

Sozial

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

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

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

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

Nr. 48.

Berlin, den 27. November 1910.

14. Jahrg.

Verbandskollegen! Verlangt von Euren Ortsverwaltungen den jeden erschienenen Transportarbeiter-Notizkalender für 1911.

Was der Oktober den Hamburger Hafnarbeitern brachte.

Hamburg ist bekanntlich ein Musterhafen. Die Neederpresse wird nicht müde, es zu behaupten. Wenn das heißen soll, daß Hamburg den übrigen Häfen als Muster dienen soll, wie man aus dem Arbeitersehweiß Gold prägt, wie man mit dem Arbeiterleben Schindluder spielt, dann geben wir dieser Behauptung ruhigen Gewissens unsere Unterschrift. Wenn aber mit dieser Kennzeichnung des Hamburger Hafens gesagt sein soll, daß er als Muster dienen kann in der Fürsorge für die Arbeiter, dann müssen wir das als frechen Hohn auf die tatsächlichen Verhältnisse bezeichnen und diesen Appell an die Gutmütigkeit jener Leute, die nicht alle werden, niedriger hängen. Wenn Hamburg wirklich badenbrechend voran gehen soll, dann müssen die „Herren im Hafen“ ihre tolle Profitgier eindämmen und darauf Obacht geben, daß Leben und Gesundheit der Schöpfer ihres Reichthums, der Arbeiter, der Dividenden wegen nicht frivol aufs Spiel gesetzt werden. Im Monat Oktober hat sich wieder ein Strom von Blut über den Hafen ergossen in dem das scheinheilige Wort: Hamburg ein Musterhafen, rettungslos für immer erstickt. Nach den Berichten der Tagespresse, mit folgen den Berichten des „Hamburger Echo“, weil es die zuverlässigsten sind, — was kümmert die Neederpresse ein Hafnarbeiterleben — sind für Oktober im Musterhafen Hamburg nicht weniger wie

60 (sechzig) Unglücksfälle zu verzeichnen! Und von diesen 60 Unglücksfällen sind 11 tödlich verlaufen. Keineswegs wollen wir das Unternehmertum nun für sämtliche 60 Unglücksfälle verantwortlich machen. Es gibt unter ihnen eine ganze Reihe, die durch Verteilung von unglücklichen Momenten veranlaßt worden sind. Sie sind einfach durch die Gefährlichkeit der Hafnarbeit an sich zu erklären. Wir haben häufig auf die Gefährlichkeit der Hafnarbeit hingewiesen und haben behauptet, daß die Entlohnung der Hafnarbeiter eine viel zu geringe ist. Gemessen an der Lebensgefahr in der die Hafnarbeiter täglich, ja jeden Augenblick schweben, erklären wir auch heute wieder, daß die Hafnarbeiter beim Verkauf ihrer Arbeitskraft ganz enorm betrogen werden. Hoffentlich kommt bald die Zeit, wo das jeder Hafnarbeiter begriffen hat.

Aber neben diesen Unglücksfällen, deren Ursache in der Natur der Arbeit zu suchen ist, gibt es eine große Anzahl, die auf das Konto der Profitgier, des Antreibertums zu setzen ist. Und das sind gerade die schweren und tödlichen Unfälle. Wer die intensive Arbeit im Hamburger Hafen kennt, wird begreifen, daß die Arbeiter allmählich in einen Zustand der Gleichgültigkeit, gegenüber der Gefahr verfallen. Wer sich schon einmal trainiert hat zum Schwimmen, kennt das Gefühl. Obgleich die Arme schon jedes Gefühl verloren haben, machen sie doch automatisch die Schwimmübungen weiter. Und so arbeitet auch der ausgepumpte Hafnarbeiter wie eine Maschine weiter, alle Spannkraft hat ihn verlassen. Daß dieser Zustand eintreten muß, wird auch jedem Nichtkenner der Hafnarbeiterverhältnisse klar, wenn er folgende Notiz liest, die wir dem „Hamburgischen Correspondent“, also einer Neederzeitung, entnehmen: „Schnelle Schiffsabfertigung im Hamburger Hafen. Der englische Dampfer „Windor Hall“ ist am 27. Okt. mit etwa 6000 Tons Getreide von Nicolajew in Hamburg angekommen. Er hat sofort mit der Entladung begonnen und die gesamte Ladung bis Sonntag, den 29. Oktober, nachmittags 4 Uhr, entläßt. Das Schiff ist dann nach der Vulkanwerft verholzt, gedockt, über Nacht gestrichen und Sonntag

früh 6 Uhr aus dem Dock und um 9 Uhr seewärts gegangen. Das Schiff ist also in 2½ Tagen abgefertigt worden, wobei es sogar noch gedockt hat und der Bodenanstrich erneuert worden ist. Gewiß ein glänzendes Beispiel für die Lösch- und Dock-Einrichtungen im Hamburger Hafen.“

Gewiß, ein glänzendes Beispiel für die Lösch- und Dock-Einrichtungen im Hamburger Hafen! Hamburg ist ein Musterhafen! Aber die Hafnarbeiter? Die abgehetzten Schauerleute, die in dieser Hölle arbeiten mußten? Deren gedenkt die kapitalistische Presse mit keinem Wort. *) Bei einer solchen unerschämten Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft erklären sich Unglücksfälle wie folgender ganz von selbst: Auf dem Dampfer „Roma“ hatten die Schauerleute nachts Salz übernommen. Der von der Arbeit ermüdete Schaueremann K. fiel, als er morgens 5¼ Uhr sein Geschirr holen wollte, in den Unterraum, wo er später als Leiche wiedergefunden wurde. Der Unterraum war nicht angeleuchtet, obgleich dort nicht gearbeitet wurde. Das Abdecken der Luten hätte aber einige Minuten das Wachen des Profits gehindert und deshalb unterbleiben die so überaus notwendige Arbeit. Diese kapitalistische Heuchelei kostete dem K. das Leben. Ein anderer tödlicher Unglücksfall ereignete sich an Bord des Kohlendampfers „Helene Heitmann“. Beim Löschen von Kohlen fiel dem Schaueremann N. ein großer Kohlenblock auf den Kopf. Es ist dies ein tödlicher Unfall, bei dem unsere Herren Unwissenden stets mit ihrer Schillerweisheit kommen, der Mann hätte sich nicht unter den Kohl stellen dürfen. Wir brauchen die Lächerlichkeit dieser Verlegenheitsausrede nicht näher darzutun; in welcher unverantwortlichen Weise aber diesen Unglücksfällen Vorschub geleistet wird, erhellt aus folgender Zuschrift:

„Am Freitag, 21. Oktober, um 10 Uhr morgens, gingen drei Gänge Kohlenarbeiter an, das Kohlen- schiff „Helene Heitmann“ zu entlasten. Am Mittag kam die Order, das Schiff noch am selben Tage zu entlasten. Somit mußten die drei Gänge bis um 11 Uhr abends arbeiten. Dies ist aber bei der äußerst mangelhaften Beleuchtung im Kohlenhafen eine außerordentlich gefährliche Arbeit. Bereits auf halber Höhe ist der mit schweren Kohlenstücken gefüllte Korb dem Auge nicht mehr sichtbar. So ist es leicht möglich, daß die Arbeiter dann völlig ins Unbewußte darauf losarbeiten müssen, daß Kohlenstücke aus dem Korb herausfallen und den unter Arbeitenden schwere Verletzungen beibringen, da sie sich nicht rechtzeitig in Sicherheit bringen können. Um das Leben der Arbeiter bei ihrer schweren Arbeit einigermaßen zu sichern, wäre es daher notwendig, auch im Kohlenhafen eine bessere Beleuchtung — etwa durch Anbringung von Sonnenbrennern — einzuführen.“

Die hier geforderte Beleuchtung hat natürlich die Firma Heitmann zu stellen. Geschieht das nicht, so erinnert sich vielleicht die Hafeninspektion ihrer Pflicht und spricht ein Nachwort. Das Blut des Schauer- mannes N. sollte Warnung genug sein. Denn dieser Unfall wurde begünstigt durch das zeitweilige Verschwinden des elektrischen Lichts der „Helene Heitmann“. Außerdem hatten die Kollegen bis 11 Uhr abends gearbeitet und mußten morgens um 5 Uhr wieder beginnen. Eine Ruhezeit von 6 Stunden ist bei dieser schweren Arbeit nicht genügend, die körperliche und geistige Spannkraft wieder herzustellen. — Auf dem Dampfer „Patricia“ der S. A. L. haben sich in drei Tagen zwei schwere Unfälle ereignet, von denen einer den Tod im Gefolge hatte. Die Unfälle werfen,

*) Im Gegenteil, der Neederpresse liegt nur daran, in solchen Dingen den Ruhm Hamburgs als Musterhafen aufrecht zu halten. So bekam das angeführte Blatt es fertig, kürzlich von einem „un- liebsamen Aufenthalt“ eines ausgehenden Dampfers zu berichten. Der Dampfer mußte auf der Unterelbe vor Anker gehen und einen verunglückten Matrosen ans Land schaffen. Das nennt ein gut erzogenes Neederorgan nicht als einen „unliebsamen Aufenthalt“. Kein Wort des Mitgefühls für den Verunglückten, nächstens wird diese Sorte Presse noch dafür plaidieren, daß der Verunglückte wegen des Aufenthalts in Strafe genommen wird. Das wäre die Höhe.

wie auch die schon früher geschilderten, ein bezeichnendes Licht auf das Material der Millionengesellschaft. Der Kontraktarbeiter Karl Turke wollte ein schweres Skollo, das beim Aufhieven unter der Krummung festgeriet, freisetzen. Da ihm das von Deck aus nicht gelang, stellte er sich auf das Skollo. Wie dann der Wünschmann die Wünsche angehen lassen wollte, schiffte diese aus, und Skollo und T. stürzten in den Raum. T. wurde schwer verletzt ins Hafenstrankenhause geschafft. Der Unfall hätte vermieden werden können, wenn die Wünsche vorschriftsmäßig eingerichtet gewesen wäre. Statt des Splintz, der beim Abstellen hinter den Hebel gesteckt wird, mußte der Wünschmann mit einem vierzölligen Nagel arbeiten. Da dieser aber zu dünn war, kam es wie es kommen mußte. Es wäre vielleicht richtiger gewesen, wenn der Wünschmann Sp. energisch die Instandsetzung der Wünsche verlangt hätte. Aber wir wollen nicht mit ihm ins Gericht gehen. Denn wer heute sein und seiner Mitarbeiter Leben über den Profit der Aktionäre stellt, kommt in Verdacht, Mitglied des deutschen Transportarbeiterverbandes zu sein. Und das ist für einen Kontraktarbeiter gleichbedeutend mit dem Ausschluss von jeder Hafnarbeit. Dem ein freiwillig oder unfreiwillig aus dem Kontraktverhältnis Ausgeschiedener wird im Hafen nicht wieder beschäftigt. So ist im Grunde die Angst der Unternehmer vor dem Transportarbeiterverband die Ursache dieses Unglücksfalles gewesen — dieses und anderer. Als das Unglück geschehen war, bedachte man den Brummen zu. Sämtliche Wünsche bekamen Splinte; sie fehlten natürlich auf dem ganzen Schiff. Der zweite Unfall endete tödlich. Der Schaueremann L. fühlte sich gleich beim Beginn der Arbeit unwohl und stieg in den Raum, um sein Geschirr zu holen. Seine Kollegen nahmen indes die Luten ab, als eine Lute plötzlich in den Raum sauste und dem L. auf den Kopf schmetterte. L. starb in der folgenden Nacht. Auch dieser Unfall hätte vermieden werden können, wenn die Seitenhersteller ein eingeleitet gewesen wären. Aber dann muß man ja abends einige Minuten früher aufstehen und morgens verzögert sich die Arbeit um ein geringes. Niemand aber hat das Wort: Zeit ist Geld, mehr Geltung als in Ballins Reich. Außerdem dienen die Seitenhersteller als Stauholz! Es wäre gut, wenn die Hafeninspektion der S. A. L. in aller Freundschaft einmal die Zähne zeigte. Vertragen kann sie es.

Daß die Needer allen Mitgefühls bar sind, beweist folgender Fall. In Manaoz fand man beim Entlösen des Hamburg-Süddampfers „Rio Negro“ unter der Ladung eine verweste Leiche. Die S. A. L. davon überhört es nicht für nötig, der Offenheit Dabon überhaupt Kenntnis zu geben, obgleich es sich um einen Hamburger Schaueremann handelt. Der Schaueremann B. K. wurde seinerzeit bemerkt, man war der Meinung, er sei stillschweigend an Land gegangen und ausgeschieden. Nun wurde er gefunden. Das Jackett unter dem Kopf, Tabakbeutel und Weisfe neben sich. Der Mann hat sich während einer Pause in einen Hohlraum gelegt und ist eingeschlafen. Wie tief muß der Verstorbene erschöpft gewesen sein, mit welcher Lethargie müssen seine Kollegen die Arbeit verrichtet haben, daß sie nicht merkten, daß sie die Totenrüber ihres Arbeitskollegen wurden. Wie mit Blitzlicht beleuchtet dieser Fall die ganze nerven- und körper- aufreibende Ausbeutung der Hamburger Hafnarbeiter. Und noch immer glauben angeblich einige Hafnarbeiter an eine Harmonie von Kapital und Arbeit. Sie wollen nicht sehen, daß der Weg zu den Millionen- gewinnen über Leichen und Blut der Arbeiter geht.

Im Oktober haben die Hamburger Hafnarbeiter wieder tödliche Blutsaat auf den Acker des Kapitalismus streuen müssen, hoffentlich haben sie Teil an der herrlichen Ernte und überlassen nicht alles den Dividendenstuldem. Die Kontraktarbeiter sind ja mit Forderungen voran gegangen. Die „Hansa“ glaubt, daß es im nächsten Frühjahr im Hamburger Hafen große Kämpfe geben wird. Augenscheinlich sehen die geheimen Drahtzieher der Kontraktarbeiterbewegung ein, daß wir heute nicht auf

die Leimrute gehen und wollen den Zeitpunkt verschleppen. Die Leimrute ist da, aber die Gimpel fehlen, es müßte dem sein, der Hafenbetriebsverein mißte ihn selbst. Inzwischen ist er eifrig bemüht, sein etwas anrüchlich gewordenes Nennomnee wieder zu polieren. Auf der sechsten Hauptversammlung des Verbandes deutscher Arbeitennachweise hat Dr. Sager eine ganze für das mittlerweile in ganz Deutschland herbeigeführt gewordene Maßregelungsinstitut gebrochen. Die Forderung der Referenten, daß niemand getuschelt werden soll, hat ihm Äußerungen verursacht. In beweglichen Ausführungen sagte er, daß die Arbeiter sich gar nicht in die Interessen der Arbeitgeber (sagte er, gemeint hat er Unternehmer) hineinreden könnten. Daß andere Leute auch noch andere Interessen zu vertreten haben, fiel dem Herrn gar nicht ein. Der Aktuar ist für ihn der Pol, um den sich alles dreht, bekommt er doch von diesem sein Gehalt. Alles andere ist Fehlab.

Der Verkehr des Hamburger Hafens hat sich im Oktober wieder etwas gehoben. Nachdem im September sowohl gegen den Vormonat wie auch gegen den gleichen Monat des Vorjahres Hamburg einen Rückgang zu verzeichnen gehabt hatte, hat der Oktober nicht nur gegenüber dem Vormonat, sondern auch gegenüber dem Oktober 1909 eine stärkere Verkehrszunahme gebracht, wie sich aus nachstehender Tabelle über den eintommenden Schiffsverkehr ergibt:

	1910		1909	
	Schiffe	Netto M.-T.	Schiffe	Netto M.-T.
Januar . . .	1101	918 793	971	805 818
Februar . . .	1112	827 469	892	807 933
März . . .	1431	1 005 393	1231	952 929
April . . .	1555	1 125 904	1541	1 078 574
Mai . . .	1561	1 165 279	1649	1 150 455
Juni . . .	1504	1 116 354	1667	1 080 428
Juli . . .	1496	1 025 811	1753	1 102 839
August . . .	1547	1 078 647	1546	1 013 429
September . . .	1591	1 071 752	1615	1 101 013
Oktober . . .	1599	1 191 642	1582	1 102 217
Zusammen	14497	10 527 044	14447	10 193 635

Für die ersten zehn Monate ergeben sich für die bedeutendsten Nordseehäfen folgende Vergleichszahlen:

	1910		1909	
	Netto M.-T.	Netto M.-T.	Netto M.-T.	Netto M.-T.
Hamburg . . .	10 527 044	10 193 635		
Antwerpen . . .	9 462 593	8 501 964		
Amsterdam . . .	8 998 204	8 438 011		

Hamburg ist auf dem besten Wege, seine Vormachtstellung in Europa zu verlieren. Die Ursachen sind in der verkehrs- und handelsfeindlichen Politik des deutschen Reiches zu suchen. Die bürgerlichen Parteien, auch die der Handelsherren und Reederei, unterstützen diese offizielle Politik. Nur die Sozialdemokratie vertritt den Gedanken der freien Entwicklung von Handel und Verkehr. Eine Politik, die wir als Hafen- und Transportarbeiter nur eifrig unterstützen können.

Die steigenden Unfallgefahren in den A. G. G.-Betrieben.

Es ist eine bestehende Tatsache, daß die Unfallgefahren in den Betrieben der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft zu Berlin im steten Steigen begriffen sind. Kleine und mittlere Unfälle sind bereits etwas ganz alltägliches geworden, so daß diesen gar keine allzu große Beachtung geschenkt wird.

Nur Unfälle schwerer Art und solche mit tödlichem Ausgang, ziehen für einen Augenblick die Blicke aller auf sich und geben Anlaß, an diesem und jenem Vorkommnis Betrachtungen anzustellen. Erst in voriger Woche ist wieder ein größerer Unglücksfall zu verzeichnen, bei dem ein Arbeiter sofort getötet und zwei andere schwer verletzt wurden und diese nur mit knapper Not dem sicheren Tode entgangen sind. Die Ursache dieses Vorfalles war, daß ein Kranhaken im Gewichte von 10 Zentnern aus einer Höhe von 10 bis 11 Metern herabstürzte und die Untenstehenden, die mit der Beseitigung von Transportarbeiten beschäftigt waren, unter sich begrub. Die Schuld soll angeblich dem Kranführer beigemessen werden, weil dieser es unterlassen haben soll, den Kranhaken, den er hochzog, frühzeitig auszuschnallen. Ob der Kranführer die unbedingte Schuld trägt, kann, wenn die weiteren Umstände in Betracht gezogen, noch bestritten werden.

Zur Beurteilung des Vorkommnisses ist es notwendig, daß man den Betrieb, in dem der Unfall geschah und die Arbeitsverrichtung kennen muß.

Das Werk Brunnenstraße, in dem die letzten Unfälle sich ereigneten, ist die Maschinenbauabteilung von der A. G. G. und baut vorwiegend Starkstrommaschinen von ganz bedeutender Größe und Gewicht. Schon manche Maschinenteile repräsentieren ein Gewicht von 600, 800 bis 1000 und mehr Zentnern. Der Transport solcher Teile muß mit der größten Sachkenntnis und Geschicklichkeit vorgehen. Das kleinste Versehen kann Menschenleben kosten. Es ist daher notwendig, daß der Transport mit den tüchtigsten und zuverlässigsten Kräften reichlich besetzt wird. Aber diese Vorsichtsmaßregeln lassen viel zu wünschen übrig und werden weniger beachtet.

In den früheren Jahren, unter Leitung des Herrn Direktor Rasche, wurde streng darauf geachtet, daß ein Transport nur im Beisein von zwei Transporteuren vorgehen durfte. Und bei dem Umfang sowie der Unsicherheit und der Verantwortlichkeit, die der Transport an die Arbeiter stellt, sind zwei Transporteure unbedingt erforderlich. Unfälle kamen damals bei der strengsten Aufsicht auch weit weniger vor.

Der jetzige Leiter der A. G. G., Brunnenstraße, Herr Direktor Elfes, hat seit dem ersten Tage seiner

Tätigkeit dahin gestrebt, um die Transportabteilung nach Möglichkeit zu verringern. Des wiederholten hat der Direktor bei Verhandlungen die Aeußerung gebraucht, daß er in den Transportarbeitern und den Betriebsarbeitern nur Unkostenarbeiter sieht.

Und so ist es denn auch gegenwärtig so weit gekommen, daß die großen Transportkräne anstatt mit zwei, nur mit einem Transporteur besetzt sind. Eine genaue Beobachtung aller Vorsichtsmaßregeln kann daher nicht mehr wie in den früheren Jahren vorgehen und die Folge ist, daß Unfälle über Unfälle passieren. Wenn alle diejenigen, die durch die Maßnahmen des Herrn Direktor Elfes während seines Wirkens zum Krüppel geworden sind, sich in seinen geräumigen Büreauräumlichkeiten einstellen würden, so könnte es leicht eintreten, daß diese sich zu Klein erweisen würden, um alle Verletzten auf einmal zu fassen. Ganz Schweigen wollen wir von denjenigen, die durch Unfall sofort getötet worden sind. Ein ziemlich geräumiger Saal müßte es schon sein, um alle die Särge mit den Leichen aufzunehmen, die im Laufe der Zeit gefordert worden sind. — Ob Herr Elfes über alle diese Dinge, die seine Leitung vollbracht, schon mal richtig nachgedacht hat? Zu wieviel Kränen, die gestohlen, zu wieviel Blut, das vergossen, ist er nicht der ursprüngliche Urheber gewesen? Wie oft und wie nachdrücklich haben wir immer und immer wieder die Forderung erhoben, jeden Kran mit zwei Anbindern zu besetzen, um den früheren Zustand wieder herzustellen. Doch alle unsere Mahnungen und Forderungen sind bisher unbeachtet geblieben.

Wären alle Kräne mit zwei Anbindern besetzt, so steht fest, daß das Unglück vom Donnerstag, den 10. November d. J., nicht passiert wäre. Sind zwei Anbindern vorhanden, so wäre es dem einen oder dem anderen immer möglich, auch die Tätigkeit des Kranführers zu beobachten und ihn auf Gefahren, die im Verzuge, aufmerksam zu machen. Auch der Unfall im Maschinenlager, wobei unser Kollege Wenzel vom Strom erschlagen wurde, konnte bei mehr Vorsicht der Leitung vermieden werden. In verschiedenen anderen Fällen liegen die Dinge ähnlich.

Also, es ist ganz dringend und mit Nachdruck von der Betriebsleitung zu verlangen, daß für mehr Schutz Sorge getragen wird. Um weitere folgenschwere Unfälle in Zukunft zu verhüten, ist dringend zu raten, daß das Arbeitsverhältnis ein mehr ruhigeres wird, und dieses zurzeit bestehende heftige Arbeiten so halb als möglich verschwindet. Auch bei ruhigem Arbeiten läßt sich ein großes Quantum erledigen.

Als ein großer Mißstand, und der auch viel zu den häufigen Unfällen mit beiträgt, gilt die sehr lange Arbeitszeit, die gerade immer noch in dem Werke A. G. G., Brunnenstraße, in der Höhe ist. In den anderen Werken, wie Nobelwerk, Oberschöneweide, Armaturenfabrik, Ackerstraße, und der Turbine, hat die Leitung sich bereits an einen kürzeren, den 9stündigen Arbeitstag, gewöhnt. Aber in der A. G. G., Brunnenstraße, wird immer noch maßlos gearbeitet. In der Unglückswoche, vom 7. bis 12. November, sind von einer Reihe Kollegen aus der Transportabteilung des Meisters Lehmann nicht weniger als 77, 78, 81, 86, 90 und bis 96 Stunden die Woche gearbeitet worden. Das macht bei den Einzelnen eine tägliche Arbeitsleistung von 16 Stunden. Sind solche Arbeitszeiten noch menschliche zu nennen? Wohin solche Zustände führen können, beweist folgendes Beispiel: Der Transporteur A. hatte hintereinander einen Tag und eine Nacht gearbeitet und schickte sich an, auch noch den zweiten Tag durchzuarbeiten; sein abgespanntes Benehmen fiel seinen Mitarbeitern recht bald auf und deshalb wurde der Kollege ein wenig beobachtet. Da plötzlich sahen die Beobachter, wie A. bei Verrichtung seiner Arbeit allmählich launf einstieß. Nur ein kräftiger Anruf weckte ihn aus seinem traumatischen Zustande. Allein dieses Beispiel zeigt, wie leichtsinnig in solcher Weise mit Leben und Gesundheit anderer gespielt wird. Wenn nun ein solcher Mann große Maschinenteile zu transportieren hat und in seinem unfähigen Zustande die notwendigen Sicherheitsmaßregeln außeracht läßt, so kann ein Unglück von großem Umfange sehr leicht passieren. Die Direktion wird natürlich alle Schuld von sich weisen und, wie schon eingangs bemerkt, sie dem unglücklichen Arbeiter auflegen.

Derselben Zuständen in der Arbeitszeitverteilung unterliegen auch die Kranführer. Auch hier sind Arbeitszeiten, die bei weitem über das zulässige Maß gehen, zu finden; ja, man kann sagen, hier ist der Mißstand noch ein weit ärgerer.

Einer reinen Zufälligkeit ist es zu verdanken, daß angefangen einer solchen Ausbeutung nicht noch weitere und folgenschwerere Unfälle zu konstataren gewesen sind.

Unter unseren Kollegen und den Arbeitern der A. G. G., Brunnenstraße, allgemein, besteht die Ansicht, daß sich Unfälle in Zukunft zu einem sehr großen Prozentsatz vermeiden ließen, wenn eine strenge Regelung der Arbeitszeit von höchstens 8 Stunden im Transport zur Einführung gelangt. Denn fest steht, daß die in letzter Zeit vorgekommenen Unfälle zum größten Teil auf die im Transport Tätigen entfallen. Darum erheischt es, hier zu helfen. Wie bekannt geworden ist, soll nach dem Unfall vom 9. November einer der Herren Direktoren gesagt haben, daß sie von der langen Arbeitsdauer der Kranführer und Transporteure keine Kenntnis gehabt hätten und ihnen Zustände, wie sie bestehen, unbekannt geblieben seien. Diese Auffassung des betreffenden Herrn stimmt nicht. Der vorhandene Betriebsleiter-Ausschuß hat bei Verhandlungen die Direktion des öfteren auf diese Dinge hingewiesen, und verlangt in geeigneter Form einzugreifen. Aber alle Mahnungen haben nichts genützt, die Herren hatten in solchen Fällen immer taube Ohren. Ob es nun nach einem erneuten schweren Un-

fall besser werden wird, bleibt zunächst abzuwarten. Wir unsererseits, werden nach wie vor die Verhältnisse der A. G. G. genau verfolgen, und bei wiederkehrenden Fällen unsere Ansicht im Interesse unserer Kollegen vertreten.

Wir geben uns aber der Hoffnung hin, daß die Direktion endlich ein Einsehen hat, und wir zu kritischen Klagen keinen Anlaß mehr bekommen. Oder soll noch mehr Blut fließen, müssen erst noch mehr Menschenleben geopfert werden?

Ist die Lage der Flensburger Kutscher eine erträgliche?

Diese Frage muß man sich unbedingt vorlegen, wenn man die Löhne der Kutscher Flensburgs und die für diesen Lohn zu leistende Arbeitszeit unter die kritische Lupe nimmt. Der Lohn der Flensburger Kutscher schwankt in der Höhe zwischen 18 und 24 Mk. Nun wird als Entschuldigung angeführt, daß die Löhne nur so niedrig seien, weil Flensburg eine kleine Stadt sei und sich deshalb billiger leben lasse. Dem gegenüber sei kurz angeführt, daß dieses nicht zutrifft, die Löhne der Lebensmittelpreise hier ebenso hohe sind, als in jeder größeren Stadt, z. B. Hamburg. Daß die Mieten hier etwas niedriger sind, stimmt. Aber diese Vergünstigung wird durch die sehr hohen Steuern wieder aufgehoben. Mit ruhigem Gewissen kann gesagt werden: Bei einem solchen Lohn und bei solchen teuren Lebensverhältnissen ist es einfach zur Unmöglichkeit geworden, daß die Arbeiter noch ihre Familie richtig ernähren können. Deshalb ist es auch etwas ganz Selbstverständliches, daß die Frau des Arbeiters mit zur Erhaltung der Familie beitragen muß. Dadurch wird das Wort von der stillen Arbeit der Frau im Hause zur Wirklichkeit. Früh morgens, wenn die Kinder noch schlafen, kehrt der Familienvater dem Hause den Rücken. Abends spät, wenn die Kinder schon wieder schlafen, kehrt er erst wieder, um ein paar Stunden der Ruhe sich hingeben zu können, heim. Und wenn nun ein Flensburger Kutscher sich so im Interesse seines Herrn und Gehaltens die ganze Woche herumgeplagt hat, kann er des Sonntags doch nicht an Ruhe und Erholung denken. Die ganze Woche liegt er in seiner Eigenschaft als Kutscher auf der Straße und des Sonntags harrt seiner Arbeiten, die zu verrichten die ganze Woche keine Zeit vorhanden war. Da werden Wagen geschmiert, Geschirre nachgesehen und gepulvt, und zwar so, daß der ganze Sonntag-Vormittag dabei sitzen geht. Irigendwelche Entschuldigungen gibt es hierfür nicht. Das Wort Ueberstundenlohn ist hier noch ein unfaßbarer Begriff, sowohl für die Arbeitgeber, als teilweise, ja in den meisten Fällen, auch leider für die Kutscher. Dadurch wird verhindert, daß die Kutscher über ihre Lage nachdenken und sich aufraffen, den Arbeitgebern ein bis hierher und nicht weiter zuzurufen. Die winzige Zeit, welche übrig bleibt, genügt gerade noch, um von dem karglichen Verdienste noch ein paar Kaffeepunkte hinunterzuskippen. Mit einem Wort, ein trauriges Bild.

Das schlimmste leidet sich auf dem Gebiete der Arbeitszeit wohl die Warenhausfirma Winkler u. Co. Des Abends um 10, des Sonntags nachmittags kann man die Wagen dieser Firma noch auf der Straße sehen. Das im Laden oder in den sonstigen Geschäftsräumen diensttunende Personal hat durch den 8 Uhr-Abendschluss eine Grenze seiner Tätigkeit erhalten. Des weiteren sind diese Angelegenheiten, was Sonntagsarbeit betrifft, durch gesetzliche Maßnahmen geschützt. Aber für die Kutscher und Patenteusträger gibt es keine Grenze in der Arbeitszeit.

Diese Grenze ist nur sehr bei der Bezahlung zu finden. Was nützt der 8 Uhr-Abendschluss, was nützt die gesetzliche festgesetzte Sonntagsruhe in solchen Betrieben? Sie wird direkt illusorisch gemacht durch das weitere und längere Beschäftigen der Kutscher. Es ist nichts anderes, als die bewusste nachte Umgehung des 8 Uhr-Abendsschlusses und der gesetzlichen Bestimmungen betreffs der Sonntagsruhe. Was nützen derartige gesetzliche Bestimmungen, wenn anderseits der Handel, das Geschäftsmachen weiter betrieben wird? Das Geschäft ist geschlossen, die Kutscher und Patenteusträger betreiben es weiter, nur auf der Straße resp. in den Häusern. Wenn man glaubt, daß, wo doch das Warenhaus Winkler u. Comp. durch die längere Beschäftigung extra ein Geschäft macht, auch den Kutschern eine Extra-Bezahlung zuteil wird, so hat man sich sehr getrrt. Im 2. Buch Mose 23, 12 heißt es: „Selbst Ochsen und Esel sollen an dem Tage ruhn.“ Damit ist der wöchentliche Feiertag, der Sonntag, gemeint, und geht daraus hervor, daß die damaligen Arbeiter schon ihren Sonntag erst recht haben mußten. Und diese über alle Maßen lange Arbeitszeit besteht jetzt schon unter ganz normalen Verhältnissen. Wie soll das noch werden, wenn die Weihnachtzeit, das Fest der Liebe, in Sicht ist? Da ist wohl an Ruhen und Essen überhaupt nicht zu denken. Da macht die Firma Winkler Kutschergeschäfte. Und zu diesen Kutschergeschäften trägt jeder Kutscher, jeder Patenteusträger mit bei. Nur an eine Bezahlung der so unendlich viel gemachten Ueberstunden ist nicht zu denken. Den Ertrag dieser Arbeit beansprucht die Firma Winkler für sich ganz allein.

Wie bekannt, handelt die Firma Winkler ja mit allem. Deshalb hat sie auch Hauslegen und sonstige Dibeisprüche zu verkaufen. Sollte nicht jener Spruch mit darunter sein, welcher besagt: „Ein jeder Arbeiter ist seines Lohnes wert.“ Aber wenn dieser Spruch vorhanden ist, so muß auch etwas davon in die Tat umgesetzt werden. So miserabel wie es hier in bezug auf die Arbeitszeit und Bezahlung ist, so steht es für die Kutscher ganz Flensburgs aus. Ja, es ist nicht zu viel behauptet, teilweise noch schlimmer. Im 2. Buch

Moses 1, 13 heißt es: „Und die Ägypter zwangen die Kinder Israels zum Dienst bis zur Unbarmherzigkeit.“ Diese ägyptische Ausbeutung haben die Flensburger Zubehörer und alle die, so Kutscher beschaffigen, sich anscheinend zu eigen gemacht. Nur hier müßte es heißen: Die Flensburger Zubehörer zwingen ihre Kutscher zum Dienst bis zur Unbarmherzigkeit. Die Warenhausfirma Winkler steht an der Spitze. Wer gibt ihnen das Recht hierzu? Diese Frage ist sehr leicht zu beantworten: Der Arbeiter selbst.

Ein Organisationsgedanke hat bisher nur in den wenigsten Köpfen Platz gefunden. Während doch durchweg in den meisten Betrieben eine Arbeitszeit von 10 Stunden besteht, haben die Flensburger Kutscher noch eine Arbeitszeit von sage und schreibe 13, 14 und 15 Stunden anzugeben, ohne Sonntagsarbeit. Der Satz, daß dort, wo die Arbeiter nicht zusammenstehen, niedrige Löhne, lange Arbeitszeit vorhanden ist, kommt hier voll und ganz zur Geltung. Das Unerträgliche wird hier zum ständigen Gast, bittgert sich ein und reißt den Arbeiter tiefer ins Elend hinab. Durch die übermäßige lange Arbeitszeit und andererseits, durch den geringen Verdienst kann der Kutscher seinem Körper nicht die nötige Ruhe und Nahrung zuführen. Wo ist daran zu denken, daß bei einem solchen Lohn, wie ihn die Flensburger Kutscher beziehen, und bei einer derartigen Preissteigerung aller Lebensmittel, sowie der sonstigen Verbrauchsgegenstände von einem menschenwürdigen Leben überhaupt geredet werden kann. Durch die geringe und minderwertige Nahrung muß der Arbeiter früh altern. Er wird dadurch seiner Familie als Ernährer früh entrisen und diese wird dadurch dem Elend noch mehr preisgegeben.

Diese Zustände zu beseitigen, muß nicht nur der Wunsch aller Kutscher, sondern auch ihr ernstes Bestreben sein. Die Frage, wodurch solches möglich ist, kann nur beantwortet werden, indem alle Kutscher Flensburgs sich in ihrer Berufsorganisation zusammenschließen. Wer in der heutigen Zeit noch abseits der Organisation steht, begeht ein Verbrechen gegen sich und seine Familie. Nur die Organisation ist imstande, den Arbeiter über schwere, über drückende Zeiten hinwegzuführen. Einmal, indem sie ihm Mittel zur Hand reicht, mit denen er die teuren Lebensmittelpreise durch Eringung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen wieder weit machen kann, und das andere Mal hilft ihm die Organisation durch ihre weitgehenden Unterstützungsmaßnahmen über die Zeiten der Arbeitslosigkeit und der Krankheit hinaus. Für die Kutscher Flensburgs kann es, gleich dem ihrer Berufsgenossen in anderen Städten nichts anderes geben, als den Zusammenschluß aller Kräfte zu einem großen Ganzen. Die bereits organisierten müssen die Initiation von Mund zu Mund mit aller Energie betreiben. Den Gedanken, den sie bereits erfaßt haben, müssen sie hinausdrängen unter ihre Berufskollegen. Diese sind aufzuordern, am Werk der Einigkeit mitzuarbeiten. Dann wird auch für die Kutscher Flensburgs das Leben etwas erträglicher werden. Dann werden sie nicht mehr wie bisher nötig haben, Arbeiten zu verrichten, ohne dafür Lohn zu erhalten, sondern sie werden auf diesem Gebiete gleichfalls Errungenschaften haben, wie ihre Kollegen in andern Städten. „Aus fast jeder Nummer des „Courier“ ist zu ersehen, welche Erfolge auf dem Gebiete der Lohn- und Arbeitsbedingungen unsere Organisation hat. Diese Erfolge werden auch für die Kutscher Flensburgs nicht ausbleiben, sobald sie innerhalb dieser Organisation ihre Schuldigkeit tun.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Die Erneuerung des Führerscheines zum Führen eines Kraftfahrzeuges hat uns wiederholt beschäftigt. Eine große Rolle spielte hierbei das nötige Gesundheitsattest und die dafür erhobenen Stempelgebühren in Höhe von 3 — Mk. Nachdem wir wiederholt darauf hingewiesen, daß diese Atteste nach dem Gesetz stempelfrei seien, die Behörden sich aber darum nicht kümmerten, wandten wir uns an die maßgebende Behörde, d. h. an das Kgl. Stempel- und Erbschaftssteueramt und baten um einen endgültigen Bescheid. Ein solcher lief auch am 9. September 1910 ein und geben wir den Wortlaut dieses hier nochmals wieder:

„Berlin, den 9. September 1910.
Werktstr. 9.

Königl. Stempel- und Erbschaftssteueramt, Abteilung 6.
Bei jedem Schreiben ist das nachstehende Kennzeichen anzugeben.
F. 10 639.

Auf die Anfrage vom 1. d. Mts.
Nachstehend wird die erbetene Auskunft mit der Aufforderung erteilt, den hierdurch entstandenen Betrag an Schreibgebühren mit 0,31 Mk. bis zum 30. d. Mts., an das Königl. Hauptzollamt Berlin, Vorße, hier C. 2, Al. Präsidentenstr. 7, kostenfrei zu zahlen.

Die von den Kreisärzten den Kraftwagenführern auf Grund des Reichsgesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 ausgestellten Gesundheitsatteste sind, da sie im öffentlichen Interesse erteilt werden, stempelfrei.

Unterschrift:
(unleserlich).

An die Sektion der Kraftwagenführer im Deutschen Transportarbeiter-Verband, hier S. 16.

Nunmehr verlangen unsere Kollegen Kraftwagenführer die zu Unrecht gezahlten 3.— Mk. zurück, be-

namen aber den Bescheid, schriftlich einzukommen. — Auch dies ist geschehen, jedoch wurde dann von der Steuerbehörde der Bescheid erteilt, daß die Antragsteller das Gesundheitsattest vorlegen müßten. Da diese Gesundheitsatteste aber bei den Akten auf der Sammelstelle des Kgl. Polizeipräsidiums verbleiben, war die Vorlegung derselben nicht möglich. Um endlich Klarheit zu schaffen, auf welche Weise die Kollegen wieder zu ihrem Gelde gelangen können, begab sich der Sektionsleiter nach dem Kgl. Polizeipräsidium, wo derselbe den Bescheid bekam, daß die Anträge um Zurückzahlung bei der Steuerbehörde gestellt werden müßten und diese Behörde dann bei dem Kgl. Polizeipräsidium anfragen würde.

Das war unseres Dafürhaltens eine klare Antwort und der beste Weg, um zur Erledigung der Angelegenheit zu kommen, da es ja den Behörden gegenseitig nicht schwer werden dürfte, sich zu verständigen. Da nun Tausende von Leidtragenden in Frage kommen, die die 3.— Mk. zu Unrecht gezahlt haben, ließen wir folgende Anträge anfertigen, die jeder einzelne bei der Steuerbehörde einlieferte.

„Berlin, den 1910.

An das
Kgl. Stempel- und Erbschaftssteueramt
Berlin, Werkstraße 9.

Der ergebenst Unterzeichnete ist von dem Kreisarzt Herrn Dr. untersucht worden und ist ihm das Gesundheitsattest über die Befähigung zur Führung eines Kraftfahrzeuges ausgestellt worden. Dieses Attest hat Unterzeichneter mit einer Stempelmarke in Höhe von Mk. 3.— versehen müssen.

Nach dem preussischen Stempelsteuer-Gesetz vom 30. Juni 1909 (77, Z. 2. a und 77, Z. 4) sind diese Atteste stempelfrei.

Dies hat auch obengenannte Steuerbehörde am 9. September 1910 wie folgt bestätigt:

F. 10 639. Die von den Kreisärzten den Kraftwagenführern auf Grund des Reichsgesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 ausgestellten Gesundheitsatteste sind, da sie im öffentlichen Interesse erteilt werden, stempelfrei.

Ich beantrage daher, mir die zu Unrecht erhobene Stempelgebühr in Höhe von 3.— Mk. zurückzahlen zu wollen. Das Attest befindet sich auf der Sammelstelle des Kgl. Polizei-Präsidiums.

Hochachtungsvoll

Unterschrift.

Wer nun geglaubt hat, daß damit die Sache erledigt sei, und die Kollegen ihr Geld zurückbekommen haben, der hat sich getäuscht. Vielmehr bekamen die Antragsteller folgenden Bescheid:

„Berlin N.W. 52, den 10. November 1910.

Königl. Stempel- und Erbschaftssteueramt, Abteilung 6.
Bei jedem Schreiben ist das nachstehende Kennzeichen anzugeben.
F. 15 133.

Auf das Schreiben vom 7. d. Mts.

Ihrem Antrage auf Erstattung des zu dem Atteste des zuständigen Kreisarztes verwendeten Stempels von 3 Mk. vermag ich zur Zeit nicht näher zu treten, da auf einen Bericht der hiesigen Oberzolldirektion der Herr Finanzminister zu der Frage der Steuerpflicht von Urkunden dieser Art bisher noch nicht Stellung genommen hat.

Für den Fall der Erstattung aber bedarf es der Vorlegung der mit dem entwerteten Stempel versehenen Urkunde, die Sie als Antragsteller zu beschaffen haben.

Unterschrift:
(unleserlich).

Abgesehen von den Schwierigkeiten, welche dem einzelnen gemacht werden, ist es doch eine starke Zumutung, den Kollegen einen wahren Kampf um ihre gerechte Sache aufzuzwingen. Hier zeitigt der heilige Bürokratismus wieder sonderbare Blüten. — Erst schreibt die Stempelsteuerbehörde, die Gesundheitsatteste seien stempelfrei, trotzdem wird die Stempelgebühr erhoben. Dann schreibt dieselbe Behörde, sie könnte darüber nicht entscheiden, es müßte zunächst der Herr Finanzminister dazu Stellung nehmen. Das originellste bei der Sache ist aber, daß im Fall der Erstattung der 3 Mk. die Vorlegung der mit dem entwerteten Stempel versehenen Urkunde notwendig ist. Da diese Urkunden aber bei den Akten der Antragsteller auf dem Polizei-Präsidium verbleiben, werden wir uns noch eine Zeit lang den Kopf zerbrechen müssen, wie wir dem oben gestellten Verlangen nachkommen können. Unseres Erachtens müßte die Behörde, die die 3 Mk. zu Unrecht erhoben hat, auch einen Weg zeigen, wie das Geld wieder zurückgezahlt werden kann.

Die gelben Chauffeurs-Vereine in der Klemme. Es gibt Leute, denen sofort ein Piepmatz zu Kopfe steigt, wenn sie in die Lage kommen, die schlechte Arbeiterblutse mit einem bunten Livreekitzel vertauschen zu können, das auch bei einem Teil unserer Kollegen der Fall. Kaum haben sie die Jacke mit den bligen Knöpfen angezogen, flugs fühlen sie sich schon etwas besser und blicken mit einer gewissen souveränen Verachtung auf den schlechten Arbeiter herab. Ihr Massenbewußtsein ist zu gleicher Zeit erstarben und so wollen sie mit dem schlechten Arbeiter zusammen sich um keinen Preis bessere Arbeitsverhältnisse erkämpfen. Diese eigenartige Spezies blüht ganz besonders unter den Herrschaftschauffeuren. Auch in Dresden haben sich solche „bessere“ Leute den Luxus eines harmlosen Berufsvereins geleistet: „1. Sächsischer Chauffeurs-Verein.“ Wie stolz das klingt. Dahinter stehen natürlich nur ein paar armselige Männlein. Um aber dem in Verborgenen blühenden Pflänzchen etwas Leben einzubringen, annonciert man in bürgerlichen Tagesblättern und warnt die

Aufänger vor den Chauffeurschulen. Gewiß mit Recht. Nur vergißt man, die Konsequenzen daraus zu ziehen. Wegen die „Herrschaster“ selbst gerannt man sich nicht direkt vorzugeben, man will ihnen nur den Ertrag für die jetzt in Stellung befindlichen Chauffeurs recht erschweren. Das ist nämlich ein stampf gegen Windmühlen. Vielmehr wird den Chauffeurschulen durch solche ungeschickten Manöver Gelegenheiten zur öffentlichen Erwiderung und zugleich zu wirksamer Miantage gegeben. Das geschah denn auch in Dresden prompt. Ein Herr Meier, jenes Zeichens augenscheinlich Chauffeurschuleneigentümer, trägt die brillante Belegenheit aus, und hält den „Herrschaster“ Chauffeurs alle ihre Sünden vor. So hat sich die von den Herren besseren Chauffeurs mit ihrer Annonce verfolgte Absicht ins Gegenteil verkehrt. Sie ziehen nun wie die begonnene Fubel ab, und haben obenrein ihr schönes Geld für die Annonce zum Fenster hinausgeworfen. Die Herren besseren Chauffeurs müssen vor allen Dingen ihre unfruchtliche Vereinsmeierei aufgeben, wenn sie etwas erreichen wollen. Solange die Kraft der Arbeiter in kleinen machtlosen Vereinen verirrt wird, können sie auf Besserung ihrer Lage nicht hoffen. Es genügt heutzutage auch im Chauffeurberuf nicht mehr, nur den Mund zu spitzen, es muß gepöbeld werden. Da Eigentümern nichts erreichen, muß man sich schon dazu bequemen, mit den übrigen Arbeitern und Berufskollegen gemeinsame Sache zu machen. Nur in einer einheitlichen, starken, modernen Organisation liegt auch für die Chauffeurs eine bessere Zukunft und diese Organisation ist für alle Verkehrsarbeiter der Deutsche Transportarbeiter-Verband!

Düsseldorf. Mit Spannung erwarteten die hiesigen Chauffeurs die Gerichtsverhandlung gegen den Kollegen W. S. Derselbe hatte sich vor der hiesigen Strafkammer wegen einer sehr schweren Anschuldigung — fahrlässige Tötung — zu verantworten. Nach den Ermittlungen der Anklagebehörde lag folgender Tatbestand vor: Der Beschuldigte fuhr am 9. 8. 1910 zu Düsseldorf als Führer eines Automobils über den Worringerplatz in die Kölnnerstraße hinein. Er fuhr zunächst auf der rechten Seite des Fahrdammes neben bzw. unmittelbar hinter dem Anhängewagen eines in gleicher Fahrtrichtung fahrenden Straßenbahnwagens und hatte ungefähr die gleiche Geschwindigkeit wie dieser. Auf der Kölnnerstraße in Höhe der Bullenstraße bog der Beschuldigte, ohne Warnungssignale zu geben, um den Anhängewagen des Straßenbahnwagens herum plötzlich auf die ihm bis dahin durch den Straßenbahnwagen verdeckte und daher unübersichtliche linke Seite des Fahrdammes über. In demselben Augenblick trat der Schüler Wilh. Winkler von dem Bordstein des Bürgersteiges auf den linken Fahrdamm hinüber zur gegenüber liegenden Straßenseite und wurde von dem Automobil erfasst, zu Boden geschleudert und überfahren. Der Beschuldigte brachte das Automobil nach etwa 10 Meter zum Halten. Der Verletzte wurde bewußtlos in das evangelische Krankenhaus in Düsseldorf eingeliefert und ist daselbst am 14. August 1910 gestorben. Unser Kollege bestritt auf das entschiedenste, sich durch sein Verhalten bei dem Anfälle strafbar gemacht zu haben. Im allgemeinen gab er die Ausnahme des Tatbestandes als richtig an. Jedoch bestreitet er vor allem, sich dadurch strafbar gemacht zu haben, daß er auf die linke Straßenseite einbog. Durch ein in gleicher Fahrtrichtung langsam fahrendes Fuhrwerk mußte die Straßenbahn ihr Tempo mindern und der Angeeschuldigte fühlte sich berechtigt, da ihm die Weiterfahrt rechts durch eine dort stehende Ziehlarre versperrt war, links zu überholen, nachdem er vorher genügend Hupensignale gegeben hatte, und dann sei das Kind von dem linken Bürgersteige her plötzlich vor das Automobil gefahren und überfahren worden. Nach Vernehmung der Zeugen, die den dargelegten Tatbestand — jeder nach seiner subjektiven Auffassung — bestätigten, wurde unser Kollege von seinem Rechtsbeistand, Herrn Oppenheimer, auf das wirksamste unterstützt. Vor allem war es der Zeuge Straßenbahnführer Wiltb, der sich am meisten für die dem Angeeschuldigten zur Last gelegten Anschuldigungen ins Zeug legte. Man konnte bei der Vernehmung dieses Zeugen den Eindruck nicht abwehren, daß es sich bei ihm um einen ausgeprochenen Automobilfeind handelte. Dem Rechtsanwalt gelang es durch eine sichere und treffende Verteidigungsrede, die von dem letztgenannten Zeugen hauptsächlich angeführten Behauptungen als nicht objektiver Art zu widerlegen. Das Gericht verlinde nach längerer Beratung die kostenlose Freisprechung unseres Kollegen.

Hafenarbeiter.

Binnenschiffer und Flößer.

Sträfliche Usitten in der Oberschiffahrt. Wiederholt hat sich die Arbeiterpresse mit der Usitte, daß in der Binnenschiffahrt Dampfer mit überlasteten (verkeilten) Sicherheitsventilen fahren, beschäftigt. Wenn heute nun gesagt werden kann, daß diese sträflichen Manipulationen — die Dampfkraft auf geradezu gemeingefährliche Weise auszunutzen — auf vielen deutschen Binnenflüssen unterblieben ist, so ist es vornehmlich der scharfen Kritik zuzuschreiben, mit der diese Zustände schonungslos vor die Öffentlichkeit gebracht wurden. Es ist noch nicht allzu lange her, daß die technischen Beamten der Schiffahrt-Berufsgenossenschaft auf dem Stromlauf der Havel, veranlaßt durch einen Artikel der Arbeiterpresse, eine umfassende, plötzliche Revision der auf der Havel verkehrenden Schnelldampfer vornahm und bei dieser Revisionsfahrt eine große Anzahl von Dampfern mit überlasteten Sicherheitsventilen traf.

Auf der Oberschiffahrt herrschen dieselben Verhältnisse. Und nicht nur aus den Kreisen der in der Oberschiffahrt beschäftigten Maschinisten und Heizer erscholl der Ruf nach Abhilfe, sondern auch aus den

Preisen der Dampfbesitzer sind Stimmen laut geworden, daß diesen unerhörten Zuständen endlich einmal zuleibe gegangen werden soll.

Hauptächlich ist es die Strecke Stettin-Hohensaaten, wo solche Zustände bestehen. Würde hier einmal die Berufsgenossenschaft oder die Strompolizei dazwischen fahren und auf dieser Strecke die Dampfer, wenn sie sich in Fahrt befinden, einer plötzlichen Revision unterziehen, da würden die Beamten ihr blaues Wunder erleben. Auf dieser Strecke wird fast ausschließlich mit belasteten oder verteilten Sicherheitsventilen gefahren, und es ist seit langer Zeit zur Gewohnheit geworden, die Dampfspannung um 4 bis 5 Atmosphären höher zu halten, als gesetzlich zulässig ist. Dampfer, die Maschinen von 150 bis 200 Pferdestärken besitzen, überholten vorausfahrende Dampfer mit 250 bis 300 Pferdestärken, trotzdem der schwächere Dampfer genau denselben schweren Schlepplzug im Anhang hat, als der vorausfahrende stärkere Dampfer. Dampfer, die einen dermaßen schweren Schlepplzug im Anhang hatten, daß, wenn der Dampfer unter der normalen zulässigen Dampfspannung gefahren wäre, er die anhängende Last überhaupt nicht hätte von der Stelle bewegen können, gleiten den Strom entlang. Wo bleibt hier die Aufsichtsbefugnisse? Wo die Stettiner Strompolizei? Soll in dieser gemeingefährlichen, Leben und Gesundheit der Arbeiter und auch die andere Schifffahrt gefährdenden Art weiter gewirtschaftet werden? — Dem energischen und schnellen Einzeifen der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft war es gelungen, auf dem Stromlauf der Havel ähnliche Zustände aufzudecken und daselbst Remedur zu schaffen. Wenn eine unversehrte Revision auf dem Stromlauf der Oder vorgenommen würde, würden noch weit schlimmere Zustände ausgebeugt werden, als sie auf der Havel angetroffen wurden. Auch der obere Stromlauf der Oder müßte einer plötzlichen Revision unterzogen werden. Auch hier wird mit 3, 4 und auch 5 Atmosphären über den gesetzlich konzessionierten Dampfdruck gefahren.

Weigert sich ein Maschinist mit belasteten Sicherheitsventilen zu fahren, so ist er für den betreffenden Dampfbesitzer nicht zu gebrauchen und wird ohne weiteres entlassen, ein anderer, der sich willfähriger zeigt, tritt an seine Stelle. — Und man bekommt die Maschinen „Mein“. Auf die Dauer wird dem Maschinisten seine Weigerung, mit Ueberdruck zu fahren, unmöglich. Bekümmert er auch deshalb den einen Dampfer, auf dem andern wird ihm dieselbe Zumutung gestellt. Was will nun der Maschinist machen? Entweder er bleibt in Stellung und macht das sträfliche Treiben mit, oder er kämpft verzweifelt mit fortwährender Arbeitslosigkeit.

Für den oberen Stromlauf ist der Sammelpunkt der Dampfer die Ohlemündung. Hier herrschen unerhörte Zustände. Von hier fahren die Dampfer gleich mit belasteten Sicherheitsventilen in den Strom der Oder hinaus. Auch hier hängen sich die Dampfer schwere Schlepplüge an, die sie unmöglich von der Stelle bringen könnten, wenn der Dampfer mit der zulässigen Dampfspannung arbeitete. Dampfer mit 15 Atmosphären gesetzlich konzessioniertem Dampfdruck fahren mit 18 Atmosphären bereits aus dem Hafen heraus. Schiffseigner und Schiffsführer rühmen sich gegenseitig, daß ihr Dampfer jeden Schlepplzug drückt. — Neben wie: „Bah, das langsame Fahren gibt es nicht!“ Wir wissen schon, was das alte Boot aushält! „Summer drauß, die alte Fischotter muß ziehen lernen!“, kann man öfters zu hören bekommen. Dampfer mit viel schwächerer Maschinenstärke hängen sich denselben Schlepplzug an, wie Dampfer mit viel stärkeren Maschinen.

Dieses Treiben geht nun schon jahrelang und ist des öfteren vor der Öffentlichkeit behandelt worden, ohne daß bisher das Geringste dagegen unternommen worden ist. Im vorigen Jahre brachte die Zentralstelle für Volkswohlfahrt in ihrer Zeitschrift „Konkordia“ einen Aufsatz, der sich mit den auf der Havel aufgedeckten, schweren Missetänden beschäftigte und zugleich wurde darin einer Kesselerplosion Erwähnung getan, die einen Dampfer auf der Oder betroffen hatte. Es wurde in der Zeitschrift „Konkordia“ die Vermutung ausgesprochen, daß die Ursache dieser Explosion wahrscheinlich ebenfalls auf Ueberlastung der Sicherheitsventile zurückzuführen sei. Mit Vermutungen ist hier absolut nichts getan. Hier gilt es nur, mit fester Hand anzufassen und eine unversehrte Revision auf der Oder vorzunehmen. Auch auf der Havel war die Anstiege des Ueberdruckfahrens dermaßen in Wille, daß es allgemein von Maschinisten an Westlich erzählt wurde. Erst nachdem die Zustände vor der Öffentlichkeit gebührend beleuchtet wurden, dann war auch die Revision da, die mit der Anstiege auf der Havel aufgeräumt hat. Nun ist allerdings bei einem großen Teil der Dampfbesitzer die Meinung vorherrschend, daß sie gezwungen sind, ihren Betrieb auf das äußerste auszunützen, d. h. mit belasteten oder verteilten Sicherheitsventilen zu fahren, weil sie sich sonst nicht gegen die übermächtige Konkurrenz der Großschiffahrtsgesellschaften halten können. Mag das zutreffen oder nicht, zu verlangen ist jedenfalls, daß mit Leben und Gesundheit der Mannschaften vorfichtiger umgegangen wird. Kann ein Betrieb den einfachsten Anforderungen der Menschlichkeit nicht mehr nachkommen, so mag er zurunde gehen oder sich mit anderen kapitalstärkeren Betrieben zusammenschließen. Der Vorstand der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft hat seinerzeit das Ergebnis der auf der Havel vorgenommenen Revisionen der Regierung in Potsdam (für die dort beheimateten Dampfer) und der Hamburger Polizeibehörde für Kesselerrevisionen (für die in Hamburg beheimateten Dampfer) mit folgenden Anträgen unterbreitet:

1. Sofortige Außerdienststellung der betreffenden Dampfer zum Zwecke der Befahrung der Kessel,
2. Bormahme der Kaltwasserdruckprobe,
3. Prüfung der Dampfzylinder.

Die Regierung ist bereitwilligst auf die gestellten Anträge eingegangen und hat zugesagt, sofort geeignete Schritte zu veranlassen. Weiter ist vom Vorstand der Berufsgenossenschaft ein Antrag auf gerichtliche Verurteilung der an der Ventilüberlastung Schuldigen gestellt und beschlossen worden, die als schuldig zu betrachtenden Unternehmer wegen Zutwiderhandeln gegen die von der Berufsgenossenschaft erlassenen Unfallverhütungsvorschriften mit hohen Strafen zu belegen.

Was auf der Havel durchgeführt werden konnte, ist notwendig auch auf der Oder in derselben Weise durchzuführen. Hier sollte die ostdeutsche Berufsgenossenschaft für Binnenschiffahrt, sowie die Strompolizei von Stettin und Breslau des öfteren scharfe Revisionen bei den die Oder befahrenden Dampfern vornehmen und dem frevelhaften Spiel mit Menschenleben ein Ende machen.

Ein neuer eiserner Konkurrent der Hamburger Hafnarbeiter. Die Getreideheber Gesellschaft m. b. H. hat der Maschinenfabrik von Lutter in Braunschweig den Bau eines neuen Getreidehebers in Auftrag gegeben. — Da die Gesellschaft bereits über 13 Heber verfügt, wird der neue, der 14., der wieder eine Anzahl Hafnarbeiter aus der Arbeit drängen wird. Leterrum censeo: Arbeitszeitverkürzung und Lohnerhöhung ist unsere Parole.

Hamburg. Am 9. November fand eine Mitgliederversammlung der Binnenschiffer statt. Ein Kollege aus der Verwaltung sprach über: Die Entwicklung der Technik im Schiffbau und Gütertransport und ihre Einwirkung auf die Volkswirtschaft.

Nedner führte etwa folgendes aus: „Wer heute Gelegenheit hat, Schiffsmodelle oder Abbildungen aus dem 16. oder 17. Jahrhundert besichtigen zu können, und diese unseren heutigen gegenüberstellt, kann sich ein Bild von der immer vorwärtschreitenden Technik machen. Mit der Erfindung der Dampfmaschine trat zu gleicher Zeit durch diese eine Hebung des Verkehrs ein und entwickelte sich der Großbetrieb. Bereits im Jahre 1807 fuhr als erstes Dampfschiff der „Claremont“ auf den Hudson und 1840 wurde die erste transatlantische Dampferlinie gegründet. An Stelle der bisherigen Räder und Schiffschrauben treten heute sogar schon Turbinen. Ferner finden wir, daß der Holzbau durch Eisen und Stahl ersetzt worden ist. Als neueres System hat man in der letzten Zeit zum Bau von Rähnen auf inneren Stromläufen und Baggern, Eisenbeton verwendet. Wer allen hat England in Bezug auf Schiffbau den größten Aufschwung zu verzeichnen. Die Gründe hierfür sind ziemlich einfach. In der nächsten Nähe der Werften liegen die großen Eisenwerke und Kohlenreviere und stellt sich dadurch der Bau desselben bedeutend billiger. Ferner ist der Freihandel von England ebenfalls von großer Bedeutung für die Entwicklung, wogegen die deutsche Zollpolitik zur Zeit ein Hemmschuh der ganzen Schifffahrt ist. Bis zum Jahre 1907 lieferte England zwei Drittel der Weltproduktion im Schiffbau und im Jahre 1908 noch die Hälfte. Wir sehen heute allerdings auch in Deutschland, daß die Technik im Schiffbau mehr denn je vorwärts schreitet. Durch die Konzentration des Kapitals sind auch bei uns die kleinen Schiffswerften in Bezug auf Ausgestaltung des technischen Teils ausgeschaltet. Überall, wo die Aktiengesellschaften ihren Sitz haben, sind die Schiffswerften mit den neuesten technischen Einrichtungen versehen. Vor allem hat auch der Ausbau der Ströme ein Teil dazu beigetragen, daß die Aktiengesellschaften der Ostsee ihre Betriebe nach der Nordsee verlegt haben. In derselben Weise wie beim Schiffbau, hat sich auch die Entwicklung beim Verladen und Entladen von Gütern bemerkbar gemacht. Wo hunderte von Händen seinerzeit schafften, ruhen heute ein großer Teil müßig, weil ihre eisernen Kollegen arbeiten. Dasselbe zeigt sich auch in der Binnenschiffahrt. Fahrzeuge, welche als Schlepplampfer ihre Verwendung finden und den heutigen Verhältnissen in Bezug Schlepplast und Größe nicht mehr ganz entsprechen, hatten in früheren Jahren dieselbe Besatzungszahl, wie augenblicklich die der neueren Fahrzeuge, die erstere, was Pferdestärke und Größe anbetrifft, die alten Fahrzeuge um 200 pCt. überreifen. Diese Tatsachen sind uns ein Beweis dafür, daß die technischen Neuerungen fast nur den Kapitalisten dienen und manchen Arbeiter von seiner Arbeit verdrängt haben. Deshalb verlangen wir: Verkürzung der Arbeitszeit für alle Arbeiter, sowie Nacht- und Sonntagsruhe für alle in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen.“

Der reiche Beifall der von 400 Binnenschiffern besuchten Versammlung bewies, daß die Ausführungen auf einen guten Boden gefallen waren. Nach Erledigung verschiedener Angelegenheiten erfolgte Schluß der Versammlung.

Hamburg I. Kohlen-Affordschauerleute. Mitgliederversammlung am 2. November. Nedner gibt zunächst einige Urteile des Gewerbegerichts bekannt und erwähnt ferner, daß laut Beschluß der gemeinschaftlichen Mitgliederversammlung der Sektoren Hafnarbeiter vom 16. Oktober zwei Hansfonsmarken a 50 Pf. zu nehmen sind. Ferner macht Nedner bekannt, daß mit den Aktionär Kollegen vereinbart sei, die beiden Bibliotheken zu verschmelzen. Nachdem St. die Gründe, die uns hierzu veranlaßt haben, näher erläutert hat, wird der Verschmelzung einstimmig zugestimmt. Zum 2. Punkt, Agitation, regt K. an, ob es vielleicht zweckmäßig sei, um die noch Fernstehenden zu gewinnen, daß wir in den einzelnen Betrieben Versammlungen abhalten. Hierfür sprechen mehrere Kollegen. Es wird der Leitung überlassen, nach Bedarf diese Versammlungen abzuhalten. Sch. fragt an, wie es kommt, daß in letzter Zeit verschiedene von unserer Branche an die Ortsverwaltung geschickte Gewerbegerichtklagen nicht eingereicht wurden. Andere, die eingereicht wur-

den, waren in vielen Punkten entstellt, was dann zur Folge hatte, daß während der Verhandlung, wenn Zeugen oder Sachverständige geholt werden müssen, allerlei Nichtigstellungen nötig sind. Anschließend stellt Nedner den Antrag, daß Klagen in Zukunft von der Branchenleitung aufgesetzt werden und in dieser Form eingereicht und, wenn irgend möglich, auch vertreten werden. Der Antrag wird angenommen. Unter „Verschiedenes“ führt St. an, daß in letzter Zeit mehrfach grobe Verstöße gegen den Tarif vorgekommen sind. So verlangte z. B. die Kohlenstauberei G. m. b. H., von ihren Gängen, den Dampfer „Levenson“ von mittags 1 Uhr in einer Tour ohne Abendbrotpause leer zu machen. Dieses Verlangen sei einfach haarsträubend. Wenn man bedenkt, daß, wenn das Schiff morgens um 5 Uhr anfängt, 16 Gänge den ganzen Tag bis 7 Uhr daran zu tun haben. Ferner wurden bei derselben Gesellschaft mehrere Kollegen, welche am Dampfer „Hebburn“ abends, als das Schiff leer gemacht werden sollte, was voraussichtlich die ganze Nacht hindurch dauerte, verlangten, erst Abendbrot zu essen, kurzerhand gekündigt. Ferner geniert sich die „Gesellschaft“ nicht, eine Sorte Kohlen, sogenannte Kabbel, in der Größe eines halben Ziegelsteins, als Kalkkohlen zu bezeichnen und auch zu bezahlen. Die Firma S. W. Feldmann bezahlt die genannte Sorte Kohle mit 70 Pf. pro Tons, die „Gesellschaft“ bezahlt je nachdem 55 Pf., einige Kollegen, die am Kontor vorstellig wurden, bekamen 60 Pf. ausbezahlt. Diese Handlungsweise muß man als unehrenhaft bezeichnen. Speziell, wenn man bedenkt, daß der Tarif doch einseitig uns von den Importeuren aufoktroziert ist, sollte man annehmen, daß die Herren auch die Arbeiter nach diesem Tarif bezahlen. M. bringt den Unfallsfall des Kollegen S. Norix am Dampfer „Helen Feldmann zur Sprache. (Vergleiche hierzu den Artikel: „Was der Monat Oktober den Hamburger Hafnarbeitern brachte.“) St. führt an, daß das elektrische Licht am Dampfer „Helen Feldmann“ zeitweise schlecht funktioniert, so daß es mitunter gänzlich buntel im Raum ist. Die Leitung soll dahin wirken, daß dieser Missetand abgeändert wird.

Die schwarzen Agenten der Binnenschiffahrts-Unternehmer sind an der Arbeit. Das „Seelenheil“ der Binnenschiffer liegt ihnen schon weniger am Herzen. Kürzlich haben sie das dritte Jahresfest des Hamburger Schifferheims gefeiert. Hierbei sprach ein Pastor Remé über den 17. Psalm, aber auch dieser Psalm wurde gegen die Organisation der Binnenschiffer mißbraucht. Den Clou des Abends bildete aber ein Vortrag des Pastors Ebert. Auf den Mann konnte man einst die Hoffnung setzen, daß er objektiv die Lage der Binnenschiffer studieren wollte. Diese Hoffnung hat der Binnenschiffahrts-Kapitalismus zerschanden gemacht. Das Bildwort des Mannes ist gebrochen. Auf der Jahresfeier referierte er über das Thema: „Ein Weg zur Selbsthilfe aus der Not des Schifferstandes.“ In der „Morgenröte“ heißt es darüber: „Er ging von der Notwendigkeit einer Schifferorganisation aus, zeigte sodann, daß die von der Sozialdemokratie (1) ins Leben gerufene Organisation nicht von seinen der Schiffer gefördert zu werden verdiene, gedachte sodann der im Anfang dieses Jahres gegründeten christlichen (1) Schiffervereine und kam zuletzt hinaus auf eine Uebertragung der für die ländliche Bevölkerung geschaffenen Raiffeisenschen Darlehnskassen auf den Schifferstand.“ Eine Würdigung dieses Magouls überlassen wir dem Schifferstand selbst. Bemerkenswert ist nur noch, daß diese Versammlung polizeilich nicht überwacht wurde. Das finden wir ganz gerecht, wollen es aber anderseits tadeln, wie sie es z. B. bei unseren Schifferversammlungen machte. Im übrigen nahmen an dieser „Schifferfeier“ noch teil die Herren P a f f o r Mendelson, unser alter Freund und Agitator, der ein Stückchen Schundliteratur vorlas, Dr. Pinkernelle, P a f f o r W a n n e s. Außerdem verschiedene F r a u e n. — M e r k w ü r d i g e S c h i f f e r !

Das Schimpfen auf die Sozialdemokratie hätte der Herr Ebert sich sparen können. Er war zum mindesten unbedarft, weil er eine andere Nummer der „Morgenröte“ mit einem Artikel aus den „Sozialistischen Monatsheften“ las. Immerhin entschuldigen wir den Pastor Ebert. Er übte beim Lesen des Artikels wohl, daß er es mit einem Sozialdemokraten zu tun hatte.

Der Arbeitsmarkt in den Hafensplätzen. Die Lage des Arbeitsmarktes in den deutschen Hafensplätzen ist im laufenden Herbst keineswegs befriedigend. Wenn auch der Ueberseehandel lebhafter ist, als im Vorjahre, so ist er doch noch keineswegs so rege, wie in guten Jahren, und diese Mangelhaftigkeit im Warenverkehr wirkt naturgemäß auf den Beschäftigungsgrad in den Hafensplätzen zurück. Dazu kam noch die große Ausperrung im Schiffbauergewerbe, die die Lage des Arbeitsmarktes in den Hafensplätzen ebenfalls beeinträchtigte. In einer ganzen Anzahl von Hafensorten hat sich die Lage des Arbeitsmarktes gegenüber dem Vorjahre verschlechtert, und nur wenige sind es, in denen der Andrang merklich hinter dem vorjährigen zurückbleibt. Seit dem Hochsommer hat sich das Bild merklich verschlechtert. Besonders im September ließ sich der Verkehr am Arbeitsmarkt der Hafensplätze nicht mehr befriedigend an; im Oktober ist, soweit sich bis jetzt übersehen läßt, das Verhältnis zum Vorjahre wieder ein wenig besser geworden. Von zehn in die Verichterstattung einbezogenen Plätzen wiesen im September nur vier eine Besserung des Andranges gegenüber dem Vorjahre auf, in sechs ergab sich eine Verschlechterung. In einigen ist sie sogar sehr stark, in anderen weniger bedeutend. Stettin wies im September d. J. einen Andrang von 109,88 Arbeitssuchenden auf je 100 offene Stellen auf, gegen 107,79 im September

1909. Der Oktober hat ebenfalls eine Zunahme des Andranges gegenüber 1909 gebracht. In Königsherg über den Andrang war im September mit 110,06 hinter dem vorjährigen, der 127,57 betrug, zurück, doch hat der Oktober schon wieder eine Verstärkung des Andranges gegenüber 1909 gebracht. In Danzig ist die Entwicklung umgekehrt: der September stand im Zeichen der Ungunst, denn der Andrang ging von 242,12 im Vorjahre auf 262,69 im laufenden Jahre hinauf. Auch im Oktober ist der Andrang trotz der Besserung gegenüber 1909 noch auffallend hoch. In Ost, das im Herbst vergangenen Jahres einen überaus hohen Andrang aufwies, konnte im September eine kräftige Erleichterung verzeichnen. Der Andrang ging von 290,63 auf 187,09 zurück. Recht unbefriedigend ist die Gestaltung des Arbeitsmarktes in Kiel: im September stellte sich der Andrang auf je 100 offene Stellen auf 156,25 gegen 149,30 oder um 6,95 höher als 1909, im Oktober auf 194,30 gegen 155,64 oder gar um 38,66 höher als damals. Dabei war die Nachfrage nach Arbeitskräften im August noch ganz rege gewesen. Auch in Lenzburg läßt die Lage des Arbeitsmarktes im Vergleich zu 1909 zu wünschen übrig; der September brachte einen Andrang von 105,45 gegen 90,27 im Vergleichsmonat 1909. Im Oktober hat sich die Entwicklung wieder etwas besser gestaltet. In Kiel gehört zu den wenigen Orten, in denen die Nachfrage nach Arbeitskräften recht lebhaft ist. Es kamen im September d. J. auf je 100 offene Stellen durchschnittlich 122,80 Arbeitsuchende gegen 138,90 im September 1909, die Erleichterung beträgt also 16,10. Der Oktober hat allerdings wieder eine leichte Verstärkung des Andranges gegenüber dem Vorjahre gebracht. In Aina wie auch im September eine Besserung im Vergleich zu 1909 auf, doch ist der Andrang an und für sich sehr hoch; er stellt sich auf 243,18 gegen 262,07 im vergangenen Jahre. Für Hamburg hat der Monat September wie alle anderen Monate des zweiten Halbjahres eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahre gebracht; der Andrang betrug 154,09, während er sich im Septbr. 1909 auf 134,40 gestellt hatte. Von August auf September ist natürlich eine Belebung der Nachfrage eingetreten. Soweit bis jetzt Berichte vorliegen, scheint der Oktober eine kleine Besserung gebracht zu haben. Etwas stärker als im Vorjahre war auch der Andrang in Bremen, doch ist er schon damals sehr niedrig gewesen; er betrug im September 1909 85,75, im September d. J. 86,28.

Haftung für einen Unfall beim Beladen eines Schiffes. Der Schiffer N. hatte von der Gelsenkirchener Bergwerks- & Aktien-Gesellschaft Ertrag des Schadens gefordert, den er dadurch erlitten habe, daß ihm bei der mittels eines Kranes bewerkstelligten Verladung von Erzschlacken ein Stück Schlacke auf den Kopf gefallen war und ihn erheblich verletzt hatte. N. hatte das Schiff so festgemacht, daß er von demselben Wohlten nach dem Lande legte. Der dadurch hergestellte Laufsteg führte gerade unter dem Krane vorbei, der in ziemlicher Höhe die Schlacken in Rippen in den über dem Schiffe befindlichen Fülltrichter schüttete. Ein Teil der Schlacken war über den Rand des Trichters gefallen und hatte N. verletzt. Er behauptete, beim Verladen der Schlacken hätten am Trichter Vorkehrungen angebracht werden müssen, die das Herabfallen einzelner Stücke verhindert hätten würden. Für den mangels solcher Vorrichtungen entstandenen Schaden habe die Beklagte auf Grund eigenen Verschuldens nach § 823 B. G.-B. Das Landgericht Duisburg hatte jedoch die Klage gänzlich abgewiesen und ausgeführt, es sei zwar theoretisch möglich, aber auch nicht üblich, bei einem solchen Ladestellen noch Schutzvorrichtungen am Fülltrichter anzubringen. Das Oberlandesgericht dagegen hatte den Schaden geteilt und die Haftung der Beklagten wegen eigenen Verschuldens für gerechtfertigt erklärt. Unstreitig sei der Unfall dadurch geschehen, daß dem Kläger mangels sicherer Vorrichtungen über den Rand des Trichters gefallene Erzstücke auf den Kopf gefallen seien. Wenn es auch nach der Aussage von Sachverständigen nicht üblich sei, den Trichter noch durch besondere Schutzvorrichtungen zu verbessern, so hätte doch die Beklagte die Pflicht gehabt, diese Vorkehrungen zu treffen, wenn dadurch voraussetzliche Unfälle hätten vermieden werden können. Die Beklagte könne sich nicht darauf berufen, daß den Schiffen die Gefährlichkeit dieses Ladens bekannt sei und sich dieselben an die Gefahr gewöhnt hätten. Andererseits habe der Verletzte aber selbst schuldhaft gehandelt. Wenn auch bei der Lage des Schiffes die Auslegung der Wohlten nicht anders möglich gewesen wäre, als daß sie gerade unter den Ladekran zu liegen gekommen wären, so habe doch für den Schiffer kein Interesse bestanden, gerade in dem Momente, als das Ausschütten über ihm erfolgte, über die Wohlten zu gehen. Es sei seine Pflicht gewesen, auf die Tätigkeit des Kranes zu achten, zumal das Ausschütten der Rippen regelmäßig nur wenige Sekunden gedauert habe. Das beiderseitige Verschulden sei darum im wesentlichen gleich abzumessen und der Schaden gemäß § 254 B. G.-B. zur Hälfte zu teilen. Das Reichsgericht erklärte die Abwägung der gegenseitigen Schuld gleichfalls für gerechtfertigt und bestätigte durch Zurückweisung der von beiden Parteien eingelegten Revisionen das Urteil des Oberlandesgerichts.

Die Urteile des Reichs- und Oberlandesgerichts wird man mit gemischten Gefühlen aufnehmen. Geradezu absurd klingt aber die Begründung des abweisenden Urteils vom Landgericht Duisburg. Weil es im Ausbaugebiet der Schlosser nicht üblich ist, Menschen vor Unfallmöglichkeiten zu schützen, haben sie auch nicht nötig, es zu tun. Es schmälert den Profit und Menschenleben sind ja so billig. Also, sagt das Landgericht Duisburg, wozu Unfallverhütungsmaßnahmen, wenn es nicht üblich ist.

ist. Auch ein Standpunkt, wenn er auch nach kapitalistischer Injektion riecht.

Handelsarbeiter.

Der Berliner Magistrat hat sich endlich entschlossen, der Stadtverordnetenversammlung demnach eine Vorlage zugehen zu lassen, wonach die Geschäftszeit an Sonntagen in Zukunft auf die Stunden von 7-10 Uhr vormittags beschränkt werden soll. Diese Absicht hat nun alle Reaktionsäre und Arbeiterfreunde auf den Plan gerufen. So hat der Zentralausschuß Berliner kaufmännischer, gewerblicher und industrieller Vereine in Sachen der beabsichtigten Beschränkung der Verkaufszeit an den Sonntagen an die Berliner Stadtverordneten-Versammlung folgende Eingabe gerichtet: „Auf Grund eines Plenarbeschlusses vom 17. Oktober d. J. gestattete sich der Zentralausschuß Berliner kaufmännischer, gewerblicher und industrieller Vereine, dem gegenwärtig 107 der angesehensten wirtschaftlichen Vereine und Verbände angehören, dem verehrlichen Kollegium der Berliner Stadtverordneten seine schwerwiegenden Bedenken gegen den vom Berliner Magistrat gefaßten Beschluß, nach dem der Vorlage der Gewerbe-Deputation die Verkaufszeit an den Sonn- und Festtagen statt für die bisher zulässigen Stunden von 7-10 Uhr und von 12-2 Uhr nur für die Stunden von 7-10 Uhr freizugeben, hierdurch zu unterbreiten.“

Diese Eingabe wird mit den nun schon antiken Gabenhörnern begründet, die man überall zu hören bekommt, wo es sich um Ladenschluß oder Sonntagsruhe handelt. Tausendmal widerlegt wird der alte Trost immer wieder ausgewärmt, wodurch er natürlich auch diesmal nicht besser geworden ist. Wir trauen selbst dem freisinnigen Berliner Magistrat soviel Einsicht zu, daß er sich von solchen ollen Kamellen nicht mehr beeinflussen läßt.

Besonders interessant ist, daß die Berliner Orchestrier- und Phonographenhändler sich ebenfalls gegen die verkürzte Geschäftszeit an Sonntagen wenden und dies damit begründen, daß das Bedürfnis für den Einkauf ihrer guttischenen Karminstrumente besonders in den Sonntagsnachmittagsstunden ein großes ist, wohl deswegen, damit die Bevölkerung in ihrer Sonntagsruhe mittels solchen Musikabaus möglichst gestört wird.

Unsere Kollegenschaft wird gut tun, dennoch zur Sache öffentlich Stellung zu nehmen und die Reaktionsstippe samt ihren ledernen Gründen ordentlich heimzuschicken. Sonst könnte der Berliner schließlich doch glauben, daß die Feinde der Sonntagsruhe das Recht auf ihrer Seite haben.

Berlin. Markthelfer und Boten aus den Buchhandlungen und Journal-Verlagern, sowie Hausdiener, Kutscher aus den Papier-, Pappen-, Cigarren-, Firmen-, Buchdrucker-, Buchbinder-, Feilen- und der Papierindustrie. Eine gut besuchte Branchenversammlung beschäftigte sich mit dem Thema: „Der Zusammenbruch eines Scharfmachers im Buchhandel.“ Die Einzelverträge der Boten der Firma Herm. Schild, Inhaber Gebr. Mittag. Der Referent ging in seinen Ausführungen auf den tragischen Abschluß des Lebens des Herrn Otto Chriatus, Mitinhaber der Firma F. Wachmann und F. Wolmar ein. War er es doch, der im Jahre 1906-07 in Leipzig bei den Tarifabschlüssen für die Markthelfer und Boten seine Unternehmerrisikofähigkeit in der scharfmacherischen Form vertrat, der Anfang 1910 in Berlin eine Geschäfts- und Anstellungsordnung dem gesamten Personal aufzobroch, welche eine Konkurrenzlosigkeit enthielt (siehe „Courier“ Nr. 10). Der Grund seiner Veruntreuungen dürfte zum größten Teil in dem großen Aufwand zu suchen sein, den Chriatus trieb. Er selbst soll ein respektables Gehalt bezogen haben, dafür hat er aber die Gehälter der gesamten Angestellten immer sehr niedrig bemessen. Gesuche um Gehaltserhöhung wurden meistens mit Entlassung bedroht. Die Kapitalkonzentration im Buchhandel nimmt immer ein auffallenderes Verhältnis an; in kürzester Zeit werden wir keine Einzelunternehmungen mehr, sondern eine Aktien-Gesellschaft entstehen sehen, die den Markt beherrscht. Die Kollegenschaft hat es noch nicht begriffen, wie notwendig es ist, die Berufsorganisation zu stärken. Haben wir uns kürzlich mit der Geschäfts- und Anstellungsordnung der Firma F. Wachmann u. F. Wolmar beschäftigt, so können wir heute ein ähnliches geistiges Produkt der Firma Herm. Schild veröffentlichen.

Vertrag.

Zwischen der offenen Handelsgesellschaft in Firma Herm. Schild (Inh. Gebr. Mittag), Verlags-, Sortiments- und Reise-Buchhandlung, zu Berlin, Lindenstraße 105 domizilierend, und dem Boten ist heute folgender Arbeitsvertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Die Firma Herm. Schild hat den Herrn in ihrem Buchhändlergewerbe als Boten eingestellt mit der Maßgabe, daß der Letztere mit dem Ausfragen von Büchern und Druckschriften an die Kunden und Abonnenten der obengenannten Firma beschäftigt werden soll.

§ 2.

Der gegenwärtige Vertrag kann durch eine, jedem Teil freistehende, einen Tag vorher erklärte Aufkündigung gelöst werden.

§ 3.

Dem Boten wird zur Pflicht gemacht, das Interesse seines Prinzipals nach jeder Richtung hin zu wahren, insbesondere aber folgende Vorschriften zu beobachten: Er hat 1. seine volle und ausschließliche Tätigkeit in den Dienst des Geschäfts zu stellen,

2. an jedem Tage Rechnung zu legen und die Kasse anzuliefern,
3. Probefieferungen, welche zur Gewinnung neuer Abonnenten mitgegeben werden, nur zum Nutzen des Geschäfts zu verwenden,
4. die dem Boten übergebenen Abonnentenlisten bzw. Abonnentenlisten als Geschäftsgeheimnisse zu betrachten, mit Sorgfalt aufzubewahren und den Verlust einer derartigen Urkunde dem Prinzipal sofort mitzuteilen; auch wird vereinbart, daß für jede fehlende Kundenkarte, falls die Adresse nicht zu ermitteln ist, von dem Boten 1,- Mk. ersetzt werden muß. Für die vom Boten verlorenen und durch einen Dritten gefundenen und der Firma überbrachten Abonnentenlisten hat der Bote den festgesetzten Finderlohn zu zahlen.
5. Der Bote ist verpflichtet, die Abonnentenlisten stets in Ordnung zu halten, d. h. Änderungen der Adressen und der gelefenen Zeitschriften und Werke sofort einzutragen, die gelefenen Nummern regelmäßig und regelrecht abzustreichen und bei Abbestellungen die betreffende Abonnentenliste sofort herauszugeben.
6. Falls der Bote durch Krankheit oder andere unabwehrbare Zufälle verhindert ist, seinen Dienst zu versehen, so hat er hiervon sofort unter Angabe und Glaubhaftmachung der Hinderungsgründe dem Prinzipal Mitteilung zu machen.

§ 4.

Die Firma Herm. Schild zahlt an Herrn Provison von dem durch den Boten erzielten Verkauf.

§ 5.

Zur Sicherheit für Erfüllung der Verbindlichkeiten aus diesem Vertrage leistet der Bote dem Prinzipal eine Kaution von . . . Mk., welche der Abrede gemäß als Konventionalstrafe zugunsten des Prinzipals verfallen soll, wenn eine Bestimmung dieses Vertrages verletzt wird bzw. eine solche Verletzung sich nach Beendigung des Dienstverhältnisses herausstellt. Jedoch ist die Geltendmachung eines größeren Schadens in Höhe von je 3,- Mk. für jeden Fall und Abonnenten nicht ausgeschlossen.

§ 6.

Nach Beendigung des Dienstverhältnisses ist der Bote verpflichtet, sich des weiteren geschäftlichen Verkehrs mit den Kunden und Abonnenten, deren Namen und Adressen ihm auf Grund dieses Vertrages anvertraut oder zugänglich geworden sind, während eines halben Jahres gänzlich zu enthalten, insoweit es sich um den Vertrieb buchhändlerischer Erzeugnisse handelt. Der Bote darf weder für eigene Rechnung, noch für Rechnung eines Dritten, noch durch einen Dritten Kunden und Abonnenten der Firma Hermann Schild weiter bedienen oder bedienen lassen. Er darf auch die Abonnentenverzeichnisse oder die Adressen keinem Dritten überlassen.

Es wird darauf hingewiesen, daß ein nach dieser Richtung hin vertragswidriges Verhalten sich als ein nach den Bestimmungen des Gesetzes zur Befämpfung des unlauteren Wettbewerbs vom 7. Juni 1909 strafbares Vergehen darstellen würde.

§ 7.

Werden die Bestimmungen des § 6 dieses Vertrages verletzt, so soll eine Konventionalstrafe von . . . Mk. verfallen und sofort zahlbar sein, für deren Begleichung die gestellte Kaution als Sicherheit haftet. Durch die festgesetzte Konventionalstrafe wird jedoch die Geltendmachung eines dem Prinzipale entstandenen höheren Schadens nicht ausgeschlossen und namentlich in Höhe von 3,- Mk. für jeden vertragswidrig weiterbedienten Abonnenten festgesetzt.

§ 8.

Die Rückzahlung der Kaution erfolgt 14 Tage nach Beendigung des Dienstverhältnisses, falls sich bis dahin nicht Gründe ergeben haben, welche Zurückhaltung derselben auf Grund dieses Vertrages rechtfertigen.

§ 9.

Für die von der Firma Hermann Schild Herrn und Mühe mit Firmenschild zahlt Herr wöchentlich eine Benutzungsgebühr von . . . Pf., die vom Lohn in Abzug gebracht werden.

Die Uniform-Joppe und Mühe mit Schirm sind Eigentum der Firma Hermann Schild und bei Beendigung des Dienstverhältnisses in tadellosem Zustande, abgesehen von natürlicher Abnutzung, zurückzugeben. Erfolgt dies nicht, so ist die gestellte Kaution verfallen, jedoch die Geltendmachung eines höheren Schadens nicht ausgeschlossen; außerdem nimmt Herr davon Kenntnis, daß die Nichtablieferung obiger Kleidungsstücke eine strafbare Handlung darstellt.

Erfüllungsort: Berlin-Mitte.

Unterschrift des Arbeitgebers:

Unterschrift des Arbeitnehmers:

Den Boten von der Firma Herm. Schild hat man diesen Einzelvertrag aufgezweigt. Bereits in der Nr. 10 des „Courier“ besprochen wir die Verhältnisse im Januar 1910, wo die Fuston stattgefunden hatte. Obwohl die Firma Schild mit einem Teil der Arbeiterschaft zu rechnen hat, ist das Koalitionsrecht ihrer Angestellten stets in Gefahr. Höri sie nur von einer Zusammenkunft oder Versammlung ihrer Boten, so sind die Spitzel sofort in Tätigkeit. Im Januar war es ein Herr B. in der Seidstr., der die Entlassung des Kollegen N. veranlaßte. Auch in der heutigen Versammlung suchte ein Herr, der sich als Buchhalter ausgab, zu erforschen, ob und welche Boten sich an der Versammlung beteiligten. Als man den Herrn die Türe wies, sahen wir, daß noch drei elegante Herren auf der Straße warteten, welche aber, veranlaßt durch

die Kontrolle mehrerer Kollegen, sich aus der Nähe des Versammlungsortes bezogen. Die Herren Gebr. Mittag und ihre Ratgeber scheinen ein ziemlich unruhiges Gewissen zu haben. Als der Kollege D. sich weigerte, diesen Vertrag zu unterschreiben, drohte man ihm die sofortige Entlassung an, welche auch später eintrat. Im Januar 1910 machte man durch ein Zirkular den Boten alle die Versprechungen, die durch den jetzigen Vertrag wieder illusorisch sind. Um die Kollegen noch mehr zu knebeln, ist die Kautions von 30 Mk. auf 50 Mk. erhöht worden. Für das Tragen der Uniform sollen 35 Pf. wöchentlich gezahlt werden.

Die Firma zahlt in den meisten Fällen nur 15 pCt., keinen festen Lohn. Einige Boten werden mit 16—17 Mk. pro Woche bezahlt, doch ist Tageslohn ausgemacht. Durch die Entlassung des Kollegen D. trat unter einem großen Teil der Kollegen eine Beunruhigung ein. Als die Firma davon hörte, daß am Freitag, den 4. November etwas passieren könnte, waren die Herren Gebr. Mittag und Herr W. schon vor 7 Uhr auf dem Posten. Ein Schutzmannsposten bewachte den Eingang des Hauses Lindenstraße 105. Die Boten wurden den ganzen Vormittag im Betrieb gehalten. Einer der Firmeninhaber erläuterte die Vertragsbestimmungen. Die Mißstimmung unter den Kollegen veranlaßte neue Zugeständnisse, welche aber nur die Hälfte der im Januar versprochenen Höhe betragen. Es ist geradezu eine Härte, Angestellte, darunter Halbinvaliden, wöchentlich bis 1,30 Mk. und mehr in Abzug zu bringen, bei einem Durchschnittsverdienst von 16,—, 17,—19,50 Mk. pro Woche. Die Versammelten nahmen mit Entrüstung Kenntnis von den Zuständen bei dieser Firma. In der Diskussion wurde gewünscht, den Kollegen bei der Firma in ihrem weiteren Vorgehen zur Befreiung des Vertrages die Unterstützung von Seiten der Verbandsleitung nicht zu versagen, wenn die Kollegen sich samt und sonders der Organisation anschließen. Unter Berufsfragen teilte der Branchenleiter mit, daß die Kollegen bei der Firma Maurer u. Dimmich eine Feuerzulage von 1 bis 2 Mk. erhalten haben. Sechs Kollegen bei der Firma Hofmann erhielten im Oktober noch ihre Jahreszulage von 5 Mk. pro Monat. Die Kollegen bei der Firma Sieler u. Vogel haben durch nochmalige Verhandlungen mit der Geschäftsleitung die Vergünstigung erreicht, daß der Lohn ohne Abzug des Krankengeldes und der Invaliditätsbeiträge ab 24. Oktober gezahlt wird, dadurch haben 8 Kollegen 0,84 Mk. und 5 Kollegen 1,03 Mk. mehr für ihre Familie zum Lebensunterhalt pro Woche. Für die Kollegen Radfahrer bei der Firma Scherl werden seitens des Arbeiterausschusses noch Verhandlungen um Verbesserung der bestehenden Verhältnisse geführt. Nach einem kräftigen Appell an die Anwesenden, die Organisation unter den Markthelfern und Boten zu fördern, trat Schluß der Versammlung ein.

Berlin. Es geht vorwärts. Unserer Verwaltung ist es neuerdings gelungen, für die im Warenhaus S. Joseph u. Co., Niddorf, beschäftigten Kollegen einen sehr günstigen Tarifvertrag abzuschließen. Dieser Vertrag bringt den Kollegen ganz bedeutende Vorteile und gehört überhaupt mit zu den besten, die von unserer Organisation in letzter Zeit abgeschlossen worden sind. Wir geben daher die wesentlichsten Bestimmungen desselben anschließend wieder:

A. Regelung des Lohnes.

Der Anfangslohn für Bader, Hausdiener etc. beträgt: im Alter von 19 bis 21 Jahren 23,— Mk. pro Woche, im Alter von 22 bis 23 Jahren 25,— Mk. pro Woche, im Alter über 23 Jahren 27,— Mk. pro Woche, steigend jährlich um 1,50 Mk. pro Woche bis zum Höchstlohn von 33,50 Mk. pro Woche.

Die zurzeit im Hause tätigen Bader, Hausdiener etc., welche über 23 Jahre alt und den Mindestlohn von 27,— Mk. noch nicht beziehen, erhalten bei Inkrafttreten dieses Vertrages eine Zulage in der Höhe, daß der Lohn von 27,— Mk. erreicht wird.

B. Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt des Morgens um 7 Uhr 40 Minuten und endet des Abends 8 Uhr 15 Min. mit folgenden Pausen: 15 Minuten Frühstück, zwei Stunden Mittag und 15 Minuten Vesperpause.

Für den Fall, daß während des Mittags durchgearbeitet werden muß, wird eine Entschädigung von 1,— Mk. Zuschuß, unter gleichzeitiger Bezahlung der Ueberstunden gewährt. Außerdem ist eine angemessene Zeit zur Einnahme des Mittagmahles zu gewähren.

Die zur Sonntagswache bestimmten Hausdiener etc. erhalten eine Vergütung von 60 Pf. pro Stunde.

C. Regelung der Ueberstunden.

Ueberstunden, soweit solche notwendig werden, ob in oder außer dem Hause, von 8 Uhr 15 Minuten abends bis 10 Uhr abends mit 60 Pf. bezahlt.

Nach 10 Uhr abends dürfen Ueberstunden außer in ganz dringenden Fällen nicht gemacht werden.

D. Sommerurlaub.

Jedem der oben Benannten wird unter Fortzahlung des Lohnes ein Sommerurlaub gewährt und zwar: nach 1/2 jähriger Tätigkeit 3 Tage, nach 1 jähriger Tätigkeit 5 Tage, nach 1 1/2 jähriger Tätigkeit 7 Tage, nach 2 jähriger Tätigkeit 10 Tage, nach 3 jähriger Tätigkeit 14 Tage.

E. Allgemeine.

Etwalige zurzeit bestehende höhere Löhne oder Vergünstigungen bleiben bestehen.

Bader, Hausdiener etc. werden mit einer eintägigen Kündigung eingestellt.

Nach Ablauf von drei Monaten tritt die sieben-tägige Kündigung in Kraft.

Bader, Hausdiener etc., welche mindestens 1/2 Jahr im Hause tätig sind und infolge Krankheit erwerbsunfähig werden, erhalten bis zur Dauer von 14 Tagen einen Zuschuß zum Krankengeld bis zur Höhe ihres Lohnsatzes (§ 616 B. G. B.).

Den zu militärischen Übungen Einberufenen wird nach 1/2 jähriger Tätigkeit der Lohn bis auf 4 Wochen vergütet.

Erkrankte, sowie zu militärischen Übungen Einbezogene treten nach Genesung resp. nach Beendigung der Übung in ihre vordem innegehabte Stellung ein. Bei Neueinstellungen ist möglichst der unentgeltliche Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiterverbandes, Tel.-Amt 1, 2632 oder 9330 zu benutzen.

Streitigkeiten innerhalb des Betriebes oder aus Anlaß der Auslegung dieses Tarifes werden durch die Geschäftsleitung, gemeinschaftlich mit dem Arbeiterausschuss, eventl. unter Hinzuziehung eines Verbandsvertreter's geregelt.

Dieser Vertrag tritt mit dem 1. Dezember 1910 in Kraft und endet mit dem 30. November 1913.

Berlin, den 10. November 1910.

Unterschriften.

Genau so wie hier, muß es auch in den größeren Warenhäusern gelingen, bestehend auf die Arbeitsverhältnisse einzuwirken. Voraussetzung dafür ist natürlich, daß die dort beschäftigten Kollegen der Organisation angehören. Also gilt es, sie heranzuziehen. Besonders verpflichtet sind dazu die Kollegen, deren Arbeitsverhältnisse jetzt von der Organisation geregelt sind. Denn sie sind es, die eine weitere Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen nur dann zu erhoffen haben, wenn die Kollegen in den übrigen Geschäften nicht durch ihre niedrigen Löhne jede Konkurrenz unmöglich machen. Zum Ausruhen auf den errungenen Lorbeeren ist also absolut keine Zeit; es heißt vielmehr: frisch an die Arbeit!

Berlin. Von der Firma Eschmann G. m. b. H., Eisenwaren Engros, Ritterstr. 111, wird uns mitgeteilt, daß die hygienischen Einrichtungen, wie sie im § 120 a und b der Reichsgewerbeordnung verlangt werden, manches zu wünschen übrig lassen. Als Garderobe für die 20 Hausdiener und Bader dient ein kleiner enger Raum, in welchem in Regalen allerhand Waren verstaubt liegen. Die beiden Kleiderchränke sind unverschlossen und ist Dieben somit Gelegenheit gegeben, an die Sachen der Arbeiter heranzukommen. Neben der Garderobe befinden sich die Klosets und in denselben als Waschgelegenheit für die 20 Kollegen zwei Leitungshähne. Ein besonderer Raum zum Einwaschen der Mahlzeiten steht den Arbeitern nicht zur Verfügung. Nach dem großen Brande in der Neuen Friedr. wurde auch hier seitens des Meisters eine Inspektion vorgenommen, mit dem Resultat, daß die als Notausgang dienende Tür — nach wie vor verschlossen bleibt! Ferner wird darüber geklagt, daß die Kollegen noch kurz vor Schluß der Geschäftszeit mit schweren Lasten fortgeschickt werden und für die Ueberarbeit, wenn dieselbe nur 1/2 bis 3/4 Stunde dauert, nicht bezahlt wird! Es wird allerhöchste Zeit, daß hier Remedur geschaffen wird. Allerdings kann das nur durch eine starke Organisation geschehen. Hätten die Kollegen sich bereits dem Verbands angeschließen, dann wäre schon längst mit diesen „festlichen“ Zuständen ausgeräumt und ein höherer Lohn erwirkt worden. Also: Vorwärts! In der Organisation liegt die Macht!

Berlin. Chemikalienbranche. Bei der Firma C. F. Heyde, Chemische Werke und Lackfabrik, haben die dort beschäftigten Kollegen und Kolleginnen einen schönen Erfolg errungen. In Betracht kommen 40 Arbeiter und 22 Arbeiterinnen. Mit vereinzelten Ausnahmen waren die Arbeiter bereits jahrelange Mitglieder der Organisationen. 13 gehörten dem Fabrikarbeiterverband an. Nur bei den Weiblichen wollte es nicht so recht vorwärts gehen. Erst im Frühjahr d. J. gelang es, auch diese samt und sonders unserem Verbands anzuschließen. Es war aber auch an der Zeit, daß die bisher widerstrebenden Elemente zusammengeführt wurden. Wurden doch in den Verhandlungsberechnungen mancherlei Klagen betreffend Behandlung etc. vorgebracht. Erfreulich war es, daß hierin mit der Zeit schon eine Besserung erzielt wurde. Versuchte es auch dann und wann der Unternehmer, durch Entlassungen einiger Arbeiterinnen die Organisation zu lockern, die Versuche scheiterten an der Wachsamkeit unserer Funktionäre, die sich mit Fleiß und Ausdauer an die Reorganisation der Zulageeinzelnen machten. Jede durch Austritt oder Entlassung eines Verbandsmitgliedes entstandene Lücke wurde so schnell wie möglich wieder ausgefüllt. Selbstverständlich muß ausdrücklich betont werden, daß alle im Betriebe beschäftigten Kolleginnen und Kollegen volles Verständnis zeigten und alle ihr Teil mit dazu beitrugen, daß den Funktionären ihr Amt möglichst erleichtert wurde. Gar bald wurde nun der Wunsch laut, mit Hilfe der Organisation an die Aufbesserung der Löhne heranzugehen. Die Organisationsleitungen wurden beauftragt, in einem höflichen Schreiben an die Firmeninhaber dieselben zu ersuchen, in Anbetracht der fortschreitenden Steigerung sämtlicher Lebensmittel eine Lohnzulage von 3 Mk. für die Männer und 2 Mk. für die weiblichen Arbeiter pro Woche zu gewähren. — Gleichzeitig wurde ersucht, den Vertretern der beteiligten Organisationen, Transport- und Fabrikarbeiterverband, Gelegenheit zur persönlichen Begründung geben zu wollen. Das Antwortschreiben, welches bereits nach zwei Tagen einging, war alles andere als zugängend. Die Firma schrieb:

„In Verantwortung Ihres Gebrüden vom 5. d. Mts. teilen wir Ihnen hierdurch mit, daß wir Ihre Vermittlung in der Lohnfrage zwischen der Firma und unseren Arbeitern ablehnen und zwar aus folgenden Gründen:

Wir haben uns überzeugt, daß nur ein Teil unserer Arbeiter den genannten Verbänden angehört es entspricht daher nicht den Tatsachen, wenn Sie behaupten, daß Sie im Auftrage der gesamten Arbeiter und Arbeiterinnen handeln. Gegenüber dem Arbeitgeber-Verband der Chemischen Industrie, dessen

Mitglied wir sind, sind wir verpflichtet, bei Differenzen oder Lohnbewegungen nur direkt mit unseren Arbeitern resp. Arbeiterinnen zu verhandeln und die Vermittlung Dritter auf alle Fälle auszuschließen. Endlich teilen wir Ihnen mit, daß wir zu jeder Zeit, wie es bisher stets unsere Gepflogenheit war, bereit sind, etwaige Wünsche unserer Arbeiter aus ihrem eigenem Munde anzuhören.

Dieses Antwortschreiben haben wir unseren Arbeitern zur Kenntnis gegeben.

Hochachtungsvoll

C. F. Heyde, G. m. b. H.“

In einer daraufhin anberaumten Versammlung wurde zu der Antwort der Firma Stellung genommen und beschlossen, der Firma zunächst durch die Organisation mitteilen zu lassen, daß sie sich gewaltig geirrt habe, wenn sie glaube, daß nur ein Teil der Arbeiter und Arbeiterinnen den genannten Verbänden angehöre. Wenn die Firma weiter glaube, durch Ausschaltung der Organisationen der Lohnbewegung ein Ende zu bereiten, dann wolle man auch hierin den Zweifel befeitigen. Die Kolleginnen und Kollegen sagten sich, „dem Manne kann geholfen werden.“ und wählten kurz entschlossen eine dreigliedrige Kommission, um die Wünsche der in Frage kommenden bei der Firma vertreten zu lassen. Die Kommission wurde dann auch gebildet und erreichte, daß 30 Personen eine Lohnzulage von 1,— Mk. pro Woche erhielten.

Gelang es auch nicht, die volle Forderung durchzubringen, so ist der Erfolg immerhin ein ganz nennenswerter. Jedenfalls steht fest, daß, wären die Kollegen und Kolleginnen nicht so einig gewesen, es wäre ihnen genau so ergangen, wie Anfang des Sommers, sie hätten eine glatte Abgabe erhalten!

Den in anderen, ähnlichen Betrieben Tätigen aber können wir nur rufen: Macht es ebenso wie die Heide'schen Kolleginnen und Kollegen. Agitiert, organisiert, verbannt die Zwietracht aus Euren Reihen! Dann wird es auch bei Euch möglich sein, Verbesserungen zu erzielen! Nur Einigkeit macht stark!

Berlin. Chemikal-Pharmaz.-Apothekenbranche. Schon seit längerer Zeit geklagten Klagen an uns, daß in der Schuhcremefabrik von Gebr. Kroner die sanitären Einrichtungen mehr wie zu wünschen übrig lassen. Eine darauf einberufene Besprechung beschäftigte sich mit diesen Zuständen und wurden im Laufe der Diskussion recht nette Dinge zur Sprache gebracht. So wurde unter anderem mitgeteilt, daß die Klosetts-einrichtungen sich in einem Zustand befinden, der den in Betracht kommenden im Interesse ihrer Gesundheit verbietet, dieselben zu benutzen. Die Garderobe ist nicht im entferntesten für die in Frage kommende Arbeiterzahl ausreichend. Gelegenheit zum Reinigen der Hände ist durch Bereitstellen eines ca. 30 cm. im Durchmesser großen Schmortopfes geachtet! Es wurde auch beobachtet, daß in diesem Topf die Arbeiterinnen gezwungen waren, ihren Schweiß zu wärmen! Wiederholtes Drängen auf Abstellung dieser Mißstände wurden seitens des Meisters höflich zurückgewiesen. Er gebrauchte dabei folgende Worte: „Die Weiber sind alle Schweine! ... müßt Ihr Euch!“ Müdigkeitige Kolleginnen blieben ihm darauf die Antwort selbstverständlich nicht schuldig. Ein Teil jedoch nahm leider dieses provokatorische Auftreten des „Vorbesprechers“ als etwas ganz Selbstverständliches hin. Sie erschienen auch nicht zu der Besprechung. Eine Kollegin glaubte sich noch besonders beliebt machen zu müssen, indem sie acht gab, wer alles die Versammlung besuchte. Und richtig, die Folge derartiger Verärgerter trat prompt ein: Eine Kollegin wurde sofort ohne Angabe von Gründen entlassen. Die Firma hat es später für gut gehalten, die Zustände in ihrem Betriebe und das damit im Zusammenhang stehende provokatorische Vorgehen denen gegenüber, die energisch auf Abstellung dieser menschenunwürdigen Zustände drangen, durch nachstehenden Akt zu beschönigen:

„Wir haben erfahren, daß unsere Arbeiterinnen öffentliche Versammlungen abhalten zur Besprechung angeblicher (angeblicher ist gut! Die Red.) Mißstände, welche in unserer Fabrik vorhanden sind. Wir haben durchaus nichts dagegen, wenn unsere Arbeiterinnen sich organisieren (Ach wie nett! Die Red.) wenn aber direkte Versammlungen abgehalten werden, in welchen Mißstände unserer Fabrik öffentlich besprochen werden sollen, so können wir wohl von unseren Arbeiterinnen verlangen, daß sie beschwerden über diese Mißstände erst uns gegenüber äußern und nicht, daß dies hinter unserem Rücken geschieht.“

Wir ersuchen hiermit diejenigen Arbeiterinnen und Arbeiter, welche Beschwerden über unsern Betrieb haben, sich bei uns persönlich zu melden. Wartet sich niemand, so müssen wir annehmen, daß es sich lediglich um leere Redensarten handelt, da wir selbst von Mißständen in unserer Fabrik nichts wissen. Wir werden dann allerdings, wenn wir erfahren, daß trotzdem weiter gegen uns agitiert wird, den Betroffenen ohne weiteres entlassen, denn in einem Betriebe, der ihm nicht zusagt, ist ja niemand gezwungen zu arbeiten, ebensowenig wie wir gezwungen sind, Arbeiter zu behalten, denen unser Betrieb nicht gefällt.

Sollten berechtigte Beschwerden vorliegen, so werden wir selbstverständlich dafür Sorge tragen, daß Abänderungen erfolgen.“

So, Arbeiterinnen und Arbeiter von Kroner, nun wißt Ihr genau, daß „berechtigte Beschwerden“ nicht vorliegen, die gemäßigten Kolleginnen haben nur „gegen die Firma agitiert“. Wir werden aber doch dafür sorgen, daß die Firma nicht mit „leeren Redensarten“ die wirklich „berechtigten Beschwerden“ hinwegdikiert: Mit gültiger Erlaubnis der Firma, die „durch-

aus nichts dagegen hat" werden wir die bis jetzt noch Fernstehenden der Organisation zuführen und inner-

Sartnädige Reaktionen sind die Ladenbesitzer in Köln a. Rh. Unsere Organisation hatte dort in Verbindung mit anderen veranlaßt, daß die Herren Detailisten über die Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses befragt wurden.

Hamburg I. Branche Frucht- und Eierarbeiter. Die Mitgliederversammlung vom 9. November 1910 faßte einstimmig folgenden Beschluß:

Schaustellergehilfen.

Leipzig. Die Kinematographen- und angelegten hatten im vergangenen Jahre einen Solalverein gegründet. Fortgeschrittene Elemente erkannten nur allzu bald, daß in diesem Vereinchen ihre Berufsinteressen nicht gewahrt werden konnten und drängten deshalb zum Anschluß an den Transportarbeiter-Verband.

A. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit der Klavierspieler und Kassiererinnen beträgt 8, die des übrigen Personals 10 Stunden pro Tag.

Alle Arbeiten, über diese festgesetzten Zeiten verrichtet, gelten als Ueberstunden und sind demgemäß zu bezahlen.

B. Löhne.

- Die Löhne sind Wochenlöhne und erhalten:
1. Vorführer 30 Mk. pro Woche
2. Klavierspieler 33 " " "
3. Filmlager-Arbeiter 27 " " "
4. Portiers 26 " " "
5. Kontrolleure 24 " " "
6. Radfahrer mit eigenem Rad 21 " " "
7. Radfahrer ohne eigenes Rad 19 " " "
8. Kassiererinnen 15 " " "

C. Löhne der Aushilfsarbeiter.

Bei Aushilfsarbeiten erhalten die Vorführer und Klavierspieler 6 Mk., die Filmlagerarbeiter, Portiers und Kontrolleure 5 Mk., die Radfahrer mit eigenem Rad 4 Mk., Radfahrer ohne eigenes Rad 3,50 Mk. und die Kassiererinnen 3 Mk. pro Tag.

D. Ueberstunden.

Ueberstunden sind möglichst zu vermeiden, wenn solche dennoch gemacht werden müssen, erhalten die Klavierspieler 1 Mk., die Vorführer 75 Pfg., das übrige Personal 50 Pfg. pro Stunde.

E. Freie Tage.

Freie Tage erhalten die Arbeiter wechseltätig und zwar so, daß jeder achte Tag für jeden Angestellten frei gegeben wird.

F. Ferien.

Jedem Angestellten wird unter Fortzahlung des Lohnes ein Sommerurlaub von 3 Arbeitstagen gewährt, wenn derselbe vor dem 1. April des Jahres in die Beschäftigung eingetreten ist.

G. Einführungsbefimmungen.

In den Betrieben, wo bis jetzt bessere als in diesem Vertrag vorgesehene Lohn- und Arbeitsverhältnisse

vorhanden sind, bleiben dieselben auch in Zukunft bestehen.

Angestellte, die jetzt schon denselben oder einen höheren als im Tarif vorgesehene Lohn erhalten, wird bei Einführung dieses Abkommens eine Lohnzulage von 5 pCt. gewährt.

H. Allgemeines und sanitäre Einrichtungen.

Personen unter 16 Jahren dürfen in Kinematographen nicht beschäftigt werden.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags, unmittelbar nach Schluß der Arbeitszeit.

Der § 616 B. G. B. wird nicht außer Kraft gesetzt.

Eine Kündigung ist für beide Teile ausgeschlossen. Für genügende Beschäftigung ist Sorge zu tragen. Jeder Angestellte hat einen verschließbaren Garberoberschrank zu beanspruchen.

I. Arbeitsnachweis.

Bei Bedarf von Arbeitskräften benutzen die Firmen den Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Leipzig, Reiterstr. 32, 3. St. Zimmer Nr. 17, Telefon 3426. Der Nachweis von Arbeitskräften geschieht unentgeltlich.

Dieser Vertrag tritt am 1. November 1910 in Kraft und hat Gültigkeit bis 31. Oktober 1911 dergestalt, daß diese Bestimmungen weder einseitig abgeändert noch umgangen werden dürfen.

Findet 4 Wochen vor Ablauf des Vertrages von keiner der vertragschließenden Parteien eine schriftliche Kündigung statt, so verlängert sich derselbe jedesmal um ein weiteres Jahr.

Leipzig, den 1. Nov. 1910.

Unterschriften.

Vorstehender Vertrag wurde zum Teil mit einigen Abänderungen von 26 Unternehmern, die 32 Kinematographen und 4 Filmlager besitzen, unterzeichnet anerkannt. In diesen Betrieben werden zusammen 169 Personen beschäftigt. Der einzige Unternehmer, welcher die Forderungen der Angestellten nicht anerkennt, ist Karl Ludewig, der die Kinematographen Welttheater, Barfußgäßchen (Lippa-Haus), Welttheater, Sainstraße und Welttheater, Dresdenstraße 82 (Kuchengarten) besitzt.

Manchem Kollegen mag es etwas eigentümlich erscheinen, daß in dem abgeschlossenen Tarifvertrag auch Klavierspieler einbezogen sind. Dieses hat seinen Grund darin, daß nur wenige Personen in Frage kommen und dieselben einfach dazu drängten, bei der Lohnbewegung auch für sie etwas mit herauszubolen, weil es auf eine andere Weise nicht möglich war. Durch die getroffenen Vereinbarungen sind Lohnzulagen von 2 bis 5 Mk. pro Woche erreicht worden. Dazu kommt, daß in verschiedenen Betrieben nennenswerte Arbeitszeitverkürzung Platz gegriffen und außerdem die Gewährung eines freien Tages Regelung erfüllt. Alles in allem genommen, können die Kollegen mit dem erzielten Erfolg zufrieden sein, mögen die Kinematographenangestellten nicht vergessen, daß es nur die Organisation war, welche ihnen diesen Erfolg gebracht hat. Pflicht aller Berufsangehörigen muß es sein, darüber zu wachen, daß die Vertragsbestimmungen strikte innegehalten werden, und dieses wird nur dann geschehen, wenn die Kollegenschaft auch in Zukunft die Reihen geschlossen hält. Deshalb vorwärts unter dem Banner der Organisation.

Transportarbeiter.

Frankfurt a. M. In der hiesigen Dampfmolkerei wurde gemeinschaftlich mit dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer folgender Tarif abgeschlossen:

a) Löhne:

- § 1. Der Lohn beträgt für Milchfahrer 1,75 Mk. pro Tag, außerdem wird für jeden verkauften Liter Milch 1 Pfg. Provostion bezahlt.
§ 2. Die Kutscher, Hofarbeiter, Meier, Heizer usw. erhalten einen Wochenlohn von 26,- Mk.
§ 3. Du jour wird an Wochentagen mit 75 Pfg., an Sonntagen mit 1,25 Mk. pro Mann bezahlt.
§ 4. Der Heizer erhält für alle Ueberstunden, die er außer der Betriebszeit zu leisten hat, die Stunde 45 Pfg.

b) Ferien:

- § 5. Allen Beschäftigten wird ein Sommerurlaub gewährt. Derselbe beträgt nach einer Beschäftigungsdauer von 1-3 Jahren 4 Tage, bei einer längeren Beschäftigungsdauer 7 Tage.
§ 6. Die im Wochenlohn stehenden Arbeiter erhalten an Ferientagen den entsprechenden Tagelohn, die Milchfahrer pro Tag 2 Mk.
§ 7. § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuches wird wie folgt anerkannt:

Bei nachgewiesener Krankheit, sowie bei militärischen Übungen zahlt die Firma auf die empfangene Unterführung den Betrag bis zur Lohnhöhe auf die Dauer von zwei Wochen.

c) Allgemeines:

- § 8. Alle bisherigen Vergünstigungen, wie Prozente für Butter usw. bleiben bestehen.
§ 9. Bei Bedarf von Arbeitskräften wendet sich die Firma an den Zentral-Arbeitsnachweis, Alsterheiligenstraße 51. (Telephon 7504.)

Der Tarif tritt am 1. November 1910 in Kraft und wird auf die Dauer von einem Jahr abgeschlossen, mit der Maßgabe, daß, wenn derselbe von keiner der vertragschließenden Parteien drei Monate vor seinem Ablauf gekündigt wird, er stillschweigend um ein Jahr verlängert.

Durch diese Vereinbarungen erhalten circa 60 unserer Kollegen, die im Betrieb beschäftigt sind, eine

Lohnerhöhung von 1,75 Mk. pro Mann und Woche. Neben dem im Tarif festgelegten übrigen Vergünstigungen ist auch die Anerkennung überer Arbeitsnachweises besonders hervorzuheben. Hoffentlich verzeihen die Kollegen nicht, wer ihnen zu diesen Vorteilen verholfen hat und bezogen der Organisation ihre Anerkennung durch fleißige Anwerbung neuer Mitglieder.

Freiburg i. B. Der Möbeltransportarbeiterstreik liegt den Herren vom Südwestdeutschen Arbeitgeberverband in Heidelberg noch immer schwer im Magen. Sie haben da einen Streik schlieden müssen, den sie anscheinend nicht verdauen können. Allerdings begreifen wir ihren Schmerz, denn das schöne Geld, welches die christlich organisierten Streikbrecher gekostet haben, ist nicht und auch der Freiburger Verein ist in die Drücke gegangen. In ihrem Blätchen vom 1. November geben sie zu, eine Dummheit gemacht zu haben, indem sie den christlichen Streikbrechern 10 Mk. Tagelohn garantierten. Die Folge wird nun sein, daß auch die übrigen Möbeltransportarbeiter, auch wenn sie keine Streikarbeit, sondern ehrliche Arbeit verrichten, denselben Lohn verlangen werden. Richtig ist der Satz ist der betreffenden Notiz der Arbeitgeberzeitung, wo es heißt: "Daß wir uns, da die Löhne streifen, an christliche und nicht organisierte Arbeiter wenden mußten, darüber braucht man sich doch wirklich nicht zu wundern." Die Herren sind doch wirklich zu naiv. Wir haben uns nicht darüber gewundert, daß die Streikbrecher in diesen Reihen gesucht wurden, denn das sind wir schon gewohnt. Aber daß der Möbelpedleur Krayer in Heidelberg 10 Mk. Tagelohn garantiert, das hat uns in Erstaunen gesetzt. Die bei Krayer beschäftigten Möbeltransportarbeiter wissen recht wenigstens, was sie zu verlangen haben. Auch der Herr Winterhalter in Freiburg wird hoffentlich während der Freiheit seinen Möbeltransportarbeiter mehr unter 10 Mk. pro Tag beschäftigen. Oder soll auch hier wieder anders gehandelt werden, als wie es geschrieben steht?

Fremden. Nun ist der Winter mit seinen Freuden wieder eingezogen. Das heißt, mit seinen Freuden für diejenigen Leute, deren Stand es erlaubt, sich dabei ein warmes Zimmer zu halten und, wenn es beliebt, die Wintersportgarde anzuheben, um dem vielfachen Wintersport zu huldigen. Für die Arbeiter im Transportgewerbe hat der Winter allerdings keine besonderen Annehmlichkeiten! Denn, ist die Arbeitszeit im Sommer schon lang genug, so wird sie meistens im Winter noch länger, weil das Wetter und die Zustände der Straßen die Ausübung der Arbeit meist stark behindern. Nebenbei hat man noch alle Augenblicke damit zu rechnen, daß man durchnäßt bis auf die Haut ist und einem das Wetter die Gliedmaßen steif macht, so daß man zufrieden ist, wenn man in später Abendstunde heimgehen kann. Wie gesagt, der Transportarbeiter hat von den Annehmlichkeiten, welche der Winter des Thüringer Waldes bietet, nichts, er ist auch im Winter der immer willige Lohnsklave, der an den Darbietungen der Natur nicht teilnehmen kann.

Aber unsere Kollegen sind zum großen Teil selbst Schuld an ihrer Lage! Jeder andere Arbeiter in Schmalkalden und Umgegend, hat längst erkannt, daß er sich seine Lohn- und Arbeitsverhältnisse nur durch eine starke Berufsorganisation verbessern kann. Nur unsere Kollegen können dies in ihrer großen Mehrzahl nicht einsehen. Trotzdem die Lohnverhältnisse hier noch die denkbar traurigsten sind und dabei die Festlegung der Arbeitszeit allein der Willkür der Unternehmer unterliegt, finden es unsere Kollegen richtiger, wenn sie in den Wirtschaften schimpfen und weinern, als die richtige Lehre zu ziehen und sich ihrer Organisation anzuschließen. Durch Wirtschaftsgerebe und ähnliches Geschimpfe kann man heute keine Lohnverbesserungen erzielen. Nur durch Zusammenschluß innerhalb einer Kampforganisation ist es möglich, dafür zu sorgen, daß auch im Transportgewerbe menschenwürdige Lohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen werden. Deshalb auf Kollegen, schließt Euch dem deutschen Transportarbeiter-Verband an, dann kann auch bei uns einmal an Verbesserung unserer Lage gedacht werden!

Magdeburg. In den Magdeburger Mühlenwerken, Radel- und Couleur-Fabrik N. G., legten am Freitag, den 11. November sämtliche Schauffüre, Milchfahrer, Kutscher und Arbeiter wegen Lohn Differenzen die Arbeit nieder, nachdem Verhandlungen mit den Arbeitern resultatlos verlaufen waren, da die Firma keinerlei Zugeständnisse in bezug auf eine Lohnerhöhung machen wollte. Der Deutschen Transportarbeiter-Verband erkennt die Firma als Vertretung des Personals nicht an, trotzdem wie fast überall, die Firma selbst Mitglied des Arbeitgeberverbandes ist.

Schmalkalden. Eigenartige Zustände herrschen bei uns noch in den meisten Betrieben und war es daher die höchste Zeit, daß endlich hier die Organisation festen Fuß gefaßt hat, damit Abhilfe geschaffen wird.

Die Behandlung in den einzelnen Betrieben spottet manchmal jeder Beschreibung und man muß sich wundern, daß nicht hier und da mal ein Kollege Gleiches mit Gleichem vergilt. Besonders scheint sich in letzter Zeit der Inhaber der Brauerei G. Wolf in der Schule des „guten Tons“ geübt zu haben! Denn dieser Herr hat ein derartiges Verständnis für zoologische Bezeichnungen gegenüber seinen Angestellten, daß man seine „Bildung“ nur bewundern muß. Ein nettes Geschichtchen ist auch die Geschichte von Herrn and Luig, welche dieser Herr neulich mit einem unserer Kollegen hatte! Ach, wenn die „Kutterliste“ reden könnte! Die würde vielleicht noch mehr und besser erzählen, wie dies schon an Gerichtsstelle geschehen ist!

Viel Feind, viel Ehr.

Sie sind nicht sonderlich gern gesehen, unsere modernen Arbeiterorganisationen. Nicht sonderlich gern gesehen bei den Unternehmern und jenen Leuten, die sich infolge eines logischen Denkfehlers gern zu Helfershelfern des Ausbeutertums degradieren. Von Zeit zu Zeit bricht dieser Haß gegen irgend eine Gruppe mit elementarischer Gewalt hervor. Augenblicklich ist der deutsche Transportarbeiterverband mit diesem Haß beladen. Es ist eine Ehre für eine freie Arbeiterorganisation, von diesen Leuten gehaßt zu werden und der deutsche Transportarbeiterverband darf mit Stolz konstatieren, daß er sich diesen Haß der Unternehmer und ihrer Helfershelfer reell verdient hat. Schon vor dem Zusammenschluß der drei Organisationen der Transportarbeiter, Hafenarbeiter und Seeleute hatte jeder der Verbände sein geschütteltes Maß von Haß zu tragen. Die Transportarbeiter besaßen z. B. die ungeheure Kühnheit, um nicht zu sagen Frechheit, trotz allen Verbotes die Eisenbahnflakken organisieren zu wollen. Der Haß gegen diese Organisation ist verständlich. Die ungeheure Macht, die einer Eisenbahnerorganisation zur Verfügung steht, verwandelt das stolze Selbstbewußtsein der auf der Sonnenseite des Lebens Wandelnden, in schlotternde Angst. Zwar hat die regierende sowohl als auch die herrschende Gewalt die Organisation der Eisenbahnflakken einfach verboten, aber mit Entsetzen werden sie inne, daß sogar die Macht der preußisch-deutschen Eisenbahnbürokratie ihre Grenzen hat. Und voll glühenden Hasses verfolgen sie das Wachstum unserer Bewegung. Dazu kommen dann noch die Straßenhüter, die Autoführer, die Kutscher, die Droschkenführer — Herrgott, welche Perspektiven für den Durchschnittsbourgeois, wenn dieser Löwe gereizt wird und seine Macht erkennt.

Die Verbände der Hafenarbeiter und Seeleute hatten diesen staatlich konzessionierten Haß zwar nicht zu tragen. Aber dafür sind ihre wirtschaftlichen Gegner, die Schiffsfahrts-Gesellschaften und Hafenherren in muster-gültiger Weise organisiert. Und diese Gegner überschütten die gesamte sogenannte bürgerliche Presse in Reichsverbandsmantel mit Nachrichten, mit haßerfüllten, überbustenden Lügen über die Organisationen der Arbeiter. Strupplos drucken die großen und kleinen bürgerlichen Klatsch- und Sensationsblätter diese aus Haß und Galle geborenen Anwürfe gegen die Arbeiter ab und so wurde der Haß der Hafenherren und der Schiffsfahrts-Gesellschaften potenziert. Von allen Seiten hageln die Verleumdungen auf die Hafenarbeiter und Seeleute nieder. Die Deffentlichkeit wird vergiftet durch diese Lügengerichtspendungen, die Organisationen in der öffentlichen Meinung herabgesetzt — der Zweck der Übung war erreicht.

Und jetzt hat sich dieser wilde Haß auf die Organisation der Transportarbeiter konzentriert. Einen leichten Vorgeschmack dessen, das uns harrt, hat der kürzlich beendete Streik der Kohlenarbeiter bei der Firma Kupfer in Moabit offenbart. Die Geschichte dieses Streiks ist satfam bekannt und auch an dieser Stelle eingehend geschildert worden. Bei Kupfer streikten etwa 140 Kohlenarbeiter und Kutscher um eine Lohnerhöhung. Daß diese Forderung berechtigt war, wird angesichts der ungeheuren Preissteigerung für Lebensmittel und sonstige Bedarfsartikel, hervorgerufen durch den 500 Millionen Mark-Naubzug an Steuern seitens der bürgerlichen Parteien, kein ein-sichtsvoller Mensch bestreiten. Aber hinter Kupfer steht der Kohlenkönig Stinnes. Von diesem Mann geht der Haß aus, der er zehn Minister in der Reichstagskammer trägt, wenn ihm einer opponiert. Es ist deshalb kein Wunder, wenn die Berliner Polizei dem schon angeführten logischen Denkfehler zum Opfer fiel und die Sache der Kupfer-Stinnes zu der ihrigen machte. „In schimmernder Wehr“ hoch zu Ross und per pedes begleitete sie die Kohlenwagen der bestreikten Firma in die Stadt. Es war ein erhebender Anblick für die Berliner Steuerzahler, als sie sahen, wie die von ihren Steuergrößen unterhaltene Polizei sich zur Ehrengarde des aus allen Gassen zusammengelesenen stadtfremden und nirgendwo steuerzahlenden Streikbrechergehirns degradierte. Es ist nur natürlich, daß bei diesem Karnevallzug der berühmte Berliner Witz um einen Ton schnoddriger, schärfer wurde. Die Streikbrecher unter dem Schutz ihrer Ehrengarde hielten es für ganz selbstverständlich, daß sie das Publikum mit Kohlenstücken bombardierten. „Wir Arbeitwilligen dürfen einen totschlagen“ rühmte sich einst ein Streikbrecher. Die Polizei tat nichts in Moabit, ein solches Verbrechen zu verhüten. Sie ging nur schroff gegen die Passanten vor, die im Vertrauen auf Jagomir's Wort glaubten, die Straße diene dem Verkehr. Es kam dann, wie es durch die völlig verkehrten Polizeimaßnahmen kommen mußte. Wir wollen darauf verzichten, die Vorgänge in Moabit näher zu beleuchten — aus naheliegenden Gründen. Was uns heute interessiert, ist die Stellungnahme der gesamten bürgerlichen Presse gegen die Arbeiterbewegung, besonders gegen den Deutschen Transportarbeiterverband. Seit den Moabiter Vorgängen wird gegen die freie Gewerkschaftsbewegung eine Heze betrieben, die geradezu infam gehässig ist und unsere Organisation bekommt dabei immer noch einen Extra-Eseltritt. Von dem niedrigsten Scherl-Organ bis zur „Norddeutschen Zu-Gemeinen“, von der „Morgenpost“ bis zur Kronschweinschen „Post“ sind sich die bürgerlichen Zeitungsschreiber darin einig, daß dem „Streik-terrorismus“ der „sozialdemokratischen“ Gewerkschaften mit Zwangsmassregeln entgegen getreten werden müsse. Die „Morgenpost“ glaubte sich besonders hervor-tun zu müssen, indem sie von den Polizeischlächtern in Moabit auf das moralische und disziplinarische Niveau der Transportarbeiter schloß. Als ob zwischen dem Transportarbeiterverband und den ungeschickten Polizeimaßnahmen überhaupt irgend ein Zusammen-

hang zu entdecken wäre, wenn man der Logik keine Gewalt antun will. Aber immerhin mag das Wort der „Morgenpost“ bestehen bleiben für alle Transportarbeiter, die noch immer Leser und Abonnenten dieses Blattes sind. Sie haben sich die Ohrfeige redlich verdient. Die Objektivität dieser Zeitung wird noch dadurch illustriert, daß sie an den Moabiter Streikbrecherhauptidee einen Auswärtigen schickte, der auch in offizieller Audienz huldvoll empfangen wurde. Hiernach haben die Kollegen die Anwürfe dieses Blattes gegen uns zu werten. Das Blatt ist beinahe so objektiv, wie der Staatsanwalt im Moabiter „Müßtruh“-Prozess. Dieser Herr möchte in der Deffentlichkeit den Anschein erwecken, als ob der deutsche Transportarbeiterverband ein „Nichts als Streikverein“ sei. Wir brauchen diesen Vorwurf ernsthaft nicht zurückzuweisen. Wer die Bewegung der deutschen Gewerkschaften, und des Transportarbeiterverbandes im besonderen, aufmerksam verfolgt, wird die Behauptung des Staatsanwalts als „nicht von des Gedankens Klasse“ angekränelt, mit einer Handbewegung abfertigen. Aber mit dem Ballast des Wissens über das reale Leben hat sich ein „tüchtiger Jurist“ niemals beschwert. Wenn er die Paragrafenschusterei und die Kommentatoren intus hat, kann er lachen. Zu dem Scharfmacherchorus gehört auch noch die „Köln. Zeitung“. Sie witterte nicht schlecht gegen den „sozialdemokratischen“ Transportarbeiterverband. Und als der „Vorwärts“ sich erlaubte, den staats-anwaltlichen Ausflug in das unbekannte Gebiet der Gewerkschaftsbewegung niedriger zu hängen, da fälscht sie es um in die Angst der Sozialdemokratie und des Transportarbeiterverbandes vor dem Prozeß, weil er den Zusammenhang der „Revolte“ in Moabit mit der „sozialdemokratischen“ Gewerkschaftsbewegung er-geben werde. Diese Auslassungen sind auch nur ein Zeichen ohnmächtiger Wut, ohnmächtigen Hasses gegen den deutschen Transportarbeiterverband. Wie wohl-tuend stehen gegen diese Heze eine Würdigung über: „Das Verhalten der Arbeiter bei großen Ausständen und Ausperrungen“ ab. In den Tönen des höchsten Lobes wird die Ruhe und Besonnenheit der Arbeiter anerkannt. Die kapitalistische Zeitung, die diese Wür-digung brachte war — die „Köln. Ztg.“ Das näm-liche Blatt, das jetzt vor „moralischer“ Entrüstung gegen uns tobt. Wir könnten diese Blütenlese des Hasses und der Unkenntnis noch lange fortsetzen. Es hat jedoch keinen Zweck, eine andere Nummer aber der gleiche Faden. Wir wollten an diesem Grad von Haß nur die Bedeutung unserer Organisation be-weisen. Viel Feind, viel Ehr. Wer dieser Ehre teilhaftig werden will, der gehört in den viel-geschmähten, vielverhaßten deutschen Transportarbeiterverband.

Kein „ordentlicher“ Ewerführer“

ist der Kollege D. in Hamburg. Allerdings nur nach Ansicht des Oberlandesgerichts II in Hamburg, und das mildert den obigen harten Ausspruch ganz erheblich. Der Tatbestand, der das Gericht zu der scharfen Sentenz verleitet, ist kurz folgender. Der Kollege D. hatte eine auf 74 Tons Tragfähigkeit bemessene Schute, die mit 61 Tons Pigiron beladen war, längsseits des Dampfers „Ambria“ gebracht, um hier zu löschen. Der Dampfer lag an der Reiherr-flieg-Schiffswerft zur Reparatur. Kapitalistische Profit-gier ließ es nicht zu, daß die Reparatur erst be-endet und dann die Ladung an geeigneter Stelle übernommen wurde. Die Beladung des Dampfers wurde vielmehr an dieser gefährlichen Stelle in Un-gegriff genommen. Da die Schute nicht sofort gelöscht werden konnte, füllte sie sich durch die überschlagenden Wellen allmählich mit Wasser und sank. Da es sich um eine Mietschute handelte, forderte der Vermieter vom Mieter 2687 Mk. Entschädigung.

Die Dampfer haben nach der Hafenordnung so zu fahren, daß sie andere Schiffe nicht in Gefahr bringen — meinte in der Verhandlung der Sach-verständige Blüschau. Wenn Herr Blüschau sich aber nur einmal einen halben Tag als aufmerk-samer Beobachter auf einen seiner Schleppe-dampfer begeben würde, so müßte er einsehen, daß, wenn der Dampfer die nach der Hafenordnung er-forderliche Rücksicht auf andere Schiffe nehmen wollte, dieser nur das halbe Pensum erledigen könnte. Er müßte dann fast ständig mit halber Kraft fahren und das würde Herr Blüschau bald am Geldbeutel merken.

Der Sachverständige wollte durch sein Gutachten denn auch nur beweisen, daß der Kollege D. an der Scharie schuldlos sei. Die Schute wäre durch die Dünung vollgeschlagen, auch wenn sie an anderer Stelle gelegen hätte. Der Sachverständige Paarmann, Hafenmeister, hält diese Stelle mit Recht für eine der gefährlichsten im ganzen Hafen. Der Oberhafen-meister gestatte das Hinlegen offener Schuten an dieser Stelle überhaupt nicht. Das hört sich an, wie wenn die Polizeibehörde zu harmlosen Passanten sagt: „Lassen Sie sich durch den Polizeihund nicht beißen!“ Es wäre dann doch wohl richtiger, der Oberhafen-meister verbietet den Matkern resp. Schiffsfahrts-gesellschaften jede Lös- und Ladearbeit an diesen gefährlichen Stellen. Wenn die Gesellschaft durch den Stauer der Ewerführerei auffordern läßt, sie soll mit der Ladung längsseits kommen, das Schiff wolle die Ladung übernehmen, so fühlt sie sich schon aus ma-teriellen Gründen verpflichtet, diesem Ruf Folge zu leisten. Es gibt allerdings, wie Schreiber dieser Zeilen aus eigener Erfahrung weiß, Unternehmer, die ihre Fahrzeuge nicht überall hinlegen, wohnin der Ruf des Stauers sie dirigiert. Bei der hier in Frage kommenden Durchschnittsfirma war jedenfalls die Haupttriebfeder, die Schute so schnell wie mög-lich leer zu haben und den Profit einstreichen zu können. Hier hilft einzig ein Verbot an die Reeder,

dahingehend, daß Lös- und Ladearbeit an diesen Stellen nicht vorzunehmen sind. Etil. empfohlen wir der Hafeninspektion, sich von der Behauptung gefahrt zu überzeugen, in der an solchen Stellen stets die Ewerführer schweben, und kraft ihres Amtes die Arbeit zu stoppen.

Der Beklagte wurde vom Gericht verurteilt, dem Kläger die Summe zu zahlen. Wir hatten das Urteil für richtig, da die Profitsucht des Unternehmers Schute und Menschenleben aufs Spiel setzte, aber auf die Begrün-dung verlohnt es sich, etwas näher einzugehen. Nach der „Hamburgischen Börsen-Halle“, der wir folgen, ent-hält die Begründung des Urteils u. a. den Satz: „Trachte die Befolgung der der Beklagten erteilten Weisung des Stauers der „Ambria“ eine besondere Gefährdung der Schute mit sich, so war die Be-klagte nicht berechtigt, die Schute einer solchen Gefahr auszusetzen, gleichgültig, ob die Nichtbefol-gung der Weisung des Stauers der Beklagten Schadenerschaftsprüche zuziehen konnte oder nicht.“ Es handelt sich hier ja um eine Mietschute, aber be-dauerlich bleibt es, daß das Gericht anstelle des Wortes „berechtigt“ nicht das Wort „verpflichtet“ setzte und den nachfolgenden Schwalg schlenk lieh. Eigene Schuten darf eine habgierige Firma auch in Zu-kunft in Gefahr bringen, das kümmert das Gericht anscheinend gar nicht — noch viel weniger, daß dabei regelmäßig Menschenleben auf dem Spiele stehen. Erst die Mietschute, was wiegt dagegen das Leben eines Ewerführers. An anderer Stelle heißt es dann:

Blüschau ist der Meinung, daß das Wegsinken der Schute verursacht worden sei allein dadurch, daß die Dünung vorüberfahrender Schlepddampfer in die an sich nicht zu tief beladene Schute hineingeschlagen sei. Dagegen könnte man sich nun einmal nicht schütten. Der Sachverständige Paarmann, der seit etwa 18 Jahren die Stelle eines Hafenmeisters in Hamburg bekleidet, ist anderer Meinung. Er steht auf einem entgegengesetzten Standpunkt und hat des näheren ausgeführt, daß und warum die im Schiffs-verkehr erforderliche Sorgfalt bei dem fraglichen Vor-fall, der zum Sinken der Schute geführt hat, nicht beobachtet ist. Bei dieser Meinungsverschiedenheit der beiden Sachverständigen erachtet das Berufungsgericht den Beweis, der von der Beklagten zu erbringen ist, daß von ihr bezw. ihrem Ewerführer mit der erforder-lichen Sorgfalt verfahren ist, nicht für geföhrt; sofern es darauf ankommen sollte, sich für das eine oder andere Gutachten positiv zu entscheiden, folgt das Be-rufungsgericht dem Gutachten des Sachverständigen Paarmann, das durchweg insbesondere in seiner Dar-legung der einzelnen Momente, die für den Unfall ursächlich waren, überzeugend erscheint. Es bedarf auch daher keines näheren Eingehens auf die Frage, inwiefern der Ewerführer entlastet ist, wenn durch die Dünung vorüberfahrender Dampfer, welche sich über die Vorschriften des Hafengesetzes (§ 25) be-ziehend die Fahrgeschwindigkeit hinwegsetzen, Wasser in seine Schute schlägt. Das Gutachten des Hafen-meisters schaltet die Möglichkeit, daß auch derartige Wellen mitgewirkt haben, keineswegs aus, steht darin aber nicht das Entscheidende für die Herbeiführung des Unfalles. Wehnliches gilt von der Frage der Hinterlassigkeit der Schute. Es bedarf hier keines weiteren Beweises, den die Beklagte dafür, daß die Schute nicht hinterlassig gewesen sei, angeboten hat. Denn daß die Schute in der Tat hinterlassig ge-wesen ist, das ist durch die bisherige Beweisaufnahme mit Sicherheit dargetan. Schon der Zeuge S., der die Schute mittels des Dampfers M. u. S. Bauer zur „Ambria“ brachte, hat eidlich ausgesagt, daß die Schute vorn höher aus dem Wasser ragte als hinten. Und D. hat bereits bei der Verklarung angegeben, daß die Schute „fast gleichlastig“ gewesen sei, er hat aber hinzugefügt, „hinten nur ein wenig tiefer als vorne“. Daraus ergibt sich, daß die Schute in der Tat nicht völlig gleichlastig gewesen ist und wenn auch angenommen werden kann, daß diese Hinter-lastigkeit keine besonders große gewesen ist, so war sie doch tatsächlich immerhin vorhanden. Der Sach-verständige Paarmann hat auch keineswegs unter-stellt, daß die Hinterlastigkeit eine große gewesen sei, er geht nur davon aus, daß die Schute „etwas“ hinterlastig gewesen sei, berücksichtigt also, daß es sich nicht um einen besonders starken Grad handelte.“

Zur Erklärung mag dienen, daß der Sachver-ständige Paarmann dem Kollege D. vorwarf, dieser hätte, wenn er nicht gleich löschen sollte, die Schute fortbringen müssen. Das ist eine Aufforderung, die die Hafenmeister sehr häufig an die Ewerführer richten. Aber wenn man bereits 18 Jahre in Ham-burg Hafenmeister ist, sollte man doch wissen, daß das bei einer 74 Tons-Schute im Reiherrflieg eine physische Unmöglichkeit ist. Aber, sagt der Sachverständige Paarmann weiter, eine Stunde vor der Katastrophe war der Dampfer M. u. S. Bauer bei der Schute, um sich zu erkundigen. Den Dampfer hätte der Kollege D. festhalten müssen, damit gleich Hilfe bei der Hand wäre, wenn die Situation gefahr-drohend werden sollte (natürlich für die Schute, nicht für die Ewerführer). Wenn der Kollege D. eine solche Aufforderung wirklich an den Führer des Dampfers gerichtet hätte, so würden ihm wohl noch heute die Ohren klingen. Gäh von Berichtigungen hätte hier Studien machen können. Für sämtliche Ewer-führer ist es klar, daß eine solche Aufforderung vom Dampferführer nicht befolgt worden wäre, schon weil er ein Pensum erledigen muß. Und auf ein solches Gutachten gründet das Gericht sein Urteil mit dem Endergebnis, daß Kollege D. nicht dasjenige getan, was von einem ordentlichen Ewerführer getan werden mußte. Dabei hat D. als Gefahr drohte, einen fremden Schlepper an-genommen (auf die Gefahr hin, dafür von der Firma böß gerügt zu werden), er hat, wie das Urteil hervorhebt, um die vorbeiziehenden Dampfer auf-

merksam zu machen, sogar eine rote Fahne gezogen, aber trotzdem, das Gericht behauptet, er sei kein „ordentlicher“ Ewerführer. Da aber wohl sämtliche Ewerführer in Hamburg-Altona nicht einen Deut anders behandelt hätten wie D., gibt es also durch das Nachwort des D. L. G. II keine „ordentliche“ Ewerführer mehr. Originell ist der Satz, daß es keines Eingehens auf die Frage bedürfe, ob der Ewerführer entlastet ist, wenn das Wasser in die Schute schlägt. Es ist eigentlich schade, daß das Urteil diese Frage nicht erörtert, vielleicht hätte es festgestellt, daß D. diese Wellen selbst erregte und Schuld trägt, wenn sie in die Schute schlugen. Den Vogel schlägt das Urteil aber ab, wenn die Tatsache, daß die Schute nicht gleichlastig beladen war, dazu dienen muß, das Verdikt, daß D. kein „ordentlicher“ Ewerführer ist, zu begründen. Haben die Herren sich denn noch niemals ein Fahrzeug angesehen? In Hamburg ist doch Gelegenheit dazu vorhanden. Es ist kein Zufall, daß jedes Fahrzeug etwas hinterlastig ist. Vom größten Ozeanriesen bis zum kleinsten Hafenboot; immer wird darauf geachtet, daß der Achterteil etwas tiefer im Wasser liegt, als der Vorderteil. Wenn die Schute „hinten ein wenig tiefer als vorne“ zu Wasser lag, so ist das ein Zeichen, daß die Schute sachgemäß beladen war. Eine gleichlastig beladene Schute wäre möglicherweise schon auf der Fahrt vom Wachtschiff zur „Ambria“ vollgeschlagen. Eine gleichlastig beladene Schute fährt hinter dem Dampfer, sie wehrt sich nicht und nimmt, auch wenn sie still liegt, das Wasser von allen Seiten über. Die Schute war also richtig beladen, aber gleichwohl, D. ist kein ordentlicher Ewerführer, — weil an exponierter Stelle das Wasser in seine Schute schlug — und er es nicht hinderte. Nachdem das Urteil noch einmal hervorhebt, „daß die Weisungen des Stauers nicht maßgeblich waren, sofern durch deren Befolgung eine Gefahr für die Schute in bedrohliche „Nähe“ (b e d r o h l i c h e Nähe ist ein juristischer terminus technicus, der nur von Juristen definiert werden kann) „gerückt war“, schließt das Urteil. Es beweist, daß man Jura studiert haben kann ohne von der Ewerführerei etwas zu verstehen.

Der englische Finanzminister über die herrschende Gesellschaft.

Der englische Schatzkanzler Lloyd George, der vor einigen Jahren lebhaft von sich reden machte durch eindrucksvolle Ausführungen über die Abrüstungsfrage, hat kürzlich auf die Einladung eines Pastors in der Kirche der christlich-liberalen Vereinigung zu London einen Vortrag über die soziale Frage gehalten. Der Vortrag ist ganz außerordentlich bemerkenswert, nicht nur wegen der Kühnheit, mit der sich der verantwortliche, einflussreichste Minister der ersten europäischen Großmacht über die Probleme der sozialen Frage äußert, sondern besonders wegen der rücksichtslosen Logik, in der es geschieht und die in ihrer Konsequenz auf gradem Wege führen muß zu einer Anerkennung des sozialistischen Programms. Die bürgerliche Presse Deutschlands geht der bedeutamen Rede deshalb fehr aus dem Wege. Um so mehr hat die Arbeiterpresse Veranlassung, die Ausführungen Lloyd Georges den weitesten Kreisen bekannt zu geben. Wir lassen die Rede hier in der Uebersetzung des Wortlauts folgen:

„Eine gewaltige Unruhe herrscht in den Volksmassen aller zivilisierten Länder der Erde und zieht in immer höherem Grade die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich. Was ist die Ursache dieser Bewegung? Unsere Schutzöllner sagen, daß alle Unzufriedenheit durch unsere Wirtschaftspolitik verschuldet ist; in dem Augenblick, meinen sie, in dem wir die handelspolitischen Ideen des Kontinents aufnehmen und zum Schutzöll übergehen, würde die Aufregung vorüber sein. Auf der andern Seite führen die extremen Freihändler die Unruhen auf dem Kontinent einzig und allein auf die enorme Verteuerung aller Lebensmittel zurück, die die unausbleibliche Folge hoher Schutzölltarife ist. Ihnen beiden ist zu antworten, daß die Ursache tiefer liegt und einen allgemeinen Charakter trägt. Denn das Gebiet der Unruhe erstreckt sich weit von Ost nach West. Es umfaßt Portugal, Deutschland, Frankreich, Oesterreich, Rußland, Italien, die Vereinigten Staaten von Amerika — alles Länder mit hohen Schutzölln. Unruhen haben aber auch in Nordengland, Südwales und Schottland stattgefunden, die unter dem Banner des Freihandels stehen. Die Freihändler können also der Schutzöllnern gegenüber höchstens die Tatsache geltend machen, daß wir keine Hungerkatastrophen gehabt haben und daß die Unruhen in andern Ländern schärfer ausstraten als bei uns.

Obgleich ich kein Schutzöllner bin, erkenne ich gern an, daß der historische Propagandafeldzug Chamberlains der Sache der Massen einen großen Dienst geleistet hat. Denn er hat dazu beigetragen, die Aufmerksamkeit auf das Vorhandensein schreiender Gefahren hinzuwenden, von denen die herrschenden Klassen dieses Landes nichts wußten oder nichts sehen wollten.

Ich habe in meinem Leben sehr viel Elend gesehen und sehr viel über Elend gelesen. Jedoch, ich gestehe, ich habe von seiner Schärfe nie die richtige Vorstellung gehabt; die gewann ich erst, als ich an die Ausführung des Gesetzes über die Alterspensionen herantrat. Da sah ich erst, welche erschreckende Masse ehrlicher, unabhängiger stolzer Armut es unter uns gibt! Da gibt es, wenige Schritte von diesem Saal entfernt, Hütten, in denen arme Frauen, alt und müde, nach einem ehrenwerten arbeitsamen Leben von mehr als 70 Jahren immer noch tagsüber vom frühen Morgen bis zum späten Abend am Werke sind, um ein erbärmliches Bettelgeld zu verdienen, das sie zwar gerade vor dem Verhungern schützt, aber sie niemals von Not und Mangel befreit. Sechs bis sieben

Schilling (Mark) verdienen diese alten Frauen mit ihrer Nadelarbeit an Kleidern, deren Trägerinnen in einer Stunde des Mühsigganges und des Uebermuts mehr verschleudern mögen, als dieses Elendsvolk in drei Jahren harter Arbeit verdienen kann!

Ich könnte Ihnen noch viel mehr erzählen, um zu zeigen, daß eine ungeheure Volksmasse hier in diesem reichsten Lande der Welt ein Leben der Armut führt, das stets an der Grenze der Not und der Verzweiflung dahinschwankt. Und ich habe es auch schon ausgesprochen, daß dieser Zustand der Dinge nicht auf dieses Land beschränkt ist. Im Gegenteil, die hohen Lebensmittelpreise, verursacht durch die Besteuerung aller Lebensnotwendigkeiten, machen die Dinge in den Ländern des europäischen Kontinents noch schlimmer! Einstweilen genügt es, festzustellen, daß auch unser Land trotz seiner ungeheuren Reichthümer nicht frei ist von Elend und drückender Not.

Und dazu kommt eine Tatsache, die nicht zu übersehen ist: wir haben ein hartes Klima für die Armut. Im warmen, hellen Süden macht sich das Bedürfnis nach Nahrung, Kleidung und Obdach weniger empfindlich bemerkbar. Die Sonne ist dort der Luxus der Arbeitslosen. Hier aber sind Nebel und Frost grausame Feinde aller Menschen in zerrissenen Kleidern. Unser Klima macht Not zur Qual!

Lassen Sie uns nun die andere Seite des Gemäldes betrachten! Wir haben hierzulande kürzlich erst eine große Agitation erlebt, die an die Ausfüllung gewisser Grundsteuerformulare anknüpfte, welche durch das Budget von 1909 vorgeschrieben ist. Da haben sich verschiedene reiche Großgrundbesitzer bitter beklagt, daß es ihnen bei aller Auspannung ihres Personals durchaus unmöglich sei, binnen zwei Monaten ein Verzeichnis ihrer Vermögensobjekte herzustellen! Ihre Güter wären so weitausläufig, daß sie viel länger als 60 Tage brauchen, um Angaben über ihre Ausdehnung und Lage zu machen! Halten Sie diese Tatsachen zusammen mit den Bildern des Elends, die ich Ihnen entworfen habe — des Elends von Leuten, die nicht minder verdienstvoll sind als jene andern, die unter der Last ihres Reichthums keuchen — und Sie werden eine gewisse Erklärung haben für die Erbeschütterungen, die die Grundlagen unserer Gesellschaft zu bedrohen scheinen.

Soviel vom Grundeigentum. Wie steht es aber mit dem Eigentum im allgemeinen, beweglichem und unbeweglichem? Ich habe in den letzten zwei Jahren als Finanzminister Gelegenheit gehabt, in die Verhältnisse der Erbesteuerung von nächster Nähe Einblick zu nehmen. Und ich habe dabei gefunden, daß von insgesamt 420 000 Erwachsenen, die jährlich sterben, fünf Sechstel nichts besitzen, was auch nur eine staatliche Aufnahme verlohnte. Ein paar alte, billige Kleider, vielleicht ein bißchen Hausrat, das ist alles! Mehr als 300 Millionen Pfund — sechs Milliarden Mark — wecheln jährlich durch Tod ihren Besitzer, und die Hälfte davon entfällt auf ungefähr 2000 Personen! Haben nun etwa die 350 000 Menschen, die in Armut sterben, ein Leben des Mühsigganges, der Verschwendung und Ausschweifung geführt? Und haben die 2000, die an drei Milliarden Mark besaßen, ein Leben der Arbeit und der Sparsamkeit hinter sich? Jedermann weiß, daß dem nicht so ist! Aus solchen Tatsachen erklärt sich jene Bewegung der Unzufriedenheit im Herzen Englands, die das Zeichen einer organischen Erkrankung des ganzen Systems ist.

Ich möchte Ihnen nun ein paar Fingerzeige geben, wie die Sozialreform der Verschwendung Halt gebieten könnte, durch die die Lebenshaltung des größten Teiles der Bevölkerung herabgedrückt wird. Nehmen Sie nur das Geld, das hierzulande und anderwärts für Klüftungen verausgabt wird! Die zivilisierten Länder der Erde geben jährlich rund zehn Milliarden für Kriegszwecke aus. Gewiß müssen auch wir, solange die andern Mächte rüsten, unsere Weltstellung um jeden Preis verteidigen. Erst die Klüftungseinschränkung auf Grund einer internationalen Verständigung kann uns Sicherheit geben, weil sie sowohl uns wie den fremden Staaten die Macht nimmt, Unrecht zu tun. Meine Absicht ist nur, zu zeigen, welche ungeheuerliche Verschwendung diese Ausgaben bedeuten, durch die sich die Menschheit auf eine allgemeine Schlächterei vorbereitet. Unsere jährlichen Klüftungsausgaben betragen eine Milliarde vierhundert Millionen Mark (Schilling), das sind 160 Mt. auf jeden englischen Haushalt. Würde England von dieser Last befreit, so könnte es jedem Angehörigen der lohnempfangenden Klasse eine wöchentliche Zulage von vier Mark gewähren, ohne daß dadurch auch nur der Kapitalprofit verringert würde.

Eine andere Quelle der Verschwendung liegt in der Art, wie das Land verwaltet wird. (Es folgen Ausführungen über die englische Landfrage, die dem deutschen Leser nicht ohne weiteres verständlich sind. Dann fährt der Minister fort): Eine dritte Quelle der Verschwendung von Volkskraft ist die Arbeitslosigkeit. Im nächsten Jahre hoffen wir mit einer großen Vorlage hervortreten zu können zur Versicherung der lohnarbeitenden Massen gegen die Folgen des Mangels von Arbeitsgelegenheit. Weniger Aufmerksamkeit wendet man der Arbeitslosigkeit in den oberen Klassen zu, die ein nicht weniger ernstes Problem und die besorgniserregende Ursache der Arbeitslosigkeit unter den Arbeitern ist. Männer und Frauen, deren Erziehung und Ausbildung ungeheure Summen verschlungen hat, führen ein Leben des Mühsigganges. Das ist eine ganz wahnsinnige und schändliche Vergeudung wertvoller menschlicher Arbeitskräfte! Von solchen Mühsiggängern gibt es aber hierzulande mehr als irgendwo sonst in der Welt. Nimmt man diese Leute mit ihrer ganzen Familie und ihrem sonstigen reichlichen Anhang, so findet man, daß sich die Gesamtzahl auf etwa zwei Millionen beläuft. Das ist genau so, als wenn die großen Handels- und Industriestädte Manchester, Liverpool und Glasgow in große privilegierte Gemeinden verwandelt würden, in denen kein Mensch einer produ-

tiven Beschäftigung nachgeht und alle Tätigkeit bloß darin besteht, daß sich die einen amüsieren und die andern ihnen dabei behilflich sind! Kaum man sich eine ärgere Verschwendung, eine unerträglichere Last für die menschliche Gesellschaft — kann man sich aber auch eine größere Albernheit vorstellen, als ein derartiges System? Und doch ist dieses System kennzeichnend für die Zustände, unter denen wir in diesem Lande existieren, wo ein Teil der Bevölkerung ohne Arbeit ein Leben des verschwenderischen Mühsigganges führt, während die große Masse der anderen ein Leben harter Arbeit lebt, ohne für Nahrung, Kleidung und Erholung genug zu erwerben.

Durch Sudan fließt ein großer, reicher Strom; seine Kraft reicht aus, ganz Sudan und Aegypten mit Fruchtbarkeit zu erfüllen, er führt Wasser genug, um beide Länder zu bewässern und sie bis in den letzten Winkel hinein zu befruchten. Wenn aber aus irgend einem Grunde der Wasservorrat in den höher gelegenen Gebieten verschwendet wird, dann muß das ganze Land Hunger leiden. So gab es früher auch in Ober-Sudan ein weites Gebiet, in dem das Wasser aufgestaut wurde, und das auf diese Weise zu einem Morast verwandelt wurde, der nichts von sich gab als Pestilenz. Ordentlich und verständig bewirtschaftet und verteilt, reicht jetzt die Wassermenge dazu aus, um das dürrste Tal fruchtbar zu machen und die Wüste in einen blühenden Garten zu verwandeln.

Das ist das Problem der Zivildisation! Nicht bloß in England, auch in allen andern Ländern. In manchen Teilen überschweben die Ströme des Reichthums gewisse besonders begünstigte Regionen und verwandeln sie dadurch in einen Morast, der die soziale Atmosphäre vergiftet. Andere hängen von einem kleinen Bächlein ab, das bei jeder Dürre rasch vertrocknet, und da gibt es dann zu Zeiten große Massen von Männern und Frauen, die der Segen der Mut nicht mehr erreicht, dann haben Sie den Anblick ausgehungelter Menschengestalten, blasser, abgehämter Geschöpfe, einer Wüste, in deren Dürre selbst die Träne verstreut!

Was soll geschehen? Darin stimme ich nun wieder ganz mit Chamberlain überein: Nur Kühne Mittel können helfen. Alles, was wir bisher getan haben, war zu schwächlich und zu schüchtern. Das Problem muß von großen Gesichtspunkten aus angefaßt werden. Die Zeit ist gekommen, alle Lebensbedingungen der Nation und des Reiches zu revidieren, und wehe der Generation, der der Mut zur Lösung dieser Aufgabe fehlt! ... Mag darum, dies ist mein Rat, das Volk die Ziele seiner Politik hoch und weit stellen und ihnen nachstreben mit unerschütterlicher Entschlußkraft durch alle Fehlschläge und Enttäuschungen, bis das Befreiungswort vollendet ist!

In Deutschland würde ein Mann, der so offenhertzig die Schäden der herrschenden Gesellschaft bloßlegt, die längste Zeit Minister gewesen sein. Und wie stolz sind doch unsere Gesetzmacher auf Deutschlands „Kultur“.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Bamberg. Am 5. November fand unsere Mitglieder-Versammlung statt. Es wurde mitgeteilt, daß die Unternehmer am Orte sich mit Händen und Füßen dagegen wehren, daß sich neue Industriebetriebe ansiedeln. Sie fürchten, daß ihnen dadurch die Arbeitskräfte verteuert werden und daß sie ihre gegenwärtigen Hungerlöhne dann nicht mehr aufrechterhalten könnten. Um ihre Klagen zu begründen, jammern sie schon heute über Arbeitermangel, obwohl feststeht, daß viele Arbeiter wegen Beschäftigungslosigkeit in der letzten Zeit den Bamberger Staub von ihren Pantoffeln schütteln mußten. Diese Begegnungen werden daher erluchtet, sich sofort beim Kollegen Bekkine, Bamberg, Mühlwärt 7, zu melden, damit dem Magistrat bewiesen werden kann, wie die Unternehmer schwindeln. Des weiteren wurde auch lebhaft besprochen, daß es Kollegen gibt, deren Frauen christlich organisiert sind. Es ist beschämend, daß solche Kollegen noch nicht einmal den Mut haben, ihre Frauen aufzuklären, daß diese derjenigen Gewerkschaft sich anschließen, welche auch für die Arbeiterinteressen eintritt. Ein Kollege sprach über die Zustände im christlichen Transport- und Hilfsarbeiter-Verband. Trotzdem sind aber die Arbeiter noch so naiv, und gehen den Christen auf den Leim. Wir fordern sämtliche Transport- und Handelsarbeiter im Bamberg und Umgebung in ihrem eigenen Interesse auf, sich dem Deutschen Transportarbeiter-Verband anzuschließen.

Bant-Wilhelmshaven. Am 8. November fand eine gut besuchte Mitglieder-Versammlung statt. Das Abgehen des Kollegen Ernst Hinrichs erchten die Anwesenden durch Erheben von ihren Plätzen. Dann teilte der Bevollmächtigte mit, daß in der nächsten Zeit die Vertreterwahlen zu der Allgemeinen Ortskrankenkasse in Wilhelmshaven stattfinden. Die Ortsverwaltung hat 15 Kollegen als Vertreter in Vorschlag gebracht. Es ist Pflicht der Kollegen, sich an dieser Wahl regen zu beteiligen. Sodann gab der Kassierer die Abrechnung vom Stiftungsfeste bekannt; dieses hat einen Ueberschuß von 40 99 Mt. ergeben. Auf Antrag würde dem Komitee Entlastung erteilt. Den Kartellbericht gibt Kollege Wahlen, er teilt mit, daß für das Schiedsgericht in Sachen Solwald kontra Bantier Konsum-Berein der Genosse Julius Meyer als unparteiischer Vorsitzender bestimmt worden sei. Zur Erhöhung der Beiträge führte der Bevollmächtigte folgendes aus: In der letzten Generalversammlung hätten zu dem Massenbericht vom 3. Quartal verschiedene Kollegen bemängelt, daß die Extramarken nicht von allen Kollegen geleistet würden. Um nun in Zukunft die Drückberger zu treffen, wurde die Ortsverwaltung beauftragt, zu der Erhöhung der Beiträge Stellung zu

nehmen. Dieses habe die Verwaltung getan und mache der Versammlung den Vorschlag, vom 1. Januar 1911 ab wöchentlich 55 Pfg. zu zahlen. Von 60 Pfg. Beitrag habe die Verwaltung Abstand genommen aus dem Grunde, weil unsere Kollegen Seelente auf der Kaiserl. Werft zum Teil noch mit ziemlich niedrigen Löhnen zu rechnen haben. Hierüber entspann sich eine lebhafteste Diskussion. Die meisten Redner sprachen sich dahin aus, daß eine Erhöhung der Beiträge sich nötig mache, denn die örtlichen Ausgaben könnten unmöglich von den verbleibenden 25 pCt. bestritten werden. Nur einige Kollegen Seelente glaubten, daß 50 Pfg. pro Woche genügend seien. Auch glaubten einige Redner, daß diejenigen Kollegen, welche auf der Kaiserl. Werft beschäftigt wären, weniger Vorteil von der Organisation hätten. Die letzten Ausführungen wies der Vorsitzende entschieden zurück, denn unsere Unterstützungs-Einrichtungen kämen allen Kollegen zugute. Auch ist es nicht ausgeschlossen, daß in der nächsten Zeit gerade die seemannische Arbeiterschaft der Kaiserl. Werft sehr leicht in einen Kampf verwickelt werden könne. Auch unsere Kollegen Transportarbeiter hätten vor Jahren auch nur 21 bis 24 Mt. verdient und auch 50 Pfg. Wochenbeitrag bezahlt. Wenn der Wille da sei, sei das Vollbringen ein leichtes. Er bitte nochmals, bei der Abstimmung für den Antrag der Ortsverwaltung zu stimmen. Die Abstimmung ergab 112 Stimmen für den Antrag, 12 dagegen. Der Vorsitzende ersucht dann die Betriebsvertrauensleute, dafür zu sorgen, daß die Mitgliedsbücher bis Januar in Ordnung gebracht werden. Dann teilt der Vorsitzende mit, daß der Kollege Hovwald und auch die Ortsverwaltung den Genossen Meyer als Vorsitzenden für das Schiedsgericht absetzt. Die Ortsverwaltung schlägt vor, dem Kartell der Genossen heute aus Bremen als unparteiischen Vorsitzenden für das Schiedsgericht zu empfehlen. Sie erwartet, daß die Verwaltung des Konsum-Vereins den Genossen heute anerkennen wird. Als Beisitzer wurden die Kollegen Tsch-Bremen und Kolschen-Bant bestimmt. Nachdem noch einige Sachen erledigt wurden, wurde die Versammlung geschlossen.

Berlin. Am 11. November tagte die ordentliche Generalversammlung des Bezirks Groß-Berlin, welche sich trotz des ungünstigen Wetters eines recht guten Besuches erfreute. Mitgeteilt wurde zunächst, daß im Laufe des letzten Quartals 52 Kollegen verstorben sind und zwar: Paul Wandt, Bernhard Behrend, Fritz Beckmann, Karl Binder, Hermann Bittlerhof, Fritz Bösel, Fritz Dieter, Wilhelm Fischer, Friedrich Gädick, Heinrich Geißler, Ferdinand Haupt, Friedrich Heinrich, Gustav Hoffmann, Hans Jacob, Hermann Karth, Alex Krentel, Hugo Langewich, Karl Laubig, Otto Lehmann, Wilhelm Lehmann, Friedrich Lengert, Robert Lieb, Emil Köppler, Ernst Mees, Richard Müller, August Nowotnick, Friedrich Paul, August Prenzler, Hedwig Pries, Wilhelm Reer, Rudolf Rennow, Max Richter, Ernst Rohnach, Matthias Szeve, Gustav Schulze, Franz Schulze, Ernst Schreiber, Bruno Schröder, Herm. Stahn, Joseph Ständer, Hermann Strandt, Fritz Streder, Wilhelm Stubenrauch, Paul Tittich, Hermann Tschage, Hermann Urban, Fritz Wenzel, Gustav Werdermann, Gustav Wille, Georg Willuweit, Fritz Wüst und Ferdinand Zur.

Das Andenken der Verstorbenen wurde durch Erheben von den Väthen geehrt. Ferner wurde auf die Wahlen der Gewerkschaftsbeisitzer hingewiesen und um besonders zahlreiche Beteiligung ersucht. Gleichzeitig wurde darauf aufmerksam gemacht, daß von Seiten des Verbandsvorstandes die Fragelarten zwecks Feststellung des Arbeitsverdienstes herausgegeben sind, wovon bis jetzt nur ca. 17 000 ausgefüllt zurück geliefert wurden. Ferner wurde auf die zum 30. November bis 1. Dezember stattfindende Wollszählung hingewiesen und ersucht, daß die Gewerkschaftler auch hier ihre Pflicht erfüllen und sich daran beteiligen. Abschließend wurde mitgeteilt, daß am Donnerstag, den 24. November im Gewerkschaftshaus eine allgemeine Funktionär-Versammlung abgehalten wird, wo ein wissenschaftlicher Vortrag gehalten werden soll. Desgleichen wird auf mehrere Veranstaltungen, welche die einzelnen Branchen ausführen, aufmerksam gemacht und erwähnt, daß zur Beschäftigung der neuen Dreptower Sternwarte Billets immer noch in den Bureaus und bei den Entlassenern zu haben sind.

Zum Geschäftsbericht wird ausgeführt, daß die allgemeine Wirtschaftslage auch weiter im Verhältnis sich gut entwickelt hat, aus diesem Grunde haben ein ganz beträchtlicher Teil Kollegen mit Erfolg versucht, ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern. Die Sektion 1 Handelsarbeiter hat in nachstehenden Betrieben wesentliche Verbesserungen bezüglich der Lohn- und Arbeitsbedingungen erreicht: Gebr. Kränkel, Moritz Lewinski, Gebr. Eisenberg, Berit u. Silberstein, Bornstein u. Wilow, Gebr. Israel, Paul Blumenthal, Wileroy u. Koch, Poppe u. Wirth, Knauth u. Co., S. G. Cahen, Krause u. Baumann, J. Sittenfeld, Kontorhaus, Neumann, Hennig u. Co., Fubiz und Zenberg, Gebr. Paul, E. Lüdke, Sieck u. Schulz, S. Schulz Nachf. R. Feuer, sowie in den Goldbleistfabriken Rosenfeld und Adolf Werkmeister.

Insgesamt waren ca. 300 Beträge, welche in 24 Betrieben tätig sind, an der Bewegung beteiligt, die außer einer teilweisen Arbeitszeitverkürzung, Sommerurlaub und sonstigen Vorteilen, einen Mehrverdienst von 344 Mt. pro Woche erreicht haben. In 3 Betrieben mit 109 Beschäftigten war dagegen die Bewegung erfolglos.

Auch die Sektion 2 Transportarbeiter hatte im 3. Quartal einen beträchtlichen Teil Lohnbewegungen zu verzeichnen, die als Angriff- und Abwehrbewegungen in Betracht kamen. So in den Betrieben von Bary u. Co., Mehlschifftransport von Wagner, Expeditionsgewerbe, Mehlschiffherren, Degen u. Co., Humboldtstraße, W. Kumpel, Paul Neumann, Puffer u. Co., Karl Meißner, sowie in den Reinigungsanstalten Germania, Artt, Zimmermann, Neumann, Darrow, Wenzler,

Fischer, Schulz u. Arnheim, ferner in einigen Zellerwasserfabriken. In 4 Betrieben mit 269 Beschäftigten kam es zur Arbeitsniederlegung. Auch die Kollfutscher und Bodenarbeiter hatten auf der ganzen Linie einen einträglichen Streik durchzumachen.

Insgesamt wurde in 96 Betrieben mit 1667 Beschäftigten eine Lohnerhöhung von 4564 Mt. p. Woche sowie Verkürzung der Arbeitszeit, Sommerurlaub und sonstige Vorteile erzielt.

Die Sektion 4 hatte ebenfalls in den Betrieben von Klemenz, Wolff, Hagen, Kluchert, Arndt, Groß, Diefelke, Schröder, Rotschild u. Beckmann Lohnbewegungen zu verzeichnen. Hier kamen 207 Kollegen in Frage, die einen wöchentlichen Mehrverdienst von 1128 Mt. pro Woche erreicht haben.

Im ganzen wurde in 131 Betrieben mit 2174 Beteiligten eine wöchentliche Lohnerhöhung von 6031 Mt. oder pro Jahr 314 910 Mt. erzielt. Erfolgreicherweise hatten die Sektionen auch bezüglich der Agitation reichliche Betätigung; so hatte die 1. zusammen 346 Versammlungen, Betriebsbesprechungen, Branchensitzungen und Verhandlungen, die 2.: 663, die 3.: 65, die 4.: 104 und die Sektion 5 149. Insgesamt zusammen 1327.

Im Neuaufnahmen und Uebertritten hatten die 5 Sektionen zusammen 5139 zu verzeichnen, während wegen Nichtzahlens der Beiträge, Abgereifte usw. 2508 in Abzug zu bringen sind, so daß ein Mehr von 2631 Mitgliedern verbleibt. Die Mitgliedschaft beträgt zurzeit circa 38 000, gehofft wird, am Ende des Jahres die Zahl auf 40 000 zu bringen. An Wochenbeiträgen wurden erfreulicherweise ebenfalls circa 68 000 Markten mehr verkauft.

Zum Kassenbericht, der gedruckt vorliegt, führt der Kassierer aus, daß durch den Zusammenschluß der Bruderverbände 303 Hafenarbeiter und 5 Seelente überschrieben worden sind. Die geringe Zahl erklärt sich dadurch, weil in Berlin von diesen Berufsangehörigen nicht viel Kollegen in Betracht kommen. Um den vielen Streichungen von Mitgliedern vorzubeugen, wird ganz besonders ersucht, daß die Vertrauensleute recht oft Bücherkontrollen vornehmen. Auch wird gleichzeitig darauf hingewiesen, daß jedes Mitglied verpflichtet ist, die Baufondsmarken zu fleben, da dies ein Generalversammlungsbeschluß ist. Ferner wird gewünscht, daß die Sektions- und Branchensektionen mehr wie bisher sich für die freiwilligen Unterstützungs-Einrichtungen interessieren mögen. Nachstehend veröffentlichten wir den Kassenbericht.

Kassenbericht vom 3. Quartal 1910. Bezirk Groß-Berlin.

Einnahme:	
Kassenbestand vom 1. Juli 1910	48 222,31 Mt.
3 854 Aufnahmen a 1 Mt.	3 854,00 "
438 " (agl.) a 50 Pfg.	219,00 "
247 " (wbl.) a 50 Pfg.	123,50 "
359 126 Wochenbeiträge a 50 Pfg.	179 563,00 "
565 " a 45 Pfg.	254,25 "
21 955 " a 40 Pfg.	8 782,00 "
13 841 " (agl.) a 25 Pfg.	3 460,25 "
16 805 " (wbl.) a 25 Pfg.	4 201,25 "
2 260 " (Mt.) a 25 Pfg.	565,00 "
397 " a 20 Pfg.	79,40 "
18 508 Baufondsmarken a 50 Pfg.	9 254,00 "
1 466 " a 25 Pfg.	366,50 "
6 021 Streifkassensmarken a 30 Pfg.	1 806,30 "
1 175 Waimarken a 25 Pfg.	293,75 "
10 Duplikate a 20 Pfg.	2,00 "
24 Nachzahlungen a 10 Pfg.	2,40 "
1 Nachzahlung a 5 Pfg.	0,05 "
Agitation, Zellerfassungen etc.	188,10 "
Feste	1 171,95 "
Sektion 4: Druckfachen u. Uebereschuß vom Märzkrantz	273,85 "
Hafenarb.-Verband, Ortskassenbestand überwiesen	212,54 "
Hafenarb.-Verband, Bilette-Restanten	38,30 "
Fakt. Unterstülz., 2. Quart., 7 1/2 pCt.	99,41 "
3. Quart., 7 1/2 pCt.	152,40 "
Zuschuß von der Hauptkasse	5 000,00 "
Summa:	268 185,51 Mt.

Ausgabe:	
Örtliche Krankunterstützung	70,00 Mt.
" Beerdigungshilfe	1 259,20 "
" Streifunterstützung	123,35 "
" Genahregeltenunterstützung	345,40 "
Ortsbesuche an Zugereifte	86,95 "
Arbeitsnachweis und Bibliothek	6 248,42 "
Gewerkschaftskommiss. und Herbergsbeiträge	4 110,30 "
Gehälter der Angestellten	15 724,28 "
Verfürungsbeträge der Angestellten	688,98 "
Entschädigung d. Beitragsentlassener	18 753,68 "
der Betriebskassierer	1 673,90 "
Niedergeschlagene Außenstände, 25 pCt. „Courier“-Expedition	642,48 "
Fernprediger	158,25 "
Bureau-Mensilien	368,25 "
Bureauumiete, Beleuchtung, Reinigung	1 695,74 "
Druckfachen	1 188,70 "
Agitation und Sitzungen	3 118,98 "
Verwaltungsitzungen u. Revisionen	461,90 "
Abonnement und Annoncen	139,83 "
Expedition und u. Ausgaben	106,50 "
Porto	112,11 "
Gesangverein der Transportarbeiter	66,00 "
Entlassener-Konferenz u. Kommiss.	110,70 "
Feste	13,20 "
Hafenarbeiter-Verband, Projektkosten, Bilette-Restanten	27,60 "
Hauptkasse-Ablieferung	162 582,75 "
Kassenbestand am 1. Oktober 1910	47 625,11 "
Summa:	268 185,51 Mt.

Bilanz:

Einnahme inkl. Kassenbestand vom 1. Juli 1910	268 185,51 Mt.
Ausgabe	220 560,40 "
Kassenbestand am 1. Oktober 1910	47 625,11 Mt.

Abrechnung mit der Hauptkasse.

Einnahme:

50 pCt. der Aufnahmegelb. a 1 Mt.	1 927,00 Mt.
100 " " " a 50 Pfg.	342,50 "
75 " " " a 50 Pfg.	134 672,25 "
75 " " " a 40 Pfg.	6 756,00 "
75 " " " a 25 Pfg.	6 169,90 "
75 " " " a 20 Pfg.	59,55 "
Beitrag zu den Baumkosten für 36 617 Mitglieder a 5 Pfg.	1 830,85 "
Ablieferung der Baufondsmarken	9 620,50 "
Beiträge zum Streifkassens für 6021 Mitglieder	1 204,20 "
Summa:	162 582,75 Mt.

Ausgabe:

Die Hauptkasse erhielt in bar Geld	73 489,63 Mt.
Außenstände retour gezahlt, 75 pCt.	2 048,85 "
In Quittungen:	
Arbeitslosenunterstützung	22 905,95 "
Krankunterstützung	43 954,20 "
Streifunterstützung	5 189,97 "
Genahregeltenunterstützung	3 127,40 "
Extraunterstützung	1 065,00 "
Beerdigungshilfe	5 560,00 "
Rechtschutz	241,75 "
Sonstige Quittungen	5 000,00 "
Summa:	162 582,75 Mt.

Mitgliederbestand vom 1. Juli 1910: Gesamt: 34 082. männl. 31 683, jugendl. 951, weibl. 1448. Mitgliederbestand vom 1. Oktober 1910: Gesamt: 36 617. männl. 33 803, jugendl. 1315, weibl. 1499.

Verein Berliner Hausdiener-Fonds.

Einnahme:

Kassenbestand am 1. Juli 1910	33 926,80 Mt.
Ausgabe:	
Beerdigungszuschuß: 8 Kollegen	280,00 Mt.
5 Frauen	240,00 "
11 Kinder	317,00 "
Summa:	837,00 Mt.

Bilanz:

Einnahme	33 926,80 Mt.
Ausgabe	837,00 "
Kassenbestand am 1. Oktober 1910	33 089,80 Mt.

Berlin, 20. Oktober 1910. Paul Steinicke, Kassierer.

Die Revisionskommission:

Fritz Zimmermann, Max Brall, Paul Warggraf, R. Rötze.

Fakult. Unterstützungs-Einrichtung.

2. Quartal 1910.

Einnahme:

Gesamt-Aufnahmen	474,00 Mt.
" Wochenbeiträge	1 325,50 "
Summa:	1 799,50 Mt.

Ausgabe:

Örtl. Verwalt.-Entschädig., 7 1/2 pCt. von den Wochenbeiträgen	99,41 "
Bar an die Hauptkasse abgeliefert	1 700,09 "
Summa:	1 799,50 Mt.

3. Quartal 1910.

Einnahme:

Gesamt-Aufnahmen	150,00 Mt.
" Wochenbeiträge	2 032,25 "
Summa:	2 182,25 Mt.

Ausgabe:

Örtl. Verwalt.-Entschädig., 7 1/2 pCt. von den Wochenbeiträgen	152,40 Mt.
Bar an die Hauptkasse abgeliefert	2 029,85 "
Summa:	2 182,25 Mt.

Mitgliederbestand am 1. Juli 1910: Rechtschutz und Haftpflicht: 41; Invaliden und Pension: 57; Witwen und Waisen: 13; Inval., Pension, Witwen und Waisen: 183 männl.

Mitgliederbestand am 1. Oktober 1910: Rechtschutz und Haftpflicht: 49; Invaliden und Pension: 76; Witwen und Waisen: 13; Inval., Pension, Witwen und Waisen: 242 männl., 1 weibl.

Berlin, 11. Oktober 1910. Paul Steinicke, Kassierer.

Die Revisoren:

Marg. Philipp, A. Gentschel, S. Müller.

Zum Bericht des Arbeitsnachweises wird bemerkt, daß die Veröffentlichung bereits in Nr. 43 vom 23. Oktober erfolgt ist. Hervorgehoben wird, daß sich im verfloffenen Quartal zusammen 3829 Mitglieder, die sich auf die verschiedenen Branchen verteilen, arbeitslos gemeldet haben. Stellen wurden für fest 3928 und zur Ausfülle 3888 gemeldet. Davon wurden besetzt für fest 2529, dagegen zur Ausfülle 3713, zusammen 6242. Bei dieser Gelegenheit wird betont, daß die Nachfrage nach Arbeitskräften bereits im Nachlassen ist und es daher im eigenen Interesse liegt, wenn die Mitglieder jede frei-

werdende Stellung sofort den Nachweisen melden.

Zu der nun einsetzenden Diskussion wurden mehrere Anfragen bezüglich des Klassenberichts beantwortet. Der Antrag der Revisoren, dem Kassierer Decharge zu erteilen, wurde einstimmig angenommen.

Alsdann wurden dem Vorstand auf Grund des § 3 Absatz 7a und b zum Ausschluß empfohlen die Mitglieder Robert Holze, Georg Puttly, Hermann Weier, Richard Heinemann, Otto Sievert, Willi Schönebeck, Karl Katulla, Paul Brandenburg, Georg Conrad und Hermann Antscher. Gegen die Kollegen Handtuchfahrer Ernst Masche und Gottfried Klauke lag ebenfalls ein Ausschlußantrag vor.

Berlin. Am 25. Oktober fand eine gut besuchte Branchenversammlung der Hausdiener, Bäcker und Kutscher aus der Holzindustrie statt. Ein Kollege hielt einen Vortrag über die bevorstehende Gewerbegerichtswahl und unsere Stellungnahme dazu.

Bei der diesmaligen Bewegung der Vergolter-Bäcker haben wir einige Erfolge zu verzeichnen. Bei der Firma Ad. Wertmeister haben 5 Kollegen 2 Mk., 5 Kollegen 1,50 Mk., 2 Kollegen 1 Mk. und 1 Kollege 0,75 Mk. Zulage erhalten. Bei der Firma Müller haben 2 Kollegen 1,50 Mk., bei der Firma Kubitz und Jmburg 1 Kollege 2 Mk. und 2 Kollegen 1 Mk. erhalten.

Berlin. Am 5. November fand eine Versammlung der Kollegen aus der Textilbranche statt, in der ein Kollege über „Gewerbegerichtswahlen“ sprach.

Brandenburg a. d. S. In der Generalversammlung am 29. Oktober wurde der Kartellbericht gegeben. Beschlossen wurde, für das neue Wald-erholungsheim 100 Mk. aus der Ortskasse zu bewilligen.

glieder vorhanden. Trotz Erhöhung der Beiträge ist kein Mitgliederrückgang zu verzeichnen, ein Beweis dafür, daß die Kollegenschaft den Wert der Organisation zu würdigen weiß.

Danzig. Die liberale Handhabung des Reichsvereinsgesetzes macht sich auch in Heubude recht eigenartig bemerkbar. Am Sonntag, den 13. 11., hielt unsere Ortsverwaltung daselbst im Lokale des Herrn Heinrich Gast eine Versammlung der Sektion Weichselholzarbeiter ab.

Halberstadt. In der Mitgliederversammlung am 12. November hielt ein Magdeburger Kollege einen mit vielem Beifall aufgenommenen Vortrag über: „Warum wir uns organisieren sollen.“

Königsberg. Am Mittwoch, den 9. November, fand eine gemeinschaftliche Mitgliederversammlung aller Branchen statt. Zum ersten Punkt der Tagesordnung referierte Genosse Rechtsanwalt Sage über „Das Ringen der Arbeiter nach Freiheit und Brot.“

Oldenburg. Unsere Verwaltungsstelle hielt am Sonntag, den 13. November ihre Generalversammlung ab. Aus dem Geschäftsbericht, welchen der Bevollmächtigte erstattete, ist zu entnehmen, daß sich der Mitgliederbestand im dritten Quartal von 150 auf 170 erhöht hat.

Das Protokoll vom Internationalen Kongress in Kopenhagen ist erschienen. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68. Von der Tagesordnung sind von besonderer Bedeutung die Verhandlungen über über: Das Genossenschaftswesen.

Sam. Des Weiteren, daß die Kollegen verpflichtet seien, ihre Beiträge pünktlich zu bezahlen. Dann trat Schluß der Versammlung ein.

Stettin. In der Generalversammlung vom 10. d. Mts. der Gruppen: Hafenarbeiter, Seelente und Transportarbeiter, gab Kollege Steinmüller den Geschäftsbericht vom 3. Quartal 1910.

An Lohnbewegungen sind zu verzeichnen die der Seelente, die momentan noch nicht beendet ist; ferner haben die Hafenarbeiter Differenzen mit dem Wunferei-unternehmer Müller, die auch noch nicht erledigt sind.

Anschließend hieran gab Kollege Lünser den Kassenbericht. Derselbe zeigt folgendes Bild: Einnahme: 18 963,50 Mk., demgegenüber steht eine Ausgabe von 1278,46 Mk.

Literarisches.

Das Protokoll vom Internationalen Kongress in Kopenhagen ist erschienen. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68.

Das Protokoll kostet 1,50 Mk., gebunden 2 Mk. Vereinsausgabe 50 Pf. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Der Ideenkampf gegen den Sozialismus. Letztes Heft der Broschürenserie Parvus: Der Klassenkampf des Proletariats. Verlag: Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68.

Preis 20 Pf. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und Kolporture.

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

Achtung! Mitglieder der Bezirksverwaltung Groß-Berlin. Achtung!

Der Verbands-Vorstand hat einem seit Jahren gehegten Wunsch einer großen Anzahl Verbandsmitglieder Rechnung getragen und für das Jahr 1911 einen **Transportarbeiter-Motizkalender** herausgegeben.

Dieser Kalender ist handlich in Taschenformat gehalten und der Inhalt desselben den Wünschen und Bedürfnissen unserer Mitglieder aller Branchen angepaßt. Derselbe ist ein kleines Nachschlagewerk für die bedeutendsten und interessantesten Fragen auf gewerkschaftlichem und politischem Gebiete und ist somit für die Agitations- und Organisationsarbeit von größtem Nutzen.

Der Kalender dürfte auch denjenigen Mitgliedern, welche sich weniger der Agitationsarbeit widmen können, als Ratgeber für alle wichtigen Fragen im Erwerbaleben eines Transportarbeiters dienen und ist infolgedessen jedem Mitgliede dringend zu empfehlen, sich einen solchen recht bald zu beschaffen.

Der Preis beträgt 50 Pfg. für Mitglieder und 60 Pfg. für Nichtmitglieder pro Exemplar.

Erhältlich ist derselbe in allen Verbandsbüros und Arbeitsnachweisen Berlins, Köpenicks und Charlottenburgs, sowie bei den angestellten Kollegen Eintassierern.

Fakultative (freiwillige) Unterstützungseinrichtungen.

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

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

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

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

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

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

Baufondsmarke.

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

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

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

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

Sektion I.

Handelsarbeiter.

Sonntagsruhe im Handelsgewerbe.

Kollegen, welche gezwungen sind, Sonntags in der Zeit von 10-12 vormittags und von 2 Uhr nachmittags ab zu arbeiten, werden ersucht, der Sonntags-Kontrollkommission genaue Angaben zu machen sowie die Uebertretungen rechtzeitig dem Büro, Alte Leipzigerstr. 1, Fernsprecher Amt 1, 2632 und 9330 zu melden.

Hausdiener, Packer, Radfahrer!

Wir ersuchen sämtliche Kollegen, welche der Sektion I unseres Verbandes angehören und in der Lebens- und Genussmittelbranche wie Bäckereien, Konditoreien, Schlägereien, Kolonialwaren-, Delikatess-, Obst- und Gemüse-, Schokoladen-, Zigarrengeschäften usw. tätig sind, zwecks Gründung einer besonderen Branche umgehend ihre Adresse und Beschäftigungsstelle dem Arbeitsnachweis-Büro, Alte Leipzigerstraße 1, mitzuteilen.

Die Sektionsleitung.

Lederbranche!

Hausdiener und Packer aus obiger Branche werden ersucht, in der am Donnerstag, den 8. Dezember 1910, abends 8 Uhr, im Lokal von Richter, Klosterstraße 62 stattfindenden:

Branchenversammlung.

bestimmt und pünktlich zu erscheinen.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches. Einen wirklich zahlreichen Besuch erwartet.

Die Branchenleitung.

Holzindustrie.

Packer, Hausdiener, Kutscher usw. aus den Tischlereien, Vergoldereien und Möbelgeschäften usw.

Am Sonntag, den 27. November 1910, abends 6 Uhr, in den Prachtssälen Alt-Berlin, Blumenstr. 10

Große Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung:

„Welche Bestimmungen des Krankenversicherungsgesetzes muß die Arbeiterschaft kennen.“ Referent: Koll. Paul Liebenow. — Diskussion.

Bei der Wichtigkeit, welche die Krankenkasse in unserem sozialen Leben bedeutet, ist es Pflicht eines jeden Kollegen, in dieser Versammlung zu erscheinen. Kollegen, erscheint in Massen. Bringt auch eure Frauen mit.

Nach der Versammlung:

Gemütliches Beisammensein mit Tanz.

Die Branchenleitung.

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

Achtung! Kollegen!

Die Monats-Versammlung für den Monat Dezember fällt aus.

Wir richten an alle organisierten Kollegen das dringende Ersuchen, in den Betrieben eine unermüdbliche Agitation zu entfalten. Fragt nach der Legitimationskarte.

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

Die Branchenleitung.

Viktoria-Einnehmer.

In den ersten Tagen des Dezember findet eine

wichtige Versammlung

aller Einnehmer von sämtlichen

Inkassostellen Berlins

statt. — Wir ersuchen die Kollegen der „Viktoria“,

schon jetzt eine umfangreiche Agitation für diese Versammlung zu entfalten und dafür Sorge zu tragen, daß alle Kollegen erscheinen.

Alles weitere durch Handzettel.

Die Branchenleitung.

Sektion II.

Transportarbeiter.

Kutscher, Arbeiter aller Branchen.

Der Fuhrherr Wilhelm Jambor, Hannoverstraße 17, hat für seinen Betrieb eine **Arbeitsordnung** geschaffen, welche die Bestimmung enthält: „Arbeitszeit, wie die Arbeit liegt“.

Kutscher, welche diese Arbeitsordnung unterschreiben, laufen Gefahr, bei Jambor nicht nur am Tage von morgens 6 Uhr bis abends 9 Uhr, sondern auch noch nachts 5 Stunden beschäftigt zu werden, ohne für die Nachtarbeit Bezahlung zu erhalten.

Diese Tatsache ist vor kurzem vor dem Berliner Gewerbegericht festgestellt worden.

Unsere Kollegen Kutscher werden deshalb darauf aufmerksam gemacht, bei Unterschreibung von Arbeitsverträgen sich diese vorher genau durchzulesen.

Besonders warnen wir vor der Unterschreibung der Arbeitsordnung des Herrn Jambor, Hannoverstraße 17.

Die Sektionsleitung. J. A.: Albert Utheß.

Rollkutscher, Begleiter, Bodenarbeiter und Mitfahrer!

Die

Protokolle und Schriftsätze

über die Tarifverhandlungen der Lohnkommission der Rollkutscher, Begleiter, Bodenarbeiter und Mitfahrer

mit dem Vorstand des Lokalvereins Berliner Spediteure im August 1910, sind nunmehr in einer 56 Seiten stark gedruckten Broschüre erschienen.

Die Broschüre in ihrer Zusammenstellung gibt den Kollegen einen genauen Überblick über den Verlauf der Verhandlungen, sowie der hierbei gegenseitig gepflogenen Erörterungen über das Arbeitsverhältnis im Speditionsgewerbe und kann daher nicht nur unseren Kollegen im Speditionsgewerbe, sondern auch andern Verbandskollegen zur Anschaffung bestens empfohlen werden.

Laut Beschluß der Vertrauensmännerziehung wird die Schrift zum Selbstkostenpreis mit 35 Pfg. pro Exemplar abgegeben.

Für den Vertrieb bitten wir fleißig zu sorgen.

Sektion II. J. N.: Albert Uthoff.

Geschäftskutscher, Lagerarbeiterinnen und Arbeiter.

Am Sonntag, den 4. Dezember, findet im Lokale von Boeker, Weberstr. 17, für obige Branche ein heiterer

Wilhelm Busch-Abend statt. — Zur Aufführung gelangen 153 farbige Lichtbilder. Darunter:

Abenteuer eines Junggesellen.

Hierauf: Kinematographische Vorführungen.

Nachdem: **GROSSER BALL.**

Billets 40 Pfg. inkl. Tanz. Anfang 5 Uhr.

Billets sind durch die Betriebsvertrauensleute zu haben.

Rege Beteiligung erwartet

Die Branchenleitung.

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

Am Sonntag, den 27. November 1910, abends präzis 6 Uhr, im Restaurant „Englischer Garten“, Alexanderstr. 27c

● Großer Unterhaltungsabend. ●

Programm: Märkische Wanderungen, Lichtbildervortrag, veranstaltet vom Touristenverein „Die Naturfreunde“, Ortsgruppe Berlin.

1. Teil: Dehmersee, Streiberg, Düberowberge, Markgrafenstein, Scharnigksee. 2. Teil: Rüdersdorfer Kalkberge, Stenitzsee, Annathal, Herrensee, Strausberg, der Blumenthal, Zandsee, Lattsee, Markstein, Gamengrund, Gamensee. Nach der Aufführung gemütliches Beisammensein und Tanzkränzchen. Billet à 20 Pfg. Herren, welche sich am Tanze beteiligen, zahlen 30 Pfg. nach. Da der Lichtbildervortrag präzis 6 Uhr beginnt, ist ein pünktliches, sowie zahlreiches Erscheinen dringend notwendig. Billets sind bei den Funktionären und an der Abendkasse zu haben.

Die Branchenleitung.

Getreideträger, Speicherarbeiter, Wäger, Schipper, sowie die am Markt arbeitenden Getreideträger Berlins.

Am Sonntag, den 4. Dezember 1910, vormittags 10 Uhr, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27c

Versammlung

Tages-Ordnung: 1. „Welche Vorteile haben wir von der neuen Unterstützungs-Einrichtung.“ Referent: Koll. W. Bernhardt. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes

Die unserer Sache noch fernstehenden Kollegen sind besonders eingeladen und als Gäste willkommen.

Neue Mitglieder können aufgenommen

und Beiträge bezahlt werden.

Die Branchenleitung.

J. N.: W. Sydow.

Kutscher, Stalleute, Mitfahrer, Lager-, Transport- und Verkehrsarbeiter, sowie Zeitungsböten aus den Betrieben von Oberschöneweide u. Umgegend.

Sonntag, den 27. November 1910,

abends 6 1/2 Uhr,

Große Versammlung mit Frauen,

im Lokal von Warnke, Wilhelmshofstr. 18.

Tages-Ordnung:

1. Vortrag: „Die neue Reichsversicherungsordnung.“ Referent: Kollege Nürnberg. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Kollegen! Agitiert in euren Betrieben für guten Besuch der Versammlung. Werbt neue Mitglieder. Neue Aufnahmen werden in der Versammlung entgegengenommen.

Nach der Versammlung:

Gemütliches Beisammensein mit Tanz.

Die Agitationskommission.

J. N.: A. Bode.

Mehlkutscher.

Sonntag, den 27. November, vorm. 10 Uhr,

Versammlung

im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27c.

Tages-Ordnung:

„Halten die Unternehmer den vereinbarten Tarif.“

Um zahlreichen Besuch wird gebeten.

Die Branchenleitung.

Jugend-Abteilung.

Versammlungen.

Abteilungen Schönhauser- und Prenzlauer Vorstadt am Sonnabend, den 26. November cr., abends 7 1/2 Uhr, bei Eichhorn, Danzigerstr. 93/94.

Tages-Ordnung: Vortrag: Ref.: S. Giller. Diskussion und Bekanntgabe der nächsten Veranstaltungen.

Abteilung Niddorf am Sonntag, den 27. November cr., vormittags 10 Uhr, bei Labbert, Steinmetzstraße 114.

Tages-Ordnung: Vortrag: Ref.: S. Schröter. Diskussion und Besprechung der nächsten Veranstaltungen.

Abteilung Schönhauser Vorstadt I am Sonnabend, den 3. Dezember cr., abends 7 1/2 Uhr, bei Dröge, Kuglerstr. 5

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Lichtenberg am Mittwoch, den 7. Dezember, abends 7 1/2 Uhr, bei Schwante, Frankfurter Allee 181.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

* * *

Am Sonntag den 4. Dezember cr.

Führung durch die National-Galerie

unter fachkundiger Leitung. Treffpunkt vormittags 9 1/2 Uhr pünktlich vor dem Gebäude in der Museumstr. (am Lustgarten).

Zahlreiche Beteiligung an allen Veranstaltungen erwartet

Die Sektionsleitung.

Sektion III (Strassenbahner).

Am Dienstag, den 29. November 1910, von abends 8 1/2 Uhr ab, in den „Musterfäden“, Kaiser-Wilhelmstr. 18 m:

Grosse Versammlung.

Tages-Ordnung: Was haben die Strassenbahner von der beabsichtigten Aenderung der Statuten der Ruhegehaltstafel zu erwarten? — Diskussion. — Verschiedenes.

Es wird erwartet, daß jeder dienstfreie Kollege in dieser Versammlung erscheint!

Der Einberufer.

Sektion IV.

Kraftwagenführer aus den Geschäfts- und Privatbetrieben!

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

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

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

Die Branchenleitung.

Privat-Kraftwagenführer im Bezirk Charlottenburg-Halensee!

Mittwoch, den 30. November, abends 9 1/2 Uhr:

Versammlung

im Lokal von Fleischer, Serviusstr. 12a, (unweit Bahnhof Charlottenburg).

Tages-Ordnung: 1. Vortrag: „Gegenseitige Verpflichtungen und Anstellungsverträge.“ 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Kollegen! Es gilt Aufklärung und Wissen in unseren Reihen zu fördern, darum gönnt diesen

Abend einige Stunden Eurer eigenen Interesse. Alle herrschaftlichen und Privathausseure, soweit sie dienstfrei sind, mögen in dieser Versammlung erscheinen.

Einen guten Besuch erwartet

Die Branchenleitung.

Kraftdroshkenführer.

Am Donnerstag, den 8. Dezember, abends 8 Uhr, findet in den „Musterfäden“, Kaiser Wilhelmstr. 18m eine

Grosse Versammlung mit Frauen

statt.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Vorsitzenden der Reichsfektion der Seelente Paul Müller über: Unsere Mittel zur Abwehr der kapitalistischen Ausbeutung. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

Zahlreichen Besuch erwartet

Die Branchenleitung.

Bezirk Niddorf.

Am Dienstag, den 6. Dezember 1910, abends 8 Uhr, findet im Lokale von Schönemann, Weichselstr. 65, eine

Bezirks-Versammlung

statt.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion und Geschäftliches.

Der Bezirksleiter.

Bezirk Reinickendorf

findet jeden Donnerstag nach dem 1. jeden Monats im Lokale von Merens, Panfastr., Ecke Seestr., eine

Bezirks-Versammlung

statt.

Der Bezirksleiter.

Bezirk Weißensee und Schönhauser Vorstadt.

Am 1. Dezember, früh 6 Uhr, findet im Lokale von Nide, Brauhausstr. 3-5, eine

Früh-Versammlung

statt.

Die Tages-Ordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben.

Der Bezirksleiter.

Berliner Lokales.

Belohnung von 20 Mk.! Verloren wurde am Sonntag, den 20. November in einem Auto ein Spazierstock aus Eschenholz, sehr alt und wertvoll. Betreffender Herr war von einer Dame begleitet, die vom Bristol-Hotel kam und am Hotel Ablon vorfuhr, um dann zur Rembahn nach Grunewald zu fahren. Obige Belohnung wird an der Hotellkassa einer der beiden Hotels bezahlt werden.

Kollege Kraftdroshkenführer, welcher am 1. 10. 10 eine Fahrt vom Gbützer nach dem Lehrter Bahnhof ausgeführt und kein Fahrgeld bekommen hat, kann sich dasselbe bei dem Gepäckträger Nr. 2 auf dem Lehrter Bahnhof abholen.

Kraftdroshkenführer, welcher am 6. November eine Dame von Krausen, Ecke Friedrichstr. nach St. Auguststr. fuhr und anstatt Fahrgeld eine Pelzboa in Pfand bekam, wird gebeten, sich bei Dieffe, Kleine Auguststr. 14a zu melden.

Kollegen Kutscher, Mitfahrer, Stalleute und Arbeiter aus allen Fuhrwerksbetrieben von Lichtenberg - Rummelsburg!

Am Sonntag, den 27. November, vormittags 10 1/2 Uhr,

Oeffentliche Versammlung

im Lokale von G. Pickenhagen - Lichtenberg, Scharnweberstr. 60.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen G. Rahlert über: „Gewerkschaften und Unternehmertum.“ 2. Diskussion. 3. Wahl einer Agitationskommission der Kutscher.

Kollegen! Agitiert für einen recht zahlreichen Besuch. Mittelt die Säumigen und Tragen auf. Erscheint alle, keiner darf fehlen!

Die unserer Sache noch fernstehenden Kollegen sind besonders eingeladen und als Gäste willkommen. — Neue Mitglieder können aufgenommen und Beiträge bezahlt werden.

Die Distrikts-Kommission.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Rettig, Berlin.

Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer u. Dinmick, Berlin, Adalbertstr. 32.