

Kopf noch ein gesundes Hirn arbeitet und in wessen Brust noch ein frisches Gefühl für Arbeitermüde und Arbeiterkoll vorhanden ist, der wird sich unserem Appell nicht entziehen können.

Deshalb, auf die Schanzen, Kollegen, und unermüdetlich die Werbetrümmel gerührt für den Deutschen Verkehrsbund, für unsere Berufsorganisation, die stärkste Waffe im Kampfe um eine bessere Zukunft!

In Einigkeit und Kraft,
Du freie Männerkraft,
Steh' fest, stehe fest und wank' nicht,
Die Staudenzeit bricht!

Berichtigung des Protokolls vom Breslauer Gewerkschaftsfongress.

Unsere Leipziger Kollegen hatten an den Gewerkschaftsfongress folgenden Antrag gestellt, der Gewerkschaftsfongress möge beschließen: „Als Berufsorganisation der Kraftfahrer wird der Deutsche Verkehrsbund anerkannt. Alle dem DVV. angeschlossenen Organisationen sind verpflichtet, die Kraftfahrer dem DVV. abzutreten. Alle dem DVV. angeschlossenen Organisationen haben die Bühnenarbeiter usw. dem DVV. abzutreten und sich der Agitation in diesen Kreisen zu enthalten.“ Bei diesem Antrag, der unter Nr. 69 der eingegangenen Anträge registriert und behandelt wurde, handelt es sich um zwei Materien, einmal um das Zugehörigkeitsverhältnis der Kraftfahrer und dann um das der Bühnenarbeiter. Bei den Beratungen des Tagesordnungspunktes „Organisationsfragen“, bei dem dieser Antrag zur Debatte gestellt wurde, wurde es klar, daß bei der Geschäftsordnung des Gewerkschaftsfongresses es nicht möglich war, eine eingehende Debatte über diesen Doppelantrag herbeizuführen. Es wurde deshalb von unserer Organisation eine schriftliche Erklärung abgegeben und durch den amtierenden Vorsitzenden des Kongresses, Kollegen Brandes, Stuttgart, verlesen, mit folgendem Inhalt:

„Antrag 69 wird zurückgezogen, da er im ersten Teil eine Selbstverständlichkeit enthält und im zweiten Teil die z w a n g s w e i s e Regelung der Organisationsfrage herbeizuführen will. Döring und Genossen.“

Wir haben nun festgestellt, daß in dem dieser Tage erschienenen Protokoll des G. K. auf Seite 312 lediglich gesagt wird, daß der Antrag Nr. 69 vom DVV. zurückgezogen wurde. Es fehlt also die von uns schriftlich abgegebene Erklärung völlig. Durch diesen Mangel könnte leicht der Eindruck erweckt werden, daß die Delegation unseres Bundes den ersten Teil des Leipziger Antrages als unberechtigt angesehen und deshalb zurückgezogen hätte. Durch die Veröffentlichung unserer Begründung ersehen unsere Funktionäre, daß wir dem Kongress klar vor Augen geführt haben, welchen Standpunkt wir in der Frage des Organisationszugehörigkeit der Kraftfahrer einnehmen. Wir konnten weiterhin feststellen, daß gegen diese Erklärung keine der übrigen Delegationen Stellung genommen hat.

Wir eruchen unsere Funktionäre, nach wie vor dieselbe Stellungnahme gegenüber den übrigen freigewerkschaftlichen Organisationen mit allem Nachdruck zu vertreten, selbstverständlich im Rahmen der von uns mit anderen Gewerkschaften abgeschlossenen Kartellverträge.

Die kaltgestellte Nothilfe.

Es ist nicht zu spät, um auf die Lehren zurückzukommen, die sich aus dem jüngsten Speditionsarbeiterstreik in Berlin ergeben. Wir möchten jedoch vorausschicken, daß wir nicht der Meinung sind, es liege sich für alle Streiks eine allgemeine in gültige Regel aufstellen.

Die törichte Parole der Kommunisten, die immer nach „Verbreiterung der Kampffront“ schreien, wenn irgendwo ein paar Hundert Arbeiter um eine Lohnerhöhung im Streik stehen, erklärt sich aus ihrer Gelamteinkennung. Die Kommunisten betrachten alle Dinge unter dem Gesichtswinkel der „Weltrevolution“, wie man sie sich in Moskau vorstellt. Diese angebliche Weltrevolution, diese Bolschewisierung Europas soll hervorgehen aus einer allgemeinen Verelendung der Arbeiterklasse, die dadurch in die „revolutionäre“ Stimmung gebracht werden soll, um für die Moskauer Heilslehre empfänglich zu sein.

Wir Sozialdemokraten und Gewerkschafter sind im Gegensatz dazu der Auffassung, daß die Arbeiterkraft nur in dem Maße die kapitalistische Gesellschaft zu befechtigen vermag, wie sie selbst der Kapitalistenklasse überlegen wird an wirtschaftlicher, geistiger, politischer und sozialer Einsicht. Dieses geistige Emporkommen der Arbeiterklasse hat das wirtschaftliche Emporkommen zur Voraussetzung.

Aus dieser entgegengesetzten Auffassung ergibt sich auch die entgegengesetzte Taktik. Für uns hat jede Lohnbewegung nur den unmittelbaren Zweck, die Lohn- und Arbeitsbedingungen der betreffenden Arbeiterschaft zu verbessern. Je geringer die Entbehrungen sind, mit denen diese Verbesserungen erlangt werden, um so höher ist der Erfolg anzuschlagen. Wir wünschen also nicht die Kampffront zu verbreitern, sondern im Gegenteil, sie nicht breiter zu gestalten, als es unbedingt notwendig ist, um das gesteckte Ziel zu erreichen.

Die Technische Nothilfe ist ein Produkt der kommunistischen Kampfpolitik. Diese Technische Nothilfe wird immer mehr eine Gefahr für die freitenden Arbeiter in lebenswichtigen Betrieben. Und der Begriff „Lebenswichtiger Betrieb“ wird immer umfrittlicher sein.

Beim jüngsten Berliner Speditionsarbeiterstreik hatte sich die Reichsbahndirektion von vornherein auf den Standpunkt gestellt, daß die gesamte Abwicklung der Frachtgüter lebenswichtig sei und deshalb die Teno vom ersten Tage an eingeleitet werden müsse. Würde man nach der bekannten kommunistischen Taktik verfahren sein, dann wäre jede Kostbandsarbeit abgelehnt, daraufhin wahrscheinlich die Teno eingeleitet worden. Diese Verzögerung des Koalitionsrechtes — denn praktisch würde ein derartiger Mißbrauch mit der Teno darauf hinaus-

laufen — hätten die Transportarbeiter in einem allgemeinen Streik beantwortet. Möglicherweise wäre es nicht bei dem Streik der Transportarbeiter geblieben.

Wie ein derartiger Kampf, bei dem schließlich sich die gesamte Staatsgewalt gegen die Arbeiterkraft im Kampfe befinden hätte, ausgegangen wäre, läßt sich natürlich nicht mit Bestimmtheit sagen. Sicher ist jedoch, daß im günstigen Falle die Speditionsarbeiter das erreicht hätten, was sie bei ihrem letzten Kampf erreicht haben, nämlich eine Lohnerhöhung von 6 M. die Woche, die Sicherung des Achtstundentages und eine Erhöhung der Unfallunterstützung.

Was tat der Deutsche Verkehrsbund? Statt der Reichsbahndirektion und dem hinter ihr stehenden Unternehmerring den Gejallen zu tun, die Leistung jeder Notstandsarbeit abzulehnen, erklärte er sich bereit, nicht nur das Reisegepäck und die Lebensmitteltransporte abzurollen, sondern darüber hinaus alle Speditionsgüter abzurufen, um eine Verstopfung der Güterbahnhöfe zu vermeiden. Zu diesem Zwecke hatte der Deutsche Verkehrsbund rechtzeitig seine Vorbereitungen getroffen und sich genügend Gespanne und Autosätze von ringfreien Unternehmern oder von Unternehmern, die keine Spediteure sind, gesichert. Darüber hinaus besaß der Deutsche Verkehrsbund noch eine erhebliche Reserve, auf die wir aus begrifflichen Gründen hier nicht näher eingehen wollen.

Was war nun das Resultat dieser Taktik? Die Mitgliedsfirmen der Unternehmerorganisation sahen wohl, daß ihre Pferde, die von den Streikenden gepflegt wurden, die übliche Haferration fraßen, aber nichts verdienten. Von den Streikbrechern selbst war ein großer Teil beschäftigt, fast durchweg zu den vom Verkehrsbund geforderten Bedingungen. Die Außenleiter im Unternehmerrang verdienten natürlich eine schöne Stange Geld, was aber den Mitgliedsfirmen der Unternehmerorganisation das Durchhalten nicht erleichterte. So kam es, daß der Streik nach kurzer Dauer auf der ganzen Linie erfolglos beendet werden konnte. Und zwar trotz der Sabotage, die die Reichsbahndirektion im Interesse der Unternehmerorganisation ausübte.

Es ist ohne weiteres klar, daß ein solcher erfolgreicher Streik sich auch auswirken muß auf die nicht direkt beteiligten Transportarbeiter. Und insofern, aber auch nur insofern liegt auch hier eine Verbreiterung der Kampffront. Wesentlich ist aber auch, daß mit dieser Taktik gleichzeitig die Technische Nothilfe kaltgestellt wird. Diese Lehre aus dem jüngsten Speditionsarbeiterstreik gilt es, auch für die Zukunft zu beherzigen.

Der Verkehrsbundkalender 1926
ist erschienen. Preis 1 Mark.
Nur sofortige Bestellungichert den Besitz.

Kommt zur Besinnung!

Die ersten Wogen nationalisistischer Begeisterung über den Sieg Hindenburgs als Reichspräsident sind verebbt. Neben Auswindung dieses Sieges tritt nun auch das Ergebnis der letzten Reichstagswahlen in Gestalt profitungriger Jagdier der kapitalistischen Interessengruppentretter im Parlament. Die Ruten, die sich das deutsche Volk vermöge seines Stimmrechts in Verbendung und Indifferenzismus gebunden, sollen und werden nun unbarbarisch auf dieses niederlassen. Jene Zeit des unseligen Brubezwites ist es vor allem gewesen, die die Gegner geschickt ausgenutzt haben. Was nicht Menschermord, vaterländische Verbände, Lügen und Verdächtigungen vollenbracht, verschuldete leider das passive Verhalten weiter Kreise unserer Kollegenchaft.

Wenigen ist es klar geworden, daß die deutsche organisierte Arbeiterkraft ihre Autorität zu verlieren droht. Jene Autorität, die den Gegnern unserer Idee Respekt und auch Furcht eingesöhlt hatte. Wie sie an Taten hinderte, die heute vielfach als selbstverständlich gelten.

Man rede doch nicht immer von den oben schlafenden Führern. Man wiege sich nicht immer in den Erinnerungen einstiger gewiß ehrenwerten Führer und ihren Taten. Sondern lege sich jeder einmal ernstlich die Frage vor, inwieweit er seine Pflicht erfüllt hat, die ihn zum Handeln zwingen mußte. Denn jeder ernstlich wollende Kollege auch Kollegin ist Führer im kleinsten Kreise. Wir bedürfen mehr denn je wieder dieser rastlosen Agitatoren in der gewiß empfänglich gelagerten breiten Masse der werktätigen Bevölkerung. Alle parlamentarischen Beratungen und Gesetzesvor schläge im Interesse der Arbeiterklasse und zur Sanierung unserer Wirtschaft, alle Verbandstagsbeschlüsse und Resolutionen verkehren ihre Wirkung, wenn sie nicht von dem Willen einer Massenbewegung, ihre Lage klar erkennenden Arbeiterchaft getragen werden.

Darum heraus aus der Gleichgültigkeit gegenüber den Tagesfragen. Ein jeder unserer Kollegen und Kolleginnen aus Wert, sich und seinen Betriebsmitmenschen Rechenschaft abzulegen, um dem Verlangen unserer Vorposten im Parlament und in den Vorständen die achtunggebietende Grundlage zu schaffen.

Demjenigen, der es noch nicht erkennen sollte, sei es hiermit gelagt. Mit der Abwälzung und der Aufbürdung der Lasten durch Steuern und Zölle ist das Wert jener „Volksgemeinschaftler“ noch nicht am Ende. Man trachtet schon jetzt, teils offen, teils noch zaghaft, nach den Rechten, die euch die Revolution noch gelassen, um euch allmählich aber desto fester wieder zum „Objekt“ im Arbeitsprozeß zu machen. Jene „Persönlichkeit“, die ihr euch durch Betriebsrätigele, Tarifvertrag, Arbeitsrecht und sonstige Anteilnahme am öffentlichen Leben erlangen, soll wieder vernichtet werden. Man glaubt die Zeit für gekommen, um eine durch Verzögerung, Demagogie und gemeine Hege vermürzte Arbeiterchaft zu Boden zu werfen, Sie wie einen Hund wieder an die

Kette zu legen, der dann klaffen mag, aber niemals beißen würde.

Soll dafür jahrzehntelang gekämpft worden sein, soll so das Wert unserer Väter einer neuen Despotie ausgeliefert werden? Und wenn ihr schon so oft August Bebelis und seiner Zeitgenossen gedankt, nun gut, seid ihr ihrer würdig, lieget ihr das Schwert des Geistes dieser Unvergesslichen in der Scheide ruhen?

Nur also mit den Harmoniebläsern, die euch eure Unternehmer vorkäufeln wollen. Was man euch jovial mit der rechten Hand bietet, nimmt man euch brutal mit der anderen Hand. Wollt ihr für einige Silberlinge und ein verbündliches, aber vertieft hohles Rädeln eure Gefinnung und eure Gewerkschaft verraten? Wertz ihr es gar nicht, wie man euch systematisch durch gehedelte Liebenswürdigkeiten davon abhält, verbands-treu zu bleiben, Betriebsvertretungen zu wählen und mitreut für die gewerkschaftlichen Ziele zu kämpfen und einzustehen? Scheinbare Zufriedenheit soll euch über die wahre Situation hinwegtäuschen. Eines Tages aber wird man euch einem furchtbaren Erwasen ausliefern. In eurer Schlaftrunkenheit werdet ihr überrumpelt werden. Die Gegner werden ihr Ziel erreicht haben, um euch als Sklaven der Arbeit die nötige Behandlung zuzufommen zu lassen, die vielen von euch noch aus der Vorkriegszeit bekannt sein wird.

Euer Schicksal liegt in eurer Hand. Ihr habt in letzter Stunde zu wählen zwischen freiem Menschengut und rechtlosen Ausbeutungsobjekten. In eurer Entscheidung liegt der Ausgang des Kampfes zwischen Arbeit und Kapital, der nur von uns gewonnen werden kann durch eine rechtlich freie, in Einigkeit verbundene machtvolle zielbewusste Gewerkschaftsbewegung.

Jene Zeit überhaltender Lohnkämpfe ist überstanden. Der Streik oppositioneller Kräfte ist zur Bedeutungslosigkeit gesunken. Die Bahn ist wieder frei für alle tätigen Kolleginnen und Kollegen. Wer will noch weiterhin zurückstehen im Kampfe gegen Unverstand und kapitalistische Erwerbsjäger? Gemeinam laßt uns wieder die unermüdlige Kleinarbeit beginnen. Jeder für sein Teil Stein auf Stein fügen, damit die Aguer des Deutschen Verkehrsbundes eine feste werde, eingebaut in das Bollwerk der deutschen Gewerkschaftsbewegung gegen Reaktion und Mißfür eines machttungrigen Unternehmertums. C. B.

An alle Gewerkschafter!

Alle, die gezwungen sind, ihren Lebensunterhalt in der Hauswirtschaft zu verdienen, gehören zu den bedauernswertesten Menschen, weil in diesem Beruf die Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft nahezu unbeschränkt ist. Es sind meist junge, unerfahrene Mädchen, die als Hausangestellte (Maiden, Mädchen für alles usw.) ein freudloses Dasein fristen. Die gewerkschaftliche Arbeiterchaft hat sich durch ihren organisatorischen Zusammenschluß Rechte erkämpft, die für diese armen Mädchen noch in weiter ferne liegen. Anträge des Zentralverbandes der Hausangestellten an die Regierung, mit dem Ziel der Schaffung eines Hausgehilfengesetzes, blieben bisher unbeachtet. Ebenso wird mit allen Mitteln dagegen angeämpft, daß Titel VII der Gewerbeordnung auch auf die Hausangestellten Anwendung findet.

Während in Lohnstreitfällen jeder gewerkschaftliche Arbeiter das Gewerbegericht in Anspruch nehmen kann, müssen die Hausangestellten diese Klagen am ordentlichen Gericht zum Austrag bringen. Daß dabei die Mädchen (in der Hauptsache sind es diese) nicht immer zu ihrem Recht kommen, ist leicht verständlich. Das Zusammengehörigkeitsgefühl läßt bei den Hausangestellten sehr zu wünschen übrig, und doch liegt es im Interesse der gesamten übrigen Arbeiter, wenn die Hausangestellten organisiert sind. All diese Mädchen haben einen Vater, Bruder, Freund oder sonstigen Verwandten, der Mitglied irgendeiner freien Gewerkschaft ist, aber fast keiner von diesen fragt danach, ob das Mädchen auch organisiert ist. Jede Hausangestellte ist ihrer Berufsorganisation anzugehören. Die meisten dieser Mädchen werden einmal Proletarierfrauen und sollen die Jugend in unserem Sinne erziehen. Wer die Jugend hat, hat die Zukunft, heißt es, aber wenn wir die Mütter nicht haben, werden wir die Jugend nicht bekommen. Denkt daran, daß diese Mädchen allen Einstülfungen ihrer Ausbeuter ausgelehrt sind. Deshalb, Kollegen, helft mit, daß euch bekannte Hausangestellte ihrer Berufsorganisation, dem Zentralverband der Hausangestellten (Mitgliedschaft im Deutschen Verkehrsbund) als Mitglied zugeführt werden, dann verheißt ihr diesen Kernern der Armen zu ihrem Recht. Was un aufgefährte Frauen anrichten können, zeigt uns die Reichspräsidentenwahl. Wollt ihr das für die Zukunft verhindern, dann sorgt mit uns für Aufklärung. Die Organisation ist das einzige Mittel, die wirtschaftliche Lage auch der Hausangestellten zu verbessern. Helft deshalb den Mädchen, ihre Organisation auf- und auszubauen. Z.

Aus unserem Berufe

Automobilfahrer.

Memmingen. Die Bezirksverwaltung Kempten hatte in Memmingen die Chauffeure zu einer Verammlung einberufen. Eine Reihe von Kollegen waren dem Rufe der Organisation gefolgt, da sie die Notwendigkeit eines Zusammenschlusses in einer Organisation erkannt hatten. Nach einem Referat des Bezirksleiters über die Rechte der Chauffeure in unserer Organisation, Haftpflichtunterstützung, Rechtsschutz bei Prozeßangelegenheiten usw., haben sich sämtliche anwesenden Chauffeure unserer Organisation angeschlossen, und es besteht heute auch in Memmingen die Organisation der Berufsstraßfahrer, Mitglied im Deutschen Verkehrsbund. Das Vertreterslat dieser Kollegen in Memmingen befindet sich im Gasthaus zum „Storch“. In Kempten, wo schon längst eine solche

Abteilung besteht, ist das Verkehrslokal der Chauffeure im „Bürgeraal“.

Wir hoffen, daß es an allen Orten mit dem Zusammenfluß der Kollegen vorwärtsgeht, damit bald eine geschlossene Gruppe der Berufsstraßenfahrer zu verzeichnen ist.

Hafenarbeiter.

Schafft Unterkunftsräume für die Hafenarbeiter.

Auf dem Gebiete sozialer Fürsorge ist durch den Krieg und dessen Auswirkungen manches nicht zur Durchführung gelangt, was unter normalen Verhältnissen als selbstverständliche Pflicht des Staates längst erledigt worden wäre. Jetzt laufen nicht nur Unternehmer, sondern auch Regierungen und Kommunen Sturm gegen jede „Mehrfachbelastung“ der „Wirtschaft“, gegen den Ausbau der Sozialpolitik. Deutschland, das vor dem Kriege auf diesem Gebiete als muttergütig allen übrigen Kulturstaaten gegenüber galt, wird in nicht allzu ferner Zeit, falls die Gegenströmungen nicht durch das sozialpolitische Bewußtsein zum Schweigen gebracht werden, von manchem Industriestaat in den Schatten gestellt werden. Die Ausrede, daß die deutsche Wirtschaft bei einer Anerkennung der sozialen Forderungen der Arbeiter der sicheren Untergrund geweiht sei, kann nur noch bei dem verlangen, die die Klage über mancher Unternehmer, daß sie dauernd von der „Substanz“ zehren müssen, als lautere Wahrheit anerkennen. Daß ein Betrieb oder gar ein Staatswesen an sozialer Ueberlastung zugrunde gegangen ist, wird selbst dem geschäftigsten Unternehmerrhythmus recht schwer fallen zu beweisen. Das Gegenteil ist aber durch die außerordentliche Leistungsfähigkeit der Unternehmungen bewiesen, deren Leiter auf sozialpolitischem Gebiet große Taten sozialer Fürsorge vollbracht haben. Daß die Leistungen der Arbeiter solcher Unternehmungen an die Vorkriegszeit herankommen, ja teilweise überflügeln, wird von einsichtigen Unternehmern nicht bestritten.

Auf dem Gebiete unserer sozialen Fürsorge, vornehmlich auf dem des Arbeiterlohnes, muß in den Hafenbetrieben — nicht nur in Bremen — recht viel nachgeholt werden. Womit wir uns heute vorläufig beschäftigen wollen, ist die Einrichtung von Unterkunftsräumen für die Arbeiter. Die einzigen, während der Vorkriegszeit für die Hafenbetriebe vorbildlich geltenden Einrichtungen waren die der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, obwohl auch hier noch ein Ausbau möglich und notwendig wäre. Fortgefallen ist hier während der Nachkriegszeit, wie in so manchen anderen Betrieben, die teilweise Gratislieferung oder doch das für wenige Pfennige erhältliche Kaffeetrinken, das zum Frühstück oder in der Mittagspause geliefert wurde. Ferner haben einige Staureis-, Rüpel- und Speibetriebe Unterunftsräume für ihre ständigen Arbeiter eingerichtet. Eine nicht geringe Zahl selbst der ständigen Arbeiter der zuletzt genannten Betriebe ist jedoch darauf angewiesen, ihr Frühstück- und Mittagbrot, ohne den geringsten Schutz zu haben, der Kälte und dem Unwetter ausgesetzt, einzunehmen. Geradezu menschenunwürdige Zustände herrschen für die nichtständigen Arbeiter, in erster Linie für die Staureisarbeiter. Mit dem zunehmenden Verkehr macht sich dieses immer deutlicher bemerkbar, so daß selbst einsichtsvolle Vertreter in Unternehmerkreisen hieran nicht achtlos vorübergehen. Es sind für einen Kulturstaat unwürdige Zustände, wenn die Arbeiter, die sich zu jeder Tageszeit, nachts und Sonntags zur Verfügung stellen müssen, nicht wissen, wo sie während der grimmigsten Kälte, des größten Unwetters, oft in störfunkter Nacht, aus den Schiffsräumen betrieblen, ihre Schlafstätten einnehmen sollen? Der eine sucht im Wankenschiff, der andere vielleicht im Zeitraum Unterflur; die Mehrzahl ist jedoch den Unbillen der Witterung ausgesetzt.

Es ist Pflicht des Staates, helfend einzugreifen, und nach dem Rechte zu sehen, wenn die privaten Kreise versagen, zumal ja öffentliche Einrichtungen in Frage kommen und hier die staatlichen Behörden eigentlich selbständig handeln sollten. Was aber Staat und Unternehmer auf der einen Seite durch die Nichtdurchführung der Schutzmaßnahmen sparen, wird auf der anderen Seite doppelt und dreifach zum Fenster hinausgeworfen. Daß die Hafenbetriebe den höchsten Prozentsatz Kranter aufweisen, könnte leicht durch eine Statistik der Ortskrankenkasse bestätigt werden. Das ist einerseits auf die schwere, unregelmäßige und teilweise gesundheitschädliche Arbeit zurückzuführen, andererseits aber auch darauf, daß die Arbeiter selbst während der Wespenspausen, manchmal von Schweiß durchnäht, den Witterungsunbillen schußlos preisgegeben sind. Aber nicht nur die Krankenzahl, sondern alle auf dem Gebiete sozialer Fürsorge tätigen Vereine und Einrichtungen werden mehr oder weniger hierdurch erheblich belastet. Daß dies schließlich auch an dem Staatshaushalt nicht spurlos vorübergeht, sondern ihm die größten Lasten dieser sozialen Fürsorgeeinrichtungen aufgebürdet werden, ist unbestritten. Wieviel Verlust an menschlicher Arbeitskraft, untergeordneter Gesundheit (nicht wieder einzuwerbendes Gesellschaftergut) auf dieses Konto zu buchen ist, muß selbst denen einleuchten, die eingesehene Gegner allen sozialen Fortschritts sind.

Man komme uns nicht mit den Ausreden, daß der Staat die Mittel zur Erfüllung der Forderungen der Hafenarbeiter, der Schaffung von Unterkunfts-räumen, nicht erschwingen kann, da er durch sonstige Ausgaben zu sehr belastet sei. Ein Staatswesen, das Millionen für Neubauten zur Unterbringung der Polizei macht, die zum großen Teil überflüssig ist, auswirft, kann nicht achtlos an den sozialpolitischen Forderungen der Arbeiter vorübergehen, die in den Betrieben tätig sind durch die die wirtschaftlichen „Belange“ dieses Staates sichergestellt werden. Hätte man die Tausende statt für den Steinkohl- die Spitalerne im Hafen II (ein Steh-im-Wege für den Verkehr, das ein Verkehrshindernis ist oder für die Zukunft werden wird), zur Herstellung von Unterkunftsräumen für die Arbeiter verwendet, dann wäre das nicht nur eine Wohltat für die Arbeiter gewesen, sondern

Georg Kellermann

Kurz vor Redaktionsschluß ereilt uns die Nachricht, daß der Tod wieder einen unserer Aiten dahintrasse. In Hamburg starb nach längerer Krankheit im Alter von 73 Jahren unser Kollege Georg Kellermann. Bereits unter dem Sozialistengesetz wirkte der in jugendlichen Jahren aus Bayern nach Hamburg gefommene Kellermann in der politischen und gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung. Nachdem er in seinem erlernten Beruf durch seine Agitation unmöglich geworden war, wurde er Schauermann, wo er ebenfalls sofort die Arbeit für die Gewerkschaft aufnahm. Bei der Gründung des Hafenarbeiterverbandes wurde er dessen Zentralvorsitzender. Diesen Posten hat er unter großen persönlichen Entbehrungen jahrelang ohne Entgelt ausgefüllt. Es waren die ersten und schwersten Jahre der Organisation und nur wenn die Geschichte der Gewerkschaftsbewegung lebendig ist, kann ermessen, welche Verdienste sich „Schwarz“ Kellermann um die Hafenarbeiter erworben hat. Nun ist er dahin, wir aber wollen ihn nicht vergessen. Dem Mann, der mehr für die Arbeiterbewegung leistete, als mancher andere, der sich heute in der Sonne der Anerkennung wärmt, gilt übers Grab hinaus unser herzlichster Dank! Möge ihm die Erde leicht werden.

auch eine von sozialpolitischem Verständnis getragene, gesellschaftlich längst notwendige Tat.

Wir hoffen, daß die Anträge der Arbeiter einsichtsvollen Vertreter in der bremischen Bürgerchaft finden, und daß auf dem Gebiete des Arbeiterlohnes die lange Jahre zurückgestellten Forderungen der Arbeiter in nicht allzu ferner Zeit zur Durchführung gelangen.

Die englische Delegation der Hafenarbeiter in Hamburg. Am 11. Oktober trafen die Kollegen D. W. Millford, Leiter der Hafenarbeiter in London, J. Tompion, Sekretär der Hafenarbeiter in London, J. Hall, Ladungskontrollleur, T. Figgelard, Hafenarbeiter in London, A. Murray, Kohlenzimmer aus Swansea, T. Lawlor, Hafenarbeiter in Liverpool, und W. J. Irving, Hafenarbeiter von Worthington, Cumberland, in Hamburg ein. Mit der Motorbootflotte „Carl Götz“, Eigentum des Deutschen Verkehrsbandes, wurden am 12. Oktober alle wichtigen Betriebe, die Arbeitsweise, die Unfallmeldestellen und sanitären Einrichtungen besichtigt. Der Kaiserliche Postminister wurde eingehend besichtigt und Vertreter der Linie sprachen auf englisch zu den Kollegen, so daß sie in ihrer Muttersprache alle Fragen stellen konnten und beantwortet erhielten. Die wichtigsten Einrichtungen, Elektrolampen oder Schleppter mit Anhänger, sowie eine Karre zum Fülltransport und das Aufkapeln der Güter und Verladen in ein oder mehrere Eisenbahnwagen nebeneinander, interessierten sie besonders. Die Kohlenlöcher- und Verladeeinrichtungen, die Entloftung durch Getreideheber, die Bebauung durch Heber und Handgänge und in Altona die Einrichtung des Füllereisens, die Unterkunftsräume und Waschlagerstätten, die Arbeiterannahme in den Vermittlungsstellen des HVB, die Lohnzahlungskassen, das Büro des Hafenbetriebsrats und alles, was damit verbunden ist, wurde in Augenschein genommen. Später wurde den Delegierten das erforderliche Material ausgehändigt. Unser Büro sowie das Gewerkschaftshaus, die Auto-Betriebs-Gesellschaft und ihr großartiger Hallenneubau erregten ihre Bewunderung. An einem gemächlichen Abend wurden alle Eindrücke nochmal eingehend besprochen, und noch nie hat eine englische Delegation sich so lobend und anerkennend über das Gesehene ausgesprochen, wie dieses Mal. Die englischen Kollegen bewunderten, nicht schon 10 Jahre früher eine solche Studienreise nach dem Kontinent unternommen zu haben.

Allen Hafenstädten gleichartig ist das Unfähige der Arbeit. Die Organisationen in England haben schon Beratungen mit den Unternehmerorganisationen über die Garantieung eines Minimallohnes gepflogen, jedoch sind sie ebenso wenig wie wir in Hamburg damit zu einem Ergebnis gekommen. Die Lohnverhältnisse sind in England günstiger, und besonders Sonntags- und Nachtlöhne gehen weit über das hinaus, was in Hamburg gezahlt wird. Dergleichen werden in der Bunkerlei bei einem Satz von 100 Tonnen über 100 Prozent mehr gezahlt, jedoch besteht der Gang aus 11 Mann.

Was in der Möglichkeit lag, in drei Tagen kennenzulernen, hat die Delegation gesehen.

Mr. Harry Kraay und Frau sowie der Kollege Karl Möller hatten sich in selbstloser Weise als Dolmetscher zur Verfügung gestellt, so daß auf alle gestellten Fragen von Kennern der Hafenverhältnisse sofort Antwort gegeben werden konnte. Die Gäste schieden mit dem Versprechen, in England eingehend über die Verhältnisse zu berichten und den Verkehr inniger als bisher zu gestalten.

Die Streit der Speicherearbeiter wurde nach sechs Tagen beendet. In den am 19. 10. vor dem Schlichtungsausschuß geführten Verhandlungen wurde ohne Schiedspruch eine Lohnerhöhung zugestanden. Die Affordable werden um 5 bis zu 15 Prozent erhöht. Der Stundenlohn beträgt 76 Pf. Diese Vereinbarungen haben Gültigkeit ab 1. 10. 1925 bis 29. 1. 1926. Weiter wurde noch vereinbart, Maßregelungen dürfen nicht stattfinden, das Arbeitsverhältnis gilt als nicht unterbrochen. Die streikenden Kollegen nahmen am selben Abend noch Stellung zu dem Ergebnis; nach länger und teilweise sehr kräftiger Aussprache wurde in geheimer Abstimmung das Ergebnis angenommen. Durch das straffe Zusammenhalten der Kollegen war es möglich, den Kampf erfolgreich zu beenden.

Reichs- und Staatsarbeiter.

Ubergangsgeld für Arbeiter.

Im Heeresverordnungsblatt Nr. 30 vom 31. Oktober 1925, Wfg. 341, wird nachfolgendes bestimmt:

Zur Behebung von Zweifeln wird mitgeteilt, daß die Bestimmungen über die Gewährung von Ubergangsgeld für Arbeiter (S. 33 Bl. 1924, S. 3, Nr. 8) durch die Einstellung des Personalabbaues und die Änderung der Personalabbaueinordnung (R. 33, 1925, S. 167) nicht berührt werden. Hiernach kann allen Arbeitern, die aus Mangel an Arbeit oder wegen Fehlens von Geldmitteln entlassen werden müssen, am Tage der Beendigung des Dienstverhältnisses das 21. Lebensjahr vollendet haben und seit wenigstens einem Jahr ununterbrochen im Bereiche der Heeresverwaltung beschäftigt waren, ein Wochenlohn als Ubergangsgeld gewährt werden.

Ausgeschlossen sind Arbeiter, die von vornherein für eine bestimmte Zeit angenommen sind oder aus einem in ihrer Person liegenden wichtigen Grunde z. B. fristlose Entlassung, freiwilliges Aufheben, entlassen werden oder eine Entschädigung auf Grund des § 87 B. G. erhalten. Das Ubergangsgeld ist beim Lohnlohn zu verrechnen (R. 33, Verwaltungsamt, 28. 10. 25, Nr. 887/10. 25. W. 1. Die Verfügung über nichts daran, daß die Arbeiter (Lohnempfänger), im Bereiche des Reichswehrministeriums beschäftigt, bei Kündigungen durch die vorgelegte Dienststelle bei ihrem zuständigen Betriebsrat nach § 84 B. G. Einspruch erheben können, wenn sie der Auffassung sind, daß die Kündigung zu Unrecht erfolgt ist.

Betr. Ausführungsbestimmung r. zu Art. 1 Abs. 3 des Tarifvertrages für die Arbeiter bei den Reichsverwaltungen. Zur Behebung etwaiger aus der Anwendung der Ausführungsbestimmung sich ergebender Zweifel wird ergebenst bemerkt, daß beispielsweise ein Arbeiter, der bei einer Dienststelle tätig ist, bei der die Beamten dienstzeit 48 1/2 Stunden beträgt, nach Ableistung von 48 1/2 Stunden den aus 51 Stunden berechneten Wochenlohn zu erhalten hat; leistet er mehr als 48 1/2 Stunden, so ist jede überschüssige Stunde nach Art. 2 der Anl. 1 zum T. A. N. abzugelten. Mitthin wäre einem Arbeiter bei der oben bezeichneten Dienststelle für die Ableistung von 50 1/2 Stunden der 51- und 2 der 53fache Stundenlohn zu gezähren.

Der Reichsminister der Finanzen I B 20 296 vom 10. 10. 1925.

Transportarbeiter.

Unbillige Härte. Gegen die Firma Saperische Spiegelglasfabrik normals Bachmann-Kupfer-W. G. Klage vor dem Präsidial-Gewerbegericht (Arbeitsgericht) der Fader C. S. auf Wiedereinstellung oder entsprechende Entschädigung. Der Kläger war schon einmal entlassen worden, weil er sich weigerte, Sofortarbeit zu machen. Durch Urteil des Arbeitsgerichts wurde die Firma gezwungen, ihn weiterzubehalten, da sie die Entschädigung nicht zahlen wollte. Nach wenigen Tagen kündigte die Firma die Arbeit als Fader. Nach Ablauf der Kündigungsfrist sollte der Kollege im Hof arbeiten. Gegen diese Kündigung erhob der Fader Einspruch beim Arbeitsgericht, nachdem die Vermittlung des Betriebsrats ohne Erfolg geblieben war. Am letzten Tag der Kündigungsfrist sollte der Kläger dann Glas fahren. Auf seine Weigerung wurde er fristlos entlassen. Als weiteren Entlassungsgrund führte die Firma eine Beleidigung des Direktors durch den Fader an.

Das Gericht verurteilte die Firma, den Kläger weiterzubehalten oder ihm eine Entschädigung von 960 Mk. (er war 17 Jahre bei der Firma) zu zahlen.

In den Gründen wird anerkannt, daß die Entlassung eine unbillige Härte sei. Der Kläger war nämlich vor der ersten Entlassung drei Wochen krank gewesen, während seine Frau schon 1 1/2 Jahre krank ist und auf Kosten des Kollegen in einer Heilanstalt untergebracht ist. Weiter heißt es:

Die Weigerung des Klägers S., als Glasfahrer zu arbeiten, erachtet das Gericht nicht als eine beherrschende Arbeitsverweigerung im Sinne des § 123 Abs. 3 der Gewerbeordnung, da nach den glaubhaften Angaben des Betriebsrats Kopp für das Gericht als erweisen gilt, daß bei der besagten Firma geeignete Arbeitsträfte für diese Arbeit vorhanden sind und S. nicht für diese Arbeit eingestellt wurde. Was die Behauptung des besagten Vertreters anlangt, daß S. auch wegen schwerer Beleidigung seines Vorgesetzten, Direktor Löwi, hätte fristlos entlassen werden können, nimmt das Gericht an, daß der Vertreter der besagten Firma diese Beleidigung sicher in der Verhandlung im Vorlauf hätte angeben können, wenn sie von der Beklagten als Entlassungsgrund angenommen worden wäre. Da dies aber nicht der Fall ist, glaubt das Gericht über diese Einwendungen des besagten Vertreters hinweggehen zu können. Ein Grund zur fristlosen Entlassung lag also nicht vor. Die Kosten wurden der Beklagten auferlegt.

Aus dem Verkehrsleben.

Der Münchener Bundestag nahm folgende Resolution an:

Der 12. Bundestag des Deutschen Verkehrsbandes in München nimmt Kenntnis von dem vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Entwurf einer Verordnung für den allgemeinen Fahrrecht über und erkennt an, daß damit endlich eine einheitliche Grundlage auf dem Gebiete der Verkehrsregelung für das ganze Reich geschaffen werden soll. Der Bundestag bezieht jedoch sein Schmers herüber aus, daß dieser Entwurf keine Bestimmungen darüber enthält, unter welchen Voraussetzungen den neuwerbenden Fahrzeugführern die Führung eines Fahrzeuges anvertraut werden darf. Gedröhren bis zu 150 W. über entsprechende Qualifikation, die bei Prüfungen gegen die Bestimmungen der Verkehrsregelung angewendet werden sollen, müssen unter solchen Umständen als unzulässig und drakonisch bezeichnet werden. Der Bundestag fordert deshalb, daß in diesem Entwurf noch folgende Bestimmungen aufgenommen werden:

§ 5a.
Wer auf Wegen oder Plätzen, die dem Durchgangsverkehr dienen, ein Fahrzeug führen will, bedarf der Erlaubnis der zuständigen Verwaltungsbehörde.
Die Erlaubnis gilt für das ganze Reich, sie ist zu erteilen, wenn der Nachweis keine Befähigung durch eine Prüfung dargelegt wird.

