

SOZIAL

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

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

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

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

Nr. 14.

Berlin, den 2. April 1911.

15. Jahrg.

Die Macht ist nicht bei den Schwachen!

Stark sind die Arbeiter nur als geschlossene Masse und der eiserne Ring, der diese Masse zusammenhält, ihr einen einheitlichen Willen gibt, ist die moderne auf dem Boden des Klassenkampfes stehende Gewerkschaftsorganisation. Sie allein ist der stahlharte Sturmbock, der die Festungstore der kapitalistischen Zwingburgen aufzubrechen im Stande ist. Der einzelne Arbeiter ist ein wehr- und schutzloses Ausbeutungsobjekt, aber als wirkender Teil der geschlossenen Masse ist er riesenstark und seinem kapitalistischen Gegner überlegen.

Die Machtmittel des Hafenbetriebsvereins in Hamburg.

Nachdem die großen Schiffsahrtsgesellschaften durch Fusionierung und Abschluß von Gegenseitigkeitsverträgen die in den eigenen Reihen tobende Konkurrenz bis auf ein Minimum beseitigt resp. gebunden haben, betrachten sie es als ihre erste Aufgabe, einen bestimmenden Einfluß auf die Arbeitsverhältnisse, Arbeitsvermittlung usw. in den Häfen zu gewinnen. Die noch immer bis zu einem gewissen Grade vorhandene Selbständigkeit und Unabhängigkeit kleinerer Unternehmer, die sie infolge der eigenartigen Verbindungen mit ausländischen Reedereien nie recht unter ihre Botmäßigkeit zu bringen vermochten, war den Scharfmachern und Seefabrikanten schon längst ein Dorn im Auge; bildeten diese doch zu einem Teil das Hindernis zu einem vernichtenden Schlage gegen die so verhasste Organisation der Arbeiter. Daraus erklärt sich das heiße Bemühen der Gesellschaften und die Aufwendung so enormer Kosten, denn solange sie nicht alle Arbeitgeber in den Hafenbetrieben unter ihre Fuchtel gebracht hatten, war immer noch die Möglichkeit gegeben, daß im Falle eines Kampfes mit den Arbeitern, die sogenannten „outsider“ aus der Reihe tanzten, d. h. mit den Arbeitern Frieden schließen würden.

Diese Bestrebungen sind im vergangenen Jahre wieder von Erfolg gewesen. Nachdem sich die Stauer im Hamburger Hafen bereits vor Jahren dem zu vorgenannten Zwecke in Hamburg gebildeten „Hafenbetriebsverein“ angeschlossen hatten, haben die Schiffsreiner Waase im Vorjahre denselben verhängnisvollen Schritt getan. Verhängnisvoll ist der Beitritt zum „Hafenbetriebsverein“ für die Unternehmer deswegen, weil derselbe unter Anwendung aller Mittel selbst des schärfsten Terror, die Mitglieder zwingt, ihre Mitgliedschaft aufrecht zu erhalten oder — Verzicht zu leisten auf ihre Arbeitgebererschaft im Hamburger Hafen. Das Statut des „Hafenbetriebsvereins“ bestimmt, daß nur an solche Unternehmer Arbeit zu vergeben ist, die dem H.-B.-V. angeschlossen sind; den Nichtmitgliedern darf weder Geschäfte geliefert noch Arbeiten vermittelt werden. Will demnach ein Unternehmer dieser Art im Hamburger Hafen seine Beschäftigung weiter ausüben, so muß er Mitglied des „H.-B.-V.“ werden resp. bleiben, trotz allen Widerwillens gegen diesen Zwang, oder — er muß sein Geschäft an den Nagel hängen.

Dabei wird ihm trotz seiner Mitgliedschaft und den zu leistenden erheblichen Beiträgen ein Einfluß auf den Arbeitsnachweis, die Anstellung und Beschäftigung der Kontraktarbeiter usw. fast gar nicht eingeräumt. Der Vorstand des H.-B.-V. stellt die Kontraktarbeiter an und entläßt sie. Die Hilfsarbeiter werden durch die Beamten des „H.-B.-V.“ vermittelt und wer es nicht vorzieht, sich selbst nach dem Arbeitsnachweis zu bemühen, der muß mit den ihm zugewiesenen Arbeitern zufrieden sein; ob sie sich für die betreffende Arbeit qualifizieren oder nicht. Eine Zuwiderhandlung gegen die den Arbeitsnachweis betreffenden Bestimmungen wird mit recht hohen Strafen belegt.

Das von dem H.-B.-V. so viel gepriesene Kontraktverhältnis hat immer noch nicht den rechten Anflug gefunden und wird ihn auch nicht finden, weder bei den kleineren Unternehmern, noch bei den Arbeitern. Die alten eingefessenen Hafen-

arbeiter lehnen diese Zwangsjacke einfach ab. Die von auswärts herangezogenen Arbeiter scheinen aber auch keinen Gefallen daran zu finden, denn trotz aller Propaganda und aller dafür aufgewandten Mittel hat der H.-B.-V. es bisher nicht vermocht, die Zahl der Kontraktarbeiter über etwa 1200 zu bringen. Ein Zeichen dafür, daß diese sogenannte „Spar-“ und „Garantiekasse“ von den Arbeitern richtig eingeschätzt wird. Man hätte man von der Intelligenz der Macher des H.-B.-V. eigentlich erwarten sollen, daß auch sie sich mittlerweile von der Undurchführbarkeit ihres Planes überzeugt und eine andere Regelung, vielleicht mit Hilfe der Organisation der Arbeiter versucht hätten. Dazu scheinen sie sich indes nicht aufschwingen zu können, im Gegenteil scheinen wieder Anstrengungen gemacht werden zu sollen, um diesem Wechselbalg neues Leben einzuflößen. Herr Kirchheim, seines Zeichens Ober-Inspektor für den Hafenbetrieb der Hamburg-Merika-Linie, hat den Schiffsreinigern in der Arbeitsvermittlungsstelle auf Kuhwärder einen fulminanten Vortrag gehalten über den Wert der Garantiekasse für die Arbeiter, die leider zu dümmen wären, die ihnen gebotenen Vorteile zu erkennen und richtig zu würdigen. Hintennach kam dann allerdings die „kleine Aufmunterung“; wenn sich nicht genügend ansässige Schiffsreiniger melden, dann müsse der H.-B.-V. Arbeiter von auswärts heranziehen, — so schloß der Prophet.

Nach den Bestimmungen des Statuts der „Spar-“ und „Garantiekasse“ werden die Mitglieder durch den H.-B.-V. aufgenommen. Seit 1909 besteht ein Beschluß, daß Arbeiter über 45 Jahre nicht mehr aufgenommen werden. Früher war die Grenze auf 40 Jahre festgesetzt. Da aber die jüngeren und kräftigen Hafenarbeiter sich den Bestimmungen nicht unterwerfen wollten, mußte notwendigerweise die Altersgrenze hinaufgesetzt werden. Für die Beitragspflicht der Mitglieder der „Spar-“ und „Unterstützungskasse“ gelten folgende Bestimmungen:

Von dem Gesamtwochenverdienste (eingerechnet der Lohn für Nacht- und Sonntagsarbeit) jedes Mitgliedes wird vom 1. Januar 1911 ab einbehalten:

a) falls derselbe bis 35 M. pro Woche beträgt 1 M. pro Woche; b) falls derselbe bis 40 M. pro Woche beträgt 2 M. pro Woche; c) falls derselbe über 40 M. pro Woche beträgt 3 M. pro Woche (früher wurden dieselben Sätze bei 31, 33 und über 33 M. in Abzug gebracht). Eine Grenze für die Höhe der Garantiesumme ist nicht festgesetzt, sondern unbeschränkt. Zur Deckung der von der Kasse an ihre Mitglieder zu zahlenden Unterstühtungen, die nur als Lockpfeile zu betrachten sind, sollen dienen: Die Zinsen auf die einbehaltenen Sparbeiträge und ein Zuschuß des H.-B.-V. Uebersteigt die Sparsumme eines Mitgliedes 200 Mark, so werden die Zinsen auf die überschüssenden Beträge nicht mehr für die Kasse verwendet, sondern verbleiben dem Mitgliede. Die Mitglieder dürfen während ihrer Mitgliedschaft über ihr Spartenguthaben, soweit dasselbe 200 M. nicht übersteigt, nicht verfügen. Eine Verfügung über den die Gesamtsumme überschreitenden Betrag und die hierauf fallenden Zinsen ist nur mit Zustimmung des Kassenvorstandes erlaubt. Ansprüche der Mitglieder gegen die Kasse können weder übertragen noch gepfändet werden. Die Zustimmung des Kassenvorstandes hat aber nur dann Gültigkeit, wenn der Vorstand des Hafen-

betriebsvereins seine Zustimmung gibt.

Die Einberufung der Generalversammlung bestimmt der Vorstand des „Hafenbetriebsvereins“. Das Protokoll führt, die Beschlüsse bestimmen und die Wahlen des Vorstandes der Kasse scheidet der Vorstand des „Hafenbetriebsvereins“; alles ist also von seiner Zustimmung und Bestätigung abhängig.

Dem Vorstande des „Hafenbetriebsvereins“ steht gegen die Beschlüsse des Vorstandes der Kasse das Vetorecht zu. Der Vorstand der Kasse ist befugt, die Mitglieder der Kasse wegen Verstößen gegen die Statuten und Angehörigkeiten in ihrem Arbeitsverhältnis mit Strafen zu belegen und zwar: a) Verwarnung, b) Geldstrafe bis zu 10 Mark.

Der Vorstand beschließt, in Fällen und in welcher Höhe Unterstühtungen z. B. in Sterbefällen zu gewähren sind. Sind die Hinterbliebenen durch sonstige Ansprüche (insbesondere Versicherungs-Entschädigung oder Unterstühtungsansprüche) geschützt, wird keine Unterstühtung gezahlt. Das Geld, welches das verstorbene Mitglied zurzeit seines Todes bei der Kasse gut hatte, wird erst nach Ablauf von 12 Monaten vom Todestage ab gerechnet an die Erben ausgehändigt; verlangen Witwen oder Vormünder der Kinder sofortige Auszahlung des Geldes, so hört mit diesem Tage die Auszahlung jeder Unterstühtung aus der Kasse auf.

Eine Verpflichtung zur Zahlung der Unterstühtung ist nicht vorgesehen.

Geradezu klassisch sind die Bestimmungen über Aufhebung der Mitgliedschaft. Man muß sie ganz genießen: „Den Mitgliedern steht es frei, ihren Austritt aus der Kasse mit einjähriger Kündigungsfrist zu erklären. Die Kündigung muß schriftlich gegenüber dem Kassenvorstand sowie dem Vorstand des Hafenbetriebsvereins, und zwar auf den Schluß einer Kalenderwoche, erfolgen.“

Die Mitgliedschaft bei der Kasse erlischt ferner ohne weiteres mit dem Ausscheiden aus dem Dienste des H.-B.-V. Den aus der Kasse ordnungsmäßig ausscheidenden Mitgliedern wird der Betrag ihres Spartenguthabens bar ausgezahlt.

Wird ein Mitglied wegen Widersehllichkeit, ungebührlichen Betragens, Trunkenheit während des Dienstes, des Diebstahls, der Geheulerei, des Betruges, der Unterschlagung oder anderer unehrenhafter Handlungen oder wegen willkürlicher Fernbleibens von der Arbeit aus dem Dienstverhältnis des H.-B.-V. entlassen oder verläßt es vertragswidrig diesen Dienst, so kann der Vorstand des H.-B.-V. anordnen, daß das Guthaben des Mitgliedes, soweit es den Betrag von 200 Mark nicht übersteigt, zugunsten der Kasse ganz oder teilweise verfällt.

Die Auflösung der Kasse kann nur erfolgen, wenn die Mehrheit der Mitglieder dies beschließt und der Vorstand des Hafenbetriebsvereins damit einverstanden ist.

Und diese geradezu brutalen Bestimmungen sollen von denkenden Arbeitern ohne zwingenden Grund anerkannt werden?

Die Zugehörigkeit zur „Spar“-Kasse bringt den Schiffsarbeitern nur den Lohn von 4,50 M. pro Tag bei 10stündiger Arbeitszeit oder 27 M. pro

Woche, den sie bei den Baasen im Hafen fast immer ohne Kontrakt verdienen.

Der Arbeiter wird vom Hafenbetriebs-Verein fest angestellt und im Betrieb der Hamburg-Amerika-Linie als Schiffsarbeiter oder in anderen Betrieben beschäftigt. Der Arbeiter ist verpflichtet, jede ihm übertragene Arbeit im Hafen von Hamburg-Altona, anderen Seehäfen im Elbgebiet oder auf der Unterelbe zu verrichten, auch Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit zu leisten sowie den Anordnungen des Betriebes in bezug auf die Arbeit in allen Punkten nachzukommen.

Für die Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit soll nach dem Kontrakt nicht die geringste Aufbesserung des Lohnes erfolgen. Der Hafenbetriebs-Verein hat sich nicht dazu aufschwingen können, den Lohn der Schauerleute hier zugrunde zu legen. Für jede Nacht, welche die Arbeiter auf der Unterelbe zubringen, erhalten sie nach dem jetzigen Tarif zwei Tagelöhne extra. Auch hier muß der Hafenbetriebs-Verein noch knausern, indem er nicht 90 Pf., sondern nur 80 Pf. vergütet.

Eine Einschränkung und Regelung der Nacharbeit auf 24 Stunden wie bei den Kontrakt-Schauerleuten ist überhaupt nicht vorgesehen, die Schiffsarbeiter können wieder 36 Stunden und länger ununterbrochen zur Arbeit herangezogen werden, denn nach dem Kontrakt haben sie in bezug auf die Arbeit in allen Punkten Folge zu leisten.

Dieser Kontrakt kann vom Hafenbetriebs-Verein und vom Arbeiter mit einer Frist von mindestens vier Wochen gekündigt werden. Die Kündigung kann nur auf den Schluß einer Kalenderwoche erfolgen. Um das Einsenken der Frist von 50 Pf. den Tag sollen die Schiffsarbeiter den Kontrakt eingehen. Da nimmt es nicht Wunder, wenn der Oberinspektor Kirchhelm selbst eingreifen muß, um die ungläubigen Arbeiter zu überzeugen, daß der H.-W.-V. nur ihr allerbestes will.

Das Ganze ist eine Sklavenordnung, wie sie raffinierter nicht ausgegüßelt werden kann. Die Satzungen dieser Klasse verpflichten die Arbeiter mit Haut und Haaren dem Interesse des „Hafenbetriebs-Vereins“, der sie zwingt selbst zu jeder vom Standpunkte des Arbeiters ehrlosen Handlung, zum Streikbruch. (Beweis: Differenzen der Schauerleute mit dem Stauer Wfr. Munte in Harburg, wo Kontraktarbeiter die Arbeit weiter verrichten mußten.)

Wer es wagt, sich mit den Streikenden solidarisieren zu erklären oder Streikarbeit zu verrichten, fliegt ohne weiteres aus der „Spar-“ und Garantiekasse raus und geht — wenn es der H.-W.-V. so will — seines „Spar-“Guthabens bis zur Höhe von 200 Mk. verlustig.

Wer es nach diesen Proben menschlicher Güte und Arbeiterfreundlichkeit noch fertig bringt, sich unter die soziale Ohhut des H.-W.-V. resp. der Hamburg-Amerika-Linie zu begeben, der verdient es redlich, vom H.-W.-V. nach allen Regeln der Kunst in Hessein geschlagen und zum Sklaven gemacht zu werden. Unrechtes, freie Arbeiter schließen sich zusammen, um sich bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu erkämpfen. Sie erblicken ihre Interessenvertretung in der Organisation, nicht im H.-W.-V. So wie die Dinge liegen, kann eine Vertretung zwischen dem H.-W.-V. und unserer Organisation niemals erfolgen. Der H.-W.-V. kann uns nicht zumuten, daß wir unsere Mitglieder zu Sklotten, zu willenlosen Sklaven machen. Will der H.-W.-V. geregelte Verhältnisse schaffen, ist es ihm Ernst mit der Herbeiführung eines Zustandes, der beide Teile vor Ueberraschungen schützt und hat er es nicht nur auf eine Anebelung der Arbeiter abgesehen, dann stehen wir stets zu Diensten, denn auch wir haben ein Interesse an der Schaffung geordneter Verhältnisse. Solange aber der H.-W.-V. glaubt, durch Anwendung solcher Zwangsgeetze zum Ziele zu kommen, können wir allen Hafenarbeitern nur dringend raten, die Augen offen zu halten, sich in der Organisation immer fester zusammenzuschließen, um sich das Koalitionsrecht und bessere Entlohnung zu erzwingen.

Der internationale Charakter der Hafenarbeit.

Wer einmal Gelegenheit hatte, in der Hamburger Bürgerchaft Debatten anzuhören, in denen Angelegenheiten des Hafens zur Erörterung standen, die nicht allein den Handel und die Schifffahrt, sondern auch die in ihren Diensten stehenden Arbeiter betrafen, der wird zum Ueberdruß aus dem Munde der Herrn Kneeder und Kaufleute und der ihnen nahestehenden oder verpflichteten Leute die Phrase von der zwingenden Notwendigkeit bernommen haben, den Hamburger Hafen konkurrenzfähig zu erhalten gegenüber dem Auslande. Von dieser Nebenart zu einer kräftigen Philippika gegen die organisierten Arbeiter, die mit ihren maßlosen Ansprüchen das Gegenteil erstrebten, war dann immer nur ein kleiner Schritt, den man gewohnheitsmäßig machte, weil es in einem reaktionären Parlament allemal billigen Weisfall sichert. Verfassungsmäßige Sozialistenfreier vorhielten wohl gar das schöne Wort von den „baterlandlosen Gesellen“ und erzählten ausdauernd von der Vernichtung des Maritimen Hafens durch die sozialistischen Hafenarbeiter. Die „internationalen“ Bestrebungen drohen auch uns zu ver-

nichten — darum: Vor die Front gegen jede Forderung unserer Hafenarbeiter! Eine Parole, die, wie männiglich bekannt, wie jeder Hafenarbeiter am eigenen Leibe spürt, mit fanatischer Rücksichtslosigkeit befolgt wurde und wird!

Und doch gibt es keine tollere Irreführung der Öffentlichkeit, keine ärgere Vergewaltigung der Wahrheit, als herartige Behauptungen! Wenn unsere deutschen Hafengewaltigen die Löhne ihrer Arbeiter brücken und auf bestimmtem niedrigen Niveau zu halten trachten, so tun sie nichts andres, als was ihre ausländischen Kollegen und Spießgesellschaften auch machen — und zwar mit den gleichen „nationalen“ Gründen —, dann wiederholen sie nur, was sie selbst im Auslande, wo sie ja auch als Arbeitgeber hundertfach auftreten, ebenfalls mit fabelhafter Biruofität üben! Das System, die Löhne der Hafenarbeiter auf recht tiefer Stufe zu halten, ist international, es wird überall angewandt und überall in gleicher Weise „gerechtfertigt“!

Die Nebenart von der Konkurrenzfähigkeit der Häfen ist von derselben Güte, wie die Saltadeereien der Militäristen, die wahnwitzigen Rüstungen seien nötig wegen der Streitsucht der Nachbarn. Alle Völker verabscheuen den Krieg und seine Greuel samt seinen Werkzeugen und Gewohnheiten gleich heilig, alle sehen im Nachbarvolke nicht den böswilligen „Erbfeind“, gegen den man auf der Hut sein muß, sondern eine Gemeinschaft fühlender und denkender Menschen, die gleich ihnen durch die kapitalistische Ordnung der Dinge in wenige Besthende und viele Besitzlose geschieden sind, und ihnen gleich nicht feindlicher wünschen, als recht bald auf friedlichem Wege aus diesem Elend dauernd erlöst zu werden. Kein vernünftiger Mensch wünscht den organisierten Massenmord. Und doch ist dieser angelegliche Wunsch — der das fluchwürdigste Verbrechen darstellt, das sich denken läßt — die einzig mögliche Rechtfertigung des die Nationen ausaugenden und entkräftenden, zu Taten der Ratur unfähig machenden „In-Waffen-Starrrens“. Genau so liegt es in unserm Falle!

Kein Hafenarbeiter der ganzen Welt hat den Wunsch, oder trachtet gar danach, den Hafen, in dem er sein bißchen Brot sauer genug verdienen muß, zu schädigen, keinem Hafenarbeiter der ganzen Welt kann daran liegen, einem auswärtigen Kollegen das Gleiche zu wünschen. Alle haben vielmehr dasselbe Verlangen, in ihrem Hafen recht viel und recht gut bezahlte Arbeit zu haben! Dem deutschen Hafenarbeiter liegt nicht das mindeste daran, daß sein holländischer oder englischer Arbeitsbruder durch irgend ein Konkurrenzmanöver, das seinen Heimatshafen lahmlegt, in Not und Hunger getrieben werde, und umgekehrt ist es ebenso! Es kann diesen Arbeitern daran auch nicht das mindeste liegen, weil ein Zunte Ueberlegung ihnen schon zeigt, daß sie selbst es sind, die diese ihre Kollegen verwundende Konkurrenz ermöglichen, und zwar auf ihre eigenen Kosten, zum Schaden ihres Geldbeutels und ihrer Gesundheit!

Die Konkurrenzunterschiede, die eine vervollkommnete Technik schafft, werden meistens in kurzer Zeit ausgeglichen, weil die Technik international ist und gegen das nötige Kleingeld jedem ihre Wandervorteile abläßt. Die Differenzen, die sich hieraus ergeben, schwanken hin und her und sind auf keinen Fall von bleibendem, wesentlichen Einfluß. Wirksame, einschneidende Konkurrenz kann immer nur auf Kosten menschlicher Arbeitskraft gemacht werden! Die Seehnen, die Musfeln, die Knochen des Hafenarbeiters in allen Ländern der Welt sind es, mit denen man seinem Konkurrenten die Hölle heiß zu machen sucht. Konkurrenz bedeutet in diesem Falle Unterbleben. Man unterbietet sich hier in den Arbeitslöhnen, also nicht „auf eigene Rechnung und Gefahr“, sondern aus dem Geldbeutel eines völlig unbeteiligten Dritten, der an dem ganzen wirtschaftlichen Kriege nicht das mindeste Interesse hat und haben kann.

Den friedlichen Wettbewerb der Nationen in Ehren! Aber so wenig der mit Dreadnoughts und Unterseebooten, mit Torpedos und Sprengminen geführte Krieg ein friedlicher, opferreicher Wettbewerf ist, so wenig ist es der eben beschriebene Wettkampf, dessen Opfer Leben und Gesundheit unzähliger Arbeiter sind, der das Familienleben der Proletarier verblüht und zerstört, ihre Kinder um ihre Jugend betrügt und mit ungenügend gestilltem Körper in den Daseinskampf jagt! Nein, so verwerflich der Mord ist, der dynastischen Zwecken zu Liebe verübt wird, so verwerflich ist auch das langsamere oder raschere Vernichten, das in der Industrie, und wie wir hier sehen, in Handel und Schifffahrt um kapitalistischer Profite willen unter der Dehne Konkurrenz vor sich geht!

Unsere Herren Kneeder und Genossen tun immer sehr entrißelt und nehmen den Mund gewaltig voll gegen die „Seher“, wenn ihnen solche unangenehmen Wahrheiten ins Gesicht geschleudert werden, inätsächlich geben sie selbst aber ganz natb den Tatbestand zu, wenn sie in den Parlamenten die Berechtigung der Arbeiterforderungen mit der Verminderung ihrer Konkurrenzfähigkeit abzumun beltehen. Das heißt doch in dürren Worten: „Schuffte weiter zu ungenügenden Löhnen, ernähre, kleide dich weiter unzureichend, haufe auch ferner in ungesunden Löhchern, die den Namen Wohnung kaum verdienen, zermürbe vorzüglich deine Knochen in übermäßiger Arbeit bei ungenügendem Schutz gegen Wetter und Unfallgefahr, wie du es bisher getan, — denn sonst streicht mein lieber Geschäftsfreund John Bull oder sein Nachbar aus dem Lande der schönsten Blumenzwiebeln größeren

Gewinn ein, als ich! Und das leidet doch — die „nationale Ehre“ nicht, die auch Dir am Herzen liegen soll!“

Und nach demselben Schema murkst man überall, soweit an und auf dem Wasser aus Schweiz Gold gemünzt wird, die Hoffnungen der Arbeiter auf bessere Bezahlung ihrer Arbeit ab! Ob Mga und Odeffa, ob Hamburg, Lübeck und Bremen, ob London oder Cardiff, ob Havre oder Marseille, Rotterdam und Antwerpen, Genua und Triest, Konstantinopel und Alexandrien, ob bei den Vanlees, den Jays oder den rattenessenden Jopfirägern, überall dasselbe Bild, überall dieselbe „nationale“ Heuchelei als Waise für die Profitwut! Besen wir doch bisweilen sogar, daß die Crewboys, die an der afrikanischen Küste Hafenarbeiterdienste verrichten, so schofel behandelt werden, daß sie streiten! steum in irgend einer andern Branche wird die Ergiebigkeit der menschlichen Arbeit so direkt bis auf das äußerste in Berechnung gezogen, wie bei der Hafenarbeit!

Dazu kommt noch, daß vielfach in den verschiedenen Häfen unsere Herrn Kapitalisten allein die Arbeitgeber sind. Das bringt der internationale Charakter des Kapitals so mit sich. Selbst da, wo sie gewissermaßen ganz außer Konkurrenz stehen, zwangen sie genau so an den Löhnen herum, wie dort, wo sie mit wirklicher Konkurrenz rechnen müssen. Man hat in ein Unternehmen eben eine gewisse Summe hineingesteckt, die „hecken“ soll, die wieder mindestens einen ganz bestimmten Zins liefern muß. Und das geschieht am sichersten dadurch, daß man überall „Spart“, Spart am Arbeitslohn. Diese allgemeine Tendenz des Kapitals ist natürlich nicht deutsche, englische oder amerikanische „Eigenart“, sondern gleich dem Kapital und auf Grund seiner Entwicklungsgesetze im höchsten Maße international! Man rufe sich nur ins Gedächtnis zurück die Rede, die vor einiger Zeit Graf Kanti im Reichstage hielt über die Ueberschwemmung unseres Weltmarktes mit ausländischen Wapieren, um zu sehen, wie wenig das Kapital sich an politische und andere Grenzen kehrt, um um zu begreifen, weshalb ein deutscher Kapitalist an der Ausbeutung der Arbeiter im Auslande ebenso lebhaft interessiert ist, wie an der Ausbeutung seiner arbeitenden Volksgenossen, und um zu verstehen, wie ausländisches Kapital — man redet schamhaft heute lieber von der Sache, als von den lieben Mitmenschen, die dahinter stehen —, an der Erhaltung der gegenwärtigen Ordnung der Dinge in Deutschland seine Freude haben kann und muß.

Um so schöner kleidet es unsere Herrn Kapitalisten, in edler Pose, eingehüllt in dem schimmernden Mantel reinster Vaterlandsliebe, gegen die internationale Arbeiterbewegung vom Leder zu ziehen — sie, die Träger und Vertreter einer Macht von ausgeprägtem internationalen Wesen! Der Wolf, der die Lämmer fraß, weil er ihnen — nein, das stimmt ja nicht! — weil sie ihm das Wasser getriibt hatten, wie er leibt und lebt! Aber — es macht sich recht nett und ist ganz einträglich, ebenso einträglich, wie der von lautersten Patrioten betriebene Verkauf von Nordinstrumenten, mit denen nachher die eigenen Landsleute in das bessere Jenferls befördert werden!

Die Hafenarbeiter wären dreimal vernagelte Esel, wenn sie aus alledem nicht die Lehre zögen, erst recht an dem Gedanken der internationalen Arbeiterbewegung festzuhalten und in der englischen Vereinigung der Proletarier aller Länder ihre Rettung aus dem gegenwärtigen Unrecht zu suchen. Mehr als auf irgend einem andern Gebiete ist hier die Wechselwirkung der Verhältnisse in den verschiedenen Ländern empfindlich zu fühlen, mehr als anderswo vermag das Kapital hier seine internationalen Machtmittel gegen die nationalen wirtschaftlichen Bestrebungen der organisierten Arbeiter auszuspielen. Eine wirklich durchgreifende Besserung der Lage der Hafenarbeiter kann nur dann durchgeführt werden, wenn sie überall, in starken Verbänden geeint, ein Herz und eine Seele sind, sich fühlend als die geeinte internationale Macht der Ausgebeuteten gegen die einige internationale Macht des Ausbeutertums.

Das Familienleben des Hafenarbeiters.

Eine der schlimmsten Folgen der kapitalistischen Wirtschaftsweise ist für viele tausende von Hafenarbeitern die teilweise Aufhebung und Zerstörung des Familienlebens. Zwar stehen sie in dieser Beziehung nicht vereinzelt da, zwar trifft dieses Los, namentlich in den Großstädten, auch viele Arbeiter anderer Berufe, aber die Hafenarbeiter spüren doch in ganz besonders starkem Maße die Entfremdung von Haus und Familie, die ihr Arbeitsverhältnis mit sich bringt.

Es sei hier nicht weiter darauf hingewiesen, wie unheilvoll der oft schwankende, fast immer ungenügende Verdienst auf das Familienleben wirkt. Das ist zu allbekannt, als daß es eingehender Schilderung an dieser Stelle bedürfte. Mangelndes Hausstandsgeld und leere Schüssel sind das beste Mittel, den Frieden und die Harmonie einer Ehe zu untergraben, dem Doktor und Apotheker die Türen zu öffnen und dem Elend, der Verzweiflung eine Stätte zu bereiten. Wirtschaftliche Not ist der geführorene Feind des Familien- und Eheglücks. Das ist eine so alltägliche, grausame Wahrheit, daß sie in einem Arbeiterblatte nicht ausdrücklich betont zu werden braucht.

Hier handelt es sich nur um die rein äußerliche Zerreißung der Bande der Hausgemeinschaft, die durch das Arbeitsverhältnis des Hafenarbeiters verursacht

wird, und um die Begleiterscheinungen dieser Tatsache.

Wenn gleich die Unsicherheit der Existenz allen Arbeitern beschieden ist, so tritt bei dem Hafnarbeiter doch noch ein Umstand hinzu, der sie außerordentlich verschärft. Der Berufsarbeiter weiß, sobald er in Tätigkeit getreten ist, wie sich seine Arbeit so im Durchschnitt abwickelt. Er weiß, wann er morgens beginnt, wann er Mittag essen kann, wann die Feierabendstunde schlägt. Ziemlich gleichmäßig und bestimmt wickelt sich sein Werktag ab, und am Sonntag kann er der wohlverdienten Ruhe pflegen. Ueberstunden und Sonntagsarbeit gehören zu den Ausnahmen; sind sie doch einmal ausnahmsweise erforderlich, dann stellt sich die Notwendigkeit meistens so früh heraus, daß der Arbeiter sich bequem und gründlich darauf einrichten kann.

So ziemlich das Gegenteil ist bei dem Hafnarbeiter der Fall. Seine Tätigkeit ist in neunzig von hundert Fällen Gelegenheitsarbeit im schlimmsten Sinne des Wortes. Sehen wir nun die Arbeitsjuche und Arbeitsvermittlung an: Der Handwerker geht zu bestimmten Tagesstunden umschauen oder erkundigt sich im Arbeitsnachweis, ob etwas für ihn frei geworden ist. Außerhalb dieser bestimmten Zeit ist er sein eigener Herr, kann sich im Hause nützlich machen, ein wenig für sich arbeiten, sich seiner Familie widmen, lesen oder sonst in irgend einer Weise seinem Bildungsstreben frönen. Wenigstens zu einem nicht unerheblichen Teil sind seine unfreiwilligen Mußestunden wirklich Mußestunden, deren Inhalt er selbst bestimmt. Mancher feiernde Handwerker hat aus den an sich unangenehmen Stunden der Arbeitslosigkeit reichen geistigen Gewinn zu ziehen verstanden, indem er sie verständig benutzte.

Der Hafnarbeiter, der müßig umhersteht, weil es an Arbeit mangelt, ist bei weitem nicht so gut dran. Er ist tagelange genötigt, Tag und Nacht zur Verfügung zu stehen, um einem etwaigen plötzlichen Wint Folge leisten und in bitterster Not mindestens den großen Lohn eines halben Tages oder einer Nacht heimbringen zu können. Der kinderreiche Familienvater kann nicht auf irgend eine Gelegenheit verzichten, die ihm durch geduldiges Harren vielleicht zu fallen möchte; dazu ist die Nachfrage nach Arbeit an den Häfen, den Zustuchtsstätten so vieler in anderen Berufen Verunglückter zu groß. Bietet sich eine Chance, einerlei, wo und wann, dann muß sie mitgenommen werden. Und das „Wo“ ist bekanntlich am Hafen meistens morgens noch ebenso ungewiß, wie das „Wann“. Da geht der Familienvater morgens auf gut Glück aus dem Hause. Ob er zu Mittag wird zu Hause sein können — er kann es nicht sagen! Ob er am Abend wieder im Kreise der Seinen weilen kann — er weiß es nicht! Ja, ob nicht der nächste Tag ihn erst wieder daheim finden wird, vermag er nicht vorauszusagen. Denn wie oft wird nicht erst in letzter Stunde Bescheid gesagt, daß noch bis 10 oder 12 Uhr übergearbeitet werden muß; oder daß es gar „die Nacht durch geht“, wie oft bringt es nicht die Natur der Arbeit, weit vom Orte, mit sich, daß die Arbeiter überhaupt nicht daran denken können, ihre Behausung anzufuchen!

Dazu kommt, daß im allgemeinen, vor allem in den größeren Häfen, die Verhältnisse so liegen, daß das Mittagmahl immer außerhalb des Hauses eingenommen werden muß. Die verfügbare Zeit reicht einfach nicht, um die Wege hin und zurück zu machen, von den Köchen ganz abgesehen. Die Arbeiterwohnungen — das heißt: die Wohnungen, deren Mietpreis für den Arbeiter keine Unmöglichkeit bedeutet — werden überall mehr und mehr an die Stadtgrenzen gedrängt. Damit wird der gemeinsame Mittagstisch der Arbeiterfamilie immer mehr ein schöner Traum, der höchstens einmal am Sonntag Wirklichkeit wird.

Das bedeutet für den Hafnarbeiter, daß er bei schwerer Arbeit den ganzen Tag, ja, oft tagelang, bei kalter Kost, bei Brot, Leben, oder daß er mit notdürftig aufgewärmtem Essen sich begnügen muß, oder daß er auf die oft mehr als fragwürdigen Genüsse der Speisehallen, Wollkäfigen, „Kaffeekappen“, und wie die Dinger sonst heißen mögen, angewiesen ist. In Fabriken und Werkstätten und Bauhütten hat man heute vielfach ganz nette Einrichtungen, mitgebrachte Speisen anzuwärmen. Schmieden sie dann auch nicht ganz so gut, wie frisch aus Motters Kochtopf, so erquiden sie doch, gehörig durchgekocht, ganz anders, als Gerichte, die lauwarm oder fast kalt aus dem Henkelkopf genossen werden müssen. Das abwechslungslose Brotessen gehört auch nicht zu den ausserlebensfähigsten Annehmlichkeiten des menschlichen Lebens, und gar erst die zwar anscheinend billigen, aber gehaltlosen Nüchternprodukte der erwähnten öffentlichen Speisefokale, Erzeugnisse, deren Genuß selbst bei unverböhnten Naturen häufig eine nicht geringe Selbstüberwindung voraussetzt, machen die Hafnarbeit zu einer wenig beneidenswerten.

Doch sehen wir von dieser Seite der Sache einmal ab: Der Arbeiter lebt auf diese Weise auch wesentlich teurer, als derjenige, der sich mittags mit den Seinen an den Tisch setzen und aus der großen Schüssel mitessen kann! Warum, brauchen wir nicht zu erörtern; jede Hausfrau weiß es nur zu gut, wie sehr getrennte Tische den Hausstand verteuern. Der Hafnarbeiter, der außer dem Hause seine Mahlzeiten einnehmen muß, entbehrt also nicht nur all die kleinen Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten, den bescheidenen Komfort und Wohlgeschmack, den für wenige Pfennige sein Weib auf den Tisch zu zaubern weiß, er muß den Verzicht darauf auch noch bezahlen, er lebt teurer in Wind und Wetter, als daheim in der Kichel. Zudem Opfer an häuslicher Gemütlichkeit kommt das finanzielle!

Was aber am schwersten ins Gewicht fällt, das sind Wirkungen, die nicht auf dem bloßen

sehen Gebiete liegen. Das ist die Tatsache, daß das Gros unserer Kollegen Hafnarbeiter — in weit größerem Umfang noch, als die meisten andern Arbeiter — durch diese Gestaltung der Dinge gehindert wird, ihren moralischen Pflichten als Familienoberhaupt, als Vater im wünschenswertesten und von ihnen fehlerhaft gewünschtem Maße gerecht zu werden.

Ist der Mann arbeitslos, dann lauert er auf der Straße, am Wasser, dann „guckt er aus“ vom Morgen bis in die stulende Nacht, ob sich ihm nicht irgendwo Gelegenheit bietet, ein paar Groschen zu verdienen. Weib und Kind, um dementwillen er hofft und harret, sind ihm ebenso fern, als wenn er das Glück hat, seine Arbeitskraft bei hoher Leistung um geringen Lohn verkaufen zu dürfen. Sein „Heim“ — der Ausbruch will uns immer wie Hohn klingen! — steht er fast immer nur, wenn die Sonne längst zur Rufe gling, wenn die Kinder längst schlafen. Sein ganzes Sinnen und Trachten muß darauf gerichtet sein, nur soviel herauszuschlagen, daß er die Miete zahlen kann und daß die Familie satt wird und sich halbwegs ordentlich kleiden kann, eine Aufgabe, deren Lösung mißlingen würde, wenn nicht die Gattin außer der Last der häuslichen Arbeit sich noch die irgend einer Lohnarbeit annehmen würde.

Die vornehmste Aufgabe des Vaters, Erziehers seiner Kinder zu sein, tritt völlig in den Hintergrund. Der wäre ein ganz dummes, ungerechtes Mensch, der daraus irgend jemandem einen Vorwurf machen wollte. Woher denn die Zeit und Kraft nehmen, um einer so großen, verantwortungsvollen Pflicht noch zu genügen? In einem bis auf das Allerbeste mißbrauchten Körper wohnt kein Geist, der fähig wäre, ernste erzieherische Arbeit zu verrichten! Da muß man schon sich mit der Hoffnung begnügen, daß wohl alles gut ablaufen werde.

Oh, erfreulicherweise meistens, läuft's ja auch gut ab. Das gute Beispiel, das der nimmermilde Fleiß, die aufopferungswillige Fürsorge der Eltern den Kindern bietet, geht nicht spurlos verloren, es hinterläßt tiefe Eindrücke im wachsenden Kindergehirn und trägt Früchte. Wäre das nicht der Fall, wäre der Kern der proletarischen Jugend nicht so gesund, daß er auch in unverschuldeter Verwahrlosung rein und unverfälscht bliebe — wahrlich, man könnte zweifeln an der Möglichkeit, die Menschheit einmal auf eine höhere sittliche Stufe zu heben. Wir sehen und wissen aber, daß zahllose junge Pflanzgen, ob sie gleich fast allerorts sorgsam erzieherische Pflege empfangen müssen, durch Dorn und Distel rüstig emporzuwachsen zu gesunden, geraden Bäumen.

Nicht immer ist das freilich so: Wenn viele, viel zu viele jugendliche Mitmenschen auf schlechte Wege geraten, staukeln, rettungslos dem Heere der Gewalt und Verbrechen einermüht werden, aus dem es im allgemeinen ein Entrinnen dank unserer herrlichen Weltordnung nicht gibt, wenn zu diesen ebenso unglücklichen, wie bemitleidenswerten Leuten auch der Nachwuchs der Hafnarbeiter einen Teil stellt, den wir alle lieber recht viel kleiner oder ganz verschwinden lassen, dann ist das in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die starke, führende und leitende Hand des Vaters in den Jugend- und Entwicklungsjahren gefehlt, daß allerlei Einflüsse, gute und verderbliche ungehindert auf empfängliche Kinderseelen gewirkt haben, daß guter Rat und ernste Mahnung nicht erteilt werden konnten, daß die menschliche Gesellschaft — kurz gesagt — sich an den Verkommenen verständigte, indem sie ihnen durch übermäßige, unverhältnißmäßige Ausbeutung, durch gewinnstüchtige Vernichtung des Familienlebens, die natürlichen Erzieher, die wirksamsten und gewissenhaftesten Lehrer raubte!

Familienleben? Für viele tausende unserer Kollegen Hafnarbeiter ein frommer Wunsch! Was man so nennt, oft das wahre Zerbild des Begriffs! Das Edelste, Schönste, was das Menschenleben dem Einzelnen zu geben vermag, wird rücksichtslos verflümmert und verhungert! Und über die armen Opfer dieser widerwärtigen Grausamkeit fällt die schuldige Gesellschaft selbstgerecht ihr Verdammungsurteil!

Wie lange noch? Nun, so lange die Arbeiter nicht wollen, daß es anders werde! Und dies nicht wollen, — das bekundet man dadurch, daß man den Organisationen, die Wandel schaffen, die geordnete Arbeitszeiten, ausreichende Löhne und all die andern allzu berechtigten Forderungen der Arbeiter durchsetzen wollen, fernbleibt, daß man innerhalb der Organisation gleichgültig sich um nichts kümmert und den Herrgott einen guten Mann sein läßt. So lange die Arbeiter nicht der großen Familie, die die moderne Arbeiterbewegung darstellt, angehören, so lange sie nicht in dieser großen Familie rechten Familienstamm bekunden, so lange hat es auch noch weite Wege, ehe sie jeder für sich darauf hoffen können, ein wahres Familienleben mit Weib und Kindern führen zu können!

Die Lohnbewegung der Hafnarbeiter in Königsberg i. Pr.

Am 15. Juni d. Jz. erreicht der nach Beendigung der Aussperrung 1907 abgeschlossene Arbeitsvertrag sein Ende und mußte nach den Bestimmungen des Tarifs spätestens am 15. März gekündigt werden. Die Kollegen in Königsberg hatten bereits vorher

Stellung genommen, einstimmig beschlossen, den Tarif zu kündigen und die Lohnkommission beauftragt, diesbezügliche Forderungen aufzustellen.

Bei Abschluß des Arbeitsvertrages im Jahre 1907 wurde von den Reedern verlangt, die Akkordarbeit in größerem Umfange einzuführen. Die Kollegen waren damals Gegner der Akkordarbeit mit der Motivierung: „Akkordarbeit ist Mordarbeit“.

Es wurde dann schließlich nur betr. der Kohlen ein Akkordlohn vereinbart, alle andere Arbeit sollte auch für die Zukunft im Tagelohn verrichtet werden. Nur auf Wunsch der Reeder wurde ein Passus aufgenommen, wonach eine evtl. Ausdehnung des Akkordsystems auf andere Artikel als Kohlen im Wege neuer Vereinbarungen den vertragsschließenden Parteien vorbehalten bleibe.

Mittlerweile war auch die wirtschaftliche Krise mit ihren für die Arbeiter verheerenden Begleiterscheinungen hereingebrochen. Die Arbeitslosigkeit im Hafen war eine ungeheure, selbst die üblichen Monate der Hochkonjunktur brachten keine nennenswerte Besserung. Diese Zeit glaubten die Arbeitgeber ausnutzen zu müssen, um das Antreibersystem weiter auszubauen, die Arbeitskraft des einzelnen besser ausbeuten zu können. Arbeiten, wo früher 6—8 Mann auf den Gang arbeiteten, wurden mit 4—6 Mann bearbeitet und wer in jener Zeit irgendwie wagte aufzumucken, konnte mitunter wochenlang den Schmachtriemen sich ein paar Löcher enger schnallen.

Ende 1909 und zu Anfang 1910 besserte sich die Konjunktur merklich, doch hatte man sich an das System gewöhnt, mit so wenig wie irgend möglich Arbeitern die Entlohnung und Beladung der Schiffe vorzunehmen.

Die Kohlenakkordarbeit wurde bei sich ständig steigender Intensivität der Arbeit durchschnittlich etwas höher entlohnt, als der festgelegte Tagelohn ausmachte, so daß sich bei den Kollegen der Gedanke Bläß machte, man solle an die Reeder mit dem Ersuchen herantreten, in Verhandlungen betr. der weiteren Ausdehnung des Akkordsystems einzutreten.

Von seiten der Reeder wurde diesem Ansinnen bereitwillig stattgegeben und die Lohnkommission um schriftliche Einreichung der zu fordernden Akkordsätze ersucht. Anfangs schien es so, als wenn die Reeder unserem Wunsche sympathisch gegenüber ständen, aber im Laufe der Verhandlungen, die sich durch allerlei Umstände fast ein ganzes Jahr in die Länge zogen, mußte die Lohnkommission immer mehr die Überzeugung gewinnen, daß die Stauermeister es meisterlich verstanden hätten, die Reeder mehr und mehr von dem Gedanken der Akkordarbeit abzubringen. Schließlich bot man uns an, Kalksteine, Zement, Düngemittel, Steine, Eisen in größeren Posten und eventuell auch Schwefelstein in Akkord arbeiten zu lassen, vorausgesetzt, daß man sich auch über die Akkordsätze hätte einigen können. Die Hafnarbeiter waren nun der Ansicht, daß, nachdem die Verhandlungen schon ein ganzes Jahr gedauert, ein ernsthafter Wille bei den Arbeitgebern zur Ausdehnung der Akkordarbeit nicht bestand, so daß sie es für ratsam hielten, die ganze Sache so lange ruhen zu lassen, bis man sowieso 1911 über einen neu abzuschließenden Tarif in Verhandlungen eintreten würde. Hierzu kam, daß auch von seiten der direkt beteiligten Stauermeister versucht wurde, unter den Vorarbeiten eine Gegenagitation gegen die Akkordarbeit zu inszenieren, die, soweit wir die Sache überschauen, auf gar nicht so unfruchtbaren Boden gefallen war.

So kam der 15. März, der Tag der Tarifkündigung heran. Die Lohnkommission ließ den beteiligten 16 Reedern und Clauereifirmen folgendes Schreiben zugehen:

„Im Auftrage der Hafnarbeiter Königsbergs kündige ich hiermit den am 15. Juni d. Jz. ablaufenden Arbeitsvertrag zwischen Clauermeister und Hafnarbeiter.“

Die unbestritten fortgesetzte Steigerung aller und jeder Lebensbedürfnisse, die nicht zuletzt durch die Reichsfinanzreform herbeigeführt ist, sowie die ganz bedeutende Steigerung der Wohnungsmieten während der Tarifdauer zwingen die Hafnarbeiter, einen Ausgleich herbeizuführen, damit ihre Lebenshaltung nicht auf ein noch tieferes Niveau gedrückt wird.

Wir überreichen aus diesem Grunde in der Anlage den von der Lohnkommission ausgearbeiteten, von der Versammlung einstimmig genehmigten Lohnscharif mit dem Ersuchen, denselben durch Ihre Unterschrift anerkennen zu wollen.

Ferner geht das Bestreben der Arbeitnehmer nach wie vor dahin, das Akkordsystem weiter auszuweiten. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß es möglich sein wird, durch Verhandlungen eine friedliche Verständigung herbeizuführen. Die Festsetzung von Tag und Zeit eventueller Verhandlungen überlassen wir den Herren Arbeitgebern, doch bitten wir, uns rechtzeitig von dem Stattfinden eventuell gewünschter Zusammentünfte zu verständigen.“

Neben der alten Forderung, das Akkordsystem weiter auszudehnen, wurde auch ein Tagelohnscharif eingereicht, da auch wir der Ansicht sind, daß die gesamte vorkommende Hafnarbeit sich nicht in Akkord bearbeiten lasse und daß man ganz ohne Tagelohnscharif nicht auskommen könne, selbst wenn die Akkordarbeit in größerem Umfange zur Durchführung gebracht würde.

Die Forderungen des Tagelohnscharifs sind im wesentlichen:

Erhöhung des Tagelohns von 5 auf 6 M., der Ueberstunden von 70 auf 80 Pf. pro Stunde und für die Nachtarbeit 1 M. pro Stunde.

Wenn man die durch die Reichsfinanzreform gestiegenen Lebensmittelpreise und die unbezahlbaren Wohnungsmieten betrachtet, wohl keine zu unbedeutende Forderung.

Aber kaum, daß wir unsere Forderungen den beteiligten Arbeitgebern unterbreitet hatten, sind auch

die „Kapitalistenfreundliche“ Presse an, unsere Königsberger Kollegen zu verläumdern und zu beschimpfen.

So war in der Königsberger Allgem. Zeitung in Nr. 135 folgendes Märchen zu lesen:

„Die Bewegung in Memel hängt allem Anschein nach mit der Lohnbewegung in Königsberg zusammen. Dort wurde bekanntlich den Stauermeistern ein neuer Arbeitsvertrag eingereicht, der die Lohn- und Arbeitsarbeit im Preise prozentual erhöht und der am 15. Juni d. J. ablaufende Lohnvertrag gekündigt. Wie von Seiten der Meedereien dazu mitgeteilt wird, wollen die Arbeiter außer den bereits genannten Forderungen von jetzt ab nur bis 6 Uhr abends arbeiten, während bisher die Arbeitszeit bis 7 Uhr lief. Auch verlangen sie für die Zeit, während der die Dampfer verholten, während der also nicht gearbeitet werden kann, Bezahlung. All diese Forderungen ergeben zusammen Mehrforderungen von circa 50 pCt., die die Meedereien bei den schlechten Konjunkturverhältnissen zu bewilligen außerstande sind. Aus diesem Grunde haben sich die hiesigen Meedereien mit dem Zentralverband der deutschen Meedereien in Hamburg in Verbindung gesetzt, um von dort auswärtige Arbeitskräfte zu erhalten.“

Hierzu müssen wir nachstehendes erwidern:

Jeder, der die Verhältnisse im Königsberger Hafen genau kennt, wird sagen müssen, daß diese Notiz vollständig unwahr ist. Man ist es aber von der „Allgemeinen“ schon gewöhnt, daß, sobald Arbeiter Lohnforderungen stellen, um ihre traurigen Verhältnisse etwas aufzubessern, die Arbeiter nach allen Regeln der Kunst als die „Unberühmten“ hingestellt werden, getreu dem Grundsatz: „Verleumde nur immerzu, es bleibt doch etwas hängen“.

Wichtig ist das eine, daß die Hafnarbeiter, nachdem der jetzt bestehende Tarif nach vierjähriger Gültigkeitsdauer am 15. Juni d. J. sein Ende erreicht, durch ihre Organisation an die beteiligten Meedereien respektive Stauermeister Forderungen gestellt haben.

Die Notwendigkeit der Forderungen wird durch die gesteigerten Lebensmittelpreise und Wohnraumkosten begründet, die in den letzten vier Jahren doch geradezu ungeheuer gewesen ist.

Wenn weiter behauptet wird, die Bewegung hier am Orte hänge mit einer unbedeutenden wilden Arbeitseinstellung, die kürzlich im Memeler Hafen vorgekommen ist, zusammen, so scheint die Phantasie der „Allgemeinen“ doch recht stark zu sein.

Wenn, wie es in dem Artikel zu lesen ist, von Seiten der Meedereien der „Allgemeinen“ mitgeteilt ist, daß die Arbeiter für die Zukunft nicht länger als bis 6 Uhr abends arbeiten wollen, so haben entweder die Meedereien die „Allgemeine“ wissentlich falsch unterrichtet oder die „Allgemeine“ hat den Meedern eine Unwahrheit untergeschoben, die sie hoffentlich schleunigst widerrufen wird, um die Meeder nicht in ein falsches Licht zu stellen.

Nicht im geringsten ist es den Hafnarbeitern eingefallen, eine derartige Forderung aufzustellen, sie wissen sehr genau, daß bei der Eigenart der Hafnarbeit sich Überstunden nicht ganz vermeiden lassen.

Auch ist es gelogen, daß die Arbeiter für die Zeit, während der die Dampfer verholten, Bezahlung verlangen. Einen derartigen Wahn haben die Hafnarbeiter anzuwenden, übersteigt schon alle Grenzen, und es zeigt so recht die Arbeiterfeindschaft der „Allgemeinen“.

Das schönste ist aber, aus den den beteiligten Arbeitgebern eingereichten Forderungen eine 50prozentige Mehrforderung herauszurechnen. Die Forderungen bewegen sich im Rahmen von 10 bis 17 pCt., bei den unregelmäßigen Erwerbsverhältnissen der Hafnarbeiter und in Anbetracht der erhöhten Anforderungen, welche die Zeit an die Lebenshaltung derselben stellt, gewiß keine zu hohe Forderung.

So ist die momentane Lage. Verhandlungen haben bisher noch keine stattgefunden.

Unsere Kollegen in Königsberg werden aber gut tun und auf ihrer Hut sein.

Jeder Augenblick muß ausgenutzt werden, um der Organisation neue Kämpfer zuzuführen. Agitieren und organisieren, das muß in der nächsten Zeit die Hauptaufgabe der Königsberger Hafnarbeiter sein. Kollegen, Ihr seht, daß man Euch droht, wieder eine zweite „Quahyba“ auf den Hals zu schicken. Deshalb kann es nur eine Parole für Euch geben: Zum Kampf bereit sein ist alles!

Und noch einmal Moabit!

Ein kulturgeschichtliches Dokument von wahrhaft erschütternder Bedeutung ist das Urteil der Lieberkammer über die Moabiter Kravalle, das jetzt endlich in schriftlicher Ausfertigung vorliegt. Es beschränkt sich nicht auf die Uebergabe der allbekannten Worte des Vorsitzenden über die zahlreichen Mißgriffe der Polizei, sondern es stellt, gewissermaßen als Antwort auf die unverfrorenen Aeußerungen des Polizeipräsidenten und der Regierung, in eingehender Weise zwanzig Fälle polizeilicher Mißgriffe dar, die, wie es ausdrücklich heißt, „aus der Fülle des Materials“ herausgerissen sind, dieses also keineswegs erschöpfen. Das Urteil hebt ausdrücklich hervor, daß neben diesen zwanzig Fällen noch ähnliche zu verzeichnen sind, wobei alles Material, gegen dessen Beweiskraft auch nur der mindbeste Zweifel waltete, sorgfältig ausgeschrieben ist. Der völlig klar liegende Standfall mit den englischen Journalisten wird dabei gar nicht erwähnt, die durch zahlreiche, beehrte Aussagen bezugte Tätigkeit von Lockpfeilern wird nicht als „mit ausreichender (1) Sicherheit“ bestätigt gefunden. Ueberhaupt ist die Lieberkammer weit davon entfernt,

gegen die Polizei Partei zu ergreifen, ganz im Gegenteil werden die seelischen Beweggründe, die zu jenen Scheußlichkeiten geführt haben — Ermüdung, Erbitterung über erfolgte Angriffe usw. — in einer Weise geschildert, die auf eine gewisse Vorliebe für die Schutzmannschaft schließen lassen.

Aber wenn die Richter der Lieberkammer gewisse Vorurteile auch nicht verleugnen können, so haben sie sich — und das muß ihnen zur hohen Ehre angerechnet werden — energisch geweigert, sich im politischen Interesse der Regierung zu Schurken machen zu lassen. Der eble Mut gewisser anderer Stellen, Schwarz und Weiß zu verdröhen und hundertfach bewiesene Wahrheit mit eherner Sitze abzuleugnen, fehlt ihnen durchaus. Sie haben, sei es auch mit schwerem Herzen und in schonender Form, der Wahrheit die Ehre gegeben. Das sollte nun freilich nicht mehr als selbstverständlich sein. Aber wenn man bedenkt, mit welchen Mitteln von der anderen Seite gearbeitet worden ist, um die Richter zu beeinflussen und zu einem unehren Urteilspruch zu verleiten, so muß man sagen, es gereicht ihnen zum Ruhme, daß sie diesen Ansetzungen standgehalten haben.

Die zwanzig „beispielweise herausgegriffenen“ Fälle, mit denen der Gerichtshof den Herren v. Jagow, v. Dallwitz und v. Bethmann-Hollweg aufwartet, sind so geartet, daß sie in der ganzen Kulturwelt Entsetzen hervorrufen müssen. In der attemmäßig kalten Darstellung des Gerichtsurteils nehmen sich diese Greuelthaten noch fürchterlicher aus, als in den leidenschaftlich bewegten Aussagen der einzelnen Zeugen. Stand man dort vor subjektiven Eindrücken, an deren Wahrheit man vielleicht da und dort noch zweifeln konnte, so steht man hier vor objektiven Tatsachen, die mit der größten Gewissenhaftigkeit festgestellt sind, und gegen deren grauenvolle Wirklichkeit kein Zweifel mehr aufkommt.

Es steht zweifellos fest: In Moabit sind massenhaft Szenen vorgekommen, die sich keine kriegerische Macht in Feindesland leisten darf, ohne mit dem Völkerverdacht in Konflikt zu geraten und ohne den Fluch der ganzen zivilisierten Welt auf sich zu laden. Das Urteil nimmt entscheidend an, daß die durch die Angriffe der Exzedenten ständig genährte Empörung der Mannschaften „sich triebartig in Schimpfereien und Mißhandlungen Luft verschaffte“ und schließlich mit überraschender Wildheit hinzu, dies sei „menschlich zu verstehen“. Aber die Soldaten im Kriege sind wohl auch erregt und übermüdet, trotzdem erwartet man von ihnen, daß sich ihre Stimmung nicht „triebartig Luft verschafft“ gegenüber einer harmlosen, friedlichen, unbewaffneten Bevölkerung, wie dies in Moabit geschehen ist. Sonst sind sie keine Soldaten mehr, sondern entfesselte Bestien!

Hätten sich die Schurken in Moabit darauf beschränkt, Angriffe, die gegen sie gerichtet wurden, mit übertriebener Schärfe abzuwehren, dann könnte man ihnen die Erregung und Erschöpfung ihres schweren Dienstes wohl zugute halten. Aber von Fällen, in denen eine Handbewegung, das Werfen eines Kohlestückchens oder ein beleidigender Zuruf mit Säbelattacken beantwortet wurde, ist ja in dem Urteil gar nicht die Rede. Sondern es handelt sich durchweg um Fälle, in denen ruhige, nichtahnende Bürger in teilweise ganz menschenleeren Straßen von rasend gewordenen Säbelselben überfallen, beschimpft, bedroht, geschlagen, lebensgefährlich oder gar tödlich verwundet worden sind. Die Frage drängt sich auf: Ist das noch ein geordneter Staat, in dem sich solche Zustände entwickeln können? Und was wird geschehen, um die Sicherheit der Bevölkerung wieder herzustellen und dem verletzten Rechtsgesühl Genugtuung zu verschaffen?

Nach dem Urteil der Lieberkammer ist anzunehmen, daß sich mindestens 50 bis 60 Beamte, wenn nicht mehr, strafbare Handlungen haben zuschulden kommen lassen. Wir werden also entweder in nächster Zeit als Gegenstück zu den beiden früheren Verhandlungen einen neuen Moabiter Montreprozeß erleben, bei dem einige Dutzend Schurken die Anklageband zieren werden, oder aber — wir werden für alle Zeit den greifbaren, unwiderleglichen Beweis in Händen haben, daß die sogenannte preussische Rechtspflege nichts weiter ist, als eine widerwärtige Farce, daß es keine freiere Rüge, keine abseultere Heuchelei gibt als das Wort vom Rechtsstaat Preußen!

Wir fordern im Namen des Rechts, der Ordnung, der Sitte und Kultur: Strafverfolgung der schuldigen Beamten, Reorganisation des Polizeiwesens, Befestigung der leitenden Personen: Jagow, Dallwitz, Bethmann, die bis zum letzten Augenblick der Wahrheit zu trocken wagten, nun aber durch gerichtliches Urteil vor aller Welt gezeichnet und gebrandmarkt sind!

Diese Forderung ist heute die Forderung von Millionen, nicht bloß von Sozialdemokraten: alle Kreise der Bevölkerung, in denen ein Funken von Rechtsgesühl lebendig ist, schließen sich ihr an. Lebten wir unter einer zivilisierten Staatsverfassung, gleich jenem, wie sie westlich der preussisch-deutschen Grenze in Übung sind, so läge das Moabiter System ja längst zerschmettert am Boden. Keine Parlements-mehrheit, die den Massen der Wähler verantwortlich ist, würde ihr Schicksal mit dem einer so bloßgestellten, beschmutzten Regierung zu verbinden wagen.

Dem deutschen Volk fehlt die Mäßigkeit einer so prompten Abrechnung, es muß sich gebühren, doch ist in diesem Fall aufgehoben nicht aufgehoben. Das Urteil, das vom Gericht über die schuldige Regierung gefällt worden ist, wird seine Vollziehung finden bei den kommenden allgemeinen Reichstagswahlen.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Amliche Verfolgung der Chauffeure wegen Rauchentwicklung. Eine der unberantwortlichsten Verurteilungen der Chauffeure ist die wegen Qualmens des Wagens. Sind doch deswegen im vorigen Jahre innerhalb sieben Monaten im Stadtkreis Berlin allein 1616 Strafanzzeigen erfolgt. Pro Anzeige im Durchschnitt 10 Mk. gerechnet, sind 16160 Mk., die man den unschuldigen Chauffeuren, für eine ungenügend entwickelte Technik, in einer solchen kurzen Spanne Zeit abgedrückt hat. Im allgemeinen erscheint es oft, als ob die Polizeibeamten überhaupt nichts weiter wichtiges zu tun hätten, als für Autolender Strafmandate auszufertigen. So kommt es, daß mehrere Beamte auf den Gerichten auffälligerweise fast täglich in Autosachen zu tun haben und dadurch schon sehr bekannt geworden sind. Obwohl durch die Art des Zustandekommens und die sehr späte Zustellung der Strafmandate es den Chauffeuren schwer gemacht wird, ihre Unschuld zu beweisen, fühlen die meisten Kraftwagenführer sich doch veranlaßt, erst ein Urteil der Gerichte herbeizuführen, trotzdem das Vertrauen der Chauffeure zu manchem Richter nachgerade schon schwer erschüttert ist.

So sind denn in letzter Zeit betrreffend der Rauchentwicklung erfreulicherweise einige sehr einsichtsvolle neue Entscheidungen getroffen worden. — Vor der 9. Strafkammer des Landgerichts I wurde am 29. 12. 1910 der Chauffeur W., welcher einen mit Waggendlung ausgestatteten Wagen führt, freigesprochen, wobei es in dem Urteil heißt:

„Für die Michtigkeit der vom Angeklagten gegebenen Erklärung spreche andererseits die verhältnismäßig kurze Dauer der Rauchentwicklung, die im Falle einer mangelhaften Beschaffenheit der Vorrichtung nicht so schnell wieder aufhöre.“

Ein Verschulden an der Rauchentwicklung, deren Ursache nicht vollständig aufgeklärt sei, lasse sich hiernach dem Angeklagten nicht nachweisen. Es stehe namentlich nicht fest, daß er bei der Auffüllung des Wels oder bei der Handhabung und Kontrollierung der Vorrichtung irgend etwas versehen, bezw. daß er den Rauch während der Fahrt bemerkt und es unterlassen habe, geeignete Vorkehrungen dagegen zu treffen. Da er nach § 17 der auf Grund des Reichsgesetzes vom 3. Mai 1909 erlassenen Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 nur für eine nach der Beschaffenheit seines Fahrzeuges vermeidbare Rauchentwicklung die Verantwortung übernehme, müsse er unter Aufhebung der angefochtenen Entscheidung freigesprochen werden.“

Ein anderes für den Chauffeur G. freisprechendes Urteil, wobei auch die Notizen und das kurze Gedächtnis des Gen darmen Kiehlöfer etwas scharf unter die Lupe genommen wurde, gab diesen Standpunkt ebenfalls klar wie folgt zu erkennen:

Der Angeklagte wird freigesprochen. Die Kosten des Verfahrens fallen der Staatskasse zur Last.

Gründe:

Durch das angefochtene Urteil ist der Angeklagte unter Aufhebung der Kosten des Verfahrens wegen Straßenpolizeiübertretung zu 5 Mk. Geldstrafe, im Nichtbeitragsfalle zu 1 Tage Haft verurteilt worden. Seine gegen dieses Urteil in der rechten Frist und Form eingelegte Berufung ist begründet.

Die Hauptverhandlung zweiter Instanz hat folgendes ergeben:

Am 17. Juli 1910 fuhr der Angeklagte nachmittags gegen 6 Uhr von der Wilhelmstraße in Berlin aus mit seinem Kraftwagen IA 9608 zwecks Vornahme der sogenannten kleinen Sabeltour mit einer Gesellschaft, deren einer Teil in seinem Kraftwagen, deren übrige Teilnehmer in den von den Zeugen A. und B. geführten Fahrzeugen untergebracht waren, nach dem Grunewald. Als die drei Wagen unterwegs gegen 6 1/2 Uhr hinter dem Restaurant Hundehöle im Grunewald die Anhöhe der Potsdamer Chaussee hinauffuhren und eine Geschwindigkeit von etwa 10 Kilometer in der Stunde einhielten, entfernte der von dem Angeklagten geführte Kraftwagen Rauch. Die Chaussee war um die fragliche Zeit sowohl von Fußgängern wie von Fahrzeugen belebt. Der Zeuge Kiehlöfer, welcher zusammen mit dem Gen darmen Flug hinter dem Restaurant Hundehöle auf Posten stand, bemerkte zwar damals die Rauchentwicklung, vermochte aber in der Hauptverhandlung vor dem Berufungsgericht aus eigener Wissenschaft nicht Einzelheiten darüber zu bekunden. Nach Erkundigungen, welche er zwischen der Hauptverhandlung erster und zweiter Instanz bei dem Gen darmerechtsmeister Schlig eingezogen haben will, hat die fragliche Rauchentwicklung sich auf etwa 150 Meter erstreckt. Notizen, welche diese Befundung bestätigen könnten, hat weder dieser Zeuge noch Schlig bei Gelegenheit der dem Angeklagten zur Last gelegten Tat gemacht, abgesehen von einem kurzen Vermerk über die Nummer des Fahrzeuges und die Rauchentwicklung als solche. Die Führer der beiden anderen Kraftfahrzeuge A. und B. haben dagegen ausgesagt, daß sie während der ganzen Sabeltour und insbesondere auch in der Nähe des Restaurants Hundehöle unmittelbar hinter dem Angeklagten hergefahren seien und von einer längeren Zeit anhaltenden, das Publikum belästigenden Rauchentwicklung seines Fahrzeuges nichts bemerkt hätten.

Auf Grund des vorstehenden Sachverhalts hat das Berufungsgericht im Gegensatz zu dem Vorberichter nicht die Ueberzeugung gewonnen, daß der Angeklagte sich der ihm zur Last gelegten Uebertretung des § 17 der Bundesratsverordnung vom 2. Januar 1910 in Verbindung mit § 21 des Gesetzes vom 3. Mai 1909

schuldig gemacht hat. Die einzige belastende Zeugen-
aussage des Gendarmen Reichhöfer
ist nicht so zuverlässig, als
daß daraufhin für erwiesen angesehen wer-
den könnte, daß die Rauchentwicklung auf eine
längere Strecke und während der ganzen Dauer dieser
Strecke in einer das Publikum belästigenden Art statt-
gefunden hat. Es ist vielmehr die Behauptung des
Angeklagten nicht für widerlegt zu erachten, daß, wenn
überhaupt Rauch seinem Fahrzeuge entströmt ist, dies
auf die Anstrengung der Maschinenteile
bei dem Anfahren auf die Höhe zurückzuführen ist.
Eine solche Rauchentwicklung ist aber,
wie gerichts bekannt ist, nach dem heu-
tigen Stande der Technik bei Kraft-
fahrzeugen nicht zu vermeiden; sie
tritt nur vorübergehend beim Anfahren und be-
sonderen Kraftanstrengungen der Maschine auf
und muß deshalb auf kurze Strecken zugelassen
werden. Da nun der Gendarm Reichhöfer die-
jenige längere Strecke von etwa 150 Metern, welche
er den Rauch angehalten haben soll, nicht auf Grund
eigener Beobachtung, sondern erst nach einer in Ge-
meinsamkeit mit seinem damaligen Be-
gleiter vorgenommenen Untersuchung ist,
frischung des Erinnerungsvermögens
in neuerer Zeit ermittelt hat, so kann seiner Befundung
in diesem Punkte keine ausschlaggebende
Bedeutung beigemessen werden. Aus der-
selben Erwägung würde auch eine etwaige Zeugen-
vernehmung des Gendarmen Fhlig kein anderes Er-
gebnis haben können.

Nach alledem ist mangels einer den §§ 17 und 21
a. a. O. entsprechenden Tatbestimmung auf die Be-
rufung des Angeklagten das angefochtene Urteil auf-
gehoben und auf Freisprechung erkannt worden.

Das Sonderbarste ist, daß solche Urteile von den
Polizeibehörden unbeachtet bleiben und die Chauffeure
nach wie vor von den Exekutivbeamten mit derartigen
Strafanzeigen belästigt werden.

Gendarmenarbeit! Aus unserer Besatzung er-
halten wir folgende Zuschrift: Sie brachten vor kurzem
einen Bericht über eine Gerichtsverhandlung, in der
der Gendarmereiwachmeister Goldbach ohne Erfolg als
Zeuge auftrat. Ich glaube auch mein Fall mit die-
sem Beamten wird die Automobilfahrer interessieren,
jedenfalls habe ich dafür gesorgt, daß er demnächst
in Potsdam zum Austrag kommt.

Am 1. Januar fuhr ich sehr vorsichtig und lang-
sam die Berliner Chaussee in Klein-Glienicke, Richtung
Potsdam, entlang. Als wir den Kilometerstein 25,5
passiert hatten, sahen wir in einiger Entfernung die
Widderhaube des gestrigen Herrn Wachmeisters auf-
tauchen. Mit richtigem Verständnis für das schöne
Wort von der gottgewollten Abhängigkeit verminderte
ich die Geschwindigkeit des Kraftwagens noch mehr.
Als wir nahe an den Beamten herangekommen waren,
kommandierte er: „Langsamer fahren!“ Ich glaubte,
dies sei die Warnung, welche die Herren Minister für
die Automobilfahrer früher einmal vorgeschrieben haben
sollen, und war hochbefriedigt von dem mir aus-
nahmsweise zuteil gewordenen Wohlwollen. Selbst-
verständlich setzte ich die Geschwindigkeit des Autos
weiter herab. Da erfolgt ein neues Kommando des
Herrn Wachhabenden: „Noch langsamer fahren!“ Ich
habe keine Mühe gescheut, auch diesem Verlangen
Folge zu geben.

Dann bekomme ich aber vom Amtsvorsteher in
Klein-Glienicke ein Strafmandat in Höhe von 15 Mk.
wegen Ueberschreitung der zulässigen Geschwindigkeit,
weil Gendarmereiwachmeister Goldbach mittels
einer Stoppuhr festgestellt haben will, daß ich mit
einem Tempo von über 30 Kilometer in der
Stunde gefahren sei. Ich möchte meine Mitaußer
fragen, ob sie es für möglich halten, daß der Führer
eines in 30 Kilometer-Tempo fahrenden Kraftwagens
nacheinander dieses Kommando des Aufsichtsbearbeiteten
würde haben hören können resp. ob sie glauben, daß
der Beamte imstande gewesen sein würde, seinen dienst-
lichen Eifer in so schöner Weise zu betätigen, wenn
mein Wagen nicht ganz langsam gefahren wäre. Wir
werden sehen, was das Gericht dazu sagt, und ob
auch hier Gendarmereiwachmeister Goldbach erfolglos
sein Zeugnis ablegen wird.

**Ein unbegreifliches Urteil des Reichsge-
richts vom 23. März 1911,** welches den
schärfsten Protest sämtlicher Auto-
mobilisten herausfordern muß. Es kann
darnach nämlich nach den Erfahrungen des täglichen
Verkehrslebens bei Automobilunfällen
stets ein Verschulden des Automobil-
führers „vermutet“ werden, und daß deshalb
den Automobilführer die Beweislast trifft, Umstände
anzuführen, durch die er von seiner Haftung frei wird.
Auf der Bernauer Landstraße bei Berlin
hatte am 3. Oktober 1906 ein Automobil den Kläger
M. angefahren, der dadurch einen Unterschenkelbruch
erlitten hatte. Er behauptete, er sei, hinter einem
Möbelwagen hergehend, zur Seite getreten, um das
Automobil vorüber zu lassen. Der klagte Inhaber
des Autos machte dagegen geltend, der Verletzte sei
erst im letzten Augenblicke hinter dem
Möbelwagen hervorgetreten, so daß ein Zusammenstoß
unvermeidlich gewesen sei. Bei diesem Zwischenfall
in den Aussagen des einzigen Zeugen des Un-
falles hatten das Landgericht und Kammer-
gericht Berlin den Automobilführer verurteilt,
da nach den Erfahrungen des täglichen Verkehrslebens
bei Automobilunfällen stets ein Verschulden auf Seiten
des Automobilführers „vermutet“ werden könne. Des-
halb treffe diesen die Last, sich zu exculpieren. Dies
aber habe der Beklagte nicht vermocht. Abgesehen da-
von sei, so führte das Kammergericht aus, von der
ersten Instanz auch ausdrücklich eine Fahrlässigkeit in-
sofern festgestellt worden, als das Auto dem § 31
der Polizeiverordnung zuwider an dem Möbelwagen

nicht so langsam genug vorbeigefahren sei, als dies
„zur Vermeidung von Unfällen erforderlich gewesen“
wäre. Der Automobilführer habe sich sagen müssen,
daß jederzeit jemand hinter dem Möbelwagen hervor-
kommen könne und habe deshalb bei der Kreuzung
so langsam fahren müssen, daß er auch dann noch
rechtzeitig habe halten können. Die Revision des
Beklagten führte an, nach dem vom Berufungsgerichte
für den Verkehr auf Landstraßen aufgestellten Grund-
satzes über das Maß der aufzuwendenden Vorsicht habe
aber auch der Fußgänger damit rechnen müssen, daß
jederzeit hinter dem Möbelwagen, der ihm die Aus-
sicht versperrt habe, irgend ein Hindernis in einem
Auto oder einem anderen Fahrzeuge entgegenkommen
könne. Der Schaden sei deshalb zum mindesten zu
teilen. Die Revision hatte jedoch keinen Erfolg und
wurde zurückgewiesen.

Der oberste Rechtsgrundsatz, daß dem Beschuldig-
ten die Straftat nachgewiesen werden muß, ist damit
in sein Gegenteil umgewandelt, so daß nach dieser
„Recht“spruchung der Beschuldigte beweisen muß, daß
er nicht schuldig ist. Einem des Diebstahls Ange-
klagten braucht man also nicht mehr zu beweisen,
daß er wirklich gestohlen hat, sondern der Verdächtige
muß beweisen, daß er nicht gestohlen hat. Wie er
das fertig bringt, darüber machen sich die Herren
im Reichsgericht anscheinend keine besonderen Kopf-
schmerzen. Darf man es unter solchen Umständen
dem Autoführer verdenken, wenn er an der heiligen
Rechtspflege verzweifelt?

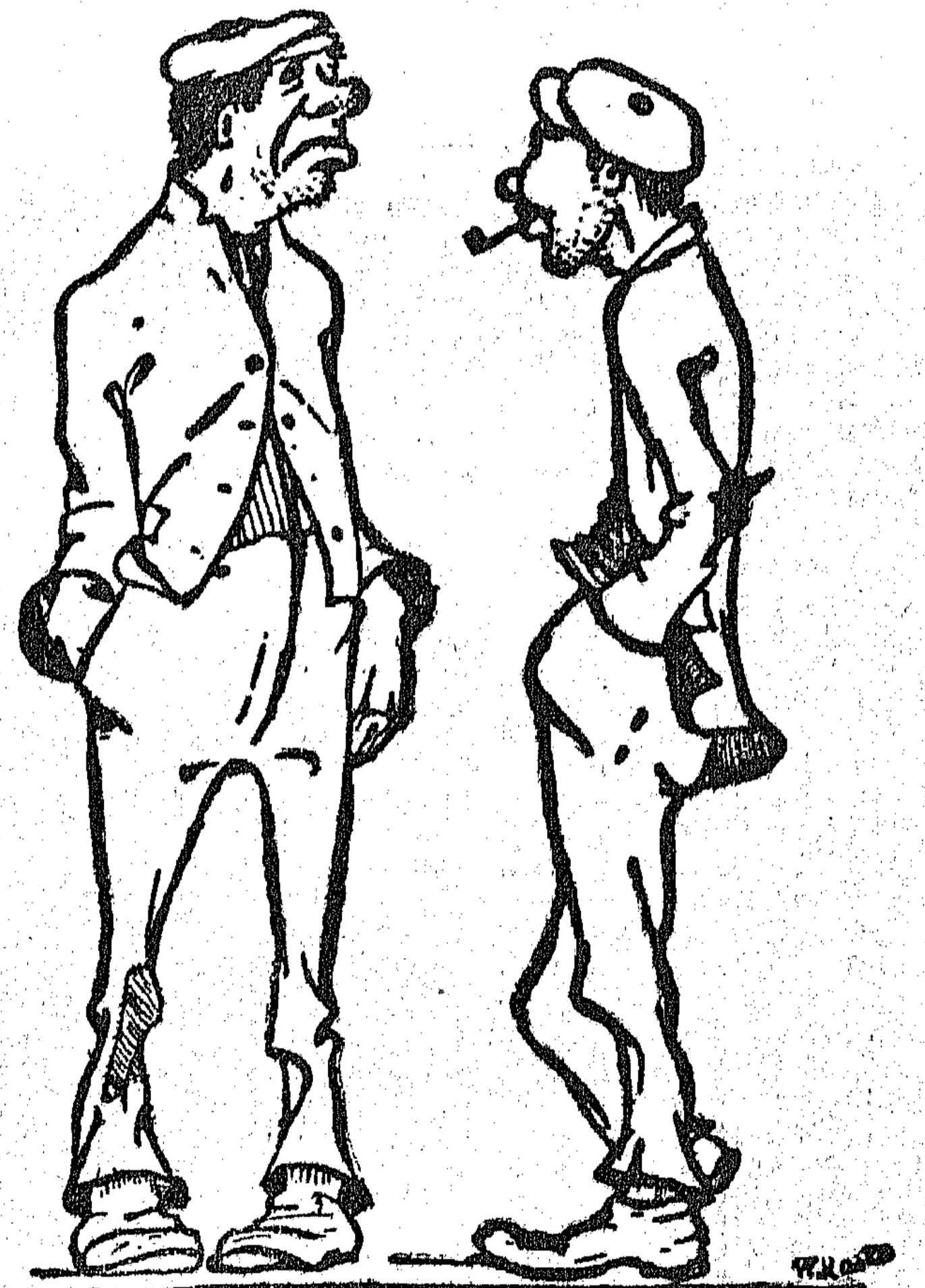
Böln a. Rh. Ueber die Lage der hiesigen
Droschkenchauffeure wäre recht viel zu schreiben. In-
dessen wollen wir hier nur ein kleines Bild dieser
geben. Die Autos der Gesellschaft m. b. H. fahren
morgens kurz nach 8 Uhr aus. Vor 10 Uhr abends
dürfen sie aber nicht wieder einfahren. Die Fahrer
selbst nutzen das Geschäft aus bis 12, sogar bis
2 Uhr nachts, wenn sie den Tag über nicht viel ver-
dient haben. Unter diesen Umständen haben die Auto-
fahrer Arbeitszeiten, die sich auf 16 bis 17 Stunden
erstrecken. Durch solche Arbeitszeiten, die man keinem
Tier zumutet, wird die Sicherheit auf der Straße
aufs höchste gefährdet. Dieselbe Gefährdung besteht
unter solchen Umständen auch für die Fahrgäste. Die
Berufsgenossenschaft und die Haftpflichtversicherung
hätten allein schon ein Interesse daran, gegen solche
Mißstände anzukämpfen, da die Gefahr von Zusammen-
stößen mit anderen Fuhrwerken in verpfändeter Nähe
gegeben ist. Es dürfte unseres Erachtens unter keinen
Umständen zugelassen werden, daß ein Fahrer länger
als eine bestimmte Zeit auf der Straße bleibt, weil
von einer Aufmerksamkeit im Großstadtverkehr bei 17-
und 18stündigen Arbeitszeiten keine Rede sein kann.
Wie bei den Droschken und Taxametern eine Nummer
doppelt gefahren wird, so wird dies auch mit den
neuen Benzinwagen der Autogesellschaft gehandhabt.
Die Maschinen werden dadurch ruiniert und die Ge-
fahr von Zusammenstößen wird dadurch erhöht, wie
auch das Leben der Fahrgäste dadurch gefährdet wird.
Weiter sind die Reparaturen der Uhren anzuführen,
die durch das Doppelfahren bedeutend größer sind,
als wenn die Wagen einfach gefahren werden. Da-
durch entsteht der Gesellschaft wie auch den Droschken-
besitzern, die eine Nummer doppelt fahren, ein be-
stimmter Vorteil. Der Mietpreis für die Uhren ist
der gleiche, und den Schaden haben nur diejenigen,
die nicht in der Lage sind, in kapitalistischer Weise
alle Nummern doppelt auszunutzen zu können. Da die
Uhrenfabrik auf ihre Uhren Patent hat, so sind die
kleinen Droschkenbesitzer gezwungen, sie von dieser
Fabrik zu nehmen, da keine anderen zu haben sind;
trotzdem müssen sie so viel Miete zahlen wie die an-
deren auch. Trotz vieler Bemühungen der Großkapita-
listen der Autogesellschaft will aber auch keine andere
Fabrik Uhren liefern, da die Reparaturen zu groß sind.
Diesen Mißständen abzuwehren, liegt nicht nur im
Interesse der Droschken- und Taxameterfahrer wie
der Autofahrer, sondern auch im Interesse der Fah-
rgäste. Nicht nur die Droschken- und Taxameterfahrer,
sondern auch die Autofahrer haben alle Ursache, sich
der Organisation: dem Deutschen Transportarbeiter-
Verband, anzuschließen, da sonst an eine Aenderung
dieser traurigen Zustände nicht zu denken ist.

Das Auge des Kraftwagenführers. Dr. Gustav
Freitag, der Sohn des berühmten Schriftstellers, der
an der Münchener Universität Augenheilkunde lehrt,
hat sich als eifriger Automobilist eine Untersuchung
der Bedingungen angelegen sein lassen, die für das
Auge eines Kraftwagenführers aufgestellt werden und
gelten müssen. Die Ophthalmologische Gesellschaft in
München, hatte bereits auf Ansuchen des Hrn. Dr.
Automobilklub ein Gutachten darüber abgegeben,
welche Leistungen von einem Automobilisten zu ver-
langen seien. Dr. Freitag veröffentlicht nun dies Gut-
achten, an dessen Ausarbeitung er selbst beteiligt ge-
wesen ist, nebst seinen Vorschlägen in der Münchener
Medizinischen Wochenschrift. Als Mindestmaß der
Sichtschärfe wird wenigstens auf einem Auge ein Be-
trag von zwei Dritteln, auf dem weniger guten Auge
ein solcher von einem Drittel des normalen Auges
beansprucht, und zwar soll diese Regel gelten, gleich-
viel, ob diese Schärfe durch ein Glas erreicht wird
oder nicht. Dies ist aber den Berufsfahrern bisher
nicht gestattet gewesen. Eine solche Unterscheidung
zwischen Berufsfahrern und „Herrenfahrern“ halten die
Augenärzte für unbillig. Jedenfalls sollte das
benutzte Glas in einer richtigen Brille mit großen
Gläsern bestehen nicht aber in einem Zwicker oder
gar in einem Monocle. Ferner kommt die Größe
des Gesichtsfeldes und die Stärke des eigentlichen Licht-
sinns für den Kraftwagenführer erheblich in Betracht,
während nach dem Urteil der Augenärzte das Vor-
handensein einer Farbenblindheit als gleichgültig an-
gesehen werden kann. Ferner wird eine Anzahl von
Augenkrankheiten angeführt, die wenigstens zeitweise
das Führen eines Kraftwagens verbieten sollten. Der

Gebrauch einer Schutzbrille wird allgemein empfohlen,
auch kein Einwand gegen die Herstellung ihrer durch-
sichtigen Teile aus Glas erhoben. Die Erfahrung hat
nämlich gelehrt, daß bei einem Unfall durch das Zer-
trümmern der Brillengläser fast immer nur die Um-
gebung des Auges beschädigt wird, nicht aber dieses
selbst. Diesem Grundsatz hat nun Dr. Freitag eine
ausführliche Erläuterung hinzugefügt. Er wendet sich
gegen die Gewohnheit, den Berufsfahrern das Tragen
einer Brille nicht zu gestatten. Eine solche ist min-
destens zum Schutz schon deshalb notwendig, weil aus
sehr geringfügigen Ursachen, zum Beispiel durch das
Ausstrahlen eines kleinen harten Käfers auf die Horn-
haut des Auges, der Wagenführer für einen Augen-
blick so geblendet werden kann, daß eine Katastrophe
zu befürchten ist. Da somit Schutzbrillen unerlässlich
sind, so ist es ganz gleichgültig, ob einfaches Fenster-
glas oder Augenläser darin eingesetzt werden. Mit
großer Entschiedenheit vertritt Dr. Freitag den Stand-
punkt, daß der Kraftwagenführer keinen Farbensinn
brauche. Dieser sei so lange entbehrlich, als keinerlei
farbige Signale wie beim Eisenbahnsystem zur Ein-
führung gelangt sind. Im ganzen ist der Augenarzt
mit den behördlich getroffenen Vorschriften nicht ganz
einverstanden, da sie die erwähnten Grundsätze noch
nicht hinreichend berücksichtigen. Empfohlen wird ins-
besondere eine schärfere Unterscheidung zwischen Neu-
lingem und geübten Personen im Kraftwagenverkehr.
Die Untersuchung der Augen eines angehenden Kraft-
wagenführers sollte stets durch Augenärzte ausgeführt
werden.

Hafenarbeiter.

Sie spotten ihrer selbst! Der Hafenbote, das
Leiborgan der Gelben, bringt in seiner Nr. 23 ein
überaus gut gelungenes Bild seiner Schüßlinge mit
entsprechender Randbemerkung. Wir können es uns
nicht verwehren, diese Selbstverspottung der Gelben
zum Gaudium der Kollegenschaft weiteren Kreisen be-
kannt zu machen, und geben daher das interessante
Bild hier zum besten. Man betrachte auf demselben den
intelligenten Gesichtsausdruck der Hinbegardisten, ihre
niedrige Denkerfrön, den voluminösen Gesichtserker,
einer schönen Spiritusglühlichtbirne gleichend, die
charakteristischen Backstellen mit die gute Handschrift,
die Quadratkäsechen und man wird zugeben müssen,
daß die bildliche Wiedergabe eine vollkommen gelun-
gene und mit der Wirklichkeit dieser Gestalten überein-
stimmende ist. Auch der Inhalt des Gesprächs trifft
die geistige Qualität dieser Herrschaften auf den Kopf.



„Mensch, veerteln Klepen Kantstüßeln im achtun-
dzwanzig Bund Rhobarber Hess ich hüt oppdrogen, —
de ward sich hier noch bannig wunnen, wenn ich mol
nich mehr bün —“

d. h. auf hochdeutsch: Mensch, vierzehn Körbe Kan-
tostoffeln und achtundzwanzig Bund Rhobarber habe ich
heute abgetragen, — die werden sich hier noch sehr
wundern, wenn ich einmal nicht mehr bin.

Man muß wirklich sagen, der Hafenbote kennt
seine Leute und fällt deshalb über sie ein so
treffendes Urteil. Ob die Gelben über diese
gelungene Verpottung und Verhöhnung
durch ihr eigenes Organ aber besonders erfreut
sind, möchten wir doch sehr bezweifeln. Sie haben
aber solche Behandlung reblich verdient. Mit solchen
Arbeiterqualitäten werden unsere Kapitalisten aber
gewiß die Welt nicht erobern.

**Das Ende der lechtjährigen Aufsperrung am
Fischereihafen Gesehmünde.** Unsere Fischkapitalisten
sind von demselben Schrot und Korn, wie alle übrigen
Scharfmacher; auch ihnen geht der Profit über alles.
Es kümmert sie herzlich wenig, ob der Arbeiter mit
seinem Verdienst eine Familie ernähren kann oder
nicht. Noch viel weniger kümmert es diese Fisch-Proben,
ob die Arbeitszeit so eingerichtet, daß die Väter auch

nur wenige Stunden im Kreise ihrer Familien weilen können. Dies war auch der Hauptgrund, weshalb die Fischereieressenten zur Urtade übergingen. Die Bezahlung von Wochenlöhnen wollten sie unter allen Umständen eine „unbeschränkte“ Arbeitszeit haben. Selber ist dies ihnen auch durch genügend Arbeitswillige durchzuführen gelungen, die zum guten Teil sich noch heute dort festgesetzt haben. Nun gehören unsere Arbeitgeber in den Unterweserorten seit jeher zu den schärfsten unter diesen. Die „Wetterrede“ an der Unterweser ist bei allen Gewerkschaften bekannt. Die Unternehmer lassen es sich auch etwas kosten. Die Arbeitsnachweise haben sie sämtlich in ihrem Besitz. In allen sind Angestellte der Unternehmerverbände als Geschäftsführer tätig. So der Arbeitsnachweis im Bau- und Bergbau, der der Eisenindustrie, in der Lagererei und der der Expeditionsgeschäfte. Die Heuerbüros für die Seeleute usw. gar nicht mitgerechnet. Neben diesen haben die Arbeitgeber noch ein „Nationales Arbeitersekretariat“ unter Leitung und Kontrolle des Reichsverbandes zur Bekämpfung der Sozialdemokratie eingerichtet. Von allen Behörden wird für dieses Institut Propaganda gemacht; insbesondere die Landratsämter, aber auch die Magistrate, sowie die bürgerliche Presse nehmen sich dieses Instituts an. Dieser „Reichsverband Arbeitersekretär“ muß nun speziell für „Gelbe Gewerkschaften“ Propaganda machen, natürlich immer unter Ausschluß der Öffentlichkeit. Dieser „Nationale Arbeitersekretär“ hat sich auch der „Arbeitswilligen“ am Fischereihafen angenommen und sie zu einem „gelben Verein“ zusammen gearbeitet. Freilich eine besonders „saubere“ Arbeit ist dies gerade nicht, konnten wir doch in einer letzten stattgefundenen Versammlung feststellen, daß bei Beratung des Statuts die Worte „Lump, Lump“ nicht selten gebraucht wurden. Im übrigen sind diese Herrschaften einander würdig. Wissen wir doch, warum die Arbeitgeber sich diese Ausgaben auferlegen. „Sage mir, mit wem du umgehst und ich will dir sagen wer du bist.“ Dieses alte Sprichwort ist noch immer wahr. Doch kommen wir zu dem Thema der Ueberschrift zurück. Während der Aussperrung wurde der damalige Geseftmünder Landrat, Herr Dies, als Vermittler angerufen, doch die Herren am Fischereihafen, insbesondere ein Dr. Senf, früher ein angehlicher „liberaler Redakteur“, jetzt Angestellter der Fischereieressenten, hatten vorgearbeitet und den Landrat scharf gemacht: die Aussperrungen am Fischereihafen seien „kontraktbrüchig“. Die Streikleitung bestritt dies ganz entschieden und erklärte, wenn die Leute kontraktbrüchig wären, hätte die Betriebsgenossenschaft am Fischereihafen schon längst Klage gegen die Arbeiter erhoben. Jedenfalls hat dann der Geseftmünder Landrat das nötige dazu beigetragen, daß Klage erhoben wurde. Aber es hat sich gezeigt, daß, wenn Moral und Gesetz in Frage kommen, unsere Fischereieressenten nicht auf der Höhe sind. Beim Geseftmünder Gewerbegericht wurden sie kostenpflichtig abgewiesen. Jedenfalls haben die Herren aber geglaubt, daß die „gelehrten“ Richter anders urteilen würden als die Laienrichter; sie legten deshalb Berufung gegen dieses Urteil ein. Nun ging die Sache an das Verdenener Landgericht. Ein großer Zeugenapparat wurde in Bewegung gesetzt. Allen voran der oben genannte Dr. Senf, der in einer längeren, mehr denn eine Stunde währenden Zeugenvernehmung unbedingt beweisen sollte, daß die Leute kontraktbrüchig seien. Von unserer Seite wurden die beiden Bevollmächtigten als Zeugen aufgebeten, die als Streikleiter den unbefangenen klaren Beweis antraten, daß kein Kontraktbruch vorlag. Und nun hat zum Leidwesen der Scharfmacher am Fischereihafen auch das Landgericht Verden die Berufungsklage kostenpflichtig zurückgewiesen. Das ist zwar hart und bitter für diese Herrschaften, aber gerecht. Schade, daß der Geseftmünder Landrat nicht mehr hier ist, er würde jetzt sehen müssen, daß ihn die Herren Fischereieressenten, insbesondere der „gelehrte liberale“ Dr. Senf, nicht der Wahrheit entsprechend informiert haben. Freilich soweit ist sicher, hätte damals der Geseftmünder Landrat die Vermittlung angenommen, die Herren vom Fischereihafen wären nicht besonders günstig angekommen. Das ist wohl auch der Zweck der Werbung gewesen. Sie hatten sich zu vergewissern, daß die Einrichtungen ihres Betriebes einmal etwas berbe unter die Lupe genommen worden wären und zwar so, daß selbst ein preussischer Landrat diese Einrichtungen als nicht einwandfrei hätte erklären müssen. Vielleicht haben diese Herren auch gehofft, daß sie jedem der 45 Aussperrten auch noch einen Wochenlohn hätten abkriegen können; immerhin hätte dies den Fisch-Braten circa 1000 Mk. eingebracht, das wäre wenigstens etwas Vinderung der nicht unbedeutenden Kosten der „prima Ware“ von Auguste Müller aus Wandsbeck gewesen. Jetzt sind den Herren die Felle weggeschwommen und sie haben die hohen Prozesskosten noch obendrein zu tragen. Sicherem Vernehmen nach planen die Herren am Fischereihafen für diesen Sommer in der freien Zeit einen neuen Fischzug auf die Lachsen der Arbeiter. Es sollen die Lachse sämtlicher Arbeiter in den Fischgeschäften reguliert werden. Was das heißt, sollte nachgerade jeder Arbeiter wissen; wenn die Unternehmer die Lachse regulieren, dann wird immer nach unten reguliert. Das Gute kommt eben niemals von oben, sondern dies muß von unten kommen. Mögen deshalb die Arbeiter in den Fischbetrieben endlich auf der Hut sein; wollen sie sich vor Schaden bewahren, dann haben sie aus ihrer Trägheit aufzuwachen, sich der zuständigen Organisation anzuschließen, damit die Wahrung eine lückenlose ist. Bis dato hat es damit noch sehr gehapert. Wir möchten deshalb an dieser Stelle den Mahnruf an sie ergehen lassen: Organisiert Euch!

Der Hafensbetriebsverein in Hamburg darf in der Arbeit ergraute Hafensarbeiter ungestraft aushungern. Ein Schaueremann, über sechzig Jahre alt, hat, wie so unendlich viele, sein ganzes Leben

lang hart gearbeitet in der Front der Hafengevölkigen. Er ist geübt und alt geworden im Ringen mit dem Leben und des Lebens Notdurft, aber doch noch imstande, die Arbeit zu verrichten, die man von ihm beanspruchen kann. Nur seine Augen sind etwas tränklich. Sie haben gelitten von dem Arbeiten in schiefen, ähnden Materialien, wie Salpeter, trockenen Fellen usw. Man hat aber Rücksicht mit ihm und läßt ihn an Deck arbeiten, da ist es für ihn, seiner Augen wegen, erträglicher. Eines Tages aber, im Dezember vorigen Jahres, schickte ihn der Wize wieder in den Raum zum Lösen trockener Felle. Der Alte kennt die Gefährlichkeit des Giftstoffes, der ihm in die entzündeten Augen bringen, ihm neue Qualen, ja, vielleicht den Tod bringen wird, und so muß er die Arbeit ablehnen. Seiner Bitte, ihm andere Arbeit zu überweisen, kommt der Wize nicht nach, und der Alte muß nun zum Hafensbetriebsverein, sich seine gelbe Arbeitskarte holen, damit er sich andere Arbeit suchen kann; denn ohne diese Karte bekommt er im ganzen Hafen keine Arbeit wieder. Was aber tut der Hafensbetriebsverein? Er gibt ihm die Karte nicht heraus. Alles Suchen des Schaueremanns nach Arbeit ist vergeblich, und so entschließt er sich, das Gericht um Hilfe anzusuchen. Er beantragt, ihm die Karte auszubehalten und ihm vom 28. Dezember 1910 ab 4,80 Mk. pro Wochentag zu bezahlen. Die Zivilkammer VI unter Vorsitz des Amtsrichters Dr. Mählensfordt aber weist die Klage ab, unter Belastung des Klägers mit den Kosten. Das Gericht hat eine Prüfung der Frage angestellt, ob der Hafensbetriebsverein gegen die guten Sitten verstoßen hat dadurch, daß er dem Kläger die Karte entzog und es ihm so unmöglich machte, bei den im Hafensbetriebsverein bereinigten Betrieben Arbeit zu finden, und ob der Hafensbetriebsverein für den durch die Aussperrung dem Schaueremann erwachsenen Schaden aufzukommen habe. Das Gericht zieht eine Entscheidung des Reichsgerichts heran, daß in den Kämpfen, welche der Interessenten- und Klassenkampf zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im gewerblichen Großbetriebe mit sich bringt, bei Verfolgung an sich erlaubter Zwecke die Einhaltung von Schranken in der Weise verfolgt wird, daß als unzulässig auch an sich nicht rechtswidrige, eine Schädigung des Gegners mit sich bringende Maßnahmen anzusehen sind, welche nach dem allgemein bestehenden Sittenanschauungen schlechthin oder unter den gegebenen Umständen als unbillig und ungerecht erscheinen.“

Auf Grund dieser Entscheidung hat das Reichsgericht die Aussperrung eines Berliner Metallarbeiters als gegen die guten Sitten verstoßend und für unzulässig erklärt, weil ihm durch die Aussperrung die Möglichkeit genommen war, in Berlin und Umgegend in einem Betriebe der Metallindustrie Beschäftigung zu finden. So das Reichsgericht. Das Hamburger Zivilgericht aber, das diesen Fall heranzog, kommt sonderbarerweise zu einer Verneinung der von ihm aufgestellten Fragen. Es erklärt die Entziehung der Arbeitskarte als nicht gegen die guten Sitten verstoßend und den Hafensbetriebsverein für nicht verpflichtet, den Schaueremann zu entschädigen, weil — und nun kommt das Wunderbare — der Kläger nur im Hamburger Hafen ausgeschloffen ist von der Möglichkeit, Arbeit zu erhalten. Wenn da in der Begründung angedeutet wird, als könne der Schaueremann ja noch in anderen, dem Hafensbetriebsverein nicht angeschlossenen Betrieben Arbeit finden, so zeugt das von einer sehr geringen Kenntnis der Dinge. Weiter wird von dem Hamburger Hafen als einem „beschränkten Bezirk“ gesprochen. Wenn also der Schaueremann nicht gleich aus ganz Deutschland und den umliegenden Dörfern ausgesperrt ist, liegt noch kein Verstoß gegen die guten Sitten vor. Die Krone aber ist der Schluß der Begründung:

„Der Kläger ist imstande, in Hamburg ohne Schwierigkeit anderweitige Erwerbquellen als Arbeiter zu finden. Hiernach war festzustellen, daß der Beklagte durch die Entziehung der Arbeitskarte nicht gegen die guten Sitten verstoßen hat. Der Kläger kann demnach auch keine Schadenersatzansprüche aus § 826 des Bürgerlichen Gesetzbuches geltend machen.“

Man greift sich an den Kopf und fragt sich: wie ist so etwas nur möglich? Die Leute, die sich berufen glorben, zu richten und zu urteilen, sollten sich vor allen Dingen einmal bemühen, die Welt und das Leben nicht immer vom grünen Tisch aus zu betrachten. Ein alter Mann über sechzig Jahre alt, der dank der Ausbeuterkräfte der Hafengevölkigen nicht mehr so rüstig ist, wie, na, sagen wir mal ein Richter in dem Alter, ein solcher Mann, mit tränklichen Augen, soll imstande sein, hier in Hamburg ohne Schwierigkeit anderweitige Erwerbquellen als Arbeiter zu finden? Wenn's nicht so tieftraurig wäre, man müßte lachen. Lachen, daß es den gelehrten Richtern in die Ohren gellt, wenn es, wie gesagt, nicht so tieftraurig wäre. Traurig, daß der Hafensbetriebsverein ungestraft so mit einem alten Arbeiter umspringen kann, traurig, daß sich Richter finden, die ihm in seinen Aussperrungsgelüsten Helfershelferdienste leisten. Wir haben es herrlich weit gebracht hier in Hamburg, daß so etwas möglich ist. Straff ist er gespannt, der Doge, wehe, wenn er zerreißt!

Hamburg. Die in den Bunterbetrieben beschäftigten Kohlenarbeiter, die ebenso wie die übrigen Hafensarbeiter nach festen Lohn bezahlt. Allortsarbeiten, sind jetzt auch nach längeren Verhandlungen mit den Kohlenhändlerbetrieben zu einem Tarifabschluß gekommen. Die Hauptbestimmungen sind: Die Kohlenhändler-Gesellschaft zahlt für sämtliche in Bunter und Räume geschüttete Kohlen 25 Pf. pro Tonne, soweit Trimmer gebraucht werden. Die Gesellschaft garantiert den Trimmern einen Stundenlohn von 1 Mk. pro Mann. Nach 9 Uhr abends erhöht sich der Stundenlohn auf 1,30 Mk., für die durchgearbeitete Mittagspause wird 1 Mk. extra pro Mann vergütet. Für

Sonntagsarbeit gelten dieselben Stundenlöhne wie an den Wochentagen, doch wird außerdem eine Extravergütung von 3 Mk. pro Mann gewährt. Der Mindestlohn an Sonntagen, einschließlich der Vergütung, beträgt 7 Mk. pro Mann. Für die Beförderung an und von Bord sowie für Arbeiten auf der Unterelbe gelten für Fahrzeit, Beförderung und Logis dieselben Bedingungen wie im Buntertarif der Kohlenarbeiter. Die Arbeitszeit währt an Wochentagen von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, mit einer halbstündigen Frühstückspause und 1 1/2 stündigen Mittagspause. An Sonntagen wird von 6 bis 9 1/2 Uhr vormittags und von 1 bis 6 Uhr nachmittags gearbeitet. Der Tarif hat Geltung vom 15. März an und kann immer nur am 1. Juli auf den 1. Januar folgenden Jahres gekündigt werden.

Tarifbewegung im Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen. Im genannten Hafengebiet laufen am 1. April vier Tarifverträge ab. Mit Einschluß eines schon am 1. März abgelassenen Tarifvertrages arbeiten unter diesen Verträgen rund 2000 Arbeiter verschiedener Branchen. Die Arbeitgeberverbände dieser Branchen haben seit Jahren darauf hingearbeitet, alle diese Verträge auf einen Tag ablaufen zu lassen. Vertraglich festgelegt war, daß die Verhandlungen über die neuen Verträge am 2. Januar 1911 beginnen müssen. In einer Verhandlung zu Anfang des Jahres wurde festgelegt: die Arbeitgeberverbände reichen die Forderungen der Arbeiter bis spätestens zum 1. Februar an die Arbeitgeberverbände ein. Dies ist geschehen. In den letzten Wochen haben eingehende Verhandlungen zwischen beiden Parteien stattgefunden, ohne jedoch zu einem positiven Resultat zu führen. Die Arbeiter verlangen, entsprechend der Verteuerung des Lebensunterhalts in den letzten Jahren Lohnerhöhungen in Höhe von etwa 8—12 pCt., ebenso wird für die Stückgutbetriebe eine Reduktion der Arbeitszeit gefordert, um den Arbeitslohn am Abend von bisher im Sommer um 7 Uhr auf 6 Uhr und im Winter von 1/2 7 auf 6 Uhr verlegen zu können. Diese Verkürzung der Arbeitszeit soll auch bei den Betriebsfirmen eintreten. Für die Schifffahrt werden außer unbedeutenden Lohnerhöhungen in der Hauptsache eine Regelung der übermäßig langen täglichen Fahrzeit von 16—18 Stunden gefordert. Die Unternehmer verhielten sich diesen Forderungen gegenüber durchweg ablehnend, wollten aber in eine „Erwägung“ darüber eintreten, ob und welche Lohnerhöhungen für die Zukunft gewährt werden könnten; Voraussetzung sei aber ein vierjähriger Tarifvertrag. Die Lohnergebote der Unternehmer sind jetzt aber so geringe, daß in letzten Tagen stattgefundenen Versammlungen der Arbeiter diese ablehnten und den Lohnkommissionen den Auftrag erteilten, neue Verhandlungen mit den Arbeitgebern anzubahnen.

Spandau. Streit wegen Tarifbruch. Die Firma Kurt Thomas, welche im vorigen Jahre nach einem achtjährigen Streit mit dem Verbands einen Tarif abschloß, der bis zum 1. Juli d. J. Gültigkeit hat, hat diesen Tarif willkürlich gebrochen. Als im Winter die Arbeit abstaute, entließ sie die alten und langjährigen bei ihr beschäftigten Kollegen, um sich für den Streit zu rächen. Sie stellte dann vor kurzer Zeit neue Arbeitskräfte ein, mit dem ausdrücklichen Verbot, daß kein Arbeiter dem Transportarbeiterverband beitreten dürfe. Als die Firma dann glaubte, daß der Betrieb „hausein“ sei, erklärte der Unternehmer, daß er nunmehr nicht mehr die mit dem Verbands tariflich festgelegten Sätze zahle, sondern, daß er selbst einen „Tarif“ ausgearbeitet habe, welcher bei einzelnen Allortsarbeiten bis zu 65 pCt. Reduzierung bedeutet. Allerdings waren die Kollegen, trotz des Koalitionsverbotes, inzwischen der Organisation beigetreten und traten deshalb am 22. März einmütig in den Abwehrstreik ein. Ebenfalls legten die Kollegen, welche am Salzhof beschäftigt sind, aus Solidarität die Arbeit vollständig nieder, um dem Unternehmer Thomas endlich einmal zu zeigen, daß sie sich so ohne weiteres Maßregelungen ihrer Kollegen sowie Tarifbrüche seitens der Firma nicht gefallen lassen. Die Firma sucht auch jetzt wieder in den bürgerlichen Blättern, genau wie beim Streit im Vorjahre, Arbeitswillige, die nicht dem Transportarbeiterverbände angehören, bei „gutem und lohnendem“ Verdienst. Dies wird ihr allerdings auch diesmal nichts nützen, und wird die Firma Kurt Thomas an der Geschlossenheit ihrer Arbeiter erkennen müssen, daß man trotz der Verbote die Organisation nicht mehr ausschalten und leichtfertig keine abgeschlossenen Tarife brechen kann. Hoffentlich wird Herr Thomas beim dritten Male sich die Finger nicht mehr verbrennen, denn ein Sprichwort sagt: „Durch Schaden wird man klug.“

Handelsarbeiter.

Halle a. S. Messenger-Bots. Vor kurzem legten beim Institut Halle'sche Elbboten, Jägergasse, zehn Boten die Arbeit nieder, weil ein vorbandener Mißstand nicht beseitigt wurde. Dieser Mißstand gibt uns Veranlassung, einmal etwas näher in die Geschäftspraxis eines solchen Instituts hineinzuleuchten.

Wenn wir die Botenordnung der Halle'schen Elbboten zur Hand nehmen, erstaunen wir über den Umfang der Pflichten, die den meist jungen Boten im Dienste des Geschäfts auferlegt werden. Da heißt es, daß Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, höfliches Auftreten, sauberes Aussehen und anständiges Benehmen Hauptforderungen für jeden Boten seien. Die Dauer der Dienstzeit ist unbestimmt; ihr Beginn fällt im Sommer je eine Woche abwechselnd auf 7 oder 8 Uhr, im Winter eine Stunde später. Das Ende des Tagesdienstes fällt auf 8 oder 10 Uhr abends, es wird aber ausdrücklich als „unbestimmt“ angegeben, ebenso können für „außergewöhnlich“ die Boten sämtlich früher

als zur angegebenen Zeit bestellt werden. Von einer geregelten Arbeitszeit kann also nicht die Rede sein. Pausen sind nicht festgesetzt, sie werden von Fall zu Fall freigegeben. Man muß also rechnen, daß die Gilboten auch günstigstenfalls eine Arbeitszeit von mindestens 13 Stunden haben. Einen freien Tag soll es in jeder Woche geben, jeder dritte Sonn- und Feiertag muß frei sein. Diese Bestimmung wird in der Praxis durchbrochen. Nur solche Boten werden eingestellt, die gute Radfahrer sind, den Ort und die polizeilichen Vorschriften für den Radverkehr kennen und im Besitze einer Radfahrerkarte sind. Der Bote hat sich in gutem sauberen Zivilanzug zum Dienst einzufinden, damit er auch darin Ausstrahlung ausstrahlen kann. Die Bestimmungen der Botenordnung über die Ausführung der Aufträge, die Reinigung der Gebrauchsgegenstände, gehen bis ins einzelne. Sehr auffallend ist die wiederholte Drohung mit dem Staatsanwalt bei etwaigen Unehlichkeiten. Es wird uns aber mitgeteilt, daß der jetzige Inhaber des Gilboteninstituts kleinere Verfehlungen am liebsten mit Geldstrafe von 1,- bis 5,- M. belegt und junge Leute, die er solcher Verfehlungen halber entlassen mußte, bald wieder einstellte. Wenn die Verschärfungsart die Gilboten zu Unehlichkeiten anreizt, ist das ein schwerer Mißstand, der unbedingt durch eine Systemänderung beseitigt werden mußte. Wie grundsätzlich das Vertriebsystem des Gilboteninstituts ist, geht daraus hervor, daß in der Botenordnung selbst die jungen Leute zur gegenseitigen Bespitzelung und Demütigung angehalten werden. Es heißt da: „Jeder Bote wird ferner angewiesen, auf das Geschäftseigentum zu achten und auch Unregelmäßigkeiten die er bei anderen Boten beobachtet hat, zu melden, widrigenfalls er selbst für die betreffenden Gegenstände mit haftet.“ Diese Bestimmung ist rechtlich unwirksam. Komitischen Belagsschma hat folgender Passus der Botenordnung: „Bei Eintritt des Chefs in das Botenzimmer hat jeder Bote stillzustehen.“ Sollte Herr Lohp — so heißt der Inhaber des Instituts — frisch aus der Kaserne zu den Gilboten versetzt worden sein?

Frägt man nun, was die Gilboten als Entschädigung für die vielen ihnen auferlegten Pflichten beziehen, so fällt die Antwort nicht sehr ergiebig aus. Die Ordnung sagt, daß der Bote ein Drittel der für seine Dienste vereinnahmten Nettobeträge erhält. In Wirklichkeit gestaltet sich die Sache so, daß der Bote die ersten sechs Monate nach seinem Eintritt für sieben Arbeitstage 8,- M. Lohn erhält. Später steigt der Lohn auf 10,- M., je nach Leistung. Außerdem erhält der Bote 10 pCt. der Nettolasse, zwischen 2,- bis 3,- M. wöchentlich und Trinkgelder mit 3,- bis 4,- M. Insgesamt macht das durchschnittlich 15,- M. aus. Nun kommen die Abzüge: 1,- M. für die Kaution, bis 30,- M. voll sind, 50 Pf. Krankengeld, Zwaldengeld und Kleidergeld, ferner Strafgehalte, die oft erhoben werden. Dann ist in Betracht zu ziehen, daß den Boten keine regelmäßige Freizeit gelassen wird. Sie müssen daher ihre Nahrungsmittel anlegen. Reicht das Trinkgeld nicht, dann wird — die Kasse angegriffen. Dieser sehr schwere Mißstand könnte vermieden werden, wenn mehr Boten angestellt würden. Indessen die Kosten lohn.

Geradezu sittenwidrig sind nun die Bestimmungen über das Strafgehaltewesen und die sonstigen Abzüge. Die Abzüge für die Kaution in Höhe von 30,- M. sind schon erwähnt worden. Diese Kaution verfällt in voller Höhe, wenn Unehlichkeiten entdeckt werden, ganz gleich, welchen Betrag die Unterschlagungen erreicht haben. Wenn also 5,- M. unterschlagen worden sein sollten, will das Institut 30,- M. einstreichen. Da könnte es ja nur wünschen, daß recht viel unterschlagen wird. Ebenso kann der Bote mit dem Gehaltetrage belastet werden, falls er einen geringeren Betrag, als die Lage angibt, für seinen Weg an der Kasse des Instituts abliefern. Da hierbei sehr leicht Meinungsverschiedenheiten entstehen können, muß diese Bestimmung als Fallstrick gedeutet werden. Geschäftswege, Stubendienst usw. sind von dem Bote ohne besondere Entschädigung zu leisten. Eine Glocke, eine Laterne und eine Leine hat der Bote von dem Institut zu erwerben. Bei Auflösung des Arbeitsverhältnisses bestimmt das Institut allein den Preis, der dafür zurückzahlen ist. Zum Nutzen der Räder kann das Institut einen besonderen Dienst einrichten, den die Boten dann in Gemeinschaft zu bezahlen haben. Uebertretungen der einzelnen Bestimmungen werden in jedem einzelnen Falle mit 25 Pf. bestraft, beim zweitenmal in derselben Lohnwoche mit 50 Pf. bei allen folgenden mit 1,- M. Die Strafgehalte werden verwandt zur Deckung von Schäden, die dem Institut erwachsen, für die aber ein einzelner Bote nicht verantwortlich gemacht werden kann, dann zur Böhnung für Bügen und Reinigen usw. der gemeinschaftlich benutzten Beförderungsmittel und endlich (1) zur Unterstützung von unverschuldet durch längere Krankheit oder sonst in Bedrängnis gekommenen Boten. Erst also nährt sich das Institut von den Strafgrößen und dann erst kommen die Arbeiter. Auch diese Bestimmung dürfte rechtlich nicht zu halten sein. Das umso weniger, weil in dem hiesigen Gilboteninstitut keinerlei Rücksicht über die Strafgehalte abgelegt wird.

Das sind durchaus noch nicht alle Bestimmungen zur Belastung der Boten, aber die Proben dürften genügen, um darzutun, daß die Gilboteninstitute — andere sind nicht anders eingerichtet — die schlimmste Ausbeutung der in ihnen angestellten Personen betreiben. Auch diesen Arbeitern kann nichts anderes angedreht werden, als die gewerkschaftliche Organisation. Geschlossen sind auch sie eine Macht, vereinzelt aber hilflos.

Schaustellergelhilfen.

Kiel. Am Dienstag, den 7. März fand eine sehr gut besuchte öffentliche Versammlung der zurzeit in Kiel zum Frühjahrsmarkt anwesenden Schaustellergelhilfen statt. Ein Kieler Kollege sprach über die wirtschaftliche Lage der Schaustellergelhilfen und wie ist eine Verbesserung zu erzielen. Redner führte aus, daß die Unternehmer mit aller Energie daran arbeiten, die Schaustellergelhilfen von der freien, unabhängigen Organisation fernzuhalten. Sie versuchen mit den schäblichsten Mitteln, die Arbeiter niederzuhalten, das ist am klarsten durch den Raubzug auf das Realisationsrecht der Schaustellergelhilfen bewiesen. Herr Kaufmann, Hamburg, hat sich besonders dazu berufen gefühlt, aber da dieser Herr mit der Wahrheit auf sehr gespanntem Fuße steht, so merkt ein Blinder, wo die Fahrt hingehen soll. Lügen haben bekanntlich kurze Beine, folgedessen wird dieser Herr N. nicht weit mit seinen Ideen kommen.

Aber trotz all den Finessen und Unwahrheiten, die diese Herren anwenden, wird es ihnen nicht gelingen, die Schaustellergelhilfen der freien Organisation des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes fernzuhalten. Die Gelhilfen haben in der Tiefe ihres Geistes das beste Heilmittel, den Organisationsgedanken, erfaßt. Um die miserablen Lohn-, Kost- und Logisverhältnisse menschenwürdig zu gestalten, ist die Vereinigung aller Schaustellergelhilfen in der freien Organisation des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes notwendig, um die Profitsucht der Unternehmer mit all ihren reaktionären Bestrebungen einige Schranken zu setzen. Dann wird auch die Zeit kommen, wo die Unternehmer ihre Arbeiter nicht mehr als reines Ausbeutungsobjekt betrachten und als Vagabunden bezeichnen. Aber die Herren haben durchaus keine Ursache, sich als besonders gestittete und engelstreue Menschen andern gegenüberzustellen. Sie haben genug vor ihrer eigenen Stirne zu sehen. Darum geht der Ruf an alle Schaustellergelhilfen: Kollegen besinnt Euch Eurer Menschenrechte und wo vom Transportarbeiter-Verband Versammlungen einberufen werden, besucht diese bis auf den letzten Mann. Ohne Unterstützung kein Fortschritt, ohne Kampf gegen die Finsternisse in Kollegenkreisen kein Erfolg für die Organisation. An den mit Beifall aufgenommenen Vortrag knüpfte sich eine äußerst lebhaft ausgeführte Rede der Referenten in allen Punkten zustimmte und noch ergänzte. Bezüglich der Agitation wurden die verschiedensten Anregungen gegeben. Auch wurden vier Vertrauensleute gewählt für verschiedene Betriebe. Die Kollegen versäumten nicht, ihre Mitgliedsbücher in Ordnung zu bringen. Mehrere Kollegen ließen sich im Verbands aufnehmen, somit hat die Versammlung ihren Zweck nicht verfehlt.

Nachdem der Versammlungsleiter noch darauf hingewiesen, daß in allen Verwaltungsstellen des Verbandes die Schaustellergelhilfen so auf dem Posten sein müssen, wie hier, erfolgte der Schluß der Versammlung.

Leipzig. Eine öffentliche Versammlung der Kinetographenangestellten, welche am Sonnabend, den 11. März tagte, nahm einen Vortrag über die Bedeutung der Gewerkschaftsarbeit und der Arbeiterssekretariate entgegen. Unter Gewerkschaftler wurden die Zustände im Union-Kino, Lindenalleestraße, einer scharfen Kritik unterzogen. Der Kinobesitzer Gustav Frenzel hat den Tarifvertrag zwar unterschrieben, anerkannt, wie derselbe aber sein Ehrenwort einhält, zeigt die Tatsache, daß in diesem Welttheater — ein Kontrolleur beschäftigt wird, der für 65stündige wöchentliche Arbeitszeit den horrenden Lohn von 11,- M. pro Woche erhält. Wie ein erwachsener Mensch bei solch einem Hungerlohn noch ehrlich bleiben kann, ist tatsächlich ein Rätsel, was selbst Herr Frenzel, der angibt, früher organisierter Buchbinder gewesen zu sein, nicht lösen wird. Alle Bemühungen der Verbandsleitung, die Angelegenheit in glücklicher Weise zu ordnen, scheiterten an der Halsstarrigkeit des Firmeninhabers, der jedes Entgegenkommen ablehnte.

Die Versammlung nahm die gemachten Mitteilungen mit Entrüstung entgegen und beschloß, die Angelegenheit in der „Leipziger Volkszeitung“ zu besprechen, damit die Arbeiterschaft des Nordens von den Zuständen im Union-Kino Kenntnis erhält. Weiter erhielt die Sektionsleitung den Auftrag, das von der Organisation geleistete Material aus diesem Kino zu entfernen. Mit der Aufforderung, in der Agitation nicht zu erlahmen und die Arbeiterpresse zu abonnieren, erfolgte der Schluß der Versammlung.

Transportarbeiter.

Hensburg. Wie Arbeiter bisweilen ausgebeutet werden, d. h. eine überlange tägliche Arbeitszeit haben, zeigt ein Vorkommnis beim Fuhrunternehmer Anderken. Nicht nur die Menschen, sondern auch die Pferde werden in diesem Betrieb über Gebühr angefordert. Am Donnerstag voriger Woche mußte ein Kutscher mit einem Gespann frühmorgens nach Wehekrug und kam abends um 10 Uhr wieder zurück. Freitagmorgen 6 Uhr ging es los nach Eggebet; Mittwochnachts um 2 Uhr. Sonnabendmorgen um 6 Uhr ging es nach Bistof, von wo das Gespann um 4 Uhr nachmittags zurückkam. Das war natürlich zum Feierabendmachen zu zeitig, weshalb das Gespann noch eine Tour längs des Dörsenweges bei Handewitz machen mußte, von der es erst abends 10 Uhr zurückkehrte. Trotz dieser anstrengenden langen Arbeitszeit mußten derselbe Kutscher und dieselben Pferde noch am Sonntagvormittag wieder los und hatten erst vor Mittag an ihre wohl notwendige Sonntagsruhe. Ein Kommentar hierzu ist überflüssig.

Peirus verleugnete seinen Herrn! Warum tat er es? Weil es ihm an Mut und Ueberzeugung fehlte, für ihn zu streiten. Der christliche Hilfs- und Transportarbeiterverband folgt seinem Peirus und verleugnet seinen christlichen Standpunkt. Warum? Um unter der Frankfurter Arbeiterschaft in

Trüben zu fischen. Die Herren in der Schurgasse zu Frankfurt a. M. segeln zurzeit unter der Firma: Zentralverband der Hilfs- und Transportarbeiter, Arbeiterinnen und verschiedener Berufe Deutschlands. Alle Fremde und Kollegen machen wir darauf aufmerksam, daß der auf dem Boden der freien Gewerkschaften stehende Verband für obige Berufsgruppen Deutscher Transportarbeiter-Verband heißt und seine Büroräume in Frankfurt a. Main, Allerheiligenstraße 51, hat.

Gießen. Ein „ideales Fuhrmannsheim“, so eine Art Ueberbleibsel aus vorindustriellen Zeiten, finden unsere Kollegen in der Postkutscherei und Kaiserlichen Postkutscherei, Firma Karl Kuhn in Gießen. Dort sind 20 Kollegen als Kutscher beschäftigt. Arbeitszeit unbegrenzt, oft Tag und Nacht hintereinander. Lohn 5,- pro Woche und freie Kost. Unverheiratet Kollegen haben Logis gratis. 5,- M. Lohn bedeutet für eine Stadt wie Gießen ein Taschengeld. Die Kollegen sind darum gehalten, aus der Kundschaft an Trinkgeld herauszuholen, was möglich ist. Man denke sich einen Familienvater, wieviel dieser seiner Familie von dem horrenden Lohn nach Hause bringen kann, wenn er kein Trinkgeld erwirkt. Um so mehr, da es bei Landtouren Zehrgelder fast gar nicht gibt und die Kutscher zum Wohle des Herrn aus der eigenen Tasche zahlen können. Wer nichts auszugeben hat, der hungert einfach und kann dann, wenn er nach Hause kommt, essen, was an kalten Ueberbleibseln vorhanden ist. Auch daheim sieht es herzlich aus für die Kollegen in der „Kaiserlichen Postkutscherei“. Das Futter, worüber allgemein geklagt wird, wird mittags auf dem Vorplatz der dunkel gelegenen Schlafräume in unmittelbarer Nähe des Klosets eingenommen. Gebrüht wird im Sommer auf dem Hof, im Winter beim lieben Vieh im Stall. Die Schlafräume sind direkt polizeiwidrig. Zwei enge dunkle Böden stehen zur Verfügung, in welchen für 6 bis 8 Mann vier Betten vorhanden sind. Jedenfalls hat der „Herr“ auf Wechselsticht in den Betten kalkuliert. Die Räume sind zwar heizbar, doch niemand kümmert sich um die Heizung, die Kutscher sind, wenn sie nicht schlafen, unterwegs, außerdem sind auch selten Kohlen vorhanden. Als Waschgelegenheit dient der Stallleiter. Pro Stall (6 bis 7 Mann) steht wöchentlich ein Handtuch zur Verfügung. Bei alledem muß man sich immer wieder fragen, wie dieser Posthalter Kutscher findet, die sich derartige menschenunwürdige Zumutungen anbieten lassen. Aber Herr Kuhn hat ein probates Mittel zur Verfügung, den Leuten die Degradierung zum Vieh schmachtbar zu machen. Den Kollegen wird anheim gegeben, daß, wenn sie neun und mehr Jahre in den Gefilden der Posthalterei betrunken, Ralte und Schmutz treue Dienste geleistet haben, sie einmal als Postkutschmeister der „Kaiserlichen Deutschen Reichspost“ angestellt werden können. Man muß sich wirklich wundern, mit welcher Unverfrorenheit die Einrichtungen des Staates ausgenutzt werden. Der Postbehörde sollte es nicht gleichgültig sein, in welchen Saufällen der Nachwuchs der Unterbeamenschaft herangebildet und ausgebildet wird. Schließlich sind aber die Armen zu bedauern, die in Hoffnung auf eine Zukunft, welche allerdings auch niemals ist, wie sich die Kollegen vorstellen, solche Zustände ertragen. Es dürfte wohl das Beste sein, wenn die Kollegen Kutscher, die forgesetzt klagen und jammern über ihre Lage, sich ihrer Berufsorganisation anschließen. Hand in Hand mit andern Berufskollegen im Deutschen Transportarbeiter-Verband werden dann Zustände geschaffen werden, wie sie der Menschenwürde entsprechen. Darum auf Ihr Niedergedrückten. Schafft Euch durch die Organisation auskömmliche Löhne, geregelte Arbeitszeit. Hinweg mit dem rückständigen Kost- und Logiswesen, das nur für den Herrn den Wert hat, Euch Tag und Nacht zu Diensten zu haben. Folgt unerm Rat, dann wird es besser werden um Euch, Eure Familien und Eure Zukunft. Der Herr Posthalter mag dann Postillon werden, Ihr werdet freie Menschen, die unter menschenwürdigen Verhältnissen gern ihre Arbeit leisten wollen.

Hensburg. Die Kutscher und Spektionsarbeiter der Firma A. Deller (Inhaber Ehr. Hansen) hatten durch den wirtschaftlichen Druck (lange Entlohnung, lange Arbeitszeit, schlechte Behandlung usw.) sich aufgerafft und in der Mehrzahl der Organisation angeschlossen. Das weitere schafften dann die Aufklärungen, die in den Versammlungen gegeben wurden. Die Beschäftigten beauftragten dann die Organisation nach eingehender Beratung nachstehende Forderungen der Firma zu unterbreiten:

1. Die Arbeitszeit beginnt für Kutscher morgens 6 1/2 Uhr, für Arbeiter morgens 6 Uhr und endet für beide abends 7 Uhr. Pausen sind: Frühstück 1/2 Stunde, Mittag 1 1/2 Stunde, Vesper 1/2 Stunde.
2. Der Wochenlohn ist für Kutscher und Arbeiter 24 M. Für die in die Woche fallenden Feiertage dürfen Lohnabzüge nicht gemacht werden.
3. Müssen Kutscher morgens vor 5 1/2 Uhr, oder Arbeiter morgens vor 6 Uhr, oder beide Kategorien abends nach 7 Uhr arbeiten leisten, so wird dieses mit 40 Pf. pro Stunde vergütet. Für Kutscher wird besonders festgelegt, daß, wenn diese abends bis 7 1/2 Uhr an den Stall kommen, dieses nicht als Ueberstunde gerechnet wird; dauert jedoch die Arbeit über 7 1/2 Uhr abends hinaus, dann wird schon ab 7 Uhr Ueberarbeit bezahlt. Dieses trifft auch zu, wenn ab 7 Uhr abends noch ein neuer Auftrag, auch das Wagenholen, erteilt wird.
4. Sonn- und Feiertagsarbeit wird mit 5 M. pro Tag vergütet.
5. Abzüge für Druck dürfen nicht mehr gemacht werden.
6. Kutscher, die Landtouren geleistet haben, brauchen an solchen Tagen nach 7 Uhr keine leeren Wagen mehr zusammenzuholen.

7. Die Spesen bleiben wie bisher, für eintägige Landtouren 80 Pf., für größere Touren werden die Auslagen voll ersetzt.

8. Maßregelungen dürfen nicht stattfinden. Dieser Vertrag gilt für die Zeit vom 20. März 1911 bis zum 19. März 1912 und bedarf zwecks Aufhebung einer Kündigung seitens eines oder beider Kontrahenten. Wird von keiner Seite eine Kündigung beliebt, so läuft der Vertrag stillschweigend immer ein Jahr weiter.

Eine Antwort erfolgte seitens der Firma nicht. Die Firma kam dann bei und gab durch Anschlag bekannt, daß der Lohn erhöht werden sollte und zahlte an einzelne Angestellte auch die Ueberstunden nach 8 Uhr abends. Als dann eine Versammlung bekannt gegeben wurde, die sich mit der jetzt entstandenen Situation befassen sollte, erfolgte abermals ein Anschlag, der lautete:

„Es wird gebeten, morgen, Sonnabend, 8 1/2 Uhr, eine Deputation von 5-10 Mann aus unserem Betriebe ins Kontor zu senden, um die von dem Transportarbeiterverband angeforderten Lohn- und Arbeitsregelungen zu besprechen.“

Die stattgefundene Versammlung beschloß aber, keine 5-10 Mann zu entsenden, sondern wählte eine Kommission von 3 Mann, die mit dem Gauleiter und dem Vorsitzenden der Ortsverwaltung Rendsburg bei der Firma in Verhandlung treten sollte. Der Firmeninhaber erklärte aber dem Gauleiter, daß er keiner Arbeitgeberorganisation angehöre und infolgedessen auch keinen Mißhalt habe. Nach einer längeren Kontroverse erklärte der Arbeitgeber, er wolle zunächst mit seinen Leuten allein verhandeln; wenn die Zugeständnisse nicht genügen, sehe er den Besuch des Gauleiters gern wieder entgegen. Die Kommission verhandelte dann mit dem Arbeitgeber und trafen nachstehende Vereinbarungen:

1. Die Arbeitszeit beginnt für Kutscher morgens 5 Uhr, für Arbeiter morgens 5 1/2 Uhr.
2. Die Pausen sind im allgemeinen nach Wunsch wie schon bisher.
3. Der Lohn beträgt für Kutscher und Arbeiter pro Tag 3,80 Mk.. Wenn dieselben ein Jahr bei der Firma angestellt, pro Tag 4 Mk. Feiertage, die in die Woche fallen, werden bezahlt.
4. Im allgemeinen ist die Arbeitszeit um 7 Uhr abends beendet. Für die Reste wird eine Differenzzeit bis 8 Uhr abends festgesetzt. Nach 8 Uhr abends wird die Stunde mit 40 Pf. bezahlt.
5. Sonn- und Feiertagsarbeit wird mit 6 Mk. pro Tag vergütet.
6. Die Bruchkasse bleibt bestehen.
7. Alle Kutscher machen die restlichen Arbeiten ohne Ausnahme miteinander fertig.
8. Die Spesen bleiben wie bisher.
9. Zur Regelung etwaiger Differenzen oder Streitigkeiten wird eine Kommission aus den Reihen der bei der Firma Beschäftigten eingesetzt. Dieselbe hat mit der Firma in den vorgenannten Fällen in Verbindung zu treten.
10. Maßregelungen finden nicht statt.

Eine Versammlung akzeptierte dann die vorgenannten Vorschläge, beauftragte aber den Gauleiter, die Firma zu ersuchen, die Zugeständnisse unterschreiben zu lassen. Nach abermaliger längerer Auseinandersetzung zwischen dem Firmeninhaber und dem Gauleiter wurden die einzelnen Positionen noch einmal durchgegangen und vom Firmeninhaber (Chr. Hansen) ausdrücklich dem Gauleiter gegenüber auch noch anerkannt. Der Firmeninhaber war der Meinung, daß sein Ehrenwort genügen dürfe.

Die Kutscher und Speditionsarbeiter der Firma A. Denter haben durch die Intervention des Verbandes wesentliche Vorteile erzielt. Die Verhältnisse waren bei der Firma tiefer, die jetzt durch die Aktion des Transportarbeiterverbandes behoben sind. Aufgabe der Kollegen bei Denter wird jetzt sein, die Zusammengehörigkeit, die sie im Verband gefunden haben, festzuhalten und zu versuchen, die paar Kollegen, die noch fernsehen, für den Verband zu gewinnen, dann werden sich die Verhältnisse noch günstiger in dem Betriebe gestalten. Nur durch die Organisation wird das Erreichte festgehalten werden können.

Schwerin. Ueber die Lohn- und Arbeitsverhältnisse unserer hiesigen Berufs-Kollegen haben wir uns schon mehrfach an dieser Stelle ausgelassen. Endlich hat ein Teil unserer Mitglieder, durch energische Agitation beim Verbands zugewandt, durch diesen Verbesserungen erzielt. Es handelt sich um die Speicherarbeiter bei der Firma J. Löwenthal u. Co., Getreidehandlung. Mehrfache Verhandlungen mit der Firma brachten eine wöchentliche Zulage von 2,40 Mk., Erhöhung des Akkordpreises beim Löschen am See um 1/2 Pf. pro 100 Kilogramm und eine einmalige Ergründungsschuldung von 20 Mk. an alle über ein halbes Jahr bei der Firma tätigen Arbeiter. Damit ist unsere erste Lohnbewegung in Schwerin erledigt. Wir hätten noch mehr erreicht, wenn die Speicherarbeiter von Hamar, Rostock usw. nicht noch schlechter entlohnt würden als in Schwerin. Für unsere Funktionäre und Mitglieder erwächst die Pflicht, neben allgemeiner Agitation besonders die Getreidehandlungen wahrzunehmen, damit wir bald von weiteren Erfolgen berichten können.

Spandau. Streit der Kutscher, Blatz und Speditionsarbeiter der Firma A. Weichardt Nachfolger. Um endlich einmal in diesem Betriebe menschenwürdige Zustände zu schaffen, beschloßen die Kollegen, an die Firma mit Forderungen durch die Organisationsleitung heranzutreten. Die Kollegen waren sich im Klaren, daß die Firma so ohne weiteres die Forderungen nicht aner-

kennen würde, da dieselbe in ihrem „Herrenstandpunkt“ durch die Organisation sich bisher nicht hineinreden lassen wollte. Dazu hatte sie auch alle Veranlassung. Herrschen doch in diesem größten Betrieb am Orte geradezu schauerhafte Zustände. 16 bis 18stündige Arbeitszeit pro Tag, bei einem Wochenlohn von 25,50 Mk., keinerlei Bezahlung von Ueberstunden oder Sonntagarbeit, keinerlei Unterkunftsraum für das Personal, so daß die Kutscher gezwungen sind, ihr Mittagsschlaf in Ställe oder auf dem Hof hinter den Pferden einzunehmen. Weder Touren- noch Zehr-gelder entschädigt diese Millionenfirma, obwohl die Kollegen oft tagelang größere Touren über Land fahren und dann gezwungen sind, aus ihrer eigenen Tasche Zehrgelder und sonstige Auslagen zu bestreiten. Von Urlaub oder Gewährung von der Vergünstigung des § 616 BGB., die heute jeder anständige und sozialdenkende Arbeitgeber seinen Angestellten gewährt, ist in diesem „Edorado“ natürlich überhaupt keine Rede; im Gegenteil, erlaubt sich nur einmal ein „Untergebener“ ein offenes Wort, oder wird er krank, was in diesem kräftezermürbenden Betriebe doch wahrlich kein Wunder ist, sofort bekommt er seine Entlassung ins Haus geschickt. Die Forderungen selbst sind äußerst minimal, wenn man berücksichtigt, daß Spandau die teuerste Stadt der Provinz Brandenburg einschließlich Berlins ist; 26,50 Mk. Anfangslohn, steigend bis 27,50 Mk. pro Woche; Bezahlung der Ueberstunden und Gewährung von Zehrgeld, sowie eines Erholungsurlaubes; Anerkennung der Organisation. Die Forderungen waren derartige, daß die Firma, falls sie nur den Willen gehabt hätte, die Angelegenheit in friedlicher Weise zu erledigen, eine Verständigung erzielt hätte werden können.

Aber weit gefehlt! Am 11. März reichte die Verwaltung die Forderungen ein und erbat sich bis zum 18. desselben Monats Rückantwort, ohne jedoch nur einer Antwort gewürdigt zu werden. Es blieb deshalb den Kollegen kein anderer Weg übrig, wollten sie ihren Forderungen Nachdruck verleihen, die Arbeit einzustellen. Die Kollegen beschloßen daher einstimmig den Streik und traten am 21. März einmütig in denselben ein.

Der Betrieb ist fast vollständig lahm gelegt, nur fünf „nützliche Elemente“ aus dem Betriebe der Potsdamerstraße und zwar die Arbeitswilligen Kunde, Broß, Sane, Dieke und Duhmle haben sich gefunden, in Gemeinschaft mit dem Bureau-personal Streikbrecherdienste der Firma zu leisten. Die Firma erklärt in den Spandauer Tageszeitungen, den Kampf mit dem Transportarbeiterverband aufzunehmen und hoffe, ihn siegreich durchzuführen. Sie erklärt weiter, daß sie erst im vorigen Jahre 1 Mt. Zulage gewährt habe und außerdem auch „Weihnachtsgratifikationen“ gewährte und daß, als die Forderungen nicht sofort bewilligt wurden, die Arbeiter in den Streik getreten seien, was allerdings nicht der Wahrheit entspricht. Ferner gibt die Firma bekannt, daß sie keinen der streikenden Arbeiter wieder einstelle und jeder Neueinstellende bei Strafe der sofortigen Entlassung nicht dem Transportarbeiterverbande angehören oder beitreten dürfe. „O sancta simplicitas!“ glaubt denn die Firma Weichardt überhaupt nur Arbeitswillige in ihr „Edorado“ zu bekommen? Hat ihr nicht diese Woche gezeigt, daß trotz ihrer Inferationswut nicht ein einziger Arbeitswilliger sich gefunden hat, sondern daß die Arbeiter sich ganz genau weiß, welcher Ausbeutung die Weichardtschen Arbeiter ausgesetzt sind und jeder Arbeiter sich daher für zu anständig hält, um dieser Firma in ihrer Bedrängnis beizupfpringen. Die Streikenden sind deshalb nach wie vor einmütig bereit, den Kampf mit der Firma durchzuführen und werden nicht eher nachgeben, bis die Firma ihren Forderungen weitgehendst entgegenkommt.

Stuttgarter-Ehlingen. Heute sind wir in der Lage, über unsere erste Lohnbewegung im Jahre 1911 berichten zu können, die bei der Firma J. Walsfabri, Latrinengeschäft, stattgefunden und den dort beschäftigten Kollegen schöne Vorteile brachte. Aus dem auf die Dauer von zwei Jahren abgeschlossenen Tarifvertrag haben wir hervor:

Die Arbeitszeit wird unterbrochen durch je eine halbstündige Frühstücks- und Vesperpause zwischen 8 1/2 Uhr und 9 1/2 Uhr vormittags bzw. 4 bis 5 Uhr nachmittags, sowie einer Mittagspause von 1 1/2 Stunden zwischen 12 und 2 Uhr.

Das Füttern und Bugen der Pferde ist in die Arbeitszeit mit einzurechnen. Hackelschneiden geschieht während der üblichen Arbeitszeit und wird natürlich von besonders hierzu bestimmten Personen besorgt.

Zur Leistung von Stallwagen darf kein Fuhrmann herangezogen werden. Wo es ausnahmsweise einmal geboten erscheint, ist der betreffende an dem der Nacht folgenden Tage von der Arbeit entbunden.

Werden Sonntag nachmittags sogenannte Tagewachen verlangt, sind dieselben in der Zeit von 2 bis 6 Uhr nachmittags zu verrichten und mit 1,50 Mk. zu vergüten.

Der Stalldienst ist so einzurichten, daß jeder Fuhrmann alle vier Wochen mindestens einen freien Sonntag erhält.

Stall- und Reinigungsarbeiten dürfen an Sonntagvormittagen nicht über 2 Stunden dauern und müssen längstens bis 10 Uhr beendet sein. Das Füttern am Sonntag Abend geschieht abwechselungsweise.

Der Lohn beträgt pro Woche 25 Mk. Von dem Lohn werden die gesetzlichen Beiträge zur Kranken- und Invalidenversicherung zur Hälfte in Abzug gebracht.

Gesetzliche Feiertage werden von dem Lohn nicht in Abzug gebracht. Die Lohnzahlung soll möglichst freitags, spätestens Samstags, keinesfalls am Sonntag erfolgen.

Nachweisbar unterschulbete Versäumnisse bis zu einem Tag werden von dem Lohn nicht in Abzug

gebracht, jeweils ist dem Arbeitgeber nach Bekanntwerden der Verhinderung sofort Mitteilung zu machen. Ueberstunden sind natürlich zu vermeiden. Gegebenenfalls werden sie mit 50 Pf. pro Stunde bezahlt. Der Arbeitgeber hat zu entscheiden, ob Ueberstunden notwendig sind. Gemachte Ueberstunden sind spätestens am anderen Tage anzumelden, andernfalls werden sie nicht anerkannt.

Nach dreijähriger Dienstzeit wird ein jährlicher Urlaub von drei Tagen unter Fortzahlung des Lohnes gewährt.

Durch diesen Vertrag erhalten die Kollegen eine wöchentliche Arbeitszeitverkürzung von durchschnittlich 9 Stunden, eine Erhöhung des Lohnes von 2,50 Mk. pro Woche für den einzelnen Beteiligten, nebst einer Reihe anderer nicht zu unterschätzender Vorteile. Durch diesen Vertragsabschluss ist aufs neue in unwiderleglichster Weise der Beweis erbracht, daß die Organisation die beste Sparkasse für die Arbeiter ist. Wir fordern deshalb jeden einzelnen auf, alles aufzubieten, damit der letzte Kollege in Ehlingen der Organisation zugeführt wird und es so möglich gemacht werden kann, in allen Betrieben bessere Zustände zu schaffen.

Auch für unsere Stuttgarter Kollegen ist dieser Vertragsabschluss sehr lehrreich. Wie sie aus ihm ersehen können, wird in Ehlingen im Latrinengeschäft ab 1. April ein Wochenlohn von 25 Mk. bezahlt, in Stuttgart von diesem Zeitpunkt an 24 Mk. Die Ehlinger Kollegen sind also den Stuttgarter im Latrinengeschäft um 1 Mt. und einen Teil des Krankengeldes voraus. Dies trifft heute allerdings nur noch bei der Firma Gustav Kury zu. Die Latrinensührerleute in Heselach haben ab 1. April einen Wochenlohn von 21 und 22 Mk., also 3 und 4 Mk. pro Woche weniger bei einer längeren Arbeitszeit von mindestens täglich 2 Stunden. Vielleicht veranlaßt dieser Vertragsabschluss die Kollegen in Heselach, einmal darüber nachzudenken, wie weit sie kommen, wenn sie weiter der Meinung sind, es gehe auch ohne den Verband. Einigkeit macht stark, sie hat den Kollegen in Ehlingen schöne Vorteile gebracht, hoffentlich begreifen es recht bald alle uns noch Fernstehenden zu ihrem und der ganzen Kollegenchaft Nutzen.

Weimar. Die hiesigen Transportarbeiter befinden sich in einer Lohnbewegung. Die Löhne dieser Arbeiter entsprechen schon längst nicht mehr den Zeitverhältnissen. Löhne von 16,—, 18,— und 20,— Mk. für eine Arbeitszeit von 12, 13 und 15 Stunden sind allgemein. Eine Versammlung der Kutscher und Arbeiter hat nun unser Verband, welchem die Beteiligten bis auf den letzten Mann angehören, beauftragt, den Unternehmern ihre Forderungen zu übermitteln. Es wird gefordert: Arbeitszeit für Kutscher im Sommer von 5-7 Uhr und im Winter von 5 1/2-7 Uhr; für Arbeiter von 6-6 Uhr resp. von 6 1/2-6 Uhr, inklusive der üblichen Pausen. Ein Anfangslohn von 23,— Mk. für Kutscher und 21,— Mk. für Arbeiter soll je nach einjähriger Vertragsdauer um 1,— Mk. steigen. Für Ueberstunden und Sonntagarbeit, zwei Uebel, für welche bisher die Transportarbeiter keine Entschädigung erhielten, soll ein entsprechend erhöhter Satz gezahlt werden. Außerdem sollen die Unternehmer hygienische Einrichtungen in den Betrieben schaffen und besondere Arbeiten auch besonders entschädigen. — Bei der äußerst günstigen Organisationszugehörigkeit steht zu erwarten, daß es gelingt, auch endlich in diesem Gewerbe menschenwürdige Zustände zu schaffen. Hoffentlich sind die Unternehmer einsichtig genug und erkennen an, daß hier Verbesserungen am Platze sind, denn ein eventueller Kampf würde ihnen zweifellos schweren Schaden zufügen, da auch die Kundschaft mit den schlechtbezahlten Arbeitern stark sympathisiert.

Literarisches.

„Frauenwahlrecht“ ist eine von der Genossin Clara Zetkin zum ersten sozialdemokratischen Frauentag herausgegebene Schrift betitelt, zu der eine ganze Reihe der bekanntesten Genossen und Genossinnen Beiträge geliefert haben. Die schön ausgestattete Schrift, die auch die Porträts einiger vorstehender Vorkämpferinnen für das Frauenwahlrecht enthält, ist zur Agitation unter den Frauen bestimmt. Sie kann allen, die an der Auslösung der Frauen ein Interesse haben, zur Anschaffung aufs wärmste empfohlen werden. Der Preis für das einzelne Exemplar ist 10 Pf.

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltung München II Straßenerbahner, suchen wir einen Geschäftsführer. Bewerber muß seit mindestens drei Jahren gewerkschaftlich organisiert, mit der Führung der Verwaltungsgeschäfte und der Agitationsarbeit vertraut sein, auch die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. Handschriftliche Offerten sind unter Beifügung einer ausführlichen Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsangeestellten bis 15. April d. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Vorstandsvorsitzender
J. A.: D. Schumann.

Bekanntmachung.

Den Bewerber um die in Nr. 9 des „Courier“ vom 26. Febr. ds. Jz. ausgeschriebene Stelle eines Beamten für die Mitgliedschaft Winnen-Schiffverlein zur Kenntnis, daß dieser Posten besetzt ist.
Der Vorstand.

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

Wie steht es mit der Unfallverhütung und dem Arbeiterschutz in den Hamburger Hafenebetrieben?

In einer Mitgliederversammlung der Schauerleute sprach kürzlich der 2. Bevollmächtigte über obiges Thema. Einleitend wies der Redner auf die Bevölkerungszunahme in Deutschland hin, hervorhebend, daß die Zahl der erwerbstätigen Personen in den landwirtschaftlichen Betrieben einen erheblichen Rückgang aufweise. 1895 betrug die Zahl noch 42,6 pCt., 1907 nur noch 35 pCt. Dagegen sei ein Anwachsen in den gewerblichen Betrieben zu verzeichnen: von 57,4 pCt. im Jahre 1895 auf 65 pCt. im Jahre 1907. Die Zahl der Erwerbstätigen nach Berufsabteilungen im Handels- und Verkehrsgewerbe, einschließlich der Gast- und Schankwirtschaften, betrug 1895: 2 338 511 und 1907: 3 477 626 Personen. Davon entfallen auf das Handels- und Verkehrsgewerbe 1895: 10,6 pCt., 1907: 12,4 pCt.

In Hamburg waren

im Handelsgewerbe:

	männliche	weibliche	Jugendliche unt. 18 J.	zusammen
1895	25 887	4 522	4 221	34 633
1907	55 245	13 084	906	69 235

im Verkehrsgewerbe:

	männliche	weibliche	Jugendliche unt. 18 J.	zusammen
1895	16 515	37	992	17 544
1907	38 127	1 409	—	39 536

Personen tätig. Das Anwachsen zeigt, daß hier eine gewaltige Ausdehnung der Betriebe mit allen möglichen technischen Einrichtungen geschaffen ist, die freilich wieder die Unfall- und Erkrankungsgefahr erhöht haben.

Die gleiche Ausdehnung haben die Hafenanlagen in Hamburg erfahren. An beiden Ufern erstrecken sie sich, von Altona bis oberhalb Rothenburgsort, über eine Länge von mehr als 8000 Metern. Der Flächeninhalt der gesamten Wasserflächen, einschließlich des Freihafengebietes und der Stuhwärderhäfen, beträgt 554,8 ha, davon entfallen auf die freie Elbe 119,1 ha. Die Gesamtlänge der Kai- und Uferkreden im Jahre 1909 betrug für Seeschiffe 29,9 km, für Flußschiffe 34,1 km, für Kaishuppen 12,5 km. Der gesamte überdachte Lagerraum umfaßt 383 000 qm. Die Zahl der festen, fahrbaren, hydraulischen, elektrischen und mit Dampf betriebenen Kräne beträgt 750, die insgesamt etwa zwei Millionen Kilogramm zu heben vermögen. Die größten Kräne haben eine Tragfähigkeit von 150,75 und 50 Tons. Zur Lösung des Gewichtes sind über 10 Heber, zur Verankerung der Seeschiffe mit Kohlen 2 Heber tätig und ein weiterer zur Entladung befindet sich im Bau. Auch in Altona sind zwei feste Heberkräne zur Entladung der Kohlen tätig. Weiter kommt die Vergrößerung der Werftanlagen mit dem neuen Dock zur Reparatur sehr großer Schiffe in Betracht. Das größte Dock hat eine Tragfähigkeit von 23 000 Tonnen. Ihrer Vollendung gehen die Anlagen für den Tunnelbau entgegen. Sie sollen es den gewaltigen Arbeitermassen ermöglichen, in schnellerer und billigerer Weise als heute nach dem jenseitigen Ufer zu kommen. Eine weitere Vergrößerung ist mit den Hafenanlagen am Köhlbrand in Angriff genommen.

Die Entwicklung der Schiffe ist mächtig fortgeschritten. Gewaltige Maschinen zur Bewegung der Lasten, Güter sind auf den Schiffen aufgestellt. Folgendes Beispiel gibt ein treffendes Bild von der Entwicklung der Schiffe. Der im Jahre 1840 erbaute Dampfer „Britania“, der Hamburg-Amerika-Linie gehörig, hatte eine Länge von 63,1 m, Breite 10,4 m, Tiefgang 5,2 m, 1150 und 640 Pferdekraft. Der 1899 fertiggestellte Dampfer „Deutschland“ hat eine Länge von 208,5 m, Breite 20,4 m, Tiefgang 13,4 m, H.-L. 16 200 und 33 000 Pferdekraft. Doch ist diese Größe bereits wieder von andern überholt.

Während früher die mit der Hand zu bewegenden Schuten mit 35 Tons als große galten, sind jetzt solche von 180 bis 250 Tons in Betrieb, daselbst trifft auf die Rastenschuten, Fluskleicher, Oberländer Fahrzeuge, Schleppdampfer, Barkassen und Jollen zu.

Hamburgs gewaltiger Verkehr hat sich größtenteils erst in den letzten 25 Jahren entwickelt, in denen die Schiffszahl sich mehr als verdoppelt, die Tonnanzahl sich verdreifacht hat. Jährlich kommen über 16 000 Seeschiffe in Hamburg an und ebensovielen gehen ab. Bei den Oberländer Fahrzeugen beträgt die Zahl 50 000 bis 65 000. Hinzu kommen die Dampfer zur Personen- und Güterbeförderung im Hafen.

Die Haupteinfuhrartikel waren bei der Einfuhr ihrem Werte nach Getreide, Wolle, Kaffee, Häute und Felle, Salpeter, Baumwolle, Garne, Decktuchen und Kleie, Öle, Kopal, Kupfer, Maschinen, Kautschuk und Guttapercha, Delfaat, Kakao und Kakao-schalen sowie Jute. Bei der Ausfuhr Zucker, Drogen und Chemikalien, Eisenwaren, Maschinen und Maschinenteile, Baumwollwaren, Oele, auch Mineralöl, Papier, Farbewaren und Abraumfalle. Die Einfuhr betrug 1909: 4 146 000 dz, die Ausfuhr 8 720 000 dz. Mit den Eisenbahnen wurden eingeführt 1909: 3 610 501 Tonnen, ausgeführt 1 930 272 Tonnen. Auf der Oberelbe kamen an 3 353 536 Tonnen, gingen ab 5 966 811 Tonnen. Diese Zahlen beweisen, welche gewaltige Arbeit heute von den Hafenebetreibern bewältigt werden muß.

Daß die Bewältigung dieser Riesearbeit nicht ohne Unfälle abgeht, versteht sich am Rande. Wie enorm hoch aber die Zahl der Unfälle ist, wie unendlich viele Opfer diese Riesearbeit gefordert hat, davon gibt die Statistik der Hafenspektion schon ein zutreffendes Bild, wenn auch an der Statistik noch manches auszufüllen ist. Sie enthält weder Angaben über die Zahl der Hafenebetriebe, noch die Zahl der ständig oder als Hilfs- oder Gelegenheitsarbeiter in diesen beschäftigten Personen; auch nicht Beginn noch Ende der täglichen Arbeitszeit und Lohnhöhe für die

einzelnen Berufsgruppen. Weiter fehlen Angaben über die Nacht-, Sonn- und Festtagsarbeit. Nach § 1051 der Gewerbeordnung hat die Behörde für die Arbeit an Sonn- und Festtagen die Zahl der Betriebe, der beschäftigten Arbeiter und über die Dauer der Beschäftigung, sowie der Gründe der Erlaubnis-Eintragungen zu machen. Der Statistik liegt also ob: die notwendige methodische Beobachtung und laufende Kontrolle der Wirkungen der Ereignisse, der wirtschaftlichen und sozialen Zustände durch Beschaffung kritisch gesichteten systematisch geordneten möglichst vollständigen Zahlenmaterials. Eine Menderung, wie sie leider in den Berichten vorgenommen ist, sollte man nur in ganz dringenden Fällen treffen.

Die Ursachen der Unfälle.

Es ereigneten sich Unfälle von 1900 bis 1909:

Beim Bewegen von Lasten	4536
An Motoren, Transmissionsen	321
An sonstigen Arbeitsmaschinen	417
Durch feuergefährliche, heiße und giftige Gegenstände, Gase	439
Herabfallen von Gegenständen	2707
Zusammenstoß, Einsturz, Umsinken, Fortschleppen, Ausschleichen von Gegenständen	3042
Bruch von Hebezeugen und deren Tragorgane	371
Fall im Betriebe	6472
einfache Handwerkzeuge	724
Zusammenstoß, Schwanken, Sinken, Kentern von Fahrzeugen	964
Glasscherben, Holz- und Eisenpfähle, Nägel usw.	1251
Ausrutschen infolge Glätte, Eis, Schlamm, Fehltritt, Abschneiden von Haken usw. beim Verladen von Wasserfahrzeugen	3036
Klemmen, Quetschung, Stoß usw.	2890
Schlägerei und Räuderei bei der Arbeit	21
Hitzschlag, Krämpfe	64
Trunkenheit bei der Arbeit	11
Blutsturz, Leistenbruch usw.	56
verschiedene sonstige Ursachen	557
Zusammen	27879

Die Statistik ergibt für den Dienstag und Freitag die größte Zahl der Unfälle. Ihnen folgt erst der Montag.

Die Art der Verletzungen von 1904 bis 1909:

Augenverletzung	325
Handverletzung	1563
Schädelbruch	66
Halbverletzung	68
Rumpferletzung	1875
Schlüsselbeinbruch	23
Rippenbruch und Quetschung	419
Wirbelsäulenbruch bzw. Verletzung	16
Beckenbruch und Quetschung	159
Armerverletzung	836
Armbruch	156
Hand-, Fingerverletzung und -bruch	3464
Weinverletzung	2267
Weinbruch	208
Fuß-, Zehenverletzung und -bruch	2116
Äußere Verletzung	222
Leistenbruch	118
Hodenbruch und Quetschung	35
Milzbrand	11
Verbrühung und Verbrennung	107
Tod durch Ertrinken	142
Herenschuß	14
Erdrückung	5
Befäubung durch Gase	12
Herzschlag	5
Hitzschlag	17
Blutsturz	6
Blutvergiftung	14
Meteorfraktur	2
Gasvergiftung	7
Nicht näher bezeichnete Verletzung	193
Zusammen Verletzungen	14501

Da die Milzbrandverletzungen fast immer zum Tode führen, mußte den Arbeitern mehr Gelegenheit zum Reinigen der Hände usw. gegeben werden, das geschieht bis heute nur in ganz ungenügendem Maße. Das Anwachsen der Unfallziffern nach Berufen im letzten Jahrzehnt zeigt diese Tabelle:

Von den Unfällen wurden betroffen	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Schauerleute	636	663	610	686	720	865	963	1012	1015	974
Erwerführer und Deckschutenschiffer	36	42	54	48	57	60	99	89	92	86
Kaiarbeiter	262	290	250	304	335	404	433	505	411	408
Getreidearbeiter	24	14	20	23	26	37	38	32	27	31
Getreidebearbeiter	9	19	47	27	6	13	77	12	8	1
Nohlenarbeit. u. Kohlenaktorschauerleute	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—
Schiffsmaler und Schiffsbreiniger	24	40	48	48	52	54	54	54	32	37
Kesselfreiniger	—	1	3	5	6	2	—	2	3	4
Werftarbeiter	137	119	103	117	138	150	145	154	111	152
Schiffshandwerker	15	2	8	10	10	25	21	14	13	14
Strom- und Flußmaschinen, Donkeyleute und Kranführer	23	24	17	21	31	34	63	24	26	34
Seelente	4	11	—	1	5	2	11	12	2	6
Flusschiffer	17	21	15	22	16	15	20	14	23	18
Speicherarbeiter	1	5	3	5	3	1	1	4	3	1
Sonstige Arbeiter	159	185	216	226	239	208	—	—	—	—
	12	11	23	16	18	14	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	107	65	67	119
	—	—	—	—	—	—	14	8	3	9
	35	40	37	45	68	64	80	80	95	76
	3	—	3	9	4	7	3	8	3	7
	103	122	115	121	106	133	126	108	83	54
	19	14	14	19	13	18	25	19	15	7
	181	204	178	247	242	314	311	357	340	355
	21	23	24	26	33	33	26	49	36	43
	56	37	44	35	33	36	36	47	33	27
	2	6	5	4	4	—	3	6	1	2
	45	38	106	89	80	72	95	122	116	87
	4	9	9	7	9	5	13	13	5	11
Zusammen	1829	1945	1958	2161	2254	2573	2713	2805	2573	2563

Ueber die Unfälle im Staatsbetrieb, sowie in den Betrieben der Hamburg-Amerika-Linie, der Wermann- und Ostafrika-Linie sowie der Levante-Linie berichtet die Hafenspektion nicht, daher die geringe Zahl bei den Kaiarbeitern. Für den Staatsbetrieb kommen nach den Berichten der Betriebskrankenkasse über 300 Unfälle hinzu, so daß mit den übrigen Betrieben die Zahl der Unfälle sich auf 400 bis 500 pro Jahr für die Kaiarbeiter beläuft.

Warum die Hafenspektion seit 1906 keine Werftarbeiter mehr kennt, darüber gibt der Bericht keinerlei Auskunft. Es wäre dringend zu wünschen, daß die Hafenspektion ihre Berichterstattung auf diese Betriebe ausdehnt.

Folgende Tabelle gibt Auskunft über die Betriebe, Unfälle, verletzte Personen und Todesfälle:

Jahr	Betriebe	Unfälle	Verletzte Personen	Schwer-verletzte Personen	Todesfälle
1900	508	1818	1829	141	49
1901	489	1941	1945	138	88
1902	483	1942	1958	176	38
1903	483	2148	2161	173	44
1904	459	2249	2254	188	41
1905	508	2563	2573	211	53
1906	541	2670	2713	243	61
1907	522	2790	2805	256	35
1908	498	2515	2563	203	39
1909	446	2539	2563	221	44
Zus.	4952	23175	23374	1950	442

In 199 Fällen ist mehr als eine Person verletzt worden.

Die Todesfälle und deren Ursachen waren in dem Zeitraum von 1900 bis 1909: durch Fall ins Wasser 278, durch Fall in Vertiefungen, Schiffsräum, Brunnen usw. 65, durch Milzbrand 4, Herab- und Umsinken

von Gegenständen, Ausschleichen von Hieben, Bewegen von Lasten 22, Bruch von Hebezeugen 8, Erstickung, Vergiftung 17, Hitzschlag, Krämpfe 13. Die übrigen verteilen sich auf Fälle aus dem Mast, von Stellagen, Leitern, Quetschung, Erdrückung, Herabfallen von Ladebäumen, Explosion, Bruch von Ketten und Stropfen, Dampf- und Handwinden, Verbrühung: zusammen 35 Fälle.

Die Zahl der Unfälle und Todesfälle erhöht sich aber noch fast um das Doppelte, wenn man die Zahlen, über welche die Hafenspektion berichtet, hinzuzählt. Nach diesen sind von 1902 bis 1909 durch Kollision von Fahrzeugen, Kentern oder Versinken von Schiffen, Sturz vom Bord, aus Jollen, von Stegen, Brücken, Pontons, von der Kaiwand ins Wasser, beim Baden und Schwimmen, Einbrechen auf der Eisdecke verunglückt:

Männlich	Weiblich	Kinder	Zusammen
167	19	42	228
226	18	51	295
204	14	62	280
217	9	81	307
267	28	54	349
323	18	58	394
342	10	81	433
301	13	80	394
2047	124	509	2680

Davon Todesfälle von 1902 bis 1909:

Männlich	Weiblich	Kinder	Zusammen
826	20	129	975

Bringt man von den obigen Unfällen die, welche sich beim Baden und Schwimmen und Einbrechen auf der Eisdecke ereignet haben, in Abzug, nämlich:

Männliche 108, Weibliche 15, Kinder 132, zusammen 255, so verbleiben immer noch 2455 Unfälle, die sich auf dem Wege nach und von der Arbeitsstelle im Hafen ereignet haben.

Was ist nun bisher zur Unfallverhütung geschehen? Im Jahre 1898 wurde der erste Hafeninspektor, 1903 der zweite und 1906 der dritte Hafeninspektor angestellt. Daß diese Zahl bei Ausweitung aller Kraft nicht ausreicht, die über 86 000 Schiffe und Fahrzeuge aller Art so zu kontrollieren, daß man die Kontrolle als ausreichend bezeichnen könnte, muß jedem einleuchten. Hinzu kommt noch, daß der Bureau- dienst einen der Inspektoren fast vollständig in Anspruch nimmt. Die Hafeninspektion klagt selbst darüber, daß der so wichtige Revisionsdienst dadurch in fühlbarer Weise eingeschränkt wird. Wenn man ferner berücksichtigt, daß für das Löschen und Baden der Güter das Geschirr fast täglich in andere Stellung gebracht werden muß, so daß jeder Wechsel auch kontrolliert werden muß, so ist dies heute völlig unmöglich. Weiter ungünstig beeinflusst wird die Unfallhäufigkeit durch die unständige Arbeit. Im Jahre 1909 wurden nicht weniger als 171 199 Stellen besetzt werden. Gemeldet hatten sich 249 263 Arbeitsuchende bei der täglichen Vermittlung durch den Hafenbetriebsverein. Für die Seeleute wurden vom Verein der Reederei 21 366, von der Hamburg-Amerika-Linie 27 999 und vom Verein der Ewerführerbaase 5451 Stellen besetzt. Mit der Zahl der im Hafen verkehrenden Schiffe und Fahrzeuge und der ständig im Steigen begriffenen Unfälle und Verletzungen sowie Todesfälle vergleiche man die nachstehende Tabelle von 1900 bis 1909 über die Revisionsstätigkeit der Hafeninspektion.

Table with 2 columns: Description of work areas (e.g., An Lösch- und Ladegeschirr, Ventilation in Arbeitsräumen) and corresponding counts (e.g., 2777, 10, 13).

Die Zahl der angenommenen und abgegangenen Schiffe und Fahrzeuge, ausschließlich der Fahrzeuge für die Schleppschiffahrt und Personenbeförderung, beträgt in den zehn Jahren dagegen über 800 000, so daß sich heraus ohne weitere Begründung die Notwendigkeit der Ausdehnung der Revisionen ergibt.

Über die Nacharbeit fehlt in den ersten Berichten jede Angabe, in den späteren Berichten klagt die Hafeninspektion über die ständige Zunahme. Im Jahre 1903 ist auf den Post- und Passagierdampfern, sowie auf den in regelmäßiger Fahrt befindlichen Wochen- dampfern fast die Hälfte der Lösch- und Ladearbeiten während der Nacht verrichtet worden. Von 1904 bis 1909 wurde durchschnittlich nach 9 Uhr abends in 2027 Nächten auf 182 Seeschiffen und 2 1/2 Flugschiffen gearbeitet. Nicht gearbeitet wurde nur in diesem Zeitraum in 165 Nächten. Trotz Prüfung der Arbeitsverhältnisse im Hamburger Hafen durch die Senatskommission und Anerkennung der in vielen Fällen übermäßig verlangten Nacht-, Sonn- und Festtagsarbeit ist nach dem Kampf der Hafenarbeiter und Seeleute im Jahre 1896 und 1897 bis zum Jahre 1903 an allen Sonn- und Festtagen gearbeitet, bis Mai 1906 nur am 1. Weihnachtstag nicht. Von 1903 bis 1909 ist durchschnittlich auf 25 Schiffen mit 774 Personen an jedem Sonn- und Festtage von 12 Uhr nachts bis 9 1/2 Uhr morgens (Kirchenzeit) oder ganze Sonntage gearbeitet worden. Eine Ausnahme ist nur im Arsenjahre 1908 zu verzeichnen, und ist für 1909 die Höhe von 1907 noch nicht wieder eingetreten. Hoffen wir, daß die Sonn- und Festtagsarbeit, mit Ausnahme der Notarbeit, auch für die Hafenarbeiter ganz beseitigt wird. Daß diese Einschränkung möglich und durchführbar ist, beweist England.

Der Bericht der Hamburger Handelskammer für 1910 enthält Angriffe auf die Arbeiterorganisationen, gegen die dauernd in die Höhe getriebenen Löhne (?) bei verkürzter Arbeitszeit (??); dies entspricht für die Hafenarbeiter nicht den Tatsachen und steht mit den tatsächlichen Verhältnissen in vollständigem Widerspruch. Die Wahrheit ist, daß die Aufbesserung des Lohnes der Hafenarbeiter in dem Zeitraum von 1896 bis

1910 in keinem Verhältnis zu der jetzt verlangten Mehrleistung an Arbeit, der Steigerung der Preise für Lebensmittel, Wohnungsmieten und Fahr- sowie Fahrgelder steht.

Es erhielten bei einer Arbeitszeit von 10 Stunden pro Tag Lohn:

Table with 3 columns: Job title (e.g., Baggerer in Privatbetrieben, Arbeiter in Staatsbetrieben), 1896 Lohn (M.), 1910 Lohn (M.).

Für sieben Tage der gleiche Lohn während circa acht Monate im Jahr. 2 Mit Alford erhöhen sich die Sätze etwas. 3 Vielfach Wochen- und Monatslohn, auch Anteil am Gewinn; genaue Angaben fehlen. 4 Trotz der Alfordarbeit erhöhen sich die Sätze auf höchstens 5 M. bis 5 20 M. 5 1896 noch Tagelohn, später Alfordsystem, ähnlich wie am Staatslat eingeleitet; Lohn annähernd derselbe. 6 Erstes Jahr. 7 Viertes Jahr. 8 Erstes Jahr. 9 Zweites Jahr. 10 Tarif ist erst 1910 abgeschlossen. 11 Die Alfordsätze sind seit 1896 nicht wesentlich erhöht. 12 Dasselbe. 13 An circa 200 ständige Schauerleute der Hamburg-Amerika-Linie wurde ab 1898 ein etwas höherer Lohn gezahlt; die Kontraktarbeiter sind im Jahre 1907 vom Hafenbetriebsverein mit monatlicher Kündigung eingestellt. 14 In den Betrieben der Quartierleute vielfach auch Wochenlohn. 15 Ein bis drei Jahre. 16 1896 fehlt die Angabe; Tarif ist am 1. Oktober 1910 vereinbart. 17 1896 konnten die Arbeiter nur mit dem Lohn für den ganzen Tag entlassen werden, seit November 1908 nach einem Vierteltag.

Der Lohn für Ueberstunden bewegt sich 1896 zwischen 30 Pf. bis 50 Pf.; für die ganze Nacht (von 6 Uhr abends bis 4 Uhr morgens) zwischen 3,- bis 5,40 M. 1910 beträgt derselbe 50, 70 Pf. bis 1,- M. pro Ueber- resp. Nachttunde; letzterer Satz nur für die Schauerleute und Kontraktarbeiter, Getreidekontrolle 1,25 M. Für Sonn- und Festtagsarbeit gelten fast die gleichen Lohnsätze wie für die Nacharbeit.

In 16 Jahren eine sehr geringe Aufbesserung. Hinzu kommt noch, daß die Arbeitgeber versuchen, die Bezahlung der durchgearbeiteten Essenspausen zu beseitigen. Der Ausschlag, der für besonders schwere oder gesundheitschädliche Arbeiten in einzelnen Branchen gezahlt wird, ist ein minimaler. Für den Alfordarbeiter wird eine Extravergeltung für Nacharbeit erst nach 9 resp. 10 Uhr nachts gezahlt.

Die Arbeitszeit an Werktagen ist seit 1896 nicht verkürzt; sie beträgt in allen Branchen, mit Ausnahme der der Segelmacher, noch heute zehn Stunden. Ja, die Arbeitgeber im Hafenbetriebe sind ernstlich daran, dieselbe noch zu verlängern, indem sie bei Inkrafttreten der neuen Arbeitsordnungen den Satz: "Die regelmäßige tägliche Arbeitszeit dauert an der Arbeitsstelle von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends", und "die Arbeiter erhalten nach Beendigung der Arbeit den verdienten Lohn", einfügten. Eine Verpflichtung zur freien Beförderung an und von Bord der Schiffe oder Zurückzahlung der Fahrgelder besteht nur für einen Teil der Branchen. Schon jetzt hat die Verbesserung der Arbeiter aus den Worten nach der Abfahrtsstelle des Morgens durch die Straßenbahn zu Kalamitäten geführt, da

infolge Ueberfüllung der Wagen ein pünktliches Eintreffen der Arbeiter gar nicht möglich ist. Noch schlimmer gestaltet sich die Sache bei Regenwetter, weil die Wagen dann immer besetzt sind und ein Zutritt unmöglich ist. Am Schlusse seiner Ausführungen unterbreitete der Redner folgende

Resolution.

Im Interesse von Leben und Gesundheit und zur Verhütung der großen Unfall- und Erkrankungsgefahr fordern die Hafenarbeiter von der Regierung und den maßgebenden Behörden: Wirksame Schutzbestimmungen, Vorschriften zur Verkürzung der Arbeitszeit, eine gesetzlich garantierte Nacht- und Sonntagsruhe, Anstellung von Hafeninspektoren durch das Reich, Anstellung von Kontrollleuten aus den Reihen der Arbeiter, Beschaffung von Aufenthaltsräumen und sanitären Einrichtungen zum Schutze der Arbeiter bei Unglücksfällen.

In der Diskussion sprachen sich alle Redner dahin aus, daß die Hafeninspektion bei Meldungen von Missethänden diesen berechtigten Meldungen auch für die Zukunft mehr Beachtung schenken möge. Das Arbeitsgeschirr muß bei Anschaffung schon einer ständigen sachmännischen Kontrolle, noch mehr bei Reparaturen unterworfen werden. Die beteiligten Berufsgenossenschaften könnten sich ein Verdienst erwerben, wenn sie für diese Aufgaben mehr Gelder zur Verfügung stellen und vorbeugend durch die Kontrolle, ausgedehnt auf alle Hafenbetriebe, auf die Unfallverhütung einwirken. Beim Bau von Schiffen und Fahrzeugen muß vor Beginn des Baues die Größe und Ventilation der Logisräume so bestimmt werden, daß auch Menschen die Benutzung zum Stehen oder Sitzen gegeben ist. Bei einer Firma sind zehn Schuten im Bau, doch ist im Logis weder Platz zum Stehen noch zum Sitzen vorhanden. Die Unterfuntsräume an sämtlichen Kaistrecken sind völlig ungenügend und die Wascheinrichtungen an allen Schuppen entsprechen nicht im entferntesten den einfachsten hygienischen Ansprüchen; zu Badeeinrichtungen im Hafen hat man sich bis heute überhaupt noch nicht aufschwingen können. Nach dem Schlußwort erfolgte unter sämmtlicher Zustimmung Annahme vorstehender Resolution.

Aus dem Gan II.

Woh auf Fähr. Abseits vom Verkehr liegt Wht auf der Nordseeinsel Fähr. Nur während des Sommers herrscht dort Leben und Treiben. Die dort ansässigen Transportarbeiter befinden sich in keiner beneidenswerten Lage. Die Lebensverhältnisse sind auf der Insel bedeutend teurer als auf dem Festlande, dagegen die Löhne aber niedriger. Diese Zustände bedingen, daß unsere Kollegen sich große Einschränkungen auferlegen müssen, auch während der Wadefaison ihre beschränkten Wohnräume den Fremden zur Verfügung stellen, um dadurch eine kleine Extracinnahme zu erzielen. Eine Familie hat sogar während der Saison ihre Wohnung gänzlich geräumt und in der Scheune kampiert, nur um das Dasein einigermaßen fristen zu können. Der Insel fehlt Industrie, an der der dort ansässige Arbeiter sich vielleicht einen Rückhalt hätte. Das Fehlen einer Industrie hat zur Folge, daß die dortigen Arbeiter allgemein, eingeschlossen unsere Berufskollegen, für eine gewerkschaftliche Organisation bisher fast gar nicht zu haben waren. Hier fehlen wir nun mit einer Agitation ein. Ein sachlich abgefaßtes Flugblatt, welches die dortigen Verhältnisse bespricht, wurde mit einer beigefügten Einladung zu einer öffentlichen Versammlung verteilt. Die Wirkung des Flugblattes war die, wie das Erscheinen eines Fuchses im Hühnerstalle. Alles wurde mobil gemacht, um die Abhaltung einer Versammlung, in welcher ein Mann aus Hamburg sprechen sollte, zu hindern. Als erster auf dem Plan erschien der "berühmte" Föhrener Lokal-Anzeiger-Drucker, Verleger und verantwortlicher Redakteur Schrumm, alles in einer Person. In ganz unverantwortlicher Weise ließ er einen Herrn Z., den größten Blödsinn und eine Demagogie in seinem Blatte abladen. Der Herr Z., der anscheinend sich seiner Dummheit bewußt war, hat mit voller Absicht die Anonymität gewählt, um dem Fluch der Lächerlichkeit zu entgehen. Z. schreibt: "Sozialdemokratische Agitation auf unserer Insel". In den hiesigen Arbeiterkreisen wird ein Flugblatt verteilt, das in bewegten Worten das harte und ungerechte Los der Arbeiter auf unserer Insel schildert und zum Kampf und Zusammenschluß der Arbeiter auffordert. Wer dieses will, soll in die bei Herrn B. stattfindende Versammlung kommen. Dort wird ihm ein Mann aus Hamburg schon die rechten Wege weisen. Für den naiven Leser des Flugblattes, und deren gibt es sicher hier eine Menge, klist sich das sehr schön. Der Kohlenarbeiter, Kutscher, Transporteur und Hilfsarbeiter, alle fühlen sich bewegt von der Schilderung ihres Elends, von der Not ihrer Frauen. Und da kommt nun einer und will ihnen helfen, will ihnen die große "Brüderhand" bieten. Das ist der erste Versuch der sozialdemokratischen Partei, auch auf unserer Insel Fuß zu fassen. Es handelt sich um nichts mehr und nichts weniger, als um Gründung einer sozialdemokratischen Ortsgruppe oder doch wenigstens um die Heranziehung der Unzufriedeneten zu der Gesamtorganisation der sozialdemokratischen Partei. Man beginnt auch auf dieses politisch so friedliche Land den Haß und das Gift dieser Partei zu tragen, wo bisher Friede und Eintracht herrschten. Das aber hoffen wir, wird der gesunde Sinn der Friesen ablehnen. Ihm ist immer noch in freier Sprache, Mann zu Mann, sein Recht geworden und so soll es bleiben. Eines sei aber noch gesagt. Man solle nur nicht glauben, daß die große "Brüderhand" nur helfen will. Nein, sie will und wird auch nehmen. Da kommt gar zu bald die Quittungskarte der Partei, worin der wöchentliche Beitrag angegeben ist. Und so wandert denn ein Groschen nach dem

anderen nach Kiel in die große Kasse auf Nimmerwiedersehen und die Arbeiterschaft hier bezahlt mit ihrem sauer erworbenen Lohn, was vielleicht den Transportarbeitern in Kiel demnächst bei einem Streik wieder zukommen soll. Über welcher Triumph für die sozialdemokratische Partei, wenn sie sich rühmen kann, auch auf Führ einen Verein gegründet zu haben. Wundern muß man sich übrigens, daß ein Wirt, der dem Kriegerverein angehört, sein Lokal zu solchen Bestrebungen hergibt." — Gleich nach Erscheinen dieses Artikels wurde unser Versammlungswirt von gegnerischer Seite bearbeitet, die Versammlung nicht zuzulassen. Dieser ist aber der Meinung, daß auch die Arbeiter ein Lokal haben müssen, besonders da die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser aufgebessert werden müssen und wie die Versucher ab. Um aber weiteren Versuchen vorzubeugen, meldete er sofort seinen Austritt aus dem Kriegerverein an. Inzwischen haben aber auch die Arbeitgeber auf ihre Arbeiter eingewirkt, die Versammlung nicht zu besuchen. Auch die Polizei erschien auf dem Plan, selbst der anderweitig stationierte Gendarm wurde herangezogen, um mit Säbel und Revolver die eventl. Rede des „großen Bruders“ niederzuknallen. Zunächst nahm man unseren Bauleiter in ein Kreuzverhör, das negativ verlief und trottete schließlich von dannen, um von der Strafe aus unter Hinzuziehung eines Nachwächters das gefährliche Versammlungslokal zu beobachten. Eine Versammlung kam nicht zustande, jedoch haben wir infolge des Aufsehens, welches Herr K. und die Polizei verursachte, Anhänger unserer Ideen gefunden und zwar mehr, als wir durch die Versammlung erwartet haben. Nicht rasten und ruhen werden wir, bis wir auf Führ eine Verwaltungsstelle unseres Verbandes gegründet haben und die Lohn- und Arbeitsbedingungen unserer Berufskollegen so verbessert, daß sie als menschenwürdig bezeichnet werden können.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Eintassierer und Kassensboten. Unsere Jahresversammlung war gut besucht. Ein Kollege hielt zunächst einen interessanten Vortrag über: „Die Not des Volkes und ihre Ursachen“, welcher reichen Beifall fand. Alsdann gab der Branchenleiter den Jahresbericht. Derselbe teilte zunächst mit, daß ein erfreulicher Mitgliederzuwachs zu verzeichnen sei. 64 Kollegen ließen sich aufnehmen, so daß unsere Branche jetzt 364 Kollegen zählt. Des weiteren erwähnte der Branchenleiter den ersten Tarifabschluß in der Abzählungsbranche in Berlin. Die Kollegen der Firma B. Feder, welche stets zur Organisation gehalten, erreichten durch Verhandlungen mit der Firma und zwei Organisationsvertretern neben einer Lohnerhöhung die einheitliche Festlegung und Staffellung des Lohnes, der Verkaufsprozent und Regelung des Urlaubs. Die Kollegen bei der Firma E. Vittauer vertagten die eingeleitete Bewegung. Die Agitation war eine schwierige. Es fehlt an geeigneten Hilfskräften, um die vier Gruppen (Abzählung, Versicherung, Nähmaschinen, Automaten) intensiver zu bearbeiten. Versammlungen fanden 21 statt, Betriebsbesprechungen 38, Vertrauensmännerversammlungen 6, Verhandlungen 13. Des weiteren erwähnte Redner die Konferenz der Eintassierer und den Verbandstag in Hamburg, und wies auf die dort gefaßten Beschlüsse hin. In der nun folgenden Diskussion erklärten alle Redner, daß die Branchenleitung ihre volle Pflicht getan habe. Die Neuwahl der Branchenleitung zeitigte folgendes Resultat: Branchenleiter Friedr. Ludow, Stellvertreter Ernst Thiene; Schriftführer Max Just; Beisitzer Böschle, Schlegel, Petrat und Kapf. Dann wurde auf die Neuregelung der Sonntagsruhe hingewiesen und die Kollegen aufgefordert, sich Mann für Mann an den diesbezüglichen Versammlungen zu beteiligen. Betreffs Abhaltung eines Lichtbilder-Vortrages soll die Branchenleitung die Vorarbeiten treffen. Derselbe findet der vorgerückten Jahreszeit wegen erst im Herbst (Wußtag) statt. Weiter wurde angeregt, am Charfreitag eine Fußpartie mit Frauen zu arrangieren. (Tour: Alter Friedr. auf Michelswerder, Schildhorn, Grunewald. Treffpunkt: vor mittags 10 Uhr im Restaurant „Zur Kofstrappe“, Spandauer Berg, 5 Minuten vom Bahnhof Westend.) Mit einem Appell an die Kollegen, auch im neuen Geschäftsjahre die volle Pflicht und Schuldigkeit zu tun, wurde die Versammlung geschlossen.

Berlin. Am Sonntag, den 5. März fand eine Mitgliederversammlung der Sektion 5 (Industriearbeiter) statt, welche außerordentlich stark besucht war. Der Sektionsleiter erstattete den Geschäftsbericht für das verfloßene Jahr 1910. Die Hoffnungen, welche wir erwarteten, bezüglich Verbesserung unserer Lohn- und Arbeitsverhältnisse, haben sich einigermaßen erfüllt. Es soll jedoch hiermit keinesfalls gesagt sein, daß unsere Wünsche voll befriedigt wurden, sondern im Gegensatz zu den bestehenden teuren Lebensmittelpreisen sind die Löhne, welche in unserer Branche gezahlt werden, immer noch dringend der Verbesserung bedürftig. Unsere unermüdete Agitation hatte ebenfalls einen guten Erfolg zu verzeichnen, zählten wir am 31. Dezember 1909 3192 Mitglieder, so waren es am 31. Dezember 1910 5086, also ein Mehr von 1894 Kollegen. Mit dem Aufschwung der Konjunktur nahmen auch die Bewegungen in Bezug auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu, in einer Reihe von Betrieben mit insgesamt 3533 Kollegen wurden solche geführt. Die Bewegungen waren zum Teil von Erfolg; es haben insgesamt 2830 Kollegen eine Zulage von 2 Pf. pro Stunde erhalten. Die Geschäftstätigkeit war eine äußerst reger; es waren 676 Sitzungen und Versammlungen, welche stattgefunden haben; dieselben verteilten sich wie folgt:

- 368 Werkstattbesprechungen,
- 53 Betriebsversammlungen,
- 80 Vertrauensmänner-Konferenzen,
- 54 Versammlungen der Branche,
- 18 Sitzungen der Sektionsleitung,
- 18 Verhandlungen mit Unternehmern,
- 24 kombinierte Sitzungen mit Arbeiterausschüssen,
- 46 Streikversammlungen,
- 20 Kartell-Sitzungen.

Die private Auskunftserteilung, welche wir an den Sonntagen und Sonntagen für unsere Kollegen eingeführt haben, hat sich gegenüber dem Vorjahre ebenfalls erfreulicherweise gehoben; es wurden 336 Schriftstücke angefertigt, darunter 76 mündliche Auskünfte. Eine Diskussion über die Tätigkeit der Sektionsleitung wurde nicht gewünscht. Dem Massenbericht der Agitationsklasse war folgendes zu entnehmen:

Kassenabschluss der Agitationsklasse vom 2. Halbjahr 1910.
Abrechnung vom 1. Juli 1910 bis 31. Dezember 1910.
Einnahme.

	Mt.	Mt.
Kassenbestand vom 30. 6. 1910		326,86
Verkaufte Marken:		
A. E.-G. Brunnenstr.	1898 a 10 Pf.	189,80
A. E.-G. Adersstr.	820 a 10 "	82,—
A. E.-G. Süttenstr.	2060 a 10 "	206,—
A. E.-G. Oberschönew.	251 a 10 "	25,10
Betr. Bergmann	731 a 10 "	73,10
" der Schilderamm.	389 a 10 "	38,90
" von Bezirk I	182 a 10 "	18,20
" " II	1257 a 10 "	125,70
" " III	183 a 10 "	18,30
" " IV u. V	268 a 10 "	26,80
Bureau- u. Hausumsatz	491 a 10 "	49,10
Zusammen	8530 a 10 Pf.	853,—
Summa		1179,86

Ausgabe.

	Mt.	Mt.
A. E.-G. Brunnenstr.:		
Agitation	36,45	
Vertrauensleute	115,35	151,80
A. E.-G. Adersstr.:		
Agitation	24,35	
Vertrauensleute	15,10	39,45
A. E.-G. Süttenstr.:		
Agitation	46,80	
Vertrauensleute	47,80	94,60
A. E.-G. Oberschöneweide:		
Agitation	4,—	
Vertrauensleute	12,—	16,—
Betriebe Bergmann:		
Agitation	30,—	
Vertrauensleute	18,70	48,70
Betriebe der Schilderammacher:		
Vertrauensleute		11,—
Betriebe von Bezirk I:		
Agitation	7,85	
Vertrauensleute	17,70	25,55
Betriebe von Bezirk II:		
Agitation	27,80	
Vertrauensleute	36,80	64,60
Betriebe von Bezirk III:		
Agitation	4,40	
Vertrauensleute	15,70	20,10
Betriebe von Bezirk IV und V:		
Agitation	11,62	
Vertrauensleute	28,70	40,32
Sitzungen der Sektionsleitung, der Obleute und der Kurjustizteilnehmer		152,60
Utenfilien, Porto, Fahrgehalt und kleine Ausgaben		31,95
Maßregelungszuschuß an gemäßigete Vertrauensleute		30,—
Entschädigung an allgemeine Vertrauensmännerkonferenzen		38,80
Summa		765,47

Bilanz.

Einnahmen einschl. Kassenbestand vom 30. 6. 1910	1179,86 Mt.
Ausgaben	765,47 "
bleibt Kassenbestand am 6. Januar 1911	414,39 Mt.

Berlin, den 6. Januar 1911.
Karl Fromte, Kassierer.

Für die Revisoren:

- Wladislaus Kulestewicz, Ernst Lange, Paul Hennig, Willy Nordmann, Otto Klesche, Max Brall.

Da Aussetzungen an dem Massenbericht nicht laut wurden, erteilte die Versammlung dem Kassierer Decharge. Sodann wurde zu den Wahlen der Sektionsleitung geschritten. Die Abstimmung ergab: Kollege Fromte 1. Sektionsleiter, Burkert 2. Sektionsleiter, Mertens 1. Schriftführer und Ulrich 2. Schriftführer. Als Kassierer für den Agitationsfonds wurde Fromte, als Revisoren die Kollegen Lange, Kulestewicz, Schmidt, Wötiger (Betr. Bergmann), Just, Wötiger (Schilderammacher) gewählt. Nachdem der Versammlungsleiter die Anwesenden aufgefordert, in der Agitation auszuhalten und ihre Kräfte voll in den Dienst der Organisation zu stellen, so daß wir auch in Zukunft mit einem Mitgliederzuwachs rechnen können, wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

Bielefeld. Mitgliederversammlung am 17. März. Als Hauptpunkt lag ein Beschluß der Ortsverwaltung und Vertrauensmänner zur Frage der Eintassierung der Beiträge vor. Es soll dadurch in Zukunft eine geregelte bessere Eingehung der Beiträge, sowie eine regelmäßige Zustellung der Werbungszeitung erreicht werden. Das neue Reglement wurde in folgender Fassung angenommen:

Das Eintassieren der Beiträge geschieht durch Bezirkskassierer. Diese werden durch die Ortsverwaltung ernannt.

Die Kassierer müssen jeden Sonntag vormittag kassieren.

Jeden Freitag von 7 bis 9 Uhr abends findet im Restaurant „Stadt Bielefeld“ die Abrechnung und Ausgabe der Beitragsmarken und Zeitungen statt. Die Kassierer haben den Betrag für die am Sonntag verkauften Marken abzuliefern. Die nicht verkauften Marken sind hierbei vorzulegen.

Hierauf bekommen die Kollegen die für nächsten Sonntag nötigen Marken und Zeitungen.

An jedem ersten Freitag im Monat haben diejenigen Kassierer, welche sich selbst kassieren, ihr Mitgliedsbuch vorzulegen, damit dieses abgestempelt wird. Die Kassierer sind verpflichtet, beim Abrechnen diejenigen Mitglieder anzugeben, welche 4 Wochen im Rückstande sind.

Als Entschädigung erhalten die Kassierer für jede verkaufte Marke 4 Pf.

Die Entschädigung wird jeden ersten Freitag im Monat ausbezahlt.

Diejenigen Kollegen, welche vier Wochen im Rückstande sind, ohne daß sie eine Stundung der Beiträge durch die Ortsverwaltung eingeholt haben, werden durch die Verwaltung an ihre Pflichten erinnert. Die Namen der Kollegen, die trotz erfolgter Mahnung ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen, werden mit Ablauf der achten Woche in der Mitgliederversammlung verlesen.

Wir hoffen, durch dieses Reglement eine geordnete Kassenführung zu ermöglichen, andererseits aber auch im Interesse der Mitglieder zu handeln, damit diese bei eintretenden Unterstufungsfällen auch ein wirkliches Recht auf Unterstufung haben. So mancher Kollege hat sich schon in einer peinlichen Situation befunden, einerseits durch eigene Schuld, oder durch Verschulden des Beitragskassierers, wenn das Buch nicht in Ordnung war und Unterstufung beansprucht wurde. Diesem soll durch die gefaßten Beschlüsse vorgebeugt und zu gleicher Zeit auch der Fluktuation nach Möglichkeit ein Ende bereitet werden.

Breslau. Eine öffentliche Versammlung der Kutcher aller Verufe, die Sonntag, den 12. März tagte, beschäftigte sich mit der Innehaltung der arbeiterschutzgesetzlichen Bestimmungen. Zur besseren Erläuterung hatte die Ortsverwaltung eine Anzahl Bilder aufgestellt. Sie zeigten u. a. Wagen, auf denen feste Kutcher fehlten, auch die Aufnahmen eines Bierbestalles, wo der Kutcher, auf einem Strohsack gebettet, übernachtet. In der Diskussion wurde besonders das Verhalten des Vorstandsmitgliedes der Fuhrwerks-Vereinsgenossenschaft, Paul Sempert, kritisiert. Herr S. mutet seinen Arbeitern und Kutchern nicht nur eine 13- bis 15stündige Arbeitszeit zu, sondern ist der Meinung, daß die Arbeiter Kohle abtragen müssen und wenn es nachts 12 Uhr wird, wie er sich kürzlich äußerte. Außerdem lasse die Behauptung zu wünschen übrig, daß dann Arbeiter, die sich weigern, bis in die späte Nacht zu arbeiten, noch entlassen werden, zeigt recht deutlich, wie traurig es im Verufe aussieht. Nun, Transportarbeiter Breslaus, zieht die einzig richtige Lehre daraus: Schließt Euch zusammen zu gemeinsamer Arbeit. Dann werden Euch die Arbeitgeber besser bezahlen und behandeln.

Cuxhaven. In der Versammlung am 9. März wurde der Kollege Fritz Illter als Schriftführer gewählt. Nach Entgegennahme des Kartellberichts wurde betreffs der Maisfeier folgende Resolution angenommen:

„Die Versammelten nehmen in Anbetracht der Verhältnisse im Transportgewerbe von der Arbeitsruhe am 1. Mai Abstand, um die Mitglieder vor wirtschaftlicher Schädigung zu bewahren. Die Kollegen verpflichten sich aber, dafür sich vollzählig an den Abendfeierlichkeiten zu beteiligen.“

Die Kollegen wurden dann noch aufgefordert, sich mehr als bisher an den Agitations- und Organisationsarbeiten zu beteiligen.

Halle a. S. Am 11. März fand unsere stark besuchte Monatsversammlung statt. In derselben hielt der Kollege G. einen Vortrag über Moabit und der Deutsche Transportarbeiter-Verband. Seine Ausführungen fanden lebhaften Beifall. Die Abrechnung des Winterergebnisses in Mietlohn ergab einen Ueberschuß von 3,25 Mt. und die des Kassenfestes im Volkspark einen solchen von 52,80 Mt. Zu dem Punkt Stellungnahme zur Unterstufung des Volkspark-Unternehmens lag folgender Antrag des Vorstandes vor: „Die Mitglieder des Deutschen Transportarbeiterverbandes sind gewillt, das Volkspark-Unternehmen nach wie vor dauernd in jeder Beziehung zu unterstützen. Da zurzeit aber an die Erhebung einer Extrafsteuer zugunsten desselben aus besonderen Gründen nicht gedacht werden kann, so beschließt die Versammlung, zu den bereits zinsfrei angelegten 500 Mt. noch weitere 1000 Mt. ebenfalls zinsfrei aus der Lokalkasse dem Unternehmen zur Verfügung zu stellen.“ Nach kurzer Debatte wurde diesem Antrag gegen eine Stimme zugestimmt. Unter Punkt Verschiedenes wurde auf die gegenwärtigen Lohnbewegungen unter den Leitergerüstbauern, Holzproduzentenarbeitern und auf die im Hafenbetriebe Beschäftigten aufmerksam gemacht. — Mit der Aufforderung zur lebhaften Agitation für den Verband zum Beitritt in die Partei und die Genossenschaft, sowie zum Abonnement des „Volksparksblattes“ wurde die Versammlung geschlossen.

Hamburg I. Branche Kohlenarbeiter und Kutcher. Mitglieder-Versammlung am 5. März. Der Branchenleiter erstattete zunächst den Jahresbericht. Derselben ist zu entnehmen, daß im letzten Jahre eine recht rege Tätigkeit entfaltet ist. Auf mehreren Lagern seien für unsere Kollegen glänzende Tarifabschlüsse erfolgt. (Siehe Jahresbericht der Verwaltungsstelle Hamburg I.) Da aber die Betriebe

Unsere Verwaltung Hamburg zählt jetzt mehr als

30 000 Mitglieder

eine Zahl, die den Arbeitgebern gewiß Respekt einflößt und für die fleißige Organisationsarbeit der Hamburger Kollegen von selbst spricht. Dennoch stehen auch in Hamburg noch tausende von Berufskollegen außerhalb der Organisation. Diese gilt es heranzuholen. Jedes einzelne Verbandsmitglied ist verpflichtet, sich an dieser Arbeit nach besten Kräften zu beteiligen.

recht zahlreich sind, in denen noch recht rückständige Arbeitsverhältnisse vorhanden sind, sei noch manche Arbeit in bezug auf Agitation zu leisten. Neben er sucht die Anwesenden, die Leitung in ihrem Bestreben nach Möglichkeit zu unterstützen. Zur Neuorganisation der Fabrikarbeiter wurden folgende Kollegen gewählt: Scheidweiler, Müller, Schuster, Johannes, Kah, Kossow, Thomsen und Rachmann. Betreffs der Fahne teilte Hempel mit, daß die Reparaturkosten bewilligt seien. Scheidweiler verlas sodann noch eine Einladung der Mitarbeiter zu ihrem am 25. März stattfindenden Stiftungsfest. Hierzu wurde die Fahnenkommission delegiert.

Hamburg. Flusdampf- und Motorschiffver. Mitgliederversammlung am 4. März. Das vorzügliche Referat eines Kollegen über das Thema: „Welches Kulturwert fördern wir durch unsere Organisation?“ wurde mit ungeteiltem Beifall aufgenommen. Der Vorsitzende machte die Anwesenden auf den vorliegenden Jahresbericht des Deutschen Transportarbeiterverbandes aufmerksam und gab bekannt, daß elf neue Mitglieder aufgenommen sind. Als Parteidelegierter wurde M. einstimmig wiedergewählt. Die Vorschläge der Arbeitsnachweis-Kommission wurden angenommen. Sodann wurde eine Kommission zur Regelung unserer Schule gewählt. Nach Erledigung interner Angelegenheiten erfolgte Schluß der sehr gut besuchten Versammlung.

Hamburg a. G. Am 18. März tagte hier eine öffentliche Versammlung aller in Fuhrbetrieben beschäftigten Personen. Ein Kollege aus Hamburg referierte über das Thema: „Was haben die Kutscher angeht die gegenwärtigen Feuerungsverhältnisse zu tun?“ Neben Schilderte in eingehender und treffender Weise die herrschenden Verhältnisse und Arbeitsbedingungen und die Mittel, die zu einer Verbesserung dieser führen können. Die Versammlung stimmte den Ausführungen lebhaft zu und war die Diskussion darüber nur eine kurze. Anschließend fand eine Mitglieder-Versammlung statt.

Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde dem Ableben des Kollegen Aug. Wehrens wie üblich gedacht. Kollege Kröger gab den Bericht über die statistischen Erhebungen; leider haben sich an denselben nur 81 Kutscher (55 Geschäftskutscher, und 26 Block- und Volkswagenkutscher) beteiligt. Die Löhne sind unter den Geschäftskutschern bessere wie bei den letzteren. Von den 26 Kollegen hatten 10: 22 Mk., 3: 23 Mk., 8: 24 Mk., 3: 25 Mk., 1: 26 Mk. und 1: 28 Mk. Lohn pro Woche. Im Jahre 1907 wurde versucht, zu einem Tarifabschluß zu kommen, was leider fehlgeschlug; nur eine kleine Lohnerhöhung trat ein, die durch die enorme Preissteigerung aller notwendigsten Lebensmittel sowie der Mieten und Steuern wieder aufgewogen wurde. An den Kollegen liege es nun, ihre so elende Lage zu verbessern; dieses sei nur durch eine stramme Organisation möglich. Vor allen Dingen müsse die Befestigung des Klassenlohnes gefordert werden. Neben wies sodann auf die Tarifvorlage hin, welche die Ortsverwaltung mit den Vertrauensleuten aus fast allen Betrieben ausgearbeitet hat. Diefelbe wurde dann auch einstimmig angenommen und soll dem Fuhrherrn-Verein zugestellt werden. Neben ermahnte die Kollegen, treu zur Organisation zu halten, die Säuntigen heranzuholen, bis der letzte Kutscher dem Verbandszuge beigetreten ist. Dann wird auch für die Kutscher die Zeit kommen, wo ihre elende Lage sich verbessert. Nach einem Hinweis auf das „Volksblatt“, welches im Kampfe die beste Waffe ist, erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Nordenham. Am Sonntag, den 11. März tagte eine außerordentliche Mitgliederversammlung. Auf der Tagesordnung stand: der Verbandsbau in Berlin. Antrag der Zahlstelle Brate auf Umstellung eines Beamten und die fakultativen Unterstützungseinrichtungen. Zunächst referierte der Gauleiter über die Notwendigkeit der Erbauung eines eigenen Hauses. In der folgenden Diskussion sprachen alle Neben im Sinne des Referenten. Hierauf wurde einstimmig beschlossen, daß jedes Mitglied den einmaligen Beitrag für den Hausbau zu entrichten hat. Es ist den Kollegen freigestellt, Marten zu 25 oder zu 50 Pf. zu entnehmen. Zu dem zweiten Punkt der Tagesordnung referierte ebenfalls der Gauleiter. In der Diskussion sprachen alle Neben gegen die Umstellung eines Beamten. Es wurde hervorgehoben, daß, wenn in Brate ein solcher angestellt wird, dieser für Nordenham nicht das tun könne, was gemacht werden muß. Außerdem ständen die entstehenden Kosten in keinem Verhältnis zu den eventuell zu erwartenden Erfolgen. In der erfolgenden Abstimmung wurde der Antrag einstimmig abgelehnt. Sodann wurde über die fakultativen Unterstützungseinrichtungen gesprochen. Hier erläuterte der Gauleiter ebenfalls die einschlägigen Bestimmungen der Statuten. Ebenso die Ergebnisse der verschiedenen Privatversicherungsgesellschaften. Der Referent ersuchte die Kollegen, unserer

Einrichtung in der Organisation die nötige Beachtung zu schenken und auch der fakultativen Unterstützungseinrichtung beizutreten. In dieser Sache wurden verschiedene Anfragen gestellt und beantwortet und wird die Ortsverwaltung den Kollegen Statuten zur Verfügung stellen, damit sich diese über die näheren Bedingungen orientieren können. Nachdem noch verschiedene andere Angelegenheiten erledigt waren, erfolgte Schluß der Versammlung.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir die Kollegen ersuchen, bei solch wichtigen Versammlungen zahlreicher zu erscheinen. Wenn auch die Versammlung nicht schlecht besucht war, so kann aber auch den Kollegen, welche die Versammlung nicht besuchen, die nötige Aufklärung nicht schaden.

Mitbringen. In der Versammlung am 12. März wurde das Andenken des verstorbenen Kollegen Litten in üblicher Weise geehrt. Dann hielt der Gauleiter einen ausführlichen Vortrag über die Notwendigkeit des Baus eines eigenen Verbandshauses. Darüber entspann sich eine ausführliche Diskussion, wonach die Versammlung beschloß, daß die Mitglieder pro Quartal je eine Monatsmarke von 50 Pf. zu entnehmen haben. Dann wurde der Anschaffung einer Schreibmaschine zugestimmt. Dem Kassierer wurden in Anbetracht der vermehrten Geschäfte 20 Mk. an Mehrerschädigung pro Quartal bewilligt. Nach Regelung einiger Internas trat dann Schluß der Versammlung ein.

Literarisches.

Der Essener Meineidsprozeß gegen Schröder und Genossen im Wiederaufnahmeverfahren. Mit 6 Porträts und 1 Plan. (64 S.) Dortmund, Max Böhmig, Preis 20 Pfg., Bibl.-Ausgabe 40 Pf.

Die kürzlich angekündigte, von der Partei herausgegebene Broschüre über den bedeutsamen Prozeß ist soeben erschienen. In originellem Umschlage, zweckmäßig ausgestattet, mit Porträts der Freigeprochenen und ihres Verteidigers, wird sie dazu beitragen, das Verständnis für diesen Tendenz-Prozeß in den großen Massen der Bevölkerung zu wecken. Große Prozesse bilden Kulturdenkmale im Leben der Völker; an ihnen erweisen sich die Fortschritte der Kultur, sie sind Stationen der Umkehr, wenn die Rechtspflege auf Abwege geraten. In die Reihe dieser Prozesse gehört auch der Essener Meineidsprozeß. Das Wiederaufnahmeverfahren führte zum Zusammenbruch der ursprünglichen Anklage und des vor 16 Jahren gefällten Urteils, und zusammen brach auch die beliebte juristische Richtung der Tendenzprozesse. Die Broschüre schildert in den einzelnen Kapiteln in kurzen Zügen die Vorgeschichte des Falles, die Verhandlung im Jahre 1895 mit ihren Nebenprozessen und die erneute Verhandlung im Februar d. J., letztere in den markantesten Zügen. In einem Schlußwort wird auf die politische Tragweite des Prozesses hingewiesen. Wer Massenurteile studieren will, findet in der Broschüre hinreichend Stoff. Ihr Erscheinen ist um so mehr zu begrüßen, als auf dem Büchermarkt auch nicht eine literarische Erscheinung existiert, die das wichtige authentische Material des Prozesses unserer schnelllebigen Zeit der Vergessenheit entreißt. Besonders aber auch, weil das Heft eine Menge von Tatsachenmaterial über unsere Rechtspflege enthält. Die Broschüre bietet uns ferner für die nächste Reichstagswahl ausgezeichnetes Material zur Aufklärung der Massen über die Forderungen der Partei zur Rechtspflege. Wir wünschen ihr daher die weiteste Verbreitung; der billige Preis von 20 Pf. macht jedent die Anschaffung möglich. Für Bibliotheken ist eine bessere Ausgabe auf holzfreiem Papier erschienen.

Alkohol und Geschlechtskrankheiten von Dr. med. Edwin Bab. Verlag: Deutscher Arbeiter-Abstinenten-Bund (J. Michaelis), Berlin S.O. 16, Engel-Ufer 19. — 22 Seiten. Preis 10 Pf.

Der Verfasser schildert die Gefahren der als „Geschlechtskrankheiten“ bezeichneten Seuchen in eindringlicher Weise. Er räumt gründlich mit dem Aberglauben auf, als seien diese Geißeln der Menschheit alleinige Folgen der Ausschweifung, er betont vielmehr ausdrücklich, daß die Ansteckung vielfach auch ohne Beziehung zum Geschlechtsverkehr erfolgen kann. Immerhin ist der Hauptherd der Krankheiten die Prostitution. Die Prostitution ist aber in ihrer heutigen Form einfach undenkbar ohne den Alkohol. Er bringt fast immer die Mädchen auf den Weg des Lasters; er allein macht es möglich, daß sie bei ihrem elenden Berufe verharren. Ebenso ist der Alkohol auch der Verführer der jungen Leute, die ohne ihn vernünftigen Erwägungen folgen und den Umgang mit Dirnen meiden würden. Eine verhängnisvolle Rolle spielt der Alkoholgenuss auch insofern, als er den Verlauf und die Heilung der Geschlechtskrankheiten außerordentlich erschwert. Gehirn-erweichung und Rückenmarkschwind sucht treten nur allzu häufig bei alkoholintendenden Syphilitikern auf. Verfasser betont demnach mit Recht, daß der Kampf gegen

den Alkoholismus zugleich ein Kampf gegen die Geschlechtskrankheiten ist. Und zwar ist in erster Linie der „mäßige“ Alkoholgenuss zu bekämpfen, da der „Angeheiterte“ viel eher der Versuchung verfällt als der Betrunkene. So verlangt Dr. Bab ein entschiedenes Eintreten für die Alkohol-Abstinenz als erstes Stufenmittel gegen die Geschlechtskrankheiten. — Wir wünschen der Schrift weiteste Verbreitung.

Der Jude. Der berühmte Roman von Carl Spindler, der gegenwärtig in der Wochenschrift „In Freien Stunden“, Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin S.W. 68, zum Abdruck gelangt, findet allgemeines Interesse, was schon daraus hervorgeht, daß, wie der Verlag uns mitteilt, die Auflage erfreulicherweise ständig steigt. Neben dem Interesse, das der zahlreiche Leserfreis dem Hauptroman entgegenbringt, dürften die abwechslungsreiche Gestaltung des weiteren Inhalts sowie nicht zuletzt die Neu-einrichtung, jedem Abonnenten halbjährlich ein gutes Kunstblatt kostenlos beizugeben, wesentlich zu dem Erfolge beitragen. Abonnements zum Preise von 10 Pf. pro Woche nehmen alle Pariebuchhandlungen, Expeditionen und Kolporteurs sowie die Postanstalten entgegen.

Der gefesselte Arbeiterschuh für Jugendliche. Von Rob. Schmidt. Herausgegeben von der Zentralstelle für die arbeitende Jugend Deutschlands. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin S.W. 68. Preis 40 Pf. — Der wirtschaftliche Schutz der arbeitenden Jugend nimmt im Programm unserer Jugendbewegung unter den Aufgaben, die unseren Jugendausschüssen gestellt sind, eine der ersten Stellen ein. Nach der letzten Berufs- und Gehaltszahlung waren im Jahre 1907 nicht weniger als 3 1/2 Millionen jugendlicher Erwerbstätiger im Alter von 14 bis 18 Jahren vorhanden. Diese breiten Massen jugendlicher Proletarier werden wir erfahrungsgemäß am ehesten für die allgemeinen Ziele unserer Bewegung gewinnen, wenn wir ihnen zeigen, daß wir uns auch um ihr materielles Wohlergehen energisch kümmern. Das geschieht einmal durch stetige Aufmerksamkeit, die unsere Vertreter in den Parlamenten der Frage des gefesselten Jugendschutzes widmen, wobei sie nachdrücklich auf die Verbesserung der geltenden Bestimmungen drängen. Noch wirksamer aber wird der wirtschaftliche Schutz der jugendlichen Arbeiter von uns dadurch wahrgenommen, daß wir in ihrem Interesse die strenge Durchführung der bestehenden Schutzbestimmungen überwachen. Zu diesem Zwecke haben denn auch die Jugendausschüsse vielfach besondere Kommissionen (Jugendschutzkommissionen) eingesetzt, die sich dieser Aufgabe unterziehen. Gerade dieses Tätigkeitsgebiet unserer Ausschüsse ist besonders schwierig zu bearbeiten und stellt durch die ständige Kleinarbeit, die erforderlich wird, an die in der Jugendbewegung tätigen Genossen besonders große Ansprüche. Es ist aber andererseits vielleicht das dankbarste Feld unserer Tätigkeit, insofern in all den einzelnen Fällen, in denen wir helfen können, ein unmittelbarer Erfolg unserer Bemühungen zu konstatieren ist. Unseren Jugendausschüssen diese schwierige, aber dankenswerte Aufgabe zu erleichtern, soll die Schrift des Genossen Robert Schmidt dienen. Sie stellt die geltenden gesetzlichen Bestimmungen, die für den Jugendschutz in Betracht kommen, übersichtlich zusammen und erpart so den auf diesem Gebiete tätigen Genossen das oft mühevolle Nachschlagen in den für den Jugendschutz in Betracht kommenden Gesetzen und Verordnungen. Ein eingehendes Sachregister erleichtert den Gebrauch des Buchleins. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und Expeditionen.

Zur Frage des Mutter- und Säuglings-schutzes, von Louise Zieh, erschienen im Leipziger Parteiverlage; 32 Seiten, Preis 15 Pf. — Die in dieser kleinen Broschüre behandelte Frage steht infolge der Beratungen der Reichsversicherungsordnung ganz besonders im Vordergrund der öffentlichen Diskussion. Obwohl die Forderungen der Arbeiterschaft auf diesem Gebiet der Sozialpolitik mehrfach besprochen und begründet worden sind, wird der Mutter- und Säuglingschutz doch noch für viele Arbeiter, auch noch für manchen organisierten Genossen ein nur wenig bekanntes Thema sein. Und doch betrifft sich in ihm ein soziales Problem von gewaltiger Bedeutung für die Zukunft unseres Volkes. Das wird dem Leser dieser kleinen aber brillant geschriebenen Schrift schon nach wenigen Seiten klar. Es ist wirklich hoch erfreulich, daß unsere Forderungen auf diesem Gebiet eine bei aller Kürze doch so klare Formulierung und Begründung gefunden haben, wie sie das Buch der Genossin Zieh enthält. Damit ist dem Bildungs- und Agitationsbedürfnis besser gedient als mit einem schwergelehrten Wälzer, der den Leser schon durch seinen Umfang abschreckt.

Verantwortl. Redakteur: Richard Nürnberg, Berlin. **Verlagsanstalt „Courier“,** G. m. b. H. **Druck:** Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 27.

Donnerstag, den 6. April 1911:

„Weiterer bunter Abend“

unter Mitwirkung erster berühmter Bühnenkräfte in den Gesamträumen der Brauerei Friedrichshalm (Königsfor) Am Friedrichshalm 18/23. Größter und schönster Konzertsaal Berlins. — In den Zwischenpausen und nach der Vorstellung:

Neue kinematographische Vorstellungen.

Eröffnung 7 1/2 Uhr. Anfang 8 1/2 Uhr. Entree nur 20 Pfg. Kinder frei. Garderobe 10 Pfg. Ende 11 Uhr.

Während und nach der Vorstellung im kleinen Saal: **TANZ.** Herren, die daran teilnehmen, zahlen 30 Pfg. nach.

Billets sind zu haben in den Büros, Zahlstellen, Einkassierern und Betriebsvertrauensleuten. — Einen angenehmen Abend versprechend, erwartet **Das Komitee.** zahlreichen Besuch

Voranzeige! Am Montag, den 1. Mai 1911, mittags 12 Uhr, im Lokal „Deutscher Hof“, Luckauerstr. 15:

Große öffentliche Versammlung für alle im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Personen.

Tages-Ordnung: „Die Bedeutung des 1. Mai als Weltfeiertag der Arbeiter.“

In Rücksicht auf die augenblickliche politische Situation wird Massenbesuch erwartet, um machtvoll zu demonstrieren.

Mitglieder der Fakultativen Unterstützungs-Einrichtungen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Am Mittwoch, den 19. April 1911, abends 8 1/2 Uhr, im Arbeitsnachweisraum, **General-Versammlung.** Engel-Ufer 14/15, Hof 1. 3 Trp.:

Tages-Ordnung: 1. Jahresbericht pro 1910 und Bericht pro 1. Quartal 1911. 2. Diskussion. 3. Wahl eines Revisors und Geschäftliches.

Bei der äußerst wichtigen Tages-Ordnung ist das Erscheinen eines jeden Mitgliedes Ehrensache. Die Mitgliedskarte dient als Legitimation und ist am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen.

Der örtliche Verwaltungsausschuß. J. A.: A. Werner.

Der Jahresbericht der Bezirkverwaltung für 1910 ist soeben erschienen und wird an die Mitglieder, welche mindestens 26 Wochen Beiträge entrichtet haben, gegen Vorzeigung des Mitgliedsbuches in den verschiedenen Büros und Arbeitsnachweisen des Verbandes gratis abgegeben. Der Jahresbericht ist ein unentbehrliches Nachschlagewerk und muß von jedem, der ein Interesse an seiner Organisation hat, gelesen werden.

Registrierung. Hierdurch ersuchen wir die Mitglieder sämtlicher Sektionen, bei Wohnungsveränderungen, welche den Einkassierern, oder schriftlich dem Büro mitgeteilt werden, die **alte** sowie **neue** Wohnung möglichst mit genauer Angabe **vorn, Hof, Quergeb., Stfl., Trp., rechts, links,** zu machen. Auch ist dringend erforderlich, die Mitglieds-Nummer (**Haupt-Nr.**) sowie das Eintrittsdatum anzugeben, damit das Meldewesen in der Registratur schnell und ordnungsgemäß seine Erledigung finden kann.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

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

Sektion I.

Handelsarbeiter.

Markthelfer, Boten aus den Buchhandlungen und Journal-Leserzirkeln, Hausdiener, Packer, Kutscher aus den Papier- und Pappen-Engros-Firmen, Buchruckerleien, Buchbinderleien und der Papierverarbeitungs-Industrie.

Unsere Branchen-Versammlung im Monat April fällt der Feiertage wegen aus. Nächste

Monats-Versammlung

am Montag, den 15. Mai. Alles Nähere durch Handzettel und Couriers.

Wir ersuchen, die näheren Bekanntmachungen für die große allgemeine Versammlung am 1. Mai zu beachten.

Bezüglich der **Marken** ersuchen wir die Kollegen, dem Beschluß der Berliner Gewerkschafts-Kommission nachzukommen. Die Branchenleitung.

Mitglieder aus allen Branchen des Distrikts Norden, Gesundbrunnen und Reinickendorf.

Am Sonntag, den 9. April, vormittags 10 Uhr, in Vogt's Theater, Babilr. 56.

Große Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag über: „Der Wert der Fakultativen Unterstützungs-Einrichtungen für die Mitglieder und deren Familienangehörigen unserer Organisation“. Referent: C. Haerling. 2. Diskussion. 3. Bericht der Distrikts-Agitationskommission. 4. Verschiedenes.

Da diese Tages-Ordnung äußerst wichtig und interessant ist, wird erwartet, daß alle Kollegen mit ihren Frauen erscheinen. Die unorganisierten Kollegen sind besonders eingeladen.

Alle Mitglieder werden aufgenommen. Kollegen, welche gewillt sind, an dem Ausbau unserer Organisation mitzuarbeiten, sind hierzu besonders eingeladen. Die Distrikts-Agitationskommission. J. A.: F. Salomo.

Vertrauensleute der Glas-, Porzellan-, Beleuchtungs- und Kurzwaren-Branche!

Am Montag, den 3. April, abends 8 Uhr, Engel-Ufer 14/15, Zimmer 27, findet eine wichtige

Vertrauensmänner-Konferenz

statt.

Tages-Ordnung:

1. Abrechnung der Billets. 2. Wie entfalten wir unsere fernere Agitation. 3. Verschiedenes.

In ansehung der wichtigen Tages-Ordnung ist es Pflicht eines Jeden zu erscheinen

Die Branchenleitung. J. A.: Guldmann.

Hausdiener und Kutscher aus den Wäsche-Verleih-Geschäften Berlins.

Die Abstempelung der Kontroll-Karten für den Monat Mai findet am Montag, den 1. Mai, vormittags 9-11 Uhr, im Lokal **Schulze**, Grüner Weg 11, statt. Spätere Abstempelungen finden nicht statt. Mitgliedsbücher müssen vorgelegt werden. Laut Beschluß der Branche ist auch in diesem Jahre jeder Kollege verpflichtet, sein Wahlvereinsbuch sowie die Vorwärts-Quittung für den Monat April 1911 mitzubringen. Bezüglich der Marken-Karten ist dem Beschluß der Berliner Gewerkschafts-Kommission nachzukommen. Nach der Abstempelung begeben sich die Kollegen nach der Großen Allgemeinen Mai-Versammlung im „Deutschen Hof“, Luckauerstraße. Die Branchenleitung.

Textilbranche!

Hausdiener, Packer und Radfahrer aus der Stoff-, Leinwand-, Tuch-, Woll-, Baumwoll-, Teppich-, Manufaktur-, Weisswaren-, Wäsche- und Dekatur-Branche.

Am Donnerstag, den 6. April, abends 8 1/2 Uhr, in den „Muster-Gärten“, Kaiser Wilhelmstr. 18 m,

Branchen-Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag: „Der organisierte Kampf der Unternehmer gegen die Arbeiter“. Ref. Kollege W. Bergmann. 2. Diskussion. 3. Branchenanglegenheiten.

Wir richten das dringende Ersuchen an alle Kollegen, in dieser Versammlung pünktlich zu erscheinen. Kein Betrieb darf unvertreten sein! Keiner darf fehlen! Bringt die Unorganisierten mit! Die Branchenleitung.

Lebens- und Genussmittel-Branche.

Hausdiener, Packer u. Radfahrer a. d. Bäckereien, Konditoreien, Schlächtereien, Fisch-, Wild-, Geflügel-, Kolonialwaren-, Delikatess-, Obst-, Gemüse-, Chokoladen-, Zigarren-Geschäften usw.

Am Montag, den 10. April, abends 8 1/2 Uhr, findet im **Arbeitsnachweis**, Alte Leipzigerstraße 1, eine äußerst wichtige

Branchen-Versammlung

statt.

Tages-Ordnung:

1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Branchenanglegenheiten. Kollegen! Da durch Gründung einer besonderen Branche für die in den obengenannten Geschäften tätigen Kollegen einem schon lange empfundenen Bedürfnis abgeholfen und dieselbe auch in bezug auf Lohn- und Arbeitsbedingungen von tief einschneidender Bedeutung ist, so erwarten wir einen wirklich volkshilfigen Besuch.

Bringt die Unorganisierten mit! Die Branchenleitung.

Aufruf

an die Kollegenschaft Gross-Berlins!

Wir geben hierdurch bekannt, daß von den verschiedensten Firmen der Abzahlungs-, Nähmaschinen- und Bekleidungsbranche eine außerordentliche Reklame zwecks Gewinnung neuer Kundenschaft gemacht wird.

Wir ersuchen höflich, derartige Geschäfte nur mit „organisierten“ Einkassierern bezw. Agenten abzuschließen und machen gleichzeitig darauf aufmerksam, daß von unserer Organisation für das Jahr 1911 eine

rosa Legitimationskarte

zwecks Kontrolle der Mitgliedschaft herausgegeben ist, welche monatlich gestempelt sein muß. Alle anderen Karten haben keine Gültigkeit mehr.

Beim Kauf von Möbeln oder Nähmaschinen, sowie beim Abschluß von Feuer-, Diebstahl-, Lebens- oder Haftversicherungen verlange man stets die „rosa“ Legitimationskarte.

Diesbezügliche Auskunft erteilt gern

Die Branchenleitung der Einkassierer u. Paffenboten. J. A.: F. r i e d r. L u c k o w, Fehrbellinerstr. 8.

Einkassierer und Kassenboten.

Am Charfreitag, den 14. April 1911, veranstalten wir eine

Fußpartie durch den Grunewald.

Treffpunkt vormittags 10 Uhr im Restaurant „Zur Kockstrappe“, Am Spandauer Berg, Ecke Magden-Allee,

5 Minuten vom Bahnhof Westend.

Tour: Vom Restaurant „Zur Kockstrappe“ die Döberitzer Heerstraße entlang zum „Alten Freund“ auf der Kaiserinsel „Nischelswerder“. Um 1/2 Uhr Abmarsch nach Schildhorn (herrliche Pavil-Partie), hier selbst Kaffeepause, nachdem Abmarsch nach Station Grunewald (interessante Waldpartie).

Die Frauen und erwachsenen Kinder unserer Kollegen sind willkommen und können an der Partie teilnehmen.

Die Branchenleitung erwartet, daß die Kollegen aller Betriebe sich vollzählig einfinden. Wiederbücher werden besorgt. Die Branchenleitung.

NB. Kollegen aus anderen Branchen können sich ebenfalls beteiligen. Alle Kollegen fahren mit der Stadtbahn bis Bahnhof Westend.

Vertrauensleute

der Chemikalien-, Drogen-, Apotheken-, Sellen-, Parfümerien-Branche usw.

Am Mittwoch, den 5. April, abends 8 Uhr, Engel-Ufer 14/15, Zimmer 27, findet eine äußerst wichtige

Zusammenkunft sämtlicher Vertrauensleute oben genannter Branche statt.

Tages-Ordnung: 1. Abrechnung der Billets vom Lichtbilder-Vortrag. 2. Aussprache über unseren neuen Agitationsplan für das Jahr 1911. 3. Verschiedenes. Erscheint alle, keiner darf fehlen! Sollte ein Vertrauensmann verhindert sein, so ist ein Vertreter zu entsenden.
Die Branchenleitung. J. A.: Paul Binnecke.

Hausdiener und Packer aus der Damen-, Herren-, Pelz-, Kinder- und Blusen-Konfektion, Hut-, Mützen-, Putzfedern- und künstlichen Blumen-Branche.

Am Montag, den 3. April, abends 8 1/2 Uhr, im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. 1.

Branchen-Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

Kein Trinkzwang.

In Anbetracht der wichtigen Tages-Ordnung erwartet das Erscheinen sämtlicher Berufskollegen
Die Sektionsleitung.

Sektion II.

Transportarbeiter.

Möbelpacker, Kutscher u. Transportarbeiter.

Die Hochsaison im Möbeltransportgewerbe ist im Gange. Die Möbeltransport-Unternehmer benutzen diese Zeit, um in wirtschaftlicher Beziehung ihre Interessen zu wahren. Wir richten deshalb an alle organisierten Kollegen das dringende Ersuchen, während dieser Zeit in den Betrieben eine unermüdete Agitation zur Gewinnung neuer Mitglieder für den Verband zu betreiben. Alle indifferenten Kollegen, die dem Verbands noch nicht angehören, müssen diesem als Mitglieder zugeführt werden.

Nur durch eine starke Organisation werden die Möbeltransportarbeiter imstande sein, auch ihre wirtschaftlichen Interessen wahrnehmen zu können.

Ferner ist es Pflicht der Kollegen darauf zu achten, daß diejenigen Möbelpacker, welche von außerhalb nach Berlin begleiten, nach der Verbandszugehörigkeit befragt werden.

Laßt Euch die Legitimationskarte des Verbandes zeigen!

Kollegen! Stärkt Eure Reihen, haltet hoch Euren Verband!
Die Sektion II. J. A.: Albert Uthoff.

Achtung! Betriebsvertrauensleute und Mitglieder der einzelnen Branchenleitungen.

In letzterer Zeit sind vielfach Kollegen aus Ihren Betrieben als Betriebsvertrauensleute ausgeschieden, ohne ihrer Branchenleitung, bzw. der Sektion II hiervon Mitteilung gemacht zu haben. Wir richten deshalb an alle unsere Funktionäre das dringende Ersuchen, beim Ausscheiden aus Ihren Betrieben, sowie bei jeder Wohnungsveränderung Ihren Branchenberatern oder der unterzeichneten Sektionsleitung hiervon sofort Mitteilung zu machen. Die Mitteilung kann schriftlich am besten durch Postkarte erfolgen. Hierbei muß die Betriebsstätte sowie die Branchenzugehörigkeit, ob Rollkutscher, Geschäftskutscher, Kellerarbeiter usw. mit angegeben werden. Ferner bitten wir dringend, beim Ausscheiden aus dem Amte als Verbandsfunktionär um sofortige Rückgabe der grünen Legitimationskarte. Alle derartige Meldungen sind im Zimmer 88, Engelufer 15, abzugeben.

Die Sektionsleitung. J. A.: Albert Uthoff.

Sonntagsruhe!

In letzterer Zeit mehren sich die Beschwerden im Verbandsbüro darüber, daß unsere Kollegen Kutscher in verschiedenen Fuhrbetrieben des Sonntagsvormittags nach 10 Uhr noch mit allerlei Arbeiten auf den Fuhrhöfen beschäftigt werden. Da jede derartige Beschäftigung ein Verstoß gegen die gesetzliche Bestimmung über die Innehaltung der Sonntagsruhe ist, ersuchen wir unsere Kollegen, wo ihnen derartige Uebertretungen seitens der Fuhrherren bekannt werden, dem Verbandsbüro im Zimmer 88 genaue Mitteilung darüber zu machen.

Die Sektionsleitung. J. A.: Albert Uthoff.

Rollkutscher, Begleiter, Stalleute u. Bodenarbeiter aus allen Speditionsbetrieben Berlins!

Am Sonntag, den 9. April 1911, vormittags 10 1/2 Uhr,

Grosse Versammlung

bei Anton Böler, Weberstr. 17.
Tages-Ordnung: „Die heilige Dreieinigkeit: Gelsbach, Krummstab und Säbel.“ Referent: Redakteur Paul Müller.
In Anbetracht der äußerst wichtigen Tages-Ordnung erwarten wir, daß alle Kollegen zu dieser Versammlung unbedingt erscheinen! Kein Kollege darf fehlen! Das Verbandsbuch ist mitzubringen und am Eingang des Saales vorzuzeigen.
Die Branchenleitung. J. A.: Fritz Werner.

Letztergerüstbauer.

Kutscher und Platzarbeiter aus allen Betrieben Berlins und Umgebung.

Am Sonntag, den 9. April 1911, vorm. 10 Uhr, im Saale des Arbeitsnachweises des Verbandes, Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, I. Stfl. III

Grosse Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag: Bedeutung des 1. Mat. 2. Diskussion. 3. Berichterstattung der Lohnkommission über den Lohnstarif. 4. Verbandsangelegenheiten.

Kollegen! Erscheint alle Mann in dieser Versammlung! Bringt die unserem Verbands noch fernstehenden Kollegen mit. Neue Mitglieder werden aufgenommen.

Betragsmarken für die Unfall-Unterstützungs-Kasse sind in dieser Versammlung zu haben, ferner bei Goldmann, Engel-Ufer 12, und bei Jul Reibitz, Tempelhofer Berg, im Lokal.
Die Branchenleitung.

Weissensee.

Kutscher aller Branchen, Hausdiener, Packer, Lagerarbeiter und Arbeiterinnen.

Am Sonntag, den 9. April, abends 7 Uhr,

Große Versammlung mit Frauen

im Lokale von Deudert, Berliner Allee, Ecke Streufstr.

Tages-Ordnung: „Die Waffen im Kampfe zur Befreiung des Proletariats.“ Referent: Kollege Otto Franke aus Duisburg. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten.

Kolleginnen und Kollegen! Erscheint alle vollzählig in dieser Versammlung. Nach Schluß der Versammlung gefelliges Beisammensein mit Tanz.

Die Bezirksagitationskommission.

J. A.: Weglaugl.

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

Am Donnerstag, den 6. April, abends 7 Uhr, findet im Lokale von Reichenbach, Kiekerstr. 1, eine

Bezirks-Versammlung

für die im Norden und Nord-Westen beschäftigten Kollegen statt. — Am Freitag, den 7. April, abends 7 Uhr, findet im Lokale von Bähr, Stralauer Allee 47, eine

Bezirks-Versammlung

für die im Osten, Süd-Osten und Zentrum beschäftigten Kollegen statt.

Tages-Ordnung:

1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes. Wir ersuchen die Kollegen für einen guten Besuch der Versammlungen eifrig zu agitieren.
Die Branchenleitung.

Voranzeige!

Geschäftskutscher, Lagerarbeiter und Arbeiterinnen, Wäschekutscher etc.

In der ersten Hälfte des Monats April findet für obige Branche eine Versammlung statt. In derselben wird nochmals über die Erhebung eines Ortsbeitrages von 10 Pf. verhandelt und eine Abstimmung vorgenommen werden.

Zahlreiches Erscheinen der Kolleginnen und Kollegen ist dringend notwendig.

Ort und Zeit der Versammlung wird noch durch Handzettel bekannt gegeben.
Die Branchenleitung.

Jugend-Abteilung.

Am Sonntag, den 9. April, nachmittags 8 Uhr, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c:

Versammlung für die Schulentlassenen jugendlichen Arbeiter.

Tages-Ordnung: Der Eintritt des jugendlichen Arbeiters in das Berufsleben. Freie Aussprache. Bekanntgabe der nächsten gefelligen Veranstaltungen. In dieser Versammlung sind die Schulentlassenen Jugendlichen sowie deren Eltern freundlichst eingeladen.

Versammlungen.

Abteilung Schönhäuser Vorstadt I am Sonnabend, den 1. April, abends 1/2 9 Uhr, bei Dröge, Kuglerstr. 6.
Tages-Ordnung: Die Nahrungsmittel und ihre Verfallsung. Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Süd-West am Mittwoch, den 5. April, abends 1/2 9 Uhr, bei J. Thomsen, Giesensaustr. 80.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Osten am Sonnabend, den 8. April, abends 1/2 9 Uhr, bei Schneider, Friedenstr. 67.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Abteilung Prenzlauer Vorstadt am Sonnabend, den 8. April, abends 1/2 9 Uhr, bei Brandt, Prenzlauer Allee 48.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes.

Jugendliche Kollegen! Um die Agitation unter den Schulentlassenen zu einer erfolgreichen zu gestalten, ist es dringend notwendig, daß jeder jugendliche im Hause und auf der Arbeitsstelle zum Eintritt in die Jugendsektion aufordert, und die Unwissenden mit unseren Bestrebungen vertraut macht.
Die Sektionsleitung.

Mitglieder der Allgemeinen Ortskrankenkasse gewerblicher Arbeiter und Arbeiterinnen.

Am Mittwoch, den 5. April 1911, abends 8 1/2 Uhr,

Mitglieder-Versammlung

im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Dr. Weyl über Wasserheilverfahren. 2. Kommissionsbericht.

Es ist notwendig, daß sämtliche Kollegen, welche obiger Krankenkasse angehören, diese Versammlung unbedingt besuchen.
Die Bezirksverwaltung.

Sektion IV.

Branche der Geschäfts- und Privat Kraftwagenführer.

Unsere nächste Versammlung findet am Sonntag, den 23. April, im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c, statt.

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

Nachdem:

Gemütliches Beisammensein

mit Gesangs- und humoristischen Vorträgen, Rezitationen und Tanz.

Wir ersuchen die Kollegen, für einen guten Besuch dieser Veranstaltung sorgen zu wollen.

Die Branchenleitung.

Kraftdroschkentührer.

Am Mittwoch, den 12. April 1911, abends 8 Uhr, findet im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Saal 3, eine

Vertrauensmänner-Versammlung

statt. Es ist Pflicht, daß von jedem Betrieb ein Vertreter entsandt wird.

Die Branchenleitung.

Berliner Lokales.

Am 15. März wurde, nach einer Fahrt vom Anhalter Bahnhof nach Friedrichstr. 134, eine schwarze Blüschbede versehentlich mit aus einer Kutscherkutsche genommen. Dieselbe ist im Pensionat Oberländer, Friedrichstr. 134, abzuholen.

Eine Stunzmaschine mit Schwänzen ist am Sonnabend, den 25. März, in einer hellen Kraftdroschke, welche von der Joachimshalerstraße nach der Karlstraße und von da bis zur Uhlandstraße fuhr, liegen geblieben. Abzugeben: Reichstr. 5, 2. Et. bei Paasche.

Der Kollege Chauffeur, der Sonntag, den 26. März, früh 1/2 5 Uhr, zwei Damen und zwei Herren von Brauerei Friedrichshain nach Warschauer-Ecke Kopernikusstr. gefahren hat, und statt 50 Pf. ein Gehirntück bekam, wird gebeten, das jubel erhaltene Geld an G. Seiffert, Ribauerstr. 1, zu senden, da von dem Verlust ein Kollege Hausdiener betroffen wird.

Cöpenick und Umgegend.

Bezirk Adlershof. Am Sonnabend, den 8. April, abends 8 Uhr, bei Ubricht, Sedanstr. 8/4:

Bezirks-Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag von Frä. Pöhlitz, Berlin. 2. Diskussion. 3. Unser Stiftungsfest. 4. Verschiedenes.

Wir erwarten, daß ein jeder Kollege für einen zahlreichen Besuch dieser Versammlung rege agitiert.

Die Billets zum Stiftungsfest gelangen zur Ausgabe.
Die Bezirksleitung.

Bezirk Adlershof. Am Sonntag, den 14. Mai 1911, bei Wüstlein:

Feier des 5. Stiftungsfestes

unter Mitwirkung des Gesangsvereins Frohsinn, Adlershof, M. d. A.-S.-B., der Damen-Abteilung des Arbeiter-Turnvereins, des Radfahrvereins „Vorwärts“, M. d. A.-S.-B., Ring-Sportverein „Deutsche Kraft“, M. d. A.-S.-B., „Berliner Ull-Trio“.

Festrede,

gehalten vom Landtagsabgeordneten Genossen Liebknecht.

Konzert. ••• Tanz. ••• Kinderbelustigungen.

Eintritt 25 Pf.

Herren, welche am Tanz teilnehmen, zahlen 50 Pf. nach.

Die Kaffeeküche ist von 2 Uhr ab geöffnet.
Die Kollegen sämtlicher Bezirke treffen sich um 2 Uhr bei Ubricht, Adlershof, Sedanstr. 8/4.

Die Bezirksleitung. Das Festkomitee.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Rettig, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.