

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. franko 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 mußt Du streben,
Nie erndest Ruhe stehn,
Wißt Du die Vollendung sehn;
Mußt ins Breite Dich erstrecken,
Soll sich Dir die Welt gestalten;
In die Tiefe mußt Du stiegen,
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 Grabfeld 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 prostituiierende Streikbrecher zu Hilfe, um seinen Mehrwert profit aufrechterhalten, seine Tasche auf Kosten des arbeitenden Volkes zu füllen, sich den Ertrag der Kopf- und Handarbeit 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 seiner Mitglieder 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 Personensuhrwerkstutscher **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 Berührungspunkte zu haben...

Wir haben heute eine unvergleichliche, wo Mommsen (der berühmte Verfasser der „Römischen Geschichte“ — Ned. b. „C.“) im privaten Kreise frei über die am gewordenen Gegenwart sprach.

Das ist das Romische an dem Kultus der Persönlichkeit: je mehr ein Mensch Individualität ist, desto mehr gehören die andern kleineren Individualitäten zur „Masse“ von der sie selbst nur nasierumpfend sprechen.

Es ist . . . auffallend, wie unendlich wenig die einzelnen Individualitäten sich . . . voneinander abheben. Die Menschen bilden . . . eine sehr homogene Masse.

großen und ganzen aber würde er doch den Eindruck erhalten, daß sämtliche Individuen einem gemeinsamen unperfekten Impuls gehorchen und gehorchen müssen.

Wenn wir uns so eingehend mit dieser Frage beschäftigten, so deshalb, weil wir selbst, nicht nur zur Masse zählen, sondern Masse sind.

Table with 4 columns: Jahr, Mitglieder, Vermögen pro Kopf, Vermögen. Rows for 1890, 1891, 1892*, 1893*.

Obgleich im Jahre 1891 der Werftarbeiterverband mit 1830 Mitgliedern hinzu kam, nahm die Zahl der Mitglieder doch ständig ab.

Table with 4 columns: Jahr, Mitglieder, Vermögen pro Kopf, Vermögen. Rows for 1894, 1895, 1896.

*) Verband der im Schiffbau und in der Schifffahrt beschäftigten Arbeiter.

Die Jahre 1894 und 1895 brachten dem Verband keinen nennenswerten Zuwachs. Bedeutend stärker war das Wachstum im Jahre 1896.

Das Gend der Hafenarbeiter führte zum Stimmeln. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Hafenarbeiter waren unter Luder:

Gerade so wie heute. Die Hamburger Unternehmer hatten die löbliche Absicht — von „allerhöchster“ Stelle dazu aufgemuntert — die Hafenarbeiter auszuhebeln.

Table with 4 columns: Jahr, Mitglieder, Vermögen pro Kopf, Vermögen. Rows for 1897, 1898, 1899.

In diesem Rückgang äußerte sich die naturgemäße Reaktion nach der Anspannung der Streikjahre. Erfolgreicher war die Entwicklung der Klassenverhältnisse.

Table with 4 columns: Jahr, Mitglieder, Vermögen pro Kopf, Vermögen. Rows for 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905.

Das Jahr 1905 war das erste Jahr der Hochkonjunkturperiode. Die größere Arbeitsgelegenheit regte die Agitationslust mächtig an.

Table with 4 columns: Jahr, Mitglieder, Vermögen pro Kopf, Vermögen. Rows for 1906, 1907.

Mit 25 168 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 Berufsgenossen Deutschlands, die größte Mitgliederzahl zu verzeichnen.

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 Arbeiterkongresses 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 Tatfache 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 Wagenwachsgeld, 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 zurückblieben 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.

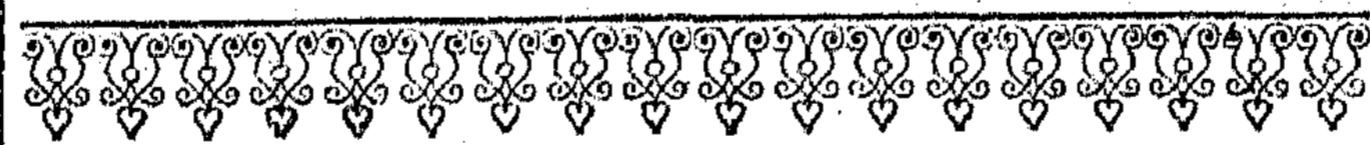
Es zuckt wie roter Nordlichtschein in die tiefe Nacht der Massen. In die unterste Schicht der Menschenwelt, die da lag vergessen, verlassen, hinein der rotglühende Streifen fällt; — nun regt es sich jach, aus allen Tiefen Schläfer werden wach, die Jahrtausende schliefen.

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 Handwärfahrer ein nach jeder Richtung hin vorteilhafter Tarif zum Abschluß gebracht worden. Ferner hatte die Branche der Hafenarbeiter (Breitertäger) nach dem Anschluß an unsern Verband 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 Ortsvorständekonferenz 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 111 879,29 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.

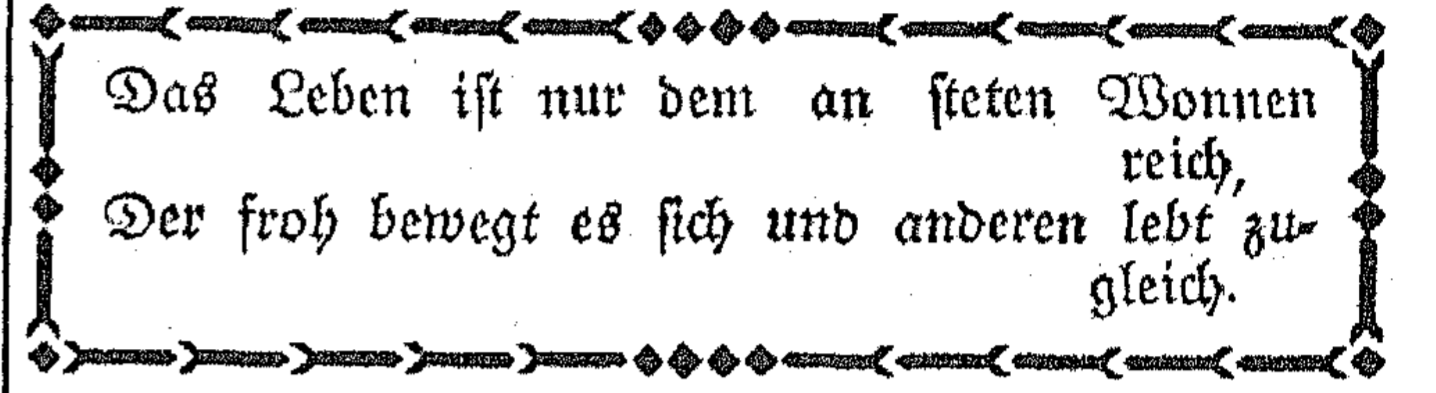
mit war die Zahl der Lokalorganisierten weit überholt und nunmehr ging es mit Vorschritten vorwärts, der Mitgliederbestand war am 31. Dez. 99. auf 1217 gestiegen. In diesem Jahre hatte der Lokalverein der Droschkenführer sich aufgelöst und mit 60 Mitgliedern der Zentrale angeschlossen. Ein Jahr später 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 austrangierte 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 Verbandsstatistik sich die redlichste Mühe gegeben hätte, es ihm doch nicht gelungen sein würde, die großen Streiklisten 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 aussahen, bewohnten wir nicht allein, sondern es hatten neben Russen — Schwaben — und Wägen, auch Matten 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 Matten 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. Anlässlich der Straßenbahnerbewegung 1904 hatte der Verbandssprecher in zwei Versammlungen referiert, nach Schluß der zweiten Versammlung ging es morgens gegen vier Uhr zur Arbeit nach dem Büro. Ermüdet suchte auf Zureden unser Referent sein Lager auf. Die Nachtruhe war aber nur von kurzer Dauer, nach einer knappen halben Stunde erschien fluchend der — Berliner — und zeigte seine Körperteile, auf denen nur allzu deutlich die Spuren der nächtlichen Mißförderer erkenntlich 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 Gelschrank. Endlich wurde eine Gelskassette gekauft — natürlich alt, an dem daran befindlichen Klotz 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 Wandschnur 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 krawchen. Um ganz sicher zu gehen, wurde dem Wirt die Kassette zum Aufbewahren übergeben, der sie vor dem Schlafengehen in die Fensterröhre schob. Srgend ein dienstbarer Geist hatte nun Feuer in den Ofen gemacht, ohne dabei an die Kassette zu denken, glücklicherweise wurde dies noch rechtzeitig bemerkt, so daß mit Ausnahme des verbrannten Wandschnurgriffs, weiterer Schaden nicht verursacht war. Nunmehr wurde ein Gelschrank 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 Baumkron“ 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 Chauffeegraben, Sandgruben, Friedhofsmauern und Strohfleimen gebildet. 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 mußten erfolglos 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 Nacharbeit. Gewährung von Ferien unter Fortzahlung des Lohnes. In Krank-

zufällen, 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. Betrugen 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 .



Auferstehen!

Nun siegte das Licht
Auf tausend Zweigen
Drängen Knospen dicht!
Aus braunem Schollenland steigen
Zartgrüne Triebe. In allen Rainen
Wiegen sich Hälmchen, 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, sodas 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, Böschitz und Wenzdorf 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 Ritzbergstr. 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 Zusammenlegung 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 bewährt. Daneben ist aber auch das System der Bezirksführer nicht vernachlässigt worden. Es sind jetzt 16 Bezirksführer tätig, die alle 14 Tage zu den Verwaltungsitzungen 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 dem 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, haben im letzten Jahre wieder Lebenszeichen von sich. Sie rebellierten gegen einige vom Rat erlassene Verfügungen und geberdeten sich kolossal radikal. Eine Anzahl Bahnhofsversammlungen waren

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.

Das ausgereifte Samenorn war jedoch auf fruchtbaren Boden gefallen, denn nach der Gründung einer Verwaltungsstelle unseres Verbandes ging es nach einigen Schwüngen 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.

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.

Simmer 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 Berufsgenossen am Orte, der Kollege Grauer-Berlin und hielt den hiesigen Kollegen einen Vortrag über: Zweck und Nutzen einer guten Berufsorganisation. Mit schlichem 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.

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 Mark. 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 Angehörigen 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. Dergleichen 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 Mark. 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 Mark! Drücken diese Zahlen nicht ein ungeheuerliches 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 Tremlühle 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 vorstünden. 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 verfloßen 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, umso mehr, 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.

Table with 4 columns: Location, 1906 Mitgl., 1906 Beitr., 1911 Mitgl., 1911 Beitr. Rows include München I, München II, Straßenbahner, Augsburg, Regensburg, Pasing, and so forth.

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, Landsbut, Lenggring, Litz, Starnberg usw. Damals beim Erscheinen der 100 000 Nummer des „Courier“ waren im ganzen Gau vorhanden 8 lebensfähige Verwaltungsstellen, welche in Südbayern 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 umso mehr 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 Tücher von Kollegen waiderten 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 Schutzmanneszorn, 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 auftraute, 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. Und 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 200-jähriges 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 Blättern, 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 schiefen mit Demagogik verbundenen Mittel 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 Lohnaufschreien und der Latrineneinigung mit Hilfe der Organisation ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse verbessern.

In Nürnbergs Mauern war es, wo im Jahre 1901 sowohl der 4. Berufskongress, 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 Unterstützungseinrichtungen 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.

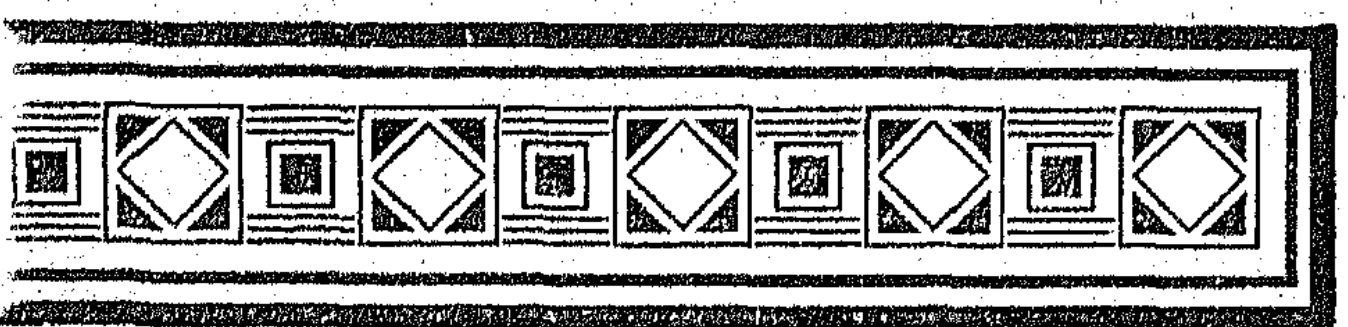
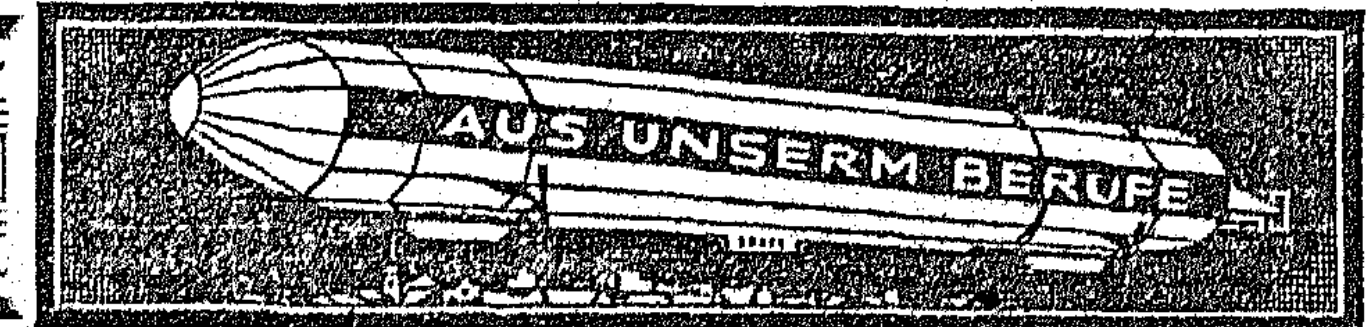
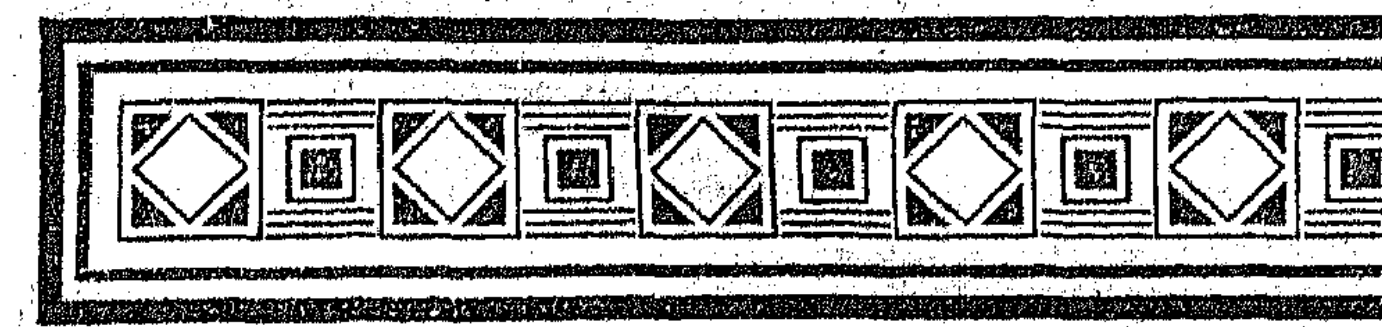
Die Mitgliederzahl stieg von 78 im Jahre 1894 auf 996 im Jahre 1905 und 1657 im Jahre 1907. Am Schluß des Jahres 1911 zählte der gesamte Gau 3823 Mitglieder, darunter Nürnberg-Fürth allein 2963.

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!

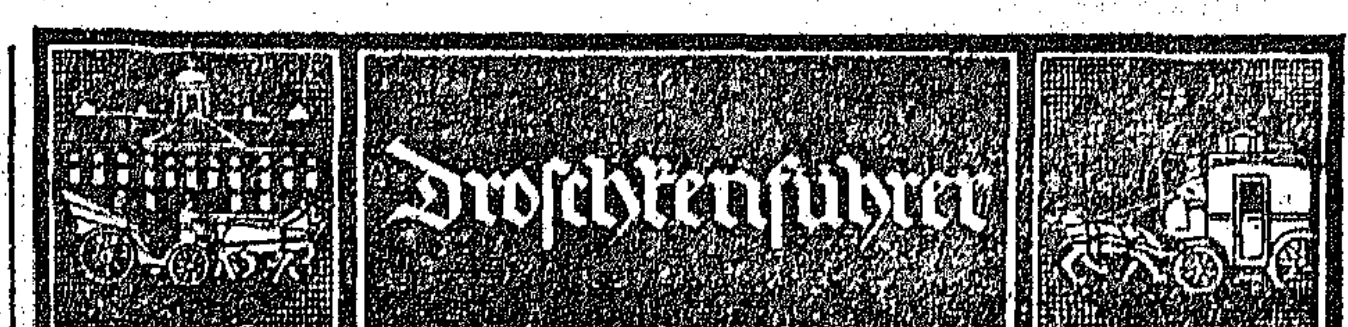
Wahrheit gegen Freund und Feind
Männerstolz vor Königssternen.

Nie kampflös wird Dir ganz
Das Schöne im Leben geglückt 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 Droschkensführer 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 aufkotzen 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.

Aheydt. Die Arbeiterfreundlichkeit der Firma Fleer u. Co. (Baumwollabfallhandlung) in Aheydt 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.

Aheydt, 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 Festlegung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. Jeder denkende Arbeiter werde 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 Aheydt 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.



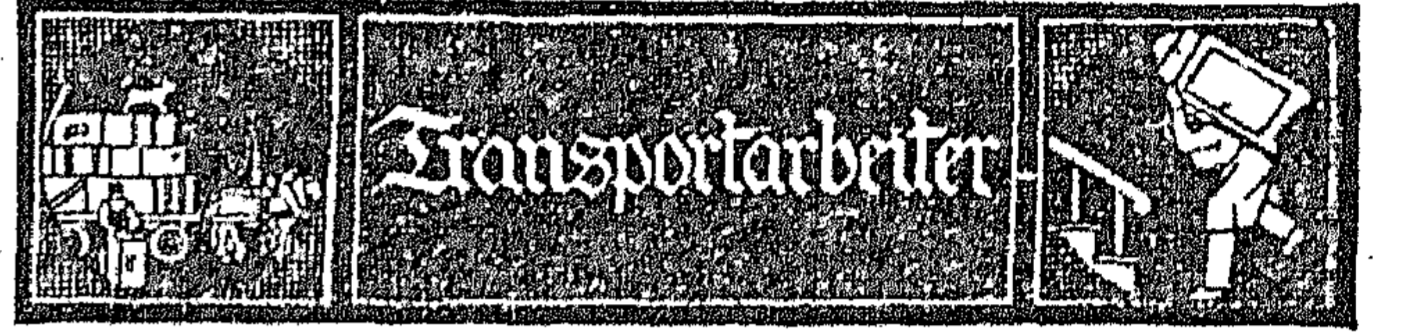
Breslau. Der Inhaber des Apollo-Rino Scheinligestraße, Herr Jentsch, hatte seinen Operateur wegen einer angeblichen Missetat, betreffend die freien Tage, welche die Organisation verbietet, nicht hatte, entlassen. In der am Montag stattgefundenen Versammlung beschäftigten sich die Angestellten mit den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

Es sei Praxis bei der Rundschaft geworden, daß die Kollkutscher die Güter nach jedem beliebigen Ort zu transportieren hätten, ohne hierfür Abtragsgebühren zu bekommen. Dies verstohe 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 Pferdebeschnurvereinigung) 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 gebracht 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

Unsere Interessenvertretung im Deutschen Reichstage.

Unser Verbandsvorstand, 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 Verkehrsgewerbe 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 Richtigkeit dieser meiner Behauptung 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 veranstaltet 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 Fahrbetrieb 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 veranstalten 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 eingegangen 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 im 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 Löschens 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 vertriehen 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 Arbeiterorganisationen 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. Bepesck im Reichstage zugegeben, daß das Fehlen von Bestimmungen über Regelung der Sonntagsruhe im Verkehrsgewerbe 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 Wehtransportbetriebe. 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 wachjames 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 auferlegt 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 ausführte:

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 Berufsgenossenschaften, 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 Berufsgenossenschaft übersteigen die Durchschnittsziffer aller industriellen Berufsgenossenschaften 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 Gesetzesvorschlüsse 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 Winenschifffahrt 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 Uebelstände 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. (Heiterkeit.)

Schumann, Abgeordneter: In allen Verträgen finden sich Worte wie „treu und gehorsam“, „unbedingter Gehorsam“, „Folgsamkeit 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. (Heiterkeit.) 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 Vorstehenden 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 vorsehen 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 Mißschimmel der Regierung ständig mit Weischenleben regaliert 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 geraod dieser mit 5 Mk. bezahlte Autodroschken-Schein entgegen, den Kollegen dadurch stellen- und drohtlos 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 Autodroschkenführer ihren Beitritt zum „Deutschen Transportarbeiter-Verband“ erklärt, klar und deutlich erlernend, daß nur durch ein einziges 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 erklärt das Polizeiamt folgende Bekanntmachung: „Aus Unlaf 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 Absatz des § 41 der Verkehrsordnung für die Stadt Leipzig vom 12. Oktober 1907, wonach nicht auf Federn gehendes sowie solches schwere Führer, 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 Führerwerk ist nach § 9, Ziffer 2 der Verkehrsordnung alles Führerwerk 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 „Schritt fahren“ 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 Patentgesetz, das Gebrauchsmusterrecht und andere Urheberrechte enthalten, wie auch das Strafgesetzbuch 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 30jährigen Geltungsdauer des Strafgesetzbuches hat das Reichsgericht noch nie Veranlassung gehabt, sich über die Auslegung dieser Gesetzesbestimmung eingehender auszusprechen, über die auch sonderbarerweise weder die Begründung des Gesetzes noch die Beratungen im Reichstage näheren Aufschluß geben. Dem 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 Rußstrafeberechtigten nicht genug gewarnt werden könnten. Zu einer prinzipiellen Stellungnahme zu dieser Frage bot dem Reichsgericht folgender Fall Anlaß: Die Braunschweigische Kohlenhandels-Gesellschaft als Dienstherrin des L. auf Schadensersatz, die aber einwende, durch die strafgerichtliche Erkennung auf Buße gegen den Chauffeur sei die Geltendmachung eines weiteren Entschädigungsanspruchs ausgeschlossen. Die Vorinstanzen, Landgericht Braunschweig und Oberlandesgericht erkannten auch 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 scheiterte 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.



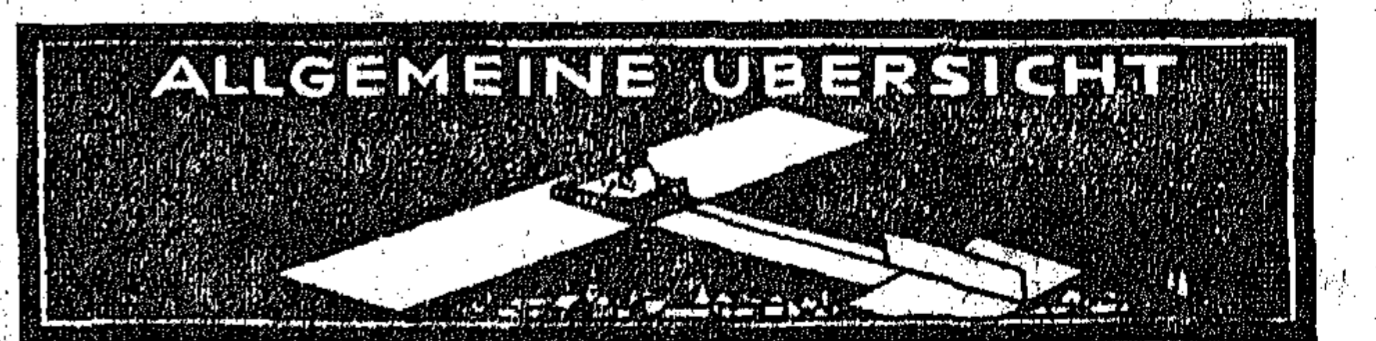
Chemnitz. Lohnbewegung bei der Firma Louis Bernstein, Bierhandlung, Langestr. 34. In welchem Maße die Lohn- und Arbeitsverhältnisse einzelner Betriebe zurückbleiben können, wenn sie verschuldet durch die Indolenz der betreffenden Arbeiterschaft, dem vorwärtstreibenden Einflusse der Organisation entzogen bleiben, dafür bietet die Firma Louis Bernstein, die in diesem Betriebsabteil einige zwanzig Personen beschäftigt, ein typisches Beispiel. — 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 Löhnerverhältnissen 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 ³/₄ Liter einfach Bier pro Tag. Lagerbier können sie sich kaufen und müssen für die Flasche 13 — wörtlich dreizehn — Pf. zahlen! Wer gleich zwei Flaschen kauft, erhält, 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 30jähriger 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 Lohnausbesserung 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 Flache nahm, indem sie ihn sofort entließ, mag als letzter Hinweislich 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-niederlagen sowie 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, Himmelberg, Krüger, Burrow und Lohmann. Redner geht näher auf die Arbeitsverhältnisse bei Delfs ein, wo noch sehr trübe Zustände herrschen. Das Vertrauensmannsystem 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 Anhängsel „Kellnerarbeiten“ fehlt. Reich 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 Matfeier gesündigt, eine Extraversammlung, welche zur Matfeier Stellung nimmt, wäre unbedingt notwendig. — Ebenfalls wünscht er, daß unsere Branche in der Sektionsleitung vertreten ist. Henneid geht auf die

Ausführungen von Reich ein und erklärt, diesen Anregungen betreffs der Matfeier Folge zu leisten. — Hierauf erfolgte die Wahl der Branchenleitung. Gewählt wurden: Henneid, Branchenleiter, Sandersen, zweiter Branchenleiter, Ganzel, Schriftführer, und Wendt und Miltz, Sektionskontrolleure. Als Kuratoriumsmitglied wurde Henneid, als erster Erfahrmann Sandersen, als zweiter Erfahrmann Reich gewählt. Bei der Wahl des Kartelldelegierten schlägt Reich vor, zwei Delegierte zu wählen; dieser Vorschlag wird angenommen. Reich 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 Arbeitssuchenden 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 Faktier zu fahren. Es ist vorgekommen, daß die Stallentfischer 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 Kuratoriumssitzung zur Sprache gebracht werden, damit Remedur geschaffen wird. Auf der Warmbeder Brauerei wurde ein Kutscher angeblich wegen Werbedemüßigung 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 Baummeister Hirt aus Königshütte, als er veranlaßte, 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 thümliche Behauptung erbracht werden. Der Anklage selbst lag folgender Tatbestand zu Grunde: Einzig Tages fuhr L. mit einem hohen Bierwagen auf der abschüssigen und auf der rechten Seite schon ziemlich schadhafte Chauffee nach Laurahütte. Der Herr Baummeister wollte mit seinem Automobil das Gefährt, das auf der linken Seite der Straße fuhr, überholen. Auf die Signalgeste reagierte jedoch der Kutscher nicht; wie er ange, habe er sie überhört, so daß der Herr rechts vorbeifahren mußte. Nun wollten sowohl der Chauffeur wie auch der Baummeister beobachtet haben, daß L. wie besessen auf die Fiedre eintrieb. 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 herumfuchtelte und haben aus diesen Bewegungen entnommen, daß er auf die Fiedre einhänge. Nach diesem Ergebnis der Beweisaufnahme konnte dann das Urteil auch nicht zweifelhaft sein. Die Anklage wegen Tierquälerei wurde fallen gelassen und L. wegen vorstrafschriftwidrigem Fahren zu der niedrigst zulässigen Strafe von 1 Mk. verurteilt. Sollte bei dem Vorgehen des Herrn Baummeisters 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 Vorgehen 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 feindslichen 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 Ansehn zu nehmen, als sei diese allein an der Unreinlichkeit der Haupteingangstraße zur Stadt schuldig. Diesen Vorschlag hat nun ein Wählbold 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 Dred ist städtischer Dred!“