12 bis 5 Uhr nachts die eintreffenden Waren nach der Zentralmarkthalle zu befördern. Der Kutscher G. hatte in der kurzen Zeit seiner Beschäftigung allein in 46 Nächten gearbeitet. Aber eine Bezahlung der Nachtarbeit hat ihm der Arbeitgeber nicht geleistet, obwohl sie ihm zugesichert worden sein soll. G. klagte deshalb beim Gewerbeamt auf Bezahlung der in den Nächten geleisteten Arbeitsstunden mit insgesamt 138 Mk.

Der Beklagte bestritt, daß dem Kläger eine besondere Bezahlung für die Nachtarbeit zugesichert worden sei. Er berief sich auf den vom Kläger unterschriebenen Arbeitsvertrag, der keine beschränkte Arbeitszeit vorsieht, sondern im Gegenteil sagt, die Arbeitszeit ist wie die Arbeit liegt. Der Kläger habe sich also nach diesem Vertrage verpflichtet, die auch erforderliche Nachtarbeit bei einem Wochenlohn von 24 Mk., der inzwischen auf 30 Mk. gestiegen ist, zu leisten. Der Beklagte berief sich dafür ferner auf das Zeugnis seiner Ehefrau, die den Kläger engagiert und auch wöchentlich abgelohnt hat. Auch einige Mitarbeiter des Klägers sollten bekunden, daß die Möglichkeit der vom Kläger behaupteten Vereinbarung geradezu ausgeschlossen war.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme gelangte das Gericht zu der Ueberzeugung, daß der Kläger vertraglich verpflichtet war, die bei der Eigenart des Betriebes des Beklagten erforderliche Nachtarbeit ohne Extravergütung zu leisten. Die Klage wurde abgewiesen.

Das Urteil ist ein durchaus irriges. Soweit Nachtarbeit und überhaupt übermäßige Arbeit, und zwar unentgeltlich verlangt wird, war der Vertrag gegen die guten Sitten verstoßend und deshalb bereits nichtig. Es mußte danach angemessene Vergütung eintreten. Zu demselben Resultat gelangt man bei Auslegung des Vertrages nach den Grundsätzen über Treu und Glauben. Danach kann der Ausdruck „Arbeitszeit sei, wie die Arbeit liegt“, nur so ausgelegt werden: wie sie bei angemessener Anordnung der Arbeit und Arbeitszeit liegt.

Frankfurt a. M. In der am vorigen Sonntag stattgefundenen Bezirksversammlung der Sektion Fuhrleute wurde von den anwesenden Kollegen Lehaft Klage geführt über die schlechten Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Ganz besonders scheint es die Firma Gebr. Bremer zu sein, die ihre Leute auf das raffinierteste ausbeutet. Bei der obigen Firma finden die Kollegen trotz der überlangen Arbeitszeit und der schlechten Behandlung den Weg zur Organisation nicht. Wie uns von verschiedenen Kollegen mitgeteilt wurde, ist in dem Betriebe eine Arbeitszeit, die aller Beschreibung spottet. Der betreffende Unternehmer fährt von morgens 6 bis abends 6 Uhr für die Stadt Lohnfuhrwerk. Wer nun glaubt, daß die Fuhrleute ihren Feierabend hätten, der irrt sich. Bei diesem Herrn geht dann erst die Arbeit von neuem los; die Kollegen Fuhrleute müssen nun noch an die Bahn fahren und Steine ausladen, oder gar noch nach Eschborn, welches eine Stunde von Badensheim entfernt liegt und dort noch eine Fuhrre Bocksteine holen. Und dieses Tag ein, Tag aus für den horrenden Lohn von sage und schreibe 22.—Mk. pro Woche. Glaubt nun einer, daß die Leute am Freitag oder Samstag ihren sauer verdienten Lohn erhalten, der irrt. Herr Bremer zahlt seine Leute erst am Sonntag mittag um 1 Uhr aus. Es wird wohl kaum klar sein, daß unter diesen Umständen eine Familie darben muß, da bekanntlich am Sonntag nachmittag alle Geschäfte geschlossen sind. Hier tut Aufklärung dringend not, um den dort Beschäftigten einmal klar zu machen, daß sie auch noch ein Unrecht haben, als Mensch behandelt zu werden. Wir fordern deshalb alle, die mit diesen Kollegen zusammenkommen, auf, die Kollegen auf ihre schlechte Lage aufmerksam zu machen und sie dorthin zu verweisen, wo sie hingehören, in den Deutschen Transportarbeiterverband. Nur eine geschlossene Organisation kann da helfen.

Hagen i. W. Die „Erfolge“ der westfälischen blauen Fuhrmannsvereine, in denen die Fuhrherren die erste Geige spielen, zeigen die hiesigen Arbeitsverhältnisse auf. Die Unternehmer springen mit den Fuhrleuten und Fuhrleuten um, als wären diese Hörige, nicht aber freie Arbeiter. So hat sich kürzlich der Chef des Warenhauses Kornblum erlaubt, folgenden Ulaß an seine Kutscher zu richten:

„Infolge des gestrigen Vorkommnisses verbiete ich hiermit den bei mir beschäftigten Kutschern, von heute an auf den Fahrten irgen d w e l c h e P e r s o n e n o h n e m e i n e E r l a u b n i s m i t z u n e h m e n. Evtl. will ich vorher telephonisch darum befragt werden. Falls dies aber trotz meines Verbotes dennoch geschieht, werde ich bei dem ersten Fall 3 Mk. als Strafe bei der nächsten Böhnung kürzen und erhöht sich die Strafe bei dem zweiten Fall auf 5 Mk. und bei einem evtl. dritten Fall auf 10 Mk. Gleichzeitig verbiete ich hiermit das Halten vor Wirtshäusern, in denen keine Pakete zu besorgen sind. Wo dies jedoch der Fall ist und von dem Wirt angeboten wird, wolle man den betr. Herrn ersuchen, Zigarren oder den Betrag in barem Gelde zu geben. In solchen Fällen wird dann der Wirt sowohl, als auch etwa anwesende Gäste den betr. Kutscher mit ganz anderer Achtung ansehen, als wenn das Bier an den Schenke heruntergejaßt wird.“

Die Fuhrmannsvereine haben also den Herren Arbeitgeber noch nicht einmal das A. B. G. der Reichsgewerbeordnung beigebracht, denn diese bestimmt, daß kein Arbeitgeber höhere Strafen als bis zu einem halben Tagelohn seinem Arbeiter vom Lohne abziehen darf. Herr Kornblum hat sich also zweifellos mit seiner Straffestsetzung ausdrücklich gegen die deutschen Bestimmungen der Reichsgewerbeordnung vergangen. Der nächste Kutscher, dem das Maß der Bestrafung passiert, gehe also sofort

zum Gewerbegericht und verklage den Herrn Kornblum auf Herausgabe des sich widerrechtlich angeeigneten Lohnes.

Die Kutscher der Firma Kornblum müssen von morgens 7 Uhr bis abends 10 oder 11 Uhr arbeiten und große Landtouren befahren, dürfen aber während dieser Zeit bei Strafe kein Wirtshaus besuchen. Jedenfalls ist Herr Kornblum selbst der Ueberzeugung, daß es bei 26 Mk. Wochenlohn keinem Menschen möglich ist, noch das Wirtshaus zu frequentieren. In der letzten Zeit stellt die Firma immer mehr Hausdiener als Kutscher an, weil jene wahrscheinlich sich noch mehr als diese gefallen lassen.

Bei dem Bahnpediteur Grote wurde kürzlich bekannt gemacht, daß in Zukunft einfach die Frühstückspause fortfällt. Was brauchen Fuhrleute auch Zeit zum Essen. Das können sie sich sparen und dafür entsprechend billiger arbeiten. Diese Firma beschäftigt etwa 70 Kollegen, die den Hauptstamm des hiesigen blauen Fuhrmannvereins bilden. Der Fuhrmannverein hat aber für seine Mitglieder wegen der entzogenen Frühstückspause keinen Finger gerührt. Auch ein drastischer Beweis dafür, welchen Wert solche Vereine für die Kollegenchaft haben.

Bei der hiesigen Firma Peter Frieß müssen die Kollegen schon um 4 Uhr früh im Stalle sein. Dann dauert die Arbeit bis abends 10 Uhr und länger. Damit Herr Frieß seine Leute immer bei der Hand hat, sind sie bei ihm zugleich in Logis. Am liebsten beschäftigt dieser Herr jugendliche Arbeiter, weil diese nicht so viel kosten und sich viel mehr gefallen lassen als Erwachsene. In der letzten Zeit sahen wir 14- bis 16jährige Jungen als Fuhrleute schwere Lastwagen lenken. Wir fordern die Polizei auf, diese offensichtlich Verletzungsgefährdung zu inhibieren. Wundern muß man sich überhaupt, daß die Polizei, die es doch jedesmal merkt, wenn ein Fuhrmann seine Laterne nicht angezündet hat, diese Kinderausbeutung noch nicht bemerkt haben sollte.

Dies nur ein paar Beispiele, wie es am Orte mit den Arbeitsverhältnissen der Fuhrleute beschaffen ist. Sie beweisen, wie dringend notwendig es ist, daß die Kollegen endlich aufwachen und sich einer modernen Organisation, die sich ihrer Interessen ernstlich annimmt, anschließen. Also hinein, Kollegen, in den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

**Hannover.** Die Folgen eines „Sieges“. Wie erinnerlich, hat die hannoversche Brotfabrik im vorigen Jahre einen „großen“ Sieg über ihre damals im Kampfe liegenden Kutscher errungen. Kurze Zeit nach Beendigung des damaligen Kampfes fand die Generalversammlung der Aktionäre dieses Betriebes statt. In dieser Versammlung wurde von der Verwaltung die Siegestrompete recht kräftig geblasen. — Mit Genugtuung glaubte man konstatieren zu können, daß trotz aller Untrennung der organisierten Arbeiterschaft, der Umsatz nicht nur nicht nachgelassen habe, sondern noch gestiegen sei. Wir haben damals im Stillen über dieses Siegesgeheul gelacht und uns gesagt, es ist noch nicht aller Tage Abend. Wie recht wir hatten, hat uns das diesjährige Geschäftsergebnis gezeigt. Hier zeigt es sich so recht, welche nachhaltigen Einfluß ein Streik auf das Geschäftsergebnis eines industriellen Unternehmens hat. Obwohl die Einnahme auf Fabrikationskonto 198 491 Mk. im vorigen Jahre auf 179 593 Mk. zurückgegangen ist, haben sich die Umsätze der Fabrikation von 136 964 Mk. auf 151 248 Mk. erhöht. Auf der einen Seite sieht man ein starkes Herabgehen der Einnahmen und auf der anderen Seite eine wesentliche Steigerung der Ausgaben. Ebenso scharf treten die Wirkungen des Streiks in dem Nettogewinn hervor, der 31 758 Mk. beträgt gegen 41 633 Mk. im Vorjahre. Dementsprechend ist auch die Lantime niedriger bemessen. Ganze 3228 Mk. können hierzu verwandt werden, während noch im vorigen Jahre 5976 Mk. gezahlt wurden. An die „armen“ Aktionäre gelangen als Dividende nur 13 500 Mk. — 8 pCt. (des Aktienkapitals von 225 000 Mk.) zur Ausschüttung, gegen 18 000 Mk. — 8 pCt. im Vorjahre. In ihrem Geschäftsberichte führt ja freilich die Verwaltung dieses Ergebnis auf andere Ursachen zurück. Wir haben auch nicht erwartet, daß sie eingestehen würde, ihre Maßnahmen beim Streik seien nicht im Interesse der Aktionäre gewesen. Ob die Herren der Verwaltung wohl Dank wissen?

Dieses Ergebnis zeigt uns aber auch so recht, daß allzu scharf vorgeht macht. Ob die Direktion in Zukunft den berechtigten Forderungen ihrer Arbeiter mehr entgegenkommen wird, wollen wir abwarten. Jedenfalls ist ihr einmal zu Gemüte geführt, daß die Arbeiterschaft in der Lage ist, solchen Scharfmachereien entgegen zu treten.

**Hannover.** Ein Musterbetrieb. Ein Musterbetrieb im wahren Sinne des Wortes scheint die bahnamtliche Gültspeditionsfirma E. Drangemeister Ww., Inhaber Frau E. Struckmann zu sein. Schon seit einer Reihe von Jahren wird bei dieser Firma über die erbärmliche Entlohnung verbunden mit einer Arbeitszeit, die lebhaft an das Mittelalter erinnert, geklagt.

Es wird ein Wochenlohn von sage und schreibe 17,45 Mk. bezahlt. Wir haben das nicht für möglich gehalten, aber vor uns liegt eine ganze Anzahl Lohnbüden, auf die der Betrag von der Firma selbst bezeichnet ist. Wer nun etwa glaubt, daß dieser Lohn auch immer in der angegebenen Höhe ausbezahlt wird, der irrt sich. Der Kutscher haftet auch für jedes Manko und da bei der intensiven Ausnutzung der Arbeitskraft und bei der Schnelligkeit, mit der die Arbeit eines Gültkutschers erledigt werden muß, ein derartiges Manko nur allzuleicht entstehen kann, wird in gar vielen Fällen der Lohn noch um verschiedene Mark gekürzt. So liegen vor uns Lohnbüden, nach denen 16,45 Mk., 15,95 Mk., 15,45 Mk., 12,45 Mk. und — man höre und staune — 6,85 Mk. ausbezahlt ist. Ist es nicht geradezu

ein Skandal, daß ein Unternehmer seinen Arbeitern etwas derartiges bieten darf? Im letzteren Falle wurde dem Kutscher ein unaufgeklärtes Manko von 10,60 Mk. in einem Male glatt abgezogen. Man weiß nicht, ob man sich mehr über die, na sagen wir mal, Dreistigkeit der Firma oder über die Schamlosigkeit der Kutscher wundern soll. Nun bekommen ja die Kutscher freilich eine sogenannte Abtragegebühr, die bei einer Last bis 150 kg. 10 Pf. beträgt, das heißt, diese Gebühr wird nur bezahlt, wenn die Last nicht zur ebenen Erde abgeladen wird. Also alle Ladenkundschaft, Geschäfte, Hotels zc., die den größten Teil der Sendungen bekommen, zahlen nichts. Außerdem zahlt ja aber die Kundschaft diesen Betrag und kann derselbe demzufolge auch nicht als Lohn in Anrechnung kommen. Als vor etwa zwei Jahren das Kollgeld erhöht wurde, die Firma ihr Einkommen also verbesserte, hieß es, die Kutscher sollen auch mehr Lohn bekommen. Bis heute hat aber niemand etwas von der Erhöhung gesehen, trotzdem die Ausgaben gerade in dieser Zeit ganz erheblich gestiegen sind. Für diesen horrenden Lohn muß nun eine Arbeitszeit absolviert werden, die manches Mal bis ins Unendliche geht. Während in der ganz flauen Zeit die Arbeitszeit als normal bezeichnet werden kann, beträgt sie in der Saison durchschnittlich 14 bis 16 Stunden täglich. Nun kommt aber weiter hinzu, daß auch Sonntags gearbeitet werden muß.

In der normalen Geschäftszeit fährt die Hälfte der Wagen und dauert dann die Arbeitszeit 6 bis 7 Stunden, die übrigen Kutscher müssen jedoch ebenfalls ihre Pferde in Ordnung halten und gebrauchen hierzu auch immerhin 3 bis 4 Stunden. In der Saison dagegen fährt alles und scheinen dann auch für die Firma die Bestimmungen über die Sonntagsruhe nicht zu bestehen. Man kann da beobachten, daß die Wagen der Firma Drangemeister nicht nur des Vormittags, wenn mit wenigen Ausnahmen alle Geschäfte zu ruhen haben, sondern auch nachmittags bis 3, ja 4 und 5 Uhr auf der Straße herumjagen. Es wäre doch Sache der Polizei, hierauf einmal ihr Augenmerk zu richten. Für den Lohn von 17,45 Mark müssen also die Kutscher eine wöchentliche Arbeitszeit von 70 bis 90 Stunden leisten. Von den Sonntags bis in die Puppen hineinfahrenden Kutschern wird dann noch verlangt, daß sie spätestens abends 7 Uhr wieder zur Fütterung da sind. Was nun weiter die Pausen anbelangt, so ist nur die Frühstückspause als vollwertig zu bezeichnen. Oftmals passiert es, daß die Pferde des Mittags direkt auf der Gültabfertigung gefüttert werden und die Kutscher dann nur soviel Zeit haben, um ihr Mittagessen herunter zu schlucken. Da nun außerdem auch die Mittagszeit sehr unregelmäßig ist, manchmal um 1 Uhr, dann aber auch um 4 oder 5 Uhr, ist das Essen in der Regel kalt und sind die Kutscher bei den meisten Mahlzeiten auf die Wirtshaus angewiesen, was das bei dem hohen Lohne bedeutet, dürfte wohl jedem klar sein. Des weiteren sorgt aber auch die Polizeibehörde dafür, daß das Einkommen der Kutscher hin und wieder etwas beschnitten wird. Schon zu wiederholten Malen sind Bestrafungen erfolgt, weil die Kutscher während des Essens ihr Fuhrwerk unbeaufsichtigt haben stehen lassen. Formal mag die Polizei hierbei im Recht sein, ob es aber gerecht ist, ist eine andere Frage. Wo und wann sollen denn die Kutscher ihr Essen einnehmen? Bei der Firma heißt es: Vorwärts, man zu, daß was geschaffen wird. Zu Hause fahren können und dürfen die Kutscher nicht, man kann doch nicht verlangen, daß sie sich auf den Wagen setzen und dort ihre Mahlzeiten verzehren. Eine Besperpause kennt man überhaupt nicht. Wie schon oben angeführt, verlangt die Firma aber auch, daß alles in der größten Geschwindigkeit erledigt wird, Rücksicht auf die Kutscher wird nicht genommen, die Hauptsache ist, daß die Pferde geschont und doch Geld verdient wird. Auch noch andere Leistungen werden von den Kutschern verlangt, so muß jeder das Schloß zu seiner Futterkiste selbst kaufen und in Ordnung halten, ja in einigen Fällen hat man sogar verlangt, daß die Kutscher die Futterbeutel selbst kaufen sollten.

Aus alledem geht wohl zur Genüge hervor, daß gerade bei dieser Firma die Verhältnisse dringender einer Aenderung bedürfen. Wundern braucht man sich freilich nicht, wenn in einem solchen Betriebe hin und wieder Sachen passieren, die in einem Geschäft mit geregelter Verhältnissen unmöglich sind. Wenn trotzdem nicht mehr Dummheiten vorkommen, so ist das nicht das Verdienst der Firma. Wir meinen aber auch, daß die Eisenbahnverwaltung alle Ursache hätte, dafür zu sorgen, daß ihr Beauftragter seinen Arbeitern eine menschenwürdige Behandlung und Entlohnung zuteil werden läßt.

Hoffentlich genügen diese Zeilen, um die größten Mißstände zu beseitigen. Den betreffenden Kutschern aber können wir nur dringend ans Herz legen, sich ihrer Berufsorganisation, dem Transportarbeiter-Verbande anzuschließen. Denn nur mit Hilfe einer großen, starken Organisation wird es ihnen gelingen, menschenwürdige Verhältnisse für sich zu schaffen.

**Stuttgart.** Jetzt, nachdem die Bewegung im Fuhr- und Transportgewerbe beendet ist, können wir unsere Tätigkeit auch wieder anderen wichtigen Aufgaben zuwenden. Zunächst gilt es, gegen eine Bewegung anzukämpfen, die sich in der letzten Zeit sehr breit macht und nur zu sehr geeignet ist, den Kollegen Fuhrleuten den Beruf zu vereiteln und ihnen jede Freude an der Arbeit zu nehmen. Wir meinen die vielen Anzeigen und oft ungläublich hohen Polizeistrafen wegen Tierquälerei. Selbstverständlich sind auch wir Gegner jeder Tierquälerei und verurteilen die Mißhandlung von Pferden ebenso, wie die patentierten Tiereschutzvereiner. Aber völlig ungerecht und verkehrt

ist es, jede vorkommende und fügen wir hinzu unter Umständen notwendige Züchtigung eines Pferdes als Tierquälerei zu bezeichnen und als Ausfluß von Hoheit hinzustellen. Von den angelegentlichsten Personen wird aber zwischen einer notwendigen Züchtigung und einer Mißhandlung nicht der geringste Unterschied gemacht. Jedes Hochheben der Peitsche oder der wiederholte Versuch, die Pferde zum Ziehen zu veranlassen, ist für viele ein strafwürdiges Verbrechen, das aufs strengste geahndet werden muß. Die Führung bei dieser Bewegung hat natürlich der Tiereschutzverein übernommen. Seine Mitglieder und namentlich unter diesen wieder die weiblichen sehen in dem Pferd, das anerkanntermaßen sehr launisch ist, nicht das Tier, das bestimmt ist, Lasten zu ziehen, sondern ein Geschöpf, das schon deshalb zu bedauern ist, weil man es überhaupt vor einen Wagen spannt. Bei der Tendenz, die den Verein beherrscht, würde es uns nicht wundern, wenn er eines schönen Tages verlangen würde, daß auch das laute Anschreien eines Pferdes als Tierquälerei zu bestrafen ist, oder daß die Fuhrwerksbesitzer an heißen Tagen ihre Pferde im Stall lassen müssen, damit die Pferde nicht der Gefahr ausgesetzt sind, von den Mienen gestochen zu werden, oder daß bei Regen und Schnee der Fuhrwerksverkehr mit Rücksicht auf die Pferde einzustellen ist. Als in letzter Zeit durch die Presse eine Notiz ging, die besagte, daß der Tiereschutzverein einen Aufseher angestellt habe, dem die Aufgabe zukommt, die Fuhrleute an feilen Stellen, Hauptknoten usw. mit Rat und Tat zu unterstützen, da wurde es plötzlich klar, warum gerade an der Peripherie der Stadt so außerordentlich viele Anzeigen wegen Tierquälerei erfolgten. Jeder Fuhrmann erschrickt heute, wenn er den Auftrag erhält, mit einer großen Last an eine steil ansteigende Stelle zu fahren, da er fast wie mit einer Lastzacke rechnen muß, bei dieser Arbeit eine Strafe von 8 bis 15 Mk. zu erhalten und so eine halbe Woche umsonst zu arbeiten. Durch das Vorgehen des Tiereschutzvereins und sonstiger Personen mit ausgefuchst feinen Werkzeugen werden auch die Fuhrwerksbesitzer ganz empfindlich geschädigt. Jeder Fuhrmann, Fuhrwerksbesitzer oder Sachverständige weiß, wie die Pferde es sehr bald herausgefunden haben, daß sie auf offener Straße nicht mit der Peitsche zum Ziehen angehalten werden dürfen und verhalten sich dementsprechend, wodurch so manches wertvolle Pferd von seinem Besitzer entweder mit Verlust verkauft werden muß, oder nur noch zu leichter Arbeit verwendet werden kann, weil der Herr Gaul es ablehnt, schwere Arbeit zu verrichten. Jedem älteren Fuhrmann in Stuttgart ist es fast am bekannt, daß viele Pferde beim Anblick eines Schutzmans den Schritt verlangsamten und stehen bleiben und von diesen nicht abzubringen sind, solange der Schutzmann in der Nähe ist. Glücklicherweise haben wir einen beträchtlichen Teil Schutzleute hier, die vernünftig genug sind, nicht jede verdiente Züchtigung als Tierquälerei anzusehen, sonst würde bald jeder Fuhrmann seinen sauer verdienten Lohn alljährlich auf Stadtpolizisten tragen. Wenn es dem Fuhrmann gestattet ist, die Peitsche zu tragen, so muß man ihm auch gestatten, sie benutzen zu dürfen. Andernfalls erlasse man eine Verfügung, daß dieses verboten ist und der Fuhrmann wird dann neben seinen Pferden in dem Schritt daherkommen, wie es diesen gerade beliebt. Die Bekämpfung der Tierquälerei hat hier einen Grad angenommen, der als krankhaft bezeichnet werden muß, in seinen Konsequenzen zur Menschenschänderei führt und mehr und mehr zu einer Gefahr für Fuhrleute und Fuhrwerksbesitzer wird. Wir fordern deshalb alle Fuhrleute und Fuhrwerksbesitzer auf, sich an der in den nächsten Wochen einsetzenden Protestbewegung zu beteiligen, denn so wie bisher kann es nicht mehr weiter gehen. Auch dort, wo wirkliche Fälle von Tierquälerei vorkommen, ist ihre gegenwärtige Bekämpfung fruchtlos. Nicht durch Strafen wird man den ungebildeten Fuhrmann zu einem tüchtigen erziehen, sondern dadurch, daß man ihm Gelegenheit gibt, sich in einer Fahrschule die Kenntnisse anzueignen, die er als Fuhrwerkslenker einer Großstadt notwendig hat und die ihn in die Lage versetzen, zu beurteilen, was sein Pferd leisten kann und wie es behandelt sein muß. Hoffentlich kommt an den maßgebenden Stellen recht bald die Erkenntnis, daß zwischen einem Fuhrrecht auf dem Lande und dem Fuhrmann der Großstadt trotz aller gegenteiligen Behauptung doch ein großer Unterschied ist. Soweit zu der Frage der Tierquälerei.

Eine weitere wichtige Frage für die Fuhrleute ist die Stellungnahme zu den vielen Zusammenstößen mit der Straßenbahn und deren Untersuchung, wer die Schuld an denselben trägt. Nach der „Württembergischen Zeitung“ und dem „Neuen Tagblatt“ sind es, wenn der Zusammenstoß mit einem hiesigen Fuhrwerk erfolgt, die Fuhrleute. Erfolgt der Zusammenstoß mit einem Krautbäuerlein von den Fildern, dann tragen die Straßenbahnfahrer die Schuld. Weber die eine noch die andere Behauptung kann Anspruch auf Richtigkeit erheben. Zugegeben, es liegt in einzelnen Fällen Unvorsichtigkeit des Fuhrmanns vor, so ist es trotzdem von beiden Blättern stark übertrieben, einzelne Fälle zu verallgemeinern, wie es in letzter Zeit wiederholt geschehen ist. Völlig ungerecht und aufs schärfste zu verurteilen ist die Aufforderung der beiden Blätter, energig gegen die Fuhrleute vorzugehen. Wenn Strafen erlassen würden, dann müßten die Fuhrleute, die jährlich tausende von Mark auf die Polizeikasse tragen, schon längst die reinen Engel sein. Aufs schärfste muß gegen das Vorgehen der beiden Blätter protestiert werden, weil es nur zu sehr geeignet ist, bei den Straßenbahnfahrern die Meinung aufkommen zu lassen, als seien die Fuhrleute ihre natürlichen Feinde und so zu allem befähigt, nur nicht zu dem, daß die beiden Verurteiler bei Abwicklung des Verkehrs so viel wie möglich Rücksicht auf einander nehmen. Es ist schon traurig genug, daß der gelbe Direktionsverein der Straßenbahner in der Vernehmung der Fuhrer gegen die Fuhrleute das menschenmögliche

leistet. Von der Presse und namentlich von der sogenannten unparteiischen sollte man eine andere Haltung in dieser Frage erwarten dürfen. Wer diese Taktik verfolgt, der ist mitschuldig an den vielen Zusammenstößen. Straßenbahnführer und Fuhrleute werden so verhetzt, sich nicht zu schonen. Daß dadurch die Entwicklung des Verkehrs auf das ungünstigste beeinflusst wird, dürfte schließlich auch den beiden Blättern klar werden. Der wahre Grund für die vielen Zusammenstöße in hiesiger Stadt dürfte zu einem nicht geringen Teil in den hiesigen Terrainverhältnissen zu suchen sein und in dem Umstände, daß eben immer ein Teil junger Fuhrleute da sind, die mit den Verkehrsverhältnissen in hiesiger Stadt nicht vertraut sind. Wie oft schon haben die organisierten Fuhrleute verlangt, daß für junge Fuhrleute, die noch nicht in einer Großstadt gefahren sind, eine Fahrschule errichtet wird. Doch alles umsonst, für solche Dinge hat man kein Verständnis gehabt. Vielleicht bringen die vielen Zusammenstöße mit ihren manchmal recht üblen Folgen die ganze Öffentlichkeit doch noch zu der Erkenntnis, daß wir mit unserer Forderung auf Einführung einer Fahr- und Fachschule, die wir auch heute und bei jeder anderen Gelegenheit erheben, nicht so unrecht hatten. Wir sind nicht wie das „Neue Tagblatt“ befriedigt, wenn ihm das Stadtpolizeiamt eine energische Bekämpfung der Fuhrleute verspricht, sondern wir wollen, daß eine gründliche Ausbildung der jüngeren Fuhrleute in ihrem verantwortungsvollen Berufe erfolgt. Wir erheben diese Forderung im Interesse der Gesamtheit.

An unsere Kollegen Fuhrleute richten wir die Frage, ob sie nach diesem Vorgehen der beiden Blätter es noch mit ihrer Ehre vereinbaren können, auch weiterhin die beiden Zeitungen zu abonnieren, die bei jeder Gelegenheit die Polizeibehörde gegen sie scharf machen. Weiter erfragen wir die Kollegen, die am Sonntag, den 27. November, im „Gasthaus zum Hirsch“ stattfindende Protestversammlung zu besuchen und alles aufzubieten, daß diese wichtige Versammlung zu einem Massenprotest der Stuttgarter Fuhrleute wird. Hier ist durch die Organisation noch vieles zu bessern, laut und vernünftig müssen wir deshalb unsere Stimme dafür erheben, daß wir es fass haben, uns als notwendiges Übel behandeln zu lassen. Verschreit diesen Weg und die Erfolge werden auch auf diesem Gebiet nicht ausbleiben.

**Stuttgart.** Abgelehnt mit seiner Anzeige wegen Tierquälerei ist der Schriftsetzer A. S. gegen unseren Kollegen G. Kiemmerle. K. wurde von S. während der Arbeit beobachtet, während er eines seiner Pferde züchtigte, das ab und zu den Einsall bekommt, jede von ihm verlangte Arbeit zu verweigern. In diesem Vorfall nahm S. Vergeltung und machte beim Stadtpolizeiamt Anzeige, wofür K. einen Strafzettel in Höhe von 5 Mk. erhielt, wogegen er gerichtliche Entscheidung beantragte. In der Gerichtsverhandlung gab K. unumwunden zu, daß er das Pferd geschlagen habe, um es zum Ziehen zu veranlassen. Von einer Tierquälerei könne keine Rede sein. Das Gericht stellte sich nach Anhören der Zeugen auf den Standpunkt, daß wohl eine erlaubte Züchtigung, aber keine Tierquälerei vorliege und sprach K. frei. Was uns an den Fall interessiert, ist, daß sich ein Arbeiter dazu hergegeben hat, die Bestrafung eines anderen Arbeiters zu verlangen, in einem Falle, wo er nicht einmal recht wußte, wie der Fall lag. Ob S. von dem Ausgang des Prozesses erhabt ist, überlassen wir ihm zur Beurteilung. Wenn ihm seine feinen Nerven nicht gestatten, von seiner Arbeitsstelle aus in einen Hof mit Fuhrwerkbetrieb hinauszuschauen, dann soll er eben die Fenster verhängen, oder was noch richtiger wäre, sich um seine eigene Arbeit und nicht um die anderer Leute kümmern.

**Stutt.** Am Donnerstag, den 3. November tagte eine Expeditionsarbeiterversammlung. Der Gauleiter sprach über das Thema: „Her mit besseren Löhnen und Arbeitsweisen!“ Redner verstand es, den Anwesenden, welche eine derartige Versammlung zum ersten Male besuchten, klar und deutlich ihre unwürdige Lage vor Augen zu führen. Auf den Lohn eingehend, stellte er fest, daß bei einem Wochenlohn von 17 Mk. — bei einer Arbeitszeit von 5 Uhr morgens bis 8 und 9 Uhr abends, auch Sonntags noch vier Stunden — der Arbeiter nicht so viel verdiene, um sich und seine Familie halbwegs ernähren zu können. 17 Mk. pro Woche macht — bei der langen Arbeitszeit gerechnet — pro Stunde 14/10 Pf. aus. Also hier erhalten Arbeiter nicht einmal so viel Stundenlohn, wie die Laufburschen in anderen Städten. Wenn nun die Kollegen das Unwürdige ihrer Lage einsehen und sich dem Deutschen Transportarbeiter-Verband als Mitglied anschließen und dafür sorgen, daß die Nichtanwesenden ebenfalls ihre Mitgliedschaft vollziehen, dann dürften im nächsten Jahre andere Verhältnisse geschaffen werden können. Wenn es aber die Kollegen nicht tun, oder gar noch diejenigen Kollegen, welche mit Bekannmachungen zur Versammlung unter die Expeditionsarbeiter geschickt werden, verprügeln wollen, Ohrfeigen und ähnliches anbieten, dann dürfte es noch sehr lange dauern, bis andere Verhältnisse geschaffen werden. Die Unternehmer werden sich die jetzt bestehenden Verhältnisse aber noch recht lange wünschen. Nachdem Redner noch die religiösen und patriotischen Vereine im Bereich seiner Ausführungen gezogen und ihr angelegliches Bestreben zerpflückt hatte, appellierte er noch einmal an die Expeditionsarbeiter, damit sie den Grundstock zur Organisation legen. Der Erfolg dieses Appells blieb nicht aus, die Kollegen ließen sich einschreiben und haben wir jetzt 21 Expeditionsarbeiter hier im Verbands. Nun vorwärts, Brüder, den letzten Mann herangeholt, und wir werden uns bessere Verhältnisse erkämpfen. Nachdem die Kollegen Krüger und Dobinsky die Kollegen ob ihrer Bereitwilligkeit zum Beitritt beglückwünschten hatten, wurde die Versammlung geschlossen.

**Bekanntmachung.**

Das Tarifamt des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine hielt am 5. November 1910 seine dritte diesjährige Sitzung ab. Anwesend waren als Vertreter von Genossenschaften die Herren v. Elm, Lorenz, Kretschmer, Klager und Kaufmann, als Vertreter der Gewerkschaften die Herren Himpel, Dreher, Friedmann, Lautes und Bauer. Von den verhandelten Gegenständen haben die nachfolgenden allgemeines Interesse, weshalb wir sie veröffentlichen.

Auf Grund freier Vereinbarungen ist der Ortszuschlag für München-Endling vom 1. August 1909 ab von 17 1/2 pCt. auf 20 pCt. und vom 1. Januar 1910 ab auf 22 1/2 pCt. erhöht worden. Vom Konsumverein Bielefeld wurde gleichfalls auf Grund freier Vereinbarungen der Ortszuschlag von 10 pCt. auf 12 1/2 pCt. erhöht.

Zwei Konsumvereine hatten dem Tarifamt die Frage unterbreitet, wie oft innerhalb eines Jahres bei eintretender Erwerbsunfähigkeit an die gleiche Person und bei gleicher Krankheit die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld auf Grund des § 8 des Tarifs weiter zu bezahlen sei. Das Tarifamt fällt hierüber die folgende grundsätzliche Entscheidung: „Wenn ein Arbeiter wiederholt an derselben Krankheit erkrankt und erwerbsunfähig wird, so ist die Differenz zwischen Lohn- und Krankengeld nach Maßgabe des § 8 in jedem Fall aufs neue zu bezahlen, falls der Arbeiter zwischen den Krankheitsperioden vom Arzt erwerbsfähig geschrieben worden ist und die Erwerbsfähigkeit mindestens 7 Tage einschließlich der Feiertage dauerte.“

Erkrankt ein Arbeiter in kurzen Zwischenräumen an verschiedenen Krankheiten, die zur Erwerbsunfähigkeit führen, so ist in jedem Falle die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld nach Maßgabe des § 8 zu bezahlen.“

Gegen einen Konsumverein war eine Beschwerde erhoben worden, weil er Ausbittsarbeiter, die längere Zeit in seinem Betriebe ununterbrochen tätig waren, die Ferien nicht bewilligt hatte. Unschlüssig der Erörterung dieses Falles wurde vom Tarifamt die nachstehende grundsätzliche Entscheidung beschlossen: „Ausbittsarbeiter erlangen den Charakter fest angestellter Arbeiter, wenn sie über sechs Wochen ununterbrochen in einem Betriebe beschäftigt sind.“

Ein Konsumverein beschäftigte in seinem Betriebe 2 Lagerarbeiter voll und einen dritten mehrere Stunden des Tages. In der anderen Zeit hatte der Letztere die Obliegenheiten eines Aufsehers zu erfüllen. Das Tarifamt hatte nun zu entscheiden, ob in diesem Falle die Bestimmungen des § 1 des Transportarbeiter-Tarifs über die Arbeitszeit, die festsetzen, daß die Arbeitszeit für Lagerarbeiter acht einhalb Stunden beträgt, sofern in dem Betriebe mehr als zwei Lagerarbeiter ständig beschäftigt werden, in Betracht kommen. Die betreffende Genossenschaft hatte den Einwand erhoben, mehr als zwei müssten mindestens drei ständig beschäftigte Lagerarbeiter sein, da doch von halben Arbeitskräften nicht die Rede sein könne. Das Tarifamt erklärte diese Auffassung als unrichtig und entschied: daß auch schon in dem vorliegenden Falle die Bestimmung des Tarifs, die von mehr als zwei beschäftigten Lagerarbeitern spricht, Anwendung zu finden habe. Es wurde dementsprechend entschieden, daß in dem Betriebe des betreffenden Konsumvereins die 8 1/2 stündige Arbeitszeit einzuführen sei.

Ein Beschwerdefall gab dem Tarifamt Veranlassung, die Frage zu entscheiden, wie es mit der Anrechnung der Arbeitszeit solcher Angestellter und Arbeiter zu halten sei, die durch Einverleibung einer Genossenschaft in die andere in den Dienst einer Genossenschaft treten. Das Tarifamt einigte sich auf folgende Entscheidung: „Bei Uebernahme einer Genossenschaft durch eine andere ist den übernommenen Arbeitern, die im Dienste der früheren Genossenschaft verbrachte Arbeitszeit anzurechnen, sofern nicht bei der Uebernahme besondere Abmachungen getroffen worden sind.“

Eine Genossenschaft hatte beschäftigten Arbeitern, die erkrankt waren, bei der Differenz zwischen Lohn und Krankengeld, die sie auf Grund des § 8 des Tarifs zu zahlen hat, nicht nur die Bezüge aus der Ortskrankenkasse, sondern auch die Bezüge aus einer freien Hilfskasse, bei der sich die betreffenden Arbeiter freiwillig versichert hatten, angerechnet. Das Tarifamt erklärte ein derartiges Verfahren für unzulässig und entschied, daß in solchen Fällen nur die Unterstützungen ausgerechnet werden dürften, die von Versicherungsanstalten herrühren, denen der Arbeiter auf Grund einer gesetzlichen Verpflichtung angehört.

In einem Konsumverein arbeitete ein Angestellter, der früher der Organisation des Berufes angehört hatte, mit der die Genossenschaft in einem Tarifverhältnis steht. Bei Inkrafttreten des neuen Tarifs war der betreffende Arbeiter aus dem Verbands ausgeschlossen, mit der Begründung, er sei beim Abschluß des neuen Tarifs nicht genügend berücksichtigt worden und scheide daher aus der Organisation aus. Ein Wiedereintritt des Betroffenen in die Organisation war nicht zu erzielen. Das Tarifamt einigte sich bei der Erörterung dieses Falles auf die Auffassung, daß es eine Konsequenz des ganzen Tarifwerkes sei, wenn in den Genossenschaften, die den Tarif anerkannt haben und für die Arbeiten, die den Gewerkschaften vorbehalten sind, mit denen der Tarif abgeschlossen ist, nur organisierte Arbeiter beschäftigt werden. Der Zweck des tariflich geregelten Arbeitsverhältnisses werde nur erreicht, wenn auch nur organisierte Arbeiter der betreffenden Branche beschäftigt werden. Es liege sowohl im Interesse der Arbeiter, als auch der Gewerkschaften und Genossenschaften, wenn strikte an diesem Grundsatz festgehalten werde.

In der letzten Zeit sind dem Tarifamt häufig Streitfälle unterbreitet worden, die auf Nichtberücksichtigung der gewerkschaftlichen Arbeitsnachweise bei Neueinstellung von Arbeitskräften zurückzuführen sind. Der § 9 des Tarifs schreibt vor, daß bei Neueinstellungen von Arbeitskräften die Bezirksarbeitsnachweise oder Zentralarbeitsnachweise der Gewerkschaften zu benutzen sind. Die Vertreter der Gewerkschaften haben mehrfach schon die bestimmte Erklärung abgegeben, daß sie besonderen Wünschen der Genossenschaften in bezug auf neu einzustellende Arbeiter so weit als möglich entgegenkommen wollen. Eine Voraussetzung dazu, dieses Entgegenkommen zu betätigen, ist aber, daß in allen Fällen der Arbeitsnachweise und die Leitung der Gewerkschaften von der Absicht der betreffenden Genossenschaften verständigt werden. Da, wo es sich um Einstellung von Arbeitern handelt, die einem Beruf angehören, mit dem kein Tarif abgeschlossen ist, muß eine Verständigung zwischen den beteiligten Gewerkschaften der Einstellung im Genossenschaftsbetriebe vorausgehen. Das Tarifamt hat in allen den Fällen, in denen die Genossenschaften diesen Grundsätzen zuwiderhandelt, dieses Verfahren der Gewerkschaften als unzulässig erklärt. Es ist viel Licht nicht unangebracht, auch an dieser Stelle die Genossenschaften auf die Bestimmungen des § 9 des Tarifs aufmerksam zu machen, wodurch vielleicht eine Verminderung der Beschwerden über Nichtberücksichtigung der gewerkschaftlichen Arbeitsnachweise erzielt werden kann.

Der genossenschaftliche Vorsitzende:  
gez. A. v. Elm.  
Der gewerkschaftliche Vorsitzende:  
gez. H. Dreher.

**Briefkasten.**

Jakobs, Emden. Die von Dir gesandte Berichtigung können wir nicht aufnehmen, es muß der Mitgliedschaft vom Orte überlassen bleiben, die Sache zu klären. Die Red.

Düffeldorf-Menz. Th. A. Berichte können nur Aufnahme finden, wenn das Manuskript den Stempel der Ortsverwaltung trägt. Bei dem am 6. Novbr. gesandten Bericht ist dies nicht der Fall.

**Mitteilungen des Vorstandes.**

Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet am 5. November 1910 in Schwerin. Bevollmächtigter: Friedrich Bosh, Johannesstr. 16; Kassierer: Friedrich Biechmann, Quersstr. 3.

Der Kollege Oskar Schweiger, Spt.-Nr. 16 107, eingetreten 9. 10. 09 in Berlin, ist seit einigen Wochen nicht mehr zu seiner Familie zurückgekehrt. Da sein derzeitiger Aufenthalt unbekannt ist, bitten wir, falls er sich irgendwo meldet, sofort entsprechende Mitteilung an die Adresse des Unterzeichneten gelangen zu lassen.

Außerdem wird Hermann Fleischhauer aus Magdeburg seit längerer Zeit von seinen Familienangehörigen gesucht. Fleischhauer ist 33 Jahre alt. Bis vor 3 1/2 Jahren hat derselbe auf einem Gut in Heitbrach. Uelzen gearbeitet und soll jetzt auf der Elbe als Schiffer tätig sein. Falls es möglich ist, über den jetzigen Aufenthalt Fleischhauers Mitteilung zu machen, bitten wir dieselbe sofort an den Unterzeichneten zu senden.

Abhanden gekommen sind die Mitgliedsbücher nachstehend genannter Kollegen: In Berlin: Wilhelm Grünberg, Spt.-Nr. 12 001, eingetreten 22. 11. 1905, Robert Jäckel, Spt.-Nr. 17 347, eingetreten 22. 4. 07, Wilhelm Kaff, Spt.-Nr. 22,082, Paul Reumann, Spt.-Nr. 17 811, eingetreten 18. 4. 05, Franz Salewski, Spt.-Nr. 41 408, eingetreten 12. 1. 04, Stanisł. Waligora, Spt.-Nr. 38 511, eingetreten 27. 5. 10, Hermann Warmbier, Spt.-Nr. 51 464, eingetreten 14. 2. 99, Franz Wischniewski, Spt.-Nr. 45 725, eingetreten 25. 5. 1900. In Köln: Karl Kufahl, Spt.-Nr. 109 336, eingetreten 24. 1. 09; in Leipzig: Karl Wiant, Spt.-Nr. 92 125, eingetreten 22. 2. 07, Arno Hefel, Spt.-Nr. (?), eingetreten 22. 2. 07. In Lindeba: Simon Cber, Spt.-Nr. 356 620, eingetreten 30. 4. 1910.

Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

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

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

### Carifabschlüsse für das Münchener Expeditionsgewerbe.

Im Anschlusse der Verhandlungen im Möbeltransportgewerbe fanden die für das Expeditionsgewerbe statt, die ebenso hartnäckig geführt wurden. Unser Bestreben ging dahin, für das gesamte Expeditionsgewerbe einen Einheitsstarif zu schaffen. Die Kollegen bei der Firma Laderinnung, Gutleben und Weiderts Nachfolger, waren um eine Mark im Lohn voraus. Unserem erzielten die Kutscher einen Urlaub von zwei Tagen. Mit Recht erklärten die Kollegen in anderen Betrieben, daß sie die gleiche Arbeit zu leisten hätten und die gleiche Entlohnung beanspruchen können. Seitens der Vertreter des Arbeitgeberverbandes wurde erklärt, daß der Laderinnung andere Hilfsmittel zur Seite ständen und dieselbe deshalb auch leistungsfähiger wäre. Die übrigen Speditoren könnten neue Lasten nicht mehr ertragen. Es wurde dann bei einer dreijährigen Tarifdauer eine Mark Lohnerhöhung zugestanden. Dieser Vorschlag löste unter den Kommissionsmitgliedern allgemeine Heiterkeit aus. Die Verhandlung wurde zunächst vertagt und ein Termin mit der Laderinnung, die den Forderungen sympathischer gegenüberstand, angelegt. Trotzdem die Vertreter des Arbeitgeberverbandes als Beirat bei den Verhandlungen sich die denkbarste Mühe gaben, die Zugeständnisse der Laderinnung herabzudrücken, konnten sie es doch nicht verhindern, daß namhafte Zugeständnisse gemacht wurden. Festgelegt gab es ihren Widerstand auf. Mit der Laderinnung kam nun nachstehender Tarifvertrag zustande, den auch die Firma Lachemeyer nachträglich unterzeichnete:

(Begläubigte Abschrift.)

#### Tarif-Vertrag.

Abgeschlossen zwischen dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung München I, und der Firma Laderinnung (Gutleben u. Weiderts Nachfolger) in München.

#### 1. Arbeitszeit.

Die reguläre Arbeitszeit ist von 6 Uhr früh bis 6 1/2 Uhr abends. Unterbrochen wird dieselbe durch eine je 1/2 stündige Frühstücks- und Vesperpause und eine 1 1/2 stündige Mittagspause. Die Arbeitszeit für Kutscher beginnt früh 4 Uhr und endet um 6 1/2 Uhr abends. Für Schaffner beginnt die Arbeitszeit um 1/2 6 Uhr und endet abends 6 1/2 Uhr. Die Pausen sind gleich. Die Mittagspause fällt in die Zeit von 11 1/2 bis 2 1/2 Uhr.

#### 2. Lohn.

Kraftwagenführer und Kutscher erhalten sofort einen Wochenlohn von 30 Mk., nach einem Jahre 31,— Mk. Schaffner einen Wochenlohn von 29,— Mk., nach einem Jahre 30,— Mk. Speditionsarbeiter einen Wochenlohn von 27,— Mark, nach einem Jahre 28 Mk.; wenn lediglich zur Anshilfe verwendet, 6,— Mk. pro Tag. Anshiffsarbeiter erhalten 5,— Mk. pro Tag. Speditionsarbeiter als Kutscher verwendet, erhalten den Kutscherlohn, als Schaffner verwendet, den Schaffnerlohn. Einspannerkutscher mit der Arbeitszeit der Speditionsarbeiter erhalten 1,— Mk. mehr wie diese. Ausgeher erhalten den Schaffnerlohn. Für Radabnützung wird ihnen 1,— Mk. pro Woche vergütet.

#### 3. Ueberstunden.

Ueberstunden sind möglichst zu vermeiden; gegebenenfalls wird 70 Pf. pro Stunde bezahlt. Der Arbeitgeber hat zu entscheiden, ob solche notwendig sind. Gemachte Ueberstunden sind spätestens am anderen Tage anzumelden, widrigenfalls werden sie nicht bezahlt.

Wird von dem Arbeiter verlangt, daß er über Mittag durcharbeitet, wird außer der Bezahlung der Ueberstunden eine Entschädigung von 75 Pf. pro Mann gewährt.

Bei den Kutschern beginnt die Berechnung der Ueberstunden 30 Minuten nach der regelmäßigen Arbeitszeit.

#### 4. Stalljour und Sonntagarbeit.

Arbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen bis mittags 12 Uhr werden mit 4,— Mk. pro Mann bezahlt, einzelne Stunden mit 1,— Mk.

Die Stallarbeit an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen hat abwechselungsweise zu geschehen, so daß jeder Kutscher jeden zweiten Sonn- oder Feiertag vollständig frei hat. Dieselbe hat früh 5 bis 7 Uhr, mittags 12 Uhr und abends 6 Uhr zu geschehen.

Die Stalljour an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen ist mit 4,— Mk. pro Mann zu bezahlen.

Schläft ein Kutscher als Stallwache in oder unmittelbar beim Stall, so erhält er einen Zuschlag von 3,— Mk. pro Woche; für Pflege eines kranken Pferdes wird pro Nacht 2,— Mk. vergütet.

#### 5. Urlaub.

Jedem Angestellten wird nach einjähriger Beschäftigungsdauer ein Urlaub von 3 Arbeitstagen, nach 2jähriger Beschäftigungsdauer ein Urlaub von 4 Arbeitstagen, nach 3jähriger Beschäftigungsdauer ein Urlaub von 5 Arbeitstagen, nach 4jähriger Beschäftigungsdauer ein Urlaub von einer Woche gewährt, unter Fortbezug des Lohnes. Der Urlaub fällt in die Zeit vom 1. März bis 1. September.

#### 6. Kündigung.

Kündigung findet gegenseitig nicht statt; dieselbe ist jedoch nur für den Schluß des Arbeitstages zulässig. Sonderabmachungen sind ungültig.

#### 7. Sonstiges.

a) Die Stallmeister erhalten den Kutscherlohn. Sämtliche Bestimmungen dieses Tarifvertrages mit Ausnahme der Bezahlung der Ueberstunden, gelten auch für diese.

b) Die Lohnzahlung erfolgt spätestens Samstag früh für die vollendete Arbeitszeit.

c) Ausstellungen wegen Arbeitsmangel erfolgen in umgekehrter Reihenfolge der Einstellung.

d) Pferdeauswechsellern außerhalb der Arbeitszeit wird mit einer Mark pro Pferd bezahlt.

e) Maßregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung oder wegen Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zu einer Organisation finden beiderseits nicht statt. Ebensovienig tritt eine Verschlechterung der bisherigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse ein.

#### 8. Schlichtungskommission.

Zur Beseitigung von Zweifeln über Auslegung dieses Tarifvertrages wird ein Tarifamt gebildet. Als solches soll das Einigungsamt des Gewerbegerichts fungieren. Die Entscheidung des Einigungsamtes ist endgültig.

#### 9. Tarifdauer.

Vorstehender Tarifvertrag tritt am 1. Oktober 1910 in Kraft, gilt bis zum 1. Oktober 1913 und hat stets auf ein weiteres Jahr Gültigkeit, falls derselbe nicht seitens des Arbeitgeberverbandes oder dem Vorstande des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes (Ortsverwaltung I, München), drei Monate vorher gekündigt wird. Der kündigende Teil ist verpflichtet, den neuen Tarif mit der Kündigung dem anderen Teil zuzustellen, widrigenfalls die Kündigung ungültig ist.

München, den 28. September 1910.

Für die Firma Laderinnung (Gutleben u. Weiderts Nachfolger):  
(Unterschriften.)

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung I, München:  
(Unterschriften.)

Nunmehr folgten die weiteren Verhandlungen mit dem bayerischen Arbeitgeberverband, dem 17 Speditionsfirmen angehörten. Nachdem die Laderinnung den Tarifvertrag angenommen hatte, drängte man ebenfalls zum Abschluß. Die Verhandlungen drohten mehrmals zu scheitern, doch gelang es dem Gewerbegericht Sartorius, immer wieder die Parteien einander näherzubringen. Unsere Kollegen hielten daran fest, daß der Tarifvertrag der Laderinnung auch für die übrigen Speditionsfirmen zur Geltung kommen soll. Schließlich wurde doch der Vermittlungsvorschlag des Gewerbegerichts, der dahin ging, daß im dritten Tarifjahre die Löhne gleichgestellt werden, angenommen. Herr Emil Geith konnte es in der letzten Verhandlung nicht unterlassen, gegen die Kommissionsmitglieder und Verbandsleitung persönliche Angriffe zu machen, was jedoch energisch zurückgewiesen wurde. Selbst die Vertreter des Arbeitgeberverbandes gaben die Erklärung ab, diese Ausfälle nicht zu billigen. Herr Geith trat bedauert aus dem Arbeitgeberverband aus, mit dem Bemerkten, den Tarifvertrag nicht anzuerkennen. Fürwahr ein billiger Vorwand, um sich drücken zu können; wußte er doch, daß seine Leute zum größten Teile indifferent waren. Die Zeit wird aber kommen, wo die Leute mit niedrigeren Löhnen, als in diesem Tarife vorgesehen, nicht mehr arbeiten werden. Nachstehender Tarifvertrag wurde von beiden Seiten anerkannt:

#### Tarif-Vertrag.

Abgeschlossen zwischen dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung I, München, und dem bayerischen Arbeitgeberverband für das Transport-, Handels- und Verkehrsgewerbe in München.

#### 1. Arbeitszeit.

Die reguläre Arbeitszeit ist von früh 6 Uhr bis 6 1/2 Uhr abends. Unterbrochen wird dieselbe durch eine je 1/2 stündige Frühstücks- und Vesperpause und eine 1 1/2 stündige Mittagspause.

Die Arbeitszeit für Kutscher beginnt früh 4 Uhr und endet um 6 1/2 Uhr abends.

Für Schaffner beginnt die Arbeitszeit um 1/2 6 Uhr und endet abends 6 1/2 Uhr.

Die Pausen sind gleich. Die Mittagspause fällt in die Zeit von 11 bis 2 Uhr.

#### 2. Lohn.

Kraftwagenführer und Kutscher erhalten einen Wochenlohn von 29,— Mk., nach einem Jahre 30,— Mark, im dritten Jahre 31,— Mk.

Schaffner einen Wochenlohn von 28,— Mk., nach einem Jahre 29,— Mk., im dritten Jahre 30,— Mk.

Speditionsarbeiter einen Wochenlohn von 27,— Mk., nach einem weiteren Jahre 28,— Mk.

Anshiffsarbeiter erhalten 4,50 Mk. pro Tag.

Speditionsarbeiter als Kutscher verwendet, erhalten den Kutscherlohn, als Schaffner verwendet, den Schaffnerlohn.

Ausgeher erhalten den Schaffnerlohn. Für Radabnützung wird ihnen 1,— Mk. pro Woche vergütet.

#### 3. Ueberstunden.

Ueberstunden sind möglichst zu vermeiden; gegebenenfalls wird 70 Pf. pro Stunde bezahlt. Bei Kutschern beginnt die Berechnung der Ueberstunden 30 Minuten nach der regelmäßigen Arbeitszeit.

Der Arbeitgeber hat zu entscheiden, ob solche notwendig sind. Gemachte Ueberstunden sind spätestens am anderen Tage anzumelden, widrigenfalls werden sie nicht bezahlt.

Wird von dem Arbeiter verlangt, daß er über Mittag durcharbeitet, so wird außer der Bezahlung der Ueberstunden eine Entschädigung von 75 Pf. pro Mann gewährt.

#### 4. Sonntagarbeit und Stalljour.

Arbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen bis mittags 12 Uhr werden mit 4,— Mk. pro Mann bezahlt, einzelne Stunden mit je 1,— Mk.

Die Stallarbeit an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen hat abwechselungsweise zu geschehen, so daß ein jeder Kutscher jeden zweiten Sonn- oder Feiertag vollständig frei hat. Dieselbe hat früh von 5 bis 7 Uhr zu geschehen, mittags 12 Uhr und abends 6 Uhr.

Die Stalljour an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen ist mit 4,— Mk. pro Mann zu bezahlen.

Schläft ein Kutscher als Stallwache in oder unmittelbar beim Stall, so erhält er einen Zuschlag von 3,— Mk. pro Woche; für Pflege eines kranken Pferdes wird pro Nacht 2,— Mk. bezahlt.

#### 5. Urlaub.

Jedem angestellten wird nach einjähriger Beschäftigungsdauer ein Urlaub von drei Tagen unter Fortbezug des Lohnes gewährt. Der Urlaub fällt in die Zeit vom 1. März bis 1. September.

#### 6. Kündigung.

Kündigung findet gegenseitig nicht statt; dieselbe ist jedoch nur für den Schluß des Arbeitstages zulässig. Sonderabmachungen sind ungültig.

#### 7. Sonstiges.

a) Die Stallwächter erhalten den Kutscherlohn. Sämtliche Bestimmungen dieses Tarifvertrages, mit Ausnahme der Bezahlung der Ueberstunden, gelten auch für diese.

b) Die Arbeitswoche endet am Freitag, an diesem Tage wird abends der Lohn ausbezahlt.

c) Pferdeauswechsellern außerhalb der Arbeitszeit wird mit 1,— Mk. pro Pferd bezahlt.

d) Maßregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung oder wegen Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zu einer Organisation finden beiderseits nicht statt; ebensovienig tritt eine Verschlechterung der bisherigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse ein.

e) Zur Beseitigung von Zweifeln über Auslegung dieses Tarifvertrages wird ein Tarifamt gebildet. Als solches soll das Einigungsamt des Gewerbegerichts fungieren. Die Entscheidung des Einigungsamtes ist endgültig.

#### 8. Tarifdauer.

Vorstehender Tarifvertrag tritt am 1. Oktober 1910 in Kraft, gilt bis zum 1. Oktober 1913 und hat stets auf ein weiteres Jahr Gültigkeit, falls derselbe nicht seitens des Arbeitgeberverbandes oder dem Vorstande des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes (Ortsverwaltung I, München) drei Monate vorher gekündigt wird. Der kündigende Teil ist verpflichtet, den neuen Tarif mindestens zwei Wochen nach der Kündigung dem anderen Teil zuzustellen, widrigenfalls die Kündigung ungültig ist.

München, den 1. Oktober 1910.

Für den bayerischen Arbeitgeberverband des Transport-, Handels- und Verkehrsgewerbes in München:  
(Unterschriften.)

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung I, München:  
(Unterschriften.)

Die Firma Schenker u. Co., die zwar Mitglied der Speditorenvereinigung, jedoch nicht Mitglied des Arbeitgeberverbandes ist, hat nachträglich den Tarifvertrag ebenfalls anerkannt. Es stehen somit 297 Kollegen in 19 Betrieben im Tarifverhältnis. An Arbeitszeitverkürzung wurde erreicht pro Woche 133 1/2 Stunden oder pro Jahr 69 498 Stunden. Mehr Lohn erhielten die Kollegen pro Woche 840,51 Mark, oder pro Jahr 43 706,52 Mk. Außerdem werden die Ueberstunden nunmehr mit 70 Pf. bezahlt. Neu ist der Urlaub von 3 bis 8 Tagen. Die Kutscher erhalten jeden zweiten Sonntag vollständig frei. Auch andere Verbesserungen wurden noch erzielt. Die Kollegen können mit dem Erreichten zufrieden sein. Ihre Pflicht ist es, dasselbe festzuhalten und dafür zu sorgen, daß die Organisation auch in den kleinsten Betrieben Eingang findet. Stehen wir nach Ablauf dieses Tarifes ebenso geschlossen da, wird der Arbeitgeberverband keinen Kampf mit uns wagen — die Erfolge können nicht ausbleiben.

### Die Rostocker Transportarbeiter und ihr Kampf um bessere Arbeitsverhältnisse.

Schon in einem früheren Artikel haben wir uns mit den Verhältnissen unserer hiesigen Berufskollegen beschäftigt und darauf hingewiesen, daß eine umfangreiche Agitation notwendig sei, um im Anschluß hieran Bestrebungen auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu fördern.

Die lange Arbeitszeit unserer organisierten Kutscher ließ diese von umfangreichen Agitationen absehen und Handelskutscher waren nur vereinzelt Mitglieder unseres Verbandes.

Der Gewerkschaftsrat leitete nunmehr eine planmäßige Agitation ein, die auch von Erfolg begleitet war. Um unsere Kollegen mehr für die Agitation zu interessieren, wollten wir einige Arbeitsverhältnisse erörtern.

Die Firma Gustav Zeck, Spezialgeschäft in Reinen, Wäsche usw. ist es, die bezüglich der Entlohnung und Arbeitszeit ihrer Hausdiener zur Kritik geradezu herausfordert. Beschäftigt sind 18 Kollegen, die eine auffällige Uniform tragen müssen. Um aber jeden Kunden und auch Straßenpassanten eine Kontrolle zu ermöglichen, trägt jeder Hausdiener ein großes Messingfeld mit der Dienstnummer auf der Brust.

Das Paketstragen geht in immerwährender Hast vor sich. Den Hausdienern stehen mehrere Geschäfts-

räder zur Verfügung, um auf dem schnellsten Wege die Besorgungen machen zu können.

Das Geschäft wird morgens 8 Uhr geöffnet, die Hausdiener müssen aber schon 6 1/2 Uhr antreten. Abends 8 1/4 Uhr verlassen sie das Geschäftshaus, fast immer aber noch mit Paketen beladen, die sie auf dem Zu-Hause-Wege bestellen müssen. Der horrende Lohn beträgt 50 bis 90 Mk. pro Monat, je nach der Beschäftigungsdauer. Zur Zeit befinden sich die meisten Kollegen in den niedrigsten bis zu den mittleren Lohnklassen, so daß einschließlich der Sonntagsarbeit ein Stundenlohn von 15 1/2 bis 21 1/2 Pfg. erreicht wird. Das Gros dieser Kollegen hat sich unserem Verbande nicht angeschlossen, weil sie fürchten, die „einträgliche“ Stellung zu verlieren.

Bei der Firma Wertheim ist die Arbeitszeit um 9 Stunden pro Woche kürzer, wenn auch die Entlohnung besser sein könnte. Diese beträgt ebenfalls 50 bis 90 Mk. pro Monat. Die hier beschäftigten 23 Kollegen schlossen sich unserem Verbande an.

Die in der Getreidehandlung von H. Josephy beschäftigten Kollegen erhielten für ihre schwere Arbeit einen Wochenlohn von 18 Mk. bei täglich 11stündiger Arbeitszeit.

Die Agitation brachte sämtliche 18 Beschäftigte als Mitglieder unseres Verbandes. Sogleich wurde auch eine Lohnbewegung ohne Verständigung der Ortsverwaltung eingeleitet, die einen ungünstigen Verlauf zu nehmen schien. Durch Vermittlung unserer örtlichen Verwaltung wurde schließlich doch noch eine Arbeitszeitverkürzung von 3 Stunden pro Woche und Bezahlung von 1/2 Pfg. für jeden verladenen Sack Getreide erreicht.

Erreicht wurde ferner, daß der Lohn während der Arbeitszeit ausbezahlt wurde. Bisher mußten die Kollegen nach 7 Uhr vom Speicher nach dem Kontor gehen und den Lohn in Empfang nehmen, was ohne Verzögerung nie abging. Die Frauen unserer Kollegs konnten ihre schon notwendig gewordenen Einkäufe des Sonnabends nicht mehr besorgen.

Der erste Anfang ist einigermaßen zufriedenstellend. Wie schon in einer Versammlung gerügt wurde, wollen wir nochmals wiederholen, „ohne Verständigung der örtlichen Leitung und des Verbandsvorstandes darf keine Lohnbewegung inszeniert werden, da leicht weitgehende Folgen entstehen können, die niemand verantworten will.“

Das Vorgehen bei Josephy rief auch die Arbeiter der Getreidehandlung von William Cohn auf den Plan. Ein kleines Zugeständnis genügt den Kollegen nicht. Sie traten in den Streit ein, ohne daß einer der Beteiligten organisiert war. Es fehlte an Führung und Zusammenhalt und es fanden sich sogleich 6 Kollegen, die zu der Firma zurückliefen. Jetzt erst bejamen sie die übrigen und traten unserem Verbande bei. Die Gauleitung übernahm die Vermittlung, die sich infolge Hartnäckigkeit der Firma äußerst schwer gestaltete, jedoch alle festen Leute wieder in den Betrieb brachte.

Die Droschken- und Taxameterkutscher kamen in einer Agitationsversammlung zusammen, die sehr anregend verlief und in der demnächst stattfindenden Versammlung unzweifelhaft vollen Erfolg bringen wird. Es gilt die polizeiliche Anordnung bezüglich der Droschkentaxen zu bekämpfen, da diese mehr auf Rekruten zugeschnitten ist. Von den 45 Straßenbahnern Moskows folgten 20 unserer Einladung und brachten unserer Verwaltungsstelle 19 neue Mitglieder. Als Anfangslohn wird 70 Mk. pro Monat bezahlt, der nach 15 Dienstjahren auf 90 Mk. steigt. Dazu die tägliche lange Dienstzeit, so daß gesagt werden muß, Verbesserungen sind unbedingt notwendig.

Die Kollegen in Moskow sehen also, daß Arbeit über Arbeit zu berichten ist. Wir erwarten deshalb, daß jeder auf dem Posten ist und in der Agitation seinen Mann stellt. Von dem Erfolge dieser hängt es ab, in Wäldern für unsere Berufskollegen im allgemeinen bessere Verhältnisse zu schaffen.

Öffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Bromberg. Am Sonntag, den 30. Oktober, fand hier eine für das gesamte Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe einflussreiche Versammlung statt, in welcher ein Kollege aus Polen in polnischer und ein anderer in deutscher Sprache referierte. Es hatten sich circa 60 Personen eingefunden, darunter mehrere Delegierte von dem Zersplitterungs-Verband „Polski Zwazek zawodowy“, welche sich aber in der Diskussion nicht das Wort zu ergreifen getrauten. Die beiden Referate wurden mit Beifall aufgenommen und führten zu einer Anzahl Aufnahmen, so daß eine Verwaltungsstelle gegründet werden konnte. — Die Bromberger Transportarbeiter waren trotz mehrjähriger Versuchen nicht zur Organisation heranzuziehen, aber jetzt werden sie hoffentlich einmal von ihrem Winterschlaf erwachen. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse sind hier geradezu jämmerlich. Löhne von 15 und 16 Mk. sind an der Tagesordnung. Ein Kollege arbeitet bei einer Speditionsfirma 23 Jahre ununterbrochen und bezieht den Mietenlohn von 15 Mk. pro Woche. Eine andere Firma zahlt im Sommer 17 Mk., im Winter 16 Mk. Für diese Mietenlöhne müssen die Leute von früh 5 Uhr bis abends 9 und 10 Uhr schuften. Die Bromberger Mollerei zahlt ihren Milchfahrern 17 Mk. und 2 Pct. vom Erlös. Die Mollerei „Schweizerhof“ gar nur Prozente, keinen Lohn. Man muß die Schafsgeduld der Bromberger Kollegen bewundern, daß sie sich diese grenzenlose Ausbeutung gefallen lassen, anstatt sich Mann für Mann zu organisieren und den Ausbeutern das Handwerk zu legen. An den Mitgliedern der Bromberger Zersplitterungsstelle wird es nun liegen, diese gut auszubauen, eifrig Mitglieder zu werben, damit auch hier einmal menschenwürdige Lohn- und Arbeitsverhältnisse Platz greifen. Vor allen Dingen,

Kollegen, meidet den Fusel, dann werdet Ihr auch der Organisation zugänglicher sein, zu Eurem und Eurer Familie Nutzen. Die Parole heißt nun: hinein in unsern Verband, Mann für Mann, nicht ruhen und rasten, bis der letzte Transportarbeiter organisiert ist. Einigkeit macht stark.

Glinshorn. Mitgliederversammlung am 3. Nov. Der Kartellbericht wurde in ausführlicher Weise gegeben und von den Versammelten zur Kenntnis genommen. Ferner wurde beschlossen, die Versammlungen auf den dritten Mittwoch im Monat zu verlegen. Nach Regelung einiger Internas trat dann Schluß der Versammlung ein.

Gummersich. In einer vom Gewerkschaftsartell einberufenen Versammlung referierte ein Kollege aus Duisburg über die Vorgänge in Moabit in eingehender Weise. Eine entsprechende Protestresolution wurde dann einstimmig angenommen. Die Kollegen wurden dringend aufgefordert, an Stelle der sie stets mit Schmutz bewerkenden bürgerlichen Blätter die Arbeiterpresse zu abonnieren, die stets für die Interessen der Arbeiterschaft kämpfe. Hier werden den Transportarbeitern bei täglich 12—16stündiger Arbeitszeit noch Wochenlöhne von 15—16 Mk. gezahlt. Die Kollegen haben also alle Ursache, sich um ihre Organisation zu kümmern und dafür zu sorgen, daß durch stete Aufklärungsarbeit die Masse der Indifferenten verringert wird.

Flensburg. Öffentliche Versammlung aller im Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter. Der Gauleiter hielt einen Vortrag über das Thema: „Welche Lehren ziehen die Transport- und Verkehrsarbeiter Flensburgs aus den Kämpfen der letzten Zeit?“ Redner ließ in seinen einstündigen Ausführungen die Taten oder richtiger gesagt: Untaten des Unternehmertums Revue passieren. Er wies besonders darauf hin, daß die Kämpfe der letzten Zeit nur deshalb zugunsten der Arbeiter abgeschlossen werden konnten, weil die Arbeiter einig gewesen seien. Redner forderte die Flensburger Transportarbeiterschaft auf, die Organisation zu stärken. Denn nur dadurch könne verhindert werden, daß die vereinigten Unternehmer im Transportgewerbe ihre Pläne zur Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande in die Tat umsetzen. Der Beweis sei durch die Arbeit der Gewerkschaften erbracht, daß diese, wo sie eine genügende Zahl von Arbeitern hinter sich hätten, auch imstande wären, die Lage der Arbeiter zu verbessern. Reicher Beifall wurde dem Redner für seine Ausführungen zuteil. In der Diskussion sprachen die Kollegen Hansen und Andresen. Der Vorsitzende forderte zum Schluß die Versammelten auf, sich auch politisch zu organisieren und auf die Parteipresse zu abonnieren.

Hagen. Mitgliederversammlung vom 15. Oktober. Den Kassenbericht vom 3. Quartal gab der Kassierer; demselben ist folgendes zu entnehmen: Bestand vom 2. Quartal 16,58 Mk., Aufnahmen zusammen 29,50 Mk., verkaufte Wochenbeiträge: 657 a 50 Pfg., 145 a 40 Pfg., 11 a 25 Pfg.; zum örtlichen Fonds 145 a 5 Pfg., 162 Hausnummern a 10 Pfg. Die gesamte Einnahme, einschließlich Bestand vom vorigen Quartal belief sich demnach auf 458,78 Mk.; die Ausgabe auf 439,10 Mk. Mitteln bleibt am Schlusse des 3. Quartals ein Kassenbestand von 19,68 Mk. Auf Antrag der Revisoren wurde dem Kassierer einstimmig Decharge erteilt. Eine sehr lebhafte Debatte rief der Bericht vom Gewerkschaftsartell hervor; das Verhalten der Verwaltung vom Konsumverein wurde kritisiert. Dann Schluß der Versammlung.

Heilbronn. Nach langer Pause ist es möglich, einiges aus der württembergischen Handels- und Industriestadt zu berichten. Trotz mannigfacher Agitation war es nicht gelungen, die Fuhrleute und Packer in nennenswerter Zahl für unsere Organisation zu gewinnen, obwohl ihre wirtschaftliche Lage eine schlechte genannt werden muß. In erster Linie gilt dies für die Arbeiter der Firma Wüst. Diese hat ihre Leute vor einiger Zeit um 1 bis 2 Mk. pro Woche ausbezahlt, um sie aller Wahrscheinlichkeit nach von der Organisation fernzuhalten. Trotzdem läßt aber die Arbeitszeit und Entlohnung noch sehr zu wünschen übrig. Auch diese freiwillige Aufbesserung ist nichts mehr und nichts weniger als ein indirekter Erfolg unseres Verbandes. — Die hiesigen Straßenbahner sind fast vollständig dem Verband angeschlossen. Schon vor einiger Zeit haben dieselben an die Direktion und Aufsichtsrat verschiedene Forderungen: Schaffung eines Dienstvertrags, Verkürzung der Arbeitszeit, Bezahlung der Ueberstunden, Regelung des Urlaubs usw. gestellt. Einige Zugeständnisse wurden gemacht. Die am 1. November stattgefundenen fast vollständig besuchte Versammlung sprach sich einstimmig dahin aus, daß die Vertrauensleute nochmals bei der Direktion und dem Aufsichtsrat betreffs Erfüllung ihrer Wünsche vorstellend werden. Bei dieser Gelegenheit soll auch die Behandlung des einen oder anderen Vorgesetzten dem Personal gegenüber besprochen werden. Bemerkenswert sei hier noch, daß die letzte Gemeinderatssitzung in einer Reihe von Punkten: u. a. auch „Sparen am Personal, verschiedene technische Aenderungen“ zwecks Abhilfe an die Straßenbahnverwaltung herangetreten ist. Der in der Versammlung vom Bevollmächtigten gegebene Quartals- und Gewerkschaftsbericht gab zu keiner Debatte Anlaß. Weiter hielt der Bevollmächtigte einen Vortrag über die „deutsche Gewerkschaftsbewegung“, der allgemein beifällig aufgenommen wurde. Redner schilderte in ungefähr einstündigem Vortrag die Geschichte, Entwicklung, Tendenz usw. der deutschen Gewerkschaften und freute sich dabei auch die gegnerischen Gewerkschaften. Er schloß mit dem Appell an die Kollegen, daß sie auch in ersten Zeiten dem Verband treu bleiben mögen.

Mainz. Am 29. Oktober fand unsere Quartalsgeneralversammlung statt. Der Geschäftsführer erstattete den Geschäfts- und Kassenbericht, aus dem wir

folgendes entnehmen. Noch in keinem Quartale hatten wir so eine zahlreiche Abreise von Kollegen zu verzeichnen, wie in diesem. Viele verheiratete Familienväter sind abgereist, zum Teil in ihre frühere Heimat und zum Teil in die Industriegegend Rheinland und Westphalen. Ueberall ist eine aufsteigende Konjunktur zu verzeichnen, dagegen machen sich bei uns in Mainz noch heute die Nachwehen der im Jahre 1908 und 1909 eingetretenen allgemeinen Wirtschaftskrise bemerkbar. Beweis dafür sind die Erhebungen, die die Mainzer Handelskammer in letzter Zeit darüber anstellte und geben wir daraus folgendes wieder. Seit dem erheblichen Rückgang im Jahre 1908 haben sich die Verhältnisse des Arbeitsmarktes im Kammerbezirk zwar in der Industrie, von einigen Ausnahmen abgesehen, im laufenden Jahre wieder gebessert, jedoch liegen für andere wichtige Geschäftszweige noch besondere Verhältnisse vor, welche bei diesen eine Wiederzunahme der Arbeitsgelegenheit bisher verhindert haben. Einerseits ist nämlich im Baugewerbe und den mit demselben verbundenen Hilfsberufen, so vor allem in der Ziegelei u. a. noch keine erhebliche Besserung der Konjunktur zu verspüren; andererseits wird von dem hier bedeutenden Weinhandel und der Schaumweinindustrie Klage geführt, über ihre, auch durch den geringen Ausfall der diesjährigen Weinernte beeinflussten Verhältnisse. Verminderte Beschäftigung weisen auch die großen Brauereien auf, welche ebenso wie die Schaumweinfabrikation, Zigarren- und Kognakfabriken, sowie die Zündwaren- und Zigarrenfabriken unter den Nachwirkungen der Reichsfinanzreform des vorigen Jahres noch fortwährend zu leiden haben. In der Fabrikation der Beleuchtungskörper, wie überhaupt in den meisten sonstigen Industriezweigen des Bezirkes ist dagegen eine Wiederannäherung an den normalen Beschäftigungsgrad eingetreten. Die chemische Industrie, welche im Bezirk stark vertreten ist, ist durchweg auch in diesem Jahre wieder in befriedigender Weise mit Arbeit versehen.

An Lohnbewegungen hatten wir zwei zu verzeichnen, die eine endete mit vollem und die andere mit teilweisem Erfolg, was ebenfalls auf den Geschäftsgang zurückzuführen ist. In Aufnahmen und Uebertritten hatten wir 82 zu verzeichnen, denen ein Abgang von 78 Kollegen gegenübersteht. Trotzdem haben wir in diesem Quartal 86 Wochenbeiträge zugenommen. Die ausbezahlten Unterstützungen waren sehr hohe, an Streikunterstützung wurden 2622,86 Mk., an Krankenunterstützung 552,63 Mk., an Arbeitslosenunterstützung 341,63 Mk. und an Rechtsschutz 117,60 Mk. ausbezahlt. So hohe Unterstützung wurde noch in keinem Quartale bezahlt. In den Vorjahren war es immer das 3. Quartal, in dem die niedrigsten Unterstützungsätze bezahlt wurden. Die Revisoren konnten berichten, daß Kasse und Bücher in bester Ordnung befunden wurden. Auf Antrag derselben wurde dem Kassierer einstimmig Entlassung erteilt. Eine Diskussion knüpfte sich an den Bericht nicht. Im Punkt Verschiedenes führte der Sektionsleiter der Hafenarbeiter an, daß in letzter Zeit von einigen Fuhrleuten verlangt worden sei, sie ebenfalls bei Kohlenausladungen zu beschäftigen, dieses sei aber nur dann möglich, wenn alle Hafenarbeiter voll beschäftigt seien, vor allem müsse man die Kollegen, die das ganze Jahr in dieser Branche arbeiten, berücksichtigen, diesem stimmte die Versammlung bei. Nachdem noch der Vorsitzende die Kollegen ermahnte, sich an dem Stützungsfeste der Wiesbadener Kollegen recht zahlreich zu beteiligen und für den Ausbau der Organisation mitzuhelfen, erfolgte Schluß der Versammlung.

München. Am Sonntag, den 23. Oktober fand unsere Generalversammlung für das 3. Quartal statt. Der Kassenbericht, der vom Kollegen Eisenberger erstattet wurde, wies einschließlich des Kassenbestandes vom vorigen Quartal eine Einnahme von 32 762,66 Mk. auf, der 25 911,02 Mk. Ausgaben gegenübersteht, so daß ein Kassenbestand von 6851,64 Mk. verbleibt. Der Mitgliederbestand entwickelte sich im Laufe dieses Quartals äußerst günstig, er stieg von 2873 auf 4079. Die Revisoren bestätigten, Kasse und Bücher in bester Ordnung befunden zu haben. Eine Diskussion über den Kassenbericht wurde nicht beliebt. Ein vom Kollegen Wittmann gestellter Antrag auf Entlassung des Kassierers wurde einstimmig angenommen. Anschließend hieran nahm die Versammlung den Bericht der Delegierten des Gewerkschaftsvereins entgegen, der im Auftrage derselben vom Kollegen Angerer erstattet wurde, an den sich eine lebhafte Diskussion knüpfte, in der einmütig zum Ausdruck gebracht wurde, daß die Mitglieder mit der Tätigkeit der Delegierten zufrieden waren. Eine vorgenommene Erziehung ergab die Delegation der Kollegen Eisenberger, Fattermeier, Goller und Wagenhuber in den Gewerkschaftsverein. Die ehemaligen Kollegen Lehner, Schtler, Lang, Rimmer, Wimmer, Huber, Männis und Graf wurden wegen begangenen Streikbruchs auf Antrag der Ortsverwaltung einstimmig dem Vorstand zum Ausschluß aus der Organisation empfohlen. Nach einem kraftigen Schlußwort, die im Dienste der kämpfenden Arbeiterschaft stehenden Organisationen und die Presse stärken zu helfen, fand die schön verlaufene Versammlung ihr Ende.

Nowawes. In der Generalversammlung vom 30. Oktober wurde die Abrechnung vom 3. Quartal gegeben. Die Einnahmen betragen 641,25 Mk. An die Hauptkasse wurden 387,47 Mk. abgeliefert; an Kassenbestand verbleiben 160,53 Mk. Am Schlusse des Quartals waren 79 Mitglieder vorhanden. Das Stützungsfest brachte einen Ueberfluß von 11,10 Mk., davon wurden 5 Mk. der Arbeiterjugend und 5 Mk. der freien Volkshöhe zugeteilt. Ueber unsere fakultativen Unterstützungsrichtungen wie über die Genossenschaftsfrage sollen in den nächsten Versammlungen Vorträge gehalten werden.

**Wosen.** Am 16. Oktober fand eine Spezialversammlung für Fabrikarbeiter und Speichelarbeiter statt, in welcher ein Kollege in polnischer Sprache über das Thema „Welchen Zweck und Nutzen hat die Organisation?“ sprach und am 23. Oktober folgte eine allgemeine Transportarbeiterversammlung, in welcher ein anderer Kollege in polnischer Sprache über das Thema „Warum und wo müssen wir uns organisieren?“ sprach. Beide Referate wurden mit Beifall aufgenommen, und knüpfte sich daran eine interessante Debatte. Auch einige Aufnahmen konnten gemacht werden. Die Wosener Kollegen müssen nun alles daran setzen, daß sich unsere Mitgliederzahl bald verdoppelt. Jedes Mitglied mußte es als Ehrenpflicht betrachten, mindestens jeden Monat einen neuen Kollegen zu bringen. Das zu bearbeitende Feld ist sehr groß, deshalb heran an die Arbeit, zu Ruh und Frommen der Wosener Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter. Jedermann sei ein Agitator.

**Moskau.** Generalversammlung am 23. Oktober. Aus der Abrechnung des 3. Quartals ist zu ersehen, daß die Einnahmen 547,84 Mk. betragen. An die Hauptkasse wurden 270,09 Mk. abgeliefert. Der verbleibende Kassenbestand beträgt 198,24 Mk. Dem Kassierer wurde Entlastung erteilt. Darauf spricht der Kassierer über die Entwicklung der Verwaltungskasse und die Aufgaben der Kollegen bei der Agitationsarbeit. Zum Bevollmächtigten wird hierauf Kollege Wabe, als Kassierer Kollege Scherz gewählt. Zum Schriftführer wird Kollege Lehmann, zu Beisitzern die Kollegen Hencke und Schmidt bestimmt. Als Revisoren fungieren die Kollegen Specht und Zimmermann. Nach einer Aufforderung zu reger Agitation trat dann Schluß der Versammlung ein.

**Siedenburg (Ostpreußen).** Am Sonntag, den 6. November, fand hier die erste Versammlung statt. Der Kassierer hielt den Anwesenden ihre schlechte Lage, ihre niedrigen Löhne und lange Arbeitszeit vor Augen. Mit 14,50 Mk. Wochenlohn können die Kollegen nicht einmal so leben, wie ein Verbrecher im Gefängnis. Andere Organisationen, wie christliche und Priegervereine, tun aber nichts für Verbesserung, weil ihnen die Unternehmer tonangebend sind. Sonst hätten die Kollegen schon bessere Verhältnisse. Die Kollegen müssen dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande angehören, dann wird's bald anders aussehen. Hierben stehen sich die Anwesenden überzeugen. Sie traten dem Verbands bei und versprachen, andere auch dazu zu veranlassen. Der Grundstein ist nun gelegt. Sorgt Ihr Siedeburger Kollegen für Vervollständigung des Baues zu Eurem und Eurer Familien Wohl.

**Stettin.** In unserer Versammlung am 30. Oktober gab der Sektionsleiter einen Bericht über die Lohnbewegungen der Fensterputzer und der Arbeiter und Knitter bei der D. N. P. G., welche mit Erfolg beendet sind, sowie über die Bewegung in der Stettiner Molkerei-Gesellschaft, die noch nicht beendet ist. In der Diskussion wurde u. a. von sämtlichen Rednern ein energisches Vorgehen gegen genannte Gesellschaft verlangt. Sodann wurde noch mitgeteilt, daß die Milchhändler Fettkenheuer, Brenschke, 16 und Hannemann, Löwstraße ihren Mehrbedarf von den Verkaufswagen der Stettiner Molkerei-Gesellschaft entnehmen. Um die Rundschau über das Herkommen der Milch zu täuschen, läßt sich die Filiale Mehstr. 37 jetzt die Milch des nachts zuschicken.

Dann brachte ein Kollege verschiedene Mißstände im Betrieb von Pieforn, Lumpen-Sortiergeschäft zur Sprache. Sodann schritt Kollege Waldmann nochmals die Angelegenheit im Buntreibetrieb Müller an. Zu den Wahlen zur Lagerer-Berufsgenossenschaft wurden die Kollegen Peters und Wöhr als Vertreter und Libke, Nachmüller, Magnus und Emil Rieske als Ersatzkandidaten aufgestellt. Beschlossen wurde noch, unseren Massenball im Januar abzuhalten. Ein Antrag Peters, falls im Januar das Totalpaß nicht mehr frei ist, den Massenball bei Telerowo abzuhalten, wurde ebenfalls angenommen. Hierauf Schluß.

**Stolbetz-Wilkt.** Am Sonntag, den 6. November, vormittags, tagte unsere Mitglieder-Versammlung. Der Kassierer hielt ein Referat über Kranken-, Alters-, Invaliden- und Unfallversicherung. Zu seinen zweifelhafte Ausführungen wies er die Unzulänglichkeit dieser Versicherungen nach und machte es jedem Kollegen zur Pflicht, mitzuarbeiten und danach zu streben, daß man uns diese Versicherung nicht noch verschlechtert, — denn die Gegner sind stark bei der Arbeit. — Wie es die Unternehmer machen, will Redner nur an einem Fall beweisen. Bei den Firmen Michaelis Laaser und Louis Laaser sind die Arbeiter gegen Krankheit als auch gegen Alter und Invalidität versichert. Nun beträgt der Krankentassenbeitrag 54 Pf., wovon der Arbeiter zwei Drittel gleich 36 Pf. und von 24 Pf. Invalidenbeitrag 12 Pf., also im Ganzen 48 Pf. zu zahlen hat. Diese Firmen ziehen den Arbeiter aber schamlos 50 Pf. ab. Es verliert also jeder Arbeiter 2 Pf. pro Woche oder im Jahr 1,04 Mk. Da bei diesen beiden Firmen 74 Arbeiter in Frage kommen, so ziehen sie im Jahr 76,96 Mk. Extraprofit aus den Taschen der Arbeiter. Wo auch auf diesen Gebieten stehen wir im Kampfe gegen das Kapital und ein Feindling derjenige, der mit gebundenen Händen sich das Fell über die Ohren ziehen läßt und nicht danach strebt, den letzten Arbeiter in die Organisation hineinzubringen. Für uns gibt's keinen Frieden, ergo, keine Zufriedenheit. Wäre die Menschheit von jeher zufrieden gewesen mit ihrem Lohse, dann hätte sie sich nicht zu dem entwickelt, was sie heute ist. Und was man uns heute bietet, ist lange nicht dazu angetan, uns in Zufriedenheit zu kullen. Wir stehen im

Kampfe auf allen Linien und da am 13. November 1910 die Vertreterwahlen zur Ortskassenkasse stattfinden — diese wurden vom Referenten noch erläutert — rufen wir allen Kollegen zu: „tue jeder seine Pflicht“, dann werden wir auch hier unsere Rechte geltend machen. Nachdem wurde beschlossen, Platzversammlungen einzuführen und sie in bestimmten Zeitabschnitten abzuhalten. Die Wahl der Platzvertrauensleute ist in den Platzversammlungen vorzunehmen. So sind auch die einzelnen Vorgänge auf den Plätzen in den betreffenden Versammlungen zu regeln, damit die ordentliche Mitgliederversammlung entlastet wird und sich mehr mit wissenschaftlichen und Bildungsfragen beschäftigen kann. Ein Winterfest wurde dem Vorstande zur Inauguration überwiefen. Dann Schluß der Versammlung.

**Allgemeines.**

**Die Rentabilität in der elektrischen Industrie.** Die großen Betriebe der elektrotechnischen Industrie haben namentlich so ziemlich alle ihre Geschäftsabschlüsse veröffentlicht, und es zeigt sich, daß sie im Durchschnitt ein etwas höheres Erträgnis erzielen konnten als im Jahre zuvor. Groß ist die Steigerung, die die Dividende aufweist, nicht, aber jedenfalls ergibt sich aus der Gewinnsteigerung die Besserung der Geschäftslage. Insgesamt haben in den ersten sieben Monaten d. Js. 39 Aktiengesellschaften der elektrotechnischen Industrie ihre Bilanzen veröffentlicht; sie hatten 1908/09 ein Aktienkapital von 311,32, 1909/10 ein solches von 331,42 Millionen Mark. Bei 37 von ihnen ließ sich der Gewinn resp. Verlust mit dem des Vorjahres vergleichen: es erzielten im Jahre 1909/10 33 Gesellschaften mit einem Aktienkapital von 324,04 Mill. Mk. einen **Klein**gewinn von 41,92 Mill. Mk., während der **Rein**gewinn im Jahre 1908/09 bei ebenfalls 33 Gesellschaften mit einem Aktienkapital von 306,26 Mill. Mk. 38,81 Mill. Mk. betragen hatte. Der **Verlust** stellte sich 1909/10 bei 4 Gesellschaften auf 890 686 Mk. gegen 377 629 Mk. im Jahre 1908/09. Für die Berechnung der Dividende konnten nur 36 Gesellschaften herangezogen werden, und zwar hatten diese im Jahre 1908/09 ein Aktienkapital von insgesamt 309,32 Mill. Mk., das sich infolge von Erhöhungen im Jahre 1909/10 auf 327,82 Mill. stellte. Auf das Aktienkapital von 1908/09 wurde eine **Dividende** von 26,12, auf das von 1909/10 eine solche von 28,53 Millionen Mark verteilt; im Durchschnitt ergibt sich demnach eine Dividende von 8,7 gegen 8,4 pSt. Stellen wir die Gesellschaften nach der **Höhe** ihres Aktienkapitals zusammen, so ergibt sich folgendes Bild. Es betrug bei den Gesellschaften mit einem Aktienkapital von

Zahl der Ges.	Akt.-Kap. in Mill. Mk. 1908/09	1909/10	Dividende in pSt. 1908/09	1909/10
mehr als 10 Mill. Mk.	8	244,75	262,50	8,8
5 bis 10 Mill. Mk.	5	33,25	33,25	6,4
1 bis 5 Mill. Mk.	16	28,53	29,43	8,1
weniger als 1 Mill. Mk.	7	2,79	2,64	8,4

Am günstigsten haben die Gesellschaften mit einem Aktienkapital von 5 bis 10 Mill. Mk. abgeschnitten, denn sie konnten ihre Dividende um 1,7 pSt. des Akt.-Kap. in die Höhe setzen. Veranlaßt wurde die Steigerung bei diesen hauptsächlich durch die Ergebnisse der A.-G. Mitz u. Genest, die ihre Dividende von 0 auf 3 pSt. erhöhte und die der Norddeutschen Seelabelwerke, die ihre Dividende von 4 auf 10 pSt. hinauffetzten. Die nächstgroße Steigerung der Dividende weisen die Gesellschaften mit einem Aktienkapital von weniger als 1 Mill. Mk. auf, während die Dividende bei den ganz großen Gesellschaften sich auf dem Vorjahresstande hielt. Die Erhöhung der Dividende, die die Siemens u. Halske A.-G. von 11 auf 12, die Schuckertwerke in Nürnberg von 5 auf 6 pSt. vornahmen, wurde kompensiert durch den Rückgang der Dividende der Felten u. Gillekaume-Rahmeyerwerke von 8 auf 6 und der Elektrizitätswerke vorm. B. Rahmeyer u. Co. in Frankfurt a. M. von 6 auf 5 pSt.

**Aus eigenem Recht.**

Mit vorliegender Nummer des „Courier“ geben wir die erste Quartalsabrechnung unserer fakultativen Unterstützungsvereinigungen.

Wie die Kollegen daraus ersehen, ist der Anfang ein recht bescheidener. Aufnehmen ließen sich im Laufe des Quartals 736 Kollegen und 6 Kolleginnen, ausgeschieden sind 4, verstorben 1 Kollege, sodas am Schluß des Quartals 731 Kollegen und 6 Kolleginnen, zusammen also 737 Mitglieder verblieben.

Auf die einzelnen Unterstützungsarten verteilen sich die Aufnahmen folgendermaßen: Rechtsschutz und Haftpflichtunterstützung (R. u. S.) 239, Invaliden- und Pensionszuschußunterstützung (I. u. P.) 162, Witwen- und Waisenunterstützung (W. u. W.) 32, Invaliden- und Pensionszuschuß- sowie Witwen- und Waisenunterstützung (I. P. W. u. W.) 311.

Wir sehen also, daß die R. u. S. sowie die I. P. W. u. W. am meisten Anklang gefunden haben. Es ist auch ganz erklärlich, daß diejenigen, welche in ihrem Berufe bestimmten Gefahren ausgesetzt sind, durch welche sie ihre ganze Existenz verlieren können, zunächst geneigt sind, diese Folgen von sich abzulenken, indem sie dort Deckung suchen, wo ihnen solche unter sicherer Garantie, wie bei unserer R. u. S. geboten wird.

Ebenso erklärlich ist es aber auch, daß verheiratete Kollegen nicht nur an sich selbst denken, sondern auch ihre Familie sicher zu stellen suchen. Dieses wird durch Eintritt zur I. P. W. u. W. erreicht.

Die Mitgliedschaften erstrecken sich auf 38 Orte. Es müßten mehr sein, aber bedauerlicherweise haben noch nicht einmal alle Funktionäre erkannt, wie wichtig es für sie und ihre Familie ist, sich die gebotenen (Fortsetzung auf der nächsten Seite.)

**Deutscher Transportarbeiter-Verband**  
**Kassenbericht pro 2. Quartal 1910.**  
**A. Einnahme.**

	M.	S.	M.	S.
An Kassenbestand am 1. 4. 10:			450737	61
Einnahmen durch die Ortsverwaltungen:				
Aufnahmegebühren à 1,- Mk.	5680	—		
„ „ à 50 Pf.	680	50	6360	50
Wochenbeiträge à 50 Pf.	1319	13		
„ „ à 45 „	18	91		
„ „ à 40 „	2777	27	15	
„ „ à 35 „	2078	56		
„ „ à 30 „	1382	52		
„ „ à 25 „	114	2		
„ „ à 20 „	1293	33	3261	76
Gaubeiträge	5183	1		
Extracassendungen	30			
Duplikate	2	3	55	15
An direkte Einnahmen der Hauptkasse:				
Abonnements	291	34		
Retourzahlungen	377	—		
Zinsen	602	25		
Diverse	45	—	1315	59
An Einnahmen für Lohnbewegungen:				
Verkaufte Streifenmarken	1982	30		
Extra-Einnahmen	178	12		
Extramarken zur Bauarbeiter-Aus-				
sperrung	5064	97		
Rückzahlung Kiel (Station)	500		2564	69
An direkte Einnahmen der Hauptkasse für die Bauarbeiter-Aus-				
sperrung	525	70	525	70
Summa			816196	30

**B. Ausgabe.**

	M.	S.	M.	S.
Per Drucklegung der Verbandsorgane	25328	44		
Expedition	8129	28		
Redaktion	1977	39	35436	11
Unterstützungen:				
a) bei Arbeitslosigkeit	62589	61		
b) in Krankheitsfällen	105827	21		
c) an Beerdigungsbeihilfe	8012	25		
d) in besonderen Vorfällen	3886	—		
e) Rechtsschutz	7901	28	18791	35
Verwaltungskosten: a) persönliche	14961	60		
b) sächliche	4414	35	19375	95
Druckfachen	16124	—		
Porto, Fernsprecher, Fracht zc.	591	—		
Bücher, Zeitschriften zc.	977	63		
Utenilien	48	65		
Versicherungsbeiträge	690	35		
Gauagitation	25160	33		
Allgemeine Agitation	477	50		
Zuschuß an Ortsverwaltungen	4803	95		
Beitrag zur F. T. F.	1138	90		
an Kartelle u. Sekretariate	150	—		
Konferenzen, Sitzungen zc.	1786	15		
7. (außerordentl.) Verbandstag	17169	33		
Gewerkschaftstribunal	1275	80		
Reichs-Sektionen	3086	23		
Manuskript	100	—		
Verluste	210	61		
Zuschuß an Buchhandl. „Courier“	8000	—		
Einlage b. Buchh. „Cour.“ G. m. b. H.	12000	—		
Diverse	112	85	10199	80
Ausgaben bei Lohnbewegungen:				
a) Unterstützung an Streikende	34892	48		
b) „ „ Gemäßregelte	12989	26		
c) „ „ Inhaftierte	28	50		
d) „ „ ausgesperrte				
Bauarbeiter	8692	11		
e) Fernhalten des Zuguges	566	65		
f) Fortschaffen Zugereister	127	—		
g) Abgereichte Streikende	171	40		
h) Streikrechtsschutz	208	90		
i) Persönliche Ausgaben	1883	35		
k) Sächliche	404	39	18947	04
An Kassenbestand am 30. 6. 1910			3	2123
Summa			816196	30

**C. Bilanz.**

	M.	S.	M.	S.
Kassenbestand am 1. 4. 1910:			450737	61
Einnahme	865458	69		
Ausgabe	484073	25		
Mehrausgabe			118614	56
Kassenbestand am 30. 6. 1910			832128	05

Carl Kahler, Kassierer.

Revidiert: Berlin, den 1. 11. 1910.

**Die Revisionskommission:**

Berthold Streitner, Adolf Bied, Carl Fröhbrodt, Karl Willhahn, Hermann Walter.

