

Sozialist

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 M.
Der Courter ist in die Postzeitungliste 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 zurückgesandt.
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 51.

Berlin, den 18. Dezember 1910.

14. Jahrg.

Generalsekretär Buedt sagte auf der Hauptversammlung des Zentralverbandes deutscher Industrieller in Berlin:
„Die mustergültig geleiteten Organisationen der Arbeiter haben sich zu einer fürchtbaren Waffe entwickelt. Mit Aussperrungen drohen, damit wird nichts erreicht, darüber lachen die Leute bloß. Kleine Aussperrungen von 30 000 bis 40 000 Mann werden auch von den mächtigen Gewerkschaften mit Leichtigkeit getragen. Die gegenwärtige Lage stellt den deutschen Arbeitgeber vor die Alternative: zunächst unter Ueberwindung der aus kleinlichen Gründen herbeigeführten Spaltung der Industrie sich fest zusammenschließen, in dem festen Willen, große Opfer zu bringen, und in der unerschütterlichen Absicht, die Gewerkschaften wiederzuzwingen, zu zerschlagen, zu vernichten, das muß das Ziel sein, etwas anderes gibt es nicht.“

Verbandskollegen, setzt durch gesteigerte Agitations- und Aufklärungsarbeit auf diesen Schmelzen anderthalbe!

Genossenschaft und Sozialismus.

In großen Wendepunkten des Geschehens pflegt man gern stehen zu bleiben, rückschauend den gemachten Weg zu überblicken, den Kräften nachzuspüren, die uns zu dem nunmehr erreichten Ziel gebracht haben. Die Genossenschaftsbewegung ist heute an einem solchen Wendepunkt ihrer Entwicklung angelangt. Nachdem bereits der internationale sozialistische Kongress in Kopenhagen die Bedeutung der Konsumvereine für die wirtschaftliche Stärkung der Arbeiterklasse und für die Demokratisierung und Sozialisierung der Gesellschaft anerkannt hat, hat auch der Parteitag der deutschen Sozialdemokratie nicht gezeugert, die Genossenschaftsbewegung neben der Gewerkschaftsbewegung als ein ebenbürtiges Glied der modernen Arbeiterbewegung überhaupt anzuerkennen und die deutschen Arbeiter auf die Benutzung dieser unerlöschlichen Waffe in ihrem Befreiungskampf hinzuweisen. Mit diesem Einsehen der moralischen Autorität der Sozialdemokratie für die Genossenschaftsbewegung dürfte aber dieser ein Impuls von gewaltiger Tragweite gegeben sein. Besonders in Deutschland ist ja der Einfluß unserer Partei auf die Masse ein so großer, daß eine Bewegung, die in erster Linie auf die Beteiligung der Arbeiterschaft angewiesen ist, niemals die in ihr liegende Entwicklungsmöglichkeit voll erschöpfen konnte, so lange eben die Partei ihr gegenüber eine feindliche oder auch nur gleichgültige Haltung einnahm. So erfreulich und vielversprechend auch die Entwicklung der Konsumvereinebewegung in den letzten Jahren bei uns gewesen ist, so bildet sie doch nur erst ein Vorspiel zu derjenigen, die die Folge dieses rückhaltlosen Eintretens der Arbeiterpartei für diese Organisationen sein wird.

Die Sozialdemokratie ist aber mit diesem Eintreten eigentlich zu einer alten Liebe zurückgekehrt. Ihre Anschauungen über den Wert und die Bedeutung des Genossenschaftswesens haben damit einen Kreislauf vollendet, freilich nicht in dem Sinne, daß wir nunmehr zu den ziemlich naiven Anschauungen der ersten Sozialisten über diese Frage zurückgekehrt wären, sondern etwa in dem Sinne des von Goethe einmal gebrauchten Bildes von der Spirale, nachdem jede Rückkehr der Menschheit zu früheren Idealen und Lebenszielen zugleich eine höhere Stufe der Entwicklung bedeutet, oder auch im Sinne eines dialektischen Prozesses, in dem Position und Negation sich schließlich zu einer höheren Einheit zusammenfügen.

An der Wiege des Sozialismus stand der Genossenschaftsgebante. Die großen Vorläufer des wissenschaftlichen Sozialismus, Robert Owen in England, St. Simon und Fourier in Frankreich, waren zugleich begeisterte Genossenschaftler. Besonders für Owen war die Genossenschaft, nachdem seine Bestrebungen, die Lage der Arbeiter auf andere Weise — durch Arbeiterschutzgesetze, durch Beeinflussung der Fabrikanten zu verbessern, nicht den erhofften Erfolg hatten, das Mittel geworden, mit dem er sein Ideal einer von jeder Ausbeutung freien Gesellschaft herbeizuführen hoffte. Freilich waren es nicht Konsum- oder Produktivgenossenschaften, in dem uns heute geläufigen Sinne, mit denen er dieses Ziel zu verwirklichen trachtete, sondern er wollte mitten in die heutige kapitalistische Gesellschaft hinein kleine fertige sozialistische Gemeinwesen, die sogenannten Communities setzen, wobei er hoffte,

daß allmählich immer mehr solcher Inseln entstehen würden, die allmählich zu großen sozialistischen Festländern fließen würden. Selbstverständlich gingen die Teile von Owen selbst, teils auf seine Anregung hin gegründeten kommunistischen Kolonien sämtlich nach kurzem Bestehen wieder zu Grunde. Dennoch wird Owen heute noch, und mit Recht, als der Vater des englischen Genossenschaftswesens verehrt, denn sein Geist und seine Ideen waren es, die in den Stiftern des jetzigen Vereins lebten, der an der Schwelle der gegenwärtigen blühenden englischen Konsumvereinebewegung steht, des im Jahre 1844 gegründeten Vereins der nördlichen Pioniere von Rochdale, und auch den heutigen britischen Genossenschaften schwebt als das letzte Ziel ihrer Bewegung die bereits von Owen angestrebte Sozialisierung der Produktion und Distribution vor.

Im ähnlichen Sinne wie Owen in England traten St. Simon und Fourier in Frankreich für die Genossenschaftsidee ein. Die Phalanxieren Fouriers waren Verwandte der Owenschen Communities; auch sie brachten es selbstverständlich zu keinen dauernden Erfolgen. Einen großen Einfluß auf die Arbeiterschaft gewannen dagegen die Lehren eines Buchez, eines Louis Blanc und eines Proudhon. Auch diesen Männern erschien die Genossenschaft als das vornehmste Werkzeug, zur Verwirklichung der alten revolutionären Ideale der Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit.

Aber nicht auf dem verhältnismäßig langsamen Wege über die Organisation des Konsums hinweg gedachten sie dieses Ziel zu erreichen, sondern durch die direkte Ueberführung der Produktionsmittel in den Besitz der sie benützenden Arbeiterschaft in Form der selbständigen Produktivgenossenschaft. Sie unterschieden sich dabei in ihren Systemen vor allen durch den größeren oder geringeren Einfluß, den sie dem Staat bei der Errichtung und Finanzierung solcher Genossenschaften einräumen wollten. Buchez und Proudhon verwiesen die Arbeiter mehr auf den Weg der Selbsthilfe, wobei allerdings beide darauf rechneten, daß die in der Produktivgenossenschaft organisierten Arbeiter von ihren Klassengenossen sowohl finanziell als auch vor allem durch Zuvwendung ihrer Kundenschaft unterstützt werden sollten. Dagegen wollte Louis Blanc dem Staat allein die Aufgabe zuweisen, Produktivgenossenschaften ins Leben zu rufen. Die berühmten Nationalwerkstätten, die die provisorische französische Regierung nach Ausbruch der 1848er Revolution auf Drängen des Volkes errichtete, sollten eine Verwirklichung dieser Blancschen Forderungen darstellen, waren aber so schlecht organisiert, daß sie nach kurzer Zeit wieder zusammenbrachen. Mit um so größerer Begeisterung wandten sich nun die französischen Arbeiter den von Buchez und Proudhon propagierten freien Produktivgenossenschaften zu, deren Zahl in kürzester Zeit auf mehrere Hundert in Paris und in der Provinz stieg, und die von der begeistertsten und opferwilligen Unterstützung der übrigen Volksgenossen getragen, bald eine rasche Blüte erlebten, die leider durch den Staatsstreich vom 2. Dezember 1851 gestoppt wurde.

Auch unsere großen deutschen Sozialisten, ein Marx und ein Lassalle, standen der Genossenschaftsidee durchaus sympathisch gegenüber. Lassalle hatte die vom Staate unterstützte und unter seiner Kontrolle stehende Produktivgenossenschaft sogar in den Mittelpunkt seines Systems gestellt. Er hoffte, daß diese Genossenschaften,

kraft ihrer wirtschaftlichen Ueberlegenheit, allmählich die ganze kapitalistische Produktion ausfüllen und in eine sozialistische verwandeln würden. Dagegen widersprach er den Arbeitern, sich auf die Gründung der damals von Schulze-Delitzsch warm empfohlenen Konsumgenossenschaften einzulassen, die den Arbeiter nur in seiner Eigenschaft als Konsumenten hülften, während ihn doch als Produzenten der Schuh drückte. Zudem würde eine durch sie bewirkte Verbesserung in der Lage der Arbeiter doch nur von geringer Dauer und Ausdehnung sein, da sie kraft des ehernen Lohngesetzes bald durch eine entsprechende Senkung der Arbeitslöhne wettgemacht werden würden. Der Einfluß Lassalles spricht noch aus dem in Gotha 1875 angenommenen Einigungsprogramm der Sozialdemokratie, in dem die Errichtung von Produktivgenossenschaften mit Staatshilfe in einem solchen Umfange gefordert wird, daß daraus die sozialistische Organisation der Gesamtheit entsteht.

Etwas nüchtern beurteilte Marx die praktische Tragweite der Genossenschaft, wenn er auch ihrer theoretischen Bedeutung volle Gerechtigkeit widerfahren ließ. So bezeichnet er in seinem Kapitel, Bd. 3, die Genossenschaften gleich den Aktiengesellschaften als Uebergangsform aus der kapitalistischen in die assoziierte Produktionsweise, nur daß in diesen der Gegensatz negativ, in jenen aber positiv aufgehoben sei. In seiner Inauguraladresse an diese Internationale (1865) nennt er die Produktivgenossenschaften einen „noch größeren Sieg der politischen Defonomie der Arbeiter über die politische Defonomie des Besitzes, als die Erfolge der Zehnfundenbill. Durch die Tat statt der Gründe haben sie bewiesen, daß Produktion in großem Maßstabe und in Uebereinstimmung mit den Geboten der modernen Wissenschaft stattfinden kann, ohne die Existenz einer Klasse von Arbeitgebern...“ Die Internationale machte sich im wesentlichen die Anschauung Marx' zu eigen. In der auf dem Genfer Kongress (1866) angenommenen Resolution werden die Genossenschaften als „eine der Triebkräfte zur Umwandlung der gegenwärtigen Gesellschaft, welche auf Klassenengegenständen beruht,“ bezeichnet. Beschränkt auf die zureichenden Formen der Entwicklung, welche ihr einzelne Lohnarbeiter durch ihre privaten Kräfte geben können, werden sie jedoch nie imstande sein, aus sich heraus die kapitalistische Gesellschaft umzugestalten, wozu es vielmehr vorher der Eroberung der Staatsmacht durch die Arbeiter bedürfe. Des weiteren empfiehlt dann auch diese Resolution den Arbeitern, sich eher auf die Gründung von Produktiv- als von Konsumgenossenschaften einzulassen, da letztere nur die Oberfläche des heutigen ökonomischen Systems berühren, erstere es dagegen in seinen Grundfesten angreifen.

Diese allgemeine Ueberschätzung der selbständigen Produktivgenossenschaft und Unterschätzung der Konsumgenossenschaft durch den kontinentalen Sozialismus ist es, die der Genossenschaftsbewegung der Arbeiter auf lange hinaus zum Verhängnis geworden ist, und die es zum großen Teil erklärt, warum die deutsche und französische Konsumvereinebewegung heute noch nicht dieselbe hohe Entwicklungsstufe erreicht hat, wie die englische. Infolge dieses Irrtums wandte sich die ganze genossenschaftliche Energie der kontinentalen Arbeiter auf jahrzehntelang den Produktivgenossenschaften zu. Als dann aber die immer wiederkehrenden Misserfolge dieser Genossenschaftsart schließlich eine Wand-

lung in den Anschauungen der Sozialisten über den Wert der Genossenschaften zur Folge hatten, da war das Dogma von der Inferiorität der Konsumgenossenschaften so in Fleisch und Blut übergegangen, daß man gar nicht daran dachte, die letzteren von dem über die Genossenschaften schlechthin gefällten Verdammungsurteil anzuziehen. Wie die französische Arbeiterpartei auf dem Kongress von Marseille (1879), so jagte sich die deutsche Partei auf dem Berliner Parteitag (1892) durch Annahme der Resolution über offiziell von der Auffassung los, „daß Genossenschaften inländische seien, die kapitalistischen Produktionsverhältnisse zu beeinflussen, die Klassenlage der Arbeiter zu heben, den politischen und gewerkschaftlichen Kampf der Arbeiter zu befestigen, oder auch nur zu mildern.“ Die Negation der Position war erreicht: vom Ehrenplatz des wichtigsten Mittels zur Lösung der sozialen Frage war die Genossenschaft auf den Nebenbühnenplatz eines nebensächlichen Palliativmittels verwiesen.

Aber dieser völlig negierende Standpunkt konnte nicht lange festgehalten werden. Dazu redeten die Erfolge der britischen und belgischen Konsumvereinsbewegung eine zu deutliche Sprache, deren Kenntnis den deutschen Genossen durch das bekannte Buch von Beatrice Webb über die britische Genossenschaftsbewegung und durch die Broschüre von Ubele Gerhards „Konsumvereine und Sozialdemokratie“ vermittelt wurde, die die belgischen Verhältnisse behandelt. Wir erfuhren, welche gewaltige Machtfaktor die Konsumgenossenschaftsbewegung in jenen Ländern geworden war, welchen Mithilfe sie den gewerkschaftlich und politisch um ihre Befreiung kämpfenden Arbeitern bot. Wir hörten, daß die Konsumgenossenschaft, die angeblich nur die Oberfläche des heutigen ökonomischen Systems berühren sollte, nach einem Aussprüche Lord Roseberys in England zu einem Staat im Staate geworden war, in dem die von uns angestrebte Vergesellschaftung der Produktionsmittel schon in weitgehendem Maße Tatsache geworden war. Dazu kam, daß auch die deutschen und insbesondere die sächsischen Arbeiter, ermutigt durch praktische Erfolge, sich immer zahlreicher den Konsumvereinen zuwandten.

So mehrten sich denn die Stimmen, die eine Revision des Berliner Beschlusses und eine erneute theoretisch-praktische Prüfung der Genossenschaftsfrage verlangten. Eine Abschlusssitzung für die Genossenschaftsfreunde bildete die auf dem hannoverschen Parteitag (1890) angenommene Resolution *W e b e r*, in der die Genossenschaften als geeignet bezeichnet wurden, „in der wirtschaftlichen Lage ihrer Mitglieder Verbesserungen herbeizuführen,“ in der ihnen aber noch „keine entscheidende Bedeutung für die Befreiung der Arbeiterklasse aus den Fesseln der Lohnsklaverei“ beigegeben wurde.

Inzwischen ist es in Deutschland ein gut Stück vorwärts gegangen. Die deutschen Arbeiterkonsumvereine, die zu jener Zeit noch dem Allgemeinen Verband der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften angegliedert waren, haben sich seitdem eine eigene Organisation in dem Zentralverband deutscher Konsumvereine geschaffen. Diesem Zentralverband waren zu Beginn des Jahres 1910: 1077 Konsumvereine mit 1 Million zum weitestgehenden Teil dem Arbeiterstande angehörigen Mitgliedern, einen Jahresumsatz von 300 Millionen M. und einem Heimüberschuß von 20 Millionen M. angeschlossen, das ist also der größte und leistungsfähigste Teil der deutschen Konsumvereinsbewegung. Der Wert der von den Konsumvereinen des Zentralverbandes in eigenen Bäckereien, Schlächtereien, Mühlen, Selterswasserfabriken, Hemdenherbereien usw. hergestellten Waren belief sich im Jahre 1909 bereits auf nahezu 45 Millionen M. Die dem gemeinsamen Einkauf der Vereine dienende Großeinlaufs-Gesellschaft in Hamburg hatte im letzten Jahre einen Umsatz von 75 Millionen M. Mit Übernahme der Hamburger Tabakarbeiter-Genossenschaft und mit Eröffnung einer Seifenfabrik in Gröbba bei Riesa hat die G. G. G. im laufenden Jahre die zentralisierte Eigenproduktion der Konsumvereine in die Wege geleitet. Die schon seit 6 Jahren bestehende Verlagsanstalt des Zentralverbandes stellt in eigener Druckerlei die beiden Verbandsorgane und die konsumgenossenschaftliche Propagandaliteratur her, wozu ihr das Papier von einer eigenen Fabrik geliefert wird.

Angesichts dieser imponierenden Ziffern und Tatsachen, die freilich gegenüber dem in England Erreichten immer noch weit zurückbleiben*), hat unsere Partei nunmehr in Magdeburg ein neues Werturteil über die Konsumgenossenschaften abgegeben, das der vollen Bedeutung dieser Organisationen für den Befreiungskampf der Arbeiter in vollem Maße gerecht wird. Sie ist damit nur dem Beispiel ihrer Bruderparteien in Oesterreich, der Schweiz, Italien, Standinavien, Frankreich usw. gefolgt, die alle in den letzten Jahren erneut zur Genossenschaftsfrage Stellung genommen haben und dies durchweg in dem Sinne getan haben, in dem auch der internationale Sozialistenkongress in Kopenhagen sein Urteil abgegeben hat.

Damit wäre also der Ring wieder geschlossen. Wir wissen heute, daß die Konsumgenossenschaftliche Organi-

sierung der Volksmassen eine unentbehrliche Waffe im Kampfe gegen Lebensmittelwucher und Nahrungsmittelfälschung ist, daß sie dem politischen und gewerkschaftlichen Kampf der Arbeiter einen mächtigen Rückhalt zu bieten imstande ist und daß durch sie die gewerkschaftliche Organisation des Handels und darauf aufbauend der Produktion mit in die Wege geleitet wird. Aber wir wissen auch, daß es eine Illusion ist, von der Genossenschaft allein die völlige Befreiung des Proletariats zu erwarten, daß die Genossenschaft den politischen und gewerkschaftlichen Kampf der Arbeiter nicht überflüssig machen kann, sondern ihn ergänzen und stärken. — Nach ihrer ursprünglichen Ueber- und späteren Unternehmung wird der bevorstehende Magdeburger Parteitag der Genossenschaft endlich den richtigen Platz zuweisen, als der zweiten wichtigen wirtschaftlichen Organisationsform des Proletariats, die in geistiger Gemeinschaft mit Gewerkschaft und Partei unter Wahrung ihrer vollen organisatorischen Selbständigkeit das große Ziel der Befreiung der unter dem Joch des Kapitalismus leidenden Menschheit erreichen wird.

Die Erhebungen über die Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt.

Im Jahre 1902*) wurde dem Beirat für Arbeiterstatistik der Auftrag erteilt, Erhebungen über die Dauer der im Binnenschifffahrtsgewerbe üblichen täglichen Arbeitszeit zu veranstalten. Später ist dieser Auftrag auf Wunsch des Beirates dahin erweitert, daß die Erhebungen auch auf die Sonntagsarbeit ausgedehnt werden.

Das Material, das durch Ausgabe von Fragebogen zusammengetragen wurde, ergab eine Bestätigung der vielfachen Klagen über unregelmäßige, lang ausgehende Arbeitszeiten. Besonders die Güterschifffahrt auf der Oder und Elbe bot ganz außerordentlich mißliche Zustände. Arbeitszeiten von 14 bis 16 Stunden bilden keine Ausnahme; nicht selten aber kommt es vor, daß Tag und Nacht der Betrieb fortgesetzt wird, ohne daß der Mannschaft eine Ruhezeit gewährt wird. Bei längeren Fahrten kommt es vor, daß die Fahrt ununterbrochen bis zu 70 Stunden fortgesetzt wird. Auch auf den märkischen Wasserstraßen kommen Fahrten, die Tag und Nacht ohne Unterbrechung fortgesetzt werden, vor, und muß anschließend daran die schwere Arbeit des Löschens oder Beladens von der Mannschaft übernommen werden.

Eine Sonntagsruhe während der Fahrt wird nirgends innegehalten, nur in den Häfen ist das Löschen und Beladen der Schiffe, abgesehen von einigen Ausnahmen verboten, und ergibt sich somit hier eine Sonntagsruhe während des Festliegens der Schiffe.

Durch die mündliche Vernehmung der Auskunftspersonen vor dem Beirat für Arbeiterstatistik ist bargelegt worden, daß in der Rheinschifffahrt durch Tarifverträge mit dem Zentralverband der Heizer und Maschinisten eine Regelung der Arbeitsverhältnisse erzielt wurde, die im wesentlichen dahin ging, daß der Mannschaft auf den Güterschiffen eine achtsündige Ruhezeit gesichert würde. Die Durchführung des Tarifs ist, wie von dem Direktor einer Schiffsahrtsgesellschaft bemerkt wurde, wenn auch mit einigen Schwierigkeiten, so doch möglich gewesen. Für den Fahrbetrieb und die Ewerführer in Hamburg, den Fahrbetrieb in Ludwigshafen ist gleichfalls durch Tarifvertrag die Arbeitszeit geregelt, so daß hier gewisse Ruhezeiten eintreten und im Hamburger Fahrbetrieb eine wesentliche 66stündige Arbeitszeit festgelegt ist.

Ganz unregelmäßig, vollkommen der Willkür der Gesellschaften überantwortet bleiben die Arbeitszeiten auf den übrigen Wasserstraßen.

Nach Abschluß dieses Teils der Erhebungen hat der Beirat für Arbeiterstatistik eine Umfrage an die Arbeitgeber- und Arbeiterorganisationen gerichtet, mit der Aufgabe, ob infolge der Dauer der Arbeitszeit nachteilige Folgen für die Gesundheit der Arbeitnehmer hervorgerufen sind. Diese Umfrage ist von den Organisationen der Arbeitnehmer, zu denen hier auch die angestellten Schiffsführer und Kapitäne gerechnet wurden, überwiegend bejaht, von denen der Arbeitgeber dagegen in der Mehrzahl verneint.**) Zugleich haben alle diejenigen Organisationen, welche nachteilige Folgen der Arbeitszeit angenommen haben, diese Folgen auch als nicht ausgeglichen durch Arbeitsruhe zu anderen Zeiten des Jahres und daher als dauernd angesehen. Insgesamt haben im Reich dauernde nachteilige Folgen der Arbeitszeit für die Gesundheit in einzelnen Betriebsarten der Binnenschifffahrt:

	verneint	bejaht
	Organisationen Mit Mitgl.	Organisationen Mit Mitgl.
Arbeitgeber	97 6223	21 2191
Arbeitnehmer	19 720	69 20333

In ähnlicher Weise wie zu der Frage, ob Gesundheitsschädigungen vorliegen, haben die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen auch zu der weiteren Frage Stellung genommen, ob eine Regelung der täglichen Arbeitszeit erforderlich und durchführbar. Auf Selten der Arbeiterorganisationen haben

sich 76 mit 20 733 Mitgliedern für, 12 mit 322 Mitgliedern gegen die Durchführbarkeit und Notwendigkeit einer Regelung der Arbeitszeit ausgesprochen. In besonderen Eingaben ist der ablehnende Standpunkt von Unternehmerorganisationen noch begründet und vom Hafenarbeiterverband in einer Gegenschrift bekämpft worden.

Das gesamte Material ist dann mit einer bei den Krankenkassen veranstalteten Umfrage über Art und Umfang der Erkrankung der Binnenschiffer dem Reichsgesundheitsamt mit zur gutachtlichen Kennerung unterbreitet. Das Gutachten ist im Juni 1910 erstattet und geht im wesentlichen dahin, daß durch die langandauernde Arbeitszeit besonders bei den Heizern sehr hohe Krankheitsziffern zu verzeichnen sind. Eine Gefährdung der Gesundheit scheint dann vorhanden, wenn die regelmäßige tägliche Arbeitszeit so lange währt, daß die ununterbrochene Ruhezeit für die Mannschaft auf den Fahren, die nur nach Bedarf fahren, weniger als 8 Stunden, dann Fahren in ununterbrochener Fahrt weniger als 10 Stunden, denjenigen Personendampfschiffen, welche lediglich dem Reise- und Ausflugsverkehr dienen, weniger als 7 Stunden, denjenigen Dampfern, welche der Lokalschiffahrt dienen, weniger als 8 Stunden, den eigentlichen Güterdampfschiffen, den Segelschiffen und Schleppfähren an den Lüben- und Ladetagen weniger als 10 Stunden, denselben Güterdampfschiffen in der übrigen Zeit weniger als 8 Stunden, den Segelschiffen und Schleppfähren in der übrigen Zeit weniger als 6 Stunden beträgt.

Am 30. November wurde nach langer Pause der Beirat für Arbeiterstatistik wieder einmal zusammenberufen, um in einem Gutachten an den Reichsfanzler darzutun, welche gesetzgeberischen Maßnahmen er im Hinblick auf die Erhebungen empfiehlt.

Der Referent in dieser Sache, Geheimrat Naumann aus dem preussischen Handelsministerium blieb wesentlich mit seinen Vorschlägen hinter denen des Reichsgesundheitsamtes zurück. Er verlangte folgende Abweichungen von den Vorschlägen des Reichsgesundheitsamtes: Für die Fährdampfer im ununterbrochenen Betrieb nur für die Maschinisten und Heizer eine 10stündige Ruhezeit, für die übrige Mannschaft nur eine achtsündige Ruhezeit, für die Segelschiffe und Lastfähne außerhalb der Schleppschiffahrt hält er eine Regelung der Ruhezeit für unnötig und für die Schleppdampfer und Kettschiffe will er eine Ruhezeit nur für Ober, Elbe und Warthe, da nach seiner Meinung die Verhältnisse auf dem Rhein durch Tarifvertrag eine genügende Regelung gefunden haben.

Von dem Mitglied des Beirates, Genossen Rob. Schmidt waren umfangreiche Gegenvorschläge ausgearbeitet und wurden in der Sitzung eingehend begründet. Schmidt hielt die Mindestruhezeiten von 8 Stunden für ungenügend; erhob aber im Einverständnis mit den beteiligten Organisationen keine allzuweitgehenden Anforderungen, um wenigstens auf allen Wasserstraßen allgemein eine Mindestruhezeit herbeizuführen. Er verlangt deshalb, daß entgegen dem Referenten auch für den Rhein und die märkischen Wasserstraßen diese Ruhezeit vorgeschrieben wird, daß auch für die Personendampfer und Schleppfähne, für die der Referent nur 7 resp. 6 Stunden Ruhezeit empfiehlt, eine 8stündige Ruhezeit tritt und für die Fährdampfer und Ewerführer mindestens 10 Stunden Ruhezeit gewährt wird. Diese Ruhezeiten sollen in die Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens gebunden sein und das Schiff still gelegt werden, da sonst von einer Ruhe der Besatzung nicht geredet werden kann und auch die Kontrolle unumgänglich wird, wenn etwa durch Wechsel der Mannschaft die Ruhezeiten verlangt werden.

Der Vorschlag verlangt ferner die vollständige Sonntagsruhe für die Schifffahrt, wobei sich Schmidt zur Begründung seines Vorschlages auf Holland beruft, wo seit langem auch für die Schifffahrt die strikte Sonntagsruhe durchgeführt ist. — Alle diese Vorschläge wurden im Beirat für Arbeiterstatistik abgelehnt, sie fanden von keiner Seite Unterstützung, nur die 10stündige Ruhezeit für die Fährdampfer fand bei einigen Reichstagsabgeordneten Befürwortung, aber keine Mehrheit im Beirat. — Die Binnenschiffer hätten somit nach einer Erhebung, die acht Jahre dauerte, ein nur sehr geringes sozialpolitisches Ergebnis aus dem Schlusgutachten zu entnehmen, ganz abgesehen davon, zu welcher praktischen gesetzgeberischen Resultaten oder Verordnungen diese Vorschläge überhaupt führen werden.

Die Binnenschiffer werden also gut tun, auf die Regelung ihrer Arbeitsverhältnisse durch sozialpolitische Gesetze oder Verordnungen nicht zu warten, sondern sie werden das Beispiel ihrer Kollegen am Rhein befolgen müssen und in der Gewerkschaftsorganisation das erstreben, was die Gesetzgebung und der Beirat für Arbeiterstatistik versagt.

Die Nürnberger Chauffeure und die Streiche der Nürnberger Polizei.

Es gibt in Deutschland wohl kaum eine Großstadt, in der es so gefährlich ist, Chauffeur zu sein, als in alten Nürnberg mit seinen winkeligen Straßen und Plätzen. Diese trümmigen Straßengänge, diese engen Gäßchen sind zwar für den Aestheten und Altertumsfreund eine Freude, nicht aber für den Chauffeur. Die alte Moris ist im Laufe der letzten vier Jahrzehnte zu einer Industriemetropole geworden. In den auf geringen mittelalterlichen Verlehn berechneten Straßen und Plätzen stutet jetzt modernes Leben. In den sonst stillen Gassen, wo einstens behäbige Partizier und Handwerker gelassen und bescheiden einherwanderten, fahren jetzt in großer Menge schwere Lastwagen, fährt die Elektrische, rattert das Auto. An den Autolenter werden in Nürnberg Ansprüche ge-

*) In England existierten im Jahre 1909: 1430 Konsumvereine, die 2 469 000 Familien, d. i. fast den vierten Teil der Gesamtbevölkerung des Landes umfassen, einen Umsatz von 1407 Millionen M. und einen Heimüberschuß von 216 Millionen M. erzielen. In ihren Bäckereien, Mühlen, Schlachthäusern, Fleischer-, Wäsche- und Stiefelfabriken, Druckerien, Seifen- und Papierfabriken, Möbelfabriken, Spinnereien und Webereien usw. stellten sie im vergangenen Jahre für 420 Millionen M. Waren her. Ihre beiden Großeinlaufs-Gesellschaften hatten 1909 einen Umsatz von 650 Millionen M. Die Zahl der von ihnen beschäftigten Anstellten betrug 110 000, wovon 42 000 in der Warenproduktion und 68 000 in der Distribution beschäftigt waren.

*) Die Erhebungen nahmen bereits im Jahre 1885 ihren Anfang. Wir werden in einer Artikelserie auf die Entwicklung dieser Frage näher eingehen.
**) Hier mag daran erinnert werden, daß in der Binnenschifffahrt die Bootleute mit den Schiffseignern noch vielfach einem Verein angehören. Da die Schiffseigner im Vorstand sitzen, haben sie die Fragebogen in verneinendem Sinne ausgefüllt, ohne sich mit den Vereinsangehörigen ins Einvernehmen zu setzen. Diese Vereine stellen einen großen Teil der 15 000 „gelben“ Transportarbeiter (siehe ersten Artikel in der Beilage), die in „sonstigen“ Vereinen organisiert sind.

stellt, die eine gute Portion Energie und Geistesgegenwart erfordern, er riskiert nicht nur stündlich seine gesunden Knochen, sondern er steht stets mit einem Fuß im Gefängnis. Polizeistrafen regnet es auf die Chauffeure nur so herab und wenn dann die entsprechende Zahl von Vorstrafen beisammen ist, dann wird dem Opfer der Verhältnisse und der — Polizei einfach der Fahrschein entzogen. Das bedeutet soviel, daß ihm die Existenz genommen wird. Man sollte meinen, daß die Polizei, die doch die schwierige Situation der Nürnberger Chauffeure kennt, ihrerseits nicht erst recht dazu beiträgt, den Chauffeuren das Leben zwecklos sauer zu machen. Dem ist aber nicht so. Die Nürnberger Polizei hat in bezug auf die Chauffeure Bestimmungen erlassen, die weder in den Verhältnissen begründet sind, noch der Sicherheit dienen, wohl aber den Chauffeuren das Leben sauer machen. Es sei nur an die Bestimmungen über die Zahl der Droschken, die in der Königsstraße auffahren dürfen erinnert. In manchen ihrer Vorschriften kennt sich die Nürnberger Polizei selbst nicht aus und die Kosten dieser Unklarheiten haben die Chauffeure zu zahlen. Dies trifft, um ein Beispiel unter vielen herauszugreifen, auf das berühmte hintere Kennzeichen zu.

Es wäre interessant, einmal statistisch festzustellen, wie oft dieses schöne, von der Polizei erfundene Wort „das hintere Kennzeichen“ in Nürnberger Polizeirapporten und bei Nürnberger Gerichten gebraucht wird, es würde jedenfalls ein überraschendes Resultat herauskommen, denn in Nürnberg gibt es sicherlich keinen Chauffeur, wenigstens bei den öffentlichen Autos, der nicht schon ein- oder mehrmals mit der Polizei oder mit den Gerichten in Konflikt kam. Es vergeht an den Nürnberger Gerichten selten eine Woche, in der nicht ein Chauffeur wegen dem „hinteren Kennzeichen“ vor Gericht zitiert wird. Staatsanwalt Wulffen hat unlängst in seinem Vortrage davon gesprochen, daß unter anderem die technisch und wirtschaftliche Entwicklung die Kriminalität erhöhe und daß dazu die nützlichsten Dinge beitragen. Wulffen hat da das Fahrrad und das Sparrassenbuch genannt. Würde der Dresdener Staatsanwalt die Straflisten eines Teils der Nürnberger Chauffeure eingesehen haben, dann würde er sicherlich zur Ansicht gekommen sein, daß das von der Polizei erfundene und vorgeschriebene „hintere Kennzeichen“ ganz außerordentlich zur Erhöhung der Kriminalität beiträgt. Neben dem berühmten „blaugrauen Rauch“ (der in Schutzmännchenbüchern so oft vorkommt (in der letzten Zeit ist es damit etwas besser geworden) ist es in erster Linie dieses „hintere Kennzeichen“, mit dem in Nürnberg von der Polizei geradezu grober Unfug getrieben wird, ein Unfug, der schon manchem Chauffeur verhängnisvoll geworden ist. An zwei kleineren Beispielen (die nicht zu den kraßesten auf diesem Gebiete gehören) sei gezeigt, wie die geniale Nürnberger Polizei dem Staate Kosten, dem Gerichte Arbeit und den Chauffeuren Unannehmlichkeiten macht.

Der Chauffeur Förster wurde am 16. Juni abends gegen 10 Uhr in der Deutschherrenstraße von einem Schutzmännchen angehalten und dann zur Anzeige gebracht, weil das hintere Kennzeichen von des Chauffeurs Wagen angeblich nicht so beleuchtet war, daß die Bezeichnung auf eine entsprechende Entfernung genau abzulesen war. Förster erhielt einen Strafbefehl von 5 Mk. Trotz seiner diversen Erfahrungen, die er mit der Nürnberger Gerechtigkeit schon gemacht hatte, war der Chauffeur des guten Glaubens, er brauche nur Einspruch beim Schöffengericht zu erheben, dann werde er die ihm nach seiner naiven Ansicht zu Unrecht aufgehaarte Strafe los. Allein das Schöffengericht sanktionierte die Geldstrafe, der Chauffeur hatte nunmehr noch eine Menge Kosten. Der Mann legte nun Berufung am Landgericht ein. Dort nahm die Verhandlung etwa folgenden Verlauf. Der Chauffeur sagte, er sei völlig unschuldig, da er eine vom Magistrat genehmigte Lampe zu seinem hinteren Kennzeichen benötige, wie das von den anderen Chauffeuren auch geschah. Der Verteidiger Dr. Süßheim erklärte, die vom Magistrat genehmigte Lampe sei in der Tat so schlecht, daß die Nummer des Kennzeichens nicht anders als in der vom Schutzmännchen betroffenen Weise beleuchtet werden kann. Wenn die Beleuchtung zu beanstanden ist, dann trifft die Schuld nicht den Wagenführer, sondern jene, die die Lampe zugelassen haben und das ist der Magistrat, dessen Organ die von ihm selbst genehmigte Lampe beanstanden. Es sei wegen dieser vom Magistrat zugelassenen Lampe schon eine große Anzahl von Kraftwagenführern bestraft worden. Der Magistrat habe sich später von der Mangelhaftigkeit dieser von ihm genehmigten Delsungel auch überzeugt und gestattet, daß die Chauffeure zur altherwürdigen Kerzenbeleuchtung greifen und die „vorschriftsmäßige“ Dellsampe (der Verteidiger zeigte eine vor) in die Ecke stellen. Allein die wegen dieser vom Magistrat genehmigten Lampe bestrafte Chauffeure hatten ihre Strafen weg. Es wären noch viel mehr Chauffeure bestraft worden, wenn nicht viele Schutzleute vernünftiger gewesen wären, als ihr Gebieter (Hauptmann Huber soll diese Anzeigen speziell wünschen) und die Anzeigen vielfach unterlassen hätten. Fener der Schutzleute, der Anzeige erstatet hatte, erklärte vor Gericht, daß er in seiner Anzeige ausdrücklich geschrieben hatte, daß die mangelhafte Beleuchtung nicht etwa von einer Beschmutzung der Lampe herrühre. Süßheim schilderte dann, daß im November 1908 ein anderer Kraftwagenführer wegen der gleichen Sache vor der Strafkammer stand und freigesprochen wurde. Der Staatsanwalt habe damals, weil die Strafkammer sich auf den prinzipiellen Standpunkt stellte, daß der Kraftwagenführer für eine mangelhaft konstruierte Lampe nicht verantwortlich gemacht werden könne, Revision zum Reichsgericht eingelegt, diese aber

später zurückgezogen, so daß der Freispruch jenes Kraftwagenführers rechtskräftig wurde.

Der Verteidiger beantragte, auch in diesem Falle einen Freispruch zu fällen und auch die Kosten der Verteidigung der Staatskasse zu überbürden. Vorher hatte der Verteidiger auch die bedenklichen Folgen, die solche Strafen für Chauffeure haben, hingewiesen und das Verfahren des Magistrats und der Polizei mit satirischen Worten einer energischen Kritik unterzogen.

Nach kurzer Beratung verkündete die Strafkammer folgendes Urteil: Unter Aufhebung des Schöffengerichtsurteils vom 23. September wird der Angeklagte Förster freigesprochen. Die Kosten der beiden Verhandlungen ebenso die Kosten des Entlastungsbeweises und der Verteidigung werden der Staatskasse überbürdet. In den Gründen war kurz gesagt: „Von einem Verschulden des Angeklagten kann keine Rede sein, deshalb war das Urteil des Schöffengerichts aufzuheben.“

Allein damit hatte dieser Chauffeur die gerichtlichen Scherereien noch lange nicht los. Am 29. Juni war nämlich Förster in der gleichen Weise und wegen derselben vom Magistrat wegen dem wichtigsten Lampe von einem Schutzmännchen angezeigt und das Schöffengericht hatte diesmal aus irgendwelchen geheimnisvollen juristischen Gründen nicht wie vorher 5, sondern 3 Mk. Geldstrafe festgesetzt. Auch dagegen legte der Chauffeur Berufung bei der Strafkammer ein.

Als Nürnberger Chauffeur war der Angeklagte natürlich vorbestraft und der Vorsitzende hielt es, zur Feststellung, ob der Sünder wegen der vom Magistrat genehmigten Lampe, die polizeiwidrig leuchtet, bestraft werden soll oder nicht für nötig, des Sünders lange Strafliste vorzulesen. (Ein Nürnberger Chauffeur kann sehr wohl eine lange Strafliste haben ohne Verbrecher zu sein), somit ersuhr das gespannt aufhorchende Gerichtssaalpublikum, ganz abgesehen von den schrecklichen Vergehen gegen die Nürnberger Plakatordnung, die der Angeklagte auf dem Kerbholz hat, die zur Beurteilung des Falles mit dem „hinteren Kennzeichen“ außerordentlich wichtige Tatsache, daß der Chauffeur — im Jahre 1882 — wegen Vergehen gegen die — Sonntagsfeier (der Angeklagte war damals noch Schullnabe) bestraft ist.

Natürlich wünschte der Angeklagte wieder freigesprochen zu werden, die Sache lag doch genau so wie in dem vorhergehenden Falle, der nur acht Tage früher und vor der gleichen Strafkammer spielte. Allein das ging nicht, man mußte erst Zeugen und Sachverständige hören.

Als Sachverständiger fungierte der städtische Oberingenieur Fruth, dem es obliegt, die Fahrzeuge, die zum öffentlichen Verkehr in Nürnberg zugelassen werden wollen, auf ihre technische Beschaffenheit zu prüfen. Der Oberingenieur betraute also: die Chauffeure befinden sich im Irrtum, wenn sie annehmen, daß der Stempel, der jedem zur Fahrt in Nürnberg zugelassenen Auto auf das hintere Kennzeichen gedrückt wird, beziehe sich auch auf die Lampe. Der Stempel besage lediglich, daß die sonstigen technischen Voraussetzungen für die Zulassung gegeben sind. Die Lampe zu prüfen ist Sache der Polizei. Hierauf meinte der Vorsitzende: der Mann muß aber doch annehmen, wenn der Wagen vom technischen Untersuchungsbeamten nicht beanstandet und der Stempel auf das hintere Kennzeichen gedrückt ist, daß sein Wagen in Ordnung ist.

Der Sachverständige: Der Führer hat die Verpflichtung, wenn seine Lampe nicht genügt, für eine ausreichende Lichtquelle zu sorgen, es bestehen keine Vorschriften, welcher Art die Lichtquellen sein müssen. Der Staatsanwalt: Die einwandfreie Einrichtung einer entsprechenden Beleuchtung ist also nicht Voraussetzung der Zulassung des Fahrzeuges. Ingenieur Fruth: Nein! Der Chauffeur konnte indessen sofort nachweisen, daß die Beleuchtung der Auto auch Gegenstand bei der Zulassungsprüfung durch die Polizei ist. Die Schutzleute verlangen auf der Straße von den Chauffeuren, daß die Nummer am hinteren Kennzeichen auf 30 Meter Entfernung hell beleuchtet ist, obwohl sie dieses Verlangen wie feststeht auf keine Vorschriften stützen können. Ein von der Verteidigung geladener Sachverständiger, ein Autodroschkenbesitzer bekundete, daß die Lampe, die der angeklagte Chauffeur führt, tatsächlich jene sei, die von der Polizei nicht nur zugelassen, sondern empfohlen sei.

Im letzten Frühjahr sei den Autobesitzern schriftlich von der Polizei die Mitteilung geworden, daß diese Lampe, die eine bestimmte Firma liefert (die Polizei gab den Namen an) von der Polizei geprüft, für gut befunden und vorgeschlagen worden sei. Die meisten der Chauffeure und Autobesitzer haben diese Lampe auch angeschafft, der Stempel, den die Polizei auf das hintere Kennzeichen drückt, beziehe sich auch auf die Lampe.

Der Ingenieur suchte diese Feststellungen abzuschwächen, wobei er verriet, daß er nicht einmal in den Vorschriften genau orientiert ist; er mußte wiederholt im mitgebrachten Reglement nachlesen. Das hinderte den Mann aber nicht, zu erklären, daß er den Chauffeur für schuldig halte.

Das Gericht sprach den Chauffeur frei und überbürdete auch diesmal die Kosten der Verteidigung und der Führung des Entlastungsbeweises der Staatskasse. Das wird aber die Nürnberger Polizei nicht hindern, wie seither die gleichen törichten Anzeigen zu machen. Solchen Chauffeuren, die nicht organisiert sind und denen die Organisation nicht wie in diesen Fällen Rechtsschutz gewährt, bleiben eben in der Regel die Strafen. Ihre Strafliste wird auf diese Weise immer länger und schließlich wird ihm der Fahrschein entzogen.

Es ist nötig, einmal öffentlich gegen dieses Treiben der Nürnberger Polizei zu protestieren. Die Nürn-

berger Polizei muß einmal bei sich selbst erst Ordnung schaffen. Mit dem Oberingenieur, der die Zulassungsprüfung der Fahrzeuge vorzunehmen hat, wird sehr häufig gewechselt. Der Nachfolger weiß in der Regel nicht, was bei seinem Vorgänger Norm war, daher fortwährend diese großen Unstimmigkeiten und törichten Anzeigen.

Es ist aber auch nötig, daß, wenn auf Grund von Strafen einem Chauffeur der Fahrschein entzogen werden soll, daß vorher geprüft wird, warum der Chauffeur die fraglichen Strafen erhielt und unter welchen Umständen sie erfolgten. Nach den Methoden der Nürnberger Polizei ist eine lange Strafliste kein Beweis, daß der betreffende Chauffeur unfähig oder unwürdig ist, einen Fahrschein zu besitzen. Die mechanische Art, die bis heute bei der Polizei bei der Fahrscheinenzulassung üblich ist, muß geändert werden und einer vernünftigeren Methode weichen. Die Nürnberger Chauffeure haben alle Ursache, darauf zu dringen, daß die dortige Polizei ihr Verhalten den Chauffeuren gegenüber und ihre Vorschriften einer ganz gründlichen Prüfung und Aenderung unterzieht, sonst könnte es der Fall sein, daß in diese Dinge einmal mit einer recht hellen, von der Polizei aber nicht genehmigten Lampe hineingeleuchtet wird.

Ein neuer Beitrag zum Kapitel Arbeiterverdrängung durch die Maschine im Hamburger Hafen.

Es ist schon etwas lange her, in Nr. 43 des „Courier“ vom 23. Oktober war es, als wir uns mit einem Prospekt beschäftigten, der rühmte, in welcher vortrefflicher Weise die Firma Weichert in Leipzig durch ihre Maschinenanlagen den Unternehmern im Hafen Hunderttausende erspart und zugleich die Hafenarbeiter aus der Arbeit drängt. Die „Deutsche Arbeit, geberzeitung“ greift in ihrer Nr. 49 vom 4. Dezember darauf zurück. Zwar etwas spät, aber jedenfalls wollte sie beweisen, daß jener bürgerliche Gelehrte Recht hat, der die „Arbeit, geberzeitung“ das schlechteste unterrichtete Organ nannte. Die edle Vertreterin der Ausbeuterinteressen polemisiert gegen das „Hamburger Echo“, das damals fast wörtlich mit dem „Courier“ übereinstimmte.

Der Zweck der etwa 150 Zeilen in der „Arbeit, geberzeitung“ ist angeblich, den Beweis zu führen, daß die Nationalökonomie der „Genossen“ über den engsten Kreis alltäglicher Beobachtung nicht hinaus reicht, wenn man nicht annehmen will, daß es sich um eine bewußte agitatorische Verdrehung der tatsächlichen Verhältnisse handelt. Jedenfalls aber ist die Freude, die die Genossen bei dem Fortschritt der Technik angeblich empfinden, Heuchelei. Sofern man nicht annehmen will, daß die „Arbeit, geberzeitung“, die ja Publikationsorgan des „Arbeit, geber“-Verbandes Hamburg-Altona, sowie des „Arbeit, geber“-Verbandes Unterelbe ist, von diesen den Auftrag erhielt, das Streben der Hamburger Hafenarbeiter nach Verkürzung der Arbeitszeit auf literarischem Wege, v o l l s w i r t s c h a f t l i c h, totzulügen, bleibt nur die Annahme, daß diese Nummer der „Arbeit, geberzeitung“ an die Firma Weichert in Leipzig gesandt wurde, um zu beweisen, wie schön sich ein Inserat der Firma gerade in der „Arbeit, geberzeitung“ ausmachen müßte. So bekommt man Inserate — ohne Reβολver. Diesen verwendet man besser gegen die Arbeiterorganisationen. Wahrscheinlich schlägt diese angenehme Gazette aber beide Fliegen mit einer Klappe. Daß der sanfte Wippenstoß der Hamburger Hafengewaltigen gewirkt hat, ist auch aus dem Schlußsatz des Artikels deutlich zu erkennen. Es heißt dort: „Im übrigen behalten wir uns vor, auf das wichtige und interessante Thema der Wechselbeziehungen zwischen menschlicher Arbeitskraft bei späterer Gelegenheit noch ausführlich zurückzukommen.“ Das ist für den Armen, der dies Blatt berufsmäßig zu lesen gezwungen ist, eine schreckliche Androhung, die nach den Proben aus der vorliegenden Nummer noch schrecklicher wird.

Wir schreiben in der Nummer 43 des „Courier“ folgendes:

„Somit der Prospekt. Sein Verfasser ist Kaufmann. Von ihm können wir nicht verlangen, daß er auch die Schattenseiten des technischen Fortschrittes hervorhebt. Vielleicht hat er sie nicht einmal erkannt, sonst würde er sie von seinem Standpunkt aus als empfehlendes Moment mit angeführt haben. Diese Schattenseite ist die Z u r ü c k d r ä n g u n g d e s H a f e n a r b e i t e r s d u r c h d i e M a s c h i n e. Wir sind nicht gegen den Fortschritt, gegen die technische Entwicklung... aber hervorheben wollen wir immer wieder, daß es Pflicht der Gesellschaft ist, auch die Arbeiter teilnehmen zu lassen an den Errungenschaften der Kultur, des menschlichen Geistes. Wenn die Arbeiter immer nur die Leidtragenden sein sollen, wenn sie von jeder neuen Erfindung die Verdrängung von ihren Arbeitsplätzen fürchten müssen, dann kann es keinen Menschen wundern, wenn sie den Kulturfortschritt mißtrauisch, als ihnen etwas feindliches betrachten... Für die Hafenarbeiter ist die Parole angebracht der technischen Umwälzung längst gegeben: L o h n e r h ö h u n g u n d e i n e d u r c h g r e i f e n d e A r b e i t s z e i t v e r k ü r z u n g . . . !“

Die Scharfmacherzeitung weiß es aber besser, sie sagt, durch diese Parole entpuppen wir uns als Gegner des technischen Fortschritts. Also auf gut Deutsch gesagt, wenn die Arbeiter eine Anteil von den Früchten des technischen Fortschrittes für sich verlangen, dann werden die Unternehmer technische Verbesserungen nicht mehr einführen. Da sie durch die „unverschämten Forderungen“ der Arbeiter dazu ge-

zwingen werden, sind diese Feinde des Fortschritts — Schrumm! Diese Beweisführung hat den Vorzug, recht einfach zu sein, mit der Logik steht sie aber auf recht gespanntem Fuß. Dafür ein Beispiel aus dem Hamburger Hafen. Vor der Einführung der Getreideheber, hatte die H. M. L. schon eine mechanische Löschmethode für Getreide eingeführt. Das war ein technischer, ein Kulturfortschritt, da die menschliche Arbeitskraft durch die mechanische von der recht ungesunden Arbeit „befreit“ wurde. Lange dauerte die Herrlichkeit jedoch nicht, als sich herausstellte, daß diese Löschmethode nicht genug in die Taschen der Aktionäre schaffte, wurde die mechanische Arbeitskraft wieder durch menschliche ersetzt. Hier wurde ein Kulturfortschritt nicht durch die Forderung der Arbeiter vereitelt, sondern durch seine Unrentabilität, durch die Profitlosigkeit der Unternehmer.

Die „Arbeitgeberzeitung“ sagt dann, durch die Maschine werden überhaupt keine Arbeiter verdrängt, weil die Herstellung neuer Maschinen auch neue Arbeitskräfte verlangt. Das ist nur zum Teil richtig, denn auch die Herstellung der Maschinen wird durch den technischen Fortschritt vereinfacht und macht menschliche Arbeitskräfte frei. Wenn die Arme der Arbeitslosen trotzdem nicht in dem gleichen Verhältnis wächst, wie der technische Fortschritt auf allen Gebieten des menschlichen Lebens, so ist das einzig das Verdienst der Gewerkschaften. Die „Arbeitgeberzeitung“ heißt sich vor Freude fast in den Schwanz, wenn sie offene Türen einrennt und beweist, daß die „Veredelungstheorie“ Schiffbruch gelitten habe, sie vergißt aber ganz, daß das, soweit es zutrifft, ein Verdienst der Arbeiter selbst ist. Was die bürgerlichen Philantropen angingen, haben die Arbeiter eifrig fortgesetzt: Das Streben nach der Verkürzung der Arbeitszeit. Aber dieser Einwand der „Arbeitgeberzeitung“ ist, soweit er die Hamburger Hafenarbeiter betrifft, völlig falsch. Es nützt den einigen hundert Hafenarbeitern, die durch die Getreideelevatoren, Kohlenheber usw. arbeitslos wurden, absolut nichts, daß in Leipzig, Braunschweig oder vielleicht gar im Ausland, bei dem Bau der Maschinen einige Metallarbeiter mehr ange stellt werden. Der Ausgleich vollzieht sich nicht von heute auf morgen, er dauert Jahre lang und ist nie ein vollständiger. Und so schnell findet ein Hafenarbeiter, der vielleicht 20 Jahr hindurch den Profit der Hafenherrn mitschaffen half, eine Beschäftigung in anderen Berufen nicht. Die „Arbeitgeberzeitung“ scheint das auch zu fühlen, deshalb leugnet sie schließlich, daß die Maschine überhaupt Hafenarbeiter verdrängt. Ueber die Wirkung der Maschinenanlagen auf die Arbeiter, von denen wir in dem angegriffenen Artikel sprachen, schreibt sie: „Es kommt . . . eine wirkliche Verdrängung von Transportarbeitern durch die neue Anlage gar nicht in Frage, vielmehr ist nur der . . . Betrieb mit besseren und zweckmäßigeren Apparaten ausgedrückt worden.“ Dies „vielmehr“ des Unternehmerorgans ist sehr gut, es ist eine überzeugende und verblüffende leichte Beweisführung. Aber sie wird noch besser, wenn wir die dann folgenden Sätze lesen. Das Blatt fährt fort: „Es sind allerdings diejenigen Leute überflüssig geworden, die sonst das Einschaukeln der Kohlen . . . besorgten.“ Also eine „wirkliche Verdrängung“ von Transportarbeitern findet nicht statt, sie werden nur „überflüssig“. Dies „überflüssig“ ist ein echt kapitalistischer Begriff, wie eine alte zerrissene Hose überflüssig wird, wenn man sich eine neue gekauft hat, die stärker ist und besser ausfällt, so ist für ein kapitalistisches Presseerzeugnis ein Mensch überflüssig, wenn eine Maschine dem Unternehmer mehr einbringt und unermüdlicher arbeitet. Diese „überflüssigen“ Leute werden aber gleich zu „nützlichen Elementen“ und „Stützen der Gesellschaft“, wenn sie ihre Arbeiterehre verkaufen und Streikbrecher werden sollten.

Wir erfahren sodann, daß der Umstand, daß die Einschaukler „überflüssig“ geworden sind, „nur eine verhältnismäßig geringe Rolle spielt“. Was schadet es denn, wenn einige Hafenarbeiter verhungern, das ist gegen die riesige Masse der Arbeiter „verhältnismäßig gering“. In der Verhältnismäßigkeit läßt sich das kaum ausdrücken. — Unterehmermoral. — Aber das Unternehmerorgan will seine Behauptung auch beweisen. Nachdem es darauf hingewiesen hat, daß die neue Einrichtung eine schnellere Beförderung der Schiffe gestattet, schreibt es wörtlich:

„Dadurch nun, daß die Schiffe durch Verkürzung der Liegezeiten eine größere Zahl von Fahrten unternehmen können, wird einer Verminderung an Arbeitsgelegenheit geradezu vorgebeugt. Denn der nunmehr beschleunigte Verkehr muß im Gegenteile eine Vermehrung der gebrauchten Arbeitskräfte im Gefolge haben; das einzelne Schiff wird ja öfter beladen und entladen, so daß also ganz unzweifelhaft die Arbeiterschaft vermehrte Gelegenheiten zu lohnender Arbeit erhält. Die Unlogik der Genossen oder eben die absichtliche Entstellung der Tatsachen, wie sie freilich der sozialdemokratischen Taktik zu eigen ist, hat sich also bei diesem Anlaß wieder einmal glänzend kundgetan.“

Wenn man ins Faß der Danaiden noch so eifrig füllt, es wird wegen der bekannten Ursache doch nicht voll, wenn man Null zu Null schlägt, so ergibt es nach Adam Meise immer nur Null, wenn man eine Säge immerwährend wiederholt, eine Wahrheit wird doch nicht drauß, — bei der „Arbeitgeberzeitung“ ist es anders. Wenn ein Einschaukler, und auf diesen Arbeiter, der durch die Maschine arbeitslos wurde, kommt ein esoterischer Mann, mit leerem Magen dem Kohlendampfer nachschaut, dann hat er wenigstens die Gewißheit, daß der Dampfer im Jahre eine Meile mehr machen kann, d. h. ihm einmal mehr keine Arbeit gibt, als er früher bei diesem Dampfer welche

hatte. Und deshalb spielt der Umstand, daß er „überflüssig“ geworden ist, „nur eine verhältnismäßig geringe Rolle.“ Und eine solche Zeitung spricht von Unlogik — der andern. Noch fraglicher wird die Logik des Ausbeutertums dadurch, daß der Bedarf nach Kohlen keineswegs wächst, weil sie schneller und billiger entlösch werden. In Wirklichkeit geht die Einfuhr der Kohlen denn auch zurück. Es ist also auch mit dieser Behauptung nichts. Nun behauptet das Blatt noch, daß durch die Maschine die herzustellenden Produkte verbilligt werden. Wie liegt aber die Sache in Wirklichkeit? Bei den Maschinen, die im Hafen arbeitervdrängend gewirkt haben, ist dies nicht der Fall. Weder Steinkohlen noch Getreide sind billiger geworden. Dafür sorgen der Staat und die Kartelle, und Preisconventionen der Unternehmer. Und ähnlich gehts bei den meisten Produkten. Regierung und Unternehmer arbeiten Hand in Hand, um die gegenwärtigen Wirkungen des technischen Fortschritts für sich zu usurpieren. Da aber die Unternehmer den größten Teil an sich raffen, hält die Regierung sich schadlos, indem sie uns neue indirekte Steuern auferlegt. Und so haben wir angeichts der technischen Entwicklung für das zu kämpfen, das uns in einem zweckmäßig eingerichteten Staat, der nicht von der Phrase der „göttlichen Weltordnung“ angeknüttelt ist, von selbst zufallen müßte. Wir wiederholen, unser Kampf gilt nicht der Maschine, so dumm wie uns die „Arbeitgeberzeitung“ gerne haben möchte, sind wir eben nicht, sondern einzig jener Schicht von Menschen, die unstillbar genug ist, alle Wohlthaten der fortschrittlichen Entwicklung für ihre Klasse in Anspruch zu nehmen.

Zur Frage der Rechtsgiltigkeit der Tarifverträge.

Bekanntlich entbehren die Tarifverträge jeder Rechtsgrundlage, nur die Gewerbegerichte versuchen den Tarifverträgen rechtsverbindende Kraft zu geben. Die ordentlichen Gerichte stehen zumeist den Tarifverträgen und ihren Wirkungen geradezu widdersinnig gegenüber, was ein vor einigen Tagen vor der zuständigen zweiten Zivilkammer des Landgerichts III in Berlin zum Ausrag gebracht Rechtsstreit wieder einmal drastisch bewiesen hat. Dem Streitfalle lag folgender Sachverhalt zu Grunde:

Für das Töpfergewerbe in Berlin ist ein Tarifvertrag zwischen Töpferinnung und Zentralverband der Töpfer abgeschlossen. Sonstige Vertragsabschlüsse liegen für das genannte Gewerbe in Berlin nicht vor. Nun hat sich in Berlin eine Anzahl Gehilfen unter der Firmierung „Girsch-Dunderich“ zusammengesamt, die meist bei den durch den Zentralverband wegen Nicht-einhaltung des Lohntarifs gesperrten Firmen als Arbeitswillige und somit unter Tarif arbeiten. Ein zureisender Töpfer L., der örtlichen Verhältnisse unumwunden geriet gleichfalls in diesen Verein und trat durch dessen Vermittlung bei der durch den Verband gesperrten Firma Meißner in Arbeit. Meißner zahlte im Einverständnis mit den Firichen pro Stück 1.— M. unter Lohnzettel. L. trat, nachdem er bei Meißner einige Defen gesetzt hatte, zum Zentralverband über und klagte nunmehr beim Berliner Innungsschiedsgericht auf nachträgliche Herauszahlung von 1.— M. pro Stück. Das Innungsschiedsgericht gab L. Recht und verurteilte Meißner zur Zahlung. Damit war dieser jedoch nicht zufrieden und ging an das Amtsgericht, das nunmehr Meißner Recht gab. Hiermit war wieder L. nicht einverstanden und legte Berufung beim Landgericht ein. Das Landgericht entschied gleichfalls zu Gunsten des tarifbrechenden Meißners. Es erklärte u. a.:

„Es müßte als erwiesen angenommen werden, daß L. mit M. vereinbart habe, daß der Lohn für jedes Stück Arbeit 1.— M. unter Tarif betragen soll. Der als Zeuge vernommene Töpfer F. habe unter Eid bekundet, daß er L. zu M. gesandt und ihm gesagt habe, daß bei diesem 1.— M. pro Stück unter Tarif gearbeitet werde. L. sei deshalb stillschweigend damit einverstanden gewesen, daß er weniger Lohn bekommen, als im Tarif vorgesehen sei. Es frage sich nun, ob eine derartige Abmachung gültig sei. L. sei der Innung mit dem Zentralverband der Töpfer vereinbarten Tarif gebunden sei und daß eine Vereinbarung, es solle weniger Lohn gezahlt werden, als im Tarif vorgesehen, unzulässig sei, weil im Tarifvertrag vorgesehen ist, daß Sonderabmachungen nicht zulässig sind. Diese Ansicht sei irrig. Ein Tarifvertrag sei, wie in der Literatur überwiegend anerkannt ist, für den einzelnen Dienstvertrag nur insoweit maßgebend, als hinsichtlich der Höhe der Vergütung ausdrücklich oder stillschweigend auf den Tarifvertrag Bezug genommen wird. Der Tarifvertrag sei lediglich eine Norm, die mangels anderer Abreden Geltung hat. Auch wenn im Vertrag stünde, daß Sonderabmachungen unzulässig seien, so hindere dies M. nicht, mit dritten andere Vereinbarungen zu treffen. Ob ihm eine derartige Vereinbarung der Organisation gegenüber, mit der er den Vertrag geschlossen, schadenerschaftlich macht, sei eine Frage, die hier nicht zu erörtern sei. Das Verlangen M.'s auf Aufhebung des Schiedsspruchs sei aber berechtigt, wenn eine Abrede der Parteien, der Beklagte soll billiger, als im Tarif vorgesehen, arbeiten, gültig ist.“

Nach diesem merkwürdigen Entscheide gelehrter Richter sind also Sonderabmachungen zulässig. Dadurch wird jedem Unternehmer Gelegenheit gegeben, einen für seinen Ort und seine Branche vereinbarten Tarifvertrag zu brechen. Allerdings nur dort, wo Innungsschiedsgerichte sind, die ja bekanntlich als letzte entscheidende Instanz nicht in Betracht kommen. Am

Gewerbegericht ist stehende Praxis, solche Unternehmer, die den für die Mehrheit der Gewerbeangehörigen des Ortes abgeschlossenen Tarif nicht innehalten, ins Unrecht zu setzen und zur Zahlung zu verurteilen. An Innungsschiedsgerichten allerdings auch, indessen fehlt jedoch diesen die Kraft der endgültig entscheidenden Instanz.

Der zitierte Urteilspruch schlägt nicht nur der Praxis an den Gewerbegerichten ins Gesicht, er wirkt auch in jeder Hinsicht gewerbeschädigend, denn er öffnet der Schundkonkurrenz Tür und Tor. Der Urteilspruch zeigt ferner, daß die Innungsschiedsgerichte diese „Konzeption an den Mittelstand“ sich als gewerbeschädigend und in ihrer Wirkung als mittelstandsfreundlich erweisen. Die Gewerbegerichte haben, weil in den meisten Fällen endgültig entscheidende Instanz, als solche eine größere Macht und Bedeutung und bringen dem, was dem Gewerbe nützt, mehr Verständnis entgegen, als gelehrte Richter, die den Erscheinungen im Erwerbsleben und dem, was diesem frommt, vielfach völlig widdersinnig gegenüberstehen.

Interessant ist auch die Wendung im Urteilspruch, die die Frage unerörtert lassen will, ob M. durch die Organisation schadenerschaftlich zu machen sei. Die Richter sollten doch wissen, daß ein Gehilfenverband ohne juristisches Recht ist und es ihm deshalb einfach unmöglich ist, einen tarifbrechenden Unternehmer schadenerschaftlich zu machen. Wer hier schließlich etwas unternehmen könnte, das wäre die Innung selbst, die in dem Verhalten eines solchen Unternehmers eine gewerbeschädigende Tendenz erblicken könnte. Ob aber die Einsicht in den Innungen soweit reicht, um solche Schritte zu unternehmen, dürfte in den meisten Fällen zweifelhaft erscheinen.

Aus dem Auslande.

Der Zentralverband der Transportarbeiter in Belgien wird nun endlich zur Tatkraft. Am 16. Oktober fand eine vorbereitende Konferenz in Brüssel statt, zu der Vertreter von Brüssel, Gent und Lüttich erschienen waren. Die Vertreter waren sich einig in der Ansicht, daß nur die Zentralisation, mit ihrer modern eingerichteten Leitung, ihrer Methode, ihrer einheitlichen und praktischen Buchführung, allein imstande ist, gegen die Arbeitgeber anzukommen. Es wurde beschlossen, daß der Zentralverband drei Beitragskategorien umfassen soll und zwar: die erste Kategorie, welche 60 Centimen per Woche zu zahlen hat, hat ein Recht auf 2 Fr. Unterstützung per Tag bei Streik oder Aussperrung, auf 1,50 Fr. per Tag während 50 Tage Arbeitslosigkeit, auf 1,50 Fr. per Tag während 54 Tage bei Krankheit und 75 Cent. bei Unfall während derselben Zeitdauer; die zweite Kategorie, welche 40 Centimen per Woche bezahlt, hat ein Recht auf 2 Fr. Unterstützung per Tag bei Streik oder Aussperrung, auf 1 Fr. per Tag während 36 Tage bei Arbeitslosigkeit, auf 1,25 Fr. per Tag während 36 Tage bei Krankheit und auf 50 Cent. bei Unfall während derselben Zeitdauer; die dritte Kategorie, welche 20 Cent. per Woche bezahlt, hat nur ein Recht auf Unterstützung von 2 Fr. per Tag bei Streik oder Aussperrung. Ueber die Einrichtung einer Pensions- und Sterbekasse sowie über die Bestimmungen und Reglemente wurde am 1. November weiter beraten. Es wurde beschlossen, alle im Transport- und Magazinsbetrieb beschäftigten Arbeiter aufzunehmen: Kutscher, Frachtführer, Fuhrleute, Pferdepfleger, Chauffeure, Straßenbahner, Speicher- oder Magazinarbeiter usw. Am 20. November fand noch eine Zusammenkunft in Brüssel zwecks endgültiger Erledigung der Arbeiten statt. Beschlossen wurde, an alle Gruppen ein Exemplar des angenommenen Statuts zu versenden mit dem Wunsch, daß es noch vor Neujahr besprochen werden möge, damit der Kongreß, der im Januar stattfinden soll, definitiv mit der Einrichtung der Zentrale beginnen kann. Die Zentrale wird sich sofort bei der Landeszentrale der belgischen Gewerkschaften und bei der F. L. F. anschließen. Wollen sich von den Gruppen welche der Arbeiterpartei anschließen, so steht dem nichts im Wege, aber die daraus entstehenden finanziellen Verpflichtungen müssen sie selbst tragen. Nach langer Vorarbeit werden die Transportarbeiter Belgiens nun hoffentlich rasch dem Ziele zueilen.

Streik der Stauerarbeiter in Frederikshavn-Norwegen. Der Stauerarbeiterverein beschloß am 11. Juli im ganzen Distrikt die Arbeit niederzulegen. Ursache des Konflikts waren hauptsächlich die Stauer (Arbeitgeber), welche ferner über die Arbeitsverhältnisse geherrscht hatten. Dieses bewirkte eine Schmutzkonkurrenz ohne gleichen. Um diese Verhältnisse zu beseitigen, arbeitete der Stauerverein einen Vorschlag zu einem Tarif aus und bat die Mafser, zu einer Verhandlung zu kommen. In dieser Versammlung verständigte man sich über die Erhöhung verschiedener Sätze des Tarifs und wurde dieser im ganzen von den Mafsern anerkannt; ausstehend war nur noch, sich mit den Stauern (Arbeitgebern) zu verständigen und dieses erschien den Arbeitern eine leichte Sache zu sein. In diesem Glauben ging man bereitwilligst darauf ein, die Unterzeichnung des Tarifs 8 Tage auszusetzen. Die Arbeiter meinten keinen Grund zu haben, sich diesem zu widersetzen, da Kontrakte und Verabredungen innerhalb der verschiedenen Korporationen zwischen den Arbeitern und den Arbeitgebern bestanden. Diese galten 1 Jahr jeweils, mit dreimonatlicher Kündigung. Man war nun sehr erstaunt, als die Arbeitgeber mit einem Vorschlag zu einer Uebereinkunft an die Arbeiter gelangten. Der Vorschlag lautete auf 3 Jahre und sollte den Arbeitgebern ein Mann-Weib und 10 pCt. des Bruttoverdienstes, wie auch 3 pCt. Zuschuß von den Mafsern zur Reichsversicherung sichern. Dieses betrachteten die Arbeiter als ein Ultimatum, da die bestehenden Vereinbarungen ab seitens der Stauer (Arbeitgeber) nicht zur vereinbarten Zeit gekündigt waren.

Es kam auch eine Versammlung der Arbeiter, Maller und Stauer zustande, ohne daß jedoch eine Einigkeit erzielt werden konnte, da die Maller verlangten, daß die Arbeiter den von den Stauern unterbreiteten Vorschlag auf 3 Jahre unterzeichnen sollten. Das Verlangen fanden die Stauerarbeiter unannehmbar und die Arbeit wurde eingestellt. Nun war der Verein aber keinem Verbands angegeschlossen. Die Stauerarbeiter waren früher organisiert, fanden es aber nicht rechtntragend und dieses bekamen sie jetzt zu fühlen. 1910 unorganisiert zum Kampf gegen die Arbeitgeber zu gehen, das hatten sie nicht bedacht. Die Sache sah recht schlecht aus, als sie dem Vorsitzenden des Norwegischen Hafen- und Transportarbeiterverbandes überlassen wurde, damit dieser suche den Konflikt abzuwickeln. Man hatte bereits 30 deutsche Streikbrecher, die an Bord eines deutschen Dampfers arbeiteten, importiert und es war auch geplant, einen eigenen Arbeitsnachweis (wie in Schweden) zu errichten. So war die Lage, als der Verein sich zum Verbands anmeldete. Nach einigen Tagen Unterhandlung gelang es, zu folgenden Bedingungen die Einigkeit unter den Parteien herbeizuführen: Die Uebereinkunft wurde gezeichnet auf 3 Jahre mit den von den Arbeitern vorgeschlagenen Erhöhungen und auf 1 Jahr mit den Stauern und der alten Ordnung. Die Uebereinkunft ist von allen Parteien unterzeichnet. Der Streik war damit beendet und die Streikbrecher wurden heimgeschickt.

Lohnbewegung der Hafenarbeiter in Valermos Italien. Nach zäher Ausdauer und einer Bewegung von 4 Monaten haben die Hafen- und Kohlenarbeiter, beschäftigt an Bord, Raits und Eisenbahn, eine bedeutende Lohnzulage und Beschränkung der Arbeitsstunden erzielt. In einer endgültigen Zusammenkunft an der sich die Vertreter der Arbeitgeber, der Handelskammer und der organisierten Hafenarbeiter beteiligten, wurden die Löhne der Arbeiter um 10 pCt. erhöht. Extrastunden werden mit 65 Centesimo per Stunde bezahlt. Die Arbeitszeit beträgt 9 1/2 Stunden. Auf Dampfern, welche fertig gemacht werden und abfahren müssen, können die Extrastunden im Winter bis 10 Uhr, im Sommer bis 12 Uhr abends ausgedehnt werden, aber die Sonntagsarbeit, die seit ungefähr 4 Jahren eingeführt worden war, wurde dafür abgeschafft. Dieser Vertrag tritt am 1. Januar 1911 in Kraft. Es ist dem geschickten Vorgehen der Leiter der Hafenarbeiter, Ripione und Sposito, zu danken, daß es nicht erst zum Streik kam.

Kongress der Handels- und Transportarbeiter in der Schweiz. Der Kongress wurde am 13. November in Zürich abgehalten. Er war notwendig geworden, weil sich die Organisationen der Handels- und Warenhausangestellten in Zürich und St. Gallen dem Verbands anschließen wollten. Nach längeren Debatten über die eventuellen Anschlußbedingungen wurde der Anschluß einstimmig vollzogen und dem Verbands eine stattliche Zahl neuer Mitglieder zugeführt. Durch den Anschluß wurde eine Statutenrevision notwendig. Die Verträge wurden von 30 auf 40 Rappen erhöht, der Kollege Walter als Sekretär wiedergewählt und die Redaktion des Verbandsorgans einem besonders angestellten Redakteur übertragen, der die Arbeit im Nebenamt zu besorgen hat. Seit den drei Jahren seines Bestehens hat der Verband sehr gute Fortschritte gemacht.

Zur Lage der Kutscher in Lissabon. Der Droschkenkutscher hat keinen Lohn, er hat kaum 1/4 der Tagesentnahme. Dagegen ist er verpflichtet, den Stallburischen zu bezahlen, 1/2 Maß Futter, Kurjelin oder Melasse für die dem Fuhrherrn gehörenden Pferde zu kaufen, ferner Lichte, um die Wagen der Fuhrherren zu erleuchten, ferner die durch die Associação da Propaganda de Portugal vorgeschriebene Uniform zu beschaffen, sowie die Strafen für eventuelle Uebertretungen zu bezahlen. Gelegentliche Arbeitsstunden haben sie nicht. Für diejenigen, welche am Tage arbeiten, gilt die Zeit von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends; für diejenigen, welche nachts arbeiten, von 8 Uhr bis Tagesanbruch, einerlei welche Temperatur und welches Wetter. Wenn sie den Fuhrherren nicht eine gewisse Summe (wenigstens 3 Milreis täglich = 13,65 Mt.) auszuhändigen, so ist dies ein Grund, um sie zu entlassen. Dabei ist der Kutscher oftmals gezwungen, vom Publikum mehr zu verlangen, als wie der Fahrpreis nach der Tabelle beträgt, nur um den Fuhrherren befriedigen zu können. Außerdem wird der Kutscher auch als Dieb verspottet. Je mehr er auszuhändigt, desto mehr wird verlangt. Allen Kutschern wird ein gewisses Tagesgeld für den Stallburischen abgezogen, wofür dieser die Geschirre und Pferde zu reinigen hat. Der Kutscher hat jedoch nicht über den Stallburischen, der von seinem Gelde bezahlt wird, zu verfügen, im Gegenteil, der Fuhrherr sagt, der Knecht gehört ihm. Meistens hat der Fuhrherr dem Kutscher am Ende des Monats mehr abgezogen, als der Lohn des Burischen ausmacht, aber den Ueberschuß behält der Fuhrherr natürlich selbst. Die Stallburischen und Wäscher, sowohl für Droschen als auch für Mietzgepante, sind gezwungen, des Nachts und am Tage zu arbeiten, und zwar für 500 reis (2,30 Mt.) und 600 reis (2,75 Mt.). Es gibt auch Fuhrherren, die ihnen auch 700 reis (3,20 Mt.) bezahlen, aber es gibt auch andere, die nur 400 reis (1,82 Mt.) bezahlen. Man merke aber, daß sowohl für die einen als auch für die anderen der Dienst des Nachts und am Tage nur mit wenig Mühe verbunden ist. Ihre Schlafstelle ist in den Pferdeställen zusammen mit den Pferden, was doch unbedingt eine Gefahr für die Gesundheit ist. Was die Mietzkutsher anbelangt, so ist ihr Lohn 400 reis (1,82 Mt.) für Tag und Nacht, das ist von 6 Uhr morgens bis zum nächsten Tage um 6 Uhr morgens. Bei besonderen Anlässen hat er im Wagenstuppen stets zur Verfügung zu stehen. Ihm obliegt das Reinigen der Pferde, mit welchen er arbeitet, der Geschirre und Beschläge. Er muß die Schwärze für die

Geschirre kaufen, ferner das Putzzeug und die Bürsten zum Reinigen der Geschirre und der Pferde. Sodann muß er die Schäden bezahlen, die dem Wagen zufällig zustößen. Es gibt auch Kutscher, die auch die Pferdegeschirre zu bezahlen haben, wenn diese im Gebrauch zerfallen. Mit einem Worte, bis jetzt liefert der Fuhrherr dem Kutscher nur die Wagen, Geschirre und die Pferde und ersetzt sie nur gezwungenermaßen. Vor zwei Jahren ernannte der Verband der Kutscher eine Kommission, die sich mit den Arbeitgebern dahin verständigen sollte, daß die Lichte kostenlos geliefert werden sollten. Die Kommission erlangte auch verschiedene Zugeständnisse, aber einige Firmen forderten dafür andere Gegenleistungen gegen Unterschrift, wie die Bezahlung der Beschädigung von Geschirren und Wagen, der Medikamente für kranke Pferde, Husten, Deichselstellen usw., so daß es zu keiner Regelung kam. Heute ist die Situation aber anders, denn die Republik gibt den Arbeitern etwas mehr Freiheit wie die Monarchie, unter der ja jede unserer Regierung zur Verbesserung der Lebenslage unterdrückt wurde. Es sind jetzt Schritte unternommen worden, eine Verbindung in diesem Zustande herbeizuführen dadurch, daß durch Vermittlung einer zu erwählenden Kommission eine Petition an die Regierung gerichtet wird, um mit ihr die Sachlage zu prüfen und zu verhandeln. Es wird jetzt überall unter den Arbeitern lebhaft agitiert.

Aus der Gerichtspraxis.

Uebereifer eines Amtsanwalts. Im Juni 1910 streikten die Kutscher der Firma L. Hagel in Harburg. Um dieses der Arbeiterschaft bekannt zu geben, wurden Laufzettel folgenden Inhalts hergestellt und durch die Streikenden verteilt:

Achtung! Kutscher und Arbeiter
Harburg!
Die Kutscher der Firma
Louis Hagel

sind in eine Lohnbewegung eingetreten. Mehrfache Verhandlungen hatten keinen Erfolg, da die Firma auch nicht das Geringste bewilligen will. Die Kutscher haben die Arbeit eingestellt.

Ueber den Betrieb ist die Sperre verhängt. Kein aufgefällter Kutscher und Arbeiter darf dort in Arbeit treten.

Die organisierten Arbeiter Harburgs werden dringend ersucht, für Bekämpfung der Sperre mit zu sorgen.

Deutscher
Transportarbeiter-Verband.

Als verantwortlicher Verleger kam unser Gauleiter Wagener in Betracht. Einer der Streikenden verteilte die Zettel an Straßenpassanten und wurde, weil er dazu keine polizeiliche Erlaubnis hatte, von einem Schutzmänn notiert. Bisher waren in solchen Fällen polizeiliche Strafverfügungen die Folge. Ein künftiger Jurist weiß aus solcher Sache aber mehr zu machen. Es wurde gegen den Verleger und den Zettelverteiler ein Strafverfahren eingeleitet wegen Vergehen gegen § 152 und § 153 der St.-G.-O., § 49 des St.-G.-B. und Uebertretung nach § 91 des Preussischen Gesetzes vom 12. Mai 1851. Den Satz: „Kein aufgefällter Arbeiter darf dort in Arbeit treten“ sah der Amtsanwalt für eine schwere Beleidigung etwaiger Arbeitswilligen an. Auch sollte die Uebertretung eine Nötigung enthalten. Der Ausdruck: „Ueber den Betrieb ist die Sperre verhängt“ enthalte eine Drohung. Verleger und Zettelverteiler sollten gleich schwer gesündigt haben, da aber der Verleger noch als Verleitet zu der nicht erlaubten öffentlichen Verteilung angesehen wurde, mußte dieser auch schwerer bestraft werden. In der Schöffengerichtsverhandlung am 6. September beantragte der Amtsanwalt nach vorgemerkter Beweiserhebung gegen den Verleger W. nur eine Woche und gegen den Verteiler B. drei Tage Gefängnis, sowie Entziehung und Vernichtung noch vorhandener Laufzettel und der zum Drucken benutzten Platten.

Den Angeklagten war es ein Leichtes, die Auslegungsmöglichkeit des Amtsanwalts zu zerflücken und kam das Gericht nach längerer Beratung im Falle W. zu kostenlosem Freispruch, wegen der unerlaubten Verteilung erhielt B. eine Geldstrafe von 3 Mt.

Man sollte es gar nicht für möglich halten, daß durch eine Staatsanwaltsbrille ein „Nichts“ wie ein schweres Verbrechen erscheinen kann. Unseren Unternehmern wäre es eine große Befriedigung, hätte die Auslegungsmöglichkeit des Staatsanwalts in solcher harmloser Bekanntmachung, wie die vorliegende, immer eine Gefängnisstrafe zur Folge. Vorläufig ist es aber noch nicht so weit, nur wurden der Staatskasse unnötige Kosten und den „Missetätern“ Lauferei und Zeitverwärtnis gemacht.

Betriebsgefahr und Verschulden. Urteil des Reichsgerichts vom 13. Juli 1910. Es ist leider eine nicht wegzuleugnende Tatsache, daß die Arbeiter, die an ihrer Arbeitsstätte erhöhten Betriebsgefahr ausgesetzt sind, infolge Gewöhnung an die Gefahren, trotz aller Warnungen und Anordnungen sich leichtfertig bewegen und so schlimme Unfälle sich zuziehen. Dies mußte auch in folgendem Falle festgestellt werden.

Der bei der Firma B. in Arbeit stehende Arbeiter S. wurde, als er am 8. Oktober 1906 auf dem Güterbahnhof Deutsch-Wilmersdorf Kohlen im Wagen ferner Arbeitgeberin unladen sollte, von einer beim Rangieren abgestoßenen Lokomotive erfaßt und erlitt dabei solche Verletzungen, daß ihm der rechte Fuß abgenommen werden mußte. Die Lagererheerungsgenossenschaft zu Berlin gewährte dem Verunglückten nach Maßgabe des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes Entschädigung und forderte nun Ersatz ihrer Aufwendungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes und wegen Verschulden des Rangiermeisters B. von dem

Preussischen Eisenbahnsiskus. Die Klage wurde in allen Instanzen abgewiesen. Der 6. Zivilsenat des Reichsgerichts erklärte:

Das Berufungsgericht (Kammergericht Berlin) stellt fest, daß S. sich zwischen den Schienen des Rangiergleises befand, als er überfahren wurde, und daß er vorher von dem Rangiermeister B. eingehend gewarnt worden war, das Geleis zu betreten, da Wagen darauf geschoben werden würden. Andererseits nimmt es an, daß weder eine Erhöhung der Betriebsgefahr vorlag, noch daß dem B. der Vorwurf eines Verschuldens trifft. Dieser Sachverhalt rechtfertigt nicht bloß die Annahme eines schweren Verschuldens auf Seiten des Verunglückten, sondern läßt es auch als rechtlich begründet erscheinen, diesen bei der nach § 254 B. G. B. gebotenen Abwägung dieses Verschuldens mit der allgemeinen Betriebsgefahr jeden Schadenersatzanspruch dem Siskus gegenüber zu verjagen. Die Revision macht u. a. geltend, der Zeuge B. habe bekundet, das Herabfallen von Kohlenstücken auf das Geleis sei nicht zu vermeiden, gewöhnlich würde dieses dann von den Arbeitern betreten, um die Kohlenstücke wegzunehmen, es solle dies nicht sein, komme aber immer wieder vor, sie wirft dem Berufungsgericht vor, daß es diese Aussage bei der Abmessung des Schuldgrades nicht berücksichtigt habe. Dazu halte es aber keine Veranlassung. Die Revision übersieht, daß das Berufungsgericht auf Grund derselben Aussage festgestellt, daß die Arbeiter stets weggetreten wurden, wenn sie das Geleis betraten. Das Betreten der Geleise ist daher vom Beklagten nicht geduldet worden. Im vorliegenden Falle war aber außerdem dem S. das Betreten des Rangiergleises ausdrücklich verboten worden.

Die Revision wurde daher zurückgewiesen.

Zusammenstoß eines Eisenbahnzuges mit einem Wagen. (Urteil des Reichsgerichts vom 10. Oktober 1910.) Am 12. Mai 1908 stieß ein Zug der preussischen Staatsbahn auf einem Eisenbahnübergange kurz vor Mitternacht mit einem der Firma B. in B. gehörenden Fuhrwerke zusammen. Hierbei wurden Wagen und Geschirr beschädigt, auch ein Pferd derart verletzt, daß es getötet werden mußte. Die Firma verlangte Schadensersatz. Ihr Anspruch wurde vom Landgericht dem Grunde nach für berechtigt erklärt und die Berufung vom Oberlandesgericht Hamm zurückgewiesen. Der beklagte preussische Eisenbahnsiskus legte Revision ein, jedoch ohne Erfolg. Der 6. Zivilsenat des Reichsgerichts führte aus:

Ein mitwirkendes Verschulden des Fuhrmanns Sch. hat das Oberlandesgericht ohne Rechtsirrtum verneint. Der Berufungsrichter geht davon aus, daß die Schranke am vorausgehenden Nachmittag nur bis zur schrägen Stellung aufgezogen war, obgleich damals kein Zug kam. Hieraus folgert er, daß Sch. die schräge Stellung für sich allein nicht für ein Zeichen zu halten brauchte, daß ein Zug zu erwarten sei. Hätten aber die Schranken in der schrägen Stellung nicht stillgestanden, sondern sich abwärts bewegt, so sei es entschuldbar, wenn er die Bewegung in der dunklen Nacht nicht bemerkt habe. In dieser Ausföhrung ist kein Rechtsirrtum zu erkennen, ihre tatsächliche Nichtigkeit unterliegt nicht der Nachprüfung. Weiter verkennt der Vorderrichter nicht, daß Sch. sich auch um andere Umstände kümmern mußte, aus denen das Herannahen des Zuges erkennbar war. Er unterstellt das ordnungsmäßige Funktionieren der Läutevorrichtung und hält für erwiesen, daß Sch. bei dem Geräusch des Wagens die Glockentöne ohne Fahrlässigkeit überhören konnte. Bezüglich der Laternen des Zugs hält er es für wohl glaublich, daß sie bei dem unklaren Wetter erst in den Gesichtsbereich des Fuhrmanns kamen, als er sich bereits innerhalb der Schranken befand. Alle diese Erwägungen sind tatsächlicher Natur. Nicht zu beanstanden ist es ferner, wenn das Berufungsgericht nicht prüft, ob es dem Sch. möglich gewesen wäre, die Schranke emporzuheben und das Fuhrwerk noch vor dem Herankommen des Zugs über die Schienen hindüberzubringen, denn es bemerkt mit Recht, daß es für einen normalen Menschen kein Verschulden bedeute, wenn er angesichts einer so großen und plötzlich eintretenden Gefahr in Bestürzung gerate und vor allem an die Rettung des eigenen Lebens denke. Da hiernach der Vorderrichter den dem beklagten Siskus obliegenden Beweis, daß bei dem Unfall ein Verschulden des Sch. mitgewirkt hat, einwandfrei nicht für gelungen erachtet hat, so erscheint die Revision nicht begründet. Die Revision wurde deshalb zurückgewiesen.

Vor dem Gottesberger Schöffengericht hatte sich am 27. September der frühere Kutscher, jetzige Lagerhalter Ernst Kluge aus Waldenburg zu verantworten. Die Anklage lautet auf fahrlässige Körperverletzung. Der Tatbestand ist folgender:

Am 21. Juli d. J. fuhr der Angeklagte mit einem einspännigen Brotwagen die Fürstensteinerstraße in Gottesberg hinunter; als er bei der abschüssigen Stelle — Fleischermeister Schwarzer — die Bremse anzog, bemerkte er, daß dieselbe nicht funktionierte; demzufolge mußte er, weil das Pferd den beladenen Wagen nicht halten konnte, schneller als gewöhnlich fahren. Als K. von der Fürstensteinerstraße in die Schützenstraße einbog, hatte er immer noch nicht das Pferd so in Gewalt, um jeden Moment halten zu können. In dieser Ecke spielten die beiden Schulknaben Alfred und Hellmut Burkert mitten auf der Straße. Als sie den Brotwagen sahen, wollten sie auf den Bürgersteig laufen, dem Alfred glückte es, Hellmut wurde von den rechten Hädem erfaßt, welche ihn über das Bein und den Leib gingen. Hellmut Burkert ist von dem praktischen Arzt Dr. Berty behandelt worden, hat 14 Tage im Bett gelegen, ist jetzt wieder gesund und sind irgend welche nachteilige Folgen nicht zurückgeblieben. Der Angeklagte, sowie sämtliche Zeugen sagten so aus, wie der wirkliche Tatbestand ist.

Amtsanwalt Bürgermeister Polke: Der Angeklagte, welcher 11½ Jahre lang Kutscher gewesen ist, ist Leiter des Fuhrwerks und hat dafür zu sorgen, daß alles am Wagen funktioniert, die größte Sorgfalt hätte er, weil doch die Wege im Waldenburger Revier so abschüssig sind, auf die Bremse legen sollen; dies hat er nicht getan, er hat somit fahrlässig gehandelt. Die Sicherheit auf der Straße muß gewährleistet werden, deswegen verlange ich eine exemplarische Strafe; weil aber der Angeklagte noch unbestraft ist, so ist dies strafmildernd. Antrag: 30 Mt. Geldstrafe evtl. 6 Tage Gefängnis. Verteidiger Rechtsanwalt Goldschmidt: Fahrlässigkeit liegt hier nicht vor, sondern ein unglücklicher Zufall. Wer 11½ Jahr in einer Stellung als Kutscher sich befindet und Tag für Tag dieselbe Tour fährt und bis jetzt, trotz der vielen Straßenpolizeiüberordnungen, ohne Strafen davon gekommen ist, von dem kann man wirklich nicht sagen, er habe fahrlässig gehandelt. Ein unglücklicher Zufall war, als die Bremse im kritischen Moment nicht funktionierte, trotzdem bei früherer Benutzung desselben Wagens dieser Uebelstand sich nicht bemerkbar gemacht hatte. Die Straße ist für den Verkehr und nicht als Spielplatz für die Kinder da, weiter seien gar keine Tafeln da, wo die Schnelligkeit, welche ein Fuhrwerk haben soll, vermerkt wäre, es ist also in das Belieben jeden Kutschers gestellt, wie schnell er fahren will. Im übrigen passieren auch Automobil-Unglücke bei höchsten Herrschaften und bis jetzt hat man noch nichts gehört, daß die Chauffeure dieser höchsten Herrschaften wegen fahrlässiger Körperverletzung verurteilt worden wären. Ich beantrage Freisprechung. Sollte das Gericht jedoch auf Bestrafung erkennen, um eine geringe Geldstrafe.

Urteil: 10 Mt. oder zwei Tage Gefängnis. Begründung: Zweifellos hat der Angeklagte fahrlässig gehandelt, indem er sich vorher nicht überzeugt hat, ob auch die Bremse tatsächlich in Ordnung sei; er hätte auch wissen müssen, daß gerade an den Straßenecken Kinder oder Erwachsene den Weg kreuzen und hätte langsam in die Schützenstraße einbiegen sollen. Er hätte auch Zeit genug gehabt, das Tempo des Pferdes zu mäßigen, indem doch die Entfernung vom Fleischermeister Schwarzer bis zur Unglücksstelle eine große sei. Mit Rücksicht auf die bisherige Unbescholtenheit des Angeklagten und weil derselbe sonst einen guten Eindruck mache, sei auf die niedrige Strafe erkannt worden. Die Kosten des Verfahrens trägt der Angeklagte.

Leipzig. Ist eine zur Besprechung von Lohn Differenzen berufene Versammlung von Arbeitern einer Firma öffentlich? Wegen Lohn Differenzen hielten die Arbeiter der Schüttschen Holzindustrie in der Gegend von Ronitz in Westpreußen eine Versammlung ab, zu der auch die Gewerkschaftssekretäre der verschiedenen Verbände und einige Filialleiter eingeladen wurden. Kurz vor Beginn der Versammlung erschien der Wachtmeister B. und verlangte Zuweisung eines Platzes als Vertreter der Polizeibehörde. Als ihm dies verweigert wurde und B. die Versammlung für aufgelöst erklärte, forderte der Gewerkschaftssekretär Sch. o p p e l die Teilnehmer auf, nicht zu gehen, da die Polizei nicht das Recht habe, eine nicht öffentliche Versammlung aufzulösen. Später wurden durch den Wachtmeister, der sich in zwischen Instruktionen beim Amtsvorsteher geholt hatte, und einigen Gendarmen die Namen der Teilnehmer festgestellt, trotz des Protestes des Sch., der die Teilnehmer aufforderte, ihre Namen nicht zu nennen. Dabei ergab sich, daß sechs Teilnehmer keine Schüttschen Arbeiter waren. Gegen den Gewerkschaftssekretär Sch. wurde beim Schöffengericht Ronitz Klage wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt erhoben, die Sache aber später an die Strafkammer verwiesen, da das Schöffengericht sich für unzuständig erklärte. Die Strafkammer kam zur Freisprechung des Gewerkschaftssekretärs Sch. Die Tatbestände sowohl des § 110 des Strafgesetzbuches (öffentliche Aufforderung zum Ungehorsam gegen behördliche Anordnungen) und des § 111 (öffentliche Aufforderung zur Begehung einer strafbaren Handlung) seien nicht gegeben. Im vorliegenden Falle könne von einer öffentlichen Versammlung keine Rede sein, da lediglich ein individuell begrenzter Personenkreis Zutritt gehabt habe; auch könne infolgedessen von einer Aufforderung zur Begehung einer strafbaren Handlung keine Rede sein. Allerdings hätten sich sechs fremde Arbeiter in der Versammlung befunden; aber diese erhalte dadurch noch nicht den Charakter einer öffentlichen, daß sich einige fremde Personen einschleichen. Die Staatsanwaltschaft legte gegen dies Urteil Revision beim Reichsgericht ein, die zu einer Aufhebung des Urteils und Zurückverweisung an die Vorinstanz führte. Der höchste Gerichtshof begründete seinen Spruch damit, daß allerdings von keiner öffentlichen Versammlung gesprochen werden könne, daß aber die Teilnehmer der Aufforderung, sich zu entfernen, in jedem Falle, auch wenn die Auflösung zu Unrecht erfolgt sei, hätten Folge leisten müssen. Den Versammelten stehe nicht das Recht zu, die Zuständigkeit der behördlichen Anordnungen zu prüfen. Wenn nun der Gewerkschaftssekretär die Versammlung zum Weiterbestehen aufgefordert habe, habe er sie damit zu einer strafbaren Handlung im Sinne des § 111 des Strafgesetzbuches aufgefordert.

Aus unserem Beruf. Arbeiterinnen.

Würzburg. Einen ganz annehmbaren Erfolg erzielten die organisierten Trägerinnen des „Fränkischen Volksfreundes“ durch unsere Organisation. Der von der Ortsverwaltung der Geschäftsleitung unterbreiteten

Forderung, den Austragslohn pro Exemplar und Monat von 10 auf 12 Pf. zu erhöhen, wurde von seiten der Geschäftsleitung nach zweimaligem Unterhandeln zugestimmt.

Auch im „Generalanzeiger“ wurde durch unsere Agitation eine Erhöhung des Tragelohnes von 7 auf 8 Pf. verursacht. Leider verhinderte die Rückständigkeit der dort tätigen Trägerinnen eine angemessene durchgreifende Verbesserung des Verhältnisses in diesem Betriebe. Bei den anderen Zeitungsunternehmungen werden die Trägerinnen wie folgt noch entlohnt: „Würzburger Journal“ pro Exemplar 13 Pf., „Landeszeitung“, täglich, pro Exemplar 17 Pf., „Fränkisches Volksblatt“ bei zweimaligem Austragen pro Exemplar 13 Pf.

Den heutigen Verhältnissen entsprechen die heutigen Austragslöhne keineswegs mehr, und ist nur durch Anschluß an die Organisation die Durchführung einer anständigen Bezahlung möglich.

Automobilführer.

Hamburg I. Klagen der Autoführer. In mehreren sehr gut besuchten Betriebsversammlungen beschäftigten sich die bei der S. G. D.-M.-G. angestellten Fahrer mit der Tatsache, daß es in letzter Zeit diesen Leuten sehr schwer sei, den Ansprüchen des fahrenden Publikums zu genügen, weil zeitweise nicht genügend Strom zum Fahren vorhanden ist. Trotz aller Beschwerden ist bis jetzt keine Besserung eingetreten und es wird auch voraussichtlich während der nächsten Monate wohl kaum zu erwarten sein. Es kommt vor, daß Batterien ausgegeben werden, die nach Abschließung von fünfzehn Kilometer Wegestrecke total ausgepumpt sind. Dadurch sind die Führer gezwungen, die Fahrt zu unterbrechen und die Fahrgäste müssen eben sehen, wie sie weiter kommen. Nicht oft machen dann diese Fahrgäste dem Autoführer Vorwürfe und sind auch schon Beschwerden bei den Fahrherren erfolgt, aber Abhilfe gibt nicht. Da nun der Lohn der Fahrer zum Teil von den Fahrgabegeldern abhängt, sind diese dadurch in ihren Einnahmen geschädigt. Die Leute sind der Meinung, daß eine Verringerung eintreten müsse und eventuell ein fester Lohnsatz eingeführt werde.

Fensterputzer.

Königshütte. Nun ist es uns gelungen, auch hier in Königshütte für unsere Kollegen einen recht günstigen Tarif abzuschließen. So haben die Kollegen außer der Erhöhung des Lohnes, eine Verkürzung der Arbeitszeit um durchschnittlich 4½ Stunden pro Woche erreicht. Ferner erhalten sie Bezahlung der Ueberlandarbeit, einen Zuschlag von 50 pCt. bei Wascharbeiten, Sommerurlaub und noch verschiedene andere Vorteile. Der Vertrag hat folgenden Wortlaut: Die wichtigsten Positionen lauten:

1. Regelung des Lohnes.

Der Anfangslohn für Putzer, welche ein Jahr im Berufe tätig sind, beträgt 23,— Mt. pro Woche, steigend halbjährlich um 50 Pf. pro Woche bis zum Höchstlohn von 25,— Mt., ohne Abzug. Aushilfsputzer erhalten pro Tag 4,— Mt. Putzer, welche den ganzen Tag auswärts beschäftigt sind, erhalten außer dem Fahrgehalt 50 Pf. Extraentschädigung pro Tag. Für Wascharbeiten, welche am Tage ausgeführt werden, wird 50 pCt. Zuschlag bezahlt.

2. Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt vom 1. April bis zum 30. September um 6 Uhr morgens und endet um 5½ Uhr abends. In diese Zeit fallen zwei Stunden Ruhepause.

Die Arbeitszeit vom 1. Oktober bis 31. März beginnt um 6½ Uhr morgens und endet um 5 Uhr abends. In diese Zeit fallen 1½ Stunden Essenspause. Vom 1. April bis 30. September wird an den Sonnabenden die Arbeit um 5 Uhr beendet. Die Touren müssen fertig gestellt werden. Falls nach den Touren dringende Arbeit vorliegt, muß dieselbe ausgeführt werden.

3. Ueberstunden.

Ueberstunden dürfen nur in dringenden Fällen geleistet werden und ist die Stunde mit 60 Pf. zu bezahlen. Als Ueberstunden gilt die Zeit von 6 bis 9 Uhr abends. Nacharbeit soll ebenfalls nur in dringenden Fällen geleistet werden, und ist die Stunde mit 1,— Mt. zu bezahlen. Als Nacharbeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Für Wascharbeiten wird ein Zuschlag von 50 pCt. bezahlt.

4. Lehrlingswesen.

Lehrlinge erhalten einen Anfangslohn von 15,— Mark pro Woche, steigend von Vierteljahr zu Vierteljahr um 2,— Mt. Nach einem Jahre ist der Lohn für gelebte Putzer zu zahlen. Auf fünf Putzer darf nur ein Lehrling eingestellt werden.

5. Urlaub.

Die Putzer erhalten nach einjähriger Tätigkeit 1 Tag, nach zweijähriger Tätigkeit 2 Tage, nach dreijähriger Tätigkeit 3 Tage Urlaub im Jahre unter Fortzahlung des Lohnes.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit die Kollegen daran erinnern, daß sie nun erst recht ihre Pflicht tun müssen. Die Herren Unternehmer müssen sehen, daß die organisierten Arbeiter pflichtbewußter und zuverlässiger als die unorganisierten sind.

Dieser Tarifabschluß soll zugleich eine Mahnung an die unorganisierten Putzer in Reuthen und Gleiwitz darstellen. Gerade in diesen beiden Orten sind die Kollegen doch wahrlich nicht auf Rosen gebettet. Die Kollegen haben es in der Hand, auch hier menschenwürdige Zustände zu schaffen, wenn sie nur wollen. — Aber sie wollen nicht! Schimpfen und die Faust in der Tasche halten, das tun sie. Aber

damit ist es auch genug! — Den Weg zum Verband finden Sie nicht, da langt es nicht für den Beitrag. Dafür finden sie aber den Weg nach der geliebten Stammbesuche. Hier wird nun dem größten Feind der Menschheit — dem Alkohol geopfert; hier sorgen sie durch Vertilgung großer Mengen Fusel dafür, daß den Junkern und Junkergetoffen, die dem Volke alle Lebensmittel und Bedarfsartikel ungeheuer verteuert haben, das große Portemonnaie gefüllt wird. — Aber hier legen auch viele jungen Leute den Keim zu einem frühzeitigen Tode. In diesen Stätten holen sich die Kollegen die Schwindsucht. Wollen sie denn das? Muß denn das sein? Lassen sie sich nicht warnen vor dem frühzeitigen Tode des armen Kollegen St. in Gleiwitz. Mit 25 Jahren wurde er hinweggerafft und er hätte doch noch so gerne gelebt. — Kollegen! Wir gehen einer schweren Zeit entgegen. Wir brauchen Männer! Männer gedeihen aber nicht in den Dörfchen. Sie gedeihen nur an jenen Stätten, wo man bestrebt ist, die Arbeiter aufzuklären, sie mit dem Hülfsmittel der Wissenschaft auszurüsten. Darum muß hinfort für die Kollegen die Lösung sein: „Fort aus der Dörfchen. Hinweg mit dem Junkerfusel! Hinein in die Organisation!“

Hafenarbeiter, Stinneschiffer und Flößer.

Wohlfahrts-Einrichtungen. Eine Wohlfahrts-Einrichtung soll bekanntlich die Spar- und Unterstützungskasse des Hafenbetriebsvereins darstellen: Das ist Humburg. Die „Wohlfahrt“ besteht darin, daß die Arbeiter ihre Gelder in die Kasse abladen und die Unternehmer mit diesem Gelde wirtschaften und verdienen. Erfreulicherweise bricht sich in den Kreisen der Arbeiter immer mehr die Erkenntnis Bahn, daß die so viel gerühmten Einrichtungen der Unternehmer, die Arbeiterwohnungen, die Pensions-, Spar- und sonstigen Kassen-Einrichtungen im Grunde nur dem Unternehmer zum Vorteil gereichen. Ihm sichern sie einen Stamm billiger und zufriedener Arbeiter, während diese durch solche „Wohlfahrts-Einrichtungen“ in jeder Weise in ihrer Bewegungsfreiheit gehemmt und an der Besserung ihrer Wirtschaftslage gehindert werden. Daß aber solche „Wohlfahrts-Einrichtungen“ den Arbeitern auch direkte Verluste bringen, zeigt ein Vorfall in Seifhennersdorf in Sachsen, wo kürzlich eine große Weberei in Konkurs geraten ist. Anlässlich des 50jährigen Bestehens dieser Fabrik, vor etwa 18 Jahren, hat der damalige Besitzer 50 000 Mt. gestiftet. Aus dieser Stiftung sollte den Arbeitern nach 10jähriger Beschäftigung ein Zuschuß zum Lohn und nach 30jähriger Beschäftigung sogar eine Pension gezahlt werden. Der Fabrikant ist sicherlich damals für seine „hochherzige Stiftung“ überschwenkend gefeiert worden. Aber die Geschichte hat ihm nicht viel gekostet, denn das Stiftungskapital blieb im Geschäft stecken. Ebenso wurde das Geld der Fabriksparkasse im Betrieb verwendet. Um dem Unternehmer eine Freude zu bereiten, haben sich die jämmerlich entlohnten Arbeiter und Arbeiterinnen immer noch einige Pfennige abgedarbt und sie in der Fabriksparkasse angelegt. Nun, wo die Firma in Konkurs geraten ist, ist nicht nur die „hochherzige Stiftung“ zum Teufel, auch die Sparpfennige der Arbeiterschaft. Das Geld steckt in der Konkursmasse und für die Arbeiter wird davon nicht viel abfallen. Dafür sind sie um eine Erfahrung reicher. Sie werden künftig die „Wohlfahrt“ der Unternehmer mit kritischeren Augen betrachten.

Aber man braucht garnicht an solche Katastrophen zu denken. Viel häufiger sind die Schädigungen der Arbeiter durch rücksichtslose Entlassung. Die Statuten der Kassen sind alle so abgefaßt, daß niemand seine Ersparnisse wieder bekommt. Und wenn ein Arbeiter ordnungsmäßig seine Stellung kündigt, um seiner Ersparnisse nicht verlustig zu gehen — bei einigen wenigen Kassen ist das ja möglich — dann findet der Unternehmer stets einen Grund, ihn vorzeitig zu entlassen — und schmunzelnd freicht er die Ersparnisse des dummen, sparsamen Arbeiters ein. Diese, gegen den unbedenklichen Gerechtigkeitssinn des Volkes auf das allerhöchste vertöpfende Methode, wird unbegreiflicherweise von den höchsten Gerichten gestützt. So wird aus Essen unter dem 2. Dezember 1910 folgendes berichtet:

„Der Prozeß ehemaliger Kruppischer Arbeiter gegen die Pensionskasse der Firma Krupp und gegen die Firma selbst, hat jetzt vor dem Oberlandesgericht in Hamm seine Erledigung gefunden. Die Kläger, Mitglieder des christlichen und des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes, hatten gegen das Urteil des Landgerichts in Essen, durch das ihre Klage auf Rückzahlung von Pensionskassen-Beiträgen abgewiesen worden war, Berufung eingelegt. Diese wurde vom Oberlandesgericht in Hamm kostenpflichtig abgewiesen.“

Und da wegen die zünftigen Juristen noch über die Rechtsfremdheit des Volkes zu zernern. Freilich, wenn das Recht es erlaubt, daß der reiche Unternehmer vom armen Arbeiter einen Teil des Lohnes einfach nicht bezahlt, denn auf etwas anderes läuft ja die freiwillige Beitragszahlung nicht heraus, dann versteht das Volk die „Recht“ allerdings nicht: Die Arbeiter haben alle Ursache, sich vor dieser Fesseln zu hüten.

Ein Märtyrer des Systems. Vor dem Spandauer Schöffengericht war kürzlich der Arbeiter Karl N i p m a n n wegen Verleumdung, Mötigung und Vergehen gegen den § 153 der Gewerbeordnung angeklagt. Die Anklage resultiert aus dem Streit der Hafenarbeiter im Juli d. J. bei der Firma H. P. Thomas. Der Angeklagte nahm in seiner Eigenschaft als Verbandskollege der Streitenden die Gelegenheit wahr,

sich bei den ihm bekannten Schiffern nach dem Stand der Bewegung zu erkundigen. Bei dieser Gelegenheit verbot ihm der von der Firma Thomas angestellte Wägener als „Aufsichtsbeamter“ des Hafens und der Eisenbahn die Zugangsstraße zum Hafen. Als Wägener der Aufforderung Ritzmanns, sich zu legitimieren, nicht nachkam, sondern sich noch weiter als „Aufsichtsbeamter“ aufspielte, soll ihn der Angeklagte durch die Ausdrücke: „Nachtgroschenjunge“ und „Afrikaner“ beleidigt haben. Ferner soll der Angeklagte den Angeklagten Häublein der Firma Thomas durch Ausdrücke wie „Lausejunge“ beleidigt haben. Der Angeklagte gibt an, daß er zu der Beleidigung als Erwiderung auf Häubleins Bemerkung: „Sie hungern den ganzen Tag hier herum und stecken unsern Herrgott den Tag ab und mästen sich von den Arbeitergroschen“ gekommen sei. Auf die Frage des Verteidigers, ob H. sich dieses Ausdrucks gegen R. bedient habe, erklärt derselbe zuerst: „Nein!“, dann meint er, er könne sich nicht mehr genau entsinnen. Als der Verteidiger nochmals in den Zeugen einwirkte, wehrte der Vorsitzende in barschem Tone weitere Fragen mit der Bemerkung ab: „Also der Zeuge kann sich nicht mehr entsinnen.“ Die Anklage wegen Nötigung und Vergehen gegen den § 153 der Gewerbeordnung mußte fallen gelassen werden, weil der Arbeitswillige Niere, der jetzt in den königlichen Instituten arbeitet, sich in Widersprüche verwickelte. Auch die Anklage wegen Vergehens gegen den § 153 der Gewerbeordnung fiel, weil keinerlei Tatbestand für solche Behauptung vorlag.

Das Gericht erkannte nach kurzer Beratung, dem Antrage des Anwalts entsprechend, auf eine Gesamtkasse von 2 Monaten Gefängnis für drei Beleidigungen. Und das, wiewohl die Beleidigungen lediglich wörtliche und in der Erregung über dem Angeklagten zugefugte Beleidigungen gefallen waren. Würde das Gericht einen Arbeitgeber ebenso verurteilt haben?

Gegen das unhaltbare Urteil ist selbstverständlich Berufung eingelegt.

Bremerhaven. Mitgliederversammlung der Schauer und Stauer vom 27. November 1910. Zuerst wurde das Antrags nach Arbeit mißbilligt. Es wurde einstimmig beschlossen, daß von jetzt ab die beidseitigen Wägener ihre sämtlichen Leute von der Ecke zu holen haben, widrigenfalls mit diesen nicht gearbeitet wird. Der Grund ist, unlesbamen Scherereien aus dem Wege zu gehen. Ein weiterer Fall behandelt das Vorgehen zweier wohlbekannter Wägener, welche einen unserer Kollegen bei der Polizei denunzierten, aus leicht begreiflichen Gründen, wer sich des Braters Streikts entsinnen kann und Solidaritätsgefühl besitzt. Dieses wurde, nachdem der betreffende Kollege den Hergang der Sache erläutert hatte, hart kritisiert. Der Punkt wurde bis zur Erledigung der Klage vertagt, und wird den Kollegen empfohlen, den beiden Wägener ihre Aufmerksamkeit zu widmen. Die Solidarität zu wahren wurde den Kollegen aus Herz gelegt, die Beschlüsse unter allen Umständen durchzuführen. Ein diesbezüglicher Antrag wurde einstimmig angenommen. Ein weiterer Nebelstand ist das An-Bord-bringen von Getreide an die Getreidedämpfer, welches tariflich bezahlt werden muß, aber leider nicht allwärts durchgeführt wird. Es wurde beschlossen, daß sämtliches Getreide an Bord zu liefern ist, wie tariflich festgelegt; insoweit haben die Empfänger von Getreide auch diesbezüglich zu lieferndes Getreide an Bord zu liefern, inklusive leere Säcke. Zum Geburtstag des alten Genossen Schmalfeldt wurde in der Versammlung ein Telegramm abgefaßt und dem zugestimmt. Freiwillig wurde von jedem Mann in der Versammlung ein Beitrag gegeben, zur Deckung der Kosten des Telegramms. Der Ueberschuss fällt dem Wahlfonds zu.

Der Verkehr im Hamburger Hafen im November ist gegenüber dem Oktoberresultat zurückgegangen, wie sich aus nachstehender Tabelle über den eintommenden Schiffsverkehr ergibt.

	1910		1909	
	Schiffe	Netto R.-T.	Schiffe	Netto R.-T.
Januar	1 101	918 793	971	805 818
Februar	1 112	827 469	892	807 933
März	1 431	1 005 393	1 231	952 929
April	1 555	1 125 904	1 541	1 078 574
Mai	1 561	1 165 279	1 649	1 150 455
Juni	1 504	1 116 354	1 667	1 080 428
Juli	1 496	1 025 811	1 753	1 102 839
August	1 547	1 078 647	1 546	1 013 429
September	1 591	1 071 752	1 615	1 101 013
Oktober	1 599	1 191 642	1 582	1 102 217
November	1 466	1 069 098	1 372	1 043 613
Zusammen	15 963	11 596 142	15 819	11 237 248

Wesentlich abgenommen hat die Zahl der Schiffe, da im November die kleine Schifffahrt schon eingeschränkt zu werden pflegt. Für die bisher verfloßenen elf Monate ergeben sich für die Häfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen folgende Vergleichszahlen:

	1910		1909	
	Netto R.-T.	Netto R.-T.	Netto R.-T.	Netto R.-T.
Hamburg	11 596 142	11 237 248	11 596 142	11 237 248
Rotterdam	9 922 374	8 946 674	9 922 374	8 946 674
Antwerpen	9 826 472	9 265 670	9 826 472	9 265 670

Ueber die Lage der Hafenarbeiter in Schweden schreibt der Vorsitzende Lindley: Wir haben während der verfloßenen Zeit eine besonders intensive Agitation betrieben. Zwei Agitatoren sind ständig auf Reisen, alle Plätze des Landes besuchend und wir haben hierbei bei den einen in Gotenburg ungefähr einen Monat stationiert. Dieser Platz ist der am härtesten angegriffene. Ein erfreuliches Vorwärtsschreiten ist jedoch zu verspüren und wir hoffen bereits im kommenden Jahre in fester Position zu stehen. Dieses scheinen auch die Unternehmer zu befürchten, weshalb sie versucht haben, uns jetzt einige unvorteilhafte Abmachungen aufzuzwingen. Vor einiger Zeit wurde uns unsere

seitherige Vereinbarung mit der großen Erzfesellschaft Grängesberg-Erforsund gekündigt. Die Arbeitgeber hatten in der neuen Vorlage einige sehr große Lohnherabsetzungen vorgenommen. Unter anderem hatte man den Lohn für den Hauptartikel (Erz) um zirka 40 pSt. herabgesetzt. Bei den Unterhandlungen traten die Arbeitgeber in rücksichtsloser und herausfordernder Weise auf, während die Vertreter der Arbeiter die Sache kühl ansahen, darauf vorbereitet, jeder unvorstellbaren Abmachung ein Nein entgegenzusetzen. Ein Resultat war deshalb nicht zu erreichen und die Parteien trennten sich, um sich später in Norrköping wieder zu treffen, wo der Stauerverband seinen Hauptsitz hat. Wir sprachen offen aus, daß der Stauerverband es versuche, die große mächtige Grängesberggesellschaft vorzuschleichen, um Lohnherabsetzungen durchzuführen, auf die der Stauerverband sich später, wenn am Schlusse des nächsten Jahres wegen einer Reichsvereinbarung unterhandelt werden sollte, stützen könne. Es scheint, als ob dieses Verdict die Aktienbesitzer unruhigt hat, da die Aktien im Wert unheimlich hochgeschraubt sind und daß die Leitung der Gesellschaft sich hierdurch beeinträchtigen lassen. Als wir erneut zusammentraten, war das Entgegenkommen ein ganz anderes. Da wir uns energisch wehrten, die vorgeschlagenen Lohnreduktionen anzunehmen, wurden die Preise langsam bis zu den seitherigen erhöht. Inwiefern diesem erzielten wir sogar einige direkte Lohn erhöhungen bei gewissen Arbeiten. Eine Vereinbarung wurde nur für ein Jahr geltend getroffen, um auch diesen Platz in Verbindung mit den Unterhandlungen betreffs einer dauernden Reichsvereinbarung zu bringen. Jeder Mann am Plage gehört der Organisation an. In Verbindung mit der Frage der Agitation kann ich mitteilen, daß die Transportarbeiter in Stockholm kleine Agitationschriften haben ausarbeiten lassen, die sich an jede Gruppe für sich wenden und in denen die wirtschaftlichen und andere Verhältnisse der betreffenden Arbeiter beleuchtet werden, gleichzeitig eine Aufforderung zu gewerkschaftlichem und politischem Zusammenschluß gebend.

Hamburg I. Branche Segelmacher. Mitglieder-Versammlung am 17. November. Zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Das Organisationsverhältnis der ungelerten Arbeiter unserer Branche“, führte Warey folgendes aus: Die Organisation sei im Jahre 1889 als „Fachverein“ gegründet und umfaßte das Gebiet von Hamburg bis zur Mündung. Alle, die in diesem Gebiet das Handwerk erlernt hatten, konnten Mitglied werden. Ab 1891 konnten sämtliche deutschen Segelmacher Mitglieder werden, die hier am Orte Arbeit suchten. 1898 wurde beschlossen, Segelmacher aller Nationen aufzunehmen. Dieser Werdegang unserer Organisation hat dreierlei gezeitigt, und zwar erstens: unlesbame Konkurrenz vom Arbeitsmarkte ferngehalten, zweitens den Mitgliedern einen Totalsozialismus aneignen, der freilich verschwindet, wenn auswärts für sie gute Arbeitsplätze vorhanden sind, drittens mußte unsere Organisation sich auf die paar handwerksmäßigen Betriebe beschränken. Deshalb steht heute alles, was in den Fabriken unserer Branche arbeitet, der Organisation fern. Auch heute steht noch ein Teil unserer Kollegen auf dem Standpunkte, daß sie mit „ungelernten“ Arbeitern nicht arbeiten können, weil diese als Lohnrücker angesehen werden. Die Vorkommnisse im letzten Kampf der Werftarbeiter müssen uns gelehrt haben, daß wir diese Gegnerschaft aufgeben müssen, da wir uns dadurch nicht die Konkurrenz fernhalten. Wenn wir diese auch durch den Tarifabschluß bei den tariflich geregelten Betrieben der Handwerksmeister fernhalten, so treten die billigen Arbeitskräfte um so mehr in den Fabrikenbetrieben in die Erscheinung. Dieses wird recht fühlbar für unsere Kollegen, wenn es an „Mafarbeit“ mangelt. Redner ist der Ansicht, daß unter Berücksichtigung obiger Verhältnisse es unsere Aufgabe sein muß, alles, was in der Segelmacherbranche arbeitet, ob gelernt oder ungelert, ob männlich oder weiblich, sei zu organisieren. Dazu sei aber jetzt die geeignete Zeit, weil auch dort bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen gewünscht werden. Die Versammlung stimmte den Ausführungen zu und beschloß demgemäß. Weiter wurde beschlossen, im Monat Dezember eine Versammlung abzuhalten mit einem Referat über die Notwendigkeit der politischen und konsungensgesellschaftlichen Organisation.

Palermo und Hamburg. Die im Hafen von Palermo (Italien) an Bord, Mai und Eisenbahn beschäftigten Hafen- und Kohlenarbeiter haben nach langwierigen, viemonatlichen Verhandlungen eine bedeutende Verbesserung ihrer Lebenslage erreicht. In einer Zusammenkunft der Organisationsvertreter mit den Unternehmern, an der auch die Handelskammer teilnahm, wurde beschlossen, die Löhne der Arbeiter um 10 Prozent zu erhöhen, während die Arbeitszeit auf 9 1/2 Stunden täglich beschränkt wurde. Extrastunden sollen mit 65 Centesimo entschädigt werden. Die Ueberstunden dürfen im Winter bis 10 Uhr und im Sommer bis 12 Uhr nachts ausgedehnt werden, wenn die Schiffe fertig gemacht werden müssen. Dafür fällt aber die vor vier Jahren eingeführte Sonntagsarbeit vollständig weg. Der Vertrag tritt am 1. Januar 1911 in Kraft.

Und Hamburg? Während in Palermo die Hafenarbeiter nur noch 9 1/2 Stunden täglich arbeiten, beträgt die Arbeitszeit in Hamburger Hafen durchschnittlich 10 Stunden (für Erwerbsführer und Kaschenschiffen sogar 10 bis 11 Stunden). Eine Arbeitszeitverkürzung für den Hamburger Hafen ist eine unumgängliche Notwendigkeit. Sie ist um so berechtigter, als die Einführung der mechanischen Löschmethode im Hafen die Rentabilität der Seeschiffahrt- und Hafenunternehmern in ungenügender Weise zugenommen hat. Die Einführung der 9stündigen Arbeitszeit schädigt

deshalb die Existenzfähigkeit der Unternehmer keineswegs. Sie ist vielmehr eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit, weil die immer unsicherer werdende Existenz der Hafenarbeiter auch ihre Konsumkraft herabmindert.

Die Löhne sind in Palermo um 10 pSt. erhöht worden. Vor einiger Zeit stellten die Arbeiterführer in Hamburg durch ihre Organisationsleitung bei den Unternehmern den Antrag, den Tagelohn um etwa 4 Prozent gleich 20 Pf., von 4,80 Mk. auf 5,— Mk. zu erhöhen. Diese Forderung wurde abgelehnt, mit der höhnischen Begründung, daß zu einer Lohnreduktion eine Veranlassung nicht vorliege. Die Kontraktarbeiter stellten vor wenigen Wochen dem Hafenbetriebsverein die Forderung zu, den Tagelohn um 10 Prozent, von 5,— Mk. auf 5,50 Mk. zu erhöhen. Auch diese Forderung wurde zurückgewiesen, weil angeblich die Lebensmittelpreise gesunken seien. Und dieser Lohn im Zeitalter des 500 Millionen-Maubes, im Zeitalter des Brotwunders und der Fleischtenerung. Wahrscheinlich an „sozialem“ Verständnis lassen die Herren im Hamburger Hafen sich so leicht nicht übertreffen.

In Palermo darf die Ueberstundenarbeit im Sommer nur bis 12 Uhr, im Winter nur bis 10 Uhr nachts ausgedehnt werden. In Hamburg führten die Unternehmer nach der letzten Aussperrung der Schauerleute den Schichtwechsel ein. Dieser existiert heute noch — auf dem Papier. In Hamburg ist nach wie vor eine 36-, 48- bis 60stündige Arbeitszeit kein vorzählbare Tadel. Dafür ist Hamburg auch ein Musterhafen, der unzählige Unfälle aufzuweisen hat. Wenn Hamburg auch in allem hinter Palermo zurücksteht, in Punkt Unfallhäufigkeit geht Hamburg „in der Welt voran“. Die Abschaffung der Sonntagsarbeit ist, obgleich man sehr fromm in Hamburg ist, noch immer ein frommer Traum.

Ein Traum, aus dem die Unternehmer eines Tages grausam gerissen werden, wenn sie nicht rechtzeitig lernen, im Hafenarbeiter den Menschen zu sehen.

Dreißig deutsche Streikbrecher beschnühten in Frederikstadt den deutschen Namen. Glücklicherweise konnten sie viel Unfug nicht anrichten, da die Unternehmer ihr Ultimatum zurückzogen und die Forderungen der Arbeiter zum größten Teil anerkannten. Der deutsche Weltkrieger wurde darauf abgeschoben.

Ein neuer Kampfgenosse. Der Verband der Hafenarbeiter in Bulgarien gibt ab 1. Dezember 1910 ein vierseitiges Verbandsorgan heraus. Wir heißen den Mitkämpfer willkommen und wünschen ihm den besten Erfolg im frühlichen Kampf um die Menschenrechte der bulgarischen Hafenarbeiter.

Handelsarbeiter.

Berlin. Als einer der rücksichtslossten unserer Handelsherren entpuppte sich vor einigen Tagen aus Anlaß der Landtagswahl der Tapetenhändler Arnold Brendgen, Mauerstraße, indem er seinem Hausdiener, der acht Jahre zur vollsten Zufriedenheit bei ihm tätig war, kündigte, weil derselbe — jetzt kommt das ungeheuerliche — als sozialdemokratischer Wahlmann — seiner Wahlpflicht genüge. Kaufmann Brendgen, der Mitglied des Reichsverbandes gegen die Sozialdemokratie sein soll, war über seinen Hausdiener sehr aufgebracht, trotzdem er es für selbstverständlich erachtet, von seinen politischen Rechten Gebrauch zu machen und sich als konservativer Wahlmann wählen läßt, aber seinem Hausdiener rechnet er dasselbe zum Verbrechen an und kündigt ihm. Und solche Leute schreiben und wettern über den Terrorismus der Sozialdemokratie. Herr Brendgen täuscht sich sehr über die Wirkung der Maßregelung. Wenn er geglaubt hat, seinen Hausdiener durch die Kündigung irre zu machen und zur Unterwerfung zu bringen, so ist er gewaltig im Irrtum. Für den Gemahrgelerten ist bereits gesorgt, und wir sind überzeugt, daß er in seiner neuen Stellung niemals Sehnsucht nach den Fleischböfen des Kaufmann Brendgen verspüren wird. Handelsarbeiter, zieht die Lehre daraus, daß es notwendig ist, sich zu organisieren, sich der Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband, anzuschließen, damit wir noch energischer die brutale Willkür dieser reaktionären verbissenen Handelsherren bekämpfen können.

Schauftellergehilfen.

Hamburg I. Mit den Zuständen im Schauftellerberufe beschäftigte sich eine öffentliche Versammlung der Schauftellergehilfen der Schaufteller des Hamburger Doms, einberufen von unserem Verbands. Nach einem Referat über „Zweck und Nutzen der gewerkschaftlichen Organisation“ legte eine ziemlich ausgedehnte, bedeutende Mißstände gerade dieses Berufes veranschaulichende Denkschrift vor. Denkt doch das Gros, speziell die Dessenlichter, daß gerade in diesem Berufe, der Tausenden und Aberausenden von Leuten Beschäftigungen und Fortbewegungen gewährt, alles in bester Ordnung, zum mindesten Behandlung, Entlohnung usw. zutreffend sind. Wenn man aber auf der Gegenseite einmal die Beschäftigten selbst hört, so muß man sich tatsächlich wundern, wie es möglich ist, daß im 20. Jahrhundert in diesem Beruf geradezu menschenunwürdige Zustände existieren können. Wie in jedem Beruf, so gibt es auch hier, allerdings recht wenige, rühmliche Ausnahmen. Recht eigentümlich wird es gewiß berühren, wenn gesagt werden muß, daß für diese Beschäftigten die soziale Gesetzgebung bisher vollkommen versagte. Krankenversicherung, Unfallversicherung sind fast durchgängig für die Beschäftigten vollkommen

unbekannt. Speziell die Schlafgelegenheit für die Leute, Arbeitszeit, Beförderung fordern ebenfalls teilweise die Kritik in schärfster Form heraus. Eine weitere Versammlung ist in Aussicht genommen und werden wir auf die Verhältnisse zurückkommen. Nachstehende Resolution fand einstimmige Annahme: „Die heutige Versammlung der Schlichter erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten einverstanden. Die Versammlung verpflichtet sich, mit allen Mitteln für bessere Verhältnisse einzutreten und zunächst den Gedanken der gewerkschaftlichen Organisation unter den Berufskollegen zu propagieren und die Indifferenten aufzuklären, damit es möglich wird, mit Hilfe der Organisation der Versicherungsgegebung unterstellt zu werden und bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erzielen.“

Transportarbeiter.

Herr Wolle, das Oberhaupt des Berliner Arbeitgeberverbandes im Transportgewerbe, schämt sich anscheinend doch der Scharfmacherleistungen seines eigenen Organs. Wir haben kürzlich diese Leistungen und ihre Widersprüche im „Courier“ festgenagelt und nun wehrt der junge Mann des Herrn Wolle sich im „Wort“, auf Befehl seines Chefs, dagegen, daß dieser jene Kraut- und Rübenartikel verbrochen habe. Womit zugegeben wird, daß Herr Wolle über die Ungeheuerlichkeit seines Schreibers recht erobert ist und für den krausen Widerstand der Schreiberei keine Verantwortung übernehmen will. Wenn selbst ein Wolle seine Handlungen öffentlich desavouieren muß, dann kann man schon daraus ersehen, wie toll sie's getrieben haben müssen. Der junge Mann bekemmt also:

„Frisch, fromm und frei schiebt man, um gegen die Herren Stimmung zu machen, jene beiden erwähnten Artikel unserem verehrten Vorstehenden zu. Für uns liegt keine Veranlassung vor, das Redaktionsgeheimnis zu lüften, wir können aber den werten Herren versichern, daß sie sich gründlich auf dem Holzwege befinden. Die Herren wissen ganz genau, daß er (Herr Wolle) gerade in jenen Tagen sich um andere Dinge zu kümmern hatte, die hier nicht erörtert werden können und sollen.“

Wir wissen es wohl, daß Herr Wolle in jenen Tagen der Firma Kupfer u. Co. eifrigste Assistent geleistet hat und sich er ja jetzt dafür moralisch zusammen mit dem Geist Stinnes in Moabit auf der Anklagebank. Er erntet dort Vorbeeren, um die wir ihn wirklich nicht beneiden.

Zugleich wollen wir eine neue Kraftleistung des jungen Mannes der Firma Wolle im neuesten „Wort“ vor der großen Öffentlichkeit festnageln. Dort heißt es über die Moabiter Gerichtsverhandlung:

„Wahrlich, wenn etwas geeignet ist, weitere Kreise über die in den Reihen der deutschen Arbeiterenschaft betriebene rote Feherei aufzuklären, so sind es die Verhandlungen über Moabit in Moabit, von denen übereifrige bürgerliche Blätter schon berichten zu können vermehren, sie seien der Polizei sehr ungünstig. Haben schon die altüberbrachten Anfeindungen unserer Polizei eine starke Geschütterung durch die ausländischen Vorgänge der letzten Zeit erfahren, so haben die Verhandlungen in Moabit bisher noch nicht das geringste bewiesen, was der Annahme jener erwähnten bürgerlichen Blätter Bestätigung verleihen würde. Man warte doch gefälligst das Ende ab, bevor man urteilt. Zunächst haben wir da draußen bis jetzt in erster Reihe die der sozialdemokratischen Partei angehörigen Herren Verteidiger ihre Ansichten verlauten lassen hören, wobei es manchmal den Anschein hatte, als ob im Gerichtssaal ein kleiner Instruktionkursus über die sozialistischen Behren abgehalten werde. Daß so Gesinnte alle Polizeiverhandlungen durch eine rote Brille ansehen, nimmt nicht wunder, derartige Betrachtungen können aber nicht ausschlaggebend sein. Und auch die Aussagen der Entlastungszeugen, die bisher vorgeführt wurden, sind weder geeignet, noch dahin schlüssig, als berufene Urteile über das Vorgehen der Polizei dienen zu können.“

Wir begreifen vollständig, daß die Scharfmacher mit allen Mitteln bestrebt sein müssen, die Taten der sie schützenden Polizei zu decken, aber daß sie so ungeheuer tölpelhaft die Dinge auf den Kopf zu stellen wagen, das hätten wir doch nicht für möglich gehalten. Die Verdrehung ist ja hier mit Händen zu greifen. Nun kommt es aber nicht darauf an, von welcher Perspektive aus das „Wort“ den Moabiter Prozeß betrachtet, sondern was dessen tatsächliches Ergebnis ist. Und mit diesem Ergebnis sind die Herren Scharfmacher, das beweisen die Auslassungen der „Kreuzzeitung“ und tutti quanti, sehr unzufrieden.

Kein Recht auf Kündigungsfrist. Lohnansprüche für vierzehn Tage machte der Arbeiter A. vor der siebenten Kammer des Gewerbegerichts gegen den Kohlenhändler Sch. geltend. Dieser hatte ihn auf Empfehlung eines Bekannten zu Montag früh zur Arbeit bestellt. A. trat ihn des Morgens bei seinem Antritt nicht mehr auf dem Kohlenplatz an, und da Frau Sch. ihm keine Arbeit anweisen konnte, aber sagte, er werde ihren Mann um 11 Uhr bei dem gemeinsamen Bekannten treffen, ging er zu diesem. Dort traf er auch mit Sch. zusammen, der drei Mark Tagelohn für den Montag zusicherte, ihm jedoch nicht weiter beschäftigte. A. glaubte aber dennoch für sich die gesetzliche Kündigungsfrist beanspruchen zu können und verlangte einige Tage danach den entsprechenden Lohn von Sch., der ihm verweigert wurde. Das Gericht gab dem Beklagten recht. Es wäre Pflicht des Klägers gewesen, am Dienstag wieder zu Sch. zu gehen, und sich ihm zur Verfügung zu stellen. Er habe dies unterlassen, er könne also auch keine Ansprüche über die drei Mark für den Montag hinaus stellen. Da Sch. bereit war, diese zu zahlen, zog der Kläger die Klage zurück.

Dortmund, nette Zustände herrschen bei der Firma W. Klaas, Asphaltgeschäft, Dortmund. Nach dem Grundsatz: „Wir sind die Herrn!“ werden vor Herrn Klaas junior den Arbeitern gegenüber keine angeschlagen, die alles andere, nur nicht als humane bezeichnet werden können. Hier nur ein Beispiel dieser Handlungsweise: Auf Zeche Courl arbeiten sechs Leute von der Firma, die aber eines Morgens, da weder Holz noch Kohlen zum Heizen der Kesse vorhanden waren, nicht so mit der Arbeit vorwärts konnten, wie sonst. Herr Klaas jun. belegte dafür anstatt eines „Guten Morgens“, die Leute mit Schimpfworten. Diese Behandlungsweise setzte Herr Klaas jun. auch den ganzen Tag über fort, so daß sich endlich die Leute dagegen empörten und den Herrn ersuchten, einen anderen Ton anzuschlagen. Dies brachte ihn aber völlig aus dem Häuschen, jetzt forderte er den Betriebsführer der Zeche auf, die Asphaltarbeiter vom Rechenplatz zu weisen, doch auch das zog nicht, der Betriebsführer tat Herrn Klaas den Gefallen nicht, er mochte wohl erkannt haben, was Geisteskind Herr Klaas jun. ist. Hierauf entließ Herr Klaas jun. sämtliche Leute sofort. Wir möchten dem Unternehmer dringend raten, seinen Leuten eine andere Behandlungsweise angedeihen zu lassen, die Zeiten sind endgültig vorbei, wo die Arbeiter sich solches gefallen ließen. Wir empfehlen Herrn Klaas jun. ferner, um seine Bildung so viel als unbedingt notwendig zu fördern, einigeges schöne Buch „Ueber den Umgang mit Menschen“. Vor allem rufen wir den Arbeitern zu: „Organisiert Euch sam und sonders, dann werden den Unternehmern solche Scharfmachergeleiste am ehesten ausgetrieben. Alle hinein in die Organisation!“

Solingen. Am 6. Oktober traten die Kollegen von der Firma Schmidt u. Schmidt an die Ortsverwaltung mit der Aufforderung heran, für sie geordnete Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. Bisher wurde von der Firma ein Wochenlohn von 30,- Mark bezahlt, außerdem erhielten die Kollegen für jedes leere zurückgebrachte Faß ein Faßgeld von 5 Pf., welches durchschnittlich 3 Mt. ausmachte; letzteres wurde von der Firma ganz ungleichmäßig nach Gunst verteilt. Am 8. Oktober ging folgende Lohnforderung an die Firma ab: 30 Mt. Wochenlohn, 8 Mt. wöchentliche Spesen unter Fortfall des bisherigen Faßgeldes, 1,50 Mt. für Sonntagsdienst und 3 bis 8 Tage Urlaub im Sommer, unter Fortzahlung des Lohnes. Am 13. Oktober wurde der Gauleiter bei der Firma vorstellig, konnte aber nichts ausrichten, da der Inhaber inzwischen verreist war. Die Firma versuchte nun die Angelegenheit auf die lange Bank zu schieben, indem sie an unsere Kollegen herantrat und diese ersuchte, es so zu belassen, wie es bisher gewesen. Die Kollegen lehnten dies ab und verwiesen die Firma an das Gaubureau. Erst als die Firma ein sah, daß es den Kollegen ernst war mit ihren Forderungen, und diese am 5. November die Kündigung einreichten, ging man dazu über, dem Arbeitgeberverband die Angelegenheit zu übertragen. Nach zweimaliger Verhandlung mit dem Geschäftsführer des Arbeitgeberverbandes Dr. Hornung-Solingen, kam folgendes Abkommen zustande:

1. Die Firma zahlt den Kutschern einen Wochenlohn von 30,- Mt.
2. Die Firma zahlt den Kutschern pro Woche außerdem 8,- Mt. Spesen, dafür sind die Kutscher verpflichtet, leere Fässer usw., wie es bisher der Fall war, von der Kundschaft mit zurückzubringen.
3. Für Pferdepflege erhalten die Kutscher für den Sonntag-Morgen 50 Pf.; erstreckt sich ihre Tätigkeit auf den ganzen Sonntag, so wird insgesamt 1,- Mt. vergütet.
4. Zwei Kutscher erhalten bis zum 1. April 1911 Wohnung über den Stallungen und haben hierfür pro Woche 1,- Mt. an die Firma zu entrichten. Vom 1. April 1911 an ist die Firma berechtigt, über die Wohnungsfrage besondere Abmachungen mit ihren Kutschern zu treffen, wodurch das Lohnverhältnis nicht berührt wird.
5. Naturalbezüge und Gratifikationen kommen in Fortfall.

Die Wohnungsfrage spielte bei den Verhandlungen eine Hauptrolle. Ursprünglich war beabsichtigt, daß die beiden Kollegen die Wohnung behalten sollten, weil sie dafür auch entsprechende Arbeit zu leisten haben. Die Firma verlangte Bezahlung der Wohnung, wenn sie den Lohn bewilligen müßte. Die Kollegen erklärten, die Wohnung zu räumen, weil sie sich lieber eine passende Privatwohnung suchen wollten und weil dann auch die zu leistende Arbeit in Fortfall kommt. In dem Abkommen ist nun den Kollegen genügend Zeit gegeben, um sich nach einer passenden Wohnung umzusehen. Kollegen, wenn wir auch nicht alles erreicht haben, was wir erreichen wollten, so muß doch gesagt werden, daß wir mit dem Erfolg gut zufrieden sein können. War es bis jetzt doch in Solingen noch nicht vorgekommen, daß Kutscher Forderungen stellen. Wir haben eine ganze Reihe von Betrieben, in denen die Kollegen organisiert sind. Unsere Aufgabe muß es aber nun sein, auch den letzten Kollegen für die Organisation zu gewinnen; um für alle bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. Den fernstehenden Kollegen rufen wir zu: Hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband!

Stuttgart. Seit einer Reihe von Jahren erstreben wir hier die Errichtung einer Fahr- und Fachschule, ohne in dieser Frage viel weiter gekommen zu sein als eine Reihe Eingaben gemacht zu haben. Das Sprichwort: „Gut Ding braucht lange Zeit“ hat sich hier wieder einmal zum Schaden der Kollegen wie der Verkehrsabwicklung bewährt. Endlich scheint aber doch ein rascheres Tempo in die An-

gelegenheit zu kommen. Am Sonntag den 27. Nov. hat eine Versammlung stattgefunden, die sich erneut mit dieser Frage beschäftigte. Der Referent deckte in seinen Ausführungen die Misere im hiesigen Verkehrsleben auf und zeigte an Hand der Tatsachen und statistischem Material, wie notwendig die Errichtung einer Fahr- und Fachschule ist und wie sehr dies nicht allein im Interesse der Fuhrleute, sondern der ganzen Einwohnerschaft gelegen ist. Von der Gemeinde und dem Staat werde zwar die Notwendigkeit der Schaffung eines solchen Instituts anerkannt, aber die Gemeinde sage, solche Schulen zu errichten ist Aufgabe des Staates, während der Staat seinerseits den Spieß wieder umdreht und erklärt, daß die Sache der Gemeinde. Bei einer solchen Behandlung komme natürlich nichts heraus und sei aus diesem Grunde eine Besserung der schlechten Verkehrsabwicklung in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Zum Schlusse ersuchte der Redner alle, die ein Interesse an dieser Sache haben, um ihre Mitarbeit und tatkräftige Unterstützung. Zu der Versammlung waren der Arbeitgeberbund, der Gemeinderat und die sozialdemokratische Rathhausfraktion eingeladen, die auch sämtlich Vertreter zu der Versammlung entsandten.

Herrn Wolf in Heidelberg werden die Haare zu Berge stehen, wenn er hört, daß der württembergische Arbeitgeberbund eines seiner Mitglieder in eine Versammlung des sozialdemokratischen Transportarbeiterverbandes delegierte. In der Diskussion nahm zuerst der Vertreter des Arbeitgeberbundes das Wort und erklärte, daß er der Sache wohlwollend gegenüberstehe. Er sei gern bereit, mit der Organisation der Arbeiter in dieser Frage gemeinsam zu arbeiten. In gleichem Sinne sprach sich der Vertreter des Stadtvolkzeamtes aus. Gemeinderat Dietrich hob die hohe Bedeutung einer solchen Schule für die Fuhrleute hervor und betonte, daß Staat und Gemeinde, Arbeitgeber und Arbeitnehmer an dieser Sache interessiert seien. Die letzten beiden sollen zusammengehen, dann werde sicher etwas erreicht werden. Am Schlusse der Versammlung hatten wohl alle Anwesenden einschl. der geladenen Gäste die Empfindung, daß wir unsere Forderung ihrer Verwirklichung ein bedeutendes Stück nähergerückt haben. Mit einem Dankeswort an die Anwesenden für ihr Erscheinen erreichte die sehr anregend verlaufene Versammlung ihr Ende.

Bei dieser Gelegenheit sei auch auf einen Uebelstand aufmerksam gemacht, der sich bei allen Versammlungen wiederholt und bei dieser Versammlung in besonders auffälliger Weise zutage getreten ist. Wir meinen den späten Besuch der Versammlungen, der es einfach unmöglich macht, zur festgesetzten Zeit mit den Verhandlungen beginnen zu können. Es trägt jedenfalls nicht gerade zum Ansehen der Organisation bei, wenn die Gäste vor den übrigen Versammlungsbesuchern erscheinen und stundenlang warten müssen, bis es unseren Mitglidern allgemach einfällt, zu kommen. Auch der Besuch hätte besser sein können als er war. Wenn verschiedene Kollegen nicht mehr so recht glauben können, daß wir in der Forderung auf Einführung einer Fahr- und Fachschule noch Erfolg haben werden, so hätte sie der Verlauf dieser Versammlung jedenfalls eines anderen belehrt. Hoffentlich haben wir in der Zukunft solche Montags wie vorstehend nicht mehr zu machen.

Verbandskollegen!

Vom

Transportarbeiter - Notizkalender

für 1911

ist nur noch eine kleine Anzahl vorhanden. Wer solchen noch haben will, bestelle ihn schleunigst bei seiner örtlichen Verwaltung.

Verbandsmitglieder!

Als diesjährige Weihnachtsprämie stellen wir den Lesern des „Courier“ folgende Bücher:

Freiligraths Werke

in vorzüglicher Ausstattung, 3 Bände zum Preise von 3,- Mt. Ferner nachstehende Bücher:

- Bölsche: „Was ist die Natur?“ 1,50 Mt.
- Blos: „Das Ende vom Lied.“ 1,50 Mt.
- Hunter: „Das Elend der neuen Welt.“ 1,- Mt.

zur Verfügung. Da wir nur eine beschränkte Anzahl obiger Bücher abgeben können, bitten wir unsere Leser, ihre Bestellungen recht bald ihren örtlichen Verwaltungen übermitteln zu wollen.

Ferner sind wir gern bereit, den Ortsverwaltungen auf Verlangen Ansichtsexemplare dieser Bücher zu überlassen.

Des Weiteren empfiehlt die Verlagsanstalt Masfiter-Ausgaben Heine, Schiller, Goethe, Shakespeare, Reuter, in 4 eleganten Leinenbänden zum Preise von 6,- Mt. pro Exemplar.

Verlagsanstalt „Courier“.

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

Die Arbeitervereinigungen im Handels- und Verkehrsgewerbe in den modernen Kulturstaaten im Jahre 1909.

Die fasssam bekannte „Hansa“ stürzt sich in Unkosten. Natürlich nur in materielle, da ein geistiges Konto nicht vorhanden ist — nur ein Schein gibt mehr als er hat. In der Nr. 45 dieser Reederzeitung werden nicht weniger als sechs Seiten des gewiß sehr teuren Hansapapiers verschwendet, um unter obiger Etichmarke zu beweisen, wie wenig der Sozialismus berechtigt ist, von einer Führerschaft in der allgemeinen Arbeiterbewegung zu sprechen. Die Mithilfe der Mitarbeiter der „Hansa“ von den Verhältnissen der Transport- und Verkehrsarbeiterorganisationen auf die „allgemeine Arbeiterbewegung“ schleift, ist ein Charakteristikum seiner ganzen Arbeit.

Abgesehen davon, daß er die Verhältnisse der Transport- und Verkehrsarbeiterorganisationen recht oberflächlich darstellt, um nicht zu sagen, das „Glück korrigiert“, stellen sich den verschiedenen Zweigen dieser Organisationen ganz andere Widerstände entgegen, wenn sie im „sozialistischen“ Sinne auf ihre Mitglieder einwirken wollen, als den meisten anderen Arbeiterorganisationen. Wir brauchen nur an die Eisenbahnerorganisationen zu erinnern, um uns darüber klar zu sein, daß die „sozialistischen Gewerkschaften“ hinter den „rein gewerkschaftlichen“ oder den „christlichen“ zurückstehen müssen. Die Willtür der Eisenbahnbehörden gegen den Deutschen Transportarbeiterverband ist allgemein bekannt. In einigen Balkanstaaten lösten die Behörden die Eisenbahnerorganisationen kurzer Hand auf, wobei sie natürlich nicht vergaßen, das Vermögen dieser Organisation zu „konfiszieren“. In Frankreich steht den Eisenbahnern augenblicklich ein verzweifelter Kampf um die Organisation bevor. Kurz, überall ist man eifrig bemüht, daß die „Hansa“ recht behält, wenn sie behauptet, daß der Sozialismus nicht berechtigt ist, sich die Führerschaft in der Arbeiterbewegung anzumachen. Daß er trotzdem der in mehr als einer anerkannte Führer ist, bleibt auch der „Hansa“ nicht verborgen und deshalb sucht sie in einer Statistik, die die Organisationsgebilde der Transport- und Verkehrsarbeiter in „rein gewerkschaftliche“, „sozialistische“, „anarchistische“, „christliche“ und „gelbe“ etwas gewaltsam einteilt, den zahlenmäßigen Beweis zu erbringen, daß diese Führerschaft wenigstens nicht „berechtigt“ ist. Der Bearbeiter dieser Statistik Herr Heinrich Göhring-Bremerhaven, stellt folgende

Gruppe	Mitglieder
1. Rein gewerkschaftliche	745 193
2. Sozialistische	334 619
3. Anarchistische	241 872
4. Christliche	547 046
5. Gelbe	95 306

Ueber die Art und Weise, wie der Verfasser zu diesen Zahlen gekommen ist, erfahren wir auch etwas und deshalb ist es uns mühslich, ihre Richtigkeit einer Prüfung zu unterziehen. Wenige Proben mögen genügen, um jeden Leser von der „Schlotterlichkeit“ dieser Statistik zu überzeugen. Vorausgeschickt sei, daß der Verfasser von der politischen Stellung der Leiter ohne weiteres auf die Qualifikation der Verbände schließt. Diese Methode ist zwar etwas mehr als oberflächlich, hat aber den Vorzug, in Deutschland von den Gegnern der freien Arbeiterbewegung schon sehr häufig erprobt zu sein. Eine Korrektur seiner Methode braucht der Herr also nicht zu besüchten, am allerwenigsten von der „Hansa“. Für die Mitglieder der von dieser Reglementierung betroffenen Gewerkschaften und Vereine bringt das allerdings manche Überraschung. So werden die Mitglieder der „Epar- und Unterstützungsstelle der Schauerleute des Hafenbetriebsvereins in Hamburg“ wohl mit Staunen die Entdeckung machen, daß sie eine gelbe „Gewerkschaft“ sind. Es handelt sich um die Kontraktshauerleute, die zu etwa 60 pSt. in der „sozialdemokratischen“ Organisation Deutscher Transportarbeiter organisiert sind. Die Zahl der Selben schrumpft also schon zusammen, und die der „sozialdemokratischen“ wächst. Aber abgesehen davon muß konstatiert werden, daß eine Unterstützungsstelle keine Organisation gewerkschaftlichen Charakters ist, wenn wir auch nicht bestreiten wollen, daß derartige Institutionen von den Unternehmern zur Bekämpfung der Arbeiterorganisationen mißbraucht werden. Das gleiche gilt für den „Unterstützungsclub der Vorleute der S. L. S. in Hamburg“ und den „Unterstützungsclub Amerika von 1907“ in Hamburg. Die Zahl der „Selben“ schwindet um so mehr, als es sich in den beiden letzten Fällen um Doppelzählungen handelt. Den Vogel schießt unser Statistiker aber ab, wenn er plötzlich 15 000 Transportarbeiter aufmarschieren läßt, die „in sonstigen gelben und vaterländischen Vereinen“ organisiert sein sollen. Diese Zahl wirkt um so verblüffender, als er die „Seemannischen Berufsvereine“ mit 3100 und den „nationalen“ Seemannsvereine mit 260 Mitgliedern speziell aufzählt. Woher der Herr diese 15 000 „Gelbe“ hat, verriet er nicht. Zweifellos hat er zahllose kleine Vereinchen, die einzig zur Befriedigung der Vereinsmetergeilüste eingerichtet sind, zu gelben „Gewerkschaften“ gestempelt. So kommt man denn zur „freudigen“ Konstatierung des „Aufschwungs der Gelben“, so zählt man in Deutschland über 20 000 gelbe Transportarbeiter, von denen sich mindestens 75 pSt. erheben würden, wenn sie eine Ahnung davon hätten, welche „Ehre“ ihnen angetan wird.

Aber nicht nur bei der Zusammenzählung der Selben sind dem Herrn Verfasser schwerwiegende Unrichtigkeiten unterlaufen. Als „rein gewerkschaftliche“ organisierte Transportarbeiter gibt es in Deutschland nur 1100 Strich-Duntersche Eisenbahner. Daß ausgerechnet die Hirse sich dieser Schmeichelei erfreuen,

gibt einen Geschmack von dem, das der Verfasser „rein gewerkschaftlich“ nennt. Wir verzichten unter diesen Umständen freiwillig, schon um der deutschen Nachbarschaft willen. Die christlichen Transportarbeiterorganisationen werden mit Herrn Heinrich Göhring recht einverstanden sein. Das würde uns ja schließlich wenig Schmerzen machen, aber als weitere Probe der Zuverlässigkeit dieser Unternehmertatistit sind wir gezwungen darauf einzugehen. Die mächtige Zentrumspartei in Süddeutschland empfindet in letzter Zeit ein Vergnügen daran, gegen den „sozialdemokratischen“ süddeutschen Eisenbahnerverband ein wahres Kesseltreiben zu veranstalten, dem schon ein Minister zum Opfer gefallen wäre. Das geniert den „Hansa“-Mann absolut nicht, er macht aus diesem freigelegten „christlichen“ Eisenbahnerverband einen christlichen! Um die Zentrumsgewerkschaften aber nicht übermäßig werden zu lassen, schenkt er ihnen zwar 12 000 Eisenbahner, führt dafür aber den 14 000 Mitglieder starken christlichen Transportarbeiterverband gar nicht auf. Das sieht zwar aus, als wären die „Christen“ die Betrogenen, in Wirklichkeit machen sie jedoch ein Geschäft dabei. Von den 14 000 „christlichen Transportarbeitern“ sind nämlich nur der kleinste Teil wirkliche Transportarbeiter. Der größte Teil besteht aus „Fabrik-, Land-, Forst-, Wald- und sonstigen Industrie-“arbeitern, wie es in der Firma heißt. Abgesehen von der Kompromittierung der „Christen“ durch den „sozialdemokratischen“ süddeutschen Eisenbahnerverband, können sie mit dem Verfasser zufrieden sein. Er schreibt ihnen nämlich die 433 137 Mitglieder des „Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnervereine der preussisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen“ zu. Da können die „Christen“ schmunzeln und mit Herrn Göhring „über eine stattliche Mitgliederzahl“ quittieren. Leider müssen wir die Freude stören, denn einmal ist dieser „Verband“ nicht christlich, und zum andern hat er absolut keinen gewerkschaftlichen Charakter. Es handelt sich hier um 450 000 Eisenbahner, die der grenzenlose Terrorismus der Behörde mit der Hungerpeitsche in die „Standesvereine“ hineintrieb, um Arbeiter, bei denen das: „Ich möchte gern“, durch das: „Ich fürchte mich“ ersetzt wird. Was der Herr übrigens alles für Gewerkschaften ansieht, dafür mag als Beispiel dienen, daß er die christliche Gruppe die „älteste Gruppe der Arbeiterbewegung“ nennt. Ja dann . . .)

Es ist gewiß eine verdienstvolle und vor allem nicht leichte Arbeit, die Herr Göhring hat liefern wollen. Nur tritt die Tendenz, die „sozialistische“ Gewerkschaftsbewegung ins Unrecht zu setzen, so schroff und brutal hervor, daß wir überzeugt sind, hätten wir in Deutschland das, was er „rein gewerkschaftlich“ nennt, er würde beweisen haben, daß diese „Richtung“ zur „Führung nicht berechtigt“ ist. Der Unterschied, den der Herr zwischen den Gruppen „rein gewerkschaftlichen“ und „sozialistischen“ Charakters macht, existiert nur in seiner Phantasie. Jedenfalls ist das Ziel das gleiche, und die Mittel sind, abgesehen von der anarchistischen Gruppe, stets die nämlichen. Die Unterscheidung zwischen „rein gewerkschaftlichen“ und „sozialistischen“ ist also als berechtigt nicht anzusehen. Auf die beiden letzten Gruppen verzichten wir aus naheliegenden Gründen. Einmal sind sie bedeutungslos, die Zahlen sind, wie wir darlegten, viel zu hoch gegriffen, und dann sind ihre „Kampfmethoden“ keineswegs vorbildlich. Herr Göhring zieht auch noch die finanzielle Leistungsfähigkeit der rein gewerkschaftlichen und der sozialistischen Gruppen in Vergleich. Aus dem eben angeführten Grund gehen wir darauf nicht ein. Wie wenig Unterschied zwischen den beiden Gruppen in Wirklichkeit besteht, geht aus folgendem hervor. Die englische Seemannsorganisation ist in der „rein gewerkschaftlichen“ Gruppe rubriziert. (Ihr Führer S. Wilson ist nämlich ein Liberaler.) Ebenfalls rangiert auch der amerikanische Seemannsverband. (Ihr Führer Mr. Furuseth ist nämlich ein Demokrat.) Der deutsche Seemannsverband ist dagegen mit dem „sozialistischen Matel“ behaftet. (Ihr Führer steht auf dem Boden der Sozialdemokratie.) Und doch haben diese drei sich ganz gut über die Frage des internationalen Seemannsstreiks verständigt. Und um den Schmerz des Herrn Göhring und seiner Auftraggeber zu vergrößern, die beiden „rein gewerkschaftlichen“ Verbände verlangten den Seemannsstreik, von dem die Reederzeitungen schrieben, daß es sich um eine sozialdemokratische Machtprobe handle, die Sozialdemokratie wolle ihrer Handels- und Verkehrsfeindschaft (wer lacht da?) ein Opfer bringen. Daß der Unterschied zwischen den beiden ersten Gruppen fast gar nicht vorhanden ist und die Differenz zwischen diesen und der anarchistischen Gruppe nur gering sein kann, beweist weiter die Tatsache, daß alle drei Gruppen einmütig in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammen arbeiten. Die sogenannte sozialistische Gruppe ist dabei sogar in der Minderheit, was aber die angeschlossenen Organisationen nicht hinderte, den Sitz der S. E. F. vertrauensvoll in deutsche, also in sozialdemokratische Hände zu legen. Und so ist trotz alledem dem Sozialismus die Führung zugefallen. Das mag denen, die alles zahlenmäßig abschätzen, aber von der werbenden Kraft einer gefestigten Weltanschauung keine Ahnung haben, wündern. Die Ideen aller anderen Gruppen sind letzten Endes eben nur Stückwerk, der Sozialismus allein kann allen Widerstreit lösen.

Herr Göhring ist übrigens eifrig für die Ausbreitung der Seefahrt tätig. Augenblicklich ist Böhm en dran. Wenigstens hat er entdeckt, daß die 500 Mitglieder des Verbandes der Flößer und Schiffahrtsbedienten in — Böhm en wafschichte anarchistische — Seeleute sind. („Hansa“ Nr. 45 S. 119.) Bravo, Herr Göhring! Aber als nationaler Mann hätten Sie doch erst an Leipzig denken müssen.

Arbeiter und Führer.

Wenn man Probleme und Erscheinungen innerhalb unserer modernen Gewerkschaftsbewegung bespricht, dann ist es nicht angängig, immer nur und in einseitiger Weise die Lichtseiten der Bewegung zu erörtern. Vielmehr ist notwendig, zur besseren Schulung der Gewerkschaftsmitglieder auch dadurch beizutragen, daß auch die vorhandenen Schatten-seiten einer Betrachtung unterzogen werden. Zu diesen Schattenseiten gehört neben anderen ein gewisser Gegensatz, der in unserer Gewerkschaftsbewegung oftmals zwischen einem Teil von Mitgliedern und den Führern, den Verbandsange-stellten, zutage tritt.

Dieser Gegensatz erscheint auf den ersten Augenblick eigentlich absurd und unnatürlich. Denn die Verbandsangestellten gehen aus den Reihen der Mitglieder hervor und stehen auf ihren Posten durch das Gesamtertrauen, das ihnen durch die Mitglieder direkt oder aber durch deren Vertreter auf den Verbandstagen entgegengebracht wird und das in ihrer zumeist einstimmig oder doch mit großer Majorität erfolgenden Wiederwahl seinen Ausdruck findet. Man sollte daher meinen, daß die Verbandsangestellten das Vertrauen der Mitglieder in vollen Maße besitzen. Leider aber ist dies doch in vielen Fällen nicht der Fall. Und hierüber einmal zu reden, erscheint notwendig.

Die Verbandskollegen stehen rund herausgesagt bei manchen Arbeitern in keinem besonders guten Ansehen. Die Ursache dieser grundlosen Animosität ist zumeist der Ausdruck des Mißverständnisses, der von der reaktionären Scharfmacherpresse ausgeht und stets darin gipfelt, daß die Verbandsangestellten durch ihre Anstellung nur eigene persönliche egoistische Zwecke verfolgen. Die reaktionäre Presse schreibt in allen Tonarten hinaus in die Welt, daß sie die Arbeiterangestellten „von Arbeitergroßken mäßten“ und daß ihnen das Wohlergehen der Verbandsmitglieder einfach lust sei. Wäre dem nun wirklich so, dann könnten doch eigentlich die unternehmerlichen Scharfmacher recht zu frieden sein. Denn dann wäre unsere Gewerkschaftsbewegung sehr bald dem Untergange preisgegeben und müßte unweigerlich zu Grunde gehen.

Das ist aber nicht der Fall. Die Gewerkschaftsbewegung wächst nämlich in erfreulichem Maße fort und fort. Also muß es doch wohl anders sein. Und der Wunsch der Scharfmacherpresse ist eben nur der Vater des Gedankens. Es heißt für sie, darauf los-zuverleumden, um die Mitglieder und damit die moderne Gewerkschaftsbewegung, diesen größten Feind des unternehmerlichen Geldbottels, ins Wanken zu bringen. Deshalb heiligt ihr der Zweck das Mittel. Und sie sät mit voller Absicht und wider besseres Wissen Mißtrauen gegen die Führer der Arbeiterbewegung, um auf diese Weise die Bewegung selbst zu treffen und zu schädigen.

Es ist eigentlich merkwürdig, daß heutzutage noch so viele Arbeiter auf diese Leinruten des Unternehmertums hüpfen. Zum festen Mann der überzeugten organisierten Arbeiterschaft gehören sie allerdings nicht. Denn jeder Arbeiter, der das Wesen der Gewerkschaftsbewegung voll in sich aufgenommen hat, der beobachtet auch recht aufmerksam das widerliche Gebahren unserer Gegner und weiß, wie er solche verleumderischen Ausflüsse der reaktionären Presse zu bewerten hat. Er steht deshalb fest und sieht in seinen Verbandsangestellten die Leute seines Vertrauens. Sein Studium der Arbeiterbewegung und die damit erworbenen höheren Gesichtspunkte sagen ihm auch, daß die Führer trotz ihrer Anstellung nicht auf Kosten gebettet sind und daß ihr ganzes Leben nichts als Kampf, harter aufreibender Kampf gegen das Unternehmertum und für die Interessen ihrer Genossen bedeutet.

Anderes der Arbeiter, der, obwohl organisiert, aus Gleichgültigkeit oder anderen Gründen heraus nicht in der Lage ist, das Wesen der Arbeiterbewegung voll zu erfassen, trotzdem sich aber in allen Dingen recht schlau dünkt. Bei solchen Leuten findet das von der Unternehmenseite ausgestreute Mißtrauen sehr oft reichlichen Nährboden. Es bleibt dann eben etwas hängen. Und das ist es, was dann des öfteren vor allem in Versammlungen und Wirtschaftsgesprächen in für die Verbandsangestellten kränkelnder Form an die Oberfläche treibt und geeignet ist, der Bewegung mitunter recht großen Schaden zuzufügen.

Nur nimmt ja der Verbandsangestellte in der Regel solche Erscheinungen nicht allzu tragisch. Auch die vollüberzeugten Mitglieder tun das nicht. Solche unergütlichen Dinge müssen eben vorläufig mit in Kauf genommen werden. Es handelt sich nur darum, dem Uebel in geeigneter Weise entgegenzuwirken und da kommt in erster Linie in Betracht, daß die Quelle, die manche Arbeiter mit den systematischen Verleumdungen der Arbeiterführer verwirrt, verstopft wird. Es gilt, immer mehr darauf hinzuwirken, die unternehmerliche Verleumdung der Arbeiterpresse aus den Arbeiterwohnungen zu verdrängen und durch die ehrliche und gerade Arbeiterpresse zu ersetzen. Und in dieser Hinsicht geht der Entwicklungsprozess seinen Gang. Die reaktionäre Presse, die sich auch zuweilen „unparteiisch“ nennt, verschwindet immer mehr aus den Arbeiterwohnungen. Und mit ihrem Verschwinden ist der Einzug der Arbeiterpresse verbunden und mit deren Studium eröffnet sich dem Arbeiter eine ganze Welt neuer Anschauungen.

Die Arbeiterpresse deckt die Gegensätze zwischen Arm und Reich, zwischen Arbeit und Kapital in rückhaltloser Weise auf. Sie zeigt dem Arbeiter auch die schmutzigen und giftigen Waffen seiner Gegner und lehrt ihm, die Waffe seiner Organisation zu gebrauchen im eigenen Interesse. Der Arbeiter, der bisher mehr oder weniger Mitläufer war, wird nach und nach ein vollüberzeugtes Mitglied seiner Organisation. Er lernt seine Führer schätzen. Sein Wissen

hebt sich, seine Weltanschauung wird geklärt und klar. Und so wächst die Schar der vollaus überzeugten Anhänger der modernen Arbeiterbewegung mehr und mehr.

Damit wächst aber auch das gegenseitige Verständnis zwischen Mitgliedern und Angestellten in allen kritischen Fragen, die notwendigen Diskussionen werden sich in verständiger Weise ab, die Organisationen entwickeln sich in imponierender Art, so daß jeder Arbeiterfreund daran seine helle Freude haben muß. Und mit dieser Entwicklung steigen Macht und Ansehen der Organisation, sie wird immer mehr zum ausschlaggebenden Faktor bei der Festsetzung der Löhne und Arbeitsbedingungen.

Das Gift also, das die unternehmerliche Presse in hinterlistiger Weise in die Reihen der Arbeiter zu spritzen bemüht ist, um eine Klust des Mißtrauens zwischen Arbeiter und Führer zu schaffen, wird im Allgemeinen keine tief einschneidende Wirkung haben und durch das genannte Gegenmittel leicht unwirksam gemacht werden können. Mögen die Arbeiter nur insgesamt nach dem Ausspruch des alten Liebtuchts handeln, der da sagte:

„Die Millionen Abonnenten und Leser der feindlichen Presse sind größtenteils Glieder des arbeitenden Volkes, und gerade sie sind es, die dieser zu ihrer Knechtung bestimmten Presse die ungeheure Macht verleihen, über die sie verfügt. Der Arbeiter, der statt eines Arbeitsblattes ein Organ der Arbeiterfreunde hält, begeht einen geistigen Selbstmord, ein Verbrechen an seinen Brüdern, einen Verrat an seiner Klasse. Die Presse ist heute das wirksamste Mittel der Knechtung. Demächtigen wir uns dieses Hebel und die Presse wird das wirksamste Mittel der Befreiung sein.“

Mit diesem Ausspruch hat der alte Liebtuchts ins Schwarze getroffen. Und wenn die Arbeiterzeitung, was ja auch ganz selbstverständlich sein muß, nur die Arbeiterpresse liest, dann wird auch damit der wirksamste Schritt zu ihrer Befreiung getan sein. Und manche unheimlichen Dinge, die heute noch der Arbeiterbewegung anhaften, werden dann als schwarzes Blatt nur noch der Vergangenheit angehören.

Wir beleuchteten kurz die Ursachen mancher unerquicklichen Gegensätze zwischen den Arbeitern und deren Angestellten. Sie gipfeln darin, daß ein solches schädliches Verhältnis seine Erklärung darin findet, daß manche Arbeiter noch nicht genügend gewerkschaftlich und politisch geschult und den bösen Einflüsterungen unserer Gegner immer noch in gewisser Hinsicht zugänglich sind. Das Mittel, den genannten unerfreulichen Gegensatz zu beseitigen, ist darin gegeben, daß das Wissen des Arbeiters durch das eifrige Studium der modernen Arbeiterliteratur allgemein gehoben wird.

Wenn wir nun noch einen weiteren oft unterlaufenden Gegensatz zwischen den Arbeitern und deren Führern einer Besprechung unterziehen, so deshalb, weil dieser wichtiger als der erstgenannte und oft auch von einschneidender und sogar verhängnisvoller Wirkung sein kann.

Wir meinen damit den Gegensatz, der heute noch oftmals zwischen Mitgliedern und Führern unterläuft bei der Beurteilung der Erfolgsmöglichkeiten bei in Angriff zu nehmenden Lohnbewegungen und Streiks. Hier ist oftmals zu beobachten, daß der Führer in einem Gegensatz zur Mitgliedschaft gerät. Die Gründe sind nachstehend. Die Mitgliedschaft hat eine Lohnbewegung inszeniert, sie ist eifrig da-

für eingenommen, ihre Lage zu verbessern. In diesen sie vollaus beherrschenden Gedanken achtet sie der Hindernisse, die dem guten Erfolg entgegenstehen, gar nicht oder gering. Sie will ihr Ziel um jeden Preis erreichen und macht sich deshalb die wirtschaftlichen Situationen rosiger aus, als sie in Wirklichkeit ist. Der Verbandsangestellte prüft hingegen die Lage und findet bei näherer Betrachtung, daß die Organisation am Orte keine festgefügte und noch lückenlos ist. Er findet weiter die Konjunktur nicht besonders gut und nun mahnt er zur Vorsicht. Denn er weiß, was eine eventuelle Niederlage zu bedeuten hat.

Das ist nun aber gar nicht nach dem Wunsche der Dränger und Draufgänger und er gerät deshalb bald in einen hitzigen Disput mit seinen Meinungsgegnern. In der Regel wird allerdings seine Meinung, gestützt auf wichtige Argumente und Tatsachen, sich durchsetzen. Wir haben aber auch schon oft erlebt, daß die Arbeiter die von Sachkenntnis gestützten und gutgemeinten Ratsschläge ihrer Führer achlos beiseite warfen und einen klumpf inszenierten, der dann verloren ging und ihnen großen Schaden brachte. Dann kam die Einsicht, allerdings zu spät.

Solche Meinungsdivergenzen haben den Führern in der Gewerkschaftsbewegung schon manche wenig schmeichelhafte Titulatur eingetragen. Die Bezeichnung „Bremsler“ ist noch eine der glimpflichsten. Aber oftmals hieß es schon auch, daß die Führer der Sache halb von einer Bewegung abraten, weil sie ja selbst „satt“ seien. Sie hätten die „Führung mit der Masse verloren“ und wüßten nicht mehr, wie einem armen Handarbeiter zumute sei. Solche bitteren und unmotivierten Vorwürfe müssen allerdings schmerzen. Und es ist schon des öfteren vorgekommen, daß manche Angestellten dieserhalb die Flinte ins Korn warfen und solcher Anwürfe überdrüssig sich lieber wieder in Reich und Glied stellten.

Und doch hatte ein solcher Führer mit seiner abweichenden Stellungnahme nur das Gute seiner Genossen im Auge. Es wird ihm ja selbst stets schwer fallen, der Masse gegenüber eine dieser nicht genehme Ansicht zu vertreten. Er hätte es ja persönlich viel leichter, wenn er der Masse einfach Recht geben würde. Sie würde ihm ja alsdann zuzubeheln. Aber er darf das nicht, wenn er noch Pflichtengefühl im Leibe hat. Er muß die Fährnisse zeigen und falls die Situation nicht günstig von der Bewegung abzuraten. Andererseits wird er auch, falls die Vorbedingungen zur glücklichen Durchführung einer Bewegung ausreichend günstig erscheinen, mit beiden Händen zugreifen und seine Genossen auch zum Siege führen.

Voraus resultiert nun dieser oftmals unterlaufende Gegensatz zwischen Mitglied und Führer? Die Antwort hierauf ist bald gegeben.

Der Arbeiter, der an die Ertrümmer des Kapitalismus gekettet ist, hat von früh bis spät schwer zu arbeiten. Er ist deshalb weniger der Mann der Theorie. Es entgeht ihm so manches, was für die glückliche Durchführung einer Bewegung unerlässlich ist. Ihm mangelt der Ueberblick über den allgemeinen Geschäftsgang, die Konjunktur. Er sieht nur die Lage am Orte. Es entgeht ihm ferner die Kenntnis der notwendigen Taktik bei einer Bewegung. Er übersteht nicht geübten Auges die Erfolgsmöglichkeiten der Bewegung. Andererseits hat er das sehrflüchtige und vom menschlichen Standpunkt aus betrachtet, erklärliche Verlangen, seine wirtschaftliche Lage zu verbessern. Der Druck des Unternehmertums trifft ihn hart und schwer und er möchte ihn sobald

als möglich mildern. Dieses oft alles beherrschende Gefühl aber trübt den bei einer Bewegung unerlässlich notwendigen Weit- und Scharfblick.

Der Angestellte der Gewerkschaft befindet sich in einer ganz anderen Situation. Durch seine sich immer wiederholende Tätigkeit für die Gewerkschaft verfügt er in solchen Dingen bald über eine gewisse Routine und Erfahrung. Ihm liegen ferner die Situationsberichte über die Konjunktur im ganzen Lande vor. Er kann danach beurteilen, ob der Gesamtgeschäftsgang ein zufriedenstellender ist. Die Gesamtkonjunktur muß er ins Auge fassen, da sonst die Bewegung des einzelnen Ortes, der einen leidlich guten Geschäftsgang aufweist, sehr leicht durch Zugzug aus anderen Orten gefährdet werden kann. Er prüft weiter den Stand der Organisation des Ortes. Sein kritischer und durch die Reihe der Jahre geschärfter Blick findet leichter die darin vorhandenen Lücken. Er prüft weiter die Vorräte des Unternehmers und schließt daraus auf das Gelingen und die Dauer eines evtl. ausbrechenden Kampfes. Und zum Schluß prüft er die Verbandsmittel, ob diese auch zur Führung eines Kampfes ausreichen. Denn nicht nur bei den Arbeitsgenossen des einen Ortes, auch in vielen anderen Orten ist das gleiche Bestreben nach Verbesserung der Lage der Arbeiter vorhanden. Der Verbandsvorstand muß deshalb kalkulierend, ob die Mittel zur Führung der angemeldeten Bewegungen auch vollkommen ausreichen. Und ist das nicht der Fall, dann müssen die Orte mit günstigsten Aussichten und niedrigsten Löhnen bevorzugt und die anderen noch zurückgestellt werden.

So hat der Führer eine Reihe von Voraussetzungen zu beachten, die dem unangelernten und verantwortungslosen Draufgänger zumeist vollkommen unbeachtlich erscheinen. Der Führer muß aber alle diese Dinge sorgfältig in den Kreis seiner Betrachtungen ziehen, denn er hat die moralische Verantwortung für das Gelingen des Kampfes zu übernehmen. Er hat der Gesamtorganisation später Rechenschaft abzulegen über sein Tun und Handeln. Deshalb seine Maßnahmen und deshalb oftmals der Gegensatz zwischen Mitgliedern und Führern über die Taktik bei Lohnkämpfen.

Was soll nun der Zweck dieser Zeilen sein? Daß die Mitglieder die ihnen des öfteren nicht voll zuzugewandene Haltung ihrer Führer verstehen lernen und ihnen vor allem Vertrauen entgegenbringen sollten! Ohne gegenseitiges Vertrauen mag ein Sturm im Holze der Organisation. Und das bohrt und bohrt und macht das Organisationsgebäude schadhast. Also hinweg mit einem solchen unnatürlichen Verhältnis!

Die Verbandsangestellten sind die durch die maßgebenden Instanzen ernannten Führer, ihre Praxis bringt es naturgemäß mit sich, daß sie im Gewerkschaftskampfe geschult werden und sich eine gewisse Routine in der Behandlung von Lohnbewegungen aneignen. Darum hat mehr Vertrauen, als bisher zu Ehren Führern Wohl sind auch sie nur Menschen und können als solche Mißgriffe begehen. Aber in der Regel wird ihr Rat der rechte sein, auch wenn er Euch mitunter nicht gefallen sollte! Gedenk der Worte des alten Weibel, der in der kritischen Zeit des Jahres 1907 in voller Erkenntnis der Pflichten des gewerkschaftlichen Führers den Berliner Bauarbeitern folgendes zurief:

„Die Führer sollen nicht etwa slavisch den Wünschen der Masse folgen, sondern sie sollen nicht

Leo Tolstoj und seine Weltanschauung.

So ist er nun auch dahingegangen, der Einstebler von Jasnaja Poljana, der Patriarch im wallenden Warte, auf dessen Worte Millionen von Menschen lauschten, den seine Landsleute wie einen Heiligen verehrten, zu dem die Kulturwelt aufschaute wie zu einer rätselhaften Erscheinung. — Und während alle edelgesinnten Menschen an seiner Lehre von einem heiligen Schauer ergriffen werden, werfen die Reaktionäre und Fanatiker noch hinter seinem Leichnam Steine her, wie sie ja auch den ersten Mann im Leben mit unerbittlichem Haffe verfolgt haben. — Diese heiße Liebe, dieser tiefe Haß, sie erklären sich aus der Doppelnatur des russischen Dichters. Tolstoj war nicht nur ein Dichter, dem eine silberreiche Sprache und die Gabe realistischer Darstellung wie ewigen zur Verfügung stand, er war auch ein Philosoph, der sich mit den schwierigsten Problemen abmühte, die das moderne Geistesleben beschäftigen; er war ein Realist in der Art, wie er seine Gedanken wiedergab, und er war ein Mystiker und Schwärmer in der Art, wie er die Welt betrachtete; er war ein Fortwärtstürmer und Revolutionär im Reiche des Geistes, aber im praktischen Leben predigte er die Passivität. — Wie ein Kind wandelte er durch seine Zeit und mit allumfassender Liebe zog es ihn zu den Armen, den Elenden, den Sündern. Aber er verstand auch zu hassen und zu zürnen; mit den härtesten und grausamsten Worten macht er alles das verächtlich, was wahrlich nicht nur den russischen Staat festigt und zusammenhält in den gegenwärtigen Formen. Er verdammt allen Besitz, er verurteilt die Bildung, die die Menschen schlechter, nicht besser, hartherziger, nicht gütiger macht. — Er wirft den russischen Gerichten vor, daß sie dummen Mummenschanz treiben und die wahre Gerechtigkeit nicht kennen. Er schilt die orthodoxe Religion als alberne Verdrehung aller reinen und wahren Lehre Christi, als fribole Gotteslästerung und Heilsverbarung. — Wer aber die Gestalt des gewaltigen Pilgers, losgelöst von den Gegensätzen seiner Lehre mit der modernen Welt und ihrer naturgemäßen, unaufhaltsamen Entwicklung betrachtet, sieht gepackt und erschüttert und tief verwundert; denn wie ein

Zurm, dessen Gipfel die Wolken berührt, wie ein massiger Gebirgskopf in einsamer Größe und Majestät, so erhebt sich vor ihm die Wesenheit dieses um zweitausend Jahre verpaterten Apostels. — Aus den Millionen eines in dumpfer Knechtschaft hinlebenden Volkes erloß sich dieser Mensch, der ein Graf war, und zog den Bauernkittel an, um auch äußerlich zu befehlen, wie ein eins er mit jenen sei, die der Erlösung bedürften, in einem Lande, in dem Staat und Kirche sich noch der fanatischen Mittel der Inquisition bedienen, wagte er es, offen und frei gegen beide aufzutreten, und so gewaltig war der Einfluß seines Namens und seiner Lehre auf die Massen, daß weder die Staatsgewalt, noch die allmächtige orthodoxe Kirche es wagten, ihn anzutasten. — Das Werk des Einigen war: eine falsche Autorität zu stürzen, die Schäden der Zeit aufzudecken, den glänzenden, das Volk irreführenden Erscheinungen die Maske abzureißen. Die Gebäude aber, die der Fanatiker an die Stelle der niedergeworfenen setzte, waren für die Belenner der modernen Entwicklungslehre nicht bewohnbar. — Tolstoj erkennt der heutigen Gesellschaft nicht einmal das Recht zu, zu leben; ihre Ideale, ihre Arbeit, ihre Weltanschauung, ihren Besitz, ihre Wissenschaft und Kunst mißt und beurteilt er nach dem Bilde des Urchristentums, nach dem sein ganzes Lehrgebäude geformt ist. Er erkennt kein persönliches Eigentum an, da auch Christus, unser großes Vorbild, arm und besitzlos gelebt habe; er verwirft den Kampf und lehrt die christliche Entschagung; selbst das Recht, Gesetze zu schreiben und auszuüben, billigt er der Gesellschaft nicht zu, da alle Gesetze nur zu dem einen Zweck gemacht werden, damit durch sie der Starke den Schwachen unterdrücken könnte. Die Grenzen, die die Völker scheiden, müssen fallen; der Patriotismus wird als ein künstlich erzeugtes Gefühl und als die Quelle unendlicher Uebel in das Reich der Finsternis verwiesen, und auch die sinnliche Liebe, die das größte Hindernis des wahren Gottesfriedens und der höchsten himmlischen Seligkeit ist, soll in der Welt keinen Raum mehr haben. Vor dieser Lehre, die man gewaltig und die man auch beschränkt und armfellig nennen kann, stürzt die Geschichte der Menschheit in ein Nichts zusammen und die Zukunft erscheint wie mit düsteren Schleieren verhüllt. Unbekümmert aber um die kleinsten Gedanken der Menschen, auch derer, die wir die Großen nennen,

geht die allwaltende Natur ihren lebendigen, ewigen Gang, unbekümmert um die Ziele entgegen.

Wie seine Lehre nicht aus einem Guffe, so war auch Tolstoj's Leben nicht einheitlich gestaltet. Als Jüngling war er ein echtes Kind seines Standes, ein Spiegel seiner Umwelt. Am 9. September 1828 wurde er auf dem Landgute Jasnaja Poljana von adligen Eltern geboren. Er genoss die übliche Erziehung, wurde Offizier und lernte das Leben von der lustigen Seite kennen; er verschmähte nicht die Freuden und Genüsse der Welt und auch im bezug auf die Frauenliebe war er nichts weniger als ein Asket. Schon machte sich seine dichterische Ader bemerkbar und der junge Artillerieoffizier schrieb seine ersten Werke, unter denen die „Kriegsnovellen“ den hervorragenden Platz einnehmen. Der Dichter fand Beifall und bald war er der erklärte Hebling der russischen „guten“ Gesellschaft. Da ging plötzlich mit dem dreißigjährigen Lebensalter eine innere Umwandlung vor sich. Er empfand einen Stel vor seinem bisherigen Leben und er warf sich der Religion in die Arme. Zunächst suchte er sich den kindlich religiösen Anschauungen des niederen Volkes anzupassen und besondere ein häuerlicher Sektierer namens Sutaieff, übt einen bedeutenden Einfluß auf ihn aus. Sutaieff wollte das Leben der ersten Christen leben und die Vorschriften des Evangeliums tatsächlich erfüllen. Hierin folgte ihm Tolstoj nach. Als ein neuer Johannes der Täufer, als Verkünder eines neuen Weltalters, betritt er die Bühne; er kleidet sich in ein ärmliches, selbstverfertiges Gewand; er genießt die einfache Speise eines Bauern; er verabscheut die Geschlechtsliebe und die Freuden dieser Welt weist er mit Entrüstung zurück. Er will die Menschheit aus dem Sumpfe materiellen und moralischen Glends herausheben und zu diesem Zwecke will er das Urchristentum der Evangelien wieder herstellen. Er will die Welt revolutionieren, aber die Revolution, die er predigt, soll keine Revolution auf-fahren, keine Schwerter entblößen und keine Barricaden bauen. Sein Glaube an die ewige Verewirft alle Gewalt. Er geht so weit, an einer Stelle seiner Werke zu behaupten, daß nicht einmal der Vater Gewalt gebrauchen darf gegen den Mütterlich, der sein Kind töten will. Seine Revolution in Liebe, in allem Frieden, ist eine Umwälzung, die nicht durch Siege über andere,

allein die speziellen Zustände in dem betreffenden Gewerbe, sondern auch die allgemeinen Verhältnisse studieren und prüfen und danach entscheiden, ob gewisse Schritte getan werden können. . . . Der Führer, der nicht den Mut hat, auch einmal gegen den Willen der Masse seine eigene Ueberzeugung zu vertreten, weil er sie für die Sache dienlich hält, der ist in meinen Augen ein elender Kerl, der nicht verdient, Führer zu sein. Ich verlange, daß die an die führende Stelle Gestellten weiter sehen, als die meisten sehen können, die von früh bis spät zu arbeiten haben in der Sorge um das tägliche Brot."

Trotz dieser eindringlichen und warnenden Worte des greisen Bebel und trotz alles Abmahns ihrer Führer traten damals die Berliner Bauarbeiter dennoch in den Kampf. Er endete mit einer Niederlage, die in ihren Folgen so schwer war, daß sich die Berliner Bauarbeiter auch heute noch nicht von der damals erhaltenen Schlappe völlig erholt haben.

Darum habt mehr Vertrauen zu Euren Führern! Schenkt ihnen Mat volle Beachtung! Ihr bewahrt Euch vor mancher bitteren Enttäuschung und eure Organisation vor mancher Niederlage!

„Viktoria“-Einnnehmer.

Eine gut besuchte Versammlung der „Viktoria“-Einnnehmer Berlins fand am 1. Dezember d. J. statt. Ein Kollege referierte über: „Der Wert der gewerkschaftlichen Organisation“, während der Branchenleiter über: „Die erfolgreiche Lohnbewegung der „Viktoria“-Einnnehmer in Hamburg“ berichtete. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde bekanntgegeben, daß zum selbigen Abend auch eine Versammlung vom Büro-Angestelltenverband nach dem „Rosenthaler Hof“ einberufen sei. In der Einladung zu derselben hat sich der „Büro-Angestelltenverband“ der eigenartigsten Mittel bedient, um Verwirrung in den Reihen der Kollegen-schaft herbeizuführen.

Ein Kollege verstand es, die Versammelten von der Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation zu überzeugen, indem er die Entstehung, Entwicklung und die Kampfweise der Unternehmer-Organisationen vor Augen führte. Durch schwarze Listen, Massen-aussperrungen usw. soll die organisierte Arbeiterschaft müde gemacht werden, als Bundesgenosse des Unternehmers erscheint dann die Polizei bei jeder Lohnbewegung auf dem Plan, wie es in letzter Zeit die Vorgänge in Moabit und auf dem Wedding gezeigt haben. Des weiteren unterzog der Referent die Frauen- und Kinderarbeit einer herben Kritik. Um nun den Machinationen des organisierten Unternehmers Wirkungsvoll entgegenzutreten zu können sei es notwendig, daß sich die Arbeiter aller Berufe fest zusammenschließen. Die Organisationen der Arbeiter seien zwar an Mitgliederzahl rapide gewachsen, aber noch stehen auf schwachen Füßen, dazu gehört auch noch ein Teil der „Viktoria“-Einnnehmer; an diese richte er heute den Appell, sich dem Deutschen Transportarbeiterverbande anzuschließen; nur dieser komme als Berufsorganisation für die Einnnehmer in Frage und habe auch den Beweis erbracht, daß er in der Lage sei, für die Eintassierer, Einnnehmer und Kassenboten bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. Reicher Beifall lohnte den Redner.

Alsdann nahm der Branchenleiter das Wort, um über „Die Lohnbewegung der Hamburger Kollegen“

sondern durch den Sieg des einzelnen über sich selbst, durch einen freiwilligen Entschluß und Verzicht herbeigeführt wird. Keinen Staat mit Rang und Klassen aus verschiedenem Besitz soll es mehr geben. Keinen Staat, der sich mit Waffen wehrt. Jesus hat nichts befehlen und den Jüngern geboten, den irdischen Gütern zu entsagen. Auch seinen Glauben und seine Person mit Waffen zu schützen, hat er nicht erlaubt. Mit dem Besitz muß aller Luxus weichen. Luxus ist ein Zübel, und das Zübel darf keinem gegönnt werden in der Welt, in der es Dürftende, Hungernde und Frierende gibt. Wer Luxus treibt, beraubt die Mangel Leidenden, auch wenn er sie nicht kennt und tausende von Meilen von ihnen entfernt ist. — Die Grenzen zwischen den Ländern müssen fallen. Keine Nation gibt es mehr, nur ein Volk von arbeitenden Gerechten und Barmherzigen. Keine Kriege gibt es mehr, denn der Krieg ist das höchste Unrecht der Gewalt, ist nichts anderes, als ein josphitisch herausgeputzter Massenmord, den die kräftigeren Sabotiergen an den minder kräftigen Mitmenschen vollziehen.

Das war die Weltanschauung Tolstois, eine Weltanschauung, wie sie nur auf dem Boden Russlands entstehen konnte; aber sie war ein Irrtum, eine große Selbsttäuschung. Hätte sie in die Wirklichkeit umgesetzt werden können, so wäre es mit der Kultur und der Entwicklung der Menschheit vorbei gewesen. Der schwärmerische Einsiedler Tolstoi erkannte nicht, daß das Christentum mit seiner Sklavenmoral und seiner Passivität für die heutige Zeit nicht mehr paßt und daß es am allerwertigsten paßt für ein Proletariat, das gewillt und bereit ist, das Sklavenjoch abzuschütteln und sich die Teilnahme an allen Naturkräften und Kulturgütern zu erkämpfen. Hier kann die Geduld und die Entfagung nichts fruchten, nur die Anspannung aller Kräfte kann uns den Sieg bringen.

Wenn also das moderne Proletariat auch die Weltanschauung Tolstois ablehnt, so wird es doch dem großen Dichter, dem edlen Menschenfreunde und der starken, überragenden Persönlichkeit seine Anerkennung nicht verlagern. Weder den Schwärmer, den Philosophen und Wüstling Tolstoi wird die Welt zur Tagesordnung übergehen, aber der Künstler Tolstoi wird in seinen Werken weiterleben.

zu berichten. Um dem anwesenden Vertreter des „Büro-Angestelltenverbandes“ den Nachweis zu liefern, daß der Deutsche Transportarbeiterverband stets die Interessen der Kollegen Eintassierer, Einnnehmer und Kassenboten wahrzunehmen, gab Redner erst einen kurzen Überblick über die Entstehung und Entwicklung unserer Branche. Er führte folgendes aus: Im Jahre 1903 fanden sich einige Abzahlungskassierer zusammen, um über Mittel und Wege zu beraten, wie die traurige Lage der Berufskollegen zu verbessern sei. Es wurde vom Deutschen Transportarbeiterverband, dem bereits mehrere Kollegen angehörten, eine Versammlung einberufen, welche gut besucht war und einen erfreulichen Mitgliederzuwachs brachte. Nun wandten sich einige Kollegen „Viktoria“-Einnnehmer an die führenden Kollegen, mit dem Ersuchen, auch die Einnnehmer der Versicherungsgesellschaften in die Branche der Eintassierer und Kassenboxen mit aufzunehmen. Dem wurde zugestimmt. Bald nachdem wurden die „Nähmaschinen“- und „Automaten-Kassierer“ gewonnen. Nach Jahresfrist waren bereits 120 Mitglieder vorhanden. Die Maßregelung des Kollegen Breitenborn machte einen Teil der „Viktoria“-Einnnehmer wieder wankelmütig, sie sagten der Organisation bald aus Angst um ihre „Lebensstellung“. Im Jahre 1906 wurde das Organisationsverhältnis wieder besser, auch wurde der Versuch unternommen, eine Lohnbewegung einzuleiten, aber ein großer Teil der „Viktoria“-Einnnehmer war für eine derartige Sache nicht zu haben. Es wurde deshalb beschlossen, eine Eingabe um Gewährung einer Teuerungszulage an die Direktion zu richten. Diese Eingabe wurde auch von den Kollegen in Dresden, Breslau, Leipzig usw. unterstützt. Aber auch dieses Beginnen fiel ins Wasser, weil nur 30 Kollegen den Mut hatten, die Eingabe zu unterschreiben. Wieder glaubte die „Viktoria“-Direktion durch einige Entlassungen resp. Maßregelungen die Organisation aus dem Betriebe verbannen zu können; sie erreichte aber das Gegenteil, trotzdem jetzt von einigen „Auch-Kollegen“ der „Gesellige Verein der Viktoria“-Einnnehmer am 20. Februar 1909 gegründet war, — eine „gelbe Stimpfpflanze“ ersten Ranges. Beweis: Statut (Nr. 29 des „Courier“ 1909). Nach dem Statut finden der Eintassierer-Konferenz (Juni 1910) setzen wir erneut mit der Agitation ein; es wurden Besprechungen mit erfreulichen Resultaten abgehalten. Bis zu diesem Augenblick, Ende November 1910, hat der „Büro-Angestelltenverband“ keinen Federstrich für die Eintassierer und Kassenboten Berlins getan. In den für die „Viktoria“-Einnnehmer abgehaltenen Besprechungen wurde der Wunsch geäußert, auch einmal wieder eine gemeinsame Versammlung aller Intassstellten einzuberufen. Bereits Anfang November wurde der 1. Dezember 1910 dazu bestimmt und festgelegt. Inzwischen kam aus Hamburg die Nachricht, daß die „Viktoria“-Einnnehmer in eine Lohnbewegung eingetreten waren, welche zur Verhängung der Sperre führte. Redner schildert diese Bewegung.

Nach Verhängung der Sperre in Hamburg wurde in einigen Berliner Intassstellten bekannt gemacht, daß nach „außerhalb“ Kräfte gesucht wurden, gegen eine Extrabergütung von 5,50 Mk. pro Tag. Die Berliner Branchenleitung nahm sofort Stellung zu diesen „Belastmächungen“ und ein Aufruf sollte an die Eintassierer und Kassenboten erlassen werden. Am 10. November 1910 wurde dieser Beschluß gefaßt und am 13. November brachte die Presse die Mitteilung, daß der Kampf gewonnen sei; infolgedessen erübrigte sich der Aufruf.

Nun drängten die Kollegen darauf, daß in der am 1. Dezember 1910 stattfindenden Versammlung auch über den Verlauf des Kampfes in Hamburg berichtet werden solle. Diesem Verlangen kam die Branchenversammlung selbstverständlich nach.

Am 28. November verteilten wir die ersten Einladungen zur Versammlung; dem „Büro-Angestelltenverband“ wurde wohl von irgend einer Seite Mitteilung davon gemacht, und am 30. November ließ derselbe auch Einladungen zu einer von ihm einberufenen Versammlung verteilen. Schon diese Handlungsweise war eigentümlich; aber am 1. Dezember setzten die Büroangestellten ihrem feindlich gestimmten Plan die Krone auf, indem dieselben folgendes Flugblatt verteilen ließen. Wir lassen dasselbe wortgetreu folgen:

„Verband der Büroangestellten Ortsgruppe Groß-Berlin. Viktoria-Einnnehmer“

Der Transportarbeiter-Verband versucht, in die von uns eingeleitete Bewegung der Einnnehmer Zersplitterung hineinzutragen. Er hat zum 1. Dezember ebenfalls eine Versammlung der Einnnehmer einberufen, in der über die stetigreichere Bewegung der Hamburger Kollegen referiert werden soll, obwohl weder der Referent noch der Transportarbeiter-Verband die Hamburger Lohnbewegung kennt. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß unser Verband die Hamburger Bewegung geführt hat. Sämtliche Hamburger Kollegen gehören unserem Verband an. Unser Verband ist für die Versicherungsangestellten zuständig!

Die Versicherungsangestellten — und hierzu zählen auch die Einnnehmer — sind keine Transportarbeiter. Der Transportarbeiter-Verband schmückt sich mit fremden Federn, wenn er unsere Erfolge benutzt, um für sich Mitglieder zu werben. Unsere Versammlung findet am 1. Dezember 1910, abends 8 1/2 Uhr, im „Rosenthaler Hof“, Rosenthaler Straße 11-12 statt. Dort wird der Leiter des Lohnkampfes bei der „Viktoria“ in Hamburg, Kollege Siebel, über die Bewegung berichten. Pflicht jedes Kollegen ist deshalb, dort zu erscheinen.

Mit kollegialem Gruß Die Ortsverwaltung.

S. A.: A. Pattloch, Berlin N., Pantstr. 57.“

Dadurch haben wir uns veranlaßt, vor dem Versammlungsort der „Büroangestellten“ entsprechende Handzettel verteilen zu lassen.

Trotz dieses Vorgehens seitens des „Büro-Angestelltenverbandes“ war unsere Versammlung im „Englischen Garten“ von 300 bis 350 Kollegen besucht, welche den Bericht des Branchenleiters mit Interesse verfolgten. In seinen weiteren Ausführungen teilte der Redner noch mit, daß der „Gesellige Verein der Viktoria“-Einnnehmer bereits bei der Direktion zwecks Gehaltserhöhung vorstellig geworden ist, aber abgewiesen worden sei. Zum Schluss forderte er die Anwesenden auf, sich nicht beeinflussen zu lassen und nur dem Deutschen Transportarbeiterverbande beizutreten. Wenn die Berliner Kollegen dieselben Erfolge erringen wolle, wie die Hamburger Einnnehmer, so müsse ein jeder einzelne Kollege Mitglied des Verbandes werden und an dem weiteren Ausbau der Organisation mitarbeiten.

In der Diskussion nahm Pattloch vom Büro-Angestelltenverband das Wort. Er wies zunächst den Vorwurf, daß seine Organisation Zersplitterung betreiben wolle, zurück. (Zwischenruf: Flugblatt!) Seine Organisation sei auch von der Generalkommission anerkannt und dieser angeschlossen. Er versuchte nun den Nachweis zu führen, daß die Angestellten der Versicherungsgesellschaften ohne Ausnahme bei seiner Organisation zuständig wären und forderte die Anwesenden auf, sich dem Büroangestelltenverbande anzuschließen. Welche von beiden Organisationen die zuständige sei, müsse die Generalkommission der Gewerkschaften entscheiden.

Kollege Meißner wies die Ausführungen Pattlochs ganz energisch zurück, ebenso Kollege Hinkel. — Inzwischen war eine Resolution folgenden Wortlauts eingelaufen:

„Die am 1. Dezember 1910 im „Engl. Garten“ tagende von über 300 Kollegen besuchte Versammlung der „Viktoria“-Einnnehmer erkennt die Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation an. Als solche kommt für die „Viktoria“-Einnnehmer nur der Deutsche Transportarbeiter-Verband in Frage, welcher seit dem Jahre 1903 bestrebt ist, die Interessen der Kollegen Eintassierer und Kassenboten voll und ganz zu vertreten. Die Versammelten verwerfen auf das entschiedenste die Handlungsweise des Büroangestelltenverbandes, welche dahin geht, Uneinigkeit in die Reihen der Eintassierer zu säen und beauftragen den Zentralvorstand des Deutschen Transportarbeiterverbandes, bei der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands Protest einzulegen gegen eine den gewerkschaftlichen Prinzipien hohnsprechende Kampfesweise. Die Versammelten verpflichten sich, Mann für Mann dem Deutschen Transportarbeiter-Verband beizutreten, um mit dessen Hilfe bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu erringen.“

Pattloch beantragt, den mittleren Satz aus der Resolution zu streichen. Dieses wird gegen 3 Stimmen abgelehnt. Dagegen wird die Original-Resolution gegen 1 Stimme unter allseitigem Beifall angenommen.

Unter Verschiedenes teilte der Branchenleiter mit, daß innerhalb kurzer Zeit weitere Schritte zur Durchführung der Lohnbewegung unternommen werden.

Nun noch einiges von der Versammlung im „Rosenthaler Hof“, die vom Büro-Angestelltenverband einberufen war. Schon am Eingang des Lokals machten wir die Erfahrung, daß die Einnnehmer durch die zweite Einladung einer Versammlung des Verbandes der Büroangestellten sehr enttäuscht waren; ein großer Teil der Kollegen zog die Konsequenz und ging nach dem „Englischen Garten“. Nach 9 Uhr wurde die Versammlung, welche von zirka 80 Personen besucht war, eröffnet. Dem anwesenden Kollegen Breitenborn, welcher beantragte, die Versammlung aus Zweckmäßigkeitsgründen zu vertagen und die Anwesenden geschlossen nach dem „Englischen Garten“ zu dirigieren, wurde das Wort zur Geschäftsordnung nicht erteilt.

Anwesend waren zum größten Teil die Mitglieder des „Geselligen Vereins der Viktoria“-Einnnehmer und die „Königstreuen“ Einnnehmer. Die Ausführungen des Referenten Siebel, welcher es nicht lassen konnte, dem Transportarbeiterverbande ein auszuwischen, wurden von den Kollegen Liebenow und Breitenborn in sachlicher Weise gehärdend zurückgewiesen. Hervorgehoben wurde die unfaire Kampfesweise des Verbandes der Büroangestellten und klipp und klar der Nachweis erbracht, daß für die Versicherungskassierer unsere Organisation zuständig sei. An der Hand vieler Beispiele bewiesen unsere Vertreter, daß die Interessen der „Viktoria“-Einnnehmer durch unsern Verband mit allem Nachdruck vertreten werden. Meine beneidenswerte Rolle spielte Genosse Siebel, der seine Organisation als die verfolgte Unschuld hinzustellen versuchte. Vor 14 Tagen war unsere Versammlung schon publiziert, am 24. November waren unsere Vertrauensleute in dem Westbe der Handzettel, und am 30. November beruft der Verband der Büroangestellten, obwohl er von unserer Versammlung unterrichtet war, flugs am selben Tage ebenfalls eine Versammlung ein. Dann ereiferte sich Genosse Siebel über Zersplitterung und Grenzstreitigkeiten des bösen Transportarbeiterverbandes zu reden. Die Sache ist so originell, daß sie patentiert werden müsse. Wir wollen nicht in dieselbe Herbe hauen, sondern es anderen Instanzen überlassen, in dieser Sache eine Entscheidung herbeizuführen. Wir sind feste Hell- oder Schwarzseher, aber das eine steht fest, durch derartige Handlungen hat der Verband der Büroangestellten sich die Sympathie der Kollegen verschert. Die Kollegen werden sich ihr Urteil bilden, die notwendige Lehre für sich ist und bleibt die Parole: „Hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband, Branche der Eintassierer.“

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Bremerhaven. Am Freitag, den 25. November, fand die erste stark besuchte Generalversammlung der neuen Einheitsorganisation statt. Kollege Dellerich erklärte, daß die Ueberleitung der drei Verbände erfolgt sei, ebenfalls sind die Statuten einheitlich geregelt. Redner erwähnt alsdann, daß noch viele Branchen vorhanden seien, in welchen die Organisation noch nicht festen Fuß gefaßt hätte; diese Kollegen aufzuklären und der Organisation zuzuführen, müsse unsere nächste Aufgabe sein. Klauten wir im ersten Quartal des Zusammenarbeitens, die Zukunft ruhig dem weiteren Ausbau unserer Organisation zu überlassen, so seien wir hieran durch die Maßnahmen der Arbeitgeber gehindert. Zunächst kam die Aussperrung auf den Werften, an welcher wir mit 60 Kollegen beteiligt waren, dann folgten die Fischereiarbeiter, welche gezwungen durch die Betriebsgenossenschaft in den Kampf eintraten. Wenn auch dieser Kampf zu keinem Siege führte, so haben doch unsere Kollegen, welche alle noch nicht lange organisiert waren, ihren Mann gestanden, indem keiner abfiel. Auch die Bewegung bei Küstern hat den gewünschten Erfolg nicht gebracht. Beim Streik der Brauer Hafenarbeiter wurden unsere Kollegen in Mitleidenschaft gezogen, indem einige nach Brate bestimmte Dampfer hier nicht geladet wurden. Die Kämpfe sind auch nicht ohne Strafen verlaufen; aus Anlaß der Fischereibewegung wurden 10 Wochen und 5 Tage Gefängnis sowie 300 Mk. Geldstrafe verhängt. Außerdem wurde noch die hiesige Parteipresse zu 200 Mk. Geldstrafe verurteilt. Einige Klagen sind noch nicht abgeschlossen. Die Agitation hat nennenswerte Erfolge gebracht; so wurden im Laufe des 3. Quartals 400 Neuaufnahmen gemacht. An Beitragsmarken wurden im Laufe des Quartals 28 210 verkauft, bei einem Mitgliederbestand von 2170 a 13 Wochen. Daß die Agitation auch im neuen Quartal gute Fortschritte mache, beweise, daß bis jetzt schon 300 Neuaufnahmen zu verzeichnen seien. Wenn alle ihr möglichstes tun, werde der Erfolg nicht ausbleiben. Den Kassenbericht gab Kollege Farwig. Bei der Zusammenlegung zählte der Verband 1472 Mitglieder, neugewonnen 400, macht einen Mitgliederbestand am Schlusse des Quartals 1872 Mitglieder. Der Kassenbestand war 10 038 Mk., am Schlusse des Quartals 10 594 Mk., somit ein Ueberschuß von 456 Mk. Die gesamte Einnahme war 29 017,90 Mk., die Ausgabe 18 353,04 Mk. Unter den Ausgaben sind 10 149,20 Mark für Streiks und 1500 Mk. für Mietszuschuß vorhanden. Dem Revisionsbericht ist zu entnehmen, daß Kasse, Bücher und Belege sich in bester Ordnung befinden und wurde dem Vorstand Decharge erteilt. In der Diskussion wurde von verschiedenen Kollegen der Antrag gestellt, in Zukunft zur besseren Verständigung der Mitglieder den Bericht des Kassierers gedruckt vorzulegen. Diesem Wunsche soll stattgegeben werden. Unter Verschiedenem teilte Kollege Dellerich mit, daß dem Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung seitens des Vorstandes Rechnung getragen sei. Der Vorstand habe sich eingehend mit der Frage Mietsentschädigung und eventl. Beitragserschöpfung beschäftigt. Redner legt nochmals klar, unter welchen Bedingungen dieses nur geschehen könne; der Vorstand sehe nach wie vor auf dem Standpunkt, daß die Sache nicht durchführbar sei. In der Diskussion sprachen fast alle Redner gegen eine Beitragserschöpfung, sowie Einführung der Mietsentschädigung. Die Abstimmung ergab, daß diese Angelegenheit abgelehnt wurde. Dellerich teilt noch mit, daß sich in der Beitragskassierung, wie sie heute bestimme, Mängel erwiesen haben, und ist der Vorstand zu dem Beschluß gekommen, einen besoldeten Kassierer anzustellen. Aus Anlaß der verschiedenen Bewegungen sind wir leider gezwungen, vier Kollegen wegen Streikbruchs auszuschließen, und ersucht der Vorstand um Zustimmung der Generalversammlung, was einstimmig geschieht. Für das Jahr 1911 wurden die bisherigen Kartelldelegierten wiedergewählt. Nachdem noch einige Anfragen erledigt waren, erfolgte Schluß der Versammlung.

Danzig. Am Sonntag, den 4. Dezember, fand unsere gemeinschaftliche Mitgliederversammlung statt. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde das Andenken des verstorbenen Kollegen Lowlaski in der üblichen Weise geehrt. Dann wurde die Delegiertenwahl zur Gaufonferenz vorgenommen. Von 10 vorgeschlagenen Kollegen wurden die Kollegen Wannhoff, Hagen und Kobiella gewählt. Zum Wintervergütigen wurde folgendes beschlossen. Am 2. Weihnachtstag soll ein Vergütigen bei Herrn Heinrich Gast in Heubude und am Schlußfest ein Vergütigen bei Steppuhn in Schießtind. Das Entree beträgt für Herren 50 und für Damen 20 Pf. Dann hielt unser Parteisekretär Crispian einen Vortrag über das Thema: „Die Unzufriedenheit, eine Förderin der Kultur“. Die Kollegen folgten mit lebhaftem Interesse den Ausführungen des Referenten. Donnernder Beifall lohnte den Redner für seine treffliche Rede. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten wurde sodann die Versammlung mit einem kräftigen Hoch auf den deutschen Transportarbeiter-Verband geschlossen.

Erlangen. Lange Jahre hindurch wurden zeitweise die größten Anstrengungen gemacht, um die Kollegen für die Organisation zu gewinnen. Mehrere Male glückte es auch, eine Verwaltungsstelle zu gründen, doch ging sie nach kurzer Zeit leider immer wieder ein, trotz allen Versuchen, etwas Positives zu schaffen. Dies war sehr zu bedauern, zumal Erlangen eine nicht unbedeutende Industriestadt und zweifellos ein Teil Kollegen da ist, die politisch zu den aufgeschärften zu rechnen sind. Der günstige Tarifschluß im Transportgewerbe in Stuttgart hat nun

auch wieder Leben unter die Erlanger Kollegen gebracht und ihnen gezeigt, daß durch Zusammenschluß in der Organisation doch noch etwas zu erreichen ist. In zwei gut besuchten Versammlungen haben sich 36 Kollegen in den Verband aufnehmen lassen, wozu noch 7 Kollegen kommen, die im Konsumverein beschäftigt und schon seit längerer Zeit organisiert sind. In der ersten Versammlung entstand eine längere Debatte darüber, ob Erlangen eine eigene Verwaltungsstelle werden soll, oder sich dem benachbarten Stuttgart einverleiben will. In der vorgenommenen Abstimmung wurde die Gründung einer eigenen Verwaltungsstelle abgelehnt und einstimmig beschlossen, sich Stuttgart als Bezirk anzuschließen, unter Zahlung des Stuttgarter Wochenbeitrages von 60 Pf. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse sind, da eine leistungsfähige Organisation am Platze noch nicht bestanden hat, natürlich nicht die rosigsten. Hier bessernd einzugreifen, wird eine der nächsten Aufgaben im kommenden Jahre sein müssen. Deshalb Kollegen, arbeitet tüchtig mit und sucht die uns noch Fernstehenden von der Notwendigkeit der Organisation zu überzeugen, damit Erlangen in die Reihe der Orte eintritt, von denen gesagt werden kann, der Verband hat hier dauernd feste Wurzeln geschlagen.

Frankfurt a. O. Am Montag, den 5. Dezbr., fand eine gut besuchte Mitgliederversammlung statt, welche sich mit den Lohn- und Arbeitsverhältnissen der Transportarbeiter beschäftigte. Es ist uns endlich mal gelungen, durch die Fragearten das wahre Elend der Kollegen in dieser verhöhrten Beamtenstadt festzustellen. Der Durchschnittslohn beträgt 19.— Mark pro Woche bei einer täglich 12stündigen Arbeitszeit. Um schlechtesten fahren dabei die in den Expeditionsbetrieben tätigen Kollegen, deren Arbeitszeit täglich 15 bis 16 Stunden beträgt und die das fürstliche Gehalt von sage und schreibe 16,05 Mk. pro Woche erhalten. Trotzdem steht immer noch ein großer Teil Kollegen der Organisation fern und gibt sich dem Harmoniebusel hin, in der Voraussetzung, daß der Chef schon von selbst zulegen wird. Kollegen, soll es anders werden, so müßt Ihr selbst mit Hand ans Werk legen, Euch der Organisation anschließen, denn vereint sind wir eine große Macht, der Einzelne hingegen ist dem Arbeitgeber unbedingt ausgeliefert. Es wurde beschlossen, die 5 Pf., welche wir im Jahre 1910 pro Woche und Mitglied zum Einkauf eines eigenen Heims gezahlt haben, ab 1. Jan. 1911 als Extrabeitrag beizubehalten. Unser Stiftungsfest wird laut Beschluß am 21. Januar abgehalten und wurde dazu ein Komitee von 12 Kollegen gewählt. Nachdem 5 Kollegen der Organisation beigetreten, erfolgte Schluß der imposanten Versammlung.

Güstrow. In der Mitgliederversammlung am 26. November sprach der Gauleiter über die technische Entwicklung in unserer Zeit. Der Vortrag wurde mit großem Beifall aufgenommen. Die Kollegen wurden dann aufgefordert, das Kleben der Hausfondsmarken nicht zu vergessen. Eine Aussprache über die Agitation am Orte ergab, daß in dieser Beziehung seitens der Kollegen noch viel mehr als bisher geschehen müsse.

Langenbielau i. Schl. Am Sonntag, den 20. November, fand eine Mitglieder-Versammlung statt, in welcher ein Kollege aus Breslau über die gewerkschaftliche Entwicklung und ihre Ausbreitung referierte. Redner besprach die Organisationsrichtungen des Handwerks in früheren Jahrhunderten. In der damaligen Zeit war an eine Interessenvertretung der Handels- und Transportarbeiter nicht zu denken. Eine Umwälzung erfolgte erst durch Einführung der Maschinen, wodurch das ganze Wirtschaftsleben in andere Bahnen gelenkt wurde. Auch die Arbeiter in unserem Berufe schlossen sich in Lokalvereinen zusammen, die eigentlich als Vorläufer unserer Organisation anzusehen sind. Die Zentralisierung derselben konnte erst erfolgen nach Fall des Sozialistengesetzes. Ferner erörterte der Referent die Organisationsrichtungen des Verbandes. Für seine gemeinverständlichen Ausführungen wurde ihm am Schlusse seines Referats reichlich Beifall gezollt. Die Diskussion bewegte sich im Sinne des Referats. Einige Kollegen wiesen noch auf die schädlichen Wirkungen des Alkohols hin. Nach Aufnahme einiger neuer Mitglieder wurde die anregend verlaufene Versammlung geschlossen.

Wir ersuchen Euch, mitzuarbeiten an dem Aufbau unseres Verbandes. Bei dem gegenwärtigen Stande unserer Zahlstelle ist es unmöglich, dem hiesigen Unternehmertum etwas abzurufen. Dieses kann aber nur geschehen, wenn wir unsere Reihen stärken. Darum muß in Zukunft die Parole lauten: „Alle Mann auf zur Agitation!“

Mainz. Am Sonntag, den 27. November, fand eine gut besuchte Mitglieder-Versammlung statt. Den Kartellbericht gab der Kollege Grieb und entwickelte sich eine recht lebhaft Diskussion darüber. Als Vertreter zur Generalversammlung der Ortskrankenkasse wurden 12 Kollegen bestimmt. Die Weihnachtsfeier soll wie seither arrangiert und zwar am 8. Januar 1911 im großen Saale des „Goldenen Pfing“ abgehalten werden. Das Arrangement soll dem Vorstand und der Festkommission überlassen bleiben. Zum Schlusse forderte der Kollege Grieb die anwesenden Kollegen auf, sich an der nächsten öffentlichen Versammlung recht zahlreich zu beteiligen, damit auch die Versammlung ihren Zweck erreiche. Hierauf Schluß der Versammlung.

Münchberg-Gürth. „Warum müssen sich die Kutscher dem Verband anschließen?“ lautete das Thema in einer Kutscherversammlung, die am Sonntag, den 20. November in Gürth stattfand. Ein Kollege schilderte die tieftraurigen Verhältnisse, unter denen unsere Berufscollegen heute zu leiden haben. Wie der

Kutscher, der Fuhrmann in den früheren Jahren als Vertrauensperson des Geschäftshauses gegolten hat und wie er durch wirtschaftliche und technische Entwicklung allmählich zurückgedrängt wurde. Leider haben es die Kollegen weder früher, noch jetzt begriffen, sich eine Position zu schaffen, um so auch ihren Vorteil wahren zu können. Daher kommt es, daß sie heute von nahezu allen Arbeitern unter den traurigsten Verhältnissen zu leben haben. Hier kann es nur ein Mittel geben, das Abhilfe schafft und das ist der Eintritt in den Verband. Redner schilderte die ganz miserablen Löhne und die unmennechlich lange Arbeitszeit, die diese Kollegen noch haben und wo die Woche nicht nur 6, sondern 7 Arbeitstage zählt, denn Sonntags dauert bei manchem Kutscher die Arbeitszeit noch länger wie Werktags. Mit einem Appell, daß hier nur durch den Verband Wandel geschaffen werden kann und deshalb jeder Kollege Verbandsmitglied werden muß, schloß der Redner seine Ausführungen. In der nun folgenden Diskussion wurden eine ganze Reihe von geradezu haarsträubenden Mißständen zur Sprache gebracht und einzelne Fuhrwerksbesitzer, trotzdem sie direkt auf die Arbeiterschaft angewiesen sind, als Feinde der Organisation bezeichnet. Hauptsächlich Herr Christoph Schäd ist es, der alles anbietet, um es seinen Kutschern unmöglich zu machen, sich der Organisation anzuschließen. Nach einem kurzen Schlußwort des Referenten, in welchem hauptsächlich auf die Erfolge unseres Verbandes bei allen Lohnbewegungen hingewiesen wurde und was im vergangenen Jahre allein wieder für unsere Kollegen an Lohnzulagen, Arbeitszeverkurzung, Bezahlung von Ueberstunden, Urlaub usw. erungen wurde, schloß der Vorsitzende mit der Aufforderung, daß jeder Kollege sich unserem Verbande anschließen soll, die sehr interessant verlaufene Versammlung.

Solingen. Am Sonntag, den 27. November, fand eine Mitglieder-Versammlung statt. Den mit Interesse aufgenommenen Kartellbericht gab der Kollege Hermanns. Sodann berichtete der Kollege Müller über die Lohnbewegung bei der Firma Schmidt und Schmidt. Nachdem noch beschlossen worden war, die nächste Mitglieder-Versammlung am 15. Januar 1911 abzuhalten, wurde die Versammlung geschlossen.

Striegau i. Schl. In der Versammlung am 20. November sprach ein Kollege über: „Was lehren uns die wirtschaftlichen Kämpfe?“ und fand mit seinen trefflichen Ausführungen den Beifall der Versammelten. Die Diskussion war recht lebhaft und eingehend. Beschlössen wurde, im Januar ein Wintervergütigen abzuhalten. Die Abrechnung vom dritten Quartal ergab an Einnahmen 710,57 Mk.. An die Hauptkasse wurden 319,70 Mk. abgeliefert, an Kassenbestand verbleibt die Summe von 338,37 Mk. Dem Kassierer wurde Decharge erteilt. Nach Wahl eines Hilfskassierers erfolgte Schluß der Versammlung.

Allgemeines.

Das größte Schiff der Welt ist in der „Olympic“ der englischen White-Star-Line kürzlich vom Stapel gelaufen. Das 45 000 Tonnen-Schiff hat eine Länge von nicht weniger als 394 Meter und eine Breite von 31 Meter. Der Schiffsrumpf ist 35 Meter hoch, der Schornstein 24 Meter, so daß vom Kiel bis zum oberen Rande des Schornsteins 60 Meter gemessen werden. Der Anker zeigt das Riesengewicht von 15½ Tonnen. Vielleicht noch imponierender als die bloßen Größenverhältnisse sind die inneren Einrichtungen des Schiffskolosses. Die „Olympic“ wird ihren 2500 Passagieren einen in jeder Beziehung höchst angenehmen Aufenthalt bieten. Die Seekrankheit soll auf ihr unbekannt sein, da die Schwankungen vor allem infolge ihrer Größe auf ein Minimum reduziert sind. In prachtvoll eingerichteten Salons, Rauchsalen, Spielzimmern und einem tropischen Wintergarten können sich die Passagiere erster Klasse die Langeweile der Ueberfahrt vertreiben. Sportsleute brauchen auf ihre beliebte Beschäftigung nicht zu verzichten. Den Reitern steht ein Reitsaal, den Schwimmern ein mächtiges Schwimmbad, den Turnern ein Turnsaal, Rollschuhläufern eine Rollschuhbahn und Anglern ein — Fischteich zur Verfügung, in denen sie ihre Passionen fröhnen können. Endlich sei noch erwähnt, daß das Schiff eine Reihe reizend eingerichteter Spielzimmer für Kinder, mehrere Mode- und Schneiderei-Salons und einen Juwelierladen mit sich führt. Es fehlt also rein gar nichts. Wie für die 850 Angestellten und die Passagiere zweiter Klasse gesorgt ist, erfahren wir leider nicht. Hier wird wohl nicht alles so glänzend aussehen.

Der Kollektive Arbeitsvertrag in England. Nach dem soeben erschienenen Berichte des Arbeitsamtes über die kollektiven Arbeitsverträge bestehen solche Vereinbarungen über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in England in folgenden Industrien:

	Zahl der Verträge	Zahl der Arbeiter
Bergbau und Steinbrüche	56	900 000
Transportgewerbe	92	500 000
Textilindustrie	113	460 000
Metallindustrie, Maschinen- und Schiffbau	163	230 000
Baugewerbe	803	200 000
Bekleidungsindustrie	303	50 000
Buchdruckgewerbe	79	40 000
Verschiedene Gewerbe	87	20 000
	1696	2 400 000

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