

Courier

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-Numm. pro Quart. franco geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzeitungliste eingetragen.

Redaktion u. Expedition: Berlin SO. 16, Engelufer 21
Telephon: Amt Moritzplatz, 950 und 11864
Besöff. 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 14.

Berlin, den 7. April 1912.

16. Jahrg.

Zweimalhunderttausend Streiter.

Rastlos vorwärts müßt Du streben,
Nie erndest Ruhe stehn,
Wißt Du die Vollendung sehn;
Müßt ins Breite Dich erstrecken;
Soll sich Dir die Welt gestalten;
In die Tiefe müßt Du stigen,
Soll sich Dir das Wesen zelaen;
Nur Beharrung führt zum Ziel.

Alle Gebilde moderner Technik und Kultur sind ein Produkt organisierter Arbeit. Der Einzelne als solcher war wohl in der Lage ein Grabsteindenkmal zu schaffen, nie aber den Dampfzug, der Einzelne kann eine Lehmhütte bauen, nie dagegen einen Palast, der Einzelne vermag einen Fußweg auszutreten, niemals aber eine moderne Kunststraße herzustellen. Die Verfeinerung der Kulturbedürfnisse bedarf als Grundlage ihrer Schaffung des zielbewußten Zusammenwirkens vieler verschiedenartig ausgebildeter Gehirne und Hände. Die moderne Maschinen-„Kultur“ besteht aus Millionen Räder und Hebeln, deren inniges Zusammenwirken das Riesengetriebe in Gang hält. So ist die Grundlage der ganzen menschlichen Arbeit eine einzige imposante Organisation nicht nur der Produktion, sondern auch der Verteilung der Werte.

In dieser grandiosen Organisation ist der einzelne Schaffende ein winziges Atom, dessen Sein und Nichtsein in keiner Weise den Gang der Weltmaschinerie beeinflussen kann. Der Einzelne ist deshalb, wenn ihm nichts anderes als der Wert seiner Arbeitskraft zur Verfügung steht, ein hilf- und schutzloses Individuum. Stark und den Arbeitsprozeß erheblich beeinflussend wird der Einzelne erst, wenn er die Forderung der Stunde erkennend, sich mit Seinesgleichen zu Tausenden, Zehntausenden, Hunderttausenden zum gleichen Zweck und Ziel vereinigt. Erst diese, präzise wie ein Uhrwerk zusammenwirkenden Massen, sind imstande die Rechte des Einzelnen zu wahren, sind imstande den Kampf gegen Ausbeutung und Unterdrückung mit einem ihrer Zahl entsprechend wachsenden Erfolge führen zu können.

Diese elementaren Grundsätze tatsächlicher Erkenntnis hat der fast ins Unermeßliche anwachsende moderne Kapitalismus der deutschen Arbeiterschaft mit Keulenschlägen eingebläut. In Konsequenz dieser Erkenntnis haben die deutschen Arbeiter in ihrer weitaus größeren Mehrzahl aufgeräumt mit den Zwerggewerkschaften und Lokalvereinen, sind sie

mit ständig steigender Kraft an der Arbeit, Riesenorganisationen als zweckmäßige und dienliche Waffen in ihrem Existenzkampf zu schaffen.

So sehen wir den im neuen Jahrhundert das allseitige Bestreben aller ihre Klassenlage erkennenden Proletarier, Gewerkschaften, wirtschaftliche Kampforganisationen zu bilden, die Hunderttausende Mitglieder und Millionen Kriegsfonds zählend, titanenhaft in den Kampf ums Dasein der Massen eingreifen.

Vor diesen herkulischen Riesen allein, wird es den kapitalistischen Ausbeutern die mit der Existenz des vereinzelt Arbeiters bisher nur Schindluder gespielt haben Angst und Bange. Gegen sie ruft der moderne Kapitalismus, an seinen eigenen Kräften verzweifelnd, Büttel und Militär, Gesetz und Strafgericht, Kirche und Teufel, gelbe Feiglinge und sich selbst prostituierte Streikbrecher zu Hilfe, um seinen Mehrwert zu profit aufrechterhalten, seine Tasche auf Kosten des arbeitenden Volkes zu füllen, sich den Ertrag der Kopf- und Händearbeit der Massen aneignen zu können.

Trotz allen diesen Machtmitteln rücken die in ihren Riesenverbänden gut geschulten, fest und zäh wie Stahl zusammenhaltenden Proletarier Schritt um Schritt auf dem Kampfterrain vor und jagen den Kapitalisten eine Stunde Arbeitszeitverkürzung nach der anderen, eine Mark Mehrlohn nach der anderen ab. Und dieses Vorwärtsdrängen es nimmt kein Ende dank den Riesenorganisationen, die aller Auszehrung der Massen durch Aussperrungen und sonstige Maßregeln trocken und selbst wiederholt geschlagene Truppen immer wieder von neuem in den Kampf und so zum endlichen Siege führen. Es ist ein gigantisches Ringen dieser Kampf um ein Stückchen mehr Brot, um ein Plätzchen an der Sonne, wie ihn die Welt bisher noch nie gesehen.

Wiel später als die sogenannte gelehrte Arbeiterschaft kamen die deutschen Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter zur Erkenntnis, daß auch sie sich eine machtgebietende Gewerkschaftsorganisation schaffen müssen, um im Kampfe ums Dasein nicht erbarmungslos zermalmt zu werden. Aus dem harten unbearbeiteten Boden sprossen erst im Anfang des letzten Dezenniums des vergangenen Jahrhunderts einige zu be-

scheldene Blümlein, genannt Lokalvereine, hervor. Obwohl selber von äußerst schwacher Körperkonstitution, der gegenseitigen Hilfe nur zu sehr bedürftig, wehrten sich diese zarten Gebilde gegen den Gedanken der Zentralisation, angeblich um ihrer Freiheit willen. Doch was das Groß der damals organisierten Kollegenschaft nicht wollte, den Zentralverband, die wirtschaftlichen Verhältnisse haben diese Organisationsform verlangt und deren Gewalt hat sie geboren. 1897, im Geburtsjahr unseres Verbandes, zählte dieser 2759 Mitglieder und stand mit dieser Zahl an 56. Stelle unter den deutschen Zentralverbänden. Heute nach 15 Jahren zählt er am Schluß des ersten Quartals **205 000** vollzahlende Mitglieder und hat sich mit dieser Ziffer an die dritte Stelle unter den modernen Gewerkschaftsorganisationen emporgearbeitet, er hat also 53 Verbände zum meist gelernten Arbeiter in der Mitgliederzahl einfach überrannt. Eine so stolze Entwicklung weist keine zweite der deutschen Gewerkschaften auf.

Der Gedanke der Zusammenfassung aller Kräfte, er feiert in unserer Riesenzahl seine Zugkraft, seinen Sieg. Wenn unser Verband zur Zeit das zweite Hunderttausend überschritten hat, dann ist dies in erster Linie dem Zusammenschluß der drei Bruderorganisationen im Jahre 1910 zu danken. Unsere diesbezüglichen Hoffnungen fanden nicht nur prompte Erfüllung, sie wurden zum Teil noch von den Tatsachen übertroffen. Einige Vergleichsziffern werden dies beweisen.

Die Zahl der vereinnahmten Wochenbeiträge im Verbandsverbande betrug in den ersten zehn Jahren 9533 113, in den folgenden fünf Jahren **24 757 629**, davon im Jahre 1911 allein **8 029 349**. In noch größerem Maßstabe sind die Einnahmeziffern der Verbandstasse gestiegen. In den ersten zehn Jahren wurden insgesamt vereinnahmt **3 705 671,43** Mk., in den folgenden fünf Jahren dagegen **12 989 303** Mk., davon im Jahre 1911 allein **4 560 655** Mk. Die gleiche Entwicklung ist natürlich auch bei den Ausgaben eingetreten. In den ersten zehn Jahren wurden insgesamt **3 196 399** Mk. verausgabt. In den folgenden fünf Jahren ist die Ausgabeziffer auf **11 585 858** Mk. gestiegen, davon entfällt auf das Jahr 1911 allein die Summe von **3 803 637** Mk. Es sind eben Riesenaufgaben und -Anforderungen geworden, denen unser Verband gerecht werden muß und auch dank der freudigen Opferwilligkeit seiner Mitglieder gerecht werden kann.

Die Ausgaben für Unterstützungen erreichten in den ersten 10 Jahren die Höhe von **649 162,97** Mk., in den folgenden 5 Jahren dagegen **3 834 610,30** Mk., davon im Jahre 1911 allein **1 408 956,31** Mk.

Für Lohnbewegungen und Streiks wurden verausgabt in den ersten 10 Jahren **694 934,89** Mk., dagegen in den folgenden 5 Jahren **1 757 923,69** Mk., davon im Jahre 1911 allein **591 466,94** Mk.

Aus diesen Ziffern geht mit aller Deutlichkeit hervor, wie sehr der Verband sich zu einer starken Stütze der Kollegenschaft in allen Notfällen des Lebens herausgebildet hat und wie hohe Summen er daran gewendet, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Kollegenschaft in die Höhe zu bringen.

Gleich glänzende Erfolge weist auch die Verbandsarbeit auf dem Gebiete der Arbeitsvermittlung auf. In den ersten 10 Jahren wurden in unseren Arbeitsnachweisen insgesamt **55 236** Stellen gemeldet und konnten davon **36 279** mit Verbandsmitgliedern besetzt werden, in den folgenden 5 Jahren wurden **163 914** Stellen gemeldet und davon **137 760** besetzt. Im Jahre 1911 allein wurden **54 908** Stellen gemeldet und **47 326** besetzt. Diese Zahlen beweisen, daß die verschiedenen Verwaltungen es nie versäumt haben, dem Ausbau des Arbeitsnachweises ihre regste Aufmerksamkeit zu widmen. Wieviel an Mehrlohn für die Kollegenschaft durch den Arbeitsnachweis im Laufe der Zeit herausgeholt ist, läßt sich nicht zahlenmäßig erfassen, es steht aber fest, daß die betreffende Summe wirklich keine kleine ist.

Die Haupttätigkeit des Verbandes konzentrierte sich natürlich auf den Kampf um bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Im Laufe der ersten 10 Jahre stellte unsere Organisation für **102 423** Personen in **5590** Betrieben Forderungen der verschiedensten Art. In den letzten 5 Jahren wurden dagegen in **14 230** Betrieben für **209 910** Beteiligte Forderungen gestellt. Für die Jahre 1907—1911 inkl. wurden **1211** Tarife in **8852** Betrieben mit **84 709** Beteiligten abgeschlossen.

Vergleichszahlen der erzielten Erfolge in Bezug auf Lohnerhöhung und Arbeitszeitverkürzung stehen uns nur aus den Jahren 1904—1906 und 1907—1910 zur Verfügung. Für 1911 liegen die diesbezüglichen Endzahlen noch nicht vor. In den Jahren 1904 bis inkl. 1906 wurde durch die Verbandsstätigkeit ein Mehrlohn von **6 361 646** Mk. für die

Kollegenschaft erkämpft, in den folgenden 4 Jahren betrug diese Summe **9730 952** Mk. Die Arbeitszeit wurde 1904 bis inkl. 1906 um **144 978** Stunden, in den folgenden 4 Jahren um **118 520** Stunden verkürzt. Das Jahr 1911 hat auf dem Gebiete der Erfolge bei Lohnkämpfen alle vorhergehenden weit übertroffen, das geht schon aus der Zahl der bei den Bewegungen Beteiligten hervor.

So mehren sich denn mit der Zahl der Mitglieder in gleicher Progression die Zahl der Lohnkämpfe, aber auch zugleich deren Erfolge. Letztere trotzdem uns die stets ansteckenden Arbeitgeberverbände unseren Bestrebungen einen immer hartnäckiger werdenden Widerstand entgegensetzen. Mit diesem Widerstand wächst freilich andererseits auch das Klassenbewußtsein der Kollegenschaft, ja vielfach wird es erst daraus geboren. So ist es nicht nur die Macht unserer Zahl, sondern auch die sich stets mehr befestigende Ueberzeugung der Kollegenschaft von der dringenden Notwendigkeit der Gewerkschaftsorganisation, die uns stets neue Erfolge und Siege bringt.

Auch unser Kriegsfond hat in den letzten 5 Jahren eine nicht unbedeutende Erhöhung erfahren. Wir verfügten Ende 1906 in Haupt- und Ortsklassen über einen Bestand von **509 279** Mk., am Ende des Jahres 1911 dagegen über **1 845 053** Mk. Diese Summe ist freilich angesichts der Mitgliederzahl eine noch bescheidene zu nennen und bedarf sehr wohl kräftiger Stärkung. Immerhin ist dies aber schon ein Fond, der den Scharfmachern ein gelindes Grauen einflößt und sie Verhandlungen mit unserer Organisation bei etwaigen Konflikten zugänglicher macht.

Die Mitgliederzahl des Verbandes verteilt sich der Zahl nach, am Schluß des Jahres 1911, wie folgt auf die verschiedenen Branchen: Handelsarbeiter **45 839**, Rutscher und Fuhrleute **38 101**, Droschken- und Personensfuhrwerkstutscher **7329**, Bierfahrer **4507**, Expeditions- und Speicherarbeiter **19 117**, Kohlenarbeiter **6051**, Hafenarbeiter **22 341**, Binnenschiffer und Flößer **11 175**, Seeleute **10 873**, Straßenbahner **9261**, Fensterputzer **2298**, Hilfsarbeiter **10 787**, Arbeiterinnen **6817**. In diesen Ziffern sind auch **5713** Chauffeure enthalten, die sich auf die verschiedenen Branchen des Fuhrwerkes verteilen. Gegenwärtig zählt der Verband bereits über **400** Verwaltungsstellen, am Ende des Jahres 1911 deren **392**. Diese gruppieren sich ihrer Stärke nach wie folgt:

195 Verwaltungen bis 50 Mitglieder 7 382 Mitglieder			
121	"	50 — 200	" 22 743 "
33	"	200 — 500	" 10 607 "
12	"	500 — 1000	" 7 654 "
20	"	1000 — 3000	" 34 227 "
4	"	3000 — 5000	" 13 761 "
0	"	über 5000	" 108 875 "

Die Hauptmacht unserer Mitgliederzahl befindet sich also in den Großstädten. In der Provinz, in den kleinen Städten muß die Masse der Kollegen erst gewonnen werden. Das wird eine mühsame Arbeit sein, aber sie wird sich sicher lohnen. Damit ist nicht gesagt, daß das Arbeitsfeld in den großen Orten bereits erschöpft ist, ganz im Gegenteil, auch hier sind noch hunderttausende Mitglieder zu gewinnen.

Also dürfen wir jetzt, nachdem das zweite Hunderttausend überschritten ist, durchaus nicht der Ruhe pflegen. Weiter, weiter, rastlos vorwärts, heißt auch jetzt die Parole. Wer rastet, der rostet. Und zu elend sind noch die Arbeitsbedingungen hunderttausender Berufskollegen, zu unmäßig ihre Arbeitszeit, zu niedrig ihr Lohn, zu miserabel ihre Behandlung, als daß wir mit dem Ansturm auf den Kapitalismus, mit der weiteren Niederzwingung der Ausbeutung auch nur einen Augenblick zögern und ruhen dürften. Unser ständiges Rütteln an den Ketten der Knechtschaft hat die Massen der Berufskollegen zum Verbandsgetriebenen, also darf es hierin kein Nachlassen geben, nur dann werden und müssen sich die Kadres der Organisation weiter füllen. Dies, bis wir endlich so stark geworden sind, um allen Stürmen trotzen, die Rechte unserer Kollegenschaft, ihre Lebensforderungen lückenlos mit Erfolg wahren und vertreten zu können.

Verbandskollegen! Ihr alle seid nicht nur berufen, sondern verpflichtet zur Mitarbeit; bei dem Ausbau eurer Organisation. Und wenn sich alle eure Hände für den Verband regen, dann werden wir bald ein weiteres Hunderttausend Mitglieder erworben haben.

Also mit neuer Kraft, frischem frohem Mut auf zu neuer Arbeit!

Vom Lokalverein zum Industrieverband.

Wir leben im Zeitalter der Massenaktionen; im Zeitalter, dem durch die Massen und die Massenbewegung die Signatur aufgedrückt wird. Selbst wer wünscht und sich einbildet, mit der Masse keine Verührungspunkte zu haben, kann sich dieser Bewegung nicht entziehen; in irgend einer Form wird er schließlich doch gepackt — gezwungen Stellung zu nehmen, so oder so. Und sei es auch nur, daß er von jenen komischen Kaffeetrinkern, die sich Individuallisten nennen, durch Verträge, Publikationen zc. belästigt wird. Heute, wo die Masse bewußt wird, daß sie die treibende Kraft der Entwicklung ist, wo also die Masse aufhört, „Masse“ zu sein, wo die Erkenntnis um sich greift, daß das Volksganze aus ungezählten Individualitäten besteht, deren Wille aber seine Kraft schöpft aus der Masse — deren Individualismus aber nichts wäre als leeres Gewäsch, ein Phanton, hätte er nicht die mächtige Rückenstärkung in der Masse; heute, wo gerade die Existenz des Einzelnen den Wert der „Masse“ beweist, — gerade heute können sich überhebliche „Individualisten“ nicht genug tun in der Lobpreisung der „Persönlichkeit“, in der Verhimmelung des „Einzelnen“ und seiner Verdienste um die Allgemeinheit, nicht genug tun in der Herabsetzung des Volksganges. Vor allem die sogenannte „Arbeitgeberzeitung“ schlägt bei der Wertschätzung der „großen“ Männer die tollsten Kapriolen. Entsprechend der besonderen Aufgabe dieser Zeitung und in richtiger Würdigung ihrer Geldgeber, preist die „Arbeitgeberzeitung“ natürlich die „überragende Bedeutung der Kapitalisten“. Auf das Konto dieser — „großen“ Männer ist der ganze wirtschaftliche Aufschwung zu buchen, die Arbeiter haben meistens nur leidend und widerstrebend die Anordnung der „Führer der Menschheit“ ausgeführt. Um die übertragende Bedeutung der Persönlichkeit darzulegen, wird immer wieder Bismarck als Schwurzeuge zitiert. — Welch ein Mann, dieser Bismarck! Wenn das preussische Volk nicht hätte wollen, Bismarck hätte 1834 und 1836 allein gemacht, er hätte 1870 allein den königlichen Charlatan vom französischen Thron gejagt, auf eigene Faust das deutsche Reich „gegründet“. Bismarck hätte es fertig bekommen, denn — er war eine „Persönlichkeit“. Wir haben keine Ursache das Wirken dieses Mannes herabzusetzen, aber wenn irgend jemand, dann ist gerade Bismarck die Bestätigung, daß die Verhältnisse den Menschen machen, nicht der Mensch die Verhältnisse. Und wohin die Pflanze der Individualität führt, erfährt man von Raumann, der seinerzeit in der „Hilse“ schrieb:

„Mir ist ein Abend unvergeßlich, wo Mommsen (der berühmte Verfasser der „Römischen Geschichte“ — Red. d. C.) im privaten Kreise frei über die arm gewordenen Gegenwart sprach. ... Er hielt der Schanden der Bismarckschen Periode für unendlich viel größer, als ihr Nutzen, denn die Gewinne an Macht sah er für zweifelhaft, vorübergehende Werte an, die bei dem nächsten Sturm der Weltgeschichte wieder verloren gehen können, die Wirkung der Persönlichkeit, des deutschen Schicksals, aber hielt er für ein Verhängnis, das nicht wieder gut gemacht werden könne. — Niemals habe ich so sehr empfunden, was für Geist und Geister unter die Räder des Bismarckschen Wagens gekommen sind, wie an diesem Abend.“

Das ist das Komische an dem Kultus der Persönlichkeit: je mehr ein Mensch Individualität ist, desto mehr gehören die andern kleineren Individualisten zur „Masse“, von der sie selbst nur naserümpfend sprechen. Für Bismarck waren alle die „großen“ Männer, die „Individualisten“, vom Schlage Mommsen zc. — nur die Masse, die geleitet werden muß. Auch Kuhn, der Philosophaster der „Arbeitgeberzeitung“, sollte sich hüten, seine gepreizte „Persönlichkeit“ so in den Vordergrund zu schieben: gegenüber den Multimillionären unter den von ihm verhimmelten „Individualisten“ ist er nur einer unter Tausenden, für sie ist er keine Persönlichkeit, sondern Mitglied des Ameisenhaufens, genannt Masse. — Häufig, sehr häufig muß auch Goethe dem „Wert der Persönlichkeit“ seine Autorität leihen. Vor allem die „Arbeitgeberzeitung“-Philosophie hat diese Mode zum gemeingefährlichen Unfug erhoben. Ohne Goethe geht es in fast keiner Nummer der edlen Zeitung ab. Besonders der Spruch:

Höchstes Glück der Erdenkinder ist doch die Persönlichkeit, —

soll die überragende Bedeutung der „Persönlichkeit“ — also des „Führers der Massen“ beweisen. Diesem gesittentlich falsch verstandenen Worte Goethes gegenüber, dürfen wir uns auf ein anderes von ihm berufen: „Was sich mir vor allem aufdrängt, ist das Volk, eine große Masse, ein notwendiges und willkürliches Dasein.“ Und an diesem Goethewort antwortend erklärt Houston Stewart Chamberlain im ersten Band seiner „Grundlagen des 19. Jahrhunderts“: „Daß große Männer wohl die Blüten der Geschichte sind, jedoch nicht ihre Wurzeln.“ Und allen Deduktionen der „Sch-Geister“ schlägt derselbe Verfasser ins Gesicht, wenn er weiter schreibt:

„Es ist ... auffallend, wie unendlich wenig die einzelnen Individualitäten sich ... von einander abheben. Die Menschen bilden ... eine sehr homogene Masse. Neigte sich ein großer Geist von den Sternen über unsere Erde und wäre er imstande, nicht nur unsere Körper, sondern auch unsere Seelen zu erblicken, so würde ihm sicherlich die Menschheit ... so einfüßig dünken, wie uns ein Ameisenhaufen: er würde wohl Krüger, Arbeiter, Faulenzer und Monarchen unterscheiden, er würde bemerken, daß die einen hierhin, die andern dorthin rennen, im

großen und ganzen aber würde er doch den Eindruck erhalten, daß sämtliche Individuen einem gemeinsamen unperfekten Impuls gehorchen und gehorchen müssen. Nicht nur der Willkür, sondern ebenfalls dem Einfluß der großen Persönlichkeit sind äußerste enge Schranken gesetzt. Alle großen und dauernden Umwälzungen im Leben der Gesellschaften haben „blind“ stattgefunden.“ Houston Stewart Chamberlain ist hier auf dem Wege zur materialistischen Geschichtsauffassung, die er natürlich heftig ablehnt, weshalb er seine Zusucht zu dem von ihm selbst in Gänsefüßchen gesetzten Worte „blind“ nimmt. Er hätte anstelle dessen ruhig fortfahren können, daß es die Bedürfnisse der Massen sind, die dem „großen“ Mann erst die „Größe“ gestatten. Es wäre ja auch toll, wenn sich der auf allen Gebieten der Wissenschaft, mit Ausnahme der Gerechtigkeitsverschleierung, die ja auch mit Wissenschaft nichts zu tun hat, überwundene Determinismus (Willensfreiheit des handelnden Individuums), in der Gesellschaftslehre gästliche Aufnahme fände, einzig um einer Anzahl „prominenter“ Herrschaften, den Gaumen zu öffnen. Jede Handlung und sei sie von dem hervorragendsten Individualisten ausgeführt, hat einen bestimmten Beweggrund, entspringt einem „unpersönlichen Impuls“, wie Chamberlain sagt, und der letzte Grund aller Handlungen ist die Masse, die Gemeinschaft, — die Gesellschaft. Die Masse, also die Gesellschaft, ist die Vereinigung aller Individualitäten, und „es gibt kein größeres Wunderwerk in der Welt, als die Disziplin und Bändigung des menschlichen Willens, deren verwirklichte Lösung das Wort „Gesellschaft“ ausdrückt“, schreibt der berühmte Rechtslehrer Rudolf v. Jhering. Ein solches gewaltiges Wunderwerk ist jede disziplinierte und organisierte Masse, und was die „Individualisten“ Mommsen und Raumann ein nicht wieder gut zu machendes Verhängnis nennen; ist nichts weiter, als die stonflatternde einer gesellschaftsgeschichtlichen Entwicklung. Für „Sch-Geister“ hatte die Welt nur Platz, als die Masse noch „Masse“ war; heute, wo die Masse anfängt, die „Sch-Geister“ zu disziplinieren, wo die Masse nur aus Einzel-Individualien besteht, deren Bändigung „das größte Wunderwerk“ ist, heute gelten nur noch große „Wir-Geister“. „Individualitäten“ gibt es heute nur insofern, als sie in der Masse wurzeln, aus der Masse ihre Kraft ziehen. Die einst so verachtete Masse ist Maßstab alles Möglichen, Maßstab aller Größe, Gradmesser aller Kultur geworden.

Wenn wir uns so eingehend mit dieser Frage beschäftigen, so deshalb, weil wir selbst, nicht nur zur Masse zählen, sondern Masse sind. Der Deutsche Transportarbeiterverband zählt in diesem Augenblick 205 000 Mitglieder. Zweihunderttausend organisierte Transportarbeiter! Das ist eine Masse, auf die wir stolz sind. Und wir verlangen, daß auch jeder einzelne dieser 200 000 stolz ist, so stolz auf seine Mitgliedschaft in der Masse ist, wie der unverbesserliche Eigenbrötler vom falschen Stolz erfüllt ist in seiner Isolierung.

Wir haben heute einen Punkt erreicht, der es gestattet, rückwärtend einen Blick zu werfen auf die bisherige Bahn. An dieser Stelle müssen wir uns auf die Hafenarbeiter beschränken. In der Wiege der Hafenarbeiterbewegung stand der Syndikalismus. Für die „Masse“ konnten sich die Hafenarbeiter lange nicht erwarman, die Branchenorganisationen waren ihre Stärke. Die Anfänge der Organisation reichen verhältnismäßig weit zurück. Bereits Anfang der sechziger Jahre führten einige Branchen der Hafenarbeiter erfolgreiche Lohnbewegungen durch. Bei der Gründung der Zentralorganisation im Jahre 1890 fanden sich 6000 Mitglieder bereit, ihre lokale Selbstständigkeit aufzugeben. Die Zahl der zentralorganisierten Hafenarbeiter und ihre Massenverhältnisse entwickelten sich seit 1890 wie folgt:

Jahr	Mitglieder	zunahme	Vermögen	Vermögen
		pCt.	Mt.	pro Kopf Mt.
1890	6000	—	—	—
1891	4513	—	680	0,15
1892 *)	1994	—	878	0,44
1893 *)	1600	—	3620	2,26

Obgleich im Jahre 1891 der Werftarbeiterverband mit 1830 Mitgliedern hinzu kam, nahm die Zahl der Mitglieder doch ständig ab. Vergessen darf allerdings nicht werden, daß die gesamte Gewerkschaftsbewegung unter dem Druck der wirtschaftlichen Abflattung stand. Die Zahl der in den freien Organisationen verbundenen Arbeiter ging von 277 659 im Jahre 1890 auf 223 530 im Jahre 1893 zurück. Die schweren Kämpfe, die sich im Gefolge der Ausperrung wegen der Wasserfeier in Hamburg entspannen, taten bei den Hafenarbeitern ein übriges. Von der gut organisierten Branche der Ewerführer blieben z. B. nur 7 Kollegen bei der Fahne der Organisation. — Mit der Arbeitsgelegenheit hob sich dann aber auch die Zahl der organisierten Hafenarbeiter. Folgende Tabelle gibt darüber Aufschluß:

Jahr	Mitglieder	zunahme	Vermögen	Vermögen
		pCt.	Mt.	pro Kopf Mt.
1894	2021	26,31	6414	3,17
1895	2100	3,91	9097	4,33
1896	5549	164,24	8031	1,45

*) Verband der im Schiffbau und in der Schifffahrt beschäftigten Arbeiter. Von 1894 an nannte sich die Organisation wieder Verband der Hafenarbeiter. Die Werftarbeiter waren wieder ausgeschlossen.

Die Jahre 1894 und 1895 brachten dem Verband keinen nennenswerten Zuwachs. Bedeutend stärker war das Wachstum im Jahre 1896. Den Dank dafür müssen wir den Hamburger Hafenerbetriebsunternehmern darbringen. Das sind Leute, die den Arbeiterhaas mit der Muttermilch eingesogen haben, und da sie augenblicklich nichts schlechteres zu tun hatten, beschloßen sie, die geringen Forderungen, die die Hafenerbetriebe gestellt hatten, abzulehnen. Auf den großen Kampf von 1896/1897 einzugehen, ist hier nicht der Platz. Nur soviel sei bemerkt:

Das Glend der Hafenerbetriebe führte zum Stimmeln. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Hafenerbetriebe waren unter Luder:

Gerade so wie heute.

Die Hamburger Unternehmer hatten die löbliche Absicht — von „allerhöchster“ Stelle dazu aufgemuntert — die Hafenerbetriebe auszubungern. Daß der Kampf für diese Herrschaften nichts war als eine willkommene Abwechslung, daß kein wirtschaftlicher Grund vorlag, den 11wöchigen Streik zu provozieren, gab der beachtliche Laie mit den Worten zu:

Wir können wohl bewilligen, aber wir wollen nicht.

Die Saat dieser ausgeartetsten Herrenmenschen ging kräftig auf. Der Streik von 1896/97 ist mit Recht die Wiedergeburt der Organisationsgenannt worden. Wir geben in nachfolgendem die weitere Entwicklung der Organisation:

Jahr	Mitglieder	zunahme	Vermögen	Vermögen
		pCt.	Mt.	pro Kopf Mt.
1897	11 000	98,23	12 217	1,11
1898	10 037	—	22 628	2,25
1899	8 587	—	45 758	5,33

In diesem Rückgang äußerte sich die naturgemäße Reaktion nach der Anspannung der Streikjahre. Erfreulich war die Entwicklung der Massenverhältnisse. Als jedoch die Zeit die Lauen und Frauen aus den Reihen der Organisation hinausgefegt hatte, entwickelte sich die Organisation wieder — zwar nur langsam, aber der Tiefsand war immerhin überwunden. Der Verband hatte:

Jahr	Mitglieder	zunahme	Vermögen	Vermögen
		pCt.	Mt.	pro Kopf Mt.
1900	11 414	32,92	60 316	5,28
1901	13 719	20,19	102 594	7,48
1902	13 832	0,82	132 927	9,61
1903	13 879	0,34	107 319	7,73
1904	14 054	1,26	119 681	8,52
1905	14 429	1,25	67 339	4,73

Das Jahr 1905 war das erste Jahr der Hochkonjunkturperiode. Die größere Arbeitsgelegenheit regte die Agitationslust mächtig an, häuften aber auch gewaltigen Blindstoss, der bei dem geringsten Anlaß die Flammen des wirtschaftlichen Kampfes emporlodern lassen mußte. Der Anlaß war in vielen Fällen bald gegeben. Die Löhne der Hafenerbetriebe, Innenschniffer und Möher stagnierten seit langer Zeit, teilweise waren sie unter dem Druck der ungünstigen wirtschaftlichen Lage sogar zurückgegangen. Nur sahen die Arbeiter die Profite der Unternehmer ungemessen wachsen, blühen und gedeihen. Aber nicht nur die Profite stiegen, auch die Lebensmittelpreise zogen scharf an. Die Regierung hatte wieder einmal Geld gebraucht, und der Reichstag bewilligte die Stengelsche sogenannte kleine Finanzreform. — Nicht weniger als 63 Streiks und Ausperrungen hatte der kleine Verband in diesen Jahren durchzukämpfen; darunter zwei mit je 1000 Beteiligten, zwei mit je 5000 Beteiligten (Innenschniffer der Elbe und die der Ober) und einer mit 4500 Beteiligten (Schaufelreue in Hamburg). Der Kampf der Innenschniffer der Elbe war noch deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie die größte Firma über den Kopf des Arbeitgeberverbandes hinweg — dessen Verbot zum Trotz — mit den Streikenden einigte. Dadurch war der Arbeitgeberverband schwach gemacht. Diese Kampfesjahre waren natürlich in jeder Richtung für die Organisation von größter Bedeutung. Die Mitgliederzahl stieg bedeutend, während sich die Massenverhältnisse stark verschlechterten, wie folgende Aufstellung beweist:

Jahr	Mitglieder	zunahme	Vermögen	Vermögen
		pCt.	Mt.	pro Kopf Mt.
1906	20 971	45,34	79 250	3,78
1907	25 163	20,01	113 657	4,51

Mit 25 163 v o l l z a h l e n d e n Mitgliedern im Jahresbericht 1907 — bei allen Zahlenangaben sind die Restanten ausgeschlossen — hatte der Verband der Hafenarbeiter und verwandten Berufsgruppen Deutschlands, die größte Mitgliederzahl zu verzeichnen. Mit dem Jahre 1907 hatte die wirtschaftliche Kurve den Kulminationspunkt erreicht — es begann der „Abstieg“, der im Zeitalter der kapitalistischen Weltordnung nur ein Sturz sein konnte. Die „Krisentheorie“ in ihrer alten Bedeutung ist tot, die Krise selbst aber hat die böse Angewohnheit, trotzdem recht wohl und munter zu sein. Die Hafenerbetriebe sind wohl die ersten, die eine Abflattung des Wirtschaftslebens spüren müssen. Auf der vor einigen Tagen abgehaltenen Aktionärversammlung der S. M. L. erklärte Vallin mit Recht, die Seeschifffahrt habe den ersten Anprall einer wirtschaftlichen Ungunst auszuhalten. Die Arbeiter natürlich in erster Linie, die Hafenerbetriebe noch eher als die Seelente. So lange nämlich ein Schiff fährt, muß es volle Besatzung haben, auch wenn es nur halbe Ladung befördert; für die Hafenerbetriebe bedeutet ein nur halbbeladenes Schiff selbstverständlich schon Lohn- und Arbeitsausfall. Greift die Krise um sich, so wird der Hafen zum Becken, in dem sich alles sammelt,

was arbeitslos ist. hinausjagen kann man diese Leute nicht, organisieren aber noch viel weniger und soweit sie in anderen Organisationen sind, ist dieser Weg überhaupt nur mit Vorsicht zu betreten. Alles in allem: die Organisation der Hafenarbeiter hat unter jede Krise schwer zu leiden. Die letzte Krise, die an sich schon nicht von schlechten Eltern war, wurde für die Hafenarbeiter besonders fühlbar, weil in diesen Jahren die Maschine immer mehr Arbeiter aus dem Hafen verdrängte, und außerdem 1000 Kontraktarbeiter dem Verband — für die nächsten Jahre wenigstens — verloren gingen.

Jahr	Mitglieder	Zunahme	Vermögen	Vermögen pro Kopf
		pCt.	Mt.	Mt.
1908	21 944	—	145 720	6,08
1909	22 036	0,42	129 461	5,88

Das erste Halbjahr 1910 zeigte eine lebhaftere Aufwärtsbewegung; die Zunahme betrug etwa 1200 Personen; da aber für alle Fächer für dies letzte halbe Jahr des Hafenarbeiterverbandes keine Ausgaben gemacht sind, so lassen wir es gerostet stehen. Jedenfalls bewies die Zunahme, daß die Absicht der Unerneuerung, den Verband während der Krisenzeit die Luft abzubrühen, glücklicherweise vorbeigeklungen war. Dieser Haß der Unternehmer ist verständlich: es war stets der Stolz des Hafenarbeiterverbandes, eine reine Stammpersonalorganisation zu sein. Mit Händen und Füßen sträubten sich zahlreiche Mitglieder gegen die im Jahre 1904 eingeführte Krankenkassenunterstützung. — Unter dem Gesichtswinkel: Kampf den Unerneuerungskämpfern, wurde zu jener Zeit von vielen Hafenarbeitern sogar das heute gelöste Problem Industrieverband betrachtet. In welchem Maße die Hafenarbeiter um die Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsbedingungen kämpfen mußten und wahrscheinlich auch in Zukunft kämpfen müssen, zeigt folgende Aufstellung. Der Verband führte Streiks oder Aussperrungen (bis 1900 einschließlich, folgen wir der Statistik der G. V., später der Verbandsstatistik):

Jahr	Zahl der Kämpfe	Zahl der beteiligten Personen	Summa der Ausgaben Mt.
1890/91	3	189	3 760
1892	—	—	—
1893	—	—	—
1894	1	109	1 693
1895	—	—	—
1896	9	23 280	1 535 853
1897	—	—	—
1898	—	—	—
1899	1	18	695
1900	3	456	14 998
1901	3	667	17 368
1902	4	209	5 246
1903	4	2 136	77 478
1904	2	529	89 415
1905	11	2 133	124 503
1906	44	10 417	348 513
1907	21	7 841	417 338
1908	18	1 323	58 752
1909	15	1 283	106 062

Das Halbjahr 1910 lassen wir auch hier außer Ansatz, da die Zahlen in den Berichten der Einzelorganisationen enthalten sind. Insgesamt führte der Hafenarbeiterverband in den 19 Jahren seines Bestehens 139 Kämpfe mit 50 290 Beteiligten und einer Ausgabe von 2 801 674 Mt. In jedem Kampf waren durchschnittlich 362 Personen beteiligt, — die durchschnittliche Ausgabe für jeden Waffengang war 20 156 Mt. Die Erfolge der Kämpfe, sowie die der zahllosen friedlichen verlaufenen Lohnbewegungen, sind statistisch nicht nachweisbar. Statistik war immer das Stiefkind im Hafenarbeiterverband; mußte es sein, weil die Hafenarbeiter es nicht anders machten, wie früher wohl die meisten Gewerkschaften: sie stellten einen Beamten an, wenn für zwei reichliche Arbeit vorhanden war. Immerhin geben Zahl und Wirkungsbereich der abgeschlossenen Tarifverträge ein ungefähres Bild des Einflusses der Organisation. Es bestanden Tarifverträge:

Jahr	Zahl der Tarife	Zahl der Betriebe	Zahl der vom Tarif erfaßten Personen
1907	93	992	24 551
1908	85	960	25 702
1909	92	1077	28 497

Wo viel Licht, da viel Schatten, wo so große und schwere Kämpfe, wie im Hafenarbeiterverband, da fehlen auch die Opfer nicht. Die Hafenbetriebsunternehmer führen ihren habereifüllten Kampf gegen die Hafenarbeiter reichlich brutal. Mit Maßregelungen, willkürlichen Lohnabzügen usw. haben sie niemals gefargt. Die Danten: Unterstützungen für Genäßregelte und in sonstigen Notfällen, für Rechtschutz zc. haben stets eine beträchtliche Höhe erreicht. Die lebensgefährliche, gesundheitschädliche und aufreibende Hafenarbeit führte jedes Jahr eine große Anzahl Kollegen auf das Krankenlager und brachte für ihre Familien Not und Entbehrungen. Besonders wenn der Körper durch längere Arbeitslosigkeit der gewohnten Erntemühle entrissen wird, treten viele Leiden auf, die sonst in der Sorge um das tägliche Brot nicht beachtet werden. Um nun auch den Kranken Kollegen die Solidarität zugute kommen zu lassen, beschloß der achte Verbandstag im Jahre 1904 die Einrichtung der Krankenunterstützung, nachdem Sterbegeld schon seit langen Jahren gezahlt wurde. Die Ausgaben des Verbandes seit dem Jahre 1901 für diese Einrichtungen erstreckt man aus folgender Aufstellung:

Jahr	Unterstützung für Genäßregelte und in sonstigen Notfällen	Krankengeld	Sterbegeld	Rechtschutz
	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.
1901	948	—	4 140	2 032
1902	1 923	—	5 590	1 248
1903	1 997	—	7 100	1 326
1904	4 873	5 866	8 350	3 119
1905	7 039	58 267	10 530	3 508
1906	9 998	86 602	12 246	11 088
1907	21 765	130 100	18 940	18 445
1908	15 065	151 444	20 180	10 922
1909	7 432	145 686	18 590	5 595
Summa	71 040	577 965	105 666	57 293

Unbestreitbar hat die kleine Organisation auch auf diesem Gebiet ihren Mann gestanden. — Von Interesse mag es noch sein, wie die Mittel aufgebracht wurden. Zu Anfang dieses Jahrhunderts zahlten die Hafenarbeiter einen monatlichen Beitrag von 0,80 Mt. Der siebente Verbandstag änderte im Jahre 1912 diesen Monatsbeitrag um in einen Wochenbeitrag von 20 Pf., womit für die Klasse ein kleines Geschäft gemacht war. Der achte Verbandstag vom Jahre 1904 brachte dann den Sprung, von 20 Pf. pro Woche auf 45 Pf. — Gleichzeitig wurde jedoch die Krankenunterstützung eingeführt und anstelle der 52 Wochen nur für 39 Wochen Beiträge entrichtet. Die Wintermonate blieben beitragsfrei, da in dieser Zeit die Kollegen unter schwerer Arbeitslosigkeit litten. Der nächste Verbandstag schränkte die beitragsfreie Zeit auf 8 Wochen ein. Die schweren Kämpfe veranlaßten den Hauptvorstand dann, dem zehnten Verbandstag im Jahre 1908 den Antrag auf eine Beitragserhebung von 60 Pf. zu unterbreiten, bei Uebnahme der beitragsfreien Zeit. Der Antrag wurde fast einstimmig angenommen. Dieser Beitrag blieb bis zur Verschmelzung bestehen. Außer dieser regelmäßigen Beitragserhebung hatte der Hauptvorstand das Recht, Extramarke auszusprechen. Im Jahre 1903 mußten vier Extramarke zu je 50 Pf. geklebt werden. Im Jahre 1906 mußten 16 dieser Marke geklebt werden; 1907 waren es 20 und 1908 mußten noch zwei Marke vom gleichen Wert (50 Pf.) geklebt werden.

Man sieht, an Opfermut hat es den Hafenarbeitern bisher nicht gefehlt und wird es ihnen hoffentlich auch in Zukunft nicht fehlen. Es war dem Hafenarbeiterverband nicht vergönnt, sein Jubiläum als selbständige Organisation zu feiern und mancher alte Kollege hat den alten liebgekommenen Namen nur widerstrebend mit dem neuen vertauscht. Aber wie der Individualismus heute auf seinen Individualismus verzichten muß, wenn er sein Köpfelein außerhalb des Volksganzen tummeln will, wie er nur Individualist in der Masse sein darf, die ein weites Feld der Betätigung für jeden Individualismus bietet zum Wohl der Gesamtheit, so dürfen wir Bergangenes nicht betrauern, sondern müssen uns eins fühlen mit der Masse, mit dem Ganzen der Transportarbeiter. Und wir können es leicht Herzen, stehen wir doch nicht am Grabe unserer bis herigen Mühe, nicht am Grabe unserer alten Organisation, sondern an der Wiege der neuen. Wohl dürfen wir den freudigen Blick zurückwerfen des Weges, den wir gingen, stolz auf das, was wir waren und errangen, aber vor uns liegen neue Aufgaben. Und ein heller, lichter Weg weist zum nächsten Ziel — und das Ziel heißt:

300 000 Mitglieder!
nicht Hafenarbeiter, sondern Transportarbeiter!

Der Mensch ist frei geschaffen, ist frei
Und würd' er in Ketten geboren.

Die Entwicklung der Berliner Verwaltungsstelle von 1897—1912.

Im Jahre 1907 konnten wir auf das erste Hunderttausend Verbandsmitglieder zurückblicken, und zwar nach zehnjährigem Bestehen unseres Verbandes. Schon damals wurde darauf hingewiesen, daß das zweite Hunderttausend voraussichtlich in einer kürzeren Frist erzielt werden würde. Heute nach weiteren fünf Jahren, also nach 15jährigem Bestehen des Verbandes, ist das zweite Hunderttausend bereits überschritten, wozu Groß-Berlin 46 905 Mann stellt. Diese stattliche Zahl repräsentiert nach jeder Richtung hin eine achtunggebietende Macht im Kampf auf wirtschaftlichem Gebiete. Diese hoch erfreuliche Entwicklung ist um so mehr zu bewundern, als in Rücksicht auf die ganzen Berufsverhältnisse, mit denen wir zu rechnen haben, auch der mit den Dingen vertrauteste Kollege eine derartige Entwicklung vor 15 Jahren nicht vorausgesehen hat. Von unberufener Seite wurde in früheren Jahren sogar die Organisationsfähigkeit der hier in Betracht kommenden Berufskollegen, der sogenannten ungelerten Arbeiter, bezweifelt. Durch unsere gewerkschaftlichen Errungenschaften ist nunmehr erwiesen, was durch eine planmäßige, zielbewusste Agitation möglich ist. — Als in den achtziger Jahren sich in Berlin die Anfänge unserer heutigen Organisation bemerkbar machten und die Handelsreisende sich anschickten, in öffentlichen Versammlungen ihre Lage zu besprechen und gleichzeitig Beratungen pflogen, wie diese aufzubessern ist, machten sich die Berliner bürgerlichen Mütter darüber lustig und höhnten genüßfermaßen über die Annahme der „Hausnechte“, die August, Friedrichs zc., welche durch eine gemein-

James Vorgehen ihre wirtschaftlichen Verhältnisse günstig beeinflussen wollten. Heute nach 15jährigem Bestehen des Transportarbeiterverbandes haben sich die Verhältnisse anders gestaltet. Heute hat man sich auch in Berlin mit der Sache abgefunden und wir nehmen heute in bezug auf Achtung und Anerkennung den uns gebührenden Platz gegenüber den Unternehmern als auch den Gewerkschaften ein.

Als im Jahre 1897 der Transportarbeiterverband auf zentraler Grundlage geschaffen wurde, galt es zunächst, den Gedanken der Zentralisation namentlich bei unseren Berliner Berufskollegen Eingang zu verschaffen. Die Gewerkschaft der damaligen lokalen Richtung ist sehr bald, nachdem die führenden Vertreter die Erfolge des Verbandes auf dem Gebiete der Lohnkämpfe in Berlin nicht mehr von der Hand weisen konnten, Schritt vor Schritt gewichen, und im Jahre 1900 erfolgte bereits der Anschluß des damaligen Lokalverbandes an unseren Zentralverband. — Durch diese erfreuliche Tatsache ist dann an Stelle des Brudersrechts die gemeinsame, planmäßige und erfolgreiche Agitationsarbeit getreten. Die nun erzielten Erfolge machten weitere Kollegenreise auf unsere Zentralorganisation aufmerksam. Im Jahre 1902 schlossen sich der damals bestehende Verein der Mineralwasserarbeiter als auch der bis dahin bestandene Verein der Leitergerüstbauer unserem Verbande an, aus der Erkenntnis heraus, daß sie alleinlebend, einen günstigen Einfluß auf ihre wirtschaftliche Lage den Unternehmern gegenüber nicht ausüben konnten. 1903 führten wir die erste Lohnbewegung der Leitergerüstbauer mit vollem Erfolg durch. Es kam zu einem Tarifabschluß, der unseren Kollegen neben der Regelung der Arbeitszeit, eine Lohnerhöhung von 40, 45 und 50 Pf. auf 60 Pf. pro Stunde brachte. Die erste Lohnbewegung der Mineralwasserarbeiter fand im Jahre 1905 statt. Es gelang, mit einer Anzahl größerer Betriebe einen Tarif abzuschließen, wodurch die Regelung der Ueberstundenbezahlung, als auch eine Erhöhung des Lohnes von 21, 22 und 24 Mt. auf 27 und 28,50 Mt. pro Woche erzielt werden konnte. Nachdem 1904 durch einen erfolgreichen Streit der Müllkutscher als auch der Wehmkutscher für diese ein Tarif zum Abschluß gekommen war, ist im Jahre 1905 auch ein solcher für die Postkutscher und Expeditionsarbeiter sowie für die Speichelarbeiter erfolgt. Alle brachten natürlich nennenswerte Lohnerhöhungen, sogar bis zu 9 Mt. pro Woche und sonstige Vorteile für die beteiligten Kollegen. Diese Errungenschaften gaben uns neuen und besonders wirkungsvollen Agitationsstoff, der uns nicht nur neue Mitglieder, sondern auch neue Agitationsgebiete brachte. Die Lager-, Hof- und Transportarbeiter in der Metallindustrie als auch die Hausdiener, Baker und Kutscher in der Holzindustrie, betrieben in ihren Kreisen Propaganda für den Beitritt zum Transportarbeiterverband. Bis zum Jahre 1900 resp. 1903 waren sich diese Gruppen noch im Unklaren darüber, welcher Organisation sie eigentlich anzugehören haben. Dadurch erstanden andererseits aber auch wieder neue Kämpfer und vor allen Dingen ganz tüchtige Agitatoren für unsere Sache. Später und zwar ab 1905 kamen auch die Bierfahrer und Mitfahrer zc. aus den verschiedenen Brauereigruppen und namentlich aus den Lagerbierbrauereien mehr und mehr zu der Ueberzeugung, daß sie ihrem Beruf nach zum Deutschen Transportarbeiterverband gehören. Tausende von Kollegen dieser Gruppen gehören heute unserem Verbande an und für alle sind im Laufe der Jahre mehr oder weniger Vorteile auf wirtschaftlichem Gebiete durch die Organisation errungen worden, die ohne unsern Verband in dem Maße sicherlich nicht erzielt worden wären. Die Stundenlöhne unserer Kollegen bei der Miesensternia M. G. G. betragen bis zum Jahre 1904: 27½, 30 und im Höchstfalle 32—35 Pf. pro Stunde. — Diese Löhne sind durch das planmäßige Vorgehen der Organisation nach und nach auf einen Anfangsmindestlohn von 40 und 42 Pf. pro Stunde gebracht worden. Diese Löhne stiegen innerhalb einiger Jahre auf 45 bis 50 und 56 Pf. pro Stunde. Ähnliche Vorteile erzielten die Kollegen in der Holzindustrie. Für die Mitfahrer, Stalleute und Flaschentellerarbeiter in den Brauereien sind durch das Eingreifen unseres Verbandes die bis zum Jahre 1906 bestehenden Staffellöhne von 20, 21 und 22 Mt., je nach Dauer der Tätigkeit, abgeschafft und dafür Einheitslöhne von 25, 27, 29 und 30 Mt. pro Woche eingeführt worden. Alles dies dürfte den hier in Betracht kommenden Kollegen genügend Beizeuge für den Wert unseres Verbandes liefern. Wenn wir hier und da schließlich auch mit Fehlschlägen zu rechnen hatten, so war doch im allgemeinen eine aufwärts steigende Entwicklung vorhanden. Dafür war auch durch den Ausbau der inneren Organisation Vorseorge geschaffen. Außer den Betriebsvertrauensleuten kamen bis in den Jahren 1905 und 1906 nach und nach etwa bis 1200 Funktionäre (Bezirksführer) in Betracht, welche die Aufgabe hatten, von den Mitgliedern alle 14 Tage die fälligen Beiträge abzuholen und denselben die Verbandszeitung, „Courier“, zuzustellen. Diese äußerst mühevollen und schwierigen Aufgabe wurde von den betreffenden Kollegen in selbstloser und exakter, durchaus anerkannter Weise durchgeführt. Daß diese Tätigkeit eine in jeder Hinsicht agitatorische Wirkung zeitigte, glauben wir nicht noch durch lange Auseinandersetzungen betonen zu müssen. Die Entwicklung der Mitgliederzahl stellt sich bis zum Jahre 1906 wie folgt:

Jahr	Mitglieder	Jahr	Mitglieder
1897	425	1902	5 806
1898	916	1903	8 120
1899	2732	1904	12 507
1900	8610	1905	17 181
1901	6001	1906	22 390

Aus dieser Aufstellung ist ersichtlich, daß die Mitgliederzahl im Jahre 1901/02 gegenüber dem Jahre

1900 fiel. Dieser Umstand ist darauf zurückzuführen, daß die im Jahre 1900 durch den erfolgreichen Streik der Angestellten der „Großen Berliner Straßenbahn“ gewonnenen Mitglieder anlässlich der bald darauf erfolgten Gründung des selben „Hilfsvereins“ leider wieder austraten. Ferner machte sich Ende des Jahres 1900 bereits eine wirtschaftliche Krise bemerkbar, welche bis zum Jahre 1902 anhielt. Die dadurch eingetretene große Arbeitslosigkeit dürfte als Grund dafür angesehen werden, daß wir den Austritt der Straßenbahner durch Neuaufnahme von Mitgliedern aus anderen Berufen nicht weit machen konnten.

Da in Berlin neben unserem Verbands- auch noch der Verein Berliner Hausdiener, sowie der Verein Berliner Droschkentischer bis zum Jahre 1906 als Konkurrenzorganisationen existierten, hatte sich das Bestreben nach Schaffung einer Einheitsorganisation in den Vordergrund der Agitation gedrängt. — Dieses Bestreben ist durch die Abhaltung des ersten allgemeinen deutschen Transportarbeiterkongresses 1904 und des allgemeinen deutschen Handels- und Handwerksarbeiterkongresses 1906 zu Berlin noch ganz besonders günstig beeinflußt worden.

Der Anschluß beider Vereine erfolgte dann auch in der zweiten Hälfte des Jahres 1906. Was wir in dieser Hinsicht in rastloser, unermüdlicher Tätigkeit seit Jahren sehnlichst erstrebt hatten, ist somit im Jahre 1906, nach 9-jährigem Bestehen unserer Berliner Verwaltung, zur Tatsache geworden. Wir zählten am Ende des Jahres 1906 in Berlin 36 046 Mitglieder. Mit diesem entstand für die Berliner Verwaltung in bezug auf Agitation und Organisation ein neuer Zeitabschnitt. Für die großen Hauptbranchen: 1. Handelsarbeiter, 2. Transportarbeiter, 3. Straßenbahner, und 4. Droschkentischer wurde nun je eine eigene Verwaltung geschaffen. Durch die sich nun notwendig machende Ueberweisung der Mitglieder, von der Stammverwaltung, an die übrigen Verwaltungen 1 bis 4, wurde die bisherige innere Organisation leider gestört. Dazu kam noch, daß der „Courier“ auf Grund eines Beschlusses des Berliner Verbandstages wöchentlich herausgegeben wurde, so daß die Bestellung durch die Bezirksführer im sog. Ehrenamt nicht mehr prompt erfolgen konnte. Wir sahen uns deshalb genötigt, das Staffieren der Beiträge nach und nach durch eigens hierzu angestellte Entlasteter erfolgen zu lassen.

Dieses neue System hatte die einheitliche Beitragskassierung für alle vier Verwaltungen zur Folge. Zu Anfang des Jahres 1908 wurden infolgedessen sämtliche Verwaltungstellen Berlins und Umgegend zu einem Ganzen unter der Bezeichnung: „Bezirk Groß-Berlin“ zusammengelagert und an seine Spitze eine Bezirksleitung gestellt.

Wenn man sich nun auch allseitig mit der Agitation die größte Mühe gab, so war diese doch nicht besonders erfolgreich. Dazu kam, daß inzwischen erneut eine große wirtschaftliche Krise hereinbrach, die durch ihre im Gefolge habende große Arbeitslosigkeit die Agitationsarbeit ebenfalls ungünstig beeinflusste. So kam es, daß während der Krisenjahre — Ende 1907 bis Mitte 1909 — nicht nur kein Fortschritt, sondern leider ein Rückgang der Mitgliederzahl zu verzeichnen war. — Die Zeit des wirtschaftlichen Niederganges ist dann zum weiteren zweckentsprechenden Ausbau der inneren Organisation verwendet worden. Es gelang schließlich, nach allseitiger Verständigung, auf Grund von Beschlüssen der einzelnen Verwaltungen, vom 1. Oktober 1909 ab die einheitliche Bezirksverwaltung „Groß-Berlin“ ins Leben zu rufen. — In Rücksicht auf eine erfolgreiche Agitation ist an Stelle der vier Verwaltungen die Brancheneinteilung mit der Bezeichnung „Sektion“ und zwar mit der Maßgabe getroffen worden, daß außer den bestehenden 4, noch die „Sektion 5“, Industriearbeiter, gebildet wurde.

Daß während der Krisenjahre über außerordentliche Ertragsminderungen auf wirtschaftlichem Gebiete nicht berichtet werden konnte, versteht sich am Bande. Jedoch wollen wir bemerken, daß die mit dem Verein Berliner Droschkentischer zu uns übergetretenen Chauffeure bereits am 27. Dezember 1906 wegen einer angeordneten Lohnreduzierung in einer Anzahl Betriebe in einen Abwehrstreik eintraten. Die Reduzierung bezog sich im wesentlichen darauf, daß den Chauffeuren der gewährte Prozentsatz von 25 auf 20 pCt. herabgesetzt werden sollte. Nach 10wöchigem Streik kam vor dem Einigungsamt der Stadt Berlin zwischen den Parteien eine Einigung zustande, laut welcher 20 pCt. festgelegt, jedoch das Wagenwachsgeb, welches die Kollegen bisher mit 75 Pf. pro Schicht bezahlen mußten, auf 45 Pf. herabgesetzt wurde. Im Laufe der Zeit sind die Droschkenchauffeure erneut in eine Lohnbewegung eingetreten, die mit Erfolg durchgeführt werden konnte, so daß seit dem Jahre 1910 überall wieder 25 pCt. bezahlt werden. Die Warenhausdiener hatten im Jahre 1907 ebenfalls eine Lohnbewegung, die den Erfolg zeitigte, daß mit 4 kleineren Warenhäusern auf friedlichem Wege ein Tarif zum Abschluß gebracht werden konnte. Bei einem größeren Warenhause kam es zum Streik, der dann schließlich auch zum Abschluß eines Tarifs führte. Verschiedene Firmen haben auf Grund der Bewegung ohne besondere Verhandlungen Lohnzulagen bewilligt. Es sind somit ganz erhebliche Vorteile an Lohn, Urlaub und sonstigen Vergünstigungen erzielt worden. Diese Bewegungen konnten nur auf Grund des Zusammenschlusses zu einer Einheitsorganisation mit Aussicht auf Erfolg geführt werden.

Die Mitgliederzahl betrug Ende 1907 für den gesamten Bezirk Groß-Berlin 32 604. Seit dem 1. Januar 1907 steht unsere Organisation mit ihrer Mitgliederzahl an zweiter Stelle unter den Berliner Gewerkschaften. Das Geschäftsjahr 1908 brachte in Rücksicht auf die herrschende Wirtschaftskrise keine wesent-

lichen Fortschritte, vielmehr war in der Mitgliederzahl noch ein Rückgang zu verzeichnen. Diese fiel zum 1. Dezember 1908 auf 29 950. Das Jahr 1909 hatte in seiner zweiten Hälfte eine kleine Besserung der Konjunktur und somit auch wieder einen kleinen Aufschwung zu verzeichnen, so daß wir am Jahres-schluss auf einen Mitgliederbestand von 33 149 zurückblicken konnten. Mit dem Aufstieg der Konjunktur setzte auch im Jahre 1910 ein regeres Agitationsleben ein, wobei die große Kraft der Verwaltung nach dem Zusammenschluß in jeder Richtung zum Ausdruck kam. Aus der nachstehenden Aufstellung ist ersichtlich, wie die einzelnen Gruppen resp. Sektionen an den durchgeführten Lohnbewegungen beteiligt waren:

1. Angriffsbewegungen ohne Streik.

Sektion 1 in 41 Fällen mit 45 Betr. u.	1522	Beteil.
" 2 " 57 " " 208 " "	4523	"
" 4 " 17 " " 20 " "	962	"
" 5 " 4 " " 4 " "	1651	"
Zusammen 119 Fälle mit 277 Betr. u.	8658	Beteil.

Durch diese Bewegungen erzielten die daran beteiligten Mitglieder außer sonstigen Verbesserungen in ihrem Arbeitsverhältnis an Lohnerhöhung die Summe von 17 348 M. pro Woche.



Morgenroth.

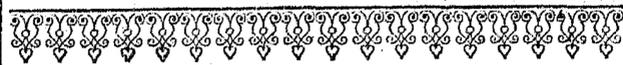
Es zuckt wie roter Nordlichtschein in die tiefe Nacht der Massen. In die unterste Schicht der Menschenwelt, die da lag vergessen, verlassen, hinein der rotglühende Streifen fällt; — nun regt es sich jach, aus allen Tiefen Schläfer werden wach, die Jahrtausende schliefen.

Wohin heute der Weckruf schallt, millionenfach ein Echo hallt dumpf murmelnd Antwort, — ein mächtiger Klang, vorworen-vag, doch schwellend lauter fort und fort und hörbar immer mächtiger von Tag zu Tag.

Aus dem dunkeln Menschenmeer von unten her aufsteigen flackernde Lichter, und in dem gärenden Brausen vor unsern Augen sehn wir heut in einer winzigen Spanne Zeit Jahrtausende vorüberzusen, wie wenn ein Weltendichter uns alles dies erzählt als Traum, wir aber lauschen, entrückt aus Zeit und Raum, begeistert dem Flügeltrauschen der Poesie.

Das ist der neue Weltenlauf, das ist die neue Zeit auf Erden, die Poesie der Wirklichkeit, die nun will zur Wahrheit werden. So wacht der Menschheit Bewußtsein auf!

Die Vorgeschichte geht zu Ende, es rückt heran die Weltentwende. Ein neuer Morgen will nun werden; Der Menschheit Frührot glüht auf Erden!



2. Angriffsbewegungen mit Streik.

Sektion 1 in 6 Fällen mit 6 Betr. u.	97	Beteil.
" 2 " 12 " " 57 " "	2246	"
" 4 " 2 " " 2 " "	93	"
" 5 " 1 " " 1 " "	52	"
Zusammen 21 Fälle mit 66 Betr. u.	2488	Beteil.

Das Resultat dieser Bewegung ist eine Verkürzung der Arbeitszeit von 7 1/2 Stunden und außerdem Erhöhung des Lohnes von 5 152,75 M. pro Woche. Dazu kommen noch eine Anzahl Abwehrbewegungen, die zum größten Teil mit Erfolg erledigt werden konnten.

Die Lohnbewegungen, welche zum größten Teil auf friedlichem Wege durchgeführt worden sind, haben an Zahl alle bisherigen überholt und weisen wir noch besonders darauf hin, daß außer der Gruppe der Transportarbeiter auch die verschiedenen Gruppen der Handels- und Industriearbeiter sowie die Droschkenchauffeure zahlreich an den Bewegungen beteiligt waren. — Ob solche Erfolge durch die einzelnen Vereine erreicht worden wären, gestatten wir uns zu bezweifeln und behaupten, daß dieselben auf Konto des Zusammenschlusses, der Einheitsorganisation, gesetzt werden müssen. Am Schluss des Jahres 1910 hatten wir 39 400 Mitglieder zu verzeichnen.

Durch den Zusammenschluß der drei Verbände — Hafenarbeiter, Seeleute

und Transportarbeiter, 1910, haben wir uns zu einem modernen Industriebund entwickelt. Die diesjährige Verwaltungsstelle der Hafenarbeiter löste sich auf, wodurch uns 308 Mitglieder überwiesen worden sind. Wenn auch heute noch in Berlin einzelne Vereinigungsgruppen sich der modernen Entwicklung entgegenstellen und sich gegen die Schaffung gewerkschaftlicher Industrieverbände sträuben, so macht dies nichts mehr aus. Die Konzentration des Kapitals, der Zusammenschluß der Kleinbetriebe zu Großbetrieben, die Gründung von Unternehmerorganisationen, der Zusammenschluß der Arbeitgeberverbände, werden jene Außenfeind bezwingen und bezehren.

Wir wollen nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß sich im Jahre 1910, anlässlich des Streiks unserer Kollegen Kohlenarbeiter und Kutscher, die denkwürdigen Moabitler Vorgänge abspielten, die über die Reichsbildgrenze Berlins hinaus großes Aufsehen hervorgerufen haben. Gleichzeitig aber wollen wir hierzu bemerken, daß trotzdem verschiedene Kohlen-Großhändler damals den Standpunkt vertraten, mit der Organisation nicht zu verhandeln, und im Hinblick auf die Verhältnisse keinen Tarif mit dem Transportarbeiterverband abzuschließen, dies inzwischen doch geschehen ist. Zu Anfang 1912 ist die im September 1911 begonnene Lohnbewegung der Kollegen Kohlenarbeiter und Kutscher mit dem Abschluß eines örtlichen Tarifvertrages beendet. Zur Zeit ist dieser Tarif von 69 Kohlenfirmen Berlins und Umgegend anerkannt worden. Dieser Umstand dürfte unseres Verbandes auch auf die nachfolgende Entwicklung unseres Verbandes zurückzuführen sein. Das Jahr 1911 hatte in bezug auf Lohnbewegungen etwa dieselben Erfolge zu verzeichnen, wie das Vorjahr. Die Mitgliederzahl stieg auf 46 905. Besonders hervorzuheben ist, daß für die Gruppe der Fensterputzer ein allgemeiner Ortsarif geschaffen werden konnte, der unsern Kollegen außer Anerkennung des Verbandsarbeitsnachweises und sonstiger Vorteile im Arbeitsverhältnis, eine sofortige durchschnittliche Lohnerhöhung von 3 M. pro Woche brachte. Desgleichen ist für die Gruppen der Leitergerüstbauer und Handwerksfahrer ein nach jeder Richtung hin vorteilhafter Tarif zum Abschluß gebracht worden. Ferner hatte die Branche der Hafenarbeiter (Breitertäger) nach dem Anschluß an unsern Verbande ihre erste Lohnbewegung mit Erfolg durchgeführt, die den Beteiligten eine durchschnittliche Lohnzulage von 4 M. pro Woche eintrug.

Weibliche Berufsangehörige werden laut Beschluß des Verbandstages in Nürnberg 1901 als Mitglieder in unsern Verband aufgenommen. Unsere Verwaltung zählt zur Zeit 1833 weibliche Mitglieder.

Die Organisierung der jugendlichen Berufsangehörigen erfolgt laut Beschluß einer Gau- und Ortsvorständekonzferenz im Frühjahr 1906. Am 1. Juli 1906 ist in Berlin die Jugendabteilung gegründet und mit der Agitation dementsprechend eingeleitet worden. Diese Abteilung zählte am 31. Dezember 1911: 1910 Mitglieder.

Mit der Entwicklung unserer Verwaltung auf dem Gebiete der Lohnbewegungen und der Mitgliederzahl haben sich selbstverständlich auch die Verwaltungsausgaben in jeder Hinsicht vermehrt. 1902 hatten wir an Einnahmen 74 443,33 M. zu verzeichnen, der eine Ausgabe von 67 435,73 M. gegenüberstand. Das Geschäftsjahr 1911 brachte uns eine Einnahme von zusammen 1 118 792,95 M., der eine Ausgabe von 1 023 302,13 M. gegenüberstand.

Die gesamten geschäftlichen Ausgaben für die Verwaltung betragen pro 1911: 287 858,70 M. Im übrigen verteilten sich die Ausgaben wie folgt:

In bar an die Hauptkasse abgeliefert	177 113,74 M.
Arbeitslosenunterstützung	137 130,35 "
Krankenunterstützung	191 285,80 "
Streikunterstützung	151 811,42 "
Gemeinnützigkeitsunterstützung	37 397,65 "
Ertraunterstützung	4 531,— "
Verdichtungsbeihilfe	23 045,— "
Rechtschutz	13 034,24 "

Wir können nach alledem mit der bisherigen Gesamtentwicklung so leidlich zufrieden sein. Trotzdem besteht keine Veranlassung, auf unseren Lorbeeren auszuruhen. Wir sind in Berlin noch lange nicht am Ziel angelangt. Es besteht trotz der 46 905 Mitglieder immer noch eine große Entwicklungsmöglichkeit, wenn wir in Betracht ziehen, daß am Orte für unseren Beruf 90—95 000 Kolleginnen und Kollegen in Frage kommen. Dazu kommt noch, daß Berlin eine Metropole des Verkehrs ist. Die Entwicklung der modernen Transport- und Verkehrsmittel schreitet vorwärts und finden solche namentlich in Berlin eine umfangreichere Verwendung. Die Kraftfahrzeuge erfordern zu ihrer Führung und Bedienung nur ganze Männer, die nach jeder Richtung hin die heutigen Zeitverhältnisse begriffen haben. Es gilt also, zu beweisen, daß unsere Agitation auch in der Zukunft nicht stillsteht, und wir vielleicht nach weiteren fünf Jahren erneut über eine erfreuliche Aufwärtsbewegung berichten können, die uns dem gesteckten Ziele näher und immer näher bringt.

Was nützt Dir der ererbte Ruhm der Ahnen? Ein starker Strom wird sich selbst den Weg zum Meere bahnen.

Das Erwachen der Transportarbeiter Hamburgs.

Etwas über 15 Jahre sind verfloßen seit der Gründung unseres Zentralverbandes. Fast ebensolange gehört Hamburg diesem an. Was ist alles während dieser verhältnismäßig kurzen Zeit vorgefallen? In kurzem Umriß soll es geschildert werden.

Schon einmal haben wir Gelegenheit genommen, einen Rückblick zu tun. Es war im Mai 1907, als unser Fachblatt "Courier" zum ersten Male einer Auflage von 100 000 Stück pro Woche bedurfte. Knapp 5 Jahre sind verstrichen. Der Gesamtverband kann von einer fast beispiellosen Entwicklung berichten. Die Hamburger Kollegenchaft hat ein gut Teil dazu beigetragen und ist stolz darauf, Gelegenheit hierzu gehabt zu haben.

Wir begnügen uns, das zu berichten, was die letzten 5 Jahre als erwähnenswert brachten.

Eine der unangenehmsten Tatsachen war es, daß wir am Orte mit zwei gegnerischen Organisationen zu tun hatten, dem Verein der Kutscher vom öffentlichen Fuhrwesen und dem Verein der Hausdiener, Kontorböten und Packer Hamburgs. Hierzu kamen die Grenzstreitigkeiten mit dem ehemaligen Verband der Hafenarbeiter und Berufsgenossen. Zwischen diesen und uns bestand zwar ein Kartellvertrag, der Differenzen unumgänglich machen sollte, trotzdem waren solche fast immerwährend vorhanden. Die gegnerischen Vereine und die Grenzstreitigkeiten mit den Hafenarbeitern brachten allen Beteiligten unproduktive Arbeit. Viel Zeit und Kraft ging verloren, die im Interesse der Berufskollegen angewandt, segensreich hätte wirken können.

Mit dem 1. Januar 1907 vollzog der Verein der Kutscher vom öffentlichen Fuhrwesen seinen Uebertritt zu unserem Verband und schied somit als Rivale aus. Damit erhielten wir die Verwaltungsstelle Hamburg II, Droischenkutscher.

Seit Jahren hatten wir versucht, den Verein der Hausdiener, Kontorböten und Packer für die Zentralisation zu gewinnen. Jeder Versuch war umsonst, bis der Münchberger Parteitag einen generellen Beschluß faßte. Die Einigungsverhandlungen kamen in Fluß. Die Parteileitung Hamburgs übernahm die Vermittlung.

Am 7. April 1909 beschloß eine Versammlung des Vereins den Anschluß. Dieser wurde am 1. Mai desselben Jahres perfekt. Wiederum waren wir ein Stück vorwärts gekommen, hatten jedoch damit in Hamburg eine dritte Verwaltungsstelle. Die Reibungsflächen waren geringer geworden. Es waren nunmehr drei Verbandsbüros in Hamburg und in jedem ein bzw. mehrere besoldete Angestellte vorhanden. Ein idealer Zustand war dieses nicht. Die Mitglieder mußten unumgänglich materielle Opfer bringen. Miete, Beleuchtung, Telefon, Reinigung, Heizung, Material usw. kostete bedeutend mehr, als bei Einheitlichkeit der Verwaltung hätte vorausgesehen werden müssen.

Die Verwaltung Hamburg II zog die Konsequenzen und gab am 1. Januar 1910 die "Selbstständigkeit" auf. Bureau und Verwaltung sind vereinigt. Die damals in unseren Reihen vorhandenen wenigen Gegner sind mit der jetzigen Einrichtung mehr als zufrieden.

Jetzt zählen wir noch Hamburg I und III. Wie lange noch, werden die Verhältnisse bedingen, die bekanntlich stärker sind, als Personen.

Die Vereinigung mit unseren Brüdern der lokalen Richtung ist für die Entwicklung der Verwaltungsstelle Hamburg nicht zu unterschätzen. Die Krone aber trägt unstreitbar die Vereinigung der Transport- und Hafenarbeiter sowie Seeleute davon.

Die schwierige Aufgabe, die Schaffung der Einheitsorganisation der Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande gelang endlich nach Umschiffung vieler Klippen.

Alle Grenzen, die die beiden großen Gruppen, Transportarbeiter und Hafenarbeiter, sich gezogen hatten, fielen mit dem 1. Juli 1910. Jetzt war die Bahn frei, um eine volle Entfaltung zu ermöglichen. Gut 1 1/2 Jahr sind seit der Gründung der Einheitsorganisation verfloßen. Die früher bestandenen Schwierigkeiten wolle einem gar nicht mehr einreden. Und doch waren solche vorhanden. Das Streben nach der Einheitsorganisation brachte den Hafenarbeitern Hamburgs, die für sie selbst zunächst notwendige einheitliche Verwaltung. Früher waren in Hamburg 17 Mitgliedschaften und ebensoviele selbständige Verwaltungen, die im Februar 1908 zu einer einheitlichen geschweisßt worden. Das Problem der Hauskassierung harter seiner Erledigung und fand diese in der Einheitsorganisation. Die verschiedenartigen Unterstützungseinrichtungen bildeten ebenfalls Schwierigkeiten.

Alles ist überwunden. Die Wege sind geebnet. Gute Anläufe zur vollen Organisierung aller Berufskollegen sind vorhanden, und wenn einmal über 300 000 Mitglieder unseres Verbandes Revue abgehalten wird, dann wird Hamburg den ihm gehörenden Platz eingenommen haben.

Aber auch jetzt schon ist unser Fortschritt erfreulich. Der Mitgliederbestand war für Hamburg I:

1. Juli 1910: 21 232 (davon Uebertritte Hafenarbeiter 5135, Seeleute 5417); 31. Dezember 1910: 24 908; 31. Dezember 1911: 30 123.

Hamburg III:
1. Juli 1910: 1532; 31. Dezember 1910: 1640; 31. Dezember 1911: 1797.

Der Kassenbestand betrug für Hamburg I 207 768,51 Mk., Hamburg III 29 591,69 Mk.

Das Jahr 1911 brachte 88 Lohnbewegungen mit und ohne Streiks in 687 Betrieben mit 44 346 Beteiligten. Davon entfielen auf Hamburg III 2 Lohnbewegungen in 2 Betrieben mit 24 Beteiligten.

Ein nicht zu unterschätzender Zug ist besonders bei der Ortsverwaltung und den Mitgliedern Hamburg I zu konstatieren in bezug auf Zentralisation.

Wie ist man der Hauptkassse gegenüber feindlich gewesen. So trug die Ortskassse schon immer alle laufenden Ausgaben bei Lohnbewegungen, ausgenommen reine Streikunterstützung. In den letzten 5 Jahren brachte dieses der Hauptkassse eine Entlastung von 17 431,70 Mk. Außerdem führte Hamburg I in den Jahren 1901: 2000 Mk., 1908: 4000 und 1911: 20 000 Mk. zur Stärkung der Hauptkassse extra ab.

Auswärts glaubt man meist, daß in Hamburg eine Agitation kaum notwendig ist. Dem ist nicht so. Gewiß, die Größe unserer Verwaltungsstelle, die Zahl der Mitglieder und die fast immer erfolgreichen Lohnbewegungen veranlaßt einen Teil der Berufskollegen zum Anschluß, ohne besonders dazu aufgefordert zu werden. Wie eine altrenommierte, gute Handelsfirma ohne Kellame an Kundenschaft gewinnt, so geht es auch unserer Organisation. Trotzdem bleibt viel zu tun übrig, da Hamburg einen fortwährenden großen Zugang zu verzeichnen hat.

Hamburg ist an Umfang im Verhältnis zu andern deutschen Bundesstaaten nur klein, aber an Bedeutung mächtig. Ohne Unterbrechung kommen Arbeiter aus Preußen und Mecklenburg zugereist, und soweit es sich um ungelernete Arbeiter handelt, sind wir die meist Betroffenen. Der Hafen, der Handel und der Transport wird zunächst als Arbeitsgelegenheit aufgesucht.

Am 1. Dezember 1905 wurden im hamburgischen Staat 129 418 Bewohner gezählt, die aus Schleswig-Holstein, 56 519 die aus Hannover und 56 865 die aus beiden Mecklenburg stammen. Die Zahlen für 1910 sind noch nicht bekannt, dürften aber schon bedeutend gewachsen sein.

Mit aller Energie ist deshalb versucht worden, die Leute schon in ihrer engeren Heimat für die Organisation zu gewinnen. Hamburg I hat jahrelang Gabenbeiträge geleistet, ohne damals dazu durch das Statut verpflichtet gewesen zu sein. Diesen Beitrag verbandte der Verbandsvorstand zur Umstellung eines Geschäftsführers in Kiel. Die Früchte sind nicht ausgeblieben. Kiel hat sich schön entwickelt, zählt 3300 Mitglieder und erhebt einen Gesamtbeitrag von 70 Pf. pro Mitglied und Woche.

Um vorwärts zu kommen hat Hamburg I mehrfach kleine Verwaltungsstellen des Gau XI mit Geld unterstützt. Das Resultat ist, daß wir in kleineren und mittleren Städten des Bezirks gut vorwärts gekommen sind, und bei Lohnkämpfen mit geringerem Zugang aus dem Gau zu rechnen haben.

Manmangel verbietet uns, auch auf andere Orte, die mit Hamburg in engster Fühlung stehen, einzugehen. Der Gau zählte am 31. Dezember 1911 in 34 Verwaltungsstellen 42 331 Mitglieder.

Am heiligen Tage zählt der Gesamtverband über 200 000 Mitglieder. Stolz und Befriedigung empfinden wir hierüber. Zugleich aber erwacht auch das Verlangen nach 300 000 Mitgliedern. Dieses ist das nächste Ziel, auf das die Gesamtmitglieder unseres Verbandes losmarschieren. Hamburg und die Mitgliedschaften in seinem Gau geloben, immer mit an der Spitze zu bleiben zu wollen.

Das Alte stirzt, es ändert sich die Zeit und neues Leben blüht aus den Ruinen.

Aus Westfalen und Rheinland.

Die Geschichte unserer Organisation in Westfalen und Rheinland ist ein steter Kampf gegen Indifferenzismus, Unbuddigkeit, Mißbilligkeit und Unternehmerbrutalität. Bis in die letzten Jahre hinein konnten wir daher selten Erfreuliches über den Entwicklungsgang unserer Organisation berichten. Der Boden ist hier hart und steinig, und viel Aufklärungsarbeit war und ist für die Zukunft noch nötig, wenn der ausgebreitete Samen der Organisation aufgehen und Früchte tragen soll. Westfalen und Rheinland, der größte und entwickelteste Industriebezirk Deutschlands, war wiederholt der Schauplatz gewaltiger, wirtschaftlicher Kämpfe, die das gesamte Erwerbsleben bis in die Grundfesten erschütterte. Aber selbst diese Meistkämpfe von 1889, 1905 und 1912 haben nicht vermocht, unsere Berufskollegen in größerer Anzahl aus ihrer lethargie aufzurütteln und der modernen Arbeiterbewegung zuzuführen. Jedes Mitglied, das in diesem Bezirke für die Organisation gewonnen worden ist, hat einzeln bearbeitet werden müssen. Bei Beginn unserer Organisationsarbeit, Ende der neunziger Jahre war der Bezirk nicht nur Brachfeld für uns, sondern unsere Berufszugehörigen gehörten zu tausenden Vereinen an, die sich die Bekämpfung der aufstrebenden, modernen Arbeiterbewegung und deren Bestrebungen zum Ziel gesetzt hatten. Auch heute sind sie größtenteils noch Mitglieder der evangelischen und katholischen Arbeitervereine, die unter der Leitung der Geistlichen dieser Konfessionen stehen und die mit dem Hinweis auf die himmlischen Freuden die Mitglieder über das irdische Sammerleben hinwegzutäuschen versuchten. Die Fuhrleute und Kutscher sind Mitglieder der zahlreichen Fuhrmannsbereine. Jedes Dorf und jede Stadt weist einen solchen Verein auf. In den Großstädten sind deren zum Teil zwei und drei anzutreffen. Diese Vereine verfolgen keine idealen Ziele, und bezwecken auch nicht die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder, sondern es sind reine Vergnügungsbereine, in denen die Unternehmer die erste Geige spielen. Diese Herren lassen sich diese Vereine auch manche 100 Mk. kosten, denn sie wissen, daß in der bierseuchenden Stimmung derselben, jedes ernste Streben und Wollen der Mitglieder erstickt wird.

Unter diesen Verhältnissen hatten die Unternehmer leichtes Spiel mit unseren Kollegen. Ihren

Ausbeutungsgelüsten wurde und konnte von den in den Fuhrmanns- und konfessionellen Arbeitervereinen befindlichen Kollegen kein Widerstand entgegengebracht werden. Die rückständigsten, mittelalterlichen Lohn- und Arbeitsverträge haben sich in diesem Bezirk noch bis in die neueste Zeit erhalten können.

Monatliche Lohnzahlung, Kost und Logis beim Arbeitgeber, das sehr häufig jeder Beschreibung spottet, unhumane Behandlung, lange Arbeitszeit und Löhne, bei denen die Kollegen kaum das nackte Dasein fristen können, sind gang und gebe.

Die Pioniere unserer Organisation fanden bei diesen ausgebeuteten und verelendeten Berufskollegen kein leichtes Arbeitsfeld vor. Aber rastlos haben sie gearbeitet. Kein Mißerfolg schreckte sie ab. Wie oft kam es nicht vor, daß in den Orten, wo mühsam ein Dutzend Kollegen für die Organisation gewonnen worden war, die Unternehmer unbarmherzig diejenigen, die es gewagt hatten, an den Silbenseiten zu rütteln, ihre armselige Existenz vernichteten, weil sie die Mitgliedschaft in unserer Organisation als eine Empörung gegen ihr Herrenrecht betrachteten. So mußte in manchen Großstädten des Bezirks erst zwei und drei mal der Versuch zur Gründung einer Verwaltungsstelle gemacht werden, bevor ein dauernder Erfolg zu verzeichnen war. Die Entwicklung unserer Organisation in dem Bezirk und in den einzelnen Städten, zeigt uns, daß nur ganz langsam und unter Anwendung der größten ideellen und materiellen Opfer der Gehalte der Organisation unter den Kollegen Eingang gefunden hat.

In Köln, Düsseldorf und Elberfeld-Barmen faßte die Organisation zuerst festen Fuß. In den ersten 8 Jahren unserer Organisationsstätigkeit brachten wir es in dem Bezirk zu keinen nennenswerten Mitgliederzahlen. Das ist auf die geschichtlichen Verhältnisse zurückzuführen und die verschiedenen zu früh inszenierten und verloren gegangenen Streiks dieser Zeit mögen auch nicht gerade fördernd auf die Entwicklung der Organisation eingewirkt haben.

Seit 1908 ist eine Wendung zum Besseren eingetreten. Die Mitgliederzahlen des Bezirks sind seit diesem Zeitraum rapid gestiegen, ja, sie haben sich vervierfacht.

1897, im Gründungsjahre des Verbandes, zählten wir im Bezirk erst eine Verwaltungsstelle mit 12 Mitgliedern; 1910 waren 3 Verwaltungsstellen mit 158 Mitgliedern vorhanden. Das Jahr 1907 schloß ab mit 29 Verwaltungsstellen und 2564 Mitgliedern und Ende 1911 missterten wir in 35 Verwaltungsstellen 8497 Mitglieder. Die Verwaltungsstellen in Köln, Düsseldorf und Elberfeld haben bereits je die Zahl von anderthalbtausend Mitglieder überschritten. Auf die Entwicklung der Mitgliedschaften in den Rheinstädten hat der Zusammenbruch der drei Transportarbeiterverbände im Jahre 1910 zu einer Einheitsorganisation sehr befruchtend gewirkt. Durch eine Anzahl erfolgreich durchgeführter Lohnbewegungen in Elberfeld-Barmen, Köln, Düsseldorf usw. kam Bewegung unter die Kollegen.

Das Jahr 1911 brachte uns den großen Fuhrleute streik in Barmen-Elberfeld, der mit einem vollen Erfolge für die Beteiligten abschloß. Dieser Bewegung schloß sich eine Bewegung der Kölner und Düsseldorfer Transportarbeiter, die auch mit Erfolg beendet werden konnten.

Jetzt ist auch im Rheinland und Westfalen der Bann gebrochen, der unsere Kollegen an der Organisation abgehalten hat. Der Weg ist für sie geebnet. In den schwerligsten Winkel Deutschlands ist Furchung gelegt worden. Jetzt heißt es rüstig weiter gearbeitet, dann werden wir nicht nur bald das erste Zehntausend Mitglieder voll haben, sondern wir werden dann, bevor der Verband sein drittes hunderttausend Mitglieder zählt, das zweite Zehntausend erreicht haben. Organisationsfähige sind genug vorhanden. Zehntausende und aberzehntausende Berufskollegen stehen der Organisation noch ablehnend und indifferent gegenüber. Deshalb frisch an die Arbeit und der Erfolg wird nicht ausbleiben.

Die Ueberzeugung ist des Mannes Ehre, Mit der er fallend nie unrühmlich fällt, Der Uermste selbst verloren in der Masse Erwirbt durch Ueberzeugung sich den Adel.

Ein Rückblick auf die Entwicklung und Erfolge der Verwaltungsstelle Leipzig von 1897-1912.

Am 30. Januar waren 15 Jahre verstrichen, daß der Grundstein zu unserer heutigen Verwaltungsstelle gelegt wurde und so manches hat sich in diesem Zeitraum ereignet, das verdient, der Vergessenheit entrissen zu werden. Bei der Gründung waren es 36 Kollegen, die die Notwendigkeit des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses in einer Zentralorganisation begriffen hatten. Aus Rücksicht auf das sächsische — Juwel — Vereinsgesetz genannt, nahm man zunächst Abstand von der Errichtung einer Verwaltungsstelle, die Kollegen beschloßen, dem Zentralverband als Einzelmitglieder beizutreten. Die Sozialorganisation, die zu jener Zeit noch einen guten Stützpunkt in Leipzig hatte, betrachtete diesen Beschluß mit schelen Augen, man suchte sich aber darüber hinwegzusetzen, in dem Glauben, für den Zentralverband das Sterbeglücklein in kurzer Zeit künden zu können. Dazu kam es aber nicht, vielmehr hatte intensive Tätigkeit vermocht, daß nach einem Jahre die Zahl der Zentralverbändler auf 204 gestiegen war. Am Schlusse des Jahres 1898 wurden 687 Mitglieder gemustert, da-

mit war die Zahl der Lokalorganisierten weit überholt und nunmehr ging es mit Vorschritten vorwärts, der Mitgliederbestand war am 31. Dez. 99. auf 1217 gestiegen. In diesem Jahre hatte der Lokalverein der Droschkenführer sich aufgelöst und mit 60 Mitgliedern der Zentrale angeschlossen. Ein Jahr später folgte diesem Beispiel der Lokalverein der Markthelfer, 200 Mitglieder traten zum Zentralverband über, der dadurch auf eine Mitgliedschaft von 1510 am Jahreschluss zurückblicken konnte. Ende 1898 wurde die Errichtung eines Büros — wenn von einem solchen geredet werden kann — vorgenommen. Ein Mann neben einer Küche sollte das Büro darstellen. Die Büromöbel waren an die Wand gemalt. Nach einigen Monaten wurde im gleichen Hause nach einem andern Mann, der nicht viel besser war, übergeben.

Nunmehr dachte man auch an die Notwendigkeit einer Büroeinrichtung. Die Frage fand dadurch ihre Lösung, daß ein Schreibtisch angeschafft wurde. Die übrigen Möbel bestanden aus einem Tisch und ein paar Stühlen, die aus der im Hause befindlichen Kneipe entnommen waren. In welcher Verfassung der ominöse Schreibtisch sich befand, ist am besten aus der Tatsache ersichtlich, daß er vom Holzwurm vollständig durchbohrt und beim Umzug von Hausbewohnern als zum Versauern zu schlecht befunden wurde. Hier war es auch, wo die Verwaltungsstelle Leipzig in den Besitz einer Kopierpresse kam. Freundlich gestimmte Kollegen aus einem Handelsbetrieb brachten eine ausrangierte Presse, anstatt zum Lumpenmann, nach unserm Büro, das somit um ein weiteres windschiefes Inventarstück sich bereichert hatte. Mit dem Wachstum der Organisation machte sich eine Verlegung des Büros nach der inneren Stadt nötig, dessen Größe am besten dadurch illustriert wird, daß, wenn unser Verbandsstatistiker sich die redlichste Mühe gegeben hätte, es ihm doch nicht gelungen sein würde, die großen Streifenlisten in diesem sogenannten Büroturm auseinander zu breiten. Da die Errichtung der Verbandsgeschäfte unter solchen Verhältnissen litt, so wurde das Büro eine Treppe tiefer verlegt, wo uns nunmehr zwei Räume mit besserem Licht zur Verfügung standen. Diese Räume, deren Wände wie geteert ausfahen, bewohnten wir nicht allein, sondern es hatten neben uns — Schwaben — und Wenzeln, auch Ratten und Mäuse hier Logis gemietet. Schreiber dieses mußte öfter des Nachts durcharbeiten — Tarifverträge und Entwürfe anfertigen — Schreibmaschinen gab's damals im Büro nicht — und bei dieser Arbeit hatte er das zweifelhafteste Vergnügen zu sehen, wie Ratten und Mäuse eine Polonaise aufführten. Da in diesem Hause sich auch ein Hotelbetrieb befand, so war es selbstverständlich, daß Kollegen, die von außerhalb kamen; hier zu übernachten hatten. Unschlüssig der Straßenbahnerbewegung 1904 hatte der Verbandsvorsitzende in zwei Versammlungen referiert, nach Schluß der zweiten Versammlung ging es morgens gegen vier Uhr zur Arbeit nach dem Büro. Ermüdet suchte auf Tritten unser Referent sein Lager auf. Die Nachtruhe war aber nur von kurzer Dauer, nach einer knappen halben Stunde erschien stöhnend der — Berliner — und zeigte seine Körperteile, auf denen nur allzu deutlich die Spuren der nächtlichen Mißförderer erkennlich waren. Da das Fluchen, wie es schien, kein Ende nehmen wollte, regte sich mein „Lokalpatriotismus“ und ich sagte ihm: Weist, das mußt Du gewöhnt werden, mir ist's in Berlin nicht besser ergangen. Die Verwaltungsstelle Leipzig hat immer nicht zu den ärmsten gehört, trotzdem diente ein zusammengeknautschter Leinwandbeutel, der mit einem Strick, sogenannter Hundeleine zusammengebunden war, als Gelschranke. Endlich wurde eine Gelschiffette gekauft — natürlich alt, an dem daran befindlichen Koffert konnte man ohne Mühe erkennen, daß sie schon ein hohes Alter erreicht, zum mindesten aber ein Schulkamerad unseres Kassierers war. Der verloren gegangene Griff wurde durch Wandschrauben ersetzt. Rechte Sorge hat immer die Aufbewahrung der Kasse verursacht, denn trotz verschlossenen Büroräumen war es jedem Menschen, der nicht gerade über Feitlichkeit zu klagen hatte, sehr leicht, durch die Türspalten hindurch zu krawlen. Um ganz sicher zu gehen, wurde dem Wirt die Kasse zum Aufbewahren übergeben, der sie vor dem Schlafengehen in die Feueröhre schob. Jrgend ein dienstbarer Geist hatte nun Feuer in den Ofen gemacht, ohne dabei an die Kasse zu denken, glücklicherweise wurde dies noch rechtzeitig bemerkt, so daß mit Ausnahme des verbrannten Wandschrankgriffs, weiterer Schaden nicht verursacht war. Nunmehr wurde ein Gelschranke angeschafft. Der Kassierer konnte somit etwas beruhigter die heimatischen Penaten aufsuchen.

Die Jahre 1900 und 1901 brachten die Organisation nicht vorwärts, persönliche Nörgereien einzelner, sowie die Chemnitzer Gaufkonferenz waren daran Schuld. Zu letzterer Konferenz hatte Leipzig drei Delegierte entsandt, von denen jeder eine andere Meinung über die Anstellung eines besoldeten Gauleiters hatte. Nur dadurch, daß ein Leipziger Delegierter für Anstellung eintrat, kam eine Majorität hierfür zustande, worauf ein Gauleiter, der den Spitznamen „der Baumkönig“ erhielt, angestellt wurde. Die Folge hiervon war ständige Diskussion in den Mitgliederversammlungen über Abführung oder Nichtabführung der Gaubeiträge. Dieser Zustand wirkte hemmend, einsichtige Elemente, deren Zahl sich ständig vermehrte, sahen ein, daß unter allen Umständen eine Aenderung platzgreifen mußte. Im Jahre 1903 wurde eine weitere Kraft angestellt und nunmehr ging es wieder lebhaft vorwärts. Das Jahr 1904 mußerte 3620 Verbandsmitglieder. Gleichen Schritt mit dem erfreulichen Wachstum hielt auch der innere Ausbau der Organisation. Die Verbandsstatistik, die bisher keine Beachtung gefunden hatte, wurde mehr

gepflegt. Vor allem war durch die gesteigerte Mitgliederzahl der Zeitpunkt gekommen, wirtschaftliche Kämpfe zu führen und dem Unternehmertum Zugeständnisse abzurufen. Die geführten Kämpfe waren zunächst partieller Natur, stellten aber hohe Anforderungen an die im Vordertreffen stehenden Kollegen. Morgens um drei Uhr hieß es auf dem Posten sein, als Nachlager haben den Funktionären oftmals Chauffecraben, Sandgruben, Friedhofsmauern und Strohfleimen gebietet. Fast sämtliche Kämpfe endeten mit einem Erfolg für die Kollegenschaft. Das Vorgehen der Organisation bewirkte, daß das Unternehmertum sich zu dem Zweck lokalisierte, die Arbeiter niederzuhalten. Mit welchem Erfolg, zeigt die Tatsache, daß vom Jahre 1905 bis 31. Dez. 1911 251 Lohnbewegungen, darunter 54 Streiks geführt wurden. An den Bewegungen, die sich auf 1474 Betriebe verteilten, waren 13 889 Personen beteiligt. Von den geführten Lohnbewegungen endeten 238 erfolgreich und nur 13 mißlingen abgebrochen werden. Erreicht wurde für 11 167 Beteiligte ein wöchentlicher Mehrlohn von 24 433,86 M., und für 5552 Beteiligte Verkürzung der Arbeitszeit von 26 036 Stunden pro Woche. Dazu kommen zahlreiche andere Verbesserungen wie: Bezahlung der Ueberstunden, Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit. Gewährung von Ferien unter Fortzahlung des Lohnes. In Krank-

zustücken, daß jede bekannt geordnete offene Stelle dem Nachweis gemeldet wird. Mit Stolz können die Leipziger Kollegen und besonders diejenigen, die am Ausbau des Verbandes mitgearbeitet haben, auf ihre organisatorische Tätigkeit zurückblicken. Vor 15 Jahren noch ein kleines Häuflein von 36 Kollegen, und heute eine machtvolle Organisation von 7200 Mitgliedern, mit der auch das Unternehmertum, ob es will oder nicht, rechnen muß. Der gleiche Aufstieg offenbart sich auch in den Verhältnissen. Betragen doch die Einnahmen im letzten Jahre allein 163 743,28 M. Der Markenumsatz erreichte die Höhe von 334 972 Stück. Am Jahreschluss verfügte die Verwaltungsstelle über einen Lokalkassenbestand von 55 433,87 M. Dieser Fonds dient dazu, die wirtschaftliche Lage der Verbandsangehörigen weiter zu verbessern. Deshalb auf die Schanzen, nicht ruhen und rasten, immer vorwärts unter dem Banner der Organisation, die Leipzig er w o l l e n u n d w e r d e n a u c h i n z u k u n f t u n t e r d e n e r s t e n i m V e r b a n d s s e i n .

Das Leben ist nur dem an steten Wonne
reich,
Der froh bewegt es sich und anderen lebt zu
gleich.

Auferstehen!

Nun siegte das Licht
Auf tausend Zweigen
Drängen Knospen dicht!
Aus braunem Schollenland steigen
Zartgrüne Triebe. In allen Rainen
Wiegen sich Halmchen, jung noch und schwach.
Alber, gemacht,
Laß nur die Sonne scheinen
Mit warmem Glanz:
Dann hebt ein duftbunter Blumenkranz
Sich aus den unfruchtbarsten Steinen!

Nun siegte das Licht
Alles Leben will auferstehn!
Länger duldet's die Sonne nicht,
Daß wir durch Sturm und Dunkel geh'n!
Die Ihr in Not und Sorgen gebannt,
Hebet das Haupt! Euch winken die Weiten,
Wo im schimmernden Zukunftsland
Freie und starke Menschen schreiten!
Doch nicht durch Wiesen und lachende Auen
Führt Euch der Pfad, der schwere und steile, —
Denn zur Freiheit, zum Menschheitsheile
Müht Ihr Euch selbst die Wege bauen!
Schritt für Schritt nur geht es hinauf!
Wer keinen Mut hat, wer matt wird und träge,
Dem tun sich Frühlingwunder nicht auf, —
Der bleibt einsam liegen am Wege!
Nur wer Licht und Sonne begehrt
Unaufhaltsam und ohne Ermatten,
Der steigt empor aus dem Reiche der Schatten,
Wo die Sorgen und Nöte wehen
Um des Alltags ärmlichen Herd, —
Der wird siegen und auferstehen!

heitsfällen, Gewährung eines Zuschusses zum Krankengeld bis zum Betrage des Wochenlohnes; Entschädigungen bei militärischen Übungen; Schaffung sanitärer Einrichtungen; Beseitigung des Koffi- und Logiszwangs u. dergl. mehr. Außerdem sind gegenwärtig in 456 Betrieben, in denen 3115 Berufsangehörige tätig sind, die Lohn- und Arbeitsbedingungen durch Vertragsabschluss geregelt. Aus alledem ist klar ersichtlich, daß die Organisation ein großes Stück Kulturarbeit verrichtet hat.

Neben dem Bestreben, die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Berufsangehörigen besser zu gestalten, hat die Organisation ihren in Not geratenen Mitgliedern ständig einen Stützpunkt geboten. Wurden doch vom Jahre 1905 bis zum Schluss des Jahres 1911 allein 250 292,17 M. für die verschiedenen Arten von Unterstützungen verausgabt. Ob von diesen Dingen der Reichs-wahrheitsverband Notiz nehmen wird?

Schlechte und teure Wohnungsverhältnisse der Großstadt, sowie das Vorgehen der Unternehmer, bei wirtschaftlichen Kämpfen Arbeitswillige aus den Orten der näheren und weiteren Umgebung von Leipzig heranzulassen, ließ den Gedanken reifen, auch in diesen Orten Stützpunkte der Organisation zu schaffen. Diese Aufgabe hat in erfreulicher Weise ihre Lösung dadurch gefunden, daß heute in 15 Orten der Umgebung von Leipzig über 600 Verbandsmitglieder vorhanden sind.

Der Frage des Arbeitsnachweises hat die Organisationsleitung weitgehende Beachtung geschenkt. In den letzten drei Jahren wurden 2407 Stellen im Büro gemeldet. Bei der Größe der Organisation ist diese Zahl viel zu gering und muß es Aufgabe der Mitglieder sein, die vorhandene Lücke dadurch aus-

Von 1907 bis 1912 Sturm und Drang in der Verwaltungsstelle Dresden.

100 000 Mitglieder kündete im Mai 1907 stolz unser Verbandsorgan und heute nach knapp 5 Jahren hat sich die Zahl bereits verdoppelt.

Dieses großartige Resultat verdanken wir zu einem erheblichen Teil sicher auch dem Umstand, daß unsere Bruderverbände Hafenarbeiter und Seeleute inzwischen den Anschluß vollzogen haben.

Wir haben am Orte allerdings verhältnismäßig wenig davon profitiert, da zur Zeit des Anschlusses nur rund 140 unorganisierte Hafenarbeiter in Dresden vorhanden waren. Aber der große moralische Eindruck, der durch die Schaffung der Einheitsorganisation in der Arbeiterschaft hervorgerufen wurde, hat sicher auch unsere Werbearbeit erleichtert.

Innerhalb unserer Verwaltungsstelle haben sich ebenfalls Umwälzungen vollzogen, die von großer Bedeutung für die innere wie äußere Entwicklung waren. Bereits im Juli 1907 fand eine Konferenz statt, die über Mittel und Wege beriet, wie es möglich sei, die Agitation in der weiteren Umgebung Dresdens intensiver zu betreiben. Der Reformationsstag desselben Jahres brachte uns dann die Gaufkonferenz, auf welcher die Verschmelzung der Verwaltungsstellen Niederschlesien und Blauenfelder Grund mit der Verwaltungsstelle Dresden beschlossen wurde. Am 1. Januar 1908 vollzog sich die Verschmelzung ohne große Schwierigkeiten. Die Beitragsfrage wurde ebenfalls in kurzer Zeit geregelt, so daß die ganze Kraft auf den Ausbau gerichtet werden konnte. Dies war aber die einzige Erweiterung unseres Tätigkeitsgebietes. Wir sahen uns bald genötigt, unsere Agitation auch südlich bis Rath, Bannwitz, Gumerzdorf usw. auszudehnen. Auf der anderen Seite waren wir durch die Verhältnisse gezwungen bis Klotzsche, Röschitz und Arnsdorf zu gehen und im Herbst 1911 gelang es auch, in Radeberg wieder festen Fuß zu fassen. Radeberg war schon einmal selbständige Verwaltungsstelle, ging aber verloren. Es wurde damals ein Rutscherverein gegründet, der noch heute ein beachtliches Dasein führt, ohne das Geringste für die wirtschaftliche Hebung der Rutscher zu leisten.

Diese Ausdehnung der Agitation zog natürlich auch eine Erweiterung des Büros und die Einstellung eines dritten Beamten nach sich. Unser Büro wurde nach Ribbenbergstr. 6 p. verlegt. Im Herbst 1909 fand abermals eine Personalveränderung statt, indem der Kollege Bergmann nach Berlin ging und an seine Stelle der Kollege Schiller trat.

In der Zusammenfassung der Verwaltung erfolgte ebenfalls eine einschneidende Veränderung. Bis Ende 1907 wurde die Verwaltung aus den Bezirksführern gebildet, die zugleich das Bindeglied zwischen den Mitgliedern und der Verwaltung sein sollten. In der Generalversammlung am 5. Februar 1908 fand ein Antrag Annahme, auf Grund dessen in der Verwaltung die Hauptbranchen durch Delegierte vertreten sein sollten. Diese Branchenvertretung hat sich zweifellos bewährt. Daneben ist aber auch das System der Bezirksführer nicht vernachlässigt worden. Es sind jetzt 16 Bezirksführer tätig, die alle 14 Tage zu den Verwaltungssitzungen zugezogen werden. Gleichzeitig wurden die Kassierer-Prozente neu geregelt und ein Reglement herausgegeben. Hand in Hand mit diesen Veränderungen ging der planmäßige Ausbau des Vertrauensmännerstems. Diese Arbeit ist bis heute noch nicht zum Abschluss gekommen.

Im Januar 1907 gelang es nach jahrelangen Bemühungen, den Lokalverein der Droschkenführer zum Anschluß zu bringen. Die Hoffnungen, die von den Kollegen auf diesen Anschluß gesetzt wurden, haben sich leider nur zum Teil erfüllt. Die Hälfte der Droschkenführer steht dem Verband noch fern, ein Teil hat sich in einen sog. gelben Führerverein zusammengeschlossen.

Auch die Straßenbahner, die in einem starken Lokalverein, der circa 1800 Mitglieder zählte, vereinigt waren, gaben im letzten Jahre wieder Lebenszeichen von sich. Sie rebellierten gegen einige vom Rat erlassene Verfügungen und geberdeten sich kolossal radikal. Eine Anzahl Bahnhofsversammlungen waren

gut besucht und wurden die Ausführungen der Verbandsvertreter ruhig angehört und denselben von den Versammelten zugestimmt. Gegen Ende 1911 spitzten sich die Differenzen mit dem Rat immer mehr zu und erreichten ihren Höhepunkt, als der Rat den langjährigen Vorsitzenden auf dem Disziplinarwege entließ. Nun trieb die Empörung die Straßenbahner zusammen und veranlaßte sie zu einem geharnischten Protest. Da sich der Lokalverein als ohnmächtig erwies, drängten eine große Anzahl Kollegen zum Anschluß an den Zentralverband bzw. an die Reichsfraktion der Straßenbahner. Am 8. Januar 1912 erfolgte der Uebertritt, der mit großer Majorität beschloffen wurde. Aber auch hier gingen nicht alle Hoffnungen in Erfüllung. Der Ufas des Rates zwang viele zähntürschend in die Knie und die zahlreichsten freiwilligen und unfreiwilligen Spitzel veranlaßten manchen, eine abwartende Stellung einzunehmen. Inzwischen löst sich der Rat in Versprechungen und die Straßenbahner hören gläubigen Gemüts zu. Die Sektion ist aber gegründet und wird weiter wachsen und gedeihen.

In den verfloßenen 5 Jahren sind naturgemäß auch die speziellen wirtschaftlichen Verhältnisse der Mitglieder mehrfachen Wandlungen unterworfen worden. Die Kutsher haben ihren Lohn von 20 bis 22 Mk. auf 27 Mk. gesteigert und eine Verkürzung der Arbeitszeit durchgesetzt. Für die Kohlenarbeiter ist seit 1910 ebenfalls ein Tarifvertrag in Geltung, der teilweise durch Arbeitseinstellung zur Einführung gebracht werden mußte. Selbst den Droschkenführern gelang es, trotz mangelhafter Organisation nach stätigem Streik einen kleinen Schritt vorwärts zu kommen. Grobes Ausschließen ergab der 14tägige Streik der Droschken-Chauffeure im Mai 1911. Wie ein Mann gingen die Kollegen in den Kampf und hielten unerhütterlich stand. Als der Streik durch Verhandlungen vor dem Oberbürgermeister beigelegt worden war, wurde die Arbeit ebenso geschlossen wieder aufgenommen. Noch länger und erbitterter kämpften die Fensterreiniger im Herbst 1911. 4 Wochen tobte der Kampf, ohne daß es diesmal gelang, die Unternehmer vollständig niederzurängen. Der Sieg ist den Unternehmern aber teuer zu stehen gekommen. Noch ein solcher "Sieg", und wir sind verloren, können sie jetzt ausrufen. 10 Tarifverträge wurden abgeschlossen.

Wie verhängnisvoll Streiks im Handelsgewerbe für den Unternehmer werden können, zeigte uns der Streik in den "S. S."-Werken. Der Streik ging verloren, die Firma wurde aber in kurzer Zeit bankrott. Einen schönen Erfolg erzielten auch die Kutsher und Kellerarbeiter in den Flaschenbierhandlungen. Der Lohn wurde nicht unwesentlich erhöht und sonstige Erleichterungen geschaffen. Die meisten Lohnbewegungen wurden im Handelsgewerbe geführt und fast immer mit Erfolg. Es ist unmöglich, alles anzuführen, was in den letzten fünf Jahren für die gesamten Kollegen Verbesserungen der Lohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen worden ist.

Diese intensive Tätigkeit hat aber auch nach einer anderen Seite hin eine sehr erfreuliche Erscheinung gezeigt. Während es in früheren Jahren nur nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten gelang Beitragserhöhungen durchzusetzen, ist es erfreulicherweise in der letzten Zeit damit besser geworden. Bereits im Jahre 1907 kam ein Generalversammlungsbeschluss zustande, der den Beitrag von 40 auf 50 Pf. erhöhte. Um die Mitglieder in besonderen Notfällen etwas zu unterstützen, wurde gleich zeitig die Einführung einer Beerdigungskasse beschloffen. Diese Einrichtung hat bis zum 1. Januar 1911 bestanden, wo dieselbe vom Gesamtverband übernommen wurde. Nur die Beerdigungshilfe für die Kinder ist noch beibehalten worden. Die Erhöhung der Beiträge war aber auch dadurch notwendig geworden, daß die Lokalkasse eine so große Anzahl Verpflichtungen zu erfüllen hatte, daß mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht auszukommen war.

Im Anfang des Jahres 1910 trat der Verbandsvorstand an die einzelnen Verwaltungen mit dem Antrag heran, die Mittel zum Ankauf bzw. Bau eines eigenen Verwaltungsgebäudes in Berlin zur Verfügung zu stellen. Die Notwendigkeit lag zweifellos vor und erklärte sich auch die Verwaltung nach mehrmaligen Beratungen für das Projekt. Die Mitgliederversammlung lehnte jedoch den Antrag ab. Es wurde aber in der nächsten Generalversammlung der Beschluß gefaßt, den wöchentlichen Beitrag von 50 auf 60 Pf. zu erhöhen. Aus dem Lokalausschlag sollte dann die Verwaltung ihre Verpflichtungen gegenüber dem Hauptvorstand erfüllen. Auch diese Beitragserhöhung ist ohne Schaden durchgeführt worden. Es ist erfreulicherweise zu konstatieren, daß unsere Mitglieder immer mehr Verständnis für gute Kassenverhältnisse zeigen. Das gibt die Gewähr, daß wir auch in Zukunft darauf rechnen können, daß bei großen Kämpfen die Mittel aufgebracht werden, die notwendig sind, um gegen die übermächtigen Unternehmer im Transport- und Verkehrsgebiete mit Erfolg anzukämpfen zu können.

Die Kassenverhältnisse am Orte haben sich sehr gut entwickelt. Folgende Zusammenstellung beweist dies:

1907 Einnahmen	57 384,43 Mk.
1908 "	76 336,41 "
1909 "	91 637,68 "
1910 "	123 844,72 "
1911 "	168 205,30 "

Trotz der enormen Summen, die für Unterstützungen ausgegeben worden sind, ist es gelungen, den Kassenbestand der Lokalkasse von 1088 Mk. im Jahre 1907 auf 38 470 Mk. im Jahre 1911 zu steigern. Ohne die Beitragserhöhungen wäre es einfach unmöglich gewesen, allen vorhandenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Es war auch möglich, die Anforderungen, die das Gewerkschaftsstell, das

Volkshaus usw. an uns stellten, in vollem Umfange zu erfüllen.

Die Mitgliederbewegung zeigt ebenfalls viele interessante Momente. Die Zahlen sind folgende:

1907 Eintritte	1331	Austritte	620	Bestand	2926
1908 "	1420	"	925	"	3421
1909 "	1176	"	805	"	3792
1910 "	1838	"	1066	"	4559
1911 "	2421	"	1533	"	5437

Die Tabelle zeigt uns deutlich, daß wirtschaftliche Krisen außerordentlich ungünstig auf die Entwicklung der Gewerkschaften einwirken. So sehen wir, daß 1908 und 1909 nur geringe Fortschritte gemacht werden konnten, während in den folgenden Jahren die Mitgliederzunahme von Jahr zu Jahr stärker geworden ist. Dieses günstige Resultat ist schließlich auch dem Umstand zu danken, daß es in Dresden einen sehr starken Stamm von Kollegen gibt, die ständig mehr oder weniger intensiv an dem Ausbau der Organisation mitarbeiten. Wenn es möglich war, trotz der zwei schweren Krisenjahre die Mitgliederzahl von 2215 auf 5437 innerhalb dieser fünf Jahre zu steigern, so gebührt diesen freiwilligen Mitarbeitern ebenfalls das Verdienst.

Eine Neueinrichtung, die vom Verbandstag in München 1909 beschloffen worden ist und am 1. April 1910 zur Einführung gelangte, wollen wir nicht unerwähnt lassen. Es sind die fakultativen Unterstützungsvereine. Sie sind mit großem Beifall begrüßt worden; aber wie es vielfach bei fakultativen Einrichtungen ist, nicht in der Weise benutzt worden, wie man bei der gemeinnützigen Art und Weise dieser Versicherungen hätte annehmen können. Wir haben bis Ende 1911 einen Mitgliederbestand von 186 erreicht.

Fassen wir zum Schluß noch einmal alles zusammen, was in dem letzten Jahrzehnt erreicht worden ist, so können wir mit Recht sagen, es war eine Zeit rastloser Tätigkeit aller Funktionäre, aber sie hat ihre Früchte getragen. Wir sind als Organisation auch in Dresden von den Freunden geachtet und von den Feinden gefürchtet. Während wir vor wenigen Jahren die letzte Stelle unter den Dresdner Gewerkschaften einnahmen, stehen wir heute an dritter Stelle. Nur Melakarbeiter und Banarbeiter überlegen uns an Mitgliederzahl noch. Höher noch bewerten wir aber die erfreuliche Tatsache, daß auch in der Genossenschafts- wie in der politischen Bewegung unsere Kollegen intensiv beteiligt sind, ja vielfach in den vordersten Reihen stehen. Das ist umso höher zu bewerten, weil die Löhne in Dresden durchweg niedriger sind, als in anderen Großstädten, dafür ist aber die Arbeitszeit eine oft recht ausgedehnte. Also Fortschritte auf allen Gebieten. Da ist es denn auch kein Wunder, wenn der Glaube an die Organisation immer tiefere Wurzeln schlägt und unser Vormarsch immer rascher und kräftiger vor sich geht. Welche Genugtuung für die Pioniere der Organisation, diesen großartigen Aufschwung zu erleben. Wie herrlich ist doch die Saat aufgegangen, Welch stolzes Gefühl besetzt aber auch alle, die sich unserer Organisation angeschlossen haben. Ruhig und sicher verfolgen wir unser Ziel. Nichts kann uns beirren. Eins nur braucht die Organisation, das ist das Vertrauen ihrer Mitglieder. Genießt sie das, so können die Feinde kommen wie sie wollen, sie wird sie überwinden.

Immer strebe zum Ganzen, und kannst Du selber kein Ganzes werden, als dienendes Glied schließ an ein Ganzes Dich an.

Der Werdegang der Organisation in Breslau und Schlesien.

Wohl nirgends floßen die Klassengegensätze so augenfällig auf einander wie in Schlesien. Großer Reichtum auf der einen, und bitterer Armut auf der anderen Seite, das ist die Signatur Schlesiens, der an Naturschätzen so reichen Provinz Preußens.

Ziemlich ungünstig ab vom allgemeinen Weltverkehr gelegen, und durch die "herrliche" Polpolitik keines natürlichen Absatzgebietes — Rußland — zum größten Teil beraubt, hat es gewaltige Anstrengungen zu machen, um seine hochentwickelte Industrie und seinen ehemals blühenden Handel zur Geltung zu bringen.

Religiöse und polizeiliche Bevormundung, der bekannte ostelbische "Fufel" usw. taten das übrige, um die ohnehin geringfame — sich ihres Glanzes gar nicht bewußte, arbeitende Bevölkerung an der Aufwärtsentwicklung zu hindern.

Diese zurückgeliebene Arbeitermasse, die in großen Scharen nach Breslau strömt, lies auch hier lange Zeit keine Aufwärtsentwicklung zu. Unter Berücksichtigung aller dieser Momente erschein doch immerhin die Entwicklung unseres Verbandes — namentlich in den letzten Jahren — als ganz erfreulich.

Allerdings können wir die stolzen Mitgliederziffern von Berlin und Hamburg nicht aufweisen, dazu sind die Vorbedingungen gar nicht vorhanden, und herrscht auch leider immer noch der Kleinbetrieb sowohl in Handels- wie ganz besonders im Transportgewerbe vor.

Mit dem Falle des Sozialistengesetzes im Jahre 1890 begann es sich in den Kollegentreifen in Breslau zu regen und zu rühren. Eine im größten Saale Breslaus — dem Konzerthause — einberufene Versammlung brachte am 1. Juli 1890 die Gründung der "Freien Vereinigung Breslauer Haus- und Kontordieners", zunächst also nur einer Gründung für die Hilfsarbeiter des Handelsgewerbes.

Später — der Zeitpunkt ist nicht mehr genau festzustellen — wurde der Name der jungen Vereinigung in "Verband aller im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Hilfsarbeiter" umgeändert. Man nahm also schon das Transportgewerbe mit auf, und ist dabei nicht schlecht gefahren, wenngleich auch heute noch die Hausdiener, die an Zahl stärkste Gruppe am Orte sind. War der Jutstrom bei der Gründung der Vereinigung ein ziemlich starker, so ließ derselbe nach kurzer Zeit nach, umsomehr als noch zur selben Zeit ein gleichartiger Verein, "Freiwilliger Unterstützungsverein Breslauer Haushälter und Antischer" gegründet wurde. Derselbe besteht noch heute — hat jedoch von der geistigen Befreiung der Arbeiterschaft und von dem Ringen der Gewerkschaften um besseren Lohn und Arbeitszeit anscheinend noch nichts gemerkt, denn er ist noch mehr versimpelt als es früher schon der Fall war.

Die Gründung des Zentralverbandes im Jahre 1897 brachte wieder neues Leben in unsere Organisation, in den sonst so langweiligen "Vereinsabenden", in den "3 Lauben auf der Hummerel" wurde nun eingehend das Bir und Wälder der Zentralisation besprochen. Die damalige Vereinsleitung war dem Zentralisationsgedanken jedoch ganz abhold, und versuchte, so gut es ging, dahingehende Anträge nach Möglichkeit zu Fall zu bringen, was ihr auch bis zum März 1898 gelang.

Eine Kommission hatte nach monatelangen Beratungen, in Lokalen, die sich beinahe in allen Stadtgegenden befanden, und nach eingehenden Erundigungen über die Qualifikation der Führer des neuen Zentralverbandes, einen Antrag formuliert, in welchem der Anschluß an den Zentralverband empfohlen und die baldige Einberufung einer Generalversammlung, welche den Anschluß bewerkstelligen sollte, gefordert wurde.

Bei der Beratung dieses Antrages sowohl in der Mitgliederversammlung, wie auch in der nach heftigen Kämpfen doch noch zustande gekommenen Generalversammlung plähten die Geister kräftig auseinander, aber die neuen Ideen siegten und es kam zum Anschluß an den Zentralverband.

Wir können an dieser Stelle die persönlichen Kämpfe übergehen — gehören sie doch der Vergangenheit an — aber eins muß doch gesagt werden, die alten Kämpfer für die Zentralisation freuten sich immer wieder, wenn sie sich bei gelegentlichen Zusammenkünften treffen, in zäher, ausdauernder Arbeit ihren Willen durchgesetzt zu haben. Im Jahre 1901 erfolgte eine Absonderung der immer noch unzufriedenen Lokalistens nebst einigen Mittläufern, die durch diese Neugründung eines Lokalvereins ab acolus den Kollegen Breslaus demonstrieren wollten, daß ihre Ideen die richtigen seien. Das ihnen gelungen ist? Nein, und abermals nein, sie sind ein bedeutungsloses Häuflein Sonderbündler geblieben, während mehr als 3100 Mitglieder z. B. unserem Verbande am Orte angehören.

Einige im Laufe der Jahre inszenierte Bossheiten von dieser Seite haben uns nichts geschadet.

Wiederholte Versuche, auch seitens der Partei, einen Zusammenschluß herbeizuführen, scheiterten stets an der Mehrheit der Eigenbröckler; hoffen wir, daß sich die einsichtsvolleren Elemente noch durchsetzen werden, und schließlich doch noch eine Einigung zustande kommt.

Die Behauptung von dieser Seite, daß die Handels- und Hilfsarbeiter keine so hohen Beiträge zahlen und Lohnbewegungen führen können, sind inzwischen gründlich durch Tatsachen widerlegt worden. Wenn es nicht noch besser gegangen ist, nun, daran sind jene Kollegen selber mit ihrer unseligen Zersplitterungstatistik schuld.

Wir können es uns auch an dieser Stelle versagen, auf all die Kämpfe und Errungenschaften am Orte einzugehen, sind sie doch stets in "Courier" besprochen worden, aber eins kann doch auch heute wieder gesagt werden, die Transportarbeiter Breslaus haben stets ihren Mann gestanden und sind vor keinem Hindernis zurückgeschreckt. Die Mitgliedschaft steht innerlich gefestigt da und verfügt über ansehnliche Lokalmittel.

Auch die "Hochwohlthöbliche" hat sich im Kampfe gegen uns — stets "die Zähne ausgebeißten." Den in den nächsten Monaten stattfindende Verbandstag wird hoffentlich dazu beitragen, daß wir wieder einen erheblichen Schritt nach vorwärts kommen. —

In der Provinz begann der Organisationsgedanke sich naturgemäß erst später zu regen, und ist mit Sicherheit nicht mehr festzustellen, wo die Kollegen sich zuerst zusammenschloßen, auch fehlen uns von Siegeni jegliche Angaben. Dieser Ort hat überhaupt wiederholte Anstrengungen machen müssen, um eine lebensfähige Verwaltungsstelle zu bekommen. Dreimal gingen die Zahlstellen zu Grunde, aber es fanden sich immer wieder Kollegen, welche den Organisationsgedanken — mit Hilfe der Gauleitung — predigten und heute sehen wir eine Verwaltungsstelle von rund 450 Mitgliedern vor uns.

In Görlitz und Logau wurden im April 1895 und in Haynau im Mai 1895 je eine Lokalvereinigung geschaffen, die aber aus den verschiedensten Gründen bis zum Jahre 1898 wieder zu Grunde gingen. Görlitz konnte im Jahre 1900 eine Verwaltungsstelle gründen, die sich unter einer guten Ortsverwaltung sehr rasch entwickelte.

Der dort nicht günstig verlaufene Expeditionstreik brachte einen Rückgang, doch geht es wieder erfreulich aufwärts, wenngleich das um rund 30 000 Einwohner kleinere Biegnitz eine erheblich größere Mitgliederzahl aufweist.

Die in der nächsten Zeit erfolgende Anstellung eines Beamten für Görlitz und die Lausitz wird jedoch auch hoffentlich Biegnitz noch rascher vorwärts bringen. Logau ist erst später wieder zu einem

Mitgliedschaft gekommen und hatte am Anfang mit einer Reihe Widerwärtigkeiten zu kämpfen, die eine rasche Entwicklung nicht zuließen.

Es hat jedoch seit ein paar Jahren recht erfreuliche Fortschritte gemacht und ist zu hoffen, wenn erst noch mehr Kräfte sich an der Aufklärungsarbeit beteiligen, recht bald 3 bis 400 Mitglieder vorhanden sein werden. Gagnau hatte einen recht guten Lokalverein, in welchem frisches Leben pulsierte, — nach dem Fortzuge des Vorsitzenden zerfiel derselbe leider recht schnell.

Das ausgereifte Samentorn war jedoch auf fruchtbaren Boden gefallen, denn nach der Gründung einer Verwaltungsstelle unseres Verbandes ging es nach einigen Schwankungen rasch vorwärts, und heute weist dieses kleine, kaum 11 000 Einwohner zählende Städtchen, mehr als 260 Mitglieder auf.

Recht gut sich entwickelnde Mitgliedschaften befinden sich noch in Freiberg, Waldenburg, Schmiedberg, Hirschberg, Wunzlau, Schweidnitz, Striegau usw. und weist der Gau 2 jetzt 37 Verwaltungsstellen und 14 Orte mit Einzelmitgliedschaften auf.

Das erfreulichste ist, daß in einigen Städten Kollegen vorhanden sind, die auch schon in den Nachbarorten Agitation betrieben und so zur Gründung von Verwaltungsstellen beigetragen haben. Es ist mir zu wünschen, daß dies in Zukunft noch eifriger geschieht.

Ein rechtes Schmerzenskind für den Verband ist Posen und Oberschlesien bis heute gewesen, doch soll nicht verkannt werden, daß auch in diesen Teilen des Landes sich einzelne Kollegen redlich bemüht haben, die Berufsangehörigen aufzuklären, und den Verband vorwärts zu bringen.

Es ist nicht zu viel gesagt, wenn behauptet werden kann, daß die Kollegen an vielen Orten doch schon selbständiger geworden sind, schon selbst Hand anlegen, und mit Lust und Liebe an der Entwicklung ihres Verbandes mitarbeiten.

Wenn wir resümierend das Gesagte zusammenfassen, so dürfen wir konstatieren, auf dem für den Organisationsgedanken recht steinigen Boden in Schlesien und Posen ist es — trotz alledem, trotz Pfaffen, Polizei und Schnaps (der schließlichen Dreieinigkeit) — recht erfreulich vorwärts gegangen. Aber noch ein großes Gebiet ist unerschlossen und muß zum Leben erweckt werden.

Stimmere neue Aufgaben werden dem Verbande gestellt, die er erfüllen soll und muß, das kann er jedoch nur, wenn jedes einzelne Mitglied unter Anspannung aller seiner Kräfte für seinen Verband eintritt und unablässig neue Mitglieder wirbt.

Die Zahl von 200 000 Mitgliedern ist erreicht und schon überschritten, sorgen wir alle, daß es recht bald 3 und 4 hunderttausend sind, die sich stolz Mitglieder des deutschen Transportarbeiterverbandes nennen und die unter seiner stolzen Fahne Schutz und Hilfe suchen und auch finden.

Die Schlesier aber, werden sich an Verbandsstreue nicht übertreffen lassen, werden weiter in ihrem schönen Heimatlande allen Widerständen zum Trotz rüstig weiter an dem Aufbau und Ausbau ihres Verbandes mitarbeiten.

Vorwärts! Sei es allerorts so.

Von aller Herrschaft, die auf Erden waltet, Der die Völker pflichten oder frönen, Der sich selbst der Freiheit Kämpfer beugen, Ist das Reich des Wahren, Guten, Schönen.

Magdeburg 1894—1911.

Im Monat November des Jahres 1894 erschien auf Wunsch einiger Berufsangehörigen am Orte, der Kollege Grauer-Berlin und hielt den hiesigen Kollegen einen Vortrag über: Zweck und Nutzen einer guten Berufsorganisation. Mit sichtlichem Interesse verfolgten die ca. 30 erschienenen Berufskollegen den Vortrag. Nach Schluß desselben fanden sich 11 Kollegen bereit, hier in Magdeburg einen „Lokalverein“ für Hausdiener, Kontorboten und Arbeiter zu gründen. Mit 11 Mitgliedern trat im Jahre 1894 dieser Lokalverein ins Leben, um am Schlusse desselben Jahres mit 45 Mitgliedern abzuschließen. Raschlos und unentwegt setzte diese kleine Zahl organisierter Berufskollegen ihre Aufklärungsarbeit unter den tausenden von indifferenten Berufskollegen am Orte fort, sodas der Anschluß an unseren Zentralverband im Jahre 1897 mit ca. 170 Kollegen vollzogen werden konnte. Jetzt setzte wieder eine neue Werbetätigkeit ein und im Jahre 1907 — also nach 10 Jahren konnte die hiesige Verwaltungsstelle 2 298 zählende Mitglieder aufweisen, welche Zahl sich auf 3 454 im Jahre 1911 steigerte.

Und wie hat sich die finanzielle Entwicklung der Verwaltungsstelle vollzogen? Im Jahre 1894 eine Jahresrechnung von 242,— Mk. und im Jahre 1911 eine solche von 109 278,46 Mk. Im Jahre 1894 eine Gesamtausgabe von 226,10 Mk., im Jahre 1911 eine solche von 93 156,29 Mk. Im Jahre 1894 wurden verkauft 241 Wochenbeiträge a 10 Pf., im Jahre 1911 161 710 Wochenbeiträge a 60 Pf. Im Jahre 1894 49 Neueintritte, im Jahre 1911: 1348. Im Jahre 1894: 43 Sitzungen und Versammlungen, im Jahre 1911: 501. Kein sprunghaftes Emporschnellen und dann wieder ein Zusammenfallen, sondern eine stetige, sichere Entwicklung zeigt uns das Bild.

Mit dieser Entwicklung gewann auch der Verband Einfluß auf die Besserstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen unserer Berufskollegen am Orte. Bereits im Jahre 1899 regte sich eine Lohnbewegung unter den hiesigen Straßenbahnangehörigen, die durch das Eingreifen unserer Verbandsmitglieder, den Angestellten eine Gehaltszulage von jährlich insgesamt 60 000 Mk. einbrachte. Kleinere Lohnbewegungen untergeordneter Bedeutung waren jahrelang an der Tagesordnung. Ueberall nur ein Fasten und Suchen, nirgends ein festes Zugreifen, um der Ausbeutung der Berufskollegen ein Halt zu gebieten, bis endlich in den Jahren 1905 und 1906 durch den Streik der Möbeltransportarbeiter und Knutscher in den Fuhr- und Expeditionsbetrieben der eiserne Baum durchbrochen wurde. Seit diesen Jahren geht es Schritt für Schritt vorwärts. Eine Branche nach der andern folgt, wo durch den Verband eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen erzielt wird, so daß bereits im Jahre 1911 fast ausschließlich auf friedlichem Wege, für 1569 Berufskollegen und -Kolleginnen in 93 Betrieben dem Unternehmerum ein Mehrlohn von 2 119 50, 20 Mk. abgerungen werden konnte. Betrag der Durchschnittslohn der Kollegen im Handelsgewerbe im Jahre 1900) ungefähr 12 bis 15 Mk. pro Woche, so im Jahre 1911: 20 bis 30 Mk. pro Woche. Hatten die Kollegen im Transportgewerbe im Jahre 1900 einen Durchschnittslohn von 15 bis 20 Mk. pro Woche, so im Jahre 1911: 24 bis 27 Mk. pro Woche. Desgleichen wurde erreicht: für Hunderte von Berufskollegen eine Verkürzung der Arbeitszeit, Gewährung von Sommerferien, Bezahlung von Überstunden, tarifliche Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen usw. Ein Erfolg in diesen 17 Jahren, auf den unsere Berufskollegen mit Stolz und Genugtuung zurückblicken können.

Neben dem Hauptzweck unserer Verbandsbestrebungen, die wirtschaftliche Lage der Berufskollegen materiell zu verbessern, ist es als eine der vornehmsten Aufgaben mit betrachtet worden, unsere Mitglieder in Krankheitsfällen, bei Arbeitslosigkeit und in besonderen Notfällen zu unterstützen. Wurden im Jahre 1897 30 Mk. für Unterstützungszwecke am Orte verausgabt, so im Jahre 1911 allein 49 210,54 Mk. Vom Jahre 1897 bis Ende Jahres 1911 verausgabte die hiesige Verwaltungsstelle insgesamt 237 383,22 Mk. für Unterstützungszwecke; daneben im Jahre 1911 einen Mehrverdienst von 211 950,20 Mk. Drücken diese Zahlen nicht ein ungeheürliches Stück Kulturarbeit für unsere Berufskollegen am Orte aus?

Und wie betätigten sich unsere Berufskollegen in den Jahren 1890/94 auf sozialem Gebiet? Fast gar nicht! Mürrisch und stumpfsinnig, des Tages Last und Mühe ertragend schlichen sie einher. Die unendlich lange Arbeitszeit lenkte sie von allen wichtigsten Tagesfragen auf sozialem Gebiet ab. Die Treitmühle des Tages nahm all ihr Sinnen und Trachten voll in Anspruch. Was um sie herum passierte, war für sie interesselos. Wie steht es dagegen jetzt — im Jahre 1911 aus? Da finden wir unsere Kollegen als Vertreter der Versicherungen in den verschiedensten Ortskrankenkassen, sowie auch in den Krankenkassen vorstehen. Wir finden sie als Beisitzer in den Gewerbegerichten und Arbeiterschiedsgerichten für Unfallversicherung. Sie sind in hunderten von Betrieben als Mitglieder des Arbeiterausschusses tätig. Sie sind als Beisitzer im örtlichen Kartell, sowie im Bildungsausschuß vertreten. Ueberall, soweit es die Arbeitszeit der einzelnen Kollegen zuläßt, sind sie im Interesse der gesamten Berufskollegenschaft am Orte tätig. Wird nicht durch diese freiwillige Betätigung unserer Berufskollegen auf diesem Gebiete, der gewerkschaftlichen Erziehung und Bildung ein glänzendes Zeugnis ausgestellt? Wird hier nicht wirkliche Kulturarbeit von unseren Berufskollegen geleistet? Mit innerer Genugtuung muß es jeden einzelnen Kollegen erfüllen, wenn er zurückblickt, was in diesen 17 Jahren gewerkschaftliche Disziplin und Solidarität zu leisten imstande war. Mancher brave Kollege und rührige Mitarbeiter ist schon ins Grab gesunken, ohne sich einmal träumen zu lassen, welchen Machtfaktor unser Verband heute im Wirtschaftsleben bildet. Und für diese ideale, aufopfernde Tätigkeit der Gewerkschaftsmitglieder hat die deutsche Reichsregierung nur Zuchthausgefesse oder eine Verschärfung der Strafgesetze als Anerkennung übrig.

Und darum muß diese erfreuliche Entwicklung unserer Verwaltungsstelle jedem einzelnen Mitgliede ein neuer Ansporn dazu sein, rastlos wie in den Vorjahren im Sinne unserer Verbandsbestrebungen weiterzuarbeiten; denn die Befreiung der Arbeiterklasse aus dem Fesseln des Kapitalismus kann nur Wert der Arbeiterklasse selbst sein. Unser Wahlpruch muß daher auch ferner lauten:

Rückwärts nimmer!
Vorwärts immer!

Der Mensch bedarf des Menschen sehr zu seinem großen Ziele.

München und Südbayern. Fünf Jahre Kampf und Sieg.

Heller Jubel erklang bei allen Verbandskollegen, als vor nunmehr knapp 5 Jahren der „Courier“ sich uns im Festgewande präsentieren und verkünden konnte, daß die 100 000 Auflage unseres Verbandsorgans und treuen Mitkämpfers erreicht sei. Und

heute? nicht nur hunderttausend Zeitungen, sondern über 200 000 Mitglieder in der Organisation, welche ein Unterschied. Eine kurze Spanne Zeit ist seit damals verstrichen und doch, wieviel Kampf und Arbeit, aber auch Erfolge liegen dazwischen. Auch wir im äußersten Süden Deutschlands dürfen stolz sein auf die Errungenschaften der letzten 5 Jahre, sind doch auch wir trotz aller schweren Hindernisse, die sich uns entgegenstimmten, nicht nur im Gauvorort München, sondern im ganzen Bezirk rüstig vorwärts geschritten und haben unser redlich Teil an der glänzenden Entwicklung der Organisation beigetragen. Es lohnt sich auch für uns, einen kurzen Rückblick auf die Entwicklung unseres Verbandes in Südbayern zu werfen, hoffend, daß dadurch die Eifrigen zu weiterer Arbeit angepörrt und die Faulen zum Handeln angefeueret werden. Das historische Werden der Organisation in München wurde bereits in der Festschrift vom 19. Mai 1907 eingehend geschildert. Damals hieß es am Schlusse des Artikels: „Von München aus suchen wir jetzt das Hinterland zu gewinnen usw.“ Das war gewiß sehr schön gesagt und auch gut gemeint, aber leicht war es nicht und die Vorkommnisse im Gau waren durchaus nicht angefallen, die Arbeit leichter zu machen, umsomehr, als sich die wirtschaftliche Krise 1908 hier unten außerordentlich fühlbar machte. Und trotzdem und alledem können wir heute sagen, wir haben gefestigt auf der ganzen Linie. Greifen wir die Mitgliederziffern von nur einigen Verwaltungsstellen heraus, so sagen uns diese Ziffern deutlicher wie alle schönen Worte, was in diesen 5 Jahren erreicht wurde.

	1906	1911
	Mitgl. Beitr.	Mitgl. Beitr.
München I.	2681 84 339	5200 232 400
München II	— —	1115 50 541
Strassenbahner	— —	664 27 530
Augsburg	204 8 820	289 12 535
Regensburg	25 1 210	126 4 829
Pasing	8 126	— —

Das sind gewiß schöne Erfolge, die in den letzten 5 Jahren oder besser gesagt, hauptsächlich in den letzten Jahren erzielt werden konnten. Hinzu kommt noch, daß außer den damals bestehenden, eine ganze Anzahl neuer Verwaltungsstellen gegründet werden konnten, die sich durchwegs in sehr entwicklungsstadium Zustände befinden. Wir nennen hier unter anderem: Freising, Garmisch, Lindau, Lands-hut, Lenggrles, Eitz, Starnberg usw. Damals beim Erscheinen der 100 000 Nummer des „Courier“ waren im ganzen Gau vorhanden 8 lebensfähige Verwaltungsstellen, welche in München 3255 Mitglieder hatten und 107 026 Beiträge im Jahr umsetzten. Heute können wir berichten, daß im Gau 18 Verwaltungsstellen blühen, welche einen Bestand von weit über 8000 Mitgliedern und einen Umsatz von 350 106 Beiträgen im Jahre 1911 hatten. Prozentual hat also unser Bezirk in Bezug auf die Zunahme von Mitgliedern, und was die Hauptfache ist, an Beiträgen, weit über den Durchschnitt hinaus abgeschritten, was umsomehr ins Gewicht fällt, als uns der Zusammenschluß der Hafenarbeiter und der Seeleute mit uns fast gar keine Mitgliederzunahme brachte.

Daß uns diese Erfolge nicht leicht gemacht wurden, dafür sorgten schon unsere nicht zu wenig vorhandenen Gegner. Schwere Kämpfe auf wirtschaftlichem Gebiet mußten wir trotz aller bayerischen Gemüthlichkeit durchschreiten und sind uns auch neben vielen glänzenden Erfolgen einige Niederlagen nicht erspart geblieben.

Ein heißer Kampf war der im Möbeltransportgewerbe in München im Herbst 1907 mit dem gleich darauffolgenden Streik der Expeditionsknutscher und Arbeiter. Bei ersterem war schon der reine Belagerungszustand verhängt und Tausende von Kollegen wanderten ins Gefängnis. Eine Episode aus diesem Kampfe verdient der Vergessenheit entriffen zu werden. Ein Kollege war angeklagt, einen Arbeitswilligen geschlagen zu haben. Der Kollege beteuert vor Gericht seine Unschuld, während der Schutzmann als Zeuge schwört, daß er genau gesehen hat, daß dieser Kollege es gewesen war; Urteil für den Kollegen 6 Monate Gefängnis. Zweite Instanz in dieser Sache, der Schutzmann schwört abermals, und schon wollen sich die Richter zurückziehen; das Schicksal des armen Teufels scheint besiegelt, da ereignet sich ein drastischer Zwischenfall. Aus dem Zuschauerraum meldet sich ein Mann und erklärt schlicht und kurz, der Mann ist unschuldig, der zweifache Schwur ist falsch, nicht der Kollege, sondern er sei der Täter. Lange Gesichter am Richterisch; Brudertraue und Schutzmannesid, welche gewaltiger Unterschied.

Unvergesslich sollen auch die Worte des jetzt vom Zentrum gestürzten Verkehrsministers von Frauendorfer sein, als unser Genosse Schmid im bayerischen Landtag anlässlich dieses Streiks eine Interpellation einbrachte und auftrug, aus welchen Gründen der Minister 200 Eisenbahnarbeiter als Streikbrecher kommandierte. Wenn die Transportarbeiter noch drei Tage länger streiken, steht München vor einer Hungersnot, mit diesen Worten rechtfertigte der Minister den staatlichen Streikbruch. Es hat für uns eine große Bedeutung dieses Ministerwort, und in England hat es sich erst vor kurzem bewahrheitet. Es hat nichts geholfen, wir haben gefestigt. Aus diesen Kämpfen wurde auch der bayerische Arbeitgeber-Verband für das Transport-, Handels- und Verkehrsgewerbe geboren, der es durch sein scharfmacherisches Getriebe bis jetzt allerdings nur darauf abgesehen zu haben scheint, die Kollegen mit Gewalt in die Organisation hinein zu treiben. Nicht schildern können wir an dieser Stelle alle die zahlreichen und zum Teil schweren Kämpfe wie z. B. den der Droschkenführer und

Chausseure, wo wir zweimal vergebens kämpfen mußten, einmal 1908 3 Wochen mit einer darauffolgenden sechswochenlichen Aussperrung, und im Jahre 1909 9 Wochen, bis es das dritte mal der Arbeitgeberverband satt hatte und die Organisation durch den Abschluß eines Tarifvertrages anerkannte.

Ein schwerer Kampf war auch der Käferstreik im März 1907, der durch widrige Verhältnisse und durch die Verrätertätigkeit der „Christlichen“ in Kempten zu einer Niederlage führte. Heute noch sind die Scharten dieses Kampfes nicht ausgeweht und die Arbeitgeber dieser Branche verfolgen brutal einen jeden, der es wagt, sich der Organisation anzuschließen. Aber auch den Christen ist der damalige Verrat nicht gut bekommen, haben sie doch in Kempten kaum mehr 10 Mitglieder übrig behalten, während unsere dortige Verwaltungsstelle jetzt wieder gegen 150 Mitglieder zählt. Auch in Augsburg, Regensburg, Reichenhall usw. fanden ernste Kämpfe statt, die durch Tarifabschlüsse erledigt werden konnten. Es würde zu weit führen, wollten wir alle die Hunderte von Bewegungen hier anführen. Hunderttausende Mark Lohnerhöhungen und ebensolche große Anzahl Stunden Arbeitszeitverkürzung nebst vielen anderen Errungenschaften legen Zeugnis ab von den Kämpfen und Siegen der südbayerischen Kollegen.

Unsere Hoffnungen sind zum Teil in Erfüllung gegangen. Unter den schwierigsten Verhältnissen sind wir wieder ein gut Stück vorwärts gekommen. Selbst und schwarz ist die Stadtfarbe Münchens und gelb und schwarz ist auch in gewerkschaftlicher Beziehung in Bayern noch recht dick aufgetragen. Daß die „Christlichen“ nicht aus ihrer Haut heraus können, haben sie erst kürzlich wieder in München, im Lagerhaus Ostbahnhof bewiesen. Trotz dieser Verrätertätigkeiten, die wir in einer vor kurzem herausgegebenen Broschüre „Die Hintertreppenspolitik usw.“ gebändert haben, kommen die Schwarzen in den letzten Jahren nicht mehr weiter. Wenn auch heute die Christlichen Drahtzieher ihren Mitgliedern noch in jeder Versammlung allerhand von den Schlechtigkeiten der „Noten“ vorschwindeln, so glauben wir sicher, daß auch unsere, im feindlichen Lager stehenden Kollegen recht bald die Augen aufgehen werden, und daß sie dann vereint und Schulter an Schulter mit den zweihunderttausend freien Transportarbeitern für die Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage kämpfen werden.

Wir aber, die wir heute mit hoher Freude die vollen 200 000 begrüßen dürfen, wollen auch jetzt das Gelübnis erneuern, mit allen Kräften weiter zu arbeiten an dem Ausbau unserer Organisation. Was recht schwere und harte Arbeit steht uns noch bevor. Nicht nur mit den Arbeitgeberverbänden, mit den Geignern gelber und schwarzer Couleur haben wir zu kämpfen, sondern auch mit dem Indifferenzismus und dem Unverständnis der großen Masse uns noch fernstehender Kollegen. Hunderte und Tausende sind noch zu gewinnen. Ein großer Teil der Kollegen steckt noch in den Lokal-, Vergütungs- und sonstigen Altkim-Bereinen, in denen das sogenannte patriarchalische Verhältnis zwischen Arbeiter und Arbeitgeber noch herrscht. Haben wir doch in Bayern derartige Vereine, die ein 100-, ja sogar 200jähriges Bestehen feiern konnten. Die „Ehrenmitglieder“ (natürlich meist Arbeitgeber) sind beinahe zahlreicher als die aktiven Mitglieder. Wenn die Arbeitgeber ein Fraß Bier opfern, dann glauben die Kollegen, daß für sie die soziale Frage gelöst wäre, wenn sie gleich den andern Tag beim trodenen Brot schimpfen, daß der Lohn so schlecht ist, daß es nicht einmal zu einem Stück Wurst oder Käse zum Frühstück mehr langt. Hier heißt es, mit der Aufklärungsarbeit einsehen und rastlos arbeiten.

Zu jeder seine Pflicht, dann werden wir trotz Arbeitgeberverbände, trotz gelber Seuche und schwarzen Blattern, welche heute noch in unserem schönen Bayernland grassieren und trotz aller sonstigen Hindernisse das Ziel erreichen, für welches wir kämpfen: Freiheit, Menschenglück und Menschenwürde für alle unsere Kollegen.

Entwicklung der Organisation im Gau Nordbayern mit besonderer Berücksichtigung der Verwaltungsstellen Nürnberg-Fürth (1894-1912).

Unter den zahlreichen organisierten Berufskollegen des Gaues Nordbayern, die heute staunend die machtvolle Entwicklung und die geachtete Stellung unseres Verbandes unter den übrigen Gewerkschaften Deutschlands bewundern, haben nur wenige eine Ahnung davon, welche unendlich große Mühe und Arbeit es bedurfte, den heutigen Stand zu erreichen. Mit welchem Hohn und Spott wurden die ersten Verfechter unserer Ideen anfangs der neunziger Jahre von den indifferenten oder dem Altkim huldigenden Kollegen empfangen? Was wollte man in den Städten Nürnberg und Fürth nicht alles gegen eine moderne Organisation der Handelsarbeiter und Fuhrleute einzuwenden und mit welcher schrankenlosen Demagogik verbündeten Mitteln hat man nicht versucht, weiterblickenden Kollegen die Werbearbeit für die Organisation zu verfehlen oder sie unschädlich zu machen. „Uns nützt die Organisation nichts, wir sind ja keine Arbeiter“, riefen die vom Standesdünkel besessenen Handelsarbeiter in Nürnberg und Fürth aus; widerwillig und interesselos gingen die meist in patriarchalischen Verhältnissen schmachenden Fuhrleute usw. unseren Einladungen, dem Verband beizutreten, aus dem Wege.

Obwohl in beiden Orten Nürnberg und Fürth die modernen Gewerkschaften über gut ausgebaute Organisationen verfügten, war die Lage für unsern Verband anfangs trübsalig. Es war nur ein kleines Häuflein überzeugter Kollegen — in Nürnberg 43 Personen, in Fürth 35 — die sich im Jahre 1894 zusammenschlossen und sich der Aufgabe unterzogen, die Aufklärung in weitere Kreise zu tragen, um auch einmal an der Verbesserung der traurigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Dienste arbeiten zu können. Leider fehlte es nur zu sehr an solchen Personen, die unabhängig vom Unternehmertum waren und sich intensiver an der Aufklärungsarbeit hätten beteiligen können. Wohl versuchten Gewerkschaftskollegen anderer Verbände stets hilfsbereit einzugreifen, aber deren wohlgemeinte Worte begegneten bei den indifferenten Berufskollegen stets einem gewissen Mißtrauen. Und mit wie wenig Mühe wäre es Mitte der neunziger Jahre möglich gewesen, dem uneinigen Unternehmertum etwas abzutrotzen!

Nur langsam vermehrte sich die Zahl der Mitglieder in den beiden Städten Nürnberg und Fürth. Ein Wendepunkt zu besserem trat erst ein nach den entscheidenden Verhandlungen in Altenburg 1906 über die Frage, ob lokale oder zentrale Organisationen geschaffen werden sollen. Die Fürther Kollegenschaft trat im Februar 1897, die Nürnberger ein Jahr später dem Zentralverband bei und es muß gesagt werden, daß sich nach der Regelung der Organisationsfrage auch in unserem Bezirk eine Zahlstelle nach der anderen entwickelte. So entstanden Würzburg und Hof, sowie etwas später Erlangen und Kittingen.

Das Jahr 1897 brachte den Verwaltungsstellen Fürth und Nürnberg durch den Beitritt der Expeditionen einen namhaften Zuwachs an Mitgliedern. 1898 traten hinzu noch die Bierkutscher und ein Teil der Nürnberger Straßenbahner.

Den Expeditionen blieb es vorbehalten, unter Mitwirkung des Verbandes sich als erste Gruppe durch einen kurzen Streik Lohnzulagen von wöchentlich 3 bis 4 M., einzelne sogar 6 M., zu verschaffen.

Ein Streik der Straßenbahner im gleichen Jahre ging infolge der Disziplinlosigkeit dieser Leute verloren.

Kurze Zeit darauf erzielten in Fürth die Bierkutscher und Expeditionen durch Lohnbewegungen schöne Erfolge und ebenso konnten die Kollegen in den Lohnaufschereien und der Latrinreinigung mit Hilfe der Organisation ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse verbessern.

In Nürnbergs Mauern war es, wo im Jahre 1901 sowohl der 4. Berufstongress, als auch die 2. Generalversammlung des Verbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter tagten. Beide Tagungen brachten erhebliche Umwälzungen auf dem Gebiet der Organisation, die der weiteren kräftigen

Entwicklung des Zentralverbandes besonders förderlich waren und nicht ohne Einfluß auf das rapide Anwachsen der Mitgliederzahl in Bayern blieben. Namentlich die Einteilung Deutschlands in Agitationsbezirke (Gaue) brachte die Verwaltungsstellen Nürnberg und Fürth um einen kräftigen Aufschwung.

Als dann erst im Jahre 1904 Nordbayern ein besonderer Gau mit einem besoldeten Angestellten wurde, da zeigte sich Fortschritt um Fortschritt. In den schwärzesten Gegenden des Bezirkes wurden Anknüpfungen gesucht und gefunden; andere bestehende Verwaltungsstellen, wie Würzburg, Bamberg, Kittingen, Erlangen, Hof und Lauf wurden ausgebaut. In Neumarkt in der Oberpfalz war es leider nicht möglich, festen Fuß zu fassen.

Ganz besonders gut entwickelten sich Nürnberg und Fürth, wo gleichzeitig der Arbeitsnachweis zu seiner vollen Geltung kam. Im Jahre 1905 entschloß man sich, daselbst auch ein Bureau mit Telefonschluß zu mieten und das Jahr 1906 brachte die notwendige Vereinigung von Nürnberg und Fürth zu einer gemeinsamen Verwaltungsstelle. Eine Reihe von erfolgreichen Lohnbewegungen mit Abschluß günstiger Tarifverträge krönte hierauf das Werk der Einigkeit bis zum heutigen Tag.

Wie waren diejenigen Berufskollegen enttäuscht, die immer großtun beiseite standen, der Organisation der Handels- und Transportarbeiter von Anfang an jede Berechtigung absprachen, oder uns bei jeder Gelegenheit Hindernisse in den Weg warfen, um uns am Vorwärtsschreiten zu verhindern? Wie wurde nicht jedesmal die ungeheure Masse der Indifferenten aufgeschreckt, wenn sie von unseren Erfolgen bei Lohnbewegungen oder von der segensreichen Wirkung unserer Unternehmenseinrichtungen hörten? Schon gar mancher, der sich in früheren Jahren unaufhörlich bemühte, unsere Organisation zu bekämpfen, hat umgekehrt und zaghaft um Aufnahme in unsere Reihen nachgesucht. Und die gegnerischen Gewerkschaften — in unserem Bezirk vornehmlich die Christlichen —? Wer wußten sie nicht in jeder Versammlung auf unsere Einigkeit und unsere Fortschritte und klappern den Führern des christlichen Hilfs- und Transportarbeiterverbandes nicht alle Glieder vor Angst, wenn sie wissen, daß ein Angehöriger unseres Deutschen Transportarbeiterverbandes im Anzug ist?

Haben wir auch lange noch keinen Grund zur völligen Zufriedenheit, denn vieles ist noch verbesserungsbedürftig, so dürfen wir doch stolz auf die im Gau Nordbayern und namentlich in den Städten Nürnberg, Fürth und Würzburg erzielten Erfolge sein. Es ging ja stets vorwärts bei uns und nie rückwärts.

Außer Nürnberg und Fürth waren im Jahre 1894 noch keine Zahlstellen im Bezirk Nordbayern. 1905 waren es deren 5 und am Schluß des Jahres 1911 zählten wir 18 Verwaltungsstellen des Verbandes.

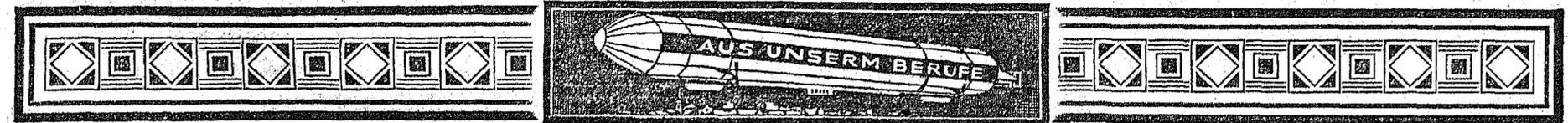
Die Mitgliederzahl stieg von 78 im Jahre 1894 auf 996 im Jahre 1905 und 1657 im Jahre 1907. Am Schluß des Jahres 1911 zählte der gesamte Gau 3823 Mitglieder, darunter Nürnberg-Fürth allein 2963.

Als erfreulich und gesund können die Massenverhältnisse im ganzen Bezirk Nordbayern bezeichnet werden. Ein Beweis dafür, daß unsere Mitglieder im Gegensatz zu den sogenannten Christlichen gut erzogen und an das Zahlen der Beiträge gewöhnt sind. In den sämtlichen Verwaltungsstellen werden zur Verstärkung örtlicher Ausgaben neben den Wochenbeiträgen noch Lokalbeiträge erhoben.

Wir stehen also auf der Höhe der Zeit und haben unsere Aufgaben als moderne Organisation erkannt, indem wir allen an uns gestellten Anforderungen in jeder Beziehung gerecht wurden. Die alten Mitglieder kamen auf ihre Rechnung und Neueintretende finden stets bereitwillige Aufnahme zur Mitarbeit an der Erreichung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen. Vereinzelt sind wir nicht, vereint alles!

Wahrheit gegen Freund und Feind
Männerstolz vor Königssternen.

Nie kampflös wird Dir ganz
Das Schöne im Leben geglikt sein.
Selbst Diamantenglanz
Will seiner Hülle entrückt sein.



Der diesjährige Frauentag. Wie im Vorjahre, so soll auch diesmal wieder an einem Sonntage in Deutschland und auch in einigen andern Ländern, in Versammlungen die Forderung auf Gewährung des Frauenwahlrechts erneut erhoben werden. Als Tag für diese Demonstration ist der 12. Mai festgesetzt worden. Es wird notwendig sein, daß die Gewerkschaftsmitglieder auch in diesem Jahre rechtzeitig durch geeignete Propaganda mit dazu beitragen, einen Massenbesuch der Versammlungen, namentlich durch Frauen und Mädchen, zustande zu bringen. Nur dadurch

kann die Forderung wirksam unterstützt und ihr ein entsprechender Nachdruck verliehen werden. Die verschiedenen Vorkommnisse des täglichen Lebens zeigen uns immer wieder, welche großes Interesse gerade die erwerbstätigen weiblichen Personen, wie überhaupt die Angehörigen der Arbeiterklasse, an der besseren Gestaltung des Wahlrechts im allgemeinen und an der Gewährung des Frauenwahlrechts haben. Sind doch auch die Arbeiterinnen und weiblichen Angestellten durch die staatsrechtlich minderwertige Stellung der Frau im öffentlichen Leben von der Wahrnehmung ihrer Interessen in den wirtschaftlichen Sondergerichten ausgeschlossen. Keine Arbeiterin oder Arbeiterfrau darf deshalb am 12. Mai den Versammlungen fern bleiben. Handelt es sich doch darum, durch einen energischen Protest gegen die geltenden Gesetzesvorschriften deren Beseitigung und dadurch Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Arbeiterklasse anzustreben.



Medizin wegen 5 Pf. Rente. Der Droschkenführer Th. stellte bei der Landesversicherungsanstalt Berlin den Antrag auf Bewilligung der Invalidenrente. Dieser Antrag wurde zurückgewiesen, weil Th. noch nicht invalide im Sinne des Gesetzes sei, d. h. er würde noch für fähig erachtet, ein Drittel dessen zu verdienen, was Arbeiter mit der gleichen Ausbildung zu verdienen pflegen. Th. legte hiergegen Berufung beim Schiedsgericht für Arbeiterversicherung Stadtkreis Berlin ein. Dieses forderte vom Geh. Med.-Rat Dr. Becker ein Gutachten. Dieser Arzt kam

zu dem Ergebnis, daß Th. als invalid anzusehen sei. Das Schiedsgericht verurteilte daraufhin die Landesversicherungsanstalt Berlin zur Zahlung der Invalidenrente im monatlichen Betrage von 18,95 Mark. Das Schiedsgericht legte der Berechnung 317 Mark der Lohnklasse 3, 337 Mark der Lohnklasse 4 und 201 Mark der Lohnklasse 5 zugrunde.

Gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts legte die Landesversicherungsanstalt Berlin das Rechtsmittel der Revision ein, weil die Rentenberechnung um 5 Pf. pro Monat zu hoch erfolgt sei.

Der Revision mußte stattgegeben werden, da nach der von der Landesversicherungsanstalt Berlin gemachten Aufstellung die Rente nur 18,90 Mt. pro Monat zu betragen hat. Die Differenz bei der monatlichen Rente beträgt also 5 Pf. oder pro Jahr 60 Pf. Die Kosten des Verfahrens und der Revision begründung dürften aber einen Betrag erreichen, der auf 15 Jahre den Renten-Differenzbetrag beträgt. Die Kosten des Verfahrens stehen also in keinem Verhältnis zum Objekt, die Landesversicherungsanstalt Berlin hat aber ihr Recht erhalten.



Berlin. Um sich vor eventuellem Kohlenmangel zu schützen, der durch die Bergarbeiterbewegung einzutreten drohte, ließ die Direktion der *Wollfabrik Treptow* in größerem Maßstabe als sonst Kohlen anfahren. An sich ließe sich nichts dagegen einwenden, wenn nicht unsere Kollegen Hofarbeiter verpflichtet wurden, ohne erhöhte Bezahlung Ueberstundenarbeit zu leisten. Ein jeder, der die schwere Arbeit eines Kohlenarbeiters nur annähernd zu würdigen weiß, wird zugeben müssen, bez. begreiflich finden, daß die Arbeiter sich eine derartige Mehrarbeit nicht so ohne weiteres aufkotzieren lassen wollten. Ein Vorstelligwerden einer Kommission bei der Direktion blieb zunächst erfolglos; erst später erklärte man sich bereit, für jede Fuhr, welche nach „Feierabend“ einging, 50 Pf. extra zu vergüten. Dieses „hohe“ Angebot konnten die Kollegen nicht akzeptieren, weil sonst bei der Zahl der Beschäftigten nur Pfennige zur Verteilung gelangt wären. Auf Anraten der Verbandsvertreter wurden die Kollegen unter Hintanziehung eines Mitgliedes des Arbeiterausschusses nochmals vorstellig. Darauf bewilligte die Direktion 1 Mt. für jede Fuhr, welche überhaupt einging. Vor dem sollten nur die Fuhrer, die nach Feierabend eingingen, mit 50 Pf. bezahlt werden. Dadurch sprang doch eine einigermaßen angemessene Bezahlung für die geforderte Mehrleistung für unsere Berufskollegen heraus. Dieses wurde nur erzielt, weil die Kollegen gemeinsam und einmütig vorgingen. Den andern Arbeitern in diesen Betrieben möchten wir aber zurufen: macht es ebenso wie die Kollegen Hofarbeiter. Vereintigt euch zu einer großen kompakten Masse, organisiert euch! Nur dadurch werdet ihr in der Lage sein, eure so sehr bedürftige wirtschaftliche Lage zu verbessern. Darum muß unsere Devise sein: **Einigkeit in die Organisationslinie in den Deutschen Transportarbeiter-Verband!**

Einbeck. Die bei dem bekannten Versandgeschäft von August Stutenrot in Einbeck beschäftigten Arbeiter sind in eine Lohnbewegung eingetreten. Es herrschen in diesem sonst so modernen Großbetriebe noch recht mittelalterliche Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Ein Teil der Kollegen bekommt Wochenlohn, während ein anderer Teil wieder Stunden- und Tageslohn bezieht. Der Lohn schwankt zwischen 16-23 Mt. pro Woche. Außerdem sind aber auch die übrigen Verhältnisse, obgleich die Arbeitszeit geregelt ist, sehr verbesserungsbedürftig. Recht eigenartig ist das Verhalten des Herrn Stutenrot. Noch vor wenigen Wochen erklärte er dem vorstellig werdenden Gau-leiter, er wäre stets bereit, mit der Organisation zu verhandeln. Das ist auch hin und wieder geschehen; freilich kamen nur Fälle in Frage, die Herrn Stutenrot kein Geld kosteten. Jetzt plötzlich lehnt er eine Verhandlung mit der Organisation ab, angeblich, weil der vorgelegte Tarif für sein Geschäft sich nicht eignet. Ja, er steckt jetzt sogar den starken Mann heraus, indem er droht, wenn ihm Schwierigkeiten wegen seines ablehnenden Bescheides gemacht würden, er seinen organisierten Arbeiter mehr beschäftigen würde. Nun, das sind Schreckschüsse, durch die sich ein organisierter Arbeiter heute nicht mehr beeinflussen läßt. Auch hätte Herr St. alle Ursache, einen etwas anderen Ton anzuschlagen. Schließlich ist der Gesamtarbeiterkampf heute nicht mehr einerlei, wie seine Referanten ihre Arbeiter behandeln. Wir behalten uns vor, die ganzen dort herrschenden Zustände einmal unter die kritische Lupe zu nehmen. Nur heute mag genügen, wenn wir Herrn St. erklären, so etwas lassen sich die bei ihm beschäftigten Arbeiter nicht mehr gefallen.

Mheydt. Die Arbeiterfreundlichkeit der Firma Fleer u. Co. (Baumwollabfallhandlung) in Mheydt sei in Nachstehendem kurz skizziert. Am 11. März d. J. wurde nachstehende Bekanntmachung erlassen:

„Hierdurch fordern wir sämtliche Arbeiter und Arbeiterinnen auf, falls sie irgend einem Verband angehören, sich sofort bei demselben abzumelden, da wir nicht dulden, daß bei uns beschäftigte Personen einem Verbandsangehörigen. Alle bei uns in Arbeit stehenden Arbeiter und Arbeiterinnen haben sich innerhalb 8 Tagen schriftlich auf dem Kontor zu

verpflichten, daß sie keinem Verband angehören, widrigenfalls sofortige Entlassung erfolgt.

Mheydt, den 11. März 1912.

(gez.) Carl Fleer u. Co.
Emil Paul.

Vor einigen Wochen nahm die Belegschaft genannter Firma Stellung zu der Frage: Wie verbessern wir unsere Lohn- und Arbeitsbedingungen. Nicht nur die gesamte Belegschaft war erschienen, sondern auch die Firma hatte ihre Vertreter entsandt, um am nächsten Tage zu erfahren, was in der Versammlung gesprochen wurde. Es wurde in der Versammlung klar ausgesprochen, wie die Lohn- und Arbeitsverhältnisse bei der Firma sind. Und das wurde auch von den Vertretern der Firma nicht widerlegt. Schon der Name „Baumwollabfallhandlung“, besagt, welche schmutzige, schwere und gesundheitschädliche Arbeit bei der Firma zu verrichten ist. Die Löhne betragen für männliche Arbeiter, welche die schwerste Arbeit verrichten müssen, pro Stunde 37 Pf. Sind die Arbeiter längere Zeit im Betriebe, erhalten sie pro Stunde 1 Pf. mehr. Die jugendlichen männlichen Arbeiter erhalten pro Stunde 20 Pf. Lohn. Eine ganze Anzahl von Frauen sind im Betriebe beschäftigt, welche das Sortieren zu besorgen haben. Aber auch hier finden wir bedeutende Unterschiede in der Entlohnung. Erhalten diejenigen, welche im Atford arbeiten, für die verschiedenen Ballen (100 Kilogramm) 2 und 3 und 4 Mt., so steht dem gegenüber, daß Löhne erzielt werden von 18 Mt., 15 Mt., 12 Mt., 10 Mt., 9 Mt. und 7 Mt. pro Woche und darunter. In den letzten Tagen ging man sogar dazu über, den Atfordarbeiterinnen, welche mehr wie 13 Mt. bei 8 1/2 stündiger Arbeitszeit verdienen, den überschüssenden Teil des Gehalts nicht auszuzahlen. Kommen die Arbeiterinnen aber auf weniger als 13 Mt., so ersetzt man ihnen den fehlenden Betrag nicht. Man denke sich, was für eine ekelregende Arbeit das Sortieren der Abfälle ist, aller Unrat, Heringsköpfe, die in Verwesung übergegangen sind u. a. mehr befinden sich in dem zur Verarbeitung überwiesenen Material. Auch die Sortiererinnen, welche im Stundenlohn arbeiten, haben niedrige Löhne, 20 bis 22 Pf. pro Stunde. Mindestmalige Löhne, hohe Strafen sind dort üblich. Wer morgens oder mittags ohne genügende Entschuldigung zu spät zur Arbeit kommt, wird innerhalb der ersten 10 Minuten mit 10 Pf., für jede folgenden 10 Minuten mit weiteren 10 Pf. bis zu 50 Pf. bestraft. Wer dieserhalb in vier Wochen mit 2 Mt. oder mehr bestraft „werden muß“, erhält in der Regel die Entlassung. Würde man den Stundenlohn nach der Strafe bemessen, dann würden die Arbeiter wesentlich mehr verdienen. Wünschenswert wäre auch eine Aufklärung darüber, welche Verwendung die Straf-gelder finden.

Die Arbeiter können der Firma nur dankbar sein, wenn sie durch die Bekanntmachung ihre wahre Meinung kundgibt. Die Arbeiter stehen geschlossen. Mann wie Frau erklären, sie lassen sich ihr Koalitionsrecht nicht nehmen. Mitbestimmend wollen sie wirken bei der Festsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. Jeder denkende Arbeiter meide diesen Betrieb, um den kämpfenden Arbeitern den Widerstand gegen diese Entrechtungsversuche zu erleichtern. Die Arbeiterinnen und Arbeiter, 26 an der Zahl, traten in den Streik. Arbeitswillige hat die Firma, die in den Provinzblättern amonziert, noch nicht bekommen, der Betrieb ruht nahezu vollkommen. Die Arbeiterinnen sind im Textilarbeiterverband, die fünf Arbeiter in unserem Verbandsorganisiert. Hoffentlich können wir bald den ersten Sieg aus Mheydt melden.



Berlin. Abteilung Zentrum. Eine außerordentliche Versammlung fand am Sonntag, den 24. März, bei Hof, Klosterstraße 101 statt. Ein jugendlicher Kollege hielt einen Vortrag über: „Geschichtliche Streifzüge“. Das 1 1/2 stündige Referat wurde mit Beifall aufgenommen und wäre es sehr wünschenswert, wenn auch andere Kollegen diesem Beispiel folgten und ihre Ansichten in freier Rede zum Vortrag bringen würden.

Nachdem fand eine Aussprache darüber statt, welcher Tag sich am besten zur Abhaltung der Versammlungen eignet. Nachdem die anwesenden Kollegen ihre Ansicht ausgesprochen hatten, wurde beschlossen, die Versammlungen in Zukunft wieder Sonnabends im selbigen Lokale abzuhalten. Die nächste Versammlung soll am 20. April stattfinden und wird ein jugendlicher Kollege einen Vortrag über: „Alkoholismus“ halten.

Weiter wurde beschlossen, am 1. Osterfeiertag eine Tagespartie nach Budow (märkische Schweiz) zu veranstalten. Abfahrt früh 6 1/2 Uhr Bahnhof Alexanderplatz mit Sonntagsfahrkarte nach Budow 1,95 Mt.



Breslau. Der Inhaber des Apollo-Rino Scheinligestraße, Herr Jentsch, hatte seinen Operateur wegen einer angeblichen Missetat, betreffend die freien Tage, welche die Organisation verbietet, nicht hatte, entlassen. In der am Montag stattgefundenen Versammlung beschäftigten sich die Angestellten mit den Maßnahmen des obigen Besters.

In der regen Aussprache wurde betont, daß die Volkswacht den Sachverhalt durchaus sachlich geschildert habe. Es wurde dann folgende Resolution angenommen:

„Die heute Montag stattfindende Versammlung der Rinoangestellten nimmt Kenntnis von den Differenzen, betreffend die Maßregelung des Vorführers im Apollo-Rino (Inhaber Jentsch), Scheinligestraße 28. Sie beurteilt das organisationsfeindliche Verhalten des Herrn Jentsch auf das schärfste und erwartet von der organisierten Arbeiterchaft hilfereiche Unterstützung, um so den berechtigten Wünschen der Angestellten Rechnung zu tragen.“

Gleichzeitig bitten die Rino-Angestellten, bei Besuch von Rinos sich die Legitimationstafeln des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes in graugrüner Farbe von den Angestellten vorzeigen zu lassen.“

Ferner wurde beschlossen, bei der Matinee des Verbandes am ersten Osterfeiertage unentgeltlich mitzuwirken, damit der Verband recht große Beträge für das Gewerkschaftshaus ablefern kann.



Berlin. Die Kollkutscher, Begleiter, Stallente und Vobdnarbeiter aus allen Expeditionsbetrieben hielten am Sonntag, den 17. März, eine Versammlung ab.

Es wurde der Bericht der örtlichen Generalversammlung gegeben, der ohne Diskussion entgegengenommen ist.

Alsdann wurden die Neuwahlen von 33 Delegierten zur örtlichen Generalversammlung vorgenommen und die alten Kollegen, so weit sie nicht ausgeschieden waren, wieder in Vorschlag gebracht. An Stelle von 8 Delegierten, die im Laufe des Geschäftsjahres ausgeschieden, wurden neue Kollegen gewählt. Nunmehr nahm die Versammlung Stellung zur Verbandsgeneralversammlung in Breslau.

Die Branchenleitung sowie die Vertrauensmänner von Groß-Berlin haben zu der Frage der Delegierten Stellung genommen und wurden die Kollegen Büschel und Herms als Kandidaten normiert.

Dann wurde allgemein Klage geführt über die „Abtragsgebühren für ständige Rundschaff“.

Es sei Praxis bei der Rundschaff geworden, daß die Kollkutscher die Güter nach jedem beliebigen Ort zu transportieren hätten, ohne hierfür Abtragsgebühren zu bekommen. Dies verstöße jedoch gegen die tariflichen Abmachungen.

Es herrscht überhaupt völlige Unklarheit in Bezug auf die Abtragsgebühren bei den Kollkutschern, wie sie sich im einzelnen Fall zu verhalten haben.

Die Handelskammer von Berlin hat ebenfalls hierzu Stellung genommen und ist der Ansicht, daß nach Handelsgebrauch der Expeditur nicht verpflichtet sei, das Gut weiter als auf den Hauskur zu transportieren. Der Transport vom Hauskur in andere Räume unterliegt der Regel nach der freien Vereinbarung zwischen dem Kollkutscher und Empfänger. Ein Handelsbrauch über die Berechnung des dem Kollkutscher hierfür zu zahlenden Entgeltes lasse sich nicht feststellen.

Um nun für Groß-Berlin Klarheit in diese Misere zu bringen, wird die Branchenleitung beauftragt, der Schlichtungskommission das diesbezügliche Material mit der Aufforderung zu überweisen, dafür zu sorgen, daß baldigst eine Sitzung mit der Gegenpartei nachgesucht wird. Die Kommissionsmitglieder werden beauftragt, mit allem Nachdruck dahin zu wirken, daß auf Beseitigung dieses, die Kollkutscher schwer schädigenden Mißstandes hingewirkt wird.

Bekanntgegeben wird ferner, daß im Gewerkschaftshaus vier Vorträge stattfinden, in der Frau Elsa Lehnhausen (Inspektorin der Pferdebeschau-Vereinigung) über Pferdebehandlung usw. spricht. Hierzu werden Einladungen ausgegeben und die Kollegen eruchtet, die Vorträge recht zahlreich zu besuchen. Hierauf erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Bielefeld. Der für das hiesige Expeditions-gewerbe geltende Tarif ist mit dem 1. April abgelaufen. Es haben nun inzwischen mehrere Verhandlungen zwecks Abschluß eines neuen Vertrages stattgefunden, die jedoch zu einer Einigung noch nicht geführt haben.

Die Unternehmer erklären, momentan nur 2 Mt. Mehrlohn zahlen zu können, während die Arbeiter 3 Mt. fordern. Außerdem soll auch eine anderweitige Regelung in der Bezahlung der Ueberstunden eintreten. Dies haben die Unternehmer zum Teil zugegeben; außerdem ist auch der Arbeitsnachweis im Prinzip anerkannt.

Die weiteren Verhandlungen werden ergeben, ob eine Einigung im Frieden möglich ist.

Ueber den weiteren Verlauf der Bewegung werden wir berichten.

Breslau. Einen schönen Erfolg erzielte unsere Verwaltungsstelle, den sie einzig und allein der Solidarität der Kollegen zu verdanken hat. Schon seit langem war über die total unzulänglichen Verhältnisse in der hiesigen Herzoglichen Mühle geklagt worden; doch konnte kein Erfolg gemacht werden, ehe nicht die Organisation in dem Betriebe festen Fuß gefaßt hatte. Dies geschah seit 5 Jahren und heute ist es uns gelungen, sämtliche Kollegen bis auf einen, der es jedenfalls nicht für nötig hält, dem Verbandszugehörigkeit. Nun konnte auch mit Erfolg eine Lohnbewegung geführt werden, zumal die vor

Mit 200 000 können wir frisch und kühn große Schlachten schlagen, 300 000 müssen noch größere Ehren und Siege tragen.

2 und 4 Jahren errungene kleine Lohnzulage in keiner Weise den berechtigten Anforderungen entsprach. Anfang März traten wir, einem Auftrage der Kollegen entsprechend, mit einem Tarifvorschlag, welcher eine Lohnzulage sowie einige Verbesserungen vorsah, an die Verwaltung der Mühle heran. Da daraufhin keine Antwort erfolgte, wurden wir persönlich vorstellig. Man wies uns jedoch mit den kurzen Worten ab, daß sich die Firma auf nichts einließe und auch den eingegangenen Tarif als nicht vorhanden ansähe.

In einer noch am gleichen Abend einberufenen Betriebsbesprechung wurde eine Kommission gewählt und beschloffen, sollte auch sie abgewiesen werden, dann haben sämtliche Kollegen am andern Morgen die Forderung einzureichen. Als am andern Morgen der Herr Geschäftsführer Rothardt um 6 Uhr auf dem Hof erschien, mißte er die Wahrnehmung machen, daß die Kutscher, welche bereits um 4 Uhr fortgehen sollten, noch nicht angefahren hatten und auf seine Frage nach dem Grunde erhielt er zur Antwort, daß sich die Kollegen die Abweisung ihrer Vertreter und ihrer bescheidenen Forderungen nicht gefallen ließen und daher eine Entschädigung der Firma erwarten, ob das letzte Wort in der Sache gesprochen worden sei. Als Herr Rothardt sah, daß sämtliche Kollegen, selbst solche, die bereits 19 Jahre im Betriebe tätig waren, einmütig vorgingen, zog er andere Zeiten auf und machte gute Miene zum bösen Spiel. Er bat nur noch, ihm bis 1/2 1 Uhr Mittag Zeit zu lassen, damit er mit dem Chef sprechen könnte. Aber schon um 12 Uhr wurde ein Kollege in das Kontor gerufen und ihm dort Folgendes vorgeschlagen.

Die Kutscher erhalten eine wöchentliche Lohnzulage von 2 Mk., für Sonntagskutschern 1 Mk., die Sachträger pro Stunde 3 Pfg. und für die Ueberstunde 10 Pfg. Lohnzulage. Daneben wurden noch einige kleine Verbesserungen gewährt. Mit diesem schönen Erfolge, den sie einzig und allein nur ihrer Solidarität verdanken, können die Kollegen wohl zufrieden sein. Auf einen Hieb fällt kein Baum. Jedenfalls hat sich aber gezeigt, daß sich die Verbandsbeiträge doch gut verzinst haben, und daß schönste dabei ist, daß der Kollege, der die Organisation nicht nötig hatte, auch keinerlei Lohnzulage erhielt. Womit wohl genügend demonstriert ist, welchen Nutzen die Organisation gewährt. Gerade hier in Dessau, wo noch teilweise die erbärmlichsten Lohn- und Arbeitsverhältnisse herrschen, sollte es sich jeder zur Pflicht machen, immer mehr für den Verband zu werben. Hinein in die Organisation, dann wird es auch bei uns anders werden.

Ein schneidiger Agrarier und ein noch schneidigerer Amtsanwalt. Der Gutbesitzer Otto Hoffmann aus Domitz bei Halle a. S. war am 4. Januar mit seinem Kutscher Schulze über die Reinigung des Kutschwagens in Wortwechsel geraten. Der Gutsherr rebete den 34jährigen Kutscher mit den Worten an: Du bist ein Dreckschwein! Er soll dann auch noch den Kutscher Laufjunge und Hühnerjunge geschimpft haben. Der beleidigte Kutscher verließ sofort den Dienst und erhielt von Hoffmann seine Habsiere ausgehändigt. Hinterher denunzierte der Gutsherr den Kutscher aber wegen unberechtigten Verlassens des Dienstes und verlangte die Bestrafung des Mannes. Gegen das Strafmandat erhob der Kutscher vor dem Schöffengericht Halle a. S. Einspruch. Da Hoffmann vor Gericht zugeben mußte, seinen Kutscher beleidigt zu haben, fragte der Amtsanwalt, wie der Zeuge bei dieser Sachlage noch dazu komme, einen Straf Antrag wegen unberechtigten Verlassens des Dienstes zu stellen. Hoffmann zuckte darauf mit den Achseln. Als aber die beantragte Freisprechung des Kutschers erfolgte, verstieg sich der Agrarier zu der Aeußerung: „Solche werden immer freigesprochen.“

Der Amtsanwalt erblickte in diesen Worten eine Ungebühr vor Gericht und beantragte gegen den Agrarier, der bereits den Gerichtssaal verlassen hatte, eine Ungebührstrafe von 20 Mark. Hoffmann wurde, wieder in den Gerichtssaal geführt, zu 10 Mark verurteilt. Darauf der Agrarier im höhnischen Tone: Danke schön, meine Herren, soll ich gleich zahlen? Sprache und machte sich aus dem Staube. Doch der Amtsanwalt protestierte: Das ist aber stark, ich verlange eine höhere Bestrafung des Mannes!

Als der Richter eine Bewegung machte, den Agrarier doch nun laufen zu lassen, erhob sich der Amtsanwalt nochmals und sagte: „Als sich ein Arbeiter neulich bei einem Urteile bankte, hat man ihn hier zu einer sofort zu vollstreckenden Haftstrafe von einem Tage verurteilt; ich verlange, daß bei dem Gutbesitzer dasselbe Strafmaß zur Anwendung kommt.“ Der nichts Böses ahnende Gutsherr schlennderte bereits die Straße entlang. Der Amtsanwalt setzte aber durch, daß er durch einen Gerichtsdiener nochmals in den Gerichtssaal geführt und dann tatsächlich zu einer sofort zu verbüßenden Haftstrafe von 24 Stunden verurteilt wurde. Der Agrarier machte ein verflucht dummes Gesicht, als er eingekerkert wurde. Der Amtsanwalt aber, der so nachdrücklich dafür eintrat, daß der reiche Gutbesitzer mit demselben Maße gemessen wurde, wie der arme Arbeiter, ist in unserm Klassenstaate gewiß eine seltene Erscheinung.

Serford. Einen schönen Erfolg haben die bei der Kohlenhandels-Gesellschaft G. m. b. H. beschäftigten Kollegen errungen.

Es ist von der Firma der für das Expeditions-gewerbe geltende Tarif-Vertrag mit kleinen Abwei-chungen angenommen. Die Kollegen haben dadurch einen Mehrlohn von 2 Mk. pro Kopf und Woche er-reicht. Außerdem werden auch die Ueberstunden be-zahlt, was bisher nicht der Fall war. Hoffentlich werden die Kollegen das Errungene auch zu halten verstehen. Auch bei der Firma G. Breder, Bau-materialienhandlung, sind die Kollegen in eine Be-wegung eingetreten. Der bisherige Tarif-Vertrag läuft mit dem 15. April ab. Es sind Verhand-lungen zwecks Abschluß eines neuen Vertrages im Gange, die hoffentlich zu einer Einigung führen werden.

Leipzig. Durch einen zweitägigen Streik erreichten die im Fuhrgeschäft Ködte-Commerwiz tätigen Kollegen den Abschluß eines Tarifvertrages, der ihnen unter anderem folgende Vergünstigungen brachte:

„Es erhalten alle Geschirrführer und Arbeiter vom Tage des Inkrafttretens dieses Abkommens einen Wochenlohn von 29 Mk.“

Bei Nachschichten wird für jede Schicht 50 Pf. mehr bezahlt.

A u s l ö s u n g.

In denjenigen Tagen, wo die Arbeit der Geschirrführer und Arbeiter so gelagert ist, daß das Mittag-brot nicht in den Räumen des Fuhrhofes einge-ommen oder auch nicht gebracht werden kann, wird ein Bezahlgeld von 50 Pf. gewährt. Bei Landtouren, die die regelmäßige Arbeitszeit nicht überschreiten, wird ein Bezahlgeld von 1 Mk. gezahlt.

Ueberstunden, Sonn- und Feiertagsarbeit

Ueberstunden, Sonn- und Feiertagsarbeit werden mit 60 Pf. pro Stunde entschädigt.

Dieser Erfolg ist deshalb hoch anzuschlagen, weil es sich hier um einen größeren Betrieb handelt, dessen Inhaber es bis in die letzte Zeit verstanden hat, un-sere Kollegen im Kost- und Logiszwang zu erhalten.

Papenburg. Selig sind, die im Geiste arm sind, denn ihrer ist das Himmelreich. „Der Holzarbeiter“, Organ des Zentralverbandes christlicher Holzarbeiter, vom 22. März, beschäftigt sich mit unserer hienigen Versammlung, welche am Sonntag, den 10. März hier stattfand. Über die Versammlung besucht hat und den Artikel im „Holzarbeiter“ liest, der schüttelt den Kopf und haunt über die Wahrheitsliebe, die dem Artikel-schreiber eigen ist. Nicht eine einzige Zeile entspricht den Tatsachen oder der Wahrheit. Nichts weiter als Verdrehungen und Entstellungen. Uns scheint, der Schreiber leidet an Gedächtnisschwäche, denn sonst müßte er wissen, daß nicht der Referent Teich, son-dern der christliche Diskussionsredner Jahn über Ter-rorismus sprach. Und zwar sprach dieser Herr über Terrorismus der freien Gewerkschaften. Im Schlusswort zeigte dann unser Kollege Teich den Christen, daß sie gar keine Ursache haben, über Terrorismus zu jammern, denn wo sie in der Lage sind, Terro-rismus zu üben, wird das in der denkbar schärfsten Weise getan.

Am verschiedenen Beispielen zeigte der Referent dann den Anwesenden, wie und wo die Christen den Terrorismus üben. Diese Fälle und zwar die tras-fessen verschweigt der Herr Berichterstatter sorgfältig. Daß die Gedächtnisschwäche schon chronisch ist, beweist der Herr aber darin, daß er seinem Kollegen Schmidt Worte in den Mund legt, die nicht dieser, sondern Herr Sauerborn gesagt hat. Schon diese eine Tatsache kennzeichnet den Herrn mit seiner „wahrheitsgemäßen Berichterstattung“.

Im übrigen müssen wir bemerken, daß nicht der Referent Kleinlaut etwas zugegeben hat, weil dazu gar keine Veranlassung vorlag. Konstatieren wollen wir aber, daß die christlichen Diskussionsredner fest-siehende Tatsachen direkt abstritten, wenn wir nicht sagen wollen: ablogten. Den Vogel schießt der Schrei-ber unbedingt aber ab, wenn er sagt, daß die „Noten“ mit käfediten Bilgen arbeiten. Ein Sprichwort sagt: „Man sucht keinen hinter dem Busch, wenn man nicht schon selber dahinter gefassen hat.“ Wir müssen ge-hien, so zu lägen, wie der Artikelschreiber, ist nicht jedermanns Sache. Dazu gehört denn doch schon eine gewisse Übung und jene Portion Frechheit, welche den Christen eigen ist. Besondere Beachtung verdient die Bemerkung, daß, wenn der Referent gewußt hätte, daß jene christlichen Leuchten auftreten werden, er anderes Material mitgebracht hätte. Dieses übersteigt in der Verdrehungskunst alles bisher dagewesene. — Nicht, weil die christlichen Diskussionsredner in der Versammlung waren und redeten, sondern um den Versammlungsbesuchern eventl. den Beweis schwarz auf weiß zu bringen, wie geschwindelt wird, um die Arbeiterchaft in Papenburg und auch anderswo von der modernen Arbeiterbewegung fernzuhalten, deshalb machte der Referent diese Bemerkung. Im übrigen müssen die christlichen Herren auch ein eigenartiges Auffassungsvermögen besitzen, wenn sie die Versamm-lung als einen Erfolg für ihre Sache ansprechen. Wir konstatieren, daß die christlichen Redner noch vor Schluß der Versammlung diese verkühten, daß im übrigen, trotzdem die Versammlung wohl zur Hälfte von christlich Organisierten besucht war, die große Mehrheit derselben mit den Ausführungen des Refe-renten einverstanden war, und daß namentlich bei dem Schlusswort die ganze Versammlung empört war, als die Art der Christen bei Vertretung der Arbeiterinter-essen richtig gewürdigt wurde.

Glauben die Christen einen Erfolg in der Ver-sammlung errungen zu haben, dann schön, soll man den guten Traum nicht stören. Die Zeit, wo die

freien Gewerkschaftler in Papenburg keinen Resonan-boden hatten, ist vorbei — vorbei für immer. W-dieser Tatsache werden sich auch hier die Christen a-finden müssen, so unangenehm es für sie auch se-mag.

Netzen. Einen schönen Erfolg haben die b-der Firma Emil Hansmann, Bier- und Kohlenhan-dlung beschäftigten deutscher und Arbeiter durch d-Organisation errungen. Es ist mit der Firma e-Tarif abgeschlossen, der eine sofortige Erhöhung d-Lohnes um 2 Mk. pro Woche bringt. Ferner werde-die Ueberstunden, die bisher nicht bezahlt wurde-wohl das Stadigeschäft in Frage kommt, mit 40 P-pro Stunde vergütet. Ganz besonders wichtig ist-auch, daß die Arbeitszeit um täglich eine Stunde v-11 auf 10 Stunden herabgesetzt ist. Außerdem werde-sämtlichen Beschäftigten jährlich 4 Tage Ferien mit-Fortzahlung des Lohnes gewährt. Es soll anerkan-werden, daß die Firma den Wünschen der Arbeit-entgegen kam und damit zur friedlichen Erledigun-der Bewegung beitrug. Nachdem bereits im Sept-des vorigen Jahres in Gemeinschaft mit dem Braue-und Mühlenarbeiter-Verband für die in der Hiltgeseh-Mühle beschäftigten Müller, Arbeiter und Kutsch-nennenswerte Verbesserungen erzielt wurden, ist die-ber erste Tarif-Vertrag, der für die Transportarbeit-abgeschlossen wurde. Dieser Fortschritt ist mit Freude-zu begrüßen, ist er doch Beweis dafür, daß au-diese Arbeiter immer mehr den Wert der gewer-schaftlichen Organisation erkennen lernen. Freilich-die Zahl der bisher der Organisation noch indiffe-rent gegenüberstehenden Transportarbeiter immerhin no-och sehr groß. Hoffentlich werden die jetzt erzielte-Erfolge dazu beitragen, den Gedanken der Zusammen-gehörigkeit in immer weitere Kreise zu trage-Ußerdem werden aber jetzt auch die in den übrig-Betrieben beschäftigten organisierten Arbeiter all-dran sehen, um auch für diese Betriebe, wo se-überall noch erbärmliche Verhältnisse herrschen, Be-esserungen zu erreichen.

Dieser Erfolg hat nun auch bereits aufmerksa-m-wirkt. Die bei der Firma Fr. Meyer, Getreide-u-Kohlenhandlung und dem Expeditions-geschäft v-L. König beschäftigten Kollegen haben nun ebenfal-lhren Unternehmern Forderungen unterbreiten lassen. Bei diesen Betrieben lassen die Verhältnisse aber bi-zu wünschen übrig.

Neben einer Arbeitszeit, die bei Meyer mi-destens 11 und bei König fast selten unter 14 Stund-täglich beträgt, wird ein Lohn von 18 bis 20 M-bezahlt. Eine Bezahlung der Ueberstunden, Nach-und Sonntagsarbeit kennt man ebenfalls nicht. Hoffentlich wird es auch diesen Kollegen gelunge-auf den, zum Teil noch mittelalterlichen Zuständ-aufzuräumen. Da das Organisationsverhältnis e-gutes ist, werden wohl nicht allzuviel Schwierigkeit-bei der Durchführung der Forderungen haben.

Ueber den Verlauf der Bewegung werden wir-berichten.

Ortsverwaltungen,
welche beabsichtigen, vorliegende Nummer d
„Courier“ agitatorisch zu verwenden, bitten wir
etwaige Nachbestellungen bis spätestens
12. April an uns gelangen zu lassen.
Die Expedition.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes

Die Adresse des Verbandsausschusses ist: Augu-
Liede, Magdeburg, Schrotestr. 17, 3 Et.
Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet a-
1. April 1912 in Dranienburg. Bevollmächtig-
ter: Otto Abratis, Sachsenhausen b. Dranien-
burg, im Hause von Gädecke; Kassierer: R. Bipt-
Dranienburg, Sachsenhausenerstr. 7.

Verloren gegangen sind die Verbandsblätter na-
stehend genannter Mitglieder:

In Berlin: Gustav Pfiffmann, Sp-
Nr. 39 452, eingetr. 6. 6. 10; Richard Tai-
nert, Spt.-Nr. 78 390, eingetr. 13. 10. 06.

In Frankfurt a. M.: Gustav Del-
mann, Spt.-Nr. 171 059, eingetr. 21. 5. 05.

In Leipzig: Fritz Queißer, Sp-
Nr. 97 427, eingetr. 23. 10. 11.

In R u s s l a n d : Daniel Metes, Spt.-N-
377 573, eingetr. 29. 4. 11.

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

Das Mitglied Gustav S a t l y, Spt.-Nr. 17139
eingetr. am 26. 11. 11 in Frankfurt a. M.,
von dort abgereist, ohne seinen Verpflichtungen der
Verbande gegenüber nachzukommen. Sollte sich Sat-
irgendwo melden, ist ihm das Verbandsbuch abz-
nehmen und an die untenstehende Adresse zu sende-

Mit kollegialem Gruß
Der Vorstand.

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

Ortsverwaltung Straßburg i. El.

Das Verbandsbureau befindet sich
Alter Fischmarkt 43, 2 Tr.

Verantwortl. Redakteur: Karl Müllhahn, Lichtenber-
Verlagsamt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer & Dimmig, Berlin, Spandauerstr. 36/37

Unsere Interessenvertretung im Deutschen Reichstage.

Unser Verbandsvorsitzender, Kollege Schumann, hat in der Sitzung des Reichstages vom 19. März d. J. Gelegenheit genommen, die Reichsregierung über den Stand der Sozialreform im Handels-, Transport- und Verkehrsgebiete zu befragen. Wir glauben, die Kollegen über unsere Interessenvertretung am besten informieren zu können, wenn wir das Stenogramm der Rede des Kollegen Schumann hier zum Abdruck bringen:

Das Kapitel der unerfüllten Hoffnungen, der bittersten Enttäuschungen kann mit Fug und Recht von weiten Arbeiterschichten derjenige Teil der Tätigkeit des statistischen Amtes genannt werden, der sich auf die Erforschung der Mißstände im Arbeitsverhältnis bezieht. Jahrzehntelange Erhebungen des statistischen Amtes bezw. des Beirats über offen zu Tage liegende Mißstände sind notwendig, um nicht etwa ein gesetzgeberisches Eingreifen der Regierung herbeizuführen, nein, sondern um schließlich einen der Herren Regierungsvertreter zu der Erklärung zu veranlassen, daß weitere eingehende Untersuchungen in Aussicht genommen seien, weitere Erhebungen angeordnet würden.

Den besten Beweis für die Wichtigkeit dieser meiner Behauptungen liefern die Erhebungen über Sonntagsruhe, Nachtruhe und Arbeitszeit der im Binnenschiffahrtsgewerbe Beschäftigten. In der Binnenschiffahrt herrscht ja bekanntlich völlig unregelmäßige Arbeitszeit. Der Betrieb geht Tag und Nacht, Sonntag und Feiertag ununterbrochen weiter. Dieser Zustand hat Folgen gezeitigt, die schon längst ein Eingreifen der Gesetzgebung notwendig erscheinen lassen.

Die ersten Erhebungen, die über die Verhältnisse in der Binnenschiffahrt vorgenommen worden sind, datieren aus dem Jahre 1885. Vor nunmehr 27 Jahren wurde durch das Reichsamt des Innern eine Erhebung über die Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt veranstaltet. Das treibende Moment war damals das religiöse. Es galt zu ermitteln, ob und inwieweit die in der Binnenschiffahrt Beschäftigten in den Stand gesetzt seien, ihre religiösen Bedürfnisse an Sonntagen zu befriedigen. Dieses religiöse Moment verschwindet bei den späteren Erhebungen zum Teil, und an seine Stelle treten soziale Beweggründe. Das Material, das sich seinerzeit bei den Erhebungen ergeben hatte, ruht dann zehn Jahre lang wohlverwahrt im Schöße des Ministeriums des Innern. Erst am 4. Mai 1895 gelegentlich der Annahme des Gesetzesentwurfs, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, beschloß der Reichstag, den Herrn Reichsminister zu ersuchen, Erhebungen über die Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt zu veranlassen zu lassen. Die damalige Kommission für Arbeiterstatistik beschloß in ihrer Sitzung, in der sie sich zum ersten Male mit dieser Frage beschäftigte, zunächst einmal das im Jahre 1885 aus den Erhebungen resultierende Material zu prüfen. Diese Prüfung dauerte 2 1/2 Jahre, und im Jahre 1898 wurde dann konstatiert, daß dieses Material vollständig unbrauchbar war. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Die Kommission für die Arbeiterstatistik hat im weiteren Verlaufe der Behandlung dieser Frage im Jahre 1898 Einstellung der Erhebungen über die Sonntagsruhe im Binnenschiffahrtsgewerbe, speziell in der Flößerei und Güterschiffahrt, beantragt, und zwar deshalb, weil die Mannschafft doch nicht in Orten anlegen könnte, wo die Gewähr zum Kirchenbesuch gegeben sei, da dieses der Zweck sei, und dieser Zweck nicht erreicht würde, wäre die Sonntagsruhe nicht nötig. Am 24. April 1901 sprach sich dann die Kommission für Erhebungen über Nachtruhe, Arbeitszeit und sonstige Verhältnisse der in der Binnenschiffahrt Beschäftigten aus. Diese Aufgabe wurde dann dem an Stelle der Kommission für Arbeiterstatistik eingelezten Beirat für Arbeiterstatistik übertragen.

Die Erhebungen, die vom Beirat veranlassen worden sind, haben dann außerordentlich schwere Mißstände in der Binnenschiffahrt zu Tage gefördert, und zwar nicht nur bei einzelnen Betriebsarten und in einzelnen Stromgebieten, sondern in allen Betriebszweigen der Binnenschiffahrt, in der Flößerei sowohl wie in der Güterschiffahrt, im Fährbetrieb sowohl wie in der Personenschiffahrt. Es ist dort durch die Erhebungen festgestellt worden, daß Arbeitszeiten von außerordentlich langer Dauer bestehen. Es sind in zahlreichen Fällen Arbeitszeiten von 18, 24, 30 ja 40 Stunden ununterbrochener Dauer festgestellt worden. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Diese Arbeitszeiten werden nicht einmal durch genügend lange Ruhepausen unterbrochen. Wenn je nach der Art des Betriebes und je nach den Verhältnissen diese langen Arbeitszeiten sich häufig wiederholen, so entstehen außerordentlich schwere Schäden in gesundheitlicher Beziehung für die unter diesen Arbeitszeiten leidenden Personen. Die Erhebungen haben ergeben, daß die durchschnittliche Arbeitszeit in allen Stromläufen und in allen Betriebszweigen 12 Stunden weit übersteigt.

Nach Kenntnisnahme dieser Feststellungen durch den Beirat beschloß derselbe, eine Umfrage zu veranlassen bei den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen nach der Richtung, ob diese Organisationen der Meinung seien, daß die festgestellte, überaus lange tägliche Arbeitszeit schwere gesundheitliche Schädigungen herbeiführe, und ob es angebracht erscheine, eine gesetzliche Regelung des Arbeitsverhältnisses der in der Binnenschiffahrt Beschäftigten herbeizuführen. Die Frage, ob solche lange Arbeitszeit nachteilige Folgen für die Gesundheit der Betroffenen mit sich bringe, wurde von den Arbeitnehmerorganisationen in ihrer großen Mehrheit, aber auch von 21

Arbeitgeberorganisationen mit Ja beantwortet. Dergleichen haben dieselben Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen auch die Frage nach der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer gesetzlichen Regelung der Sonntagsruhe, der Nachtruhe und der Arbeitszeit bejaht. Dieses Ergebnis der Erhebungen hat dann den Beirat für Arbeiterstatistik veranlaßt, zu der Frage Stellung zu nehmen, und es wurde dann beschlossen, zunächst, bevor bestimmte Vorschläge ausgearbeitet werden, ein Gutachten des Reichsgesundheitsamtes über diese Fragen einzuholen. Dieses Gutachten hat sich in eingehender Weise mit der ganzen Materie beschäftigt und konstatiert zunächst, daß außerordentlich schwere Mißstände in allen Betriebszweigen der Binnenschiffahrt als vorliegend erachtet werden müssen. Es sagt über die Folgen der in der Binnenschiffahrt üblichen Arbeitszeit für die davon Betroffenen unter anderem folgendes:

Es wird nun auf die Frage einzugehen sein, ob und inwieweit anzunehmen ist, daß auf die vorstehend festgestellten Gesundheitsverhältnisse, die bei der Erhebung im Binnenschiffahrtsgewerbe ermittelte tägliche Arbeitszeit infolge ihrer Dauer von schädigendem Einfluß gewesen ist. Als solche gesundheitlichen Schädigungen kommen in Betracht eine allgemeine Schwächung des Körpers, hervorgerufen teils durch zu lange fortgesetzte anstrengende Arbeit, teils durch Schlafmangel, ferner Verletzungen, veranlaßt durch Uebermüdung und dadurch bedingte Erhöhung der schon vorher vorhandenen Unfallgefahr.

Es heißt dann weiter in dem Gutachten: Was zunächst die Erhöhung der Unfallgefahr anbetrifft, so ist die regelmäßige tägliche Arbeitszeit in zahlreichen Fällen von zu langer Dauer. Daß als unausbleibliche Folge davon der Eintritt von Uebermüdung und das Ausgerathen der zur Vermeidung von Unfällen erforderlichen Aufmerksamkeit zu erwarten sind. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.)

Das Gutachten führt dann eine ganze Reihe Fälle auf, in denen die von mir schon genannten Arbeitszeiten, nur unterbrochen durch ungenügende Ruhepausen, vorkommen. Es konstatiert, daß ununterbrochene Arbeitszeiten von 18 bis 40 Stunden vorkommen (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten), und knüpft daran die Feststellung:

In allen diesen zahlreichen Fällen von übermäßig langer Beschäftigung, sei es in regelmäßiger Arbeitszeit, sei es im Ausnahmefall, ist anzunehmen, daß die Mannschafft gesundheitlich besonders dadurch gefährdet wird, daß sie infolge von Uebermüdung einer erheblichen Unfallgefahr ausgesetzt ist. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.)

Das Gesundheitsamt konstatiert weiter, daß die in Binnenschiffahrtsgewerbe beschäftigten Personen einer vierfach höheren Unfallgefahr ausgesetzt sind wie die den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften angehörigen Arbeiter. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Es konstatiert außerdem, daß die Unfallgefahr der in der Binnenschiffahrt Beschäftigten fast doppelt so groß ist wie die aller in den Berufsgenossenschaften der Industrie Versicherten. Und es heißt weiter:

Für eine Kategorie, für die Bootleute der Güterdampfschiffahrt und die Mannschafft der Schlepplähne dürfte vielleicht die Unfallgefahr sogar nicht viel geringer sein als für die Angehörigen der Fuhrwerksberufsgenossenschaften, deren Beschäftigung eine ähnliche ist.

Meine Herren, so das Gutachten des Reichsgesundheitsamtes. Der Beirat für Arbeiterstatistik konnte sich angesichts dieser Tatsachen der Erkenntnis nicht verschließen, daß eine gesetzliche Regelung der Verhältnisse der in der Binnenschiffahrt Beschäftigten dringend vonnöten sei.

Der Beirat macht auch einige Vorschläge. Sie basieren darauf, eine Mindestruhezeit für die in der Binnenschiffahrt Beschäftigten einzuführen, die während der Fahrt 8 Stunden und während der Zeit des Ladens und Lösens 10 Stunden täglich betragen soll. Der Beirat schlägt weiter vor, bestimmte Feiertage, also den ersten Weihnachts-, Oster- und Pfingsttag vollständig freizulassen, außerdem in jedem Quartal den hier in Frage kommenden Arbeitern drei freie Sonntage zu garantieren usw. Wenn diese Vorschläge auch nicht dem entsprechen, was die in der Binnenschiffahrt Beschäftigten als das Mindestmaß zu fordern sich für berechtigt halten, so könnte man doch sagen, daß, wenn diese Vorschläge Gesetz geworden oder auf dem Wege der Bundesratsverordnung durchgeführt worden wären, dann zum mindesten die allergrößten Mißstände in diesem Beruf beseitigt worden wären. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Aber was ist das Ergebnis der ganzen Erhebungen der 25jährigen Tätigkeit gewesen? Wir haben es aus dem Munde des Regierungsvertreters am 4. März d. J. gehört. Der Herr Ministerialdirektor Dr. Casper sagte am 4. März bezüglich der Erhebungen über Sonntagsruhe, Nachtruhe usw. in den Binnenschiffahrtbetrieben folgendes:

Ich kann darauf mitteilen, daß die Vorschläge des Beirats zur Regelung der Fragen der Sonntagsruhe und der Nachtruhe in Binnenschiffahrtbetrieben inzwischen zu eingehenden Verhandlungen unter den beteiligten Behörden des Reichs und der Bundesstaaten geführt haben. Es hat sich dabei — was ja ohnehin aus den Verhandlungen des Beirats hervorging — herausgestellt, daß die Verhältnisse auf den verschiedenen Wasserstraßen überaus verschieden liegen. Soweit es sich um eine

Beschränkung der Arbeitszeit handelt, hat sich namentlich auch herausgestellt, daß Uebelstände hauptsächlich auf einzelnen Wasserstraßen hervorgetreten sind.

Genannt wurden diese Wasserstraßen nicht. Und es heißt dann weiter:

Auf den anderen Wasserstraßen waren Uebelstände, die ein besonderes Eingreifen erforderlich machten, nicht vorhanden. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.)

Der Herr Regierungsvertreter fügt dann hinzu: Die Verhandlungen werden, unter Zuziehung von Vertretern der beteiligten Regierungen und der Interessenten, demnächst in Aussicht genommen, die Verhältnisse auf dem Rhein eingehend zu untersuchen. Es wird dann erwogen werden, ob eine Regelung zunächst für den Rhein in Aussicht genommen werden soll.

Meine Herren, diese Erklärungen sind eigentlich der beste Beweis dafür, daß ich mit meinen eintleitenden Bemerkungen recht hatte. (Sehr wahr! bei den Sozialdemokraten.) Trotzdem die Erhebungen mit aller Deutlichkeit gezeigt haben, daß außerordentlich schwere Mißstände, ja menschenunwürdige Zustände in der Binnenschiffahrt bestehen, werden die in Frage kommenden Arbeiter wiederum vertrieben auf weitere Erhebungen, weitere Erwägungen, und es kommt hinzu, daß diese neuen Erhebungen sich gerade auf das Stromgebiet erstrecken sollen, von dem bei den Erhebungen des Beirats festgestellt wurde, daß es den Arbeitnehmerorganisationen nach langen Kämpfen gelungen ist, durch entsprechende Abkommen die größten Mißstände zu beseitigen. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) An den anderen Wasserstraßen z. B. am Stromgebiet der Elbe herrschen außerordentlich schlechte Zustände. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Im Stromgebiet der Elbe kommt vor allen Dingen eine recht hohe Unfallgefahr in Frage, zurückzuführen allerdings — das soll zugegeben werden — zum Teil auf die eigenartige Bauart der dort laufenden Rähne. Aber es ist festgestellt, nicht nur durch die amtlichen, sondern auch durch private Erhebungen, daß gerade auf dem Stromgebiet der Elbe und auch der Oder die allerschlimmsten Zustände bestehen.

Die Erklärung des Herrn Regierungsvertreters wirkt tatsächlich geradezu wie eine Verhöhnung der un-menschenwürdigen Arbeitsverhältnisse kämpfenden Angestellten der Binnenschiffahrt (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Aber, meine Herren, selbst wenn diese Erklärung des Herrn Regierungsvertreters die in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen mehr hätte erhoffen lassen, so wissen wir ja aus der Erfahrung, wie wenig Wert den Erklärungen der als vorübergehende Erscheinungen zu betrachtenden Herren Regierungsvertreter beizumessen ist. Dafür nur zwei Beweise.

Im Jahre 1891 hat bereits Freiherr v. Bepesch im Reichstage zugegeben, daß das Fehlen von Bestimmungen über Regelung der Sonntagsruhe im Verkehrsgebiete ein Mißstand sei, und er hat als damaliger Regierungsvertreter hinzugefügt, daß er hoffe, in der allernächsten Zeit in den Stand gesetzt zu sein, entsprechende Vorschläge zwecks Regelung dieser Materie unterbreiten zu können.

Am 13. April 1907 gelegentlich der Behandlung der Frage der Erhebungen über die Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt hat Herr Graf v. Posadowsky ebenfalls die außerordentliche Dringlichkeit der Regelung der Verhältnisse der Binnenschiffahrt anerkannt und hinzugefügt, daß eine derartige Regelung erfolgen solle, wenn die in der Schwebe befindlichen Erhebungen über Nachtruhe, Arbeitszeit usw. abgeschlossen seien. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Am 3. März 1910 hat der Herr Staatssekretär Dr. Delbrück hier im Reichstag erklärt, er wünsche nur noch das Gutachten des Reichsgesundheitsamtes abzuwarten, um manche Zweifel, die die Erhebungen gezeitigt haben, zu beheben, um dann weitere Schritte nach der Richtung der Regelung der Verhältnisse unternehmen zu können, und am 13. März 1911 hat Herr Staatssekretär Dr. Delbrück wiederum erklärt, sowie das Gutachten da sei, sollen weitere Schritte unternommen werden, also ein gesetzgeberisches Eingreifen in nahe, sichere Aussicht gestellt. Diesmal haben wir wiederum Erklärungen zu verzeichnen, Erklärungen, die die ganze so notwendige gesetzliche Regelung wiederum auf Jahre, vielleicht auf ein Jahrzehnt hinauschieben, wenn nicht seitens des Reichstags mit aller Entschiedenheit immer wieder darauf gedrungen wird, daß die so schwer leidenden Arbeiter der Binnenschiffahrt endlich einmal zu ihrem Rechte kommen. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Man kann es diesen Leuten wirklich nicht verdenken, wenn sie nach den bisherigen Erfahrungen aber auch jedes Vertrauen zu der Regierung, zu den Regierungsvertretern verloren haben, und ich wiederhole: wenn nicht die Organisationen dazu beigetragen hätten, daß die allergrößten Mißstände beseitigt wären, dann hätten wir heute noch genau dieselbe Misere in der Binnenschiffahrt, wie sie seinerzeit durch die Erhebungen festgestellt ist.

Ein weiterer Beweis dafür, daß die sozialpolitischen Mühlen, die ja in Deutschland im allgemeinen außerordentlich langsam mahlen, soweit das Transportgewerbe in Frage kommt, überhaupt noch nicht einmal in Gang gesetzt sind, liefern die Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe. Hier wird das, was bei der Binnenschiffahrt festgestellt ist, noch weit in den Schatten gestellt. Die Erhebungen im Transportgewerbe haben

ebenfalls die eine Tatsache beweisen, daß in diesem Beruf geradezu miserable Zustände herrschen, und trotzdem die Erhebungen das bewiesen haben, warten auch die Transportarbeiter bis heute vergebens darauf, daß etwas geschieht, ihre Interessen zu wahren, daß seitens der Regierung die entsprechenden Vorschläge zur Beseitigung der festgestellten Mißstände eingebracht werden.

Die Erhebungen im Transportgewerbe wurden bereits im Jahre 1902 begonnen und im Jahre 1908 zum vorläufigen Abschluß gebracht. Diese Erhebungen haben, wie ich schon sagte, außerordentlich schwere Mißstände ergeben. Was zunächst die Arbeitszeit anbelangt, so wurde durch die amtliche Statistik festgestellt, Wohl gemerkt, meine Herren, das ist eine Statistik, die nicht etwa nur auf den Augen der Arbeiter basiert, sondern eine Statistik, die aufgenommen ist nach dem System der Stichproben, die sich in den Großstädten auf Betriebe von 20 und mehr Arbeitern und Kutschern erstreckt und eine bestimmte Anzahl mittlerer und kleinerer Städte umfaßt, in denen alle vorhandenen Betriebe in die Erhebung einbezogen sind. Die Fragebogen wurden zur Hälfte an Arbeitgeber, zur Hälfte an Arbeitnehmer hinausgegeben und von diesen beantwortet. Diese Statistik ergab, daß während des Sommers 91,9 pCt. aller im Transportgewerbe Beschäftigten eine Arbeitszeit von über 12 Stunden hatten, 43 pCt. eine solche von über 14 Stunden und 10,4 pCt. eine solche von mehr als 16 Stunden. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Im Winterhalbjahr waren die Zahlen etwas niedriger: über 12 Stunden arbeiteten 78,2 pCt., über 14 Stunden 29,1 pCt. und über 16 Stunden 8,3 pCt. Aber die so festgestellten Arbeitszeiten verlängerten sich an einzelnen Tagen oder in bestimmten Perioden des Jahres, wie zu Marktzeiten, Meßzeiten usw., um 1 bis 5, ja um 6 Stunden. In den Weingebieten kommen da die Zeiten der Weintransporte in Frage usw.

Die Organisation, die für diesen Beruf zuständig ist, der deutsche Transportarbeiterverband, hat gleichzeitig mit diesen amtlichen Erhebungen Kontrollserhebungen veranstaltet unter Zugrundelegung desselben Fragenbogenmaterials. Diese Erhebungen haben ein noch ungünstigeres Bild ergeben. Aber auch bei den amtlichen Erhebungen ist konstatiert worden, daß Arbeitszeiten von 20, 24, ja 36 und mehr Stunden hintereinander vorgekommen sind. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) In Reichenbach i. W. genießen die im Bahnbetrieb Beschäftigten eine Nachtruhe von höchstens vier Stunden. In einem Betriebe in Berlin fahren von 6 Kutschern 2, periodisch wiederkehrend, jede Woche einmal 36 Stunden hindurch. Es sind das die sogenannten Viehtransportbetriebe. Nach diesen 36 Stunden haben die Kutscher dann nicht einmal die entsprechende Ruhezeit. Ruhezeiten von 2, 3, 4, 6, höchstens 8 Stunden sind vorhanden; über das letztere Maß wird die Ruhezeit nicht ausgedehnt. Von einem Betriebe in Cassel sagt der amtliche Bericht:

Es herrscht bei uns die Sitte, daß Kutscher, welche nachts gefahren haben, gleich wieder anschließend daran die Tagesschicht machen müssen.

An einer anderen Stelle heißt es, die Arbeitszeit werde so ausgedehnt, daß von freier Zeit überhaupt nicht mehr die Rede sei. Bei einer Wunzlauer Expeditionsfirma kommen die Kutscher morgens um 2 Uhr mit dem Gespann nach Hause und müssen um 6 Uhr wieder wegfahren. Dabei müssen sie zwecks Fütterens und Besorgens der Pferde eine Stunde vor der Abfahrt im Stall sein, um diese Arbeit zu erledigen.

In der Ludwigshafener Walzmühle wurde festgestellt, daß die Kutscher bis zu 60 und 52 Stunden ununterbrochen unterwegs sind. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Meine Herren, das sind Zustände, die, ich muß sagen, jeder Beschreibung spotten, (sehr richtig!) die jedem Gefühl von Menschlichkeit ins Gesicht schlagen. (Sehr richtig!) In einer Großstadt wie Berlin wurden damals und werden heute noch die Omnibuskutscher in einer Weise ausgenutzt, die ebenfalls jeder Beschreibung spottet. Deren Dienst beträgt, die fünf, zehn Minuten Pause usw. eingerechnet, durchschnittlich 16 Stunden. (Hört! hört!) Sie sollen dann immer den 4. Tag frei bekommen, aber dieser vierte freie Tag fehlt meistens nur auf dem Papier. Bei dem kolossalen Wechsel, der in diesem Betriebe herrscht, finden sich leider immer wieder Leute, die die Verhältnisse nicht kennen und sich diese Arbeitszeit aufspacken lassen.

Aber weiter, meine Herren! Selbst in dem modernsten Teile des Verkehrsgewerbes, des Personentransportes, im Automobilbetriebe, bestehen zurzeit noch, nicht nur in Berlin, sondern auch in anderen Großstädten, Arbeitszeiten von 14, 16, 18 bis 24 Stunden. (Hört! hört!) Der Polizeipräsident von Berlin ist angegangen worden, gegen diese die Sicherheit des Verkehrs zweifellos außerordentlich gefährdende Mißstände vorzugehen — es ist bisher nichts geschehen! (Zuruf von den Sozialdemokraten: Keine Zeit!) Gewiß hat der Herr Polizeipräsident von Berlin als diejenige Stelle, der die gesamte Regelung des Verkehrs usw. untersteht, ein wachsameres Auge auf diesen Teil seines Tätigkeitsgebietes. Er sorgt ja bekanntlich dafür, daß die Droschken, die Automobile einen Anstrich von bestimmter Farbe haben, daß sie mit einer bestimmten Farbe abgelekt werden. Es wird auch sehr darauf gesehen, daß die Vorschriften, betreffend Uniformierung der im öffentlichen Fahrdienst beschäftigten Personen, beachtet werden. Aber auf das Wichtigste, auf die Arbeitsverhältnisse, die den dem Verkehr dienenden Personen aufgeschafft werden, wird kein Bezug genommen, über diese werden Untersuchungen nicht angestellt. So braucht man sich nicht zu wundern, daß, wie die Statistik beweist, die Zahl der Anzeigen, die gegen die Chauffeure,

gegen die Lenker von Gefährten jeder Art hier in Berlin und anderen Großstädten erstattet werden wegen nicht vorchristmähigen Fahrens, wegen Unachtsamkeit usw., nicht zurückgehen, sondern sich tatsächlich steigern. Diese Zustände bilden geradezu eine Gefahr für das die Straßen passierende Publikum. (Sehr wahr! bei den Sozialdemokraten.) Man kann es dem Mann, der 10, 12, 14 Stunden auf einer Automobildroschke sitzt, der also die lange Zeit gezwungen ist, diesen nervenzerrüttenden Dienst zu verrichten nicht übernehmen, wenn er erschläft, wenn seine Spannkraft nachläßt, und er nicht mehr imstande ist, die nötige Aufmerksamkeit auf alles, was er zu beobachten verpflichtet ist, zu lenken. (Sehr richtig.) Es wäre notwendig, wenn nach dieser Richtung hin hier eingegriffen würde, und es wäre sicherlich empfehlenswert, wenn die Aufgabe der Regelung des Verkehrs usw., der Überwachung und Unterbrechung der Betriebe nicht den Polizeibehörden überlassen würde, sondern wenn für diese Zwecke Verkehrsinspektionen eingesetzt würden, (sehr richtig!) bei den Sozialdemokraten) die ihr Hauptaugenmerk weniger auf die Uniformierung und mehr darauf richten, daß das die Straßen passierende Publikum möglichst geschützt wird.

Bezüglich der Sonntagsarbeit haben die Erhebungen im Transportgewerbe ergeben, daß 96,8 pCt. der Befragten regelmäßig des Sonntags arbeiten, davon 38,5 pCt. mehr als 9 Stunden. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Dabei ist weiter festgestellt, daß diejenigen Leute, die eben im Interesse des Verkehrs nicht jeden Sonntag frei haben können, in den seltensten Fällen die nötige freie Zeit an einem Wochentage erhalten. Auch bei unseren Unternehmern hört ja nicht nur die Gemütslichkeit, sondern bei unseren christlichen Unternehmern hören auch die christlichen Grundsätze auf, eine Rolle zu spielen, wenn der Geldbeutel in Frage kommt. (Sehr wahr!) Deshalb ist auch bis heute noch keine Regelung der Sonntagsruhe im Transportgewerbe erfolgt. Ganz interessant ist, daß bei den Befragungen ein Kollege aus Königsberg bezüglich der Sonntagsruhe bezw. Sonntagsarbeit ausführt:

In den 18 Jahren, die ich im Betriebe tätig bin, habe ich noch keinen Sonntag gehabt. (Hört! hört!)

Als ein weiterer Mißstand hat sich bei den Erhebungen das Kost- und Logisunwesen herausgestellt. In 35, 5 pCt. der durch die Erhebungen erfaßten Betriebe hatten 23, 2 pCt. der Beschäftigten beim Unternehmer Kost und Logis bezw. Kost oder Logis. Wie es mit den Lohnverhältnissen im Transportgewerbe bestellt ist, dafür haben die Erhebungen so manchen Beweis geliefert, und nicht allein das. Ich kann aus eigener Erfahrung und Wahrnehmung einiges dazu tun. Ich hatte Gelegenheit, in Rheinland-Westfalen die Logisverhältnisse der Transportarbeiter, der sogenannten Fuhrleute aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Dort sind Zustände vorhanden, die geradezu menschenwürdig genannt werden müssen. Da haufen 12 Leute in einem Raume, der sich über der Schmiede befindet, in den der Rauch aus der Schmiede hineinjieht und dadurch den Aufenthalt dort schier unmöglich macht. In diesem Raum sind nicht genügend Betten, 2, ja 3 müssen in einem Bett zusammenschlafen. (Hört! hört!) Es ist wieder Stuhl noch Schrank noch Ofen noch sonst etwas darin. Wenn diese armen Teufel bei schlechter Witterung von der Straße zurückkehren, durchnäßt bis auf die Haut, dann sind sie nicht einmal in der Lage, ihre nassen Kleider über Mittag etwas zu trocknen. Für diese 12 Leute ist keine Waschvorrichtung vorhanden. (Hört! hört!) Für je 6 gibt es ein Handtuch, das alle 8 Tage einmal gewechselt wird! (Hört! hört!) Als Waschvorrichtung müssen sie sich die Pferdeeimer aus dem Stalle heraufholen, (hört! hört!) dort Wasser hineintun und sich dann waschen.

Das ist aber noch nicht alles. Durch die Erhebungen ist festgestellt worden, daß 481 von den Befragten im Stalle schlafen müßten, (Hört! hört!) und weiter für eine ganze große Zahl sich die Schlafstelle in Verschlägen neben dem Stalle befindet. Das sind doch Zustände, die zweifellos in dem Moment, wo sie bekannt wurden, die Regierung hätten veranlassen müssen, auf irgendeinem Wege sofort für Abhilfe zu sorgen. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Nichts hat man getan, nur die Tatsachen konstatiert, und ich bin davon überzeugt: wenn die Arbeiter und ihre Vertreter sich nicht immer und immer wieder melden würden, dann würden diese Erhebungsergebnisse keinen anderen Zweck gehabt haben, als die Fächer und Kästen in dem reichsstatistischen Amte zu füllen. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Ich sage auch hier: wenn in zwischen in einer Reihe von Orten und namentlich im Gebiet der Großstädte — nicht im rheinisch-westfälischen Industriegebiet; dort hat die Organisation noch nicht genügend Kraft gehabt, um derartige Zustände zu beseitigen — diese Zustände heute zum Teil abgestellt sind, dann ist das ausschließlich dem Wirken der Arbeiterorganisation zu danken; derselben Arbeiterorganisation allerdings, die von den Eisenbahnverwaltungen hier in Preußen-Deutschland deshalb für ihre Betriebe verboten wird, weil sie ordnungsfördernde Bestrebungen verfolgt. Diese Organisation hat sich zur Aufgabe gemacht, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu bessern, und hat speziell das Schwergewicht auf Besserung der Arbeitsverhältnisse zum Menschen zu entwickeln. Diese selbe Organisation, die diese Kulturlosigkeit entsetzt — von der wird behauptet, sie dürfe in staatlichen Betrieben nicht zugelassen werden, weil sie ordnungsfördernde Bestrebungen verfolgt! (Zuruf von den Sozialdemokraten.) — Gewiß, ordnungsfördernd wohl deshalb, weil sie bestrebt ist, den Arbeitern einen größeren

Anteil an dem Ertrage ihrer Arbeit mittels des Lohnkampfes zu sichern.

Es ist geradezu charakteristisch und zeugt davon, daß auch die der Gewerbeordnung unterstehenden Arbeiter das ihnen zustehende Recht der Koalition nicht ausnützen können, ohne durch behördliche Organe daran gehindert zu werden. Es ist vorgekommen, daß bei Arbeitern im Transportgewerbe, in Expeditionsbetrieben, die mit den Eisenbahnverwaltungen im Vertragsverhältnis stehen, die Eisenbahnverwaltungen auf die Unternehmer einen Druck dahin ausgeübt haben, diese Arbeiter zu entlassen, sofern sie nicht aus der Organisation austreten. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Ein Fall in Frankfurt. Zwei Expeditionskutscher, die in einem Betrieb mit gestreift hatten, traten in einen sogenannten bahnamtlichen Betrieb ein. Diese mußten auf Veranlassung der Bahnverwaltung von dem Unternehmer entlassen werden, trotzdem er ihnen als Arbeitern das beste Zeugnis ausstellte. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Wie weit die Begriffsverwirrung geht, das zeigen die Folgen dieses Falles. Die betreffenden beiden Leute erheben nun Schadenersatzklage gegen die Eisenbahnverwaltung, und die Gerichte entscheiden, ein beratiges Verhalten verstoße nicht gegen die guten Sitten, man könne der Bahnverwaltung das Recht nicht nehmen, zu verlangen, daß der Unternehmer, der mit ihr im Vertragsverhältnis steht, auf ihr Verlangen bestimmte Leute entlassen müsse.

Ich möchte Ihnen an Hand dieses Falles nur zeigen, wie die Zustände im Transportgewerbe liegen, und daß, wenn die Arbeiterorganisation nicht wäre, es nicht mehr lange dauern würde, bis diesen Arbeitern das ihnen gesetzlich garantierte Koalitionsrecht ohne weiteres genommen würde.

Meine Herren, ich gehe weiter auf die Erhebungen im Transportgewerbe ein. Wie machen sich die Folgen der langen Arbeitszeit in diesem Gewerbe bemerkbar? — Vor allem dadurch, daß diese lange Arbeitszeit eine außerordentlich hohe Unfallgefahr bedingt. Die Zahl der Unfälle in der Fuhrwerksberufsgenossenschaft ist erschreckend hoch gegenüber denen derjenigen Berufsgruppen, die gemeinhin als die gefährlichsten bezeichnet werden; sie übersteigen die im Bergbau um ein erhebliches. Es betrug z. B. die Zahl der Unfälle auf 1000 Vollarbeiter 1908 bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft 22,9, im Bergbau 14,7, 1910 bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft 19,4, im Bergbau 14,7. Die Unfallziffern der hier in Frage kommenden Berufsgruppen übersteigen die Durchschnittsziffer aller industriellen Berufsgruppen um rund 11 Unfälle pro 1000 Vollarbeiter. Das sind Folgen dieser langen Arbeitszeit, welche uns tatsächlich zu dem Verlangen berechtigen, endlich einmal entweder auf dem Wege der Bundesratsverordnung oder aber durch entsprechende Gesetzesvorlage dafür zu sorgen, daß auch für die Transportarbeiter annehmbarere, vernünftigerere Arbeitsbedingungen geschaffen werden.

Es hat sich ja auch der Beirat für Arbeiterstatistik nach diesen Erhebungsergebnissen dazu verhalten, bestimmte Grundzüge aufzustellen und deren Durchführung zu empfehlen. Nach den Darlegungen des Berichterstatters des Beirats, des Königlich Sächsischen Wirklichen Geheimen Rats Dr. Richter, hielt der Bundesrat in seiner Sitzung vom 5. November 1908 in allen Teilen des Fuhrwerkes so übermäßige Arbeitszeiten und andere Mißstände für vorliegend, daß für die Arbeiter daraus gesundheitsgefährdende Folgen entstehen müssen. Der Beirat kam auch zu Vorschlägen, welche darin gipfeln, auch hier, wie in der Binnenverkehrsfahrt und seiner Zeit in den Radengeschäften, eine Mindestruhezeit vorzusehen, als welche er 9, eventuell 10 Stunden innerhalb 24 Stunden vorschlug, sodas zwischen zwei Ruhezeiten Arbeitsbereitschaft und Arbeitszeit von 14 bezw. 15 Stunden wäre. Er schlug dann die üblichen Maßnahmen, ohne die es ja nun einmal nicht abgeht, vor und ferner, daß die Transportarbeiter in jedem Vierteljahr 4 Sonntage völlig frei haben sollten und an den anderen Sonntagen nicht länger als 3 Stunden beschäftigt werden dürften.

Diese Vorschläge gingen den Beteiligten nicht weit genug; indessen auch das nach Ansicht der Beteiligten Nichtigende ist bis heute nicht zur Durchführung gekommen. Wir haben kein Wort davon gehört, was mit den Ergebnissen der Erhebungen im Transportgewerbe geschehen soll, ob die Transportarbeiter endlich einmal auf gesetzliche Regelung ihrer Arbeitszeit und ihrer Sonntagsruhe rechnen könnten sowie auf Beseitigung der anderen von mir hier auszugsweise angeführten Mißstände.

Wir haben weiter von dem Vertreter der Regierung gehört, daß in bezug auf die Erhebungen in den Kontoren sich nichts ergeben hätte, was die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung bedinge, daß Mißstände nur an einzelnen Orten vorliegen, im allgemeinen solche nicht festgestellt sind und infolgedessen auch keine Beseitigung derselben notwendig wäre.

Ich stelle fest, daß gelegentlich der Behandlung des Erhebungsergebnisses über Arbeitszeit und Sonntagsruhe in den Kontoren im Beirat für Arbeiterstatistik ausdrücklich hervorgehoben ist, daß wohl weniger Mißstände sich ergeben hätten, soweit das Kontorpersonal in Betracht kommt, daß sich aber Mißstände in bezug auf die Beschäftigung des Hilfspersonals ergeben hätten. Ich sage hinzu, daß auch heute noch in den Engrosbetrieben, in den sogenannten Saisonbetrieben außerordentlich unangenehme Verhältnisse bestehen und dort Arbeitszeiten von früh 8 bis abends 11, 12 ja bis 1 und 2 Uhr nachts vorkommen, und dies nicht etwa an 4 Wochen im Jahre, sondern zum Teil das halbe Jahr hindurch. Auch das sind Feststellungen, die unbedingt dazu führen müßten, daß auf dem Verordnungswege oder

in anderer Form eingegriffen wird. (Sehr wahr! bei den Sozialdemokraten.)

Dann zum Schluß noch einige Bemerkungen zu einer weiteren Frage, die den Beirat für Arbeiterstatistik ebenfalls bereits beschäftigt hat: es betrifft das die Erhebungen in den Straßenbahnbetrieben. Der Beirat für Arbeiterstatistik hat am 20. Mai 1905 beschlossen, Erhebungen im Straßenbahnbetrieb vorzunehmen. Die Verwirklichung dieses Beschlusses erfolgte nicht, weil inzwischen von den Regierungen der Einzelstaaten, namentlich Preußen, der Wille bekundet wurde, diese Erhebungen selbst vorzunehmen. Sie sind dann auch veranstaltet worden. Vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten sind am 23. Mai 1906 die Eisenbahndirektionen beauftragt worden, bezüglich der Dienstverhältnisse usw. der in Straßenbahnbetrieben beschäftigten Feststellungen zu machen. Diese Erhebungen sind wertlos für die Beurteilung der tatsächlichen Verhältnisse; sie sind von den Eisenbahnverwaltungen in der Weise vorgenommen worden, daß man sich an die Betriebsleitung gewandt hat, und so stellen die ganzen Erhebungen eigentlich nur eine Aneinanderreihung der vorhandenen Dienstpläne dar. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Sie lassen nicht erkennen, wieviel Stunden Dienst der einzelne den ganzen Monat hindurch voll beschäftigte Angestellte zu absolvieren hat. Daher wurde auch ein Ergebnis zutage gefördert, das weit hinter der Wirklichkeit zurückbleibt. Die Dienstpläne, die bei den verschiedenen Straßenbahngesellschaften in Gebrauch sind, die der Behörde zur Begutachtung eingereicht werden, lassen ja die wirkliche Dienstleistung nicht erkennen. Die Angestellten werden ja zumeist gezwungen, 1, 2 und mehr Stunden über die in den Dienstplänen vorgesehene Zeit hinaus Dienst zu tun. (Sehr richtig! und Hörtl hört! bei den Sozialdemokraten.) Solange nicht eine Erhebung veranstaltet wird, bei der der einzelne Angestellte anzugeben verpflichtet ist, wieviel Stunden Dienst er jeden Tag geleistet hat, und in welchen Perioden sein täglicher Dienst zu leisten ist — es ist ja zumeist nicht durchgehender Dienst, sondern es sind sozusagen Dienstteile: auf 2 Stunden Dienst folgen 2 Stunden Pause, dann wieder 5 Stunden Dienst oder 4 Stunden Dienst, je nachdem der Dienstplan das vorseht —, solange die Erhebungen nicht auf diese Weise vorgenommen werden, so lange wird man zu keinem richtigen Ergebnis kommen, (sehr richtig! bei den Sozialdemokraten) und so konnte auch bei diesen Erhebungen nicht das festgesetzt werden, worauf es ankommt: die tatsächliche Dienstleistung.

Wir haben nachträglich festgestellt, daß in den Orten, wo ein achteinhalbstündiger Dienst für die Führer ermittelt worden war, die Führer in Wirklichkeit zehneinhalb und elf Stunden Dienst leisten mußten. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.)

Meine Herren, wie die Dinge überhaupt in den Straßenbahnbetrieben liegen, ergibt sich daraus, daß von 141 Betrieben, die bei dieser amtlichen Statistik in Preußen erfasst wurden, 30 von ihren Angestellten Dienste verlangen, die im Monatsdurchschnitt weit über das höchstzulässige Maß hinausgehen, das in den Bau- und Betriebsvorschriften vorgesehen ist, und das 400 Dienststunden im Monat beträgt. Es ist festgestellt, daß heute noch in Straßenbahnbetrieben eine Dienstzeit von 14, 15 und 16 Stunden vorkommt. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Es ist mir vor kurzem bei ein Tarifvertrag zugesandt worden, der zwischen dem christlichen Hilfs- und Transportarbeiterverband und einer Straßenbahn, wenn ich nicht irre, in Ingolstadt abgeschlossen worden ist. Dort ist tariflich eine achtzehnstündige Dienstzeit vereinbart. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Meine Herren, ich weiß, ob diejenigen, die den Vertrag abgeschlossen haben, sich in dem Moment ihrer Handlungen auch voll bewußt gewesen sind; (sehr wahr! bei den Sozialdemokraten) aber die Tatsache als solche beweist jedenfalls, daß auch im Straßenbahnbetriebe noch ganz ausgedehnte Dienstzeiten vorhanden sind. Es wäre daher dringend zu wünschen gewesen, wenn dem damaligen Beschluß des Beirats entsprochen worden wäre, unter Zuziehung von Angestellten und Arbeitern Erhebungen zu veranstalten. Dann wäre etwas Wertvolles aus der Erhebung herausgekommen.

Nun hat ja der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in Preußen wohlweislich seinen nachgeordneten Stellen den Auftrag gegeben, auch Angestellte zu vernehmen. Wie hat man das gemacht? Man hat die Betriebsleitungen beauftragt, einen Angestellten zur Vernehmung hinzuschicken. Nun können Sie sich denken, welche Angestellten dabei zur Vernehmung nach den amtlichen Stellen hingesandt worden sind. (Sehr wahr! bei den Sozialdemokraten.) Aber weshalb es weiter zu bedauern ist, daß die Erhebungen in den Straßenbahnbetrieben nicht vom Beirat für Arbeiterstatistik vorgenommen worden sind, das ist die Frage des Vertragsverhältnisses. In den Straßenbahnbetrieben bestehen heute noch Verträge, die man nicht anders bezeichnen kann denn als Sklavenordnung. In den Verträgen sind Bestimmungen enthalten, die unbedingt gegen die guten Sitten verstößen, z. B. Bestimmungen, wonach diejenigen Angestellten, die innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten oder einem Jahre nach ihrem Eintritt den Dienst wieder verlassen, beim Verlassen des Dienstes ein sogenanntes Lehrgeld zahlen müssen. Also erst werden sie während des ersten Jahres miserabel bezahlt, und dann müssen sie auch noch ein Lehrgeld zahlen. So heißt es in dem Vertrage der Großen Berliner Straßenbahn wie folgt:

Sollte ich außer meiner Ausbildungszeit nicht wenigstens 12 Monate im Dienst der Gesellschaft verbleiben, sondern freiwillig auscheiden oder auf Grund meines dienstlichen oder außerdienstlichen Verhaltens entlassen werden, so erkläre ich mich damit einverstanden, daß die Große Berliner Straßenbahn

berechtigt ist, sich für die Kosten meiner Ausbildung aus der von mir hinterlegten Kaution Deckung zu verschaffen. Diese Kosten werden nach dem während meiner Ausbildung tatsächlich an mich gezahlten Lohn usw. berechnet. Höchstens sollen mir abgezogen werden 30 Mk., sofern ich als Schaffner, 60 Mk., sofern ich als Fahrer, 75 Mk., sofern ich als Schaffner und Fahrer ausgebildet wurde. In einem Vertrage der Mülhausener Straßenbahn heißt es:

Sollten Sie innerhalb der 6 Monate nach Abschluß dieses Vertrages Ihr Dienstverhältnis lösen, so haben Sie uns als Entschädigung für die Ihnen erteilte Ausbildung 20 Mk. von Ihrer Dienstkautions zu erstaten.

Diese Verträge enthalten nur Pflichten der Angestellten und keine Rechte. (Stunde des Präsidenten.) Vizepräsident Dove: Herr Abgeordneter, ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, daß Sie sich weit vom Thema entfernen, wenn Sie auf die Bestimmungen der einzelnen Verträge so ausführlich eingehen.

Schumann, Abgeordneter: Ja ich werde mich selbstverständlich möglichst kurz fassen, Herr Präsident. Ich habe bedauert, daß der Beirat für Arbeiterstatistik den Beschluß, Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse in den Straßenbahnbetrieben vorzunehmen, nicht verwirklicht hat, und ich beabsichtige zu ersuchen, daß das Versäumte nachgeholt wird.

Vizepräsident Dove: Gewiß, so habe ich Ihre Ausführungen auch aufgefaßt, und ich habe Ihnen daher schon einen recht weiten Spielraum gewährt. Ich glaube aber, mit Rücksicht auf unsere Geschäftslage wäre es gut, wenn wir uns auf Stichproben beschränken. (Weiterkeit.)

Schumann, Abgeordneter: In allen Verträgen finden sich Worte wie „treu und gehorsam“, „unbedingter Gehorsam“, „Pöflichkeit und unbedingter Gehorsam“. Ich überlasse es Ihnen, die richtige Bezeichnung für derartige Verträge zu finden. Weiter enthalten die Verträge Bestimmungen über Bestrafung bei geringsten Dienstvergehen mit 10, 20 und 25 Mk., ferner Bestimmungen über Ersatz von Reparaturkosten, und es ist vorgekommen, daß Angestellte, die im Gerichtsverfahren freigesprochen wurden, sich die Reparaturkosten von ihrem Gehalt abziehen zu lassen. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Die Gesellschaften versuchen also auf diese Weise, den Schaden, zu dessen Tragung sie verpflichtet sind, auf ihre Angestellten abzuwälzen. Weiter gibt es Bestimmungen, die die Entscheidung über die Gewährung von Lohnzulagen völlig in die Willkür der Betriebsverwaltungen stellen. Was die Kündigung betrifft, so haben die Angestellten eine vierzehntägige Kündigungsfrist einzuhalten, dagegen nehmen sich die Betriebsleitungen das Recht heraus, sofort die Entlassung auszusprechen, wenn es im Interesse des Dienstes erforderlich ist, bezw. wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Meine Herren, das sind so einige Punkte aus dem Vertrage, der sich heute noch bei allen Straßenbahnen in Geltung befindet. Und nun gestatten Sie mir zum Schluß noch darauf hinzuweisen, daß man sogar versucht, in das Familienleben der Angestellten einzugreifen und sich mit Fragen zu befassen, die die ureigensten Angelegenheiten der Angestellten sind. In den Betriebsvorschriften der süddeutschen Eisenbahngesellschaften in Essen heißt es bezüglich der Frage der Nebenbeschäftigung der Angestellten:

Ein Nebenamt oder eine Nebenbeschäftigung darf ein Beamter ohne besondere Genehmigung der Direktion nicht übernehmen. Zum Gewerbebetriebe sowohl der Beamten selbst als auch ihrer Ehefrauen, der in ihrer väterlichen Gewalt stehenden Kinder, der Diensthöfen und anderer Mitglieder des Hausstandes muß vorher die Genehmigung der Direktion eingeholt werden.

Dann heißt es an einer anderen Stelle: Jeder Beamte, der eine eheliche Verbindung einzugehen beabsichtigt, hat hiervon mindestens drei Wochen vorher, bevor er bei dem Standesbeamten die Anordnung des Aufgebots beantragt, Anzeige zu erstatten. In der Anzeige ist anzugeben der Vor- und Name, der Wohnort der Eltern bezw. der Geburtsort der Braut, der Vor- und Name, der Stand und der Wohnort ihrer Eltern. Auch jede sonstige Aenderung, die in den persönlichen Verhältnissen der Beamten, insbesondere durch die Geburt von Kindern oder das Ableben der Ehefrau oder von Kindern eintritt, ist alsbald anzugeben. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.)

Meine Herren, es fehlt nur noch eins, um in ihrem Verhältnis zu ihren Arbeitgebern, für die Straßenbahner im 20. Jahrhundert den Zustand, der im Mittelalter für die Landarbeiter herrschte, herbeizuführen. (Weiterkeit.) Diese Proben dürften genügen, um Ihnen zu beweisen, wie notwendig es ist, daß das ganze Vertragsverhältnis in den Straßenbahnbetrieben Deutschlands einer genauen Untersuchung und einer entsprechenden Unterscheidung unterzogen würde. Ich hielt mich verpflichtet, diese Momente zum Beweise für meine Forderung hier zum Vortrag zu bringen. Meine Herren, mit schönen Redensarten, mit Erklärungen, daß weitere Erwägungen angestellt, daß noch Erörterungen gepflogen werden sollen, und wie diese regierungstechnischen Ausdrücke heißen mögen, ist den nach Hunderttausenden zählenden im Verkehrsweisen Beschäftigten wirklich nicht mehr gedient. Sie müssen eine endliche Verwirklichung ihrer Wünsche fordern, und sie haben ein Recht darauf zu verlangen, daß endlich ernste Schritte unternommen werden, um diese miserablen Zustände zu beseitigen und das ganze Arbeitsverhältnis auf eine Basis zu bringen, daß man sagen kann, auch sie seien in den Stand gesetzt, ein menschenwürdiges Dasein zu führen."

Der Zentrumsabgeordnete Sittart versuchte dann die eindrucksvolle Rede unseres Verbandsvertretenden abzuschwächen. Er stammelte einiges über das gute Herz des Zentrums für die Binnenschiffer und Straßenbahner und fand die preussischen Erhebungen immerhin lehrreich. Nur nach Dunkelheit verlangte er die Unterstellung der Straßenbahner unter die Gewerbeordnung. Damit erwarb sich Herr Sittart gleich den Dank des Ministerialdirektors Casper, der sich genötigt sah, auf die Herausforderung unseres Vorsitzenden zu antworten.

Dr. Casper, Direktor im Reichsamt des Innern: Ich kann dem Herrn Vorredner dankbar dafür sein, daß er im Unterschiede von dem vorletzten Herrn Redner die Denkschrift der preussischen Eisenbahnverwaltung gerechter gewürdigt hat, als es dem Herrn Abgeordneten Schumann möglich war. Sie haben aus den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Sittart ersehen, daß in der Denkschrift gewisse Uebelstände keineswegs beschönigt werden, und man darf die Zuversicht hegen, daß auch die preussische Verwaltung darauf ausgehen wird, diese Uebelstände nach Kräften zu beseitigen.

Im übrigen bieten die tatsächlichen Verhältnisse natürlich auch dort große Schwierigkeiten. Man wird nicht alles Erwünschte gleich erreichen können. Was aber die Behandlung hier im Reichstage betrifft, so, glaube ich, sind wir durch die gesetzliche Regelung des § 6 der Gewerbeordnung darin verhindert, die Verhältnisse dieser Arbeiter hier näher zu erörtern oder gar in Aussicht zu nehmen, sie durch Verordnung von Reichswegen zu regeln. Die Eisenbahnverwaltungen legen mit gutem Grunde großen Wert nicht bloß darauf, daß das Landessache bleibe, sondern namentlich auch darauf, daß die Eisenbahnarbeiter nicht als gewerbliche Arbeiter anzusehen sind. Ich brauche mich nicht über diesen Gegenstand länger auszulassen; den Herren sind ja die Gesichtspunkte, die entscheidend sind, ohne weiteres gegenwärtig.

Der Herr Abgeordnete Sittart hat dann ebenso wie auch der vorletzte Herr Redner von verschiedenen Uebelständen in der Schifffahrt, im Transportgewerbe und Herr Schumann auch im Kontorpersonal gesprochen. In allen diesen Arbeitsverhältnissen und allen diesen Gewerben sind, wie die Herren schon dargelegt haben, eingehende Erhebungen angestellt worden in dem Beirat für Arbeiterstatistik. In allen diesen Gewerben ist neben den gewiß nicht zu verteidigenden Uebelständen, die die Herren erwähnt haben, besonders deutlich hervorgetreten, daß die Verhältnisse in diesen drei Gewerben an den verschiedenen Orten überaus verschieden sind, so daß eine gleichmäßige Regelung für das ganze Reich völlig unmöglich ist. Es liegt ja auf der Hand, wenn ich z. B. das Transportgewerbe ansehe, daß der Herr Abgeordnete Schumann so eingehend behandelt hat, daß ein Omnibus in einer kleinen Stadt, der vielleicht dreimal am Tage nach dem Bahnhof fährt, ganz anders zu beurteilen ist als ein Automobilomnibus, der in der Friedrichstraße den ganzen Tag auf und ab fahren soll. Also das sind so auf der Hand liegende Verschiedenheiten, daß man nicht näher darauf eingehen braucht.

Diese Verhältnisse haben Veranlassung gegeben, jetzt dem § 120 f der Gewerbeordnung eine andere Gestalt zu geben, als der entsprechende § 120 e Abs. 3 früher hatte. Der Unterschied besteht darin, daß früher nur der Bundesrat wegen übermäßig langer Arbeitszeit eine Regelung durch Verordnung vornehmen konnte, während es jetzt durch § 120 f zugelassen ist, daß eine solche Regelung auch durch die Landeszentralbehörden und, wenn die Landeszentralbehörden nicht für angezeigt halten, es allgemein zu tun, auch durch die örtliche Polizeibehörde geschehen kann. Auf diesem Wege erwartet man, daß den Uebelständen da, wo sie hervortreten, abgeholfen werden wird.

Nun darf man natürlich nicht annehmen, daß das bloße Erlassen des § 120 f schon ausreicht, um alles fertig in die Erscheinung treten zu lassen; (sehr richtig!) denn der Paragraph tritt ja erst am 1. April d. J. in Kraft, gilt also noch nicht.

Sie sehen also, daß der Weg, den die Gesetzgebung beschritten hat, um den hier beklagten Uebelständen abzuhelfen, durchaus gangbar ist, daß man aber abwarten muß, bis auf dem dort vorgezeichneten neuen Wege eine entsprechende Regelung sich ergeben haben wird.

Also abwarten, sagt der Regierungsvorredner, wie lange unsere Kollegen, die schon seit Jahrzehnten genarrt werden, noch warten sollen, darüber schweigt sich der Herr wohl überlegend aus. Nun unsere Vertreter im Reichstage werden dafür sorgen, daß der sozialpolitische Mißschickel der Regierung ständig mit Weisheitsblenden reagiert wird, damit er sich bemühtigt fühlt, sein Tempo ein bißchen zu beschleunigen. Und die Kollegenschaft im Lande wird dasselbe tun. Also nur nicht loder lassen.

Aus unserem Beruf.



Elberfeld. Eigenartige Zustände herrschen für die Elberfelder Autobroschlen-Chauffeurs. Dort wird bei jeder Neueinstellung von dem betreffenden Kollegen eine Gebühr von 5 Mk. erhoben, wofür er neben seinem allgemeinen Führerschein einen Autobroschlen-Führerschein erhält. Bei der geringsten Gelegenheit

wird von der hiesigen Polizei dem Fahrer gerade dieser mit 5 Mk. bezahlte Autodroschen-Schein entgegen, den Kollegen dadurch stellen- und drohlos zu machen. In keiner anderen Stadt werden diese 5 Mk. von den Kollegen Chauffeurs erhoben; dieses ist lediglich und allein eine Neueinführung der hiesigen Polizeiverwaltung. Eingesehen haben diese Herren allerdings das Falsche ihrer neuen Verordnung, doch daß sie diese zuviel empfangenen 5 Mk. wieder zurückbezahlen, dazu scheint es einstweilen doch noch nicht zu kommen. Doch wird es mit dem Bestreben des „Deutschen Transportarbeiter-Verbandes“, Sektion Elberfeld, sein, mit diesem Umstande einmal energisch aufzuräumen. Aber etwas Gutes hat diese Polizeiverordnung doch mit sich gebracht. Einmütig haben die Elberfelder Autodroschenfahrer ihren Beitritt zum „Deutschen Transportarbeiter-Verband“ erklärt, klar und deutlich erlernend, daß nur durch ein einiges Zusammengehen mit ihrer Berufsorganisation Erfolge erzielt werden können, die sie vor der schneidigen Elberfelder Polizei schützen und für sie nur günstige Lohn- und Arbeitsbedingungen erreichen.

Leipzig. Gegen das übermäßige schnelle Fahren der Lastautos erläßt das Polizeiamt folgende Bekanntmachung: „Aus Umlauf zahlreicher Klagen über den durch Lastkraftfahrzeuge mit Anhängern ohne Gummibereifung verursachten Lärm wird hierdurch in Uebereinstimmung mit dem Räte der Stadt Leipzig ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Bestimmung im letzten Absätze des § 41 der Verkehrsordnung für die Stadt Leipzig vom 12. Oktober 1907, wonach nicht auf Federn gehendes sowie solches schwere Fuhrwerk, das beim Schnellfahren einen ungewöhnlichen Lärm verursacht, nur im Schritt fahren darf, ohne weiteres auch auf die mit Gummi nicht bereiften Anhängewagen der Lastkraftfahrzeuge anzuwenden ist. Schweres Fuhrwerk ist nach § 9, Ziffer 2 der Verkehrsordnung alles Fuhrwerk von über 2500 kg (50 Zentner) Tragfähigkeit und von mehr als 6,5 cm Felgenbreite. Ob im gegebenen Falle über 2500 kg auf den Anhängewagen geladen waren, ist ohne Belang. Als „Schnellfahren“ wird bei Lastkraftfahrzeugen die Einhaltung einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 8 km in der Stunde angesehen werden. Die Ueberschreitung dieser Geschwindigkeit wird nach § 151 der Verkehrsordnung mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen geahndet werden.“

Geltendmachung weiterer Schadenersatzansprüche trotz Zuerkennung einer Buße. (Urteil des Reichsgerichts vom 25. März 1912.) Viele neuere Spezialgesetze, die für die Geschäftswelt von Bedeutung sind, wie z. B. das Warenzeichenrecht, das Patentrecht, das Gebrauchsmusterrecht, das Patentrecht und andere Urheberrechte enthalten, wie auch das Strafrecht bei der Körperverletzung, Bestimmungen, daß auf Verlangen des Verletzten neben der Strafe auf eine an denselben zu erlegende Buße erkannt werden kann. Bezüglich der Buße nun, für welche die zu derselben Verurteilten als Gesamtschuldner haften, bestimmt § 231, 2 StrGB., daß ihre Erkennung die „Geltendmachung eines weiteren Entschädigungsanspruchs“ ausschließt. Trotz der jetzt mehr als 30-jährigen Geltungsdauer des Strafrechtbuchs hat das Reichsgericht noch nie Veranlassung gehabt, sich über die Auslegung dieser Gesetzesbestimmung eingehender auszusprechen, über die auch sonderbarer Weise weder die Begründung des Gesetzes noch die Beratungen im Reichstage näheren Aufschluß geben. Denn wenn die Erkennung der Buße, wie nach dem Wortlaute des Gesetzes angenommen werden muß, jedweden weiteren zivilrechtlichen Anspruch auf Entschädigung ein für allemal ausschließen soll, so wäre damit, wie in der Literatur schon betont worden ist, eine „Manifestation“ geschaffen, vor der die zu einem Bußantrage Berechtigten nicht genug gewarnt werden könnten. Zu einer prinzipiellen Stellungnahme zu dieser Frage bot dem Reichsgericht folgender Fall Anlaß: Die Braunschweigerische Kraftfahrzeug, bei dessen Gebrauch 1908 der damit betraute Chauffeur L. zwischen Peine und Braunschweig einen Knaben K. überfahren hatte. Der Chauffeur mußte seine Unachtsamkeit mit 3 Monaten Gefängnis büßen, außerdem war gegen ihn auf eine an das Kind zu zahlende Buße von 4000 Mk. erkannt worden. Das Unglück des bedauernswerten Kindes wurde noch dadurch verschlimmert, daß der Rechtsanwalt G., der 2795 Mk. Bußgelder zur Ausführung an den Pfleger des Kindes erhalten hatte, den größten Teil des Geldes unterschlug. Nun verklagte der Vater des Kindes die Braunschweigische Kraftfahrzeuggesellschaft als Dienstherren des L. auf Schadensersatz, die aber einwandte, durch die strafgerichtliche Erkennung auf Buße gegen den Chauffeur sei die Geltendmachung eines weiteren Entschädigungsanspruchs ausgeschlossen. Die Vorinstanzen, Landgericht Braunschweig und Oberlandesgericht Erlangen, erkannten auf Abweisung der Klage, da deren Erfolg durch die Verurteilung des Chauffeurs zu 4000 Mk. Buße ausgeschlossen sei. Wie der Kläger nur einen Schaden erlitten habe, so könne er auch nur einmal Entschädigung wegen dieses einen Schaden fordern. Die Geltendmachung eines weiteren Entschädigungsanspruchs gegen die Beklagte scheitere an der Bestimmung in § 231, 2 StrGB., wonach bei Zuerkennung einer Buße ein weiterer Anspruch ausgeschlossen sei. Durch die Zuerkennung einer Buße im Strafverfahren sei der Entschädigungsanspruch des Verletzten auch dann verbracht, wenn zivilrechtlich mehrere Entschädigungspflichtige in Frage kommen könnten, da diese auch nur für die eine Tat, wenn auch als Gesamtschuldner haften. Der Schaden könne aber trotzdem nur einmal gefordert werden, was durch Zuerkennung der Buße geschehen sei. Diese Auslegung von § 231, 2 StrGB. sei in der Rechtsprechung allgemein anerkannt. Wenn auch das damit ge-

wonnene Resultat für den Knaben bedauerlich sei, so liege doch darin keine Unbilligkeit im Sinne des Gesetzes; jedenfalls gehe es nicht an, deshalb an der positiven Bestimmung des Gesetzes vorbeizugehen. Das Reichsgericht trat aber dieser Auffassung nicht bei, da sie nicht dem Sinne des Gesetzes und auch nicht der Billigkeit entspräche. Das Urteil wurde deshalb aufgehoben und die Sache zur nochmaligen Verhandlung an die Vorinstanz zurückverwiesen.



Chemnitz. Lohnbewegung bei der Firma Louis Bernstein, Bierhandlung, Langestr. 34. In welchem Maße die Lohn- und Arbeitsverhältnisse einzelner Betriebe zurückbleiben können, wenn sie verschuldet durch die Indolenz der betreffenden Arbeiterschaft, dem vorwärtstreibenden Einflusse der Organisation entzogen bleiben, dafür bietet die Firma Louis Bernstein, die in diesem Betriebsabteil einige zwanzig Personen beschäftigt, ein typisches Beispiel. — Die in diesem Geschäft bisher gezahlten Löhne weisen, verglichen mit denen anderer einschlägiger Betriebe, einen geradezu bedenklichen Tiefstand auf und stehen zur Arbeitsleistung, wie zu den herrschenden Lohnverhältnissen in einem schreienden Mißverhältnis. Bierkutscher wurden bisher mit 22 Mk. pro Woche abgefunden, während heute in Chemnitz 25 Mk. pro Woche den Minimallohn für jeden Kutscher und Geschirrführer darstellt. (Bierkutscher verdienen im allgemeinen noch darüber.) Die Bierkutscher wurden aber noch am besten bezahlt. Die Löhne der übrigen Arbeitergruppen schwanken zwischen 14 bis 20 Mk. pro Woche.

Über nicht nur die mangelhafte Entlohnung war wie bereits angedeutet, die alleinige Ursache der Lohnbewegung. Noch andere Mißstände machten sich stark fühlbar. So ließ man die Leute z. B. abwechselnd jeden zweiten Sonntag bis zu 5 Stunden schuften und bezahlte ihnen dafür ganze 50 Pf.! — Der Aufenthaltsraum, den ein Teil der Leute zum Einnehmen der Mahlzeiten benutzen durfte, ist 3 Meter lang, 1,40 Meter breit und 1,60 Meter hoch. In diesem Raume, worin ein erwachsener Mensch nicht einmal aufrecht stehen und gehen kann, mußten bis zu 12 Personen und mehr beieinander hocken. Die Wohnanlagen sind derart, daß sie das Schamgefühl der dort beschäftigten Frauen verletzen. — Als Hausfrau bekommen die Beschäftigten je eine Flasche $\frac{3}{8}$ Liter einfach Bier pro Tag. Lagerbier können sie sich kaufen und müssen für die Flasche 13 — wörtlich dreizehn — Pf. zahlen! Wer gleich zwei Flaschen käuflich ersticht, bekommt sie für 25 Pf. — Das mag vorläufig zur Charakterisierung dieses Betriebes genügen. — Jedenfalls geht aus alledem recht deutlich hervor, wie niedrig man die Arbeiter, auf deren Schultern auch dieser Betrieb ruht, einschätzt. Dafür spricht auch die Tatsache, daß ein Arbeiter, der gewissermaßen eine Vertrauensstellung bekleidet, es nach 30-jähriger Beschäftigungsdauer, in treuer Pflichterfüllung, glücklich auf 20 Mk. Wochenlohn gebracht hat. Die Menschenverachtung, die sich hier deutlich offenbart, ist auch der Organisation der betreffenden Arbeiterschaft gegenüber in Erscheinung getreten. Trotzdem der Verband die Wünsche des Personals in der denkbar anständigsten und höflichsten Weise in einem Aufschreiben an das Geschäft begründet und um eine Erklärung bezw. Rückäußerung gebeten, hat man sich über die einfachsten Regeln des Anstandes, wie sie auch sonst im Geschäftsleben üblich sind, hinweggesetzt. Eine Antwort ist nicht gegeben worden. In großmütiger Weise haben die verheirateten Arbeiter je 2 und die unverheirateten je 1 Mk. Zulage erhalten. Im übrigen soll es scheinbar in dem alten Trotz weitergehen. Das Personal betrachtet diese Lohnaufbesserung nur als eine Abschlagszahlung und wird nach wie vor darauf bestehen, daß den berechtigten Forderungen Geltung verschafft wird. — Daß die Firma, verärgert durch die Lohnbewegung, an einem Arbeiter, von dem sie vermutete, daß er besonders Schuld daran habe, eine kleinliche Fache nahm, indem sie ihn sofort entließ, mag als letzter Ninselstich zur Hervollständigung des Bildes dienen und sei hiermit niedriger gehängt.

Samburg I. Branche Bierkutscher, Stallente, Kellnerarbeiten. Versammlung am 17. März. Den Jahresbericht der Branchenleitung erstattet Henneid. Er verweist auf den gedruckten Jahresbericht. Die größte Arbeit verursachte der Tarifabschluß mit den Ringbrauereien. Ebenfalls hatten wir mit den Bier- und Selterfabriken Lohnbewegungen zu führen. Zur Jahre 1910 zählte unsere Branche 461 Mitglieder, während 1911: 507 Mitglieder zu verzeichnen waren. Wir können im allgemeinen mit der Entwicklung der Branche zufrieden sein. Mit folgenden Firmen wurden Tarife abgeschlossen: Wright, Himmeler, Grischen, Burrow und Ljmann. Redner geht näher auf die Arbeitsverhältnisse bei Delfs ein, wo noch sehr trübe Zustände herrschen. Das Vertrauensmänner-System ist noch nicht so ausgebaut, wie es sein soll. Jede Brauerei muß definitiv einen Vertrauensmann haben. Wendt bemängelt, daß bei den Bekanntmachungen immer noch das Anhängel „Kellnerarbeiten“ fehlt. Teich erklärt, es sei erfreulich, daß die Branchenleitung Bericht erstattet, damit Kritik geübt werden kann, um der neuen Branchenleitung zu zeigen, wo der Hebel angelegt werden muß. Die Vertrauensmänner sind verpflichtet, dafür zu sorgen, daß der Tarif eingehalten wird. Mehr Vertrauensmännerstellungen sind ebenfalls erforderlich. Ziel ist schon bei der Matzeier gesündigt, eine Extraversammlung, welche zur Matzeier Stellung nimmt, wäre unbedingt notwendig. — Ebenfalls wünscht er, daß unsere Branche in der Sektionsleitung vertreten ist. Henneid geht auf die

Ausführungen von Teich ein und erklärt, diesen Anregungen betreffs der Matzeier Folge zu leisten. — Hierauf erfolgte die Wahl der Branchenleitung. Gewählt wurden: Henneid, Branchenleiter, Sandersen, zweiter Branchenleiter, Ganzel, Schriftführer, und Wendt und Nilly, Sektionskontrolleure. Als Kuratoriumsmitglied wurde Henneid, als erster Ersatzmann Sandersen, als zweiter Ersatzmann Teich gewählt. Bei der Wahl des Kartelldelegierten schlägt Teich vor, zwei Delegierte zu wählen; dieser Vorschlag wird angenommen. Teich und Ganzel werden gewählt. Zum dritten Punkt der Tagesordnung: „Unser paritätischer Arbeitsnachweis“, führt Henneid aus, daß wir uns schon oft mit demselben beschäftigten mußten. Die Bierkutscher können ein Lied vom Arbeitsnachweis singen. Das Wort „Parität“ klingt sehr schön, aber in Wirklichkeit kann ein Maßregelungsbureau nicht schlimmer sein. Ohne Angabe von Gründen werden die Arbeitsuchenden von den Brauereien abgelehnt. Kollegen, welche schon 10 Jahre als Bierkutscher gefahren haben, werden 14 Tage bis 4 Wochen beschäftigt. Kutscher werden nur aus dem Bekanntenkreise der Bierfahrer für fest eingestellt. Sodann lagen Beschwerden betreffs des Sonntagsfahrens der Stallente vor. Früher wurde von den Stallenten an Sonntagen nur Flaschenbier expediert, während man jetzt von denselben verlangt, auch Fassbier zu fahren. Es ist vorgekommen, daß die Stallkutscher Sonntags bis 6 Uhr abends gefahren haben, ohne jegliche Pause, und hierfür vergütet die Brauerei den horrenden Lohn von 4 Mk. Diese Angelegenheit soll in der nächsten Kuratoriums-sitzung zur Sprache gebracht werden, damit Remedur geschaffen wird. Auf der Warmbeder Brauerei wurde ein Kutscher angeblich wegen Mißhandlung entlassen. Herr Direktor Strauß gab eine Frau als Zeugin an; erklärt wurde aber, daß dieselbe in dieser Sache nicht kompetent sei und wurde denn auch die Warmbeder Brauerei verurteilt, dem betreffenden Kutscher 7 Wochen Lohn zu zahlen. Der Vorsitzende ermahnt zum Schluß, die Generalversammlung und Sektionsversammlung in Anbetracht des bevorstehenden Verbandstages besser zu besuchen.

Kattowitz (Ober-Schlesien). Falsch kalkuliert hatte der Baumeister Hirt aus Königshütte, als er veranlaßt, daß gegen unseren Kollegen, den Kutscher L., Anklage erhoben wurde wegen Tierquälerei. In der Verhandlung vor dem hiesigen Schöffengericht konnte auch nicht der Schimmer eines Beweises für die Lüge behauptung erbracht werden. Der Anklage selbst lag folgender Tatbestand zu Grunde: Einem Tagesfuhrer L. mit einem hohen Bierwagen auf der abschüssigen und auf der rechten Seite schon ziemlich schadhafte Chauffee nach Laurahütte. Der Herr Baumeister wollte mit seinem Automobil das Gefährt, das auf der linken Seite der Straße fuhr, überholen. Auf die Signalgeste reagiert jedoch der Kutscher nicht; wie er angab, habe er sie überhört, so daß der Herr rechts vorbeifahren mußte. Nun wollten sowohl der Chauffeur wie auch der Baumeister beobachtet haben, daß L. wie besessen auf die Pferde einbuckte. In der Verhandlung bestritt Kollege L. energisch, die Tiere mißhandelt zu haben, er habe eine Peitsche überhaupt nicht bei sich gehabt. Beide Zeugen konnten in dieser Hinsicht bestimmte Angaben gleichfalls nicht machen, sie haben nur beobachtet, wie der Kutscher mit den Händen in der Luft herumfuchelte und haben aus diesen Bewegungen entnommen, daß er auf die Pferde einhagelte. Nach diesem Ergebnis der Beweisaufnahme konnte dann das Urteil auch nicht zweifelhaft sein. Die Anklage wegen Tierquälerei wurde fallen gelassen und L. wegen vorchriftswidrigen Fahrens zu der niedrigst zulässigen Strafe von 1 Mk. verurteilt. Sollte bei dem Vorgehen des Herrn Baumeisters wirklich der edle Beweggrund, gegen Mißhandlungen der Tiere anzukämpfen, maßgebend gewesen sein? — Nach dem Resultat der Beweisaufnahme ist das schwerlich anzunehmen. Sagte doch selbst das Gericht in der Begründung, daß der an sich belanglose Vorgang ungebührlich aufgebauscht worden sei. Bemerkenswert ist noch eine Aeußerung des Chauffeurs, daß die Kraftwagenführer sich manchen Schabernack über Kutscher gefallen lassen müssen. Der Vorsitzende bemerkte ihm aber, daß er kein Recht habe, sich zu beschweren, die Chauffeurs seien kein Haar besser. Die Schuld liege auf beiden Seiten. Diese Ansicht ist zweifellos richtig, und die feindseligen Brüder werden sich erst dann besser verstehen, wenn sie gemeinschaftlich Schulter an Schulter im Verband für Verbesserung ihrer Lebenslage eintreten, sich dadurch persönlich kennen, verstehen und achten lernen.



Die königliche Staatsstraße. In einer Sitzung des Stadtrats von Zweibrücken war angeregt worden, die Zufuhrstraße zum Bahnhof, deren Reinigung die Kgl. Staatsbahn seit einiger Zeit ablehnt und die daher in unbeschreiblichem Zustande sich befindet, als Staatsstraße kenntlich zu machen, um von der Stadtverwaltung den Anschein zu nehmen, als sei diese allein an der Unreinlichkeit der Haupteingangstraße zur Stadt schuldig. Diesen Vorschlag hat nun ein Hühbold ausgeführt, denn als neulich in der Frühe die Reisenden das Bahnhofsportale verließen, konnten sie links der Straße ein Plakat entdecken mit der Aufschrift: „Die Straße ist königliche Staatsstraße!“ Aber bereits am nächsten Morgen war die Aufschrift verschwunden, dafür prangte die Aufschrift an der gleichen Stelle: „Der Dreck ist städtischer Dreck!“

Verantwortl. Redakteur: Karl Wilhelm, Lichtenberg. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer & Dimmig, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.