

# SOUMIER

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

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

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

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

Nr. 44.

Berlin, den 3. November 1912.

16. Jahrg.

Der Transportarbeiter-Notizkalender für 1913  
ist erschienen und von den Ortsverwaltungen zu beziehen. — Preis für Mitglieder 50 Pfennig.

## Zur Lohnbewegung der Hamburger Hafenarbeiter.

Die älteren Kollegen erinnern sich wohl alle noch des gewaltigen Kampfes der Hamburger Hafenarbeiter im Jahre 1896. Eine erst geschaffene jugendliche Organisation kämpfte damals mit den Großkapitalisten im Hamburger Hafenbetrieb und alle Opferwilligkeit, alle Kampfesfreude waren nicht imstande, den übermächtigen Gegner niederzuringen. Lange krankte die ganze Bewegung an den Folgen dieses Kampfes und auch im Jahre 1907 gelang es den waderen Kollegen im Hafen nicht, ihre bescheidenen Forderungen durchzusetzen. Erst als 1910 die Einheitsorganisation der deutschen Transportarbeiter-Gesellschaft begann, das Vertrauen der Massen in die Macht der Organisation wieder zu erstarren. Zwei Jahre fleißiger Organisationsarbeit der Kollegen schafften es, die Organisation so zu kräftigen, daß die Durchführung einer allgemeinen Lohnbewegung in den Bereich der Möglichkeit des Erfolges gerückt war.

Der Umfang der im Frühjahr 1912 einsetzenden Bewegung rechtfertigt es gewiß, wenn wir zusammenfassend eine ausführliche Schilderung derselben geben. Zumal ja die Berichterstattung in Versammlungen sich stets nur auf Details erstrecken könnte, die Kollegen also immer keine ganze Übersicht gewinnen würden.

Nachdem in Branchen Versammlungen die Lohnkommissionen gewählt waren, bereiteten die Branchenleitungen und Lohnkommissionen getrennt für sich in einer ganzen Anzahl von Sitzungen die Lohnaufstellungen vor, die Ende März nach Beratung in den Mitgliederversammlungen der Branchen bestätigt, dann der Vertrauensmännerversammlung unterbreitet wurden. Diese nahm zu allen, die Lohnbewegung betreffenden Fragen Stellung und besprach die Möglichkeiten, so weit dies aus tatsächlichen Gründen möglich, die dazu dienen sollten, von vornherein Mißstimmungen vorzubeugen, um ein gemeinsames einheitliches Handeln zu ermöglichen.

Die Generalversammlung am Sonntag, den 31. März 1912 bestätigte einstimmig die Entwürfe und Vorschläge der Vertrauensmännerversammlung und beschloß die Einleitung der Bewegung.

Bereits am selben Tage wurden die in den Entwürfen formulierten Forderungen den in Frage kommenden Hafenbetriebsunternehmern resp. den folgenden Vereinen unterbreitet:

1. Hafenbetriebs-Verein Hamburg, e. V., 2. Verein der Hamburger Schiffsmaler und Schiffsaagenten, e. V., 3. Verein der Importeure englischer Kohlen, e. V., 4. Verein der Hamburg-Altonaer Ewerführerbaue von 1874, e. V., 5. Verein der vereinigten Pflanzgeschäftsinhaber von Hamburg-Altona von 1900, 6. Interessentenverein der Quaderdampferfahrer, 7. Verein Hamburgischer Quartierleute von 1886, e. V., 8. Verein der Lagerhalter von Hamburg und Nachbarorten, e. V., 9. Verein der Korumstecher Firmen Hamburgs, 10. Staatskaiverwaltung, 11. Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe und 12. Altonaer Quai- und Lagerhaus-Gesellschaft.

Am 3. April antwortete der Hafenbetriebsverein, daß er für die Gruppen: Schauerleute, Hafenarbeiter in Harburg, Raibitz- und Gelegenheitsarbeiter der Nachtbetriebe, Schiffskreiniger, Schiffsmaler und Schiffskesselreiniger, Kulkdampf- und Motorschiffer, Decksleute, mit Ausnahme der Schauerleute für die Kohlenläscharbeit, zu Verhandlungen bereit sei. Der Verein der Hamburger Quartierleute antwortete am 9. April, daß er für die Speicherarbeiter die Verhandlungen dem Hafenbetriebsverein übertragen habe. Der Verein der Ewerführerbaue erklärte sich ebenfalls sofort zu Verhandlungen bereit.

Ein Teil der Vereine verlangte in ihren Antworten erst den Nachweis, daß wir im Auftrage der Arbeiter handelten, andere wollten ihrer Mitglieder-Versammlung die Vorschläge unterbreiten. Der Ver-

ein der Korumstecher Firmen wollte von seinem bisherigen Standpunkt der direkten Verhandlung mit den Arbeitern nicht abgehen, der Verein der Importeure englischer Kohlen antwortete völlig ablehnend, desgleichen hat die Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe beschlossen: uns zu erwidern, daß die Deputation es ablehnen muß, mit dem Deutschen Transportarbeiter-Verband über die Lohnverhältnisse der Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter am Staatskai in Verhandlung zu treten. Von einem Teil der einzelnen Firmen gingen zusage oder ablehnende Antworten ein, ein großer Teil hielt es nicht für nötig, überhaupt zu antworten. Diese kurze Schilderung kennzeichnete die Lage bis zum 10. April. Die Tatsache, daß die Vertretung der Hamburger Hafenunternehmer, der Hafenbetriebs-Verein, sich bereit erklärt habe, mit den organisierten Arbeitern zu verhandeln, bedeutete, man erkenne die Organisation an und respektiere in ihr die berufene Vertretung der Arbeiter. Darin liegt ein charakteristischer Beweis dafür, daß große, in sich gefestigte Gewerkschaften auf die Dauer den Unternehmern doch die Überzeugung beibringen, daß es im beiderseitigen wie im allgemeinen Interesse liegt, die Frage des Arbeitsvertrages auf dem Wege friedlicher Vereinbarung zu regeln.

Nachdem dem Hafenbetriebs-Verein mitgeteilt, daß die allgemeine Verhandlungskommission der Arbeiter aus den Vertretern Verbandsvorsitzender Schumann, Berlin; Gaack, Hähnel, Schlegel und Karpinski Hamburg, sowie einer ebenso großen Zahl Vertreter der Lohnkommissionen der jeweiligen in Frage kommenden Branche bestünde, konnten die Verhandlungen beginnen. Die allgemeine Verhandlungskommission der Arbeiter besteht aus den Herren Direktor Amund als Vorsitzenden, Direktor Hübnermann, Dr. Hager und Kapitän Brandt, die je nach Erfordernis ebenfalls Vertreter der Arbeitgeber der verschiedenen Gruppen hinzuzogen.

Die Verhandlungen begannen am 10. April 1912 und hatte der Hafenbetriebs-Verein die große Gruppe der Schauerleute als erste bestimmt. Die Verhandlungen am Mittwoch den 10. und Sonnabend, den 13. April, die mit Unterbrechung einer kurzen Pause den ganzen Tag dauerten, waren insofern die wichtigsten, als es sich hier bei auch um die Verkürzung der Arbeitszeit von 10 auf 9 Stunden, die für alle Gruppen gefordert wurde, den Abschluß von Tarifverträgen ihre Bedeutung sowie Garantien für die Einhaltung derselben, sowie den Zeitpunkt, bis wann für die verschiedenen Gruppen die Verhandlung erledigt werden sollte, handelte.

Ein endgültiges Resultat in der Frage der Erhöhung des Vertragslohnes der Schauerleute, die zunächst erörtert wurde, konnte in den drei Verhandlungen nicht erzielt werden.

In der Frage der Verkürzung der Arbeitszeit war die Verhandlungskommission des Hafenbetriebs-Vereins der Ansicht, daß diese Frage nicht eine vorläufige Verständigung mit den verschiedenen Arbeitgeber der einzelnen Hafenbetriebsunternehmungen und den Staatsbehörden zu lösen sei; sie unterbreitete folgenden Vorschlag:

„Der Hafenbetriebs-Verein wird bei Inkrafttreten dieses Vertrages einen Ausschuss einsetzen, welcher die Aufgabe hat, innerhalb Jahresfrist durch Verhandlungen mit den verschiedenen Betriebszweigen des Hafens, Verkehrsunternehmungen und Staatsbehörden eine Neuregelung der Arbeitszeit für den Hamburger Hafen in der Richtung vorzubereiten, daß die regelmäßige tägliche Arbeitszeit neun Stunden nicht überschreitet. Der deutsche Transportarbeiter-Verband hat das Recht, in diesen Ausschuss drei Vertreter zu entsenden.“

Dieser Vorschlag wurde in der Verhandlung am Mittwoch, den 17. April, dahin präzipiert, daß die regelmäßige tägliche Arbeitszeit ab 1. Mai 1913 neun Stunden nicht überschreitet.

Bzüglich der übrigen Forderungen hatte die erste vom Hafenbetriebs-Verein übermittelte Lohnaufstellung, welche eine vierjährige Vertragsdauer vorschlug, folgenden Inhalt:

A. Zeitlohn.	
Vom 1. Mai 1912 bis 30. April 1913.	
Ganzer Tag . . . . .	5,10 M.
Halber Tag . . . . .	2,55 "
Dreiviertel Tag . . . . .	3,85 "
Vom 1. Mai 1913 bis 30. April 1914.	
Ganzer Tag . . . . .	5,20 M.
Halber Tag . . . . .	2,60 "
Dreiviertel Tag . . . . .	3,90 "
Vom 1. Mai 1914 bis 30. April 1915.	
Ganzer Tag . . . . .	5,30 M.
Halber Tag . . . . .	2,65 "
Dreiviertel Tag . . . . .	4,— "

In der Verhandlung am 17. April zeigte die Verhandlungskommission des Hafenbetriebs-Vereins ein weiteres Entgegenkommen für die Erhöhung der Tageslohnsumme nicht; sie stimmte nur der Herabsetzung der Vertragsdauer auf drei Jahre unter Änderung der Fristen der Lohnaufstellung wie folgt zu:

vom 1. Mai 1912 bis 31. Dezember 1912, vom	
1. Januar 1913 bis 31. Dezember 1913, vom	
1. Januar 1914 bis 30. April 1915.	

Die Verhandlungen hatten nur ein vorläufiges Ergebnis gezeitigt und waren an einem Wendepunkt angelangt, der in kurzer Zeit zu einer ernsten Entscheidung führen mußte. Der Hafenbetriebs-Verein hielt sich an die gegenseitige Verständigung, die Presse nicht eher zu benutzen, bis beide Parteien sich darüber einig, nicht mehr gebunden und veröffentlichte das Resultat im „Hamburger Correspondent“ und ließ darin die Tageslohnsumme und die für die Extrararbeit nach halben und dreiviertel Tagen, der Extrararbeiten nur nach vollgearbeiteten Stunden veranschlagt und das Zugeständnis vom 20. November 1911 der diesmaligen Bewilligungen wieder als Neuheit mit aufzuführen, und so die Zugeständnisse aus besonders hoch erscheinen mußten.

Die Verhandlungskommission stellte ihrerseits diese Ausführungen im Hamburger Echo und der übrigen Arbeiterpresse in das richtige Licht und war sich ihrer großen Verantwortung bewußt. Sie unterbreitete zunächst die Vorlage der Vertrauensmännerversammlung am Donnerstag, den 18. April. Die Konferenz war einstimmig der Ansicht, daß die Vorlage nicht geeignet sei, der Mitgliederversammlung der Schauerleute zur Annahme empfohlen zu werden, da sie nicht weit genug gehe. Sie erklärte sich aber bereit, falls die Verhandlungskommission des Hafenbetriebs-Vereins einen Tageslohn ab 1. Mai 1912 von 5,20 M., ab 1. Januar 1913 von 5,30 M. und ab 1. Januar 1914 bis 1. Mai 1915 von 5,40 M. zustehe, dieses der Veranlassung der Schauerleute zur Annahme unter folgenden Voraussetzungen zu empfehlen:

1. Daß die Zugeständnisse für alle Gruppen, für welche der Hafenbetriebs-Verein Verhandlungen zugelassen hat, sich prozentual zum mindesten auf der Basis des den Schauerleuten Zugeständnissen bewegen.
2. Daß die Verhandlungen für diese Gruppen bis zum 15. Mai 1912 zu Ende geführt sind.
3. Unter diesen und den obigen Voraussetzungen wäre die Verhandlungskommission der Schauerleute bereit, den Vertrag-Lohnaufstellung für Schauer-

betriebe von Hamburg-Altona zu unterzeichnen. Gefordert wird jedoch unter allen Umständen, daß die Verhandlungen bis zum 15. Mai 1912 endgültig zum Abschluß von Verträgen geführt haben.

Es wurde entsprechend diesen Vorschlägen den Vertretern des Hafenerbetriebsvereins geantwortet, und im Anschluß hieran erneut in Verhandlungen eingetreten, die am Sonnabend, den 20. April, stattfinden.

Das Ergebnis war, daß die Vertreter des Hafenerbetriebsvereins sich bereit erklärten, für die Schauerleute den Tagelohn wie folgt festzusetzen:

Vom 1. Mai 1912 bis 31. Dez. 1912	5,20 Mk.	} Alter Lohn- sah } 5,- Mk.
" 1. Jan. 1913 bis 31. Dez. 1913	5,30 "	
" 1. Jan. 1914 bis 31. April 1915	5,40 "	

Schriftlich ist ferner durch den Hafenerbetriebsverein dem Transportarbeiter-Verband wörtlich folgendes mitgeteilt worden:

"Sogleich nach vorbehaltloser und rechtmäßiger Unterzeichnung des im übrigen feststehenden Lohnvertrages für den Stauerbetrieb von Hamburg-Altona und des dazu gehörigen Vertrages sind wir bereit, über die Forderungen der anderen Hafenerbetriebsgruppen zu verhandeln, in bezug auf Lohnhöhe und sonstige Gestaltung des Arbeitsverhältnisses den vorgebrachten Wünschen so weit möglich entgegenzukommen. Diese Verhandlungen tunlichst rasch zu Ende zu führen, sowie das Ergebnis der Abmachungen tariflich festzulegen."

Dieses Schreiben muß von den Kollegen besonders beachtet werden, da der Hafenerbetriebsverein nur in bedingter Weise auf die Vorschläge unserer Vertrauensmännerkonferenz eingegangen ist.

Die Schauerleute nahmen am Sonntag, den 21. April, im Gewerkschaftshaus den Bericht der Verhandlungskommission entgegen. Die Diskussion war eine sehr lebhafte und ausgedehnte. Die meisten Redner sprachen sich zum Teil sehr scharf gegen die Annahme der Vorschläge aus. Das Schlusswort hatte für die Kommission der Verhandlungskommission Schumann, welcher besonders hervorhob, daß die Schauerleute mit ihrer Entscheidung zu einem großen Teile auch die Entscheidung über das Wohl und Wehe aller anderen Gruppen treffen. Ihre Verantwortung ist also weit größer, als sie sonst bei derartigen Abstimmungen zu sein pflegt. Pflicht aller günstiger stehenden Gruppen ist, den andern vorwärts zu helfen. Wir müssen uns klar sein, wie weit wir mit den uns zu Gebote stehenden Mitteln gehen können. Und es wäre gewisslos, wenn Aussicht vorhanden, mit Kampf nicht mehr zu erreichen, als ohne Kampf, gemachte Zugeständnisse nicht anzunehmen. Es liegt in dem Vorschlag eine Grundlage für eine einheitliche Gestaltung der Arbeitsverhältnisse aller Gruppen. Redner

riet dringend, das Erreichbare als eine Abschlagszahlung im Interesse aller Gruppen anzunehmen.

Die Schauerleute fällten ihre Entscheidung über die Vorschläge der Unternehmer in geheimer Abstimmung. Von 1288 Stimmzetteln waren 21 ungültig, für die Vorschläge wurden 963, gegen dieselben 304 abgegeben. Die Vorschläge wurden also mit starker Dreiviertel-Mehrheit angenommen.

Der abgeschlossene Vertrag gilt vom 1. Mai 1912 bis zum 30. April 1915 und steht eine dreimonatliche Kündigung vor. Falls solche von der einen oder anderen Partei nicht erfolgt, gilt der Vertrag um 12 Monate verlängert.

Im Mantelvertrag ist weiter die vorher aufgeführte Bestimmung über die Verfürzung der Arbeitszeit ab 1. Mai 1913 auf 9 Stunden und die Zuständigkeit der bestehenden Beschwerde-Kommission aufgenommen und dahin erweitert, daß dieselbe auch Streitigkeiten, die aus dem Arbeitsverhältnis entstanden sind, entscheiden kann. Bei Entscheidungen über solche Fälle ist ein Vertreter des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes befugt, mit beratender Stimme mitzuwirken.

Der Lohnarif für den Stauerbetrieb von Hamburg-Altona steht neben den Tagelohnsätzen von 5,20 Mark, 5,30 Mk. und 5,40 Mk. die Entlohnung nach halben und dreiviertel Tagen vor. Als Extrartikel neu aufgenommen wurden: Häute, Lohse und gebündelt, Schwefel, Steinkohlenbriketts, Lohse und in Säcken, Quebrachholz, Tran (Lohse in Tankschiffen und in Fässern), Borax, Baumwollsaat, Wechabfälle in Wallen, frische Fische, Miseric, lodes Mangneste (Manganerz), Gips in Säcken, Eisenbitrol. Für diese erfolgte ein Aufschlag von 80 Pf. pro Tag, für Phosphate, Salpeter, Zement in Säcken ein solcher von 20 Pf., also von 60 auf 80 Pf., für 16 weitere Artikel blieb der Aufschlag wie im alten Tarif mit 80 Pf. bestehen, der nunmehr für alle Extrartikel gilt und pro vollgearbeitete Stunde mit 8 Pf. berechnet wird, während früher der Aufschlag nur dann bezahlt wurde, wenn die Arbeit mit dem genannten Artikel einen halben Tag oder länger dauerte. Die Bestimmungen über die Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit sind unverändert geblieben, mit der Ausnahme, daß den Neuangenommenen für Sonntagsarbeit ein Mindestverdienst von 3,50 Mk. und allen Neuangenommenen für Nachtarbeit und Nachtschicht ein solcher von 5 Mark garantiert wird. Neu aufgenommen wurde, daß die Beförderung Sonn- und Feiertags zweimal an und von Bord gewährt wird. Am Vorabend des Weihnachtsfestes ist um 4 Uhr die Tagesschicht vollendet. Von Bedeutung ist die Bestimmung, daß die Pause von 6 bis 6 1/2 Uhr abends und die Mitternachtspause von 12 bis 12 1/2 Uhr weder durchgearbeitet noch verschoben werden darf, falls über 7 Uhr abends oder 1 Uhr nachts hinaus gearbeitet werden soll. Unter Akkordarbeit ist nur der Satz für gestautes Robeisen um 5 Pf. und für geschüttetes um 10 Pf. auf 50 resp. 55 Pf. erhöht, sowie für Stilllegen, was bisher erst bezahlt wurde, wenn dieses länger als einen halben Tag dauerte, die Wartezeit auf zwei Stunden herab-

gesetzt, wenn innerhalb zwei Stunden nach Ankunft an der Arbeitsstelle nicht mit der Arbeit begonnen werden kann, wird die Zeit rückwärts vergütet, mit 60 Pf. pro Stunde. Bei der Lohnzahlung wurde besonders Bezug genommen darauf, daß der Arbeiter seinen Lohn auf der Arbeitsstelle während der Arbeitszeit in bar ausgehändigt erhält. Das System der Lohnzettel hat noch nicht ganz beseitigt werden können, doch ist infolgedessen eine Verbesserung eingetreten, daß dieselben außer den in Bureau der Stauer am Mittwoch und Sonnabend, täglich auch im Bureau des Hafenerbetriebsvereins sowie am Sonntag von 9 bis 11 Uhr eingelöst werden können. Dies sind die Verbesserungen, welche den Schauerleuten gewährt wurden, jeder prüfe, ob es der großen Opfer, die ein Kampf gefordert hätte, um die Forderungen, die im Tagelohn um 10 Pf. pro Tag und bei dem Ueberstunden-, Nacht-, Sonn- und Feiertagslohn um 20 Pf. pro Stunde nicht berücksichtigt wurden, bis zur vollen Anerkennung durchzusetzen, wert gewesen wäre. Die Schauerleute erwarben sich ein Verdienst, indem sie ohne Kampf die Zugeständnisse der Unternehmer annahmen und damit die Bahn frei machten für die Verhandlungen zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen aller übrigen Gruppen.

Die Werführer und Deckschiffer standen seit dem Jahre 1900 in Zeiträumen von 3 zu 3 Jahren in einem Vertragsverhältnis. Während der Zeit von 1900 bis zum 1. Juni 1909 war es dieser Gruppe auf Grund des Tarifvertrages möglich, die früher hinter den Schauerleuten zurück stehenden Tagelohnsätze und für die Ueberstunden- und Nachtarbeit auf die gleiche Höhe mit denen der Schauerleute zu bringen.

Die Verhandlungen, welche von der Kommission des Vereins der Werführerbaase von Hamburg-Altona geführt wurden, begannen am Donnerstag, den 18. April (die Verhandlungskommission der Arbeiter bestand aus den Kollegen Gaack, Schaeck, Gerbau, Opik, Lindemann und Richter) und führten nach weiteren Verhandlungen am 24. und 30. April und 7. Mai zu einem vorläufigen Ergebnis.

Die Vertrauensmänner-Konferenz mit den Obleitern dieser Gruppe nahm zu der Vorlage und dem Ablauftermin des Tarifs am Dienstag, den 7. Mai Stellung und beschloß, der Versammlung die Annahme des Gebotenen zu empfehlen, desgleichen die Bewegung an dem Ablauftermin, 1. Juli 1915, nicht scheitern zu lassen.

Die Versammlung der Werführer und Deckschiffer am Donnerstag, den 9. Mai, nahm den Bericht der Verhandlungskommission entgegen. Die Diskussion war eine sehr leidenschaftliche und ausgedehnte. Die meisten der 30 Redner, die zu Wort kamen, sprachen sich sehr scharf gegen die Annahme der Vorschläge aus. Veranlassung hierzu gaben die Punkte in der Vorlage, welche für die ungelerneten Arbeiter von 18 bis 21 Jahren einen um pro Tag 30 Pf. niedrigeren Lohnsatz, wie für die eigentlichen Werführer tagelöhner vorsah, die Zahlung von Mittagsgeld diesseits der Elbe, die Bezahlung für Decken, Dampfen, Verholten und Bergen in der Zeit von 6 bis 7 Uhr abends, nach dem sogenannten

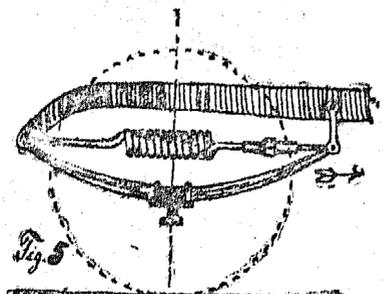
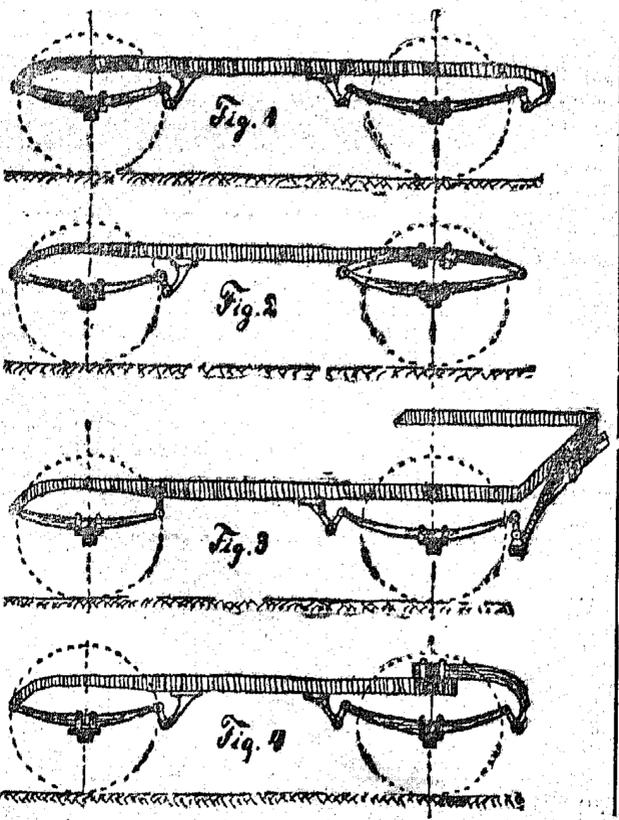
**Die Federung bei Automobilen.**

(Fortsetzung.)

Die vielen Federbrüche, die bei den ersten Automobilen an der Tagesordnung waren, ließen bald erkennen, daß die gewöhnliche Wagenfederung in Form und Größe nicht ohne weiteres auf den Automobilbau übertragen werden konnte. In dem an sich ja berechtigten Streben nach Gewichtsersparnis legte man zu wenig Federmasse in die Federung; außerdem war man in der Materialtechnik noch nicht so weit vorgeschritten, um einen Federstahl zur Verwendung bringen zu können, der den bei der großen Fahrgeschwindigkeit heftig auftretenden Stößen für die Dauer hätte Widerstand leisten können. Durch Vergrößerung der Anzahl Federblätter ist man nun ja wohl imstande, die Wahrscheinlichkeit eines Bruches herabzumindern; dafür muß man aber eine geringere Federung in Kauf nehmen, so daß der Zweck derselben mehr und mehr illusorisch wird. Gute Federung und die Möglichkeit eines Federbruchs liegen also nah beieinander. Bevor wir näher auf die Konstruktion eingehen, die die neuere Automobiltechnik in dem Streben nach brauchbaren Lösungen dieser wichtigen Frage gezeitigt hat, möge einiges voraus geschickt werden über die prinzipiellen Schwierigkeiten, die sich dem Entwurf einer für alle Fälle gut arbeitenden Automobilfederung entgegenstellen.

Es ist an sich nicht schwer, unter ganz bestimmten Voraussetzungen die richtigen Dimensionen einer Feder zu finden. Die Schwierigkeit liegt aber darin, daß die der Berechnung zugrunde liegenden Annahmen durch den praktischen Automobilbetrieb fortwährenden Änderungen unterworfen sind, und zwar durch die verschiedene Beschaffenheit der Fahrbahn, durch die Änderung der Geschwindigkeit und vor allem durch das Schwanken der Belastung des Fahrzeuges. Einmal wird der Wagen vom Bestzer allein gesteuert, ein andermal mit viel Personen, als im Wagen ordnungsgemäß Platz nehmen können, vollgepackt, und immer soll weiche Federung vorhanden sein, und natürlich auch kein Federbruch eintreten. Wie oft wird in vollstem Tempo in der sinnlosesten Weise über Eisenbahnübergänge oder Wasserabläufe der Landstraße gefahren, wobei die

Beanspruchung der Feder auf ein vielfaches wächst; schlecht gepflasterte Dorfstraßen müssen ebenfalls in hertigem Tempo befahren werden können; im Auto hat man es bekanntlich — auch wenn es nur eine Vergnügungsfahrt ist — immer eilig. Ein und dieselbe Feder soll also für die verschiedensten Forderungen immer gut arbeiten; wie schon durch die Zahl der Mitfahrenden die Belastung der Feder stark beeinflusst wird, möge die folgende einfache rechnerische Betrachtung zeigen. Ein offener, leichter



Tourenwagen von 8 Steuer PS, wiegt inkl. Karosserie ca. 9000 Kilogramm, dabei müssen die Federn 650 Kilogramm tragen, da die restlichen 250 Kilogramm die nicht gefederten Teile des Wagens ausmachen (Vorder- und Hinterachse mit Naben und Pneus). Nehmen wir das Durchschnittsgewicht von einer Person mit 75 Kilogramm an, so werden, falls nur eine Person Platz nimmt, die Federn mit 650 + 75 = 725 Kilogramm belastet, bei 6 Personen jedoch mit 650 + (7 x 75) = 1100 Kilogramm, d. h. um fast 50 Prozent mehr als bei einer Person. In dieser Beziehung werden also die Verhältnisse desto ungünstiger, je geringer das Eigengewicht des Wagens ist. Es ist nun bekannt, daß ein vollbesetzter Wagen viel weicher federt gegenüber einem schwach besetzten. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, daß in ersterem Fall das Material bis an seine Grenze beansprucht und in diesem Zustande am besten geeignet ist, der Feder ihre nachgiebigen Eigenschaften zu geben. Ein vorzüglicher Federstahl ist also für eine gute Federung Grundbedingung, was auch den Stahlwerten Veranlassung gab, Federstahl von ungewöhnlich hoher Festigkeit und Elastizität zu fabrizieren. Die Festigkeitszahlen gehen bis zu 10 000 Kilogramm pro cm<sup>2</sup>. In den Figuren 1—4 sind nun einige charakteristische Federanordnungen zur schematischen Darstellung gebracht. Für die Hauptfederung verwendet der Automobilbau nur Blattfedern, d. h. die Feder wird aus einzelnen Blättern zusammengesetzt; beim Durchbiegen der Feder entsteht Reibung, welche eine sehr erwünschte Dämpfung in den Schwingungen der Feder bewirkt, ein Wagen mit nur ge-

ten B. Tarif. Für das Verlegen voller oder leerer Fahrzeuge während der Nacht oder an Sonntagen die Mindestvergütung von 1,20 M., die Nichtgewährung einer höheren Bezahlung bei Arbeiten mit Extrartikeln, wie solche bei den Schauerleuten vorgehen. Abrechnung der Lieferung von Kohlen für die Deckschiffer. Das Schlusswort erhielt als Vorklatter der Kommission Schreier, welcher den Kollegen die strittigen Punkte nochmals beleuchtete.

Die Leitung der Versammlung machte dann den Vorschlag, daß die Verhandlungskommission nochmals mit der Kommission der Arbeitgeber über die strittigen Punkte Rücksprache nehme und zu dem Resultat dann eine weitere Versammlung Stellung nehmen solle. Das wurde fast einstimmig angenommen.

Dieser Vorschlag wurde den Arbeitgebern unterbreitet und in nochmaliger Verhandlung am Sonnabend, den 11. Mai, erklärte sich dieselben zu weiteren Zugeständnissen resp. Änderungen der Verträge bereit und war damit die Basis geschaffen, auf welcher eine Einigung und auf Annahme der nunmehr vorliegenden Gesamtvorlage gerechnet werden konnte.

Die Versammlung am Donnerstag, den 16. Mai nahm den Bericht über das neue Ergebnis der Verhandlungen entgegen. Die Diskussion war eine lebhafteste, aber doch wesentlich sachlichere und gründlichere. Die Männer sprachen teils für, teils gegen die Annahme der Vorschläge, worauf die schriftliche Abstimmung, getrennt für Ewerführer und Deckschiffer erfolgte. Von den Ewerführern stimmten 778 für und 46 gegen die Vorschläge, 7 Zettel waren unglücklich, von den Deckschiffern stimmten 396 für und 23 gegen, 8 Zettel waren unglücklich. Damit war auch die Lohnbewegung der Ewerführer und Deckschiffer zum Abschluß gebracht.

Das Ergebnis war folgendes: Der abgeschlossene Vertrag gilt vom 1. Juli 1912 bis 1. Juli 1915 ohne Kündigung, mit der Maßgabe, daß die Lohnstarife bereits am 1. Juni 1912 in Kraft traten.

Am Mantelvertrag wurde weiter vereinbart, wenn bei Überstunden und Nacharbeit, die Arbeit nach 12 Uhr nachts beginnt, so wird pro Stunde 1 M. vergütet. Lohnzahlungen haben soweit möglich, Freitags stattzufinden. Ist der Ewerführer am Freitag in Arbeit, so darf dieselbe nicht verlassen werden, sondern hat er in diesem Falle seinen Lohn am Sonnabend in Empfang zu nehmen.

Der Verein der Hamburg-Altonaer Ewerführerbaase von 1874 e. V. verpflichtet sich, in Gemeinschaft mit dem Hafenbetriebsverein, sowie den sonstigen Verbänden, Werksunternehmungen und Staatsbehörden, eine Regelung der Arbeitszeit für den Samstags Hafen in der Richtung vorzubereiten, daß die regelmäßige tägliche Arbeitszeit ab 1. Mai 1913 neun Stunden nicht überschreitet, jedoch mit der Einschränkung, daß eine sich im Interesse des Gewerbes veranlassende Ausdehnung der Arbeitszeit auf vielleicht 9½ oder 10 Stunden gegen eine entsprechende Vergütung, welche pro rata des Tagelohns zu bemessen ist, auf Verlangen der Arbeitgeber von den Arbeitnehmern übernommen werden muß.

Der Lohnstarif für die in der Hamburg-Altonaer und Harburger Hafenschiffahrt beschäftigten Ewerführer-

tagelöhner und Deckschiffen, sieht folgende Verbesserung vor:

Tagelohn für Ewerführertagelöhner ohne Kündigungsfrist 5,30 M. (alter Lohnjah 4,80 M.); Tagelohn für jugendliche Arbeiter bis zum 18. Lebensjahre 4,40 M. — Wird ein Arbeiter nach 12 Uhr mittags angenommen, so ist demselben nur ein halber Tagelohn zu vergüten.

Lohn a) Für Deckschiffen ohne Kündigungsfrist pro Tag 5,30 M. (sonst 4,80 M.).

Lohn b) Für Deckschiffen mit Kündigungsfrist pro Woche 31,80 M.

(Es wird jedoch für Wochenfeiertage kein Lohn bezahlt.)

Neben diesen Lohnsätzen sind noch folgende Verbesserungen erreicht:

Erweiterung der Mittagsgeldbezahlung außerhalb der Hafengrenze. Erhöhung des Mittagsgeldes von 75 Pf. auf 1 M., einheitliche Bezahlung der Nachtarbeit bis 10 Uhr mit 50 Pf. pro halbe Stunde, mit 1 M. pro Stunde nach 10 Uhr abends, was im Höchstfalle eine Erhöhung um 5,— M. pro Nacht ausmachen wird, Erhöhung der Bezahlung der Früharbeitsstunden von 75 Pf. auf 1 M., Bezahlung für Decken, Dampfen, Verholzen und Bergen der Fahrzeuge nach 6 Uhr abends bis 9 Uhr abends nach halben Stunden, nach 9 Uhr nach Stunden, wobei im Höchstfalle eine Erhöhung um 1 M. eintritt, während im Mindestfalle 60 Pf. statt bisher 50 Pf. vergütet werden. Für diese Arbeiten beträgt der Frühstundenlohn 75 Pf. Erhöhung der Bezahlung für das Verlegen der Fahrzeuge von 1,20 M. auf 2,— M., der Vergütung für Sonntag- und Feiertagsarbeiten für den ganzen Tag von 8 M. auf 9 M., Feierabend am Weihnachtstage von 4 Uhr nachmittags, eventuell Bezahlung weiterer Stunden nach dem Ueberstundenstarif, was bisher nicht bestand. Endlich der Sonderstarif für Massengüter, der wesentliche materielle Vorteile bietet, insofern er nunmehr für alle Betriebe einacsführt ist und folgende Bestimmungen vorsieht: Vergütung beim Einnehmen von Sackgut ab Schiff oder Kai: Mit zwei Mann erhält jeder Mann bei 100 bis 110 Tonnen 1 M., mehr, bei 111 bis 120 Tonnen 1,25 M., bei 121 bis 130 Tonnen 1,50 M., bei 131 bis 140 Tonnen 1,75 M., bei 141 bis 150 Tonnen 2 M., und bei 151 bis 160 Tonnen 2,25 M. mehr. Mit drei Mann erhält jeder Mann bei 150 bis 160 Tonnen und so steigend um je 10 Tonnen bis 210 Tonnen, 1 M., 1,15 M., 1,30 M., 1,45 M., 1,60 M. und 1,75 M. mehr. Dieser Zuschlag wird nur demjenigen Gang gezahlt, welcher das jeweilige vordenaunte Quantum in der Zeit von morgens 6 Uhr bis abends 6 Uhr geschafft hat. Es bleibt jedoch dem Arbeitgeber überlassen, ob er zwei oder drei Mann pro Gang stellen will. Nach Abschluß des Vertrages kam es zu Differenzen, als ein Teil der Baase den Versuch machte, im Tarif nicht vorgesehene Pausen bei Nacharbeit mit dem Lohn von 0,50 M. pro halbe Stunde in Abzug zu bringen, während nach dem alten Tarif die ganze Nacht bis 4 Uhr mit 7 M. und mit den Frühstunden zusammen 8,50 M. bezahlt wurde, an dem Moment der Bezahlung oder Berechnung von Pausen nichts geändert war, mußte die ganze Nacht von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens bei Arbeiten in der Ladung nach dem neuen Vertrag mit 12 M.

bezahlt werden. Durch Annahme des Gewerbegerichts wurde die Baase mit ihrem Vordaben abgewiesen und die Auffassung der Arbeiter zu Recht bestehend anerkannt. Die Ewerführer und Deckschiffen haben mit die besten Erfolge erzielt.

**Lohnbewegungen**

**in der A. G. G., Guttenstraße und bei der Firma Bergmann, Berlin.**

Zwei Lohnbewegungen in den Elektrobetrieben haben vorläufig ihren Abschluß erlangt. Die eine Bewegung betraf die Strampferei und Transporteure der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, Guttenstraße, und die andere die Packer, Lager-, Hilfs-, Hof- und Transportarbeiter der Firma Bergmann, Elektrizitäts-Gesellschaft, Berliner Werf.

Bei den Strampfereien und Anbindern der A. G. G. Guttenstraße, handelte es sich um Verzierung der Arbeitszeit und Verbesserung des Lohnes. Die Arbeitszeit für Strampfer und Anbinder betrug bisher täglich 11, 12 und 13 Stunden. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit schwankte zwischen 66 und 72 Stunden. Hierzu kam, daß diese Stundenzahl durch Überstunden noch wesentlich erhöht wurde. Die Arbeitszeit der übrigen Arbeiter, d. h. des Wertes beträgt täglich 9 und 10 Stunden. Die Anordnungen, welche an Strampfer und Anbinder gestellt werden, sind sehr hohe. Die Arbeitsverrichtungen sind schwer und anstrengend, erfordern große Kraftanstrengungen und außerdem viel Mühsal. Aus allen diesen Gründen machte es sich notwendig, eine Reduzierung der täglichen Arbeitszeit herbeizuführen.

Es wurde infolgedessen von der Direktion gefordert, die Arbeitszeit für Tag- und Nachtschicht auf 9 Stunden festzusetzen und den Lohn so viel aufzubessern, daß bei der veränderten Arbeitszeit ein Lohnausfall nicht eintritt. Die Verteilung der Forderungen wurde dem Betriebsarbeiter-Ausschuß übertragen.

In den Verhandlungen gab die Direktion denn auch ohne weiteres zu, daß die Arbeitszeit zu lang sei und eine Verkürzung sich notwendig mache.

Nach vielem Hin und Her schlug die Direktion eine wöchentlich 60 Stunden betragende Arbeitszeit (mit einer einstündigen Mittagspause bei Tage und in der Nacht) vor. Da im Betriebe Tag und Nacht gearbeitet wird und der Transport ständig vorstatten gehen muß, so sollte die tägliche Ablosung in drei Schichten erfolgen:

Die Tageschicht sollte früh um 6 Uhr 50 Min. beginnen und abends um 6 Uhr 20 Minuten enden, einschließlich eine Stunde Mittagspause. Die Mittelchicht sollte mittags um 12 Uhr 50 Minuten anfangen und um 10 Uhr 50 Minuten enden. Die Nachtschicht sollte aus zwei Gruppen bestehen, und zwar sollte Gruppe I die Arbeit abends 6 Uhr 20 Minuten beginnen, von 11 bis 12 Uhr nachts Mittag machen und dann von 12—5 Uhr 50 Minuten früh arbeiten; Gruppe II sollte mit der Arbeit abends um 7 Uhr 20 Minuten beginnen von 12 bis 1 Uhr Mittag machen und früh 6 Uhr 50 Minuten mit der Arbeit enden. An Sonnabenden sollte für Tag- und Nachtschicht die Arbeitszeit 8 Stunden betragen. Mit Rücksicht auf die Mittagschicht steht für Tag- und Nachtschicht der Arbeitsplan folgendermaßen aus: 5 Tage à 10½ Stunden = 52½ Stunden und 8 Stunden an Sonnabenden = 60½ Stunden pro Woche.

Der Schichtwechsel, wie die Direktion ihn wünschte, entspricht keineswegs einem Idealzustande und bringt mancherlei Schwierigkeiten mit sich. Von einem stündigen Schicht wollte die Direktion nichts wissen und lehnte diese Forderung rundweg ab. Wegen die Mittagszeit in der Nacht, welche neu zur Einführung gelangen sollte, hatten die Kollegen verschiedene grundsätzliche Bedenken.

Zunächst verursachte es großes Bedremden, daß diese Stunde nicht bezahlt werden und außerdem während dieser Zeit niemand den Betrieb sollte verlassen dürfen. Ferner mußte konstatiert werden, daß durch die Mittagsstunde in der Nacht eine wesentliche Verkürzung der Arbeitszeit nicht einträte, aber ein erheblicher Lohnausfall dadurch zu verzeichnen sei. Die Forderung bei einer Arbeitszeitverkürzung auch einen Ausgleich der Löhne eintreten zu lassen, lehnte die Direktion ab. Ein Entgegenkommen in den Löhnen sagte sie nur insofern zu, daß allen denen, die seit längerer Zeit mit Zulagen nicht bezahlt worden seien, eine solche zuteil werden sollte.

Da das erzielte Resultat nicht befriedigte, so erhielt der Arbeiter-Ausschuß den Auftrag, weitere Verhandlungen zu pflegen. Dies geschah denn auch; aber die Direktion zeigte kein weiteres Entgegenkommen und die Folge war, daß die Kollegen am 10. Oktober, nachdem sie den Bericht des Arbeiter-Ausschusses entgegengenommen hatten, fast einstimmig beschloffen, die Arbeit einzustellen.

Von den 83 Anwesenden stimmten 74 für die Arbeitsniederlegung und nur 9 Kollegen dagegen. Die Nachtschichtler, die um 8 Uhr abends zur Arbeit gehen mußten, blieben sofort draußen und die Mittelchicht, aus 11 Mann bestehend, die bis 11 Uhr nachts zu arbeiten hatte, stellten, sobald ihr die Arbeitsniederlegung bekannt wurde, die Arbeit ebenfalls geschloffen ein. Nur ein Strampfer mit Namen Wilhelm Wolf, Guttenstraße Nr. 38 führte den Streikbeschuß nicht aus. Wolf ist ein altes Mitglied des Hirsch-Dunderschen Gewerbevereins. Die Direktion glaubte noch in letzter Stunde den Streik verhindern zu können, indem sie von den Vorarbeitern bekannt machen ließ, daß dreißig Kollegen eine Lohnzulage bewilligt worden sei.

wundenen Feder würde fortwährend springen und überhaupt nicht zur Ruhe kommen. Die Fig. 1 u. 2 stellen Federungen dar, die schon etwas veraltet sind. In dem Bestreben, elastische Federn zu bekommen, wurden die Federlängen, gegenüber dem gewöhnlichen Wagenbau, bedeutend vergrößert. Die Federung der Hinterachse finden wir in der Regel besser ausgebildet, weil die Hinteräder treffenden Stöße die Fahrgäste am meisten belästigen. Die in der Fig. 2 dargestellte Doppelfeder ist in der Wirkung ebenso, wie eine einfache aber längere Feder. Dadurch, daß der Federbolzen — wie in Fig. 1 — nicht direkt am Rahmen, sondern an einer zweiten Feder, also nachgiebig, befestigt ist, wird die erwünschte stärkere Federung erzielt. Durch die Quersfeder (Fig. 3), welche zuerst Renault angewendet hat, wird eine Art Dreipunkt-Aufhängung des Rahmens erzielt. Im übrigen ist die Wirkung genau wie die bei der Doppelfeder. Sehr viel findet man gegenwärtig die Hinterfeder als sogenanntes „C-Feder“ ausgebildet, wie es in Fig. 4 skizziert ist. Der hintere Teil des Rahmens ist als Feder ausgebildet; durch diese elastische Lagerung des Federbolzens wird ebenfalls dem Streben nach Vergrößerung der Durchfederung Rechnung getragen. Wichtig ist es, beim Entwurf eines Autos dafür zu sorgen, daß den Federn nur die Aufgabe der Absorption der Stöße zufällt; vielfach findet man nämlich auch den vorderen Bolzen der Hinterfeder ohne Last direkt am Rahmen befestigt, wodurch die Feder gezwungen wird, die Schub- und Bremskräfte von den Rädern auf das Chassis zu übertragen. Manchmal müssen auch die Federn das Bremsmoment der Hinterräder aufnehmen; derartige Nebenfunktionen beeinflussen die Dimensionierung ungünstig und werden durch die entstehenden Verbilligungen kaum gerechtfertigt. Während des Betriebes darf nicht vergessen werden, die ständig arbeitenden Federbolzen gut in Fett zu lagern; die sich nach einiger Zeit zwischen den Federblättern bildende Rostschicht muß entfernt und dieselben frisch eingefettet werden. Die hierdurch erreichte geringe Beweglichkeit der einzelnen Federlagen ist für eine weiche Federung ebenso von Bedeutung, wie für die Konfektionierung der Feder.

Die bislang dargestellten und beschriebenen Federkonstruktionen sind natürlich nicht geeignet, die mannigfaltigen Betriebsverhältnisse zu berücksichtigen; man

suchte daher durch Einschaltung von federnden Hilfsmitteln die Anpassungsfähigkeit der Federung zu vergrößern. Der Gedanke, der sämtlichen derartigen Konstruktionen zugrunde liegt, ist folgender: Entweder man baut die eigentlichen Wagenfedern entsprechend der geringeren Belastung und schaltet neue elastische Mittel ein, die zur Aufnahme der starken Stöße dienen, oder man dimensioniert die Feder der stärkeren Belastung entsprechend; dann fällt der Hilfsfederung die Aufgabe zu, die feineren Stöße und Schwankungen der Achse zu absorbieren. In Verfolg des letzteren Gedankens sind in Amerika Hilfsfederungen in die Sitzkissen eingebaut. Dabei bekommen dieselben eine Höhe von ca. 60 Zentimetern; ein ganzes System von gedrehten Federn nehmen die feinen Vibrationen und Stöße auf und verschonen den Fahrgast davon; immerhin werden noch die Beine, die auf dem hart gefederten Boden aufstehen, von dem starken Stoßen getroffen. Nicht besser kommen dabei die edlen Erbsenwickelwege, die, von dem wenig gemilderten Stoß getroffen, einer frühzeitigeren Zerstörung ausgesetzt sein werden. Das richtige Prinzip, nicht nur die Fahrgäste, sondern das ganze Chassis von harten Stößen zu verschonen, verfolgt die in der Figur 5 dargestellte Konstruktion. Wir finden zwischen den beiden Federbolzen eine Spiralfeder gespannt, bei welcher das vordere Ende am Rahmen befestigt ist, während das andere Ende von der drehbaren Last beeinflusst wird. Mit Hilfe der Spannmutter ist es möglich, die Spannung dieser Feder entsprechend der Belastung zu ändern. Ist dieselbe klein, so wird diese Feder nur wenig gespannt, da ja in diesem Fall die Blattfeder allein imstande ist, die schwächeren Stöße aufzunehmen. Bei Vergrößerung der Last wird die Spiralfeder stärker gespannt; sie unterstützt nur die Blattfedern in dem Sinne, daß sie durch ihre Spannung eine übergroße Durchbiegung der letzteren verhindert. So schön auch der Gedanke ist, so konnte sich trotzdem diese Konstruktion in die Praxis kaum Eingang verschaffen, weil die jedesmalige Einstellung der Hilfsfedern entsprechend der Belastung viel zu umständlich ist. Wir werden uns in dem folgenden Schluß dieser Ausführungen noch mit brauchbareren Konstruktionen zu beschäftigen haben.

Dieser Haß hatte aber recht wenig Zugkraft. Die Arbeitsniederlegung selbst scheint der Direktion denn doch ziemlich überraschend gekommen zu sein. Die Verwirrung war am Freitag früh im Betriebe sehr groß und die Einmütigkeit der Kranführer und Anbinde hatte bei manchen leitenden Personen einen ziemlich tiefen Eindruck hinterlassen. Als Ketter in der Not wurde alles zusammengeholt, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Denn es wäre doch für die Direktion zu unangenehm gewesen, wenn 93 Kranführer und Anbinde in der Lage sein sollten, den großen Betrieb lahm legen zu können.

Neben einigen sachkundigen Vorarbeitern wurden 7 bis 9 Ingenieure abkommandiert, die Kräne zu fahren. Die Obermeister, Meister und Bizemeister machten die Anbinde. An Arbeitern, die früher von zwei Personen ausgeführt wurden, arbeiteten während des Streiks 7 bis 10 Personen. Es soll tatsächlich der Fall vorgekommen sein, daß vier Personen zugleich einen einzigen Kran führten, was sonst nur einer macht!

Am zweiten Streiktag lehnten die Herren Ingenieure, die ihnen zugeordnete Arbeitswilligenrolle ab und bestiegen die Kräne nicht mehr. Auch sonstige Arbeitswillige konnte die Direktion nicht aufreiben und so zeigte sie sich zu erneuten Verhandlungen bereit. Am Abend vorher war noch ein Aufruf am schwarzen Brett erschienen, daß, wer bis Freitag früh zu seiner Arbeit nicht zurückkehre, als entlassen zu betrachten sei und keine Aussicht habe, je wieder in den Betrieben der A. G. O. beschäftigt zu werden.

Das Ergebnis der neuen Verhandlung war folgendes:

Die Arbeitszeit von 60 Stunden pro Woche bleibt bestehen. Auch die Mittagsstunde in der Nacht bleibt weiter bestehen, doch wird diese nicht vom Lohn abgezogen, sondern voll bezahlt.

Eine sofortige Lohnzulage von 2 Pf. pro Stunde erhalten anstatt 30 Kollegen jetzt 74.

Fühlt sich der restliche Teil bei den Lohnzulagen benachteiligt, so hat er eine solche beim Meister zu beantragen. Die Lohnzulagen sollen zukünftig in kürzeren Zwischenräumen als bisher erfolgen.

Maßregeln irgend welcher Art dürfen aus Ursachen des Streiks nicht stattfinden, ein jeder hat sich Montag an seine Arbeit zu begeben.

Die Streikenden erklärten sich mit den neuen Zugeständnissen einverstanden und beschloßen in geheimer Abstimmung mit 75 gegen 18 den Streik für beendet zu erklären und Montag, den 14. Oktober, die Arbeit zur gewohnten Zeit wieder aufzunehmen.

Als Erfolg dieser Bewegung ist zu buchen: eine Lohnzulage im Durchschnitt von 2,60 Mk., Verkürzung der Arbeitszeit von wöchentlich 7 bis 10 Stunden, außerdem in moralischer Hinsicht die Einwirkung der Direktion, daß die Forderungen der Kranführer und Anbinde durchaus berechtigte waren. Zum Schluß sei noch kurz bemerkt, daß bereits am zweiten Tage die Wirkung des Streiks so groß war, so daß 1500 bis 1600 Arbeiter aussetzen mußten.

Einen etwas anderen Verlauf als der Streit der Kranführer und Anbinde nahm die Lohnbewegung der Kollegen bei der Firma Bergmann A. G.

Die Löhne bei dieser Firma haben seit dem Jahre 1906 eine wesentliche Veränderung nicht erfahren. Die Einstellungen erfolgten mit 37 1/2 Pf. und 40 Pf. Lohn pro Stunde. Lohnverhöhungen treten höchst selten ein und werden größtenteils von den Meistern und sonstigen Vorgesetzten hintertrieben. Der Verdienst ist sehr niedrig, so daß nur Wochenlöhne von 19, 20 und 22 Mk. erreicht werden. Nur in ganz seltenen Fällen wird ein etwas höherer Lohn erlangt. Bei der bestehenden Teuerung sind solche Löhne völlig unzureichend und so beschloßen die Kollegen, eine Forderung auf Lohnverhöhung, die als Teuerungszulage gelten sollte, der Firma zu unterbreiten. Auch hier verhandelte der Arbeiterausschuß mit der Direktion. In der ersten Verhandlung wurde vom Herrn Direktor Hülsbeck erklärt, daß er durchaus einsehe, daß die gegenwärtigen Lohnsätze zu niedrig seien und eine nennenswerte Aufbesserung berechtigt erscheine. Er (der Direktor) sei persönlich dafür und werde seinen Einfluß so gut wie es gehe geltend machen. Endgültige Zusagen könne er aber leider noch nicht geben, da sich hierzu eine gemeinschaftliche Verhandlung mit Herrn Geheimrat Bergmann notwendig mache. Der Verhandlungstermin wurde auf Mittwoch, den 9. Oktober, festgesetzt. Ferner soll noch der Herr Direktor Hülsbeck die Nebenbemerkung getan haben, daß die Arbeiter sich bis dahin beruhigen möchten, denn ihre Wünsche würden die weitgehendste Berücksichtigung finden. Der Tag der Verhandlung rückte heran, der Ausschuß stellte sich ein. Alles war gespannt auf das, was nun kommen sollte. Der Ausschuß wurde empfangen und erhielt die überraschende Nachricht, daß der Geheimrat an der Verhandlung nicht teilnehmen könne. Die Generaldirektion habe in der Sache folgendes beschloßen: die Einstellungs-löhne sollen zukünftig 40 Pf. betragen. Von einer allgemeinen Lohnzulage sei Abstand genommen, sondern eine solche sei erst für den 1. August 1913 in Aussicht gestellt. Mit dem 1. August 1913 sollen sich dann auch die Anfangs- und Endlöhne um 2 1/2 Pf. erhöhen. Weiteres sei gegenwärtig nicht möglich gewesen, so bemerkte der eine der Herren Direktoren. Der Vorhang fiel und der Ausschuß konnte traben.

Bei näherer Betrachtung steht die Antwort der Direktion auf die Forderung der Arbeiter wie eine Verhöhnung aus. Die Arbeiter verlangten 45 Pf. pro Stunde als Anfangslohn und für die zurzeit Tätigen eine Zulage von 5 Pf. pro Stunde. Eine Forderung, die sich gewiß im Rahmen des Zulässigen bewegt. Man muß einfach den Mut der Direktion bewundern, die es fertig bringt, so minimale Forderungen abzulehnen und die hungrigen Arbeiter bis

auf den 1. August 1913 zu verdrängen. Es liegt hierin eine Brutalität, wie sie wohl selten in Erscheinung tritt. Einer solchen Härtehaftigkeit gebührt die richtige Antwort. Und diese dürfte nicht lange auf sich warten lassen. Unsere Kollegen haben das letzte Wort!

Um die Rücksichtslosigkeit des Unternehmers zu brechen, muß für jeden die Parole lauten: Ausbau der Organisation! Auch der letzte Kollege hat Mitsprache zu werden! Wenn das geschieht, wird die ge-bührende Antwort bald erteilt werden können.

### Meine Beichte.

Du weinst, Weib, daß uns in wildem Hassen  
Entkült der Erde Heuchelei und Trug?  
Daß uns die Welt verstoßen und verlassen,  
Der meine Faust in's feste Antlitz schlug?

Was uns gequält, es kam von Vaterhänden —  
So hörten wir und neigten stumm das Haupt.  
Und er uns prüfte, wird auch Segen spenden.  
Wir lauschten auf und haben es geglaubt.

Bis daß vom steten, widerwärt'gem Tränkeflut  
Des Priesterhorns sich mein Herz empört,  
Und in verwegnem, wütendem Verzweifeln  
Mein Arm das Joch der Sklaverei zerstört.

Sie sah'n Dich doch am Kreuz des Glends leiden.  
Wer aber brachte Dir den Dulderpreis?  
Ein Purpurmantel sollte lämst Dich kleiden,  
Um's bleiche Haupt ein grünes Lorbeerreis.

Doch klage nicht und trockne Deine Bären,  
Dir will ich beichten, was ich Böses tat.  
Dein gültig Herz wird Gnade mir gewähren.  
Sag, lüß ich nicht? Aus holdem Kindestrahl  
Jah' aufgerüttelt, von der Arbeit Brausen?  
Schlaftrunken auch, sah ich durch rosen Schaum  
Des Lebens Grust vor meiner Türe haufen.  
Doch müllig schuf die weiche Kinderhand,  
Um neu zu formen, was mir jah' entschwunden,  
Bis daß ihr Blut getropft aus vielen Wunden. —  
Und gierig sog es auf der weiße Sand.

Und hab ich nicht des Wissens Licht gesucht?  
Ach, sah ich nicht zur Nacht beim Kerzenschimmer,  
Die Augen heiß, und hab' geweint, gestucht,  
Bis daß der Schlummer trat in's enge Zimmer?  
Der brachte Frieden dem gequälten Hirn.  
Er machte gleich die Reichen wie die Armen,  
Umhüllte sie mit himmlischem Erbarmen.  
— — Jedoch er floh dem hellen Taggestirn.

Und jät' ich nicht des Schweißes reiche Saat  
Im Brand des Sommers wie in Winterkältern?  
Doch dornig lag und steil vor mir mein Pfad,  
Und Not und Glend sah ich grinsend lauern.  
— — Ward aber Ruh' der müden Flur gefandt,  
Dann kreuzte ich die arbeitsharten Hände:  
„O Herr, dein Will' geschehe bis zum Ende!“ —  
Und küßte fromm des Priesters Wehgewand. —

Und hab' ich nicht ein herrlich Schloß gebaut,  
Mit schlanken Säulen, kühngelochten Bogen?  
Stolz hat sein Turm hin in die Welt geschaut,  
Dem Glück entgegen, das zu ihm gezogen.  
Doch sah ich wandernd durch des Abends Ruh',  
Des Glückes Strahl am Bogenfenster irren,  
Da hört ich wohl ein goldenes Lachen giren,  
Mir aber schlossen sie die Tore zu. —

Und sah ich nicht so widersprechend klar  
Des Hummers Spur in meines Kindes Zügen?  
Doch hörte ich den Priester vom Altar.  
„In Gottes Gnade laßt Euch genügen!“  
So hielt ich wohl den Schmerzensschrei im Mund  
Und bat nur schluchzend in des Fronzientis Schwere:  
„O Herr, daß dieser Kelch vorüber wärel!“  
— — Sie aber schlugen mir den Rücken wund. —

Nun kam zur Nacht Erkenntnis und das Licht.  
Hell hat sein Schein die Dunkelheit durchglommen.  
Der Anrechtenschaft dient' ich und der Arbeit nicht!  
Das war's, was mir des Lebens Recht genommen.  
Sprich, sollt' ich ewig tragen diese Fron?  
Nein, trotz'ig schüttelt ich die starken Glieder.  
Und sieh, da stel das Joch vom Nacken nieder.  
Nun ward ich frei und ward der Arbeit Sohn.  
Nicht schuldbeußt hab' ich zu Dir gesprochen.  
Sah' ich gefehlt, so zürn' der Schwachheit nur,  
Daß ich nicht längst die Kette schon zerbrochen,  
Die mich gehemmt auf meines Lebens Spur.

Daß ich nicht längst die starken Arme rechte,  
Sie neu belebend mit des Kampfes Luft.  
Daß ich nicht längst die Feste schon zerbrochen,  
In Selbstesnacht und grauem Nebelstuf.

Doch sieh, vom Osten bricht des Tages Helle,  
Den Weg uns deuten durch den Dämmerheit.  
Das ist das Glück! Des Lebens goldne Welle  
Süßst sanft beglückend unsre Herzen ein.

So laß uns denn zu diesem Lichte ziehen,  
Den Tempel reiner Wahrheit suchend gehn,  
Am Hochaltar der Freiheit hinzuknieen.

### Zur Lohnbewegung

#### der Berliner Möbeltransportarbeiter.

Die Lohnbewegung unserer Kollegen Möbeltransportarbeiter ist beendet und hat den Beteiligten eine kleine Aufbesserung der Löhne gebracht. Leider hat sich die Hoffnung, welche die Kollegenschaft bei In-

angriffnahme dieser Bewegung hegte, einen einheitlichen Lohnstarif zu erlangen, nicht erfüllt. Die Scharfmacher, welche in dem Verein Berliner Möbeltransporteure vertreten sind, scheinen auch diesmal ihren ganzen Einfluß geltend gemacht zu haben, um die vorigen Mitglieder des Vereins bzw. Unternehmer vor dem Abschluß eines Tarifabkommens mit dem Transportarbeiterverband gratlich zu machen. Genau wie bei der Lohnbewegung im Jahre 1907 ging uns auch diesmal auf die mit Begleitschreiben eingereichte Tarifvorlage von dem Vorstand des genannten Unternehmervereins die Antwort zu: „Daß zur Aussprechung über einen Lohnstarif für die Packer, Putzger und Arbeiter kein Anlaß vorliegt.“

Das Verhalten der Unternehmerorganisation ist um so sonderbarer, da dieser eine Reihe Führer und auch Speditoren angehören, die schon längst für andere Arbeitergruppen ihrer Betriebe mit uns in einem Vertragsverhältnis stehen und zu jeder Zeit mit Vertretern unseres Verbandes in lokaler Weise verhandelten. Daß die Scharfmacher im Berliner Möbeltransportergewerbe mit ihren rücksichtslosen Ansichten noch Oberwasser in dem Kreise dieser Unternehmer behalten können, liegt in folgenden Ursachen. Das Möbeltransportergewerbe in Berlin ist ein Saisongeschäft. Während zur gewöhnlichen Zeit des Jahres in diesen Betrieben nur eine geringe Anzahl von Arbeitsträften (die sog. ständigen Arbeiter) beschäftigt werden, erhöht sich die Arbeiterzahl besonders zur Zeit der Frühjahr- und Herbstumzüge um das drei- und vierfache. Aus allen Berufsgruppen, ob gelernte oder ungelernete Arbeiter, bieten sich den Unternehmern Arbeitskräfte an. Es ist nicht seltsam, daß der Schiffer während der Umzugszeit seinen Schmel und der Schneider seinen Nähtisch im Stiche läßt und beim Ziehen versucht, seinen Verdienst durch etwaige Zuzugelder, die sich beim Umzuge bieten, etwas aufzubessern. Die Verhältnisse bedingen es auch, daß das Organisationsverhältnis unter den Kollegen Möbeltransportarbeitern innerlich kein fest-zusammengesetztes und vor allen Dingen kein stabiles ist. Zur Zeit des Umzuges achten unsere alten Mitglieder, die ständig in Möbeltransportbetrieben Arbeit finden, wohl darauf, daß die neuen Arbeitskräfte mit reiner Wache versehen sein müssen und treten deshalb zu diesen Zeiten immer eine große Anzahl dieser Arbeiter dem Verbands bei. Nachdem dann die Umzugszeit beendet ist, verläßt die Mehrzahl der so gewonnenen Mitglieder das Bezahlen der Verbandsbeiträge. Alle diese Umstände bedingen es auch, daß die Existenzsicherheit der ständigen Arbeiter äußerst gefährdet wird. Obwohl die größte Mehrzahl der ständig beschäftigten Kollegen langjährige Mitglieder unseres Verbandes sind, wenn ihnen auch der Mut wohl nicht fehlt, es sich doch überlegen, ob sie wegen Erreichung eines korporativen Vertrages, welches, nebenbei bemerkt, ihr schärfster Wunsch ist, es auf einen Kampf mit den Unternehmern ankommen lassen können. Die Erfahrung im Jahre 1907 hat gelehrt, daß aus den Reihen der Saisonarbeiter eine große Zahl von Arbeitswilligen sich zur Verfügung stellen, wodurch alle Kollegen dann aus ihren Stellungen verdrängt wurden. Diese Umstände machen sich die Unternehmer sehr zunutze. Sobald die Möbeltransportarbeiter daran gehen, Lohnforderungen zu stellen, kommen die Unternehmer her und machen vor der Hand einige Zugeständnisse, welche nach beendeter Umzugszeit von vielen Arbeitgebern dann nicht mehr beachtet werden. Mit Rücksicht auf ihre unsichere Existenz geben sich dann auch die ständigen Arbeiter mit den Propaganden der Unternehmer zufrieden, so auch diesmal.

Am 29. August wurden unsererseits dem Unternehmerverein die Forderungen der Arbeiter überreicht. Am nächsten Tage, den 30. August, wollen die Unternehmer bereits in einer Mitgliederbesammlung beschloßen haben, welche Zugeständnisse sie machen wollen. Das sonderbare ist hierbei wiederum, daß verschiedene Arbeitgeber, die den Beschluß des Unternehmervereins mitunterzeichnet haben sollen, von dem Statistenden der Versammlung nichts gewußt haben, was wir später noch sehen werden.

Die einseitig gemachten Zugeständnisse bzw. der Beschluß des Unternehmervereins lautet wie folgt:

„Lohnstarif, aufgestellt in der außerordentlichen Mitgliederbesammlung am 30. August 1912.“

Arbeiter und Hilfsarbeiter erhalten einen Tagelohn in der stillen Zeit von 4,50 bis 5 Mk., in der Zeit vom 15. 3. bis 25. 3. bzw. 15. 10. bis 25. 9. 5 bis 5,50 Mk., in der Zeit vom 26. 3. bis 3. 4. bzw. 26. 9. bis 3. 10. 5,50 bis 6 Mk.

Packer erhalten (je nach Leistung und Dauer der Beschäftigung) einen Wochenlohn von 26 bis 29 Mk.

Putzger erhalten (je nach Leistung und Dauer der Beschäftigung) einen Wochenlohn von 26 bis 29 Mk.

(Gefällige Beiträge für Krankentasse und Invalidenversicherung sind abzugeben.)

Packer erhalten bei Reisen nach Außerhalb eine Zulage: pro Tag und Nacht mit 4 Mk., pro Nacht allein mit 2 Mk.

Putzger erhalten bei Landtouren, wenn sie übernachten müssen, pro Tag und Nacht 4 Mk. Zulage.

Für Geldschränke über 4 Zentner wird pro Ztr. 0,50 Mk. extra gezahlt.

Für Fägel ohne jeden Unterschied werden 2 Mk. extra gezahlt.

Das ortsbliche Erntegeld beträgt: für Packer pro Tag 1,50 bis 2 Mk., für Arbeiter pro Meter Wagenlänge 1 Mk.

Ein Anspruch auf das ortsbliche Erntegeld besteht nur bei anständigem und ordnungsgemäßen Arbeiten und Betragen. Forderungen irgend welcher Art über das ortsbliche Erntegeld hinaus sind strengstens verboten.

Ein Urlaub wird festangestellten Packern und Putzger gewährt: Nach dem ersten Jahre drei Tage und

steigend um je einen Tag in jedem weiteren Jahre bis zur Gesamtdauer von einer Woche in einem Jahre. Ungerübt oder körperlich wenig leistungsfähige und jugendliche Arbeiter sind von diesem Tarif ausgeschlossen. Eine Kündigungsfrist ist gegenseitig ausgeschlossen.

**Berein Berliner Möbeltransporteure.**

Fritz Angermann-Neutölln, H. Beckus, Gustav Beez-Regel, Bergemann u. Co.-Friedenau, Berlin-Halensee Transport- und Lagerhaus (Zuh. Gotth. Liffel), C. Werner, Berliner Palettfahrt-Gesellschaft Starke u. Co., Berl. Spedit. u. Lagerh. H. G. vorm. Vary u. Co., G. Wlod (Zuh. C. Wleffow), Gustav Wlod, Max Wluchm-Steglich, W. Böbel, Paul Brinkmann Nachf., Otto Gubholz-Friedenau, G. Brode u. Co. Nachf., Charlottenburg, Eugen Bruntwey, Wilhelm Buss, F. Dahlke, H. Dräger, W. Dreisch, Ed. Engel, Oskar Fahrentrug Nachf. (Zuh. Paul Kresschmer) = Nieder-schöneweide, Oskar Fahrentrug-Neutölln, Wilhelm Fie-lide, C. Finkenstein, W. Grassow, Edm. Franzkowiak u. Co., August Glos-Kanlow, Herm. Gürtle, H. Hän-fel Nachf. (G. Glesner), E. Herling-Charlottenburg, Heinz Kaufmann, G. Kerbein, G. Knauer, D. Kraak, Max Kraak-Vichtenberg, Oskar Krause, Aug. Lehmann (Zuh. M. Tabbert), W. G. Lehmann, Otto Lemke, Lichtenstein u. Ehrhardt-Tempelhof, Gotth. Liffel (Zuh. Herm. Thulle)-Gr.-Lichterfelde, August Meyer-Neutölln, Carl Meißner, F. Wende, Meyers Möbel-transportgeschäft, Adolf Milda, G. m. b. H., S. Neu-mann, F. Pillelat, August Riemann-Schlachtensee, G. Rindermann Nachf. C. Veit, H. Ritter = Nieder-schönhausen, A. Schäfer, Scharie u. Co. (Zuh. Karl Schulze), A. Schleßin vorm. Niederich (Zuh. S. We-ferker), Herm. Schubert u. Co., August Schulz (L. Meister Nachf.), Emil Schulz, F. Schulze, Jul. Schu-macher-W. 35, Jul. Schumacher-Friedenau, Jul. Schu-macher (Kutschenträger)-Halensee, B. Schur, F. Schwen, Rudolf Seeger, W. Staniß-Tempelhof, Leop. Stoebe-Neutölln, Walter Tafchner, S. Tele Ww.-Beshendorf, W. Nebel, Fr. Uetermann, H. Voss-Tempelhof, Beckerl u. Müller-Charlottenburg, A. Weinreich, Ludwig Zimmermann.

Bevor uns der ablehnende Bescheid der Unter-nehmer zuging, was am 9. September geschah, hatten die größeren Betriebe diesen Tarif in großen Lettern drucken lassen und in ihren Betrieben zum Aushäng gebracht. Der Tarif bringt den nichtständigen Arbeitern bei voller Beschäftigung eine Lohnerhöhung von 3 Mk. pro Woche und den ständigen Arbeitern und Kutschern eine solche von 2 Mk. pro Woche. Alle übrigen Be-stimmungen haben gegenüber den früheren keine nen-nenswerten Verbesserungen gezeitigt. Man ist nur noch das minimale Zugeständnis von Urlaub. Die Ver-trauensleute berichteten in der nach Eingang des Un-ternehmensbescheides einberufenen Sitzung, daß nach Aushäng des Unternehmertarifs die Stimmung unter den Kollegen, besonders der ständigen Arbeiter, nicht mehr für einen Streit bezüglich Errichtung eines gegen-seitigen Vertrages sei.

Die Möbelspeditoren hatten damit wiederum er-reicht, daß sie ein Teil der Arbeiter mit den Zugeständnissen der Unternehmer zufrieden gab. Dies taten die Kollegen, ohne weiter darüber nachzudenken, ob eine Verpflichtung besteht, daß die so gemachten ein-seitigen Versprechungen auch von allen Unternehmern in Zukunft innegehalten werden müssen.

Bei unseren weiteren Versuchen, trotz des ab-lehnenden Bescheides im Interesse unserer Kollegen, dennoch eine Verhandlung mit den Unternehmern zu ermöglichen, erfuhren wir, daß der „berühmte“ Herr Emil Veit, Vorsitzender der Deutschen Möbeltransport-Zentrale, auch bei dieser Gelegenheit münzte. Die Wille, welche dieser Herr nach der Beendigung der Lohnbewegung der Schwerfuhrwerkskutscher zu spielen versuchte, läßt die Vermutung zu, daß er die Unter-nehmer im Möbeltransportgewerbe mit seinem ihm zur Verfügung stehenden demagogischen Nebentalent, vor dem Abschluß eines Tarifvertrages mit unserem Verbaude berart gränlich machte, daß sie Gänsehäute bekamen und deshalb nicht verhandeln wollten.

Unter den Unerschriften, die den Unternehmer-tarif zieren, befinden sich auch solche von Firmen, die mit uns anderweitig für ihre Kutscher in einem Vertragsverhältnis stehen. Wir nahmen deshalb Ver-anlassung, bei diesen Firmen über ihre Stellungnahme in dieser Sache zu befragen und erhielten die Ant-wort: „Ja, wir wissen selbst nicht, wie unser Name darunter gekommen ist. Wir waren in der Versammlung der Möbeltransporteure nicht anwesend.“

Die Firrigkeit, mit der die Unternehmer ihren Be-scheid zustande brachten (man beachte: am 29. Sep-tember nachmittags ging das Schreiben mit den For-derungen der Arbeiter aus unserem Büro zur Post und am 30. soll bereits eine außerordentliche Mit-gliederversammlung des Unternehmervereins die Lohn-festsetzungen beschließen haben), läßt die Vermutung zu, daß dieser Beschluß nur in einem ganz beengten Kreise zustande gekommen sein kann. In dieser unserer Vermutung sind wir noch bestärkt worden durch ein Schreiben, welches uns auf unserer Anfrage zuging:

Berlin W. 35, den 14. September 1912.

In den Deutschen Transportarbeiter-Verband, 3. Händen des Herrn H. Ullrich, Engel-Ufer.

Unter höfll. Bezugnahme auf die telephonische Unterredung bestätigen wir Ihnen hiermit, daß wir den von dem Verein Berliner Möbeltransporteure aufgestellten Lohnarif vom 30. August 1912 nicht unterschrieben haben.

Unsere Firma ist ohne unsere Einwilligung und wohl nur deshalb unter den Lohnarif gesetzt wor-den, weil sämtliche dem Verein Berliner Möbel-transporteure angehörenden Firmen unter dem Tarif stehen.

Wir halten uns nach wie vor an den mit dem Deutschen Transportarbeiter-Verband abgeschlossenen Vertrag gebunden.

Hochachtungsvoll  
Berliner Speditions- und Lagerhaus-Aktien-Gesell-schaft (vormals Vary u. Co.), Filiale Potsdamer-straße 112b.

Aus alledem geht hervor, daß der Unternehmer-tarif nur ein Produkt einzelner Scharmacher ist, die von dem Standpunkt des Herrn im Hause nicht ab-lassen wollen.

Unbefonnen war es daher von einer ganzen Reihe von Kollegen, daß sie auf den Leim getreten sind und sich mit diesem einseitigen Zugeständnis zufrieden

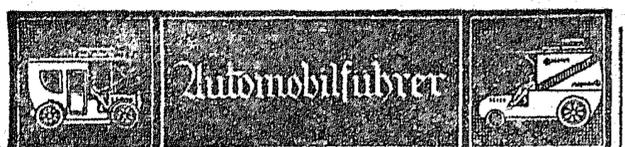
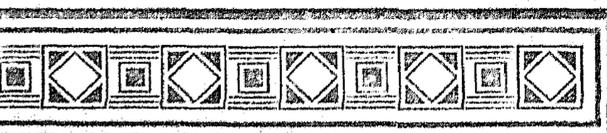
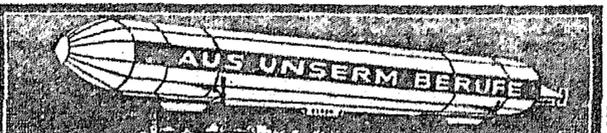
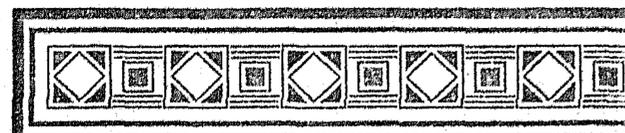
gaben. Wie sehr sie mit ihrem Verhalten das Gesamt-interesse der Kollegenschaft dadurch geschädigt haben, wird sich bald zeigen. Sobald der Unternehmer dazu übergeht und einen älteren Arbeiter entläßt, steht es in seinem Belieben, einen Lohn nach Gutdünken zu zahlen. Anders würde sich die Sache stellen, wenn die Lohn- und Arbeitsbedingungen durch einen gegen-seitigen Vertragsabschluss festgelegt worden wären. — Welche Interesslosigkeit unter den Möbeltransportar-beitern besteht, zeigte sich auch weiter dadurch, daß in der Versammlung, welche zu der Antwort der Unter-nehmer Stellung nehmen sollte, eine ganze Reihe grö-ßerer Betriebe seitens der dort beschäftigten Kollegen nicht vertreten war. Aus diesem Grunde war es nicht denkbar, den Unternehmern eine gebührende Antwort auf ihr Verhalten geben zu können. Die Versamm-lung nahm folgende Resolution an:

„Die Versammlung der Möbeltransportarbeiter nimmt mit Entzückung Kenntnis von dem ablehnen-den Bescheid des Unternehmervereins, daß kein An-las zum Verhandeln für ihn über die eingereichten Forderungen vorliege und erklärt, daß die Unter-nehmer dadurch beweisen, daß sie nach wie vor auf dem Standpunkt des Herrn im Hause stehen und ihre Arbeiterschaft nach Willkür anzubehmen bestrebt sind.“

Die Versammelten erklärten weiter, daß die ein-seitig gemachten Zugeständnisse angesichts der teuren Verhältnisse und der zu leistenden Arbeiten als nicht befriedigend zu erachten sind. Aus diesem Grunde betrachten die Anwesenden den von den Unterneh-mern aufgestellten Tarif für keinen Möbeltransport-arbeiter als bindend an und überläßt es die Ver-sammlung in den Betrieben, wo die gesamte Kol-legenschaft organisiert ist, die Forderungen, die unser Tarifentwurf enthielt, durch einmütiges Vorgehen Geltung zu verschaffen. Einen allgemeinen Streit zur Anerkennung eines korporativen Lohnarifs seitens der Unternehmer behalten sich die Möbeltrans-portarbeiter vor.“

Auf Grund dieses Beschlusses sind die Kollegen in einer Reihe von Betrieben vorstellig geworden und haben die Unternehmer gezwungen, einen höheren Tage-lohn während der Umzugszeit zu zahlen, als wie ihn der Tarif der Unternehmer vorsieht. Selbst einige von den mitunterzeichneten Großbetrieben haben angesichts der Haltung ihrer Arbeiterschaft von selbst höhere Lohn-sätze und sogar auch die Überstundenarbeit vergütet, wovon in dem Tarif nichts gesagt ist. Zu einzelnen Tarifabschlüssen haben sich die Kollegen nicht herbei-lassen, sie wollen für die Zukunft freie Hand haben, um zur geeigneten Zeit durch die Macht ihrer Organi-sation die Unternehmer zwingen zu können, daß ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen durch einen einheit-lichen Vertrag für die gesamten Möbeltransportarbeiter gesichert werden.

Um dieses Ziel erreichen zu können, wird es Auf-gabe der Kollegen sein müssen, dahin zu wirken, daß die Interesslosigkeit unter ihnen schwindet. Es heißt gemeinsam zu arbeiten für das Wohl aller Möbeltransportarbeiter. Die Unternehmer im Möbel-transportgewerbe, welche das Recht der Organisation für sich in Anspruch nehmen, müssen endlich auch da-zu gezwungen werden, die Organisation ihrer Arbeiter anzuerkennen.



**Berlin. 10 Mark unter dem Markt-Preis für Ausnutzung ihrer Arbeitskraft sind den Bewerber um eine Chauffeurstelle auf Geschäftswagen geboten. Dies bestätigt am besten, das Ueberwiegen des Angebots auf dem Arbeitsmarkt im Chauffeur-beruf.** In zahllosen Prospekten und Reklamen in den Bedürfnisanstalten usw. wird das Publikum seitens der heutigen Chauffeurschulen auf die sehr gut bezahlten Chauffeurstellen hingewiesen. Tausende und Abertausende opfern ihre letzten Spargroschen, hängen sich Geld, um es der verlockenden Chauffeurschule zu überbringen, damit ihnen die Tore des goldenen, viel-versprechenden Berufes geöffnet werden. Welchen unge-heuren Enttäuschungen geht ein solcher Freigezügelter entgegen, wenn er nach allen Opfern und Einbehrun-gen auf die Stellensuche muß. Hier kommt er aus dem Regen in die Traufe. Die Unternehmer verstehen das Ueberangebot von Arbeitskräften weiblich auszu-nutzen und wahre Hungerlöhne werden den Stellen-suchenden angeboten. Einen Beweis hierfür gibt uns einmal wieder die große Maschinen- und Werkzeug-firma Schuchardt u. Co. in der Spandauerstraße, welche in den letzten Tagen durch Zeitungsinsertate Chauffeurs suchte. Auf die eingelassenen Bewerbungen erhielt die von der Firma Ausgewählten folgende Antwort:

„Die Chauffeur-Stellung wird mit 25 Mark pro Woche salarisiert. Wenn Sie sicher in Daimler-Wagen sind, wollen Sie sich melden usw.“

Bei dieser Firma wechseln die Chauffeurs ver-hältnismäßig sehr oft. Der Grund hierfür liegt ohne weiteres in den miserablen Anfangslöhnen, bei denen ein ehrenhafter Mensch mit dem besten Willen nicht bestehen kann. Solche Stellen werden gewöhnlich von den in bedrückter Lage befindlichen Kollegen als Durch-gangsstation benutzt, wobei die Firma an dem Lohn

spart, aber bei der hieraus entstehenden Abnutzung der Wagen doppelt und dreifach Geld zum Fenster hinaus wirft! Andererseits sind aber die Kollegen in solchen Betrieben selbst schuld an den geschändeten Verhält-nissen. Sie haben den Wert der Organisation noch nicht schätzen gelernt. Dort wo Einigkeit unter den tätigen Kollegen vorhanden ist und diese dem Deut-schen Transportarbeiter-Verbande angehören, sind die Löhne durch die Organisation geregelt und können nicht nach dem Willen der Unternehmer herabgesetzt werden. Darum, K o l l e g e n, h i n e i n i n d e n V e r b a n d !

Die Schätzung der Fahrgeschwindigkeit von Automobilen. Eine bemerkenswerte Gerichtsentschei-dung, bei der ausnahmsweise einmal die Schätzung der Geschwindigkeit eines beanspruchten Automobils durch ein Wachorgan als nicht zutreffend bezeichnet wurde, wird nachstehend geschildert:

Es ist eine stets wiederkehrende Wendung in ge-richtlichen Urteilen, „daß ein Sicherheitsbeamter, dem die Feststellung der Fahrgeschwindigkeit anscheinend zu schnell fahrender Kraftfahrzeuge zwecks Anzeigerstellung berufsmäßig obliegt, mit der Zeit eine große Zuver-lässigkeit im Schätzen erlangt“. In der Regel wird dann noch ausgeführt, daß den Bekundungen der mit-fahrenden Zeugen keine Bedeutung beigemessen werden dürfe, da von im Automobil befindlichen Personen die Geschwindigkeit überhaupt nicht richtig beurteilt werden könne. In einem wohlthuenden Gegensatz zu diesem Standpunkt steht eine unlängst ergangene Ent-scheidung des königlichen Landgerichts Ebersfeld vom 24. Mai 1912. Ein Schuhmann hatte nämlich einen Autler mit der Behauptung zur Anzeige gebracht, daß er über den Markt in die Alleestraße dreimal so schnell wie ein Fuhrwerk im scharfen Tempo gefahren und mit einer solchen Geschwindigkeit auch in die Allee-straße eingebogen sei. Das Schöffengericht erkannte auf 4 Mk. Geldstrafe, das Landgericht hingegen auf Freisprechung. Es schloß sich hierbei den Angaben des Wageninsassen an, der unter Eid bestätigte, daß der Angeklagte nur mit einer Geschwindigkeit von etwa 12 bis 15 Kilometer gefahren sei und das Tempo beim Einbiegen noch bedeutend verringert habe. Es

scheint hierzu wörtlich folgendes aus: Der Zeuge er-scheint infolge seiner fachmännischen Sachkenntnis — er ist selbst Automobilbesitzer — besonders geeignet, zuverlässige Angaben über die Fahrgeschwindigkeit zu machen. Demgegenüber kann der Schätzung des Schu-hmannes schon deshalb kein ausschlaggebendes Gewicht beigelegt werden, weil sie offenbar objektiv übertrieben ist. Es ist hierbei zu berücksichtigen, daß es über-haupt für einen Nichtfachmann außerordentlich schwierig ist, die Fahrgeschwindigkeit eines Automobils lediglich an der Fabricsbeobachtung einigermaßen zutreffend zu beurteilen. Man neigt unwillkürlich dazu, insbesondere noch bei Dunkelheit, infolge der raschen Umbrehungen der Räder die Geschwindigkeit eines Automobils zu überschätzen. Es mag auch richtig sein, daß, wie der Schuhmann bekundet hat, beim Einbiegen des Auto-mobils in die Alleestraße Passanten zur Seite gesprun-gen sind. Dies braucht aber keineswegs auf ein zu schnelles Fahren des Automobils zurückgeführt werden. Vielmehr können auch bei ordnungsmäßigem Fahren an einer Straßenbiegung Passanten sehr leicht, viel-leicht auch infolge ihrer Unaufmerksamkeit, durch ein Automobil, das sich mit abgestelltem Motor — wie es bei einer Kurve zu geschehen pflegt, — leise heran-bewegt, überrascht werden.“ Es ist sehr zu begrüßen, daß hier endlich einmal von so berufener gerichtlicher Seite die Anschauung beseitigt wird, daß jeder Schu-hmann ein unfehlbarer Geschwindigkeitsmesser ist.

**Dresden.** Ein Auto unglück ereignete sich kürz-lich auf der Großenhainer Straße. Der Chauffeur Oskar Edwin Bienerth hatte mit dem von ihm gesteuerten, dem Direktor der Siemens-Mittelischen Nähmaschinenfabrik gehörigen Auto eine Fahrt nach Moritzburg unternommen. Als Fahrgäste hatte er drei Herren aus Radeburg, von denen einer beabsichtigte, das Auto zu kaufen. Sie kamen stadtwärts gefahren und hatten den Großenhainer Weg passiert, als einige langsamfahrende Lastgeschirre den Chauffeur zwangen, nach der Straßenmitte auszuweichen. Zur selben Zeit überquerten auch zwei ältere Damen hintereinander die Straße. Trotz mehrfacher Signalen ging die zweite Dame ihren Schritt weiter und reagierte nicht auf die Warnungsschreie. Da der Chauffeur, wenn er nun nach rechts gehalten die Dame direkt umgefahren

hätte, rief er schnell sein Gefährt nach links herum. Er rammte mit dem Auto an einen Baum, von dem es ein Stück zurückprallte. In diesem Augenblicke lag aber auch die eine der beiden Damen, die 67jährige Privata A. mit zerfetztem Schilde auf der Straße. Gegen Dienert wurde Anklage wegen fahrlässiger Tötung erhoben. Nach den Darstellungen des Angeklagten und der Zeugen ist das Unglück nur so zu erklären: Das Auto ist glücklich an der Verunglückten vorbei gewesen, durch das jähe Herumreißen nach links an den Baum angerannt, dadurch zurückgeprallt und hat hierbei die Dame umgeworfen. Diese Annahme wird auch bestätigt durch die Lage der Leiche. Selbst der damals zwei Meter von der Unglücksstelle stehende Gendarm kann eine andere Darstellung nicht geben. Der ganze Vorfall ist das Werk eines Moments gewesen. Die Schwester der Verunglückten sagt aus, das Auto wäre auf einmal dagewesen und gestiegen gekommen wie ein Vogel, während der Gendarm und andere Zeugen bestätigen, daß es nicht zu schnell gefahren ist. Vom Verteidiger wurde ausgeführt, daß die Verunglückte den größten Teil der Schuld selbst trägt, es ist wunderbar, daß es in der Großstadt noch so viele Leute gibt, die dem Verleher nicht Rechnung tragen können. Sie mußte, sobald sie das Suspensionsignal hörte, stehen bleiben; sein Mient habe alles getan, um die Passantin zu schonen, deshalb seine Insassen sogar in Gefahr gebracht. Des Verleher erkannte auf 3 Monate Gefängnis. In der Begründung wurde ausgeführt, daß sich auch die Verunglückte grobe Fahrlässigkeit zuschulden kommen ließ, aber zur Freisprechung genügt das nicht, der Angeklagte mußte halten.

Leipzig. In der Nacht vom 2. zum 3. September 1911 ereignete sich an einem Baumübergange der Schnellzugstrasse Marburg-Gießen unweit der Ortschaft Gießelberg ein folgenschwerer Unglücksfall. Im ungewissen Licht der Regenlampe währten sich dem Bahnübergang gleichzeitig auf dem Bahndörper der Schnellzug von Marburg mit einer Geschwindigkeit von 80 Stundenkilometern, auf der Landstraße von Gießelberg her das Auto des Fahrradhändlers Peter Kronenberg aus Gießen mit drei Insassen, Kronenberg mit seiner Tochter und dem Verführer St. aus Wieseloh, im 40 bis 50 Kilometertempo. Kurz vor der verschlossenen Schranke zieht Kronenberg die Handbremse, doch plötzlich platzt ein Pneumatik, der Wagen läuft weiter, ein verzweifeltes Freien der Fußbremse, ohne Erfolg, die Bremse versagt. Mit mächtigem Schwung setzt das Auto über die Schranke und prallt gegen den dritten Wagen des Zuges. Die Folgen sind furchtbar: Verführer St. liegt zu Tode verwundet mit zerfetzten Gliedern wohl dreißig Meter weiter drinnen auf dem Bahndamm. Die Vorderseite des Autos ist vollkommen zerstört, dem Eisenbahnwagen sind die Trittbretter abgerissen, nur Kronenberg und seine Tochter sind wie durch ein Wunder unversehrt am Leben geblieben. Die Untersuchung der Staatsanwaltschaft ergab dann folgendes: Kronenberg betreibt seit langem in Gießen eine Fahrradhandlung und ist als Generalvertreter der Dürkopp-Werke in Wieseloh tätig. Er gilt als hervorragender Kraftwagenführer und Fahrlehrer und hat im Betrieb der „Dürkopp“-Autos besondere Erfahrung. Am Tage vor dem Unfall befand er sich in Wieseloh, um ein neues Auto von den „Dürkopp“-Werken abzuholen, das in mancher Hinsicht neuartige Konstruktionen aufwies. — Verführer St., der ja später an den Folgen des Unfalles verschied, war, machte daher mit ihm zunächst in Wieseloh eine Vorkühnfahrt und begleitete ihn darauf auf der Reise Wieseloh-Marburg-Gießen, die dann nach traurigem Abschluß fand. Schuld an dem Vorfall trug, wie festgestellt wurde, der Führer des Wagens, Kronenberg. Er handelte fahrlässig, indem er bei der Schwierigkeit des Geländes, bei der trüben Beleuchtung, der raschen Zugfolge auf der zu kreuzenden Eisenbahnlinie und vor allem bei seiner Unversehrtheit mit dem neuen Automobil mit einer Geschwindigkeit fuhr, die ihm ein rasches Anhalten bei drohender Gefahr zur Unmöglichkeit machte. Mit dieser Fahrlässigkeit im ursächlichen Zusammenhang stand der Tod des Verführers St. Daß im letzten Augenblick die Fußbremse versagte und ein Pneumatik platzte, vermochte an Kronenbergs Schuld nichts zu ändern. Er wurde daher am 17. Mai 1912 vom Landgericht Marburg wegen fahrlässiger Tötung (§ 122 St.-G.-B.) und Übertretung der Bestimmungen in der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu einer Gefängnisstrafe von drei Monaten verurteilt. Das Gericht sah für erwiesen an, daß auch beim Funktionieren der Fußbremse und bei unversehrtem Pneumatik das Unglück dennoch unabwendbar gewesen sein würde, und jedenfalls im allzu schnellen Fahrtempo das Schuldmoment zu finden war. Gegen seine Verurteilung legte Kronenberg Revision beim Reichsgericht ein, in der er nochmals das Tatbestandsmerkmal der Fahrlässigkeit als nicht erfüllt bezeichnete. Der höchste Gerichtshof verwarf jedoch das Rechtsmittel als unbegründet. Die Gegend war schwer übersichtlich, das Auto war neu, Kronenberg fuhr trotzdem mit 40 bis 50 Stundenkilometern, ließ also die im Verkehr nötige Sorgfalt außer Acht. Diese Feststellung hatte die Vorinstanz ohne Rechtsirrtum getroffen, somit war das Urteil zu bestätigen.



Hannover. Verleumdung lübn drauf los, es bleibt schon etwas hängen. Nach diesem Grundsatze scheinen unsere lieben Freunde vom Brauerverband nun auch in Hannover verfahren zu wollen. Er scheint da in der Nr. 38 der Verbandszeitung unter Hannover ein Versammlungsbericht, der sich mit dem Verhalten unseres Leiters für Hannover, Kollegen Kregel, befaßt. In diesem Artikel

werden dem genannten Kollegen Dinge vorgeworfen, die, wenn sie wahr wären, als eine große Fälschung bezeichnet werden müßten. Sie bedeuten aber auch eine Herabsetzung des Kollegen in den Augen aller Gewerkschaftler und wäre es deshalb Pflicht des Berichterstatters gewesen, bevor man jemanden in der Weise verunglimpft, sich genau zu informieren. Aber das ist es ja gerade, was jene Herren so besonders auszeichnet. Sie schwindeln lübn drauf los, um sich hinterher hinter allen möglichen Einwänden zu vertrieben. Es ist eben jene Strauchrittertaktik, die von jener Seite uns gegenüber so oft beliebt wird. Ob es als eine ehrliche kampfesweise bezeichnet werden kann, wenn man so aus dem Hinterhalt heraus die vergifteten Pfeile auf seine Mitmenschen abschießt und sich hinterher feige drückt, wagen wir zu bezweifeln. Doch nun zur Sache selbst: Vor etwa Jahresfrist sind 30 Kutscher der Lindener Aktienbrauerei zu uns übergetreten, weil sie es satt hatten, sich noch länger als fünftes Rad am Wagen behandeln zu lassen. Bekanntlich war Hannover bis vor einigen Jahren der Sitz der Zentrale des Brauererarbeiters-Verbandes. Dadurch war es diesen möglich geworden, die von diesen so gerühmte „Einheitsorganisation“ zu schaffen. Hannover war unbestrittene Domäne der Brauer — ob zum Vorteil aller in den Brauereien beschäftigten Arbeiter, wollen wir an dieser Stelle nicht untersuchen. Vielleicht können neben verschiedenen anderen auch die in den Brauereien beschäftigten Metallarbeiter hierüber genaue Auskunft geben. Der derzeitige Uebertritt der Vierfahrer zu uns lag mit den großen Strategen vom Brauer-Verband im Wagen. Alle Hebel wurden in Bewegung gesetzt, um die Kollegen wieder der alleinstehenden Organisation zuzuführen. Doch war alle Liebesmüh vergeblich; die Brauer erwiderten, was sie jahrelang geübt, die Kutscher blieben wo sie waren. Resigniert fügte man sich in das Unabwendbare und sann in Eilen auf Mache. Am 2. Februar d. J. wurde der Kollege Kregel im Auftrage der Kutscher bei der Direktion der Brauerei vorstellig, um mit dieser über Abstellung einiger vorhandener Mißstände zu verhandeln. Die Verhandlung wurde mit dem Herrn Direktor Müller geführt und von diesem Untersuchung und Abstellung der Mißstände zugesagt. Bei dieser Verhandlung erklärte der Herr Direktor ausdrücklich, daß es ihm angenehm sei, wenn er mit Vertretern der in der Brauerei beschäftigten einzelnen Berufsgruppen verhandeln könne. Ueber diese Verhandlung und über das Ergebnis derselben wurde dann in einer Versammlung der Vierfahrer berichtet. Dieser Bericht soll nun von Anfang bis zu Ende eine, um mit der Brauerzeitung zu reden, „Fata morgana“ gewesen sein. Wie von seiten der Brauer behauptet wird, soll der Direktor Müller sowie auch sein Kollege Stein und der Prokurist sowie auch der Braumeister der Reihe nach erklärt haben, sie kennen einen Herrn Kregel nicht, hätten auch noch nie mit ihm verhandelt. Diese Angaben sollten die genannten Herren den Vertretern der Brauer, dem Ortsangelegten Kille sowie dem in dieser Brauerei beschäftigten Vorsitzenden Maßuhr gemacht haben. Mit anderen Worten, unser Vertreter Kollege Kregel habe die Kutscher, um sie von der Vorrechtheit der Vertretung durch unsere Organisation zu überzeugen, belogen. Nun trägt für jeden denkenden Menschen eine derartige Behauptung doch den Stempel der Unwahrscheinlichkeit an der Stirn. Wir möchten einmal den Vertreter einer Organisation sehen, der sich etwas derartiges erlauben würde, er wäre doch für alle Zeiten erledigt. Anders jedoch die Herren vom Brauerverband. Die sind anscheinend der Meinung, daß es bei uns in bezug auf Wahrheitsliebe genau so bestellt sei, wie in ihrer Organisation. Sie haben sich hierbei einmal gründlich in die Messeln gesetzt. Sofort nachdem der Artikel in der Zeitung erschien, fand eine Aussprache zwischen den Direktoren, dem Prokuristen und dem Braumeister der Brauerei sowie dem Kollegen Kregel und dem Vorsitzenden des Brauerverbandes Maßuhr statt. Hierbei wurde nun festgestellt, daß die oben erwähnte Verhandlung tatsächlich stattgefunden hat. Weiter wurde aber auch von dem Herrn Direktor Stein sowie dem Prokuristen und Braumeister ganz entschieden bestritten, die ihnen in den Mund gelegte Neußerung, sie kennen einen Herrn Kregel nicht, getan zu haben. Die Herren wiesen es weit von sich, eine derartige Unwahrscheinlichkeit gesagt zu haben. Sie könnten doch etwas derartiges nicht behaupten, da der Kollege Kr. ihnen schon lange bekannt sei und auch mit der Direktion verhandelt habe. Der Braumeister wies noch darauf hin, daß ja bereits früher, ehe die Vierfahrer zu uns übergetreten waren, in einer Streifsache der Eisfahrer zwischen dem Direktor Müller, ihm selber und unserem Kollegen eine Verhandlung stattgefunden habe. Auch der Direktor Müller erklärte, eine derartige Neußerung nicht getan zu haben. Wenn das wirklich von ihm geschehen sei, so könne es sich dabei nur um eine Personenverwechslung handeln. Er selber kenne unseren Kollegen schon lange und habe auch wiederholt mit ihm verhandelt. Hierbei wurde von ihm auch noch einmal betont, daß es ihm angenehm sei, wenn er mit den Vertretern der einzelnen Berufsgruppen verhandeln könne.

Man sollte doch meinen, daß nach dieser Feststellung die Vertreter des Brauerverbandes in ihrer Zeitung eine entsprechende Berichtigung gebracht hätten. Weit gefehlt. Die Herren setzen sich noch aufs hohe Pferd. War es ihnen doch nur darum zu tun, dem so verhassten Transportarbeiterverbande ein auszuweisen und da nehmen es die Herren mit der Wahrheit nicht so genau. Den gewollten Zweck haben sie ja nicht erreicht, die Kollegen Vierfahrer denken gar nicht daran, wieder in die „Nebevolken“ Arme der Brauer zurückzuführen. Sie bedanken sich höchstens für eine derartige Liebe. Daß es den Brauern nur darum zu tun war, uns einzuschieben, geht am besten aus der Neußerung des Vorsitzenden Maßuhr

hervor. Dieser erklärte, daß er selber nicht geglaubt habe, daß unser Kollege Kregel eine derartige Dumheit machen würde. Trotzdem haben die Brauer diese Angelegenheit als besonderen Punkt der Tagesordnung in ihrer Versammlung behandelt und den Bericht in der Zeitung veröffentlicht. Mit solch einer Gesellschaft müssen wir uns herumschlagen. Eine Organisation, deren Vertreter schon zu solchen Mitteln greifen, hat wirklich keine Veranlassung, sich über anderer Leute Verhalten zu entrüsten.



Berlin. Wir erhalten folgende Berichtigung: „Der in Nr. 28 des Courier vom 9. Juni 1912 auf Seite 276 und 277 mit dem Namen des Herrn Ludwig Dengler „Vorlesender“ als Unterzeichner abgedruckte Brief ist tatsächlich niemals von Herrn Dengler weder geschrieben und daher eine Fälschung. Alle auf dieser unrichtigen Voraussetzung aufgebauten Schlussfolgerungen fallen mit dieser in sich zusammen.“

Dazu haben wir zu bemerken: Die Handschrift in besagtem Briefe können wir von der Denglers nicht unterscheiden. Der Brief trägt außerdem den Vereinsstempel, Herr Dengler muß sich also schon mit den Leuten auseinandergesetzt, denen er den Stempel zur Benutzung überlassen hat. Die Redaktion.

Berlin. In keinem Berufe steht wohl die Vereinstreue in so hoher Blüte wie unter den Fahrstuhlführern und Portiers. In kleinen machtloren Vereinen sind heute noch hunderte von Vereinstreuen zu finden. Unter allen möglichen Verprechungen versuchen diese Vereine Mitglieder einzusaugen. Zum Teil legen sich diese auch den besser klingenden Namen Verband zu, ja einer dieser nennt sich sogar stolz Zentral-Verband, um ja recht viele täuschen zu können. Wir wollen daher uns heute etwas näher einen solchen Verein ansehen, derselbe führt den Namen: „Deutscher Portier-Bund“, Zentral-Verband für die Interessen der Fabrik-, Geschäft- und Wohnhausportiers, Fahrstuhlführer, Heizer, Hausreintiger und Wächter Deutschlands, Wie machtlos jedoch dieser Portier-Verband ist, soll zeigen eine Gegenüberstellung mit unserer Organisation. Die Mitgliederzahl des Portier-Verbandes betrug nach dem letzten Jahresbericht 2126, während unsere Organisation die statistische Zahl von 181 570 Mitgliedern aufwies. In Wochenbeiträgen hatte unsere Organisation 8 029 349 zu verzeichnen, während der Portierverband 55 146 verzeichnet. Pro Mitglied unserer Organisation 44,2, Portier-Verband 25,9 Wochenbeiträge. Das Verhältnis in der Beitragszahlung ist so verschieden, daß man zu den Schluss kommt, ja kommen muß, mehr als ein Drittel der Mitglieder des Portier-Verbandes kommen nur als Papierkolbaten in Frage. Die weiteren Gegenüberstellungen sollen nun beweisen, wie machtlos derselbe auch in seinen Kassenverhältnissen ist.

	Transportar-Verb. pro Mitgl. Mt.	pro Mitgl. Mt.	Portier-Verb. pro Mitgl. Mt.	pro Mitgl. Mt.
Einnahme	4 543 611,36	25,02	17 468,66	8,21
Ausgabe	3 854 255,70	21,23	15 638,68	7,35
Kassenbestand	1 845 053,63	10,16	8 447,59	3,97

Mit welchen stolzen Zahlen kam unsere Organisation gegenüber den geradezu winzigen Zahlen des Portier-Verbandes aufwarten. Aber auch pro Mitglied gerechnet, zeigt sich, daß unsere Organisation um das dreifache dem Portier-Verbande überlegen ist. Wie beschämend wenig auch dieser Portier-Verband für seine Mitglieder in Zeiten der Not sowie des Kampfes übrig hat, zeigt folgende Gegenüberstellung der Ausgaben für Unterhaltungszwecke:

	Transportarbeiter-Verb. pro Mitgl. Mt.	Portier-Verband pro Mitgl. Mt.	pro Mitgl. Mt.	pro Mitgl. Mt.
Arbeitslosenunterstützung	400 745,44	2,21	1 085,—	0,48
Krankenunterstützung	762 059,59	4,20	1 858,—	0,88
Beerdigungsbeihilfe	107 794,62	0,59	570,—	0,27
In Notfällen	41 559,98	0,23	167,—	0,08
Streik- u. Gemahregelungen				
Unterstützung	546 908,64	3,01	109,50	0,05
Rechtschutz	69 514,81	0,38	567,—	0,26
Summa 1928	516,58	10,62	4 306,50	2,02

Der deutsche Transportarbeiter-Verband leistet also seinen Mitgliedern gegenüber bei Arbeitslosigkeit mehr als das vierfache, bei Krankheit fast das fünffache, bei Sterbefällen mehr als das doppelte, in Notfällen das dreifache und bei Streiks und Maßregelungen das 60fache als der Portier-Verband seinen Mitgliedern bieten kann. Während aber der Transportarbeiter-Verband von seinen Einnahmen pro Mitglied 10,62 Mt. oder 43,1 pCt. für Unterhaltungszwecke verwendet, hat der Portier-Verband nur 2,02 Mt. oder 24,6 pCt. hierfür übrig. Mehr als 50 pCt. seiner Ausgaben verwendet der Transportarbeiter-Verband für seine Unterhaltungen, während der Portier-Verband für dieselben Zwecke nicht ganz 28 pCt. übrig hat.

Damit glauben wir ein für allemal dem dummen Gerede der Portier-Verbandsler, ihre Organisation leiste mehr als der Transportarbeiter-Verband, entgegengetreten zu sein. Schlagend haben wir hierdurch bewiesen, was unsere Organisation zu bieten vermag. Daher ist es geradezu ein Verbrechen, wenn vereinzelte Kollegen diesem Verbände nachlaufen, um bloß ihr Geld los zu werden. Sollen die Interessen der Fahrstuhlführer und Portiers wirksam vertreten werden, so muß sich jeder denkende Kollege,

der von der organisierten Arbeiterschaft Deutschlands anerkannten Berufsorganisation, dem deutschen Transportarbeiterverband anschließen. Was uns noch veranlaßt, gegen den Portierverband Stellung zu nehmen, seine sogenannte Jahreshilfsführer-Schule. Die Einnahmen aus derselben beliefen sich auf 795 Mk. Die Ausgaben auf 522,34 Mk., so daß also ein Ueberschuß von 272,66 Mk. oder von mehr als 50 Prozent, vorhanden ist. Auch hier ist es dummes Gerede, wenn gesagt wird, es wird noch Geld zugelegt, es kommt nur auf die Ausbildung der Mitglieder an. Das Gegenteil ist der Fall, erstens wirkt die Schule einen Ueberschuß ab, und zweitens benutzt man dieselbe zum Mitgliederfang. Man ist daher, kurz gesagt, gewissenlos genug, immer mehr Kollegen in Versuchung hineinzuziehen, obwohl der Beruf vollständig vonseiten der Schulen schon überschwennt worden ist. Schließlich ist es ja auch leichter, Kollegen auszubilden, als menschenwürdige Verhältnisse für dieselben zu schaffen.

Kollegen! Wir glauben, genügend diese Organisation gekennzeichnet zu haben. In euch wird und soll es nun liegen, überall da, wo ihr mit Portier-Verbindungen zusammenkommt, dieselben davon zu überzeugen, daß ihr Platz nicht mehr im Portier-Verband, sondern im Deutschen Transportarbeiter-Verband zu suchen und zu finden ist.



**München. Streik der Fensterputzer.**

Einen schönen Erfolg haben die Münchener Fensterputzer durch ihr gezieltes Vorgehen erzielt. Nachdem zwei Verhandlungen auf dem Einigungswege des Gewerbegerichts resultatlos verlaufen waren, wurde am 29. September einhellig beschlossen, am 1. Oktober in den Streik einzutreten. Die Institutsinhaber versuchten den Streik dadurch zu verhindern, daß sie nochmals eine Verhandlung herbeiführten. Diese fand am 1. Oktober statt. Wer nun geglaubt hat, daß die Institutsinhaber weitere Zugeständnisse machen würden, sah sich getäuscht. Man wollte zwar den Frieden, aber die Forderungen sollten noch mehr reduziert werden. Es hat sich gezeigt, daß es gut war, dem Frieden nicht zu trauen und den Streikbeschluss durchzuführen. Die Einigungsverhandlung zerbrach sich wieder, obwohl sich Herr Gewerbeichter Dr. Lieb die größte Mühe gab, die Parteien zusammen zu bringen. Der Streik wurde weitergeführt. Von den 11 in Betracht kommenden Firmen erklärten sich zwei bereit, den Tarifvertrag anzuerkennen. Bei diesen konnte am zweiten Tage die Arbeit wieder aufgenommen werden. Nun bequamen sich auch die übrigen Herren dazu, den Tarifvertrag durch Unterschrift anzuerkennen. Erreicht wurde eine halbtägige Arbeitszeitverkürzung pro Tag, so daß im Sommer eine neunstündige, im Winter eine achtsündige Arbeitszeit besteht. An den Samstagen ist um 4 Uhr nachmittags Arbeitschluss. Der Wochenlohn beträgt sofort 31 Mk., ab 1. Oktober 1913 32 Mk. und ab 1. Oktober 1914 33 Mk. Anfänger erhalten sofort einen Wochenlohn von 21 Mk. steigend vierteljährlich um 1,50 Mk. pro Woche. Nach einem Jahre erhalten die Lerner den Magerlohn. Für Ueberstunden werden 70 Pf. für Nachtarbeit pro Stunde 1,10 Mk. und für Sonntagsarbeit 1 Mk. pro Stunde bezahlt. Urlaub wird nach einjähriger Beschäftigungsdauer 2 Tage, nach zweijähriger Beschäftigungsdauer 4 Tage gewährt. Für außergewöhnliche Arbeiten werden Stundenzuschläge von 15 bis 50 Pf. gewährt. Der erste Mai wird den Putzern mit Lohnabzug freigegeben. Die Tarifdauer beträgt 3 Jahre. So einhellig, wie die Arbeit niedergelegt wurde, ist sie nach zwei Tagen wieder aufgenommen worden. In Betracht kamen 11 Firmen mit 83 Fensterputzern. Sämtliche Vorarbeiter erklärten sich mit ihren Kollegen solidarisch und nahmen am Kampfe teil, obwohl für sie keine Forderungen gestellt waren. Diesem einmütigen Vorgehen ist es zu danken, daß dieser Erfolg erzielt werden konnte.



**Berlin. Streik bei der Firma**

**Johannes Gerold.** Bei der bekannten Kaffee- und Kolonialwaren-Groß-Firma Johannes Gerold, Bülowstraße, welche in einem Tarifvertragsverhältnis mit unserem Verbands steht, haben am 24. Oktober 21 Bader und 17 Arbeiterinnen, Mitglieder unseres Verbandes, ihre Kündigung eingereicht. Die Ursache dieser Massenabwanderung seitens der Arbeiterschaft ist auf das organisationsfeindliche Verhalten, welches die Firma in letzter Zeit gegenüber ihren Angestellten zum Ausdruck brachte, zurückzuführen. Wie wir vor einigen Wochen berichteten, wurde in diesem Betriebe unter Führung eines Jahreshilfsführers P r ö b d o l eine sogenannte Betriebsorganisation mit dem Namen „Verein Zufriedenheit“, also eine gelbe Organisation, ins Leben gerufen. Diesem Verein traten die noch im Betriebe befindlichen unorganisierten Arbeiter und Arbeiterinnen bei. Die Leiter dieses Vereins erfreuten sich der Aufmerksamkeit und des Wohlwollens der aussichtsreichen Angestellten. Das bis dahin bestehende Arbeitsverhältnis der Mitglieder unseres Verbandes und einiger noch ebenfalls im Betriebe be-

findlichen Mitglieder der Geschäftsdiener- und Bader-Vereinigung verschlechterte sich nun von Tag zu Tag. Die Mitglieder des gelben Vereins unter Führung ihres Obergelben P r ö b d o l erlaubten sich allerlei Schikanen und Verhöhnungen gegenüber den freiorganisierten Arbeitern. Durch allerlei Einschüchterungen mit der Drohung, daß sie nicht alt im Betriebe werden, versuchte man die Arbeiter zum Ausritt aus ihrer Gewerkschaft zu bewegen. Und in der Tat fanden denn auch Entlassungen von Arbeitern und Arbeiterinnen der freien Gewerkschaft statt, natürlich immer „wegen Arbeitsmangel“. Einige Arbeiterinnen, Mitglieder der Gewerkschaft, wurden dadurch gemahregelt, daß sie aus dem Packeraum, wo sie in Wochenlohn standen, nach dem Kaffeeverleerraum versetzt wurden, wo sie dann in Akkord arbeiten mußten. An deren Stelle wurden dann Arbeiterinnen gestellt, die dem Betriebsverein angehörten. Diese Versetzung war mit einer Einbuße am Lohn für die ersten verknüpft. Man versprach ihnen, zwei Wochen den bisherigen Lohn zu zahlen, wenn sie aber bis dahin nicht denselben Lohn, 14 Mk. pro Woche, im Akkord erreichen würden, mußten sie entlassen werden. Diese Einschüchterungen hatten zur Folge, daß nach und nach mehrere angestrichelte Arbeiter und Arbeiterinnen dem gelben Verein beitraten. Als dann der im Betrieb bestehende Arbeiterratschuss, der aus Mitgliedern der freien Gewerkschaft zusammengesetzt ist, wegen dieser Drangsalierungen bei der Geschäftsleitung vorstellig wurde, wurde ihm bedeutet, daß er in den Maßnahmen, welche die Betriebsleitung bezüglich der Versetzung und Entlassun-

**Was uns die Junker kosten.**

Als eine kleine Probe dafür, was dem Volke die Junker kosten, denen zu Liebe die Ausfuhrprämien- und Liebesgabenpolitik praktiziert wird, dafür ein paar Beispiele. Im letzten Erntejahre (1911/12) betrug die Ausfuhr von Weizen 5 654 299 Dz. gleich 31 098 644 Mk. Ausfuhrprämien. Roggen 8 585 850 Dz. gleich 42 679 250 Mk. Ausfuhrprämien. Gerste 3 399 991 Dz. gleich 44 988 Mk. Ausfuhrprämien. Hafer 4 419 980 Dz. gleich 22 099 900 Mk. Ausfuhrprämien. Roggenmehl 1 488 094 Dz. gleich 10 271 100 Mk. Ausfuhrprämien. Weizenmehl 1 668 640 Dz. gleich 12 325 127 Mk. Ausfuhrprämien. Wei Mehl rechnet man mit einer Ausbeute von 70 Cpt. Insgesamt sind demnach für die Ausfuhr auf Getreide im letzten Erntejahre 118 915 909 Mk. sogenannte Rückvergütungen aus der Reichskasse gezahlt worden. Erklärlich daher, daß für soziale und Kulturzwecke kein Geld vorhanden ist. Das Wohl der Junker geht vor.

gen von Arbeitern treffe, nicht zuständig sei. Daraufhin wurden Vertreter des Transportarbeiterverbandes bei der Firma vorstellig. Dieser wurde zunächst erklärt, daß die Firma von dem Vortreten des Betriebsvereins erst aus dem „Vorwärts“ Kenntnis bekommen hätte. Schließlich endete die Aussprache damit, daß der Firmeninhaber versprach, dafür sorgen zu wollen, daß seitens der Aufsichtsberechtigten sowohl als auch von den Mitgliedern der Betriebsorganisation keinerlei Schikanen noch sonstige Agitation betrieben werden sollten. Mit diesem Versprechen gaben sich die Mitglieder der freien Gewerkschaft in einer Betriebsversammlung zufrieden. Die Sicherheiten in dem Betriebe hörten aber nicht auf. Es wurde von den gelben Führern gehöhnt, die Noten sollten doch mal streifen, dann hätten wir sie doch raus; aber sie sind zu selbe dazu“. Es hatte auch den Anschein, als wolle die Betriebsleitung die organisierte Arbeiterschaft mit Gewalt zum Streik provozieren. Das ging noch besonders aus folgendem hervor: Einige Tage nach der stattgehabten Verhandlung mit den Organisationsvertretern erschien im Betriebe am schwarzen Brett folgender Anschlag der Betriebsleitung:

„Sofolge der andauernden schlechten Konjunktur werden nach und nach für die erwachsenen Bader Jugendliche im Packeraum eingestellt. Die mit Paden beschäftigten Arbeiter wollen sich bei Zeiten nach anderen Arbeiten umsehen.“

In der Badererei arbeiten nur organisierte Arbeiter. Die Entlassungen setzten dann auch seit Freitag vergangener Woche ein. Am Dienstag wurden auch die beiden Obleute des Arbeiterratschusses entlassen. Die Arbeiterschaft trat sofort zusammen und wünschte, daß die Obleute nicht entlassen werden möchten; sie beauftragten ihre Verbandsvertreter, mit der Firma diesbezüglich in Verhandlungen einzutreten. Auf diese Verhandlung ließ die Firma sich nicht ein; sie wollte darüber am Donnerstag, also zu einer Zeit, wo die Obleute bereits aus dem Betriebe entfernt waren, verhandeln. Daraufhin begaben sich am Mittwoch die noch im Betriebe verbliebenen drei übrigen Arbeiterratschussmitglieder zur Betriebsleitung und forderten im Auftrage der Arbeitskammeraden die Zurücknahme der Entlassung der beiden Obleute. Das lehnte aber die Firma ab. Da in dem Betriebe eintägige Kündigungsfrist zu jeder Stunde besteht, kündigten sofort am Mittwoch früh die Mitglieder der freien Gewerkschaft ihre Stellung zum Mittwochabend. Der Betrieb Gerold gilt bis auf weiteres für alle organisierten Arbeiter als gesperrt zu betrachten.

**Frankfurt a. M. Lohnbewegung bei**

der **Handelsgesellschaft deutscher Apotheker.** Anfangs dieses Jahres richtete die Gesellschaft auch hier eine Filiale ihres umfangreichen Geschäftes ein. Es bestehen ferner Filialen in Berlin, Breslau, Köln a. Rh., Dresden, Hamburg und München. Die Löhne, die den neuangestellten Leuten gezahlt wurden, entsprachen nicht den teureren Lebensverhältnissen Frankfurts. Obwohl die Arbeitszeit in

den mit den Kollegen einzeln abgeschlossenen „Ver-einbarungen“ von 8-6 Uhr festgelegt und bestimmt war, daß für Ueberstunden nichts bezahlt würde, wurde diese Arbeitszeit fast tagtäglich überschritten. Man war jedoch so human, nach 7 Uhr (!) Ueberstunden zu bezahlen. Die Kollegen traten an die Verbandsleitung heran, um eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage zu erwirken. Es wurde eine Umfrage vorgenommen in den Städten, wo die Gesellschaft Filialen unterhält. Mit Ausnahme von Köln a. Rh. waren alle Ortsverwaltungen auch so freundlich, uns nähere Auskunft zu erteilen. Hieraus war ersichtlich, daß durchweg in allen Filialen die Löhne außerordentlich niedrig sind. In einigen Städten sind ja schon Lohnbewegungen geführt worden, wodurch kleine Verbesserungen erzielt wurden. Nachdem die Forderungen formuliert, wurden dieselben der Geschäftsleitung übersandt, worauf dieselbe höflich — wie immer — erwiderte, daß sie sich von außerhalb des Geschäfts Stehenden in ihr Vertragsverhältnis nicht dreinreden lasse! Als Krone ihres Gebahrens legte sie dann den in Frage kommenden berühmten Konkurrenzkaufvertrag mit 101 Markt Konventionstraße zur Unterschrift vor. Der schlaue Schachzug versagte jedoch nicht. Es wurde von allen Beschäftigten die Unterschrift abgeholt! Gelang es auch nicht, den Tarifvertrag zur Anerkennung zu bringen, so mußte sich die Firma gleichwohl bequemen, Lohnzusagen zu gewähren. Sache der Kollegen wird es sein, dafür zu sorgen, daß die Organisation so ausgebaut wird, daß sie allen Anforderungen gewachsen ist. Unbedingt notwendig aber scheint es, unter den Beschäftigten sämtlicher Filialen eine Verständigung herbeizuführen, um ein gemeinsames Vorgehen zu ermöglichen.

**Magdeburg. Der Streik der Säckhandlung bei**

der Firma **M. O. Klane** ist am 12. Oktober er. mit einem vollen Erfolge für die ausständigen Arbeiterinnen beendet worden. Nach mehrmaligem Verhandeln hat sich die Firma bereit erklärt, die vorgenommenen Lohnkürzungen wieder aufzuheben und die alten Preise weiter zu zahlen. Außerdem ist bei einer ganzen Anzahl der verschiedensten Sacharten eine Erhöhung der bisherigen Lohnsätze erfolgt. Der Anfangslohn der Tagelöhnerinnen ist von 9 auf 9,50 Mark pro Woche erhöht worden und steigerte sich alljährlich um 1 Mk. bis zum Höchstlohn von 12,50 Mk. Ferner ist den Arbeiterinnen gestattet worden, jezt 10 Minuten vor Arbeitschluss sich vom Staub und Schmutz zu reinigen. Eine ganze Reihe hygienische Betriebs-Einrichtungen, wie: Speiseräume, Umkleieräume und Wascheinrichtungen sollen für die Arbeiterinnen eingerichtet werden. Durch diese Abwehrbewegung hat die Solidarität der Arbeiterinnen eine glänzende Probe abgelegt. Möge daher diese Bewegung allen Arbeiterinnen der Konkurrenzbetriebe zum Muster dienen und ihnen gezeigt haben, wie es möglich ist, eine Verbesserung der noch so schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen herbeizuführen.

**Münchberg-Fürth. Die Gratifikation ein Bestandteil des Arbeitslohnes.**

Die Exportfirma **Ullmann u. Engelmann** ist eine von jenen Firmen, die in der Deffentlichkeit gern mit ihrer großen Wohltätigkeit prunken. Wie es im eigenen Hause mit dem Glorienzettel der Wohltätigkeit unter den Arbeitern und Angestellten der Firma auszu-sehen mag, davon gab eine Gewerbegerichtsverhandlung am Donnerstag ein Bild. Schon in einem früheren Termin wurde festgestellt, daß der verheiratete Einbinder **Johann Kaiser** bei der Firma **Ullmann u. Engelmann** 2 Jahre lang beschäftigt war und für seine Dienste zuerst mit 18 Mk. und dann später mit 19 Mk. die Woche entlohnt wurde. Damit er bei diesem Hungerlohn (wie ihn Kaiser selbst nannte) noch nach besten Kräften die Interessen des Geschäftes wahrnahm, winkte ihm an Weihnachten eine Gratifikation von 30 Mk., die Kaiser sowohl im Jahre 1910/11 als auch 1911/12 erhalten hat. Kaiser stellte sich nach dem Ueberstehen einer längeren Krankheit im August dieses Jahres, da die Bader und Einbinder der Firma zum Teil im Streik standen, nicht als „Mausreißer“ zur Arbeit ein, wie es die Firma haben wollte. Wegen dieser Krankheit, seine Arbeiterehre hoch zu halten, wurde Kaiser entlassen und die Firma verweigerte ihm auch die Zahlung der Gratifikation für die Zeit seiner Dienstleistung vom Januar bis Juli d. J. Der Vertreter in der damaligen Verhandlung, Herr **Siegfried Ullmann**, ein Neffe des Kommerzienrats **Ullmann**, versuchte für die Firma den vom Kläger geforderten Betrag, aber auch der Firma „Humanität“ und „Arbeiterfürsorglichkeit“ zu retten, was bei einer solchen horrenden Entlohnung, wie wie sie der Kläger bekommen hatte, kein kleines Stück Arbeit war. Nun mußte bei der Verhandlung vor dem vollbesetzten Gewerbegericht am letzten Donnerstag der Herr Kommerzienrat **Ullmann** selbst erscheinen. Auch er bestritt dem Kläger, daß er ein Anrecht auf Gratifikation habe, denn diese sei ein freiwilliges Geschenk, das die Firma nur dem gebe, der es nach ihrer Meinung verdiene. Schon seit vierzig Jahren gebe die Firma ihren Arbeitern Gratifikationen, wie sich das für jede anständige Firma überhaupt gehöre, aber ein Rechtsanspruch darauf stehe den Arbeitern nicht zu. Die Firma **Ullmann u. Engelmann** bezahle ihre Arbeiter so, daß sie auch ohne die Gratifikation zurecht kommen müßten (!) und deshalb kann die Gratifikation nicht als ein Teil des Lohnes angesehen werden. Eine solche unbearbeitete Remontrage war dem Kläger doch zu bunt. Er meinte, er begreife nicht, wie man einem Familien-

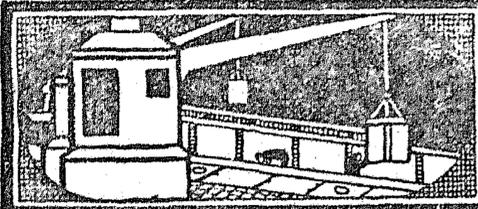
vater zimmten könne, daß er bei der jetzigen Zeit mit 18 bis 19 Mk. Lohn die Woche leben könne. Das ist ein Hungerlohn, wie er schimmer nicht gedacht werden kann. Jetzt wollte der Herr Kommerzienrat auch noch aufbrauen und sich verbitten, daß von Hungerlöhnen gesprochen werde, er bezahle jeden nach seiner Leistung. Doch als auch der Gerichtsvorsitzende einwendete, daß ein solcher Lohn in der Tat nicht hoch sei, da spielte der Herr Kommerzienrat wieder den humanen Chef. Der Kläger sei ja erst 2 Jahre bei ihm im Geschäft gewesen, wenn er einmal 20 bis 25 Jahre bei der Firma gewesen wäre (und inzwischen seinen Magen mit Steinen gefüllt hätte. D. V.), so hätte er schon einen höheren Lohn bekommen. Er bezahle seine Arbeiter sämtlich mit 24, 25—30 Mk. die Woche. (Hoffentlich halten die Arbeiter ihren Chef beim Wort.) Im übrigen darf doch nicht vergessen werden, daß die Firma an dem Kläger auch sonst noch viel getan hat. Der Herr Kommerzienrat zählte bei den Wohltaten an dem Kläger auch die Fortbezahlung seines Wochenlohnes für 2 Wochen und zweimal je 30 Mk. Unterstützung während seiner Krankheitsdauer auf. Der Kläger erwiderte bitter, die 60 Mk. Unterstützung sei nicht das Verdienst des Kommerzienrats, sondern stamme aus einer Stiftung zugunsten kranker Arbeiter der Firma, welche die Schwägerin des Kommerzienrats errichtet hat. Im übrigen hätte er auf diese Unterstützung ruhig verzichten können, wenn ihm die Woche 22—23 Mk. bezahlt worden wären. Dann hätte er sich vielleicht ein paar Mark ersparen können und sich bei der Firma nicht eine Krankheit geholt. „Was geht mich Ihre Krankheit an, dafür kann ich nichts, wenn Sie krank werden“, meinte der Herr Kommerzienrat. „Ich habe meine Arbeiter von Jahr zu Jahr aufgebessert und jetzt erst wieder nach dem Streik. (Aus eigener Initiative, Herr Ullmann?) Wären Sie damals während des Streiks in die Arbeit gekommen, wie ich es haben wollte, dann hätten Sie auch einen höheren Lohn (Zudaslohn) bekommen.“ Der Gerichtsvorsitzende warf ein, vom Standpunkt des Klägers aus betrachtet, einem organisierten Arbeiter, konnte man das aber nicht gut von ihm verlangen. „Ich will ihm seinen Standpunkt nicht freitig machen, aber ich kann eben dann den Mann nach dem Streik nicht mehr brauchen. Wie ich überhaupt und kein Kaufmannshaus eine Organisation dulden, sonst kann ich mein Geschäft zu sperren“, gab der Kommerzienrat zurück. (Dabei will doch die Organisation, die Herr Ullmann so sehr fürchtet, gar nichts anderes, als ausreichende Löhne, die Herr Ullmann nach seiner Versicherung schon bezahlt, und ein wenig Ordnung im Betrieb.) Da der Herr Kommerzienrat Ullmann unter Zurückweisung seines Neffen Siegried jeden Vergleichsvorschlag ablehnte, jedoch nicht wegen der paar Mark, wie

er behauptete, sondern des Prinzips wegen, so verurteilte ihn das Gericht, an den Kläger die Summe von 17,50 Mk. schuldiger Gratifikation zu zahlen. Entgegen den Anschauungen des Herrn Ullmann nahm das Gericht an, daß der Kläger, nachdem er schon zweimal die Gratifikation erhalten hat, diese sehr wohl als einen Teilbestand seines Lohnes ansehen konnte.

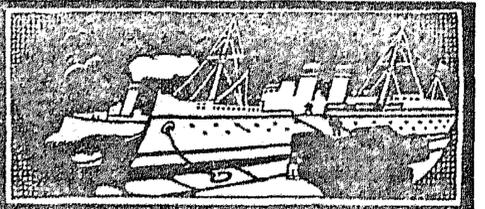
Sollte auf Grund dieses Urteils Herr Ullmann das halten, was er vor dem Gewerbegericht sagte, daß im Falle einer Beurteilung er sowohl als alle übrigen Kaufmannshäuser die Gratifikationen abschaffen und an Stelle der Gratifikationen den Angestellten und Arbeitern anständige und auskömmliche Löhne bezahlen würden, so dürfte die Verhandlung nicht zum Schaden der Arbeiter gewesen sein.

Zur Lage der Stuttgarter Handelshilfsarbeiter. Unsere Verwaltungsstelle Stuttgart zählte am 30. September 2070 Mitglieder. Als stärkste Gruppe rangieren an der Spitze die Fuhrleute und Transportarbeiter mit rund 1000 Mitgliedern; ihnen folgen als nächste stärkste Gruppe die Straßenbahner mit rund 550 Mitgliedern, an dritter Stelle kommen die Handelshilfsarbeiter (Baker, Hausdiener usw.) mit annähernd 400 Mitgliedern. Das Organisationsverhältnis der beiden erstgenannten Gruppen kann als ein befriedigendes bezeichnet werden, wenngleich auch hier noch mancher für den Verband gewonnen werden muß. Nicht so günstig ist das Verhältnis bei den Handelshilfsarbeitern. Die Zahl 400 mutet zwar auf den ersten Augenblick recht respektabel an, wenn man sich aber vergegenwärtigt, daß die Zahl der Beschäftigten 1000 weit übersteigt, so kann von einem guten Organisationsverhältnis durchaus nicht gesprochen werden. Die Gründe dafür, daß es bis jetzt nicht gelungen ist, diese Arbeiterschaft in größerer Anzahl für die Organisation zu gewinnen, sind mannigfacher Art. Als einen solchen Grund könnte man den Umstand gelten lassen, daß ein großer Teil von ihnen einzeln in den Betrieben beschäftigt ist. Dem steht jedoch entgegen, daß es heute nicht wenige Betriebe gibt, in denen bis zu 50 Baker und Hausdiener beschäftigt, aber bis jetzt ebenfalls nicht organisiert sind. Es sei hier nur an die größeren Verkaufsbuchhandlungen, Versandgeschäfte und Warenhäuser erinnert. Aber alle Gründe, die hier ins Feld geführt werden können, sind nur Scheingründe, die oft genug nur geltend gemacht werden, um das Beiseitegehen zu beschönigen. Der einzig wahre Grund sind die recht traurigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse und eine fast unglückliche Gleichgültigkeit in allen Fragen des öffentlichen Lebens, die man nicht mit Unrecht als einen hohen Grad von Stumpfheit bezeichnen darf. Die Arbeiterschaft neigt heute vielfach noch zu der total verkehrten Anschauung,

daß agitatorischen Mißerfolgen nur dadurch wirksam begegnet werden könne, wenn es den Arbeitern irgend einer Berufsschicht noch schlechter ergehe wie sonst. Wenn dies wahr wäre, dann müßten die Stuttgarter Handelshilfsarbeiter schon längst in hellen Parteien sich um ihre Berufsorganisation geschart haben. Bei ihnen trifft es tatsächlich zu, daß ihre sozialen Verhältnisse sich infolge der fast unglücklichen Verteuerung aller Lebensmittel und der Mieten zur Unertüchlichkeit gesteigert haben; weil es eben durch ihre Gleichgültigkeit nicht möglich war, mit Hilfe der Organisation einen Ausgleich für die gesteigerten Lebensmittel- und Mietpreise zu schaffen. Neuerdings mehren sich die Fälle, wo der eine oder andere Baker wegen Unethiklichkeit entlassen wird. Wer die Verhältnisse im Beruf kennt, der wundert sich über solche Vorkommnisse allerdings nicht, denn mit Löhnen von 20 und 22 Mk. kann heute ein Arbeiter ob er ledig oder verheiratet ist, nicht mehr auskommen. Jeder ehrliche Handelshilfsarbeiter, dem das Wort Solidarität nicht ganz schall und Rauch ist, sollte mit aller Energie auf seine und seiner Kollegen Organisation bedacht sein, um einen Lohn zu verdienen, der es ihm ermöglicht, auskommen zu können, damit solche Vorkommnisse, die den ganzen Berufsstand schwer schädigen, für alle Zeiten Einzelerscheinungen bleiben. Daß die Handelshilfsarbeiter wissen, daß es ihnen schlecht geht, steht außer allem Zweifel. Wer sie bei der Aufgabe der Erpreshüter, auf den Postämtern usw. beobachtet, kann hören, wie sie klagen. Dort wo sie unter sich sind, schimpfen sie wie die Kohrspäßen über den schlechten Lohn, die lange Arbeitszeit und über die schlechte Behandlung, die ihnen vom jüngsten Lehrling angehängt bis hinauf zum Prokuristen und Chef zu teil wird. Der „Hausknecht“, wie die offizielle Bezeichnung für den Baker oder Hausdiener heißt, ist bekanntlich das Skarnickel, an dem jeder die Stiefel abputzen zu sollen und dürfen glaubt, ein besonderes Recht zu haben. Aber statt gegen diese Zustände durch Eintritt in die Organisation energische Front zu machen, schimpfen die Kollegen nur dort, wo es niemand hört und machen eine Faust in der Tasche. Wohl am rückständigsten von allen sind die Hausdiener der Firma Lieh, die es überhaupt nicht für notwendig erachten, eine Versammlung zu besuchen, vor einem Beitritt zur Organisation ist bei ihnen erst recht keine Rede, und doch hätten auch sie dies recht notwendig. Die Ortsverwaltung hat es sich nun vorgenommen, in den kommenden Wintermonaten unter dieser Berufsgruppe die Agitation recht lebhaft zu betreiben. Wird sie dabei von den jetzt vorhandenen Mitgliedern unterstützt, dann wird es möglich werden, auch hier Breche zu legen. Im Interesse der Handelshilfsarbeiter und ihrer Familie wäre dies sehr zu begrüßen.



# Hafenarbeiter



Die Sorge der Bremer Bürger-Zeitung. Mit dem Sitz in Rotterdam und Berlin (!) hat sich eine Rhönig-Transport-Gesellschaft aufgetan, die von Rotterdam aus einen regelmäßigen Auswanderer- und Frachtverkehr nach Nordamerika unterhalten will. Die Bremer Bürgerzeitung weiß, daß diese Gründung sich „gegen die Monopolstellung der großen Schiffsahrtsgesellschaften in der Auswandererbeförderung von den europäischen Häfen nach den Vereinigten Staaten richtet.“ Wenn die Bremer Bürger-Zeitung sich damit begnügt hätte, den Verdacht zu äußern, daß es sich um eine Konkurrenz gegen die deutschen Linien handle, so hätte man dem zukünftigen Löwen, weil „Sitz Berlin“ jedenfalls Fürstentrost besetzt. Aber positiv behaupten: die neue Auswandererlinie richtet sich gegen die beiden inländischen Linien, setzt voraus, daß man ziemlich schnell fertig ist mit dem Schluß — da es doch schon eine Holland-Amerika-Linie, gegen die sich die Linie richten kann — oder daß man seine Informationen aus dem Bureau der neuen Gesellschaft bezieht — was bei der Bremer Bürger-Zeitung natürlich ausgeschlossen ist. Immerhin „muß“ man sich des Konzeptionsgesuches des Fürstentrostes erinnern, meint die Bremer Bürger-Zeitung, was sie dazu zwingt, sagt sie allerdings nicht, es liegt u. a. auch gar kein Grund dafür vor. Die Bremer Bürger-Zeitung schreibt weiter:

„Zunächst muß sich die Frage aufdrängen, ob es zu den Aufgaben des Bundesrats gehört, dem Herrn Balkin und dem Norddeutschen Lloyd neue Konkurrenten vom Leibe zu halten.“ Die Frage stellen, heißt sie verneinen, aber eine Gegenfrage: gehört es zu den Aufgaben eines sozialdemokratischen Blattes, sich für die Interessen einer Konkurrenzfirma der Hamburg-Amerika-Linie und des Lloyd ins Zeug zu legen? Denn die Bremer Bürger-Zeitung, sonst das personifizierte Mißtrauen selbst, verweist voll rührenden Vertrauens auf — die Versprechungen (!) des Fürstentrostes. Die Gesellschaft des Fürstentrostes wollte die Zwischendeckspassagiere nicht mehr herbenweise verlaufen, sondern — wer lacht da — in Rabinen unterbringen. Gleichzeitig gibt die Bremer Bürger-Zeitung zu, daß die anderen Linien ihren Gewinn aus der Zwischendeckspassage ziehen — es ist eigentlich schade, daß dem Fürstentrostern die Konzeption verweigert worden ist: ein kapitalistisches Unternehmen, das von vornherein auf Ge-

winn verzichtet, wäre das achte Weltwunder gewesen — wenn man nicht schon den Umstand, daß die Bremer Bürger-Zeitung an Versprechungen einer kapitalistischen Gesellschaft glaubt, als solches bezeichnen will. Mit Recht brandmarkte die Bremer Bürger-Zeitung die niederträchtige Behandlung der russischen Auswanderer durch die Hamburg-Amerika-Linie (ob es der Lloyd besser macht?), die Kollage dieser Unglücklichen, die wohl kaum daran denken dürfen, nach Rußland zurückzukehren, wird schamlos ausgebeutet — allein was sollte uns dann zu der Hoffnung berechtigen, der Fürstentrost werde die Kollage dieser Unglücklichen weniger ausbeuten! Man denke: Der Fürstentrost, der seinen Generaldirektor (!) schaft, weil er bei den letzten Reichstagswahlen nicht auf Kommando seiner Gesellschaft einrückte, sondern glaubte, politische Rechte zu haben, Arm in Arm mit russischen Revolutionären gegen die Regierung. Man braucht der Logik nicht im geringsten Gewalt anzutun, um zu solchen grotesken Schlüssen zu kommen, man braucht die Hypothesen der Bremer Bürger-Zeitung nur zu Ende zu denken.

Wir hätten, nach allem was wir zu dieser Frage schon geschrieben haben, zu diesen Ausführungen wohl kaum Stellung genommen, wenn nicht die Bremer Bürger-Zeitung die Hauptsache ganz vergessen hätte. Und die Hauptsache ist die Frage, wie die deutschen Hafenarbeiter und Seeleute bei der Konzeptionserteilung gefahren wären. Wenn die Bremer Bürger-Zeitung darauf keine Antwort weiß, dann kann sie diese im „Courier“ nachlesen.

Damit Embden sich nicht allzusehr benachteiligt fühlt, haben die beiden Linien beschlossen, von Embden einen Auswandererverkehr ins Leben zu rufen. Damit wird auch Embdens Interesse in dem Maße gedient sein, wie die Stadt es immer verlangen kann. Sowohl Bremer Bürger-Zeitung als Norddeutsche Volksstimme werden die Bedingungen nicht aus der Erde stampfen, die nötig sind für einen Seehafen.

Hamburg. Alfordarbeiter und Zeitlohnarbeiter liegen sich im Hafen häufig in den Haaren, da die im Tageslohn stehenden Arbeiter sehr häufig keinen Anlaß haben, die wahnwitzige Intensität der Arbeit mitzumachen, wie es leider für die Alfordarbeiter Zwang ist, wenn sie auf ihre Kosten kommen wollen. Wenn es sich um besonders hochbeinige Leute handelt, die im ihren Gegen-

zur Alfordarbeit zu betonen, besondere Ruhe an dem Tag legen, dann mag es kommen, wie in folgendem Fall, der das Gewerbegericht beschäftigte.

Zirka 20 mit der Entladung eines Kohlendampfers für die Kohlenbauereigenschaft beschäftigt Kohlenarbeiter konnten in der Zeit von 1 bis 3 Uhr mittags nur 10 bis 12 Tons Kohlen entlösen, weil die längs liegenden zu beladenden Rähne verholzt werden mußten. Mit Rücksicht darauf, daß zur Verholung eines 1400 Tons fassenden großen Rahns kein Schlepptanker zur Verfügung stand, sondern dieser Kahn mit der Hand habe herausgehiebt werden müssen, und der Schiffer sich dessen zunächst weigerte, verlangten die Leute jeder 1,20 Mk. für zwei durch Schuld des Arbeitgebers veräunzte Stunden. Nach Ansicht der belangten Firma seien derartige geringfügige Verzögerungen bei dem Verholung und Wechseln der Rähne nicht besonders zu vergüten, denn sie seien unvermeidlich und in der Natur der Arbeit begründet. Zur Stellung eines Schlepptankers für den im Hafenverkehr als Entladungsfahrzeug üblichen großen Kahn sei sie nicht verpflichtet gewesen. Das Gewerbegericht unter dem Vorsteher des Amtsrichters Kenntnis verurteilte die Firma zur Zahlung von 30 Pfennig an jeden der Kläger. Nach der Aussage des als Zeugen vernommenen Bigen sind für die Entladung der 10 bis 12 Tons Kohlen etwa 20 bis 25 Minuten zu rechnen. Das danach in Betracht kommende gut 1 1/2 stündige Stillliegen der Kläger beruhe darauf, daß zunächst etwa eine halbe Stunde lang der Schiffer des längs liegenden sehr großen Rahns einfach das Verholung seines Fahrzeuges verweigert habe und daß das dann erfolgte Herausziehen dieses Rahns und das Verholung der anderen Rähne gut eine Stunde in Anspruch genommen habe. Bei dieser Sachlage — so führte das Gericht aus — ist den Klägern Entschädigung nur für eine halbe Stunde mit 30 Pf. zuzusprechen, nämlich für die halbe Stunde, um die die Verholung der Arbeit durch die erwähnte Weigerung des Schiffers hinausgezogen wurde. (Ganze 30 Pf. für eine halbe Stunde! Red.) Dies ist ein zu Lasten der Beklagten gehender unvorhergesehener Fall erheblicher Arbeitsbehinderung, für die neben dem Alfordlohn nach dem Tarif besondere Entschädigung verlangt werden kann. Dagegen kann den Klägern Entschädigung für die infolge des Verholens der Rähne entstandene Zeit-

verfährnis von gut einer Stunde nicht zugesprochen werden. Verholten und Wechsel der üblichen Entschädigungsjahrzeitige ist bei der Kohlenindustrie unvermeidlich. Das dadurch bedingte zeitweise Stillliegen der Schauerleute ist ein sich aus der Eigenart der Arbeit ergebender Bestandteil der vertraglichen Arbeitsleistung und wird durch den Akkordlohn mit abgegolten. Besondere Vergütung außer dem Akkordlohn könnte in dieser Beziehung nur dann beantragt werden, wenn ausnahmsweise einmal im Verlauf einer Chance das Stillliegen eine solche Dauer erreicht, daß das Maß des Regelmäßigen erheblich überschritten wird. Dann würde allerdings ein im vorhergehender Fall vorliegend, in dem neben dem Akkordlohn eine besondere Entschädigung verlangt werden könnte. Diese Voraussetzung ist nach Auffassung des Gerichts hier nicht erfüllt. Die Zeitdauer von gut einer Stunde kann als übermäßig nicht angesehen werden. Bei einem großen schau, der nun auch einmal zu den üblichen Entschädigungsfahrzeugen gehört, nimmt das Verholten vielfach solche Zeit ordnungsgemäß in Anspruch. Mühen daneben, wie es oft vorkommt, auch noch andere Fahrzeuge die Plätze wechseln, so ist der unvermeidliche Zeitverlust häufig noch größer; wobei zu bemerken ist, daß ein großer Kahn es dafür wieder ermöglicht, längere Zeit ohne wesentliche Unterbrechung weiterzuarbeiten, wie sie beim Wechsel zahlreicher kleiner Fahrzeuge unvermeidlich sind. Die Stellung eines Schinddampfers, mit dem das Verholten des großen Kahnens ja allerdings schneller auszuführen wäre, konnten die Kläger im vorliegenden Falle nicht verlangen.

**Hamburg. Der Unfall auf dem Dampfer „Indianola“ vor Gericht.** Am Spätabend des 8. Juli fiel beim Löschen auf dem Dampfer „Indianola“ einem im Unterraum arbeitenden Schauermann der Scherstock auf den Körper. Die Verletzungen, die der Arbeiter davon trug, waren so erheblich, daß er längere Zeit im Krankenhaus verbleiben mußte. Die Schuld an dem Unfall wird dem Lutenwiz Admiral und dem Stauerwizenz Janzick zur Last gelegt, da sie darauf zu achten haben, daß die Vorschrift, nach der beim Löschen und Laden auf Schiffen im hiesigen Hafen die Scherbalken entweder entfernt oder durch Holzeln befestigt werden sollen, auch befolgt wird. Ihr Verschulden ist um so größer, da die Arbeiter sie aufgefordert haben sollen, die gefährlichen Scherstücke zu befestigen. A gibt in der Verhandlung am Freitag vor dem Schöffengericht zu, die Holzeln aus dem Scherstock herausgenommen zu haben, um sie anderweitig zu benutzen. Die Anforderung, den Scherstock zu befestigen, habe er nicht befolgen können, da er keine Holzeln haben konnte. Janzick erklärt, er habe selbst am Nachmittage die Scherstücke befestigt; habe sich aber später anderer Arbeiten wegen nicht mehr darum kümmern können; auch habe er nicht gemerkt, daß A. die Holzeln wieder entfernt habe. Der Amtsanwalt beantragt auf Grund des Gutachtens eines Sachverständigen für A. eine Geldstrafe von 50 Mk., eventuell 10 Tage Gefängnis; J. bittet er freizusprechen. Das Urteil des Gerichts lautet antragsgemäß.

**Hamburg. Flußdampf- und Motorschiffer.** Mitgliederversammlung am 5. Oktober. Ueber das Thema Angefalltenversicherung hielt Genosse Gutmann einen lehrreichen Vortrag. Er zeigte aus welchen Gründen man für die Privatangestellten eine besondere Versicherung geschaffen habe, warum man die 2 Millionen Privatangestellten nicht der Arbeiterversicherung, der 11 Millionen Versicherte angehören, angegliedert habe. An Beispielen zeigt der Redner die im Verhältnis zu den hohen Beiträgen kleinen Leistungen der Versicherung. Nach einer lebhaften Debatte fordert der Referent jeden Versicherungspflichtigen — dazu gehören auch die Schiffsführer — aus, um geeignete Vertreter in die Verwaltung der Versicherung hineinzubekommen, seine Annahme nicht zu veräumen und bei der Wahl die richtige Liste abzugeben. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten entspann sich über einen Artikel der „Schiffahrts-Zeitung“, dritte Beilage des „Hamburger Fremdenblattes“, eine lebhafteste Debatte. Dem Herrn Kapitän a. D. Bawach, der durch seinen Vortrag die Ursache dieses Artikels ist, wurde geraten, sich besser zu informieren, wenn er Vorträge halten will. Es wurde beschlossen, eine Verächtigung an das „Hamburger Fremdenblatt“ zu schicken. Neu aufgenommen wurden acht Kollegen.

**Streik der Kesselreiniger.** In Hamburg haben die in den Landbetrieben beschäftigten Kesselreiniger die Arbeit niedergelegt. In Frage kommen etwa 120 bis 150 Personen, die sämtlich, einschließend der Unorganisierten, die Betriebe verlassen. Die Kollegen standen seit geraumer Zeit mit den Unternehmern in Verhandlung. Die erste Verhandlung fand unter Leitung des Arbeitgeberverbandes am 5. September statt. Die Arbeitgeberkommission verlangte zunächst schriftlich formulierte Vorschläge, die dem Verein der Kesselreinigungsübernehmer bereits am 7. September überhandt wurden. Am 17. September wurde die Verhandlung fortgesetzt, doch zeigte die Arbeitgeberkommission nur sehr geringes Entgegenkommen und wollte auch diese Vorschläge erst ihrer Mitgliederversammlung vorlegen. Die uns dann am 30. September überhandte Vorlage enthielt neben einer minimalen Aufbesserung des Tage-, Nacht-, Sonn- und Feiertagslohnes sehr wesentliche Verschlechterung der Arbeitszeit durch Einführung von halben Tagen. Die Annahmestelle sich nach den jeweiligen Verhältnissen, d. h. Bahnhöfen, richten und nicht auf den Werkzeugeinsatz beschränken. Die Lohnzahlung sollte nach Schluß der Arbeit stattfinden usw. Die Versammlung der Kesselreiniger am 3. Oktober

lehnte auf Grund dieser Vorschläge die Eingehung einer dreijährigen Vertragsdauer ab und ermäßigte die im ersten Entwurf gemachten Vorschläge zwar wesentlich, womit bei einigermassen gutem Willen die Eingehung hätte erzielt werden können. In der Verhandlung am 5. Oktober gelang es nach vierstündiger Dauer, die Arbeitgeber zu besseren Zugeständnissen zu bewegen, und die Kommission der Arbeitgeber übernahm die Verpflichtung in der Versammlung ihres Vereins die Vorschläge zu vertreten.

Die Unternehmer wollten aber nur Zeit gewinnen. Sie verfolgten einzig den Zweck, die Verhandlung zu verzögern. Dagegen den Unternehmernvertretern während der vierstündigen Verhandlung mit nicht mißzuverstehender Offenheit gesagt worden war, daß es keinen Zweck habe, Verhandlungen zu pflegen, wenn nicht beide Kommissionen die Verpflichtung übernehmen wollten, für die Abmachungen einzutreten, kamen doch am 8. Oktober die Unternehmer mit neuen bedeutend schlechteren Vorschlägen. Es mußte um so mehr Befremden erregen, daß gerade Mitglieder der Arbeitgeberkommission diese Vorschläge gemacht haben. Die Versammlung der Kesselreiniger, die am Donnerstag, 10. Oktober, sich erneut mit dem Angebot der Arbeitgeber zu beschäftigen hatte, beschloß, an den in der Verhandlung am 5. Oktober von der Arbeitgeberkommission gemachten Zugeständnissen festzuhalten und am Freitag, 11. Oktober, die Arbeit einzustellen. Die Schuld, daß es zur ArbeitsEinstellung gekommen ist, trifft lediglich die Unternehmer.

Diese sind eifrig bemüht, Strohpuppen einzuschleichen, obwohl sie selbst schon Zwischenmeister



**Tantiemenfragen!**

Die Aufsichtsräte können sich über schlechte Bezahlung ihrer mühseligen Arbeit im Interesse ihrer Unternehmen nicht beklagen. Der Anteil ihrer Tantiemen am Reingewinn ist fortgesetzt im Steigen begriffen, wie die Abschlüsse der meisten Großunternehmen zeigen. Auch der soeben veröffentlichte Geschäftsbericht über das Jahr 1911/12 der Gasmotoren-Fabrik Deug. Köln-Deug, bestätigte das. Es betragen in Millionen Mark:

	1906/07	1911/12
Reingewinn.....	1,500	3,034
Dividenden.....	1,048	1,980
Tantiemen.....	0,178	0,452

Während sich also Reingewinn und Dividenden nur um etwa 100 pCt. vergrößerten, schnellte die zur Auszahlung gelangte Tantieme um fast das 1 1/2 fache in die Höhe. Die Arbeiter aber, die Schaffer aller Werte und Gewinne, gehen wie gewöhnlich leer aus!



vierten Grades sind), die die Arbeiter einseifen sollten. Die Arbeitgeber versuchten, durch dritte Personen Arbeiter zu bekommen, sie wollen den Lohn zahlen, den die Arbeiter verlangen. Die Vorarbeiter wollen den Lohn auszahlen. Die Arbeitgeber machen diesen Umweg, um eine vom Unternehmerverband festgesetzte Konventionalstrafe zu umgehen. Sie fürchten die Konkurrenz der unorganisierten Arbeitgeber, wovon einer sofort ins Streikbureau kam und die Forderung der Arbeiter unterzeichnete. Arbeitskräfte hat er jedoch einfließen noch nicht bekommen. Die Arbeitgeber haben soweit alles bewilligt bis auf die außerhalb der Stadt liegenden Betriebe, speziell im Schleswig-Holsteinischen. Es ist Pflicht aller organisierten Arbeiter, besonders der Maschinenisten und Setzer in den Landbetrieben, daß sie die zu ihnen kommenden Kesselreiniger nach ihrer Verbandszugehörigkeit befragen. Auch dürfen sie den Kesselreinigern nicht in den Rücken fallen und Kesselreinigungsarbeiten verrichten.

Alle Umstände sprechen für einen günstigen Verlauf des Streiks. Die Unternehmer scheinen ziemlich im Druck zu sein, viele haben schon erklärt, die Forderungen der Arbeiter anerkennen zu wollen, selbst wenn die Versammlung der Arbeitgeber sie ablehnen sollte. Den Lohn von 4,80 Mk. wollen sie schon geben, aber die stoffelartige Erhöhung von 4,90 Mark und 5 Mk., sowie Bezahlung für einige Extrarbeiten wollen sie nicht anerkennen.

Die Arbeiter werden erucht ein aufmerksames Auge auf die Betriebe zu richten, die Kessel reinigen lassen. Die Kesselreiniger, die in geregelten Betrieben beschäftigt sind, führen eine Legitimation bei sich und sind auf ihre Verbandszugehörigkeit zu kontrollieren. Kesselreiniger, die keine Legitimation aufweisen können, arbeiten noch in einem unregelmäßigen Betriebe, sind also Streikbrecher.

**Hamburg.** Bei dem letzten Tarifabschluß am 20. Mai d. J. konnten oder wollten die Stauer nicht einsehen, daß es notwendig sei, einen Passus in den Tarif aufzunehmen, welcher eine Vergütung für Wartezeit oder bei Unterbrechungen vorsieht, wenn dieselbe ohne Schuld der Arbeiter eintritt. Die Verbandsleitung und Lohnkommission gab sich alle erdenkliche Mühe, den Arbeitgebern plausibel zu machen, daß es im beiderseitigen Interesse liegt, eine bestimmte Norm, ähnlich wie in dem Hamburger Tarif vorgeesehen, zu treffen. Bei den Schlussverhandlungen wies der Verbandsleiter nochmals besonders darauf hin, und betonte, wenn keine Abhilfe geschaffen würde, dann müssen sich die Arbeitgeber gefallen lassen, daß in jedem einzelnen Fall klagbar gegen sie vorgegangen würde. Wenn in dem Tarif keine Grenze gezogen ist, oder besser gesagt, von einer Entschädigung für Wartezeit oder bei Unterbrechungen nichts steht, so ist damit nicht gesagt, daß deshalb keine Bezahlung

erfolgen braucht. In der letzten Zeit haben sich die Fälle von Unterbrechungen während der Arbeit und das Warten vor Beginn der Arbeit ohne Verschulden der Arbeiter derart gehäuft, daß zunächst die örtliche Verbandsleitung beantragte, die Verbandskommission anzurufen, um Stellung zu dieser Frage zu nehmen. Wir wollen nicht von denjenigen Fällen sprechen, wobei Unterbrechungen von einer Stunde und etwas länger vorkommen. Darüber würde man in Anbetracht der hiesigen Hafenverhältnisse schweigen. Wenn es aber vorkommt, daß die Arbeiter 3 bis 4 Stunden die Arbeit stoppen müssen, weil der Stauer keine oder eine ungenügende Zahl Wagen bestellt hat, ohne auch nur einen Pfennig Entschädigung zu zahlen und die Arbeiter dadurch im Akkord bei Getreidelöschern den ganzen Tag 3,90 Mark verdienen, dann hört die Gemütslichkeit auf. Laut Tarif müssen die Arbeiter den angenehmen Akkord vollenden und dürfen die Arbeitsstelle nicht verlassen, müssen also zur Verfügung des Arbeitgebers bleiben. Verlangen die Arbeiter dafür aber bezahlt, dann weigert sich der Arbeitgeber, trotzdem die Arbeiter nur den Tagelohn verlangten.

Weiter ist es vorgekommen, daß Arbeiter morgens um 8 1/2 Uhr zur Entladung eines Dampfers mit Tonerde angenommen wurden. Durch die widersprechendsten Anordnungen des Sauerers wurde der Führer nicht, wo der Dampfer anlegen sollte. Endlich abends um 5 Uhr konnten die Gänge anfangen. Die Arbeiter stellten die bescheidene Forderung, ihnen wenigstens einen halben Tag zu vergüten. Aber nichts von alledem. Wird die Verbandsleitung bei den Herren vorstellig, dann ist das erste und das letzte, daß sie durch die fortgesetzten Forderungen überhaupt keine Schiffe mehr nach Harburg dirigieren, sondern dieselben in Zukunft in Hamburg löschen lassen wollen. Die Herren können sich wirklich ihre Mühe, uns einzuschüchtern, sparen. Wir sind ein ganz gut, daß sie nicht nur aus purer Arbeiterunzufriedenheit die Schiffe hier in Harburg bearbeiten lassen, sondern daß sie dabei ihr Schächeln ins Trockene bringen. Wir wissen ferner auch, daß der Löwenanteil in ihre Tasche fließt. Also, diese Drohungen verlangen nicht und haben wir auch schon so oft gehört, daß wir dieses Vieh nachgerade singen können. Zunächst werden wir den Beschluß der Verbandskommission abwarten und dann eventuell weitere Schritte ergreifen. Bei einem ferneren Tarifabschluß werden wir aber unbedingt daran festhalten, daß ein diesbezüglicher Passus aufgenommen wird, um die fortgesetzten Differenzen zu beseitigen.

**Schlicht. Lohnbewegung der Flößer und Wasserarbeiter.** Im August d. J. war es, daß die Kollegen, von ihrem Regimenter (Vorgesetzter einer Arbeitergruppe) zu sehr drangsaliert, die Arbeit bei der Firma J. Wegener einstellten. Einmal verlangten sie bessere Verhandlung durch den Regimenter und zum andern eine Erhöhung des Lohnes. Es wurde die Gauselung angerufen, welche die Sache in die Hand nahm. Bei dieser so plötzlichen Lohnbewegung war indes nicht viel zu erreichen, weil der Geschäftsinhaber Tags zuvor verreist und der Geschäftsführer keine bindenden Zusagen und Anmachungen mit uns treffen konnte. Doch gelang es bis zur Rückkehr des Geschäftsinhabers, längstens aber bis zum 15. September 1912, ein Provisorium zu schaffen. Dieses Provisorium sah zunächst die Erhöhung des Lohnes für eine Akkordarbeit vor, dann die Bezahlung für das Warten von Schredzeugen und Einstellung der Leute, welche dem Regimenter nicht recht zufügen und deren Entlassung er verlangt. Weiter wurde vereinbart, daß zum 15. September ein ausgearbeiteter Tarif der Firma unterbreitet werden sollte. So wurde nach drei Tagen die Arbeit aufgenommen, der Tarif ausgearbeitet und dann der Firma J. Wegener unterbreitet. Aber auch die Kollegen von der Firma Habermann u. Moritz in Bromberg ließen zwei Tage später dieselben Forderungen durch die Gauselverwaltung ihrer Firma unterbreiten.

So kam der 15. September heran, und gerade an dem Tage, als eine Nachricht seitens der Firma Wegener nach Köntasberg einlief, welche besagte, daß die Sache zu hoch, also nicht zu bewilligen seien, hatten die Kollegen in Schlicht die Arbeit eingestellt. Von der Firma Habermann u. Moritz fehlte noch die Antwort. Nachdem die Arbeit ruhte, fanden es die Arbeitgeber doch für ratsam, einen Vertrag abzuschließen, und erhielt die Gauselung ein Schreiben, wonach sie zwecks Verhandlung nach Schlicht kommen sollte. Inzwischen wirkte der Streik und man gab sich alle Mühe, Streikbrecher aus dem Megebiestriff nach dem Hafen Brauman heranzuziehen. Es sei hier gesagt, daß nur einige Flößer der Wartezeit sich dazu haben brauchen lassen. Auch das Anwerben von Kollegen in Thorn, welches speziell ein Herr D. M. beizorgen wollte, schlug fehl an dem gesunden Sinn der Thorer Kollegen. So dauerte der Streik 1 1/2 Wochen und während dieser Zeit wurde nachstehender Tarif, von dem wir die wichtigsten Positionen bringen, verhandelt und abgeschlossen:

„Tarifvertrag der Firma Habermann u. Moritz in Bromberg und der Firma Julius Wegener, G. m. b. H. in Schlicht für die Wasserleute in Schlicht.“

**Akkordarbeit:**  
 Mauerlatten von 8/8—10/11 bis 22" lang, pro Stück 0,08 Mk.; von 8/8—10/11 über 23" lang, pro Stück 0,10 Mk.  
 Tafelaufstellen ohne Unterschied der Länge 1,50 Mk.  
 Nagel von 4/4—6/6 ohne Unterschied der Länge, 0,04 Mk.; von 6/7—7/8, ohne Unterschied der Länge, 0,06 Mk.  
 Schwellen verbinden, pro Stück 0,03 Mk., ausbrechen und verglücken pro Stück 0,03 Mk.

Danziger Ware: Balken verbinden 0,14 Mk., ver-  
glischen 0,06 Mk.; Zimler verbinden 0,10 Mk., ver-  
glischen 0,06 Mk.; Steeper verbinden 0,05 Mk., ver-  
glischen 0,03 Mk.

Rundholz verbinden pro kanalmäßige Flotte, pro  
100 Lfd. m 8,50 Mk.; stark. Hölzer d. h. im Durch-  
schnitt pro Lfd. Fuß 1 1/2 bis 10,50 Mk.

Schreckzug bauen 0,50 Mk. In diesen Sätzen ist  
das Spannen zu Traften enthalten.

**Lohn**

Es wird ein Stundenlohn von 40 Pf. pro  
Stunde in der Zeit vom Beginn der Flößerei bis  
1. Oktober und von 50 Pf. pro Stunde nach dem  
1. Oktober i. J. gezahlt. Die Frühstückspause von  
8-8 1/2 Uhr, die Mittagspause von 12-1 Uhr und  
die Vesperpause von 4-4 1/2 Uhr werden für voll be-  
zahlt. Im Spätherbst, wenn das Tageslicht schon um  
5 Uhr oder früher zu Ende ist, fällt die Vesperpause  
fort. Für Sonntagsarbeit werden 60 Pf. bis 1. Ok-  
tober und 75 Pf. nachher pro Stunde unter gleichen  
Bedingungen gezahlt. Wird der Arbeiter über Schlicht  
hinaus zur Arbeit geschickt, so erhält er das aufzu-  
wendende Reisegeld. Muß er bei Arbeiten außerhalb  
die Nacht zubringen, dann erhält er 1 Mk. pro Nacht.

**Brennholz** wird nach dem Ermessen der Ar-  
beitgeber pro rata der Beschäftigungsdauer geliefert,  
oder es werden pro sechs Arbeitstage 1 Mk. verzehret,  
wofür sich die Leute selbst Brennholz beschaffen kön-  
nen. Ohne Erlaubnis darf Brennholz nicht genommen  
werden.

**Nachtwachen** werden mit 2,50 Mk. pro Mann  
und Wache bezahlt.

**Solzrunterlegen** ohne Dampf und unter  
Stellung des eigenen Trassenführers inkl. eventl. Bahn-  
geld und Einsparnen von Lauzeug vom Thorner  
Hafen bis Ende Wegeners Ablage 9,— Mk., Katha-  
rinenberg bis Ende Wegeners Ablage 6,— Mk., Sig-  
nalnaast und Jugendand bis Ende Wegeners Ablage  
4,— Mk., Niekelei bis Ende Wegeners Ablage 3,—  
Mk., Schlicht bis Hafen Brähmündung 3,— Mk.,  
Schlicht bis Jordan 5,— Mk.

Die Traften sind heil am Bestimmungsort abzu-  
liefern. Bei Herunterlegen hinter Dampf kommt  
Stundenlohn in Rechnung. Jede Traft muß voll  
besetzt sein, hinter Dampf nach Bedarf.

Dieser Tarif ist als Grilling für die Kollegen in  
Schlicht zu begründen. Bringt er ihnen doch wesent-  
liche Vorteile. Wenn auch nicht alles, was gefordert  
wurde, erreicht ist, so ist doch die Garantie dafür ge-  
geben, daß während der Tarifdauer keine Verkürzung  
des Lohnes eintreten kann. An den Kollegen wird  
es liegen, kraft ihrer Organisation auf diesem hier ge-  
legten Fundament weiter zu bauen. Durch den Tarif  
ist vor allem das Beste, die Gleichberechtigung der  
Kollegen und ihre Koalitionsfreiheit, und damit die  
Organisation anerkannt. Jahrelang herrschte in Sch-  
licht in dieser Hinsicht Grabesruhe. In allem wurden  
die Arbeiter zurückgesetzt und ihnen immer zu fühlen  
gegeben, daß sie als Arbeiter nichts dazwischen zu reden  
— das „Maui zu halten“ hätten. Jeder, der da  
irgendwie einen besseren Modus trug, konnte es sich  
herausnehmen, in diesem kleinen Städtchen die Arbeiter  
über die Schulter anzusehen. Lokale, welche es in  
Schlicht auch genug gibt, waren für die Arbeiter nur  
solange offen, bis sie ihr Geld verzehrt hatten, aber  
nie mal, wenn sie eine Besprechung oder gar Ver-  
sammlung abhalten wollten! Lange genug haben  
solche Zustände geherrscht, welche jetzt beseitigt werden  
können. „Durch vereinte Kraft man vieles schafft!“  
Dessen müssen sich die Schlichter Kollegen stets bewußt  
bleiben. Ueber 35 Jahre hat es gedauert, bis in  
Schlicht wieder Schritte unternommen werden konnten,  
eine Aufbesserung der Arbeiterlöhne herbeizuführen.  
Der letzte Streik unserer Kollegen in Schlicht fand  
in der Mitte der siebziger Jahre statt! Damals  
hollten sich die Unternehmer Streikbrecher aus  
Polen und Schlesien, und als unsere Kollegen diese  
Leute abschließen wollten, kam es zu einer Schlacht  
mit Blutvergießen. Das Ende war, daß ein großer  
Teil unserer Kollegen wegen Landfriedensbruch unter  
Verlage gestellt und abgeurteilt wurde. Nach die-  
ser Zeit herrschte Kirchhofstille. Die Unternehmer machten  
sich dies zu Nutze und die Löhne sanken von Jahr  
zu Jahr. Sollen wieder dauernd bessere Verhältnisse  
eintreten, dann haben die Kollegen die Organisation,  
den Deutschen Transportarbeiter-Verband, auszubauen  
und ihm alle Berufs-Kollegen zuzuführen. Eine starke  
Organisation wird die Interessen der Kollegen auch  
in den kommenden Kämpfen vertreten. Also vor-  
wärts, Ihr Schlichter Kollegen! Im Verbands-  
verleint mit den anderen Arbeitskräften, gehört uns die  
Zukunft!



**Breslau.** Die Pianisten der Sektion Breslauer Kino-  
angestellten hielten am 14. d. M. eine Branchenversammlung  
ab, zu welcher der Vorsitzende des Zivilmusikler-Zentral-  
verbandes der hiesigen Verwaltung, Genosse Schumann,  
eingeladen und auch erschienen war.

In Vertretung des Sektionsleiters eröffnete Kollege  
Bohne die Sitzung und sprach über die Frage des „freien  
Tages“ bzw. Regelung der Pausen. Die Mitglieder-  
Versammlung hatte zur Zeit beschlossen, daß den Angestellten  
im Winterhalbjahr jeden Monat und im Sommerhalbjahr  
alle 14 Tage ein freier Tag gewährt werden solle. Kollege  
Bohne legte dem Vorsitzenden der Zivilmusikler ein Zu-  
sammengehen in den beiden Fragen nahe und erteilte ihm  
das Wort.

Kollege Schumann begrüßte die Fortschritte der Sektion  
und erkannte die Forderungen der Kollegen als durchaus

berechtigt an! Wer Gelegenheit habe, die Lätalität der  
Kollegen zu beobachten, könne sich nicht der Einsicht ver-  
heißeln, wie gesundheitlich schädlich diese andauernde  
Arbeit sei.

Kollege Schumann will die Mitglieder seines Zentral-  
verbandes, welche im Kino tätig sind, verpflichten, den  
Beschluß des freien Tages auch ihrerseits strikte inne zu halten.

Zur Regelung der Pausen wird von Kollege Bohne  
der Antrag gestellt, um den beiden verschiedenartigen  
Einrichtungen im Kinofach Rechnung zu tragen, in jedem  
Programm 2 Pausen oder — nach jedem Programm  
1/2 Stunde Pause von den Besuchern zu fordern.

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen und  
dadurch ein solidarisches Zusammengehen auch in dieser  
Frage gewährleistet.

**Leipzig.** Die Kinoangestellten hielten am 14. d. Mts.  
ihre Sektionsversammlung ab. Ein Referat über: „Die  
Entwicklung der Kinematographie“ wurde mit großem  
Beifall aufgenommen. Dann gab der Sektionsleiter be-  
kannt, daß er mit mehreren Kinobesitzern Rücksprache ge-  
nommen hätte betreffs Abschaffung des zweiten Vorführers.  
Eine Anzahl der Unternehmer seien dafür. Wenn es  
trotzdem nicht soweit komme, so läge dies daran, daß dem  
nicht eine Polizeiverordnung, sondern ein Ministerialerlaß  
im Wege stehe. Mehrere Kinobesitzer hätten bereits ent-  
sprechende Schritte unternommen, seien aber abgewiesen  
worden. Ueber diesen Punkt entspann sich eine lebhaft  
Debatte. Es wurde dann beschlossen, in nächster Zeit eine  
Vorführerversammlung einzuberufen, welche sich mit dieser  
Angelegenheit nochmals beschäftigen soll.

Nach Erledigung einiger interner Sachen und nachdem  
aufgefordert worden war, in der Agitation nicht zu er-  
lahmen, folgte Schluß der gut besuchten Versammlung.



**Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der  
Mohr — kann gehen!** Aus Danzig wird uns  
unter dem 22. Oktober er. berichtet: „Seit Juli d.  
J. bin ich bei der Firma Max Schuster, Koh-  
lenhandlung, beschäftigt. Als ich nun Sonnabend  
den 20. d. M. mehr Lohn zu fordern, wurde mir  
sogleich erklärt: ich könne ja in 14 Tagen auf dem  
Bau arbeiten und dort mehr Lohn verdienen! So  
nobel war der Herr Schuster! Ich bekomme die  
Woche ganze 20 Mark, aber schon das er-  
scheint dem Herrn überspannt! Bemerkten will ich noch,  
daß er mich im Juli selber geholt und froh  
war, mich überhaupt zu bekommen!“

Worte der Kritik an dieses Vorkommnis anzu-  
fügen, würde die Wirkung nur ab-  
schwächen! Die Kollegen mögen daraus ersehen,  
wie notwendig die Organisation ist,  
um derartigen Machtgelüsten selbst-  
herrlicher Unternehmer einen kleinen  
Dämpfer aufzusetzen!

**Vielefeld.** Eine Organisation der Arbeitgeber für  
das Transportgewerbe ist nunmehr auch für Vielefeld ge-  
schaffen. Auf Veranlassung verschiedener Interessenten  
und des Verbandes zur Wahrung der Interessen des  
Expeditions- und Fuhrerwesens fand hier vor einiger Zeit  
eine Versammlung statt. Hierzu hatten sich auch eine Anzahl  
Unternehmer aus der Umgegend, so auch Herrford und  
Güterloh eingefunden. Diese Versammlung hatte den  
Zweck, die Unternehmer in eine Vereinigung zusammen zu  
schließen.

Die Leitung hatte der Svediteur Dreyer, und war als  
Referent der Generalsekretär Auerbach aus Köln erschienen.  
Wir würden uns nun weiter mit der Angelegenheit nicht  
befassen, da das Recht, das wir für uns in Anspruch  
nehmen, auch ohne Weiteres den Unternehmern zusteht.  
Wir können es ihnen wirklich nicht verdenken, wenn sie sich  
eine Organisation schaffen, mit deren Hilfe sie ihre Lage  
zu verbessern suchen. Soweit unterschreiben wir auch die  
Ausführungen des Redners der da meinte, es müßten  
Mittel und Wege gefunden werden, um den teuren Fut-  
termittelpreisen entgegen zu wirken. Auch was sonst über die  
Zollgesetzgebung, Ausführprämien, Pferdenusterung und  
unlautre Konkurrenz gesagt wurde, hatte Berechtigung.

Was uns nun aber veranlaßt, etwas näher auf diese  
Gründung einzugehen, sind verschiedene andere Ausfüh-  
rungen des Referenten.

Nachdem der Herr auf das starke Anwachsen der Streit-  
kapitalien der Gewerkschaften hingewiesen — war hierbei  
ihre Herz nicht etwas von Geld erfüllt, Herr Generalsekretär?  
— ging er des näheren auf die Kämpfe im  
Transportgewerbe ein. Hierbei meinte er, daß wohl kein  
Veruf in den letzten Jahren so sehr unter den Streit-  
gelitten habe, wie gerade das Transportgewerbe.

Dieser Veruf sei geradezu zum Spielball der Organi-  
sation, soll heißen des Transportarbeiter-Verbandes ge-  
worden. Wir quittieren dankend Herr Generalsekretär,  
liegt doch in diesen Worten eine wenn auch ungewollte  
Anerkennung unserer Organisation. Weiterhin können wir  
ja den Schmerz dieser Herren verstehen, sie können es eben  
nicht begreifen, daß die Zeiten der grenzenlosen Aus-  
beutung der Arbeitskraft der Kutscher und Fuhrleute un-  
wiederbringlich dahin ist.

Wie kann aber auch so ein gewöhnlicher „Fuhrnecht“,  
wie man sich in der hiesigen Gegend so klassisch ausdrückt,  
wagen, gegen den Stachel zu lösen.

Diese Ausführungen beweisen uns aber auch, daß wir  
mit unseren Bestrebungen auf dem rechten Wege sind.  
Andererseits aber waren solche Worte nirgends unan-  
gebracht, wie gerade in Vielefeld. Seit Jahren arbeitete  
der größte Teil unserer Kollegen im Fuhrgewerbe unter  
Tarifverträgen. Diese Verträge sind aber, mit einer einzigen  
Ausnahme, obgleich die Unternehmer nicht organisiert  
waren, ohne irgend welche ernstliche Schwierigkeiten abge-  
schlossen. Wenn es bei den Verhandlungen manchesmal  
recht lebhaft herging, so haben dennoch beide Teile, Arbeit-

nehmer sowohl wie Arbeitgeber, immer noch den Weg der  
friedlichen Verständigung gefunden. Wir sind der festen  
Ueberzeugung, daß dies nicht zum Schaden der Be-  
teiligten war.

Seit Jahren besteht im hiesigen Transportgewerbe  
zwischen den Unternehmern und unserer Organisation ein  
ziemlich befriedigendes Verhältnis. Es ist dies auch von  
den Unternehmern wiederholt anerkannt worden. Weiter  
sind auch alle anderen Aktionen, so die Errichtung der  
Fahrschule, unter paritätischer Beteiligung beider Teile,  
durchgeführt. Deshalb hätten wir erwartet, daß einer der  
Herren Arbeitgeber Gelegenheit genommen hätte, die Aus-  
führungen des Referenten auf das richtige Maß zurück-  
zuführen. Dasselbe gilt auch für die nähere Umgegend,  
so Herrford, von wo auch Unternehmer in der Versammlung  
anwesend waren. Auch die Vielefelder Kohlenhändler  
haben in diesem Jahre ihren abtnehmenden Standpunkt  
aufgegeben.

Wenn aber die hiesigen Fuhrherren durch ihr Still-  
schweigen in der Versammlung die Meinung des Referenten  
zu der ihrigen machen wollen, so würden wir das lebhaft  
bedauern. Wir wollen a er nicht unterlassen, darauf hin-  
zuweisen, daß in vielen Fällen und an vielen Orten, wo  
der Arbeitgeber-Verband in die Bewegungen eingriff, es  
zu ersten Konflikten gekommen ist. Sollen derartige Zu-  
stände auch auf Vielefeld übertragen werden, so würden  
wir das lebhaft bedauern. In diesem Falle werden wir  
aber auch zeigen, daß die Vielefelder Transportarbeiter  
auf dem Posten sind und auch in ersten Kämpfen ihren  
Platz stehen. Dafür verbürgen die bisherigen Erfolge  
der Organisation.

Hoffentlich werden unsere Vielefelder Kollegen aus  
diesem Vorgang auch die nötige Anwendung ziehen.  
Wenn auch die Zahl der organisierten eine ganz gute ist,  
so fehlen uns dennoch zu lastenlosen Ausübung unserer  
Reihen ein großer Teil Kollegen. Unser Bestreben muß  
es sein, diese für uns zu gewinnen, dann können wir die  
Zukunft getrost in die Augen sehen. Eine starke Organi-  
sation ist die beste Gewähr dafür, daß alle Schachmachers-  
gelüste der Unternehmer zu schanden werden.

**Calbe (Saale).** Schon längst hätte es sein  
müssen, aber jetzt erst ist es gelungen, eine Verwal-  
tungsstelle unseres Verbandes zu gründen. 35 Mit-  
glieder bilden den Stamm, der, wenn auch weiter-  
gearbeitet wird, recht bald sich entwickeln kann zu der  
Größe, die notwendig ist, um auf eine Bessergestaltung  
der Arbeitsverhältnisse unserer Kollegen positiv  
hinzuwirken. Bei der fast unvorstellbaren Arbeitszeit  
und den in gar keinem Verhältnis zu dieser stehenden  
Löhnen wird es hoffentlich nicht allzu lange dauern,  
bis wir mit dieser Tätigkeit beginnen können. Des-  
halb Kollegen, aus Werk für den Ausbau des Ver-  
bandes, an die Werbung neuer Mitglieder! Die jeder  
seine Pflicht!

**Dresden.** Ein merkwürdiger Betrugs-  
fall. Angeklagt war der 48-jährige Kutscher Friedrich  
Arthur Engelmann. Er soll fortgesetzt das Vermögen der  
Fuhrwerksberufsgenossenschaft dadurch geschädigt haben,  
daß er vom 1. Januar 1909 bis 31. Juli 1909 eine Unfall-  
rente zu Unrecht angenommen habe. Der Angeklagte war  
seit 1898 in der Dünkersreportage-Gesellschaft als Kutscher tätig  
und mit seinen Pferden in Anhalt stationiert. Als er am  
23. September 1898 den Stall des Gattichs, wo er aus-  
spannte, betrat, wurde er von einem seiner Pferde an den  
Kopf geschlagen, so daß er sofort bestimmungslos unter den  
Pferden lag. Man transportierte ihn nach der Diakonissen-  
anstalt, wo er bis 13. Oktober verblieb und sich dann zu  
Hause weiter verpflegte. Nach seinen Angaben wurde sein  
Zustand durch die Behandlung des Arztes der Fuhrherren-  
krankenkasse nicht besser und deshalb begab er sich in die  
Behandlung des Dr. Hänel. Hier wurde er operiert und  
mußte das Auge über ein halbes Jahr verbunden tragen.  
Nach den Aussagen der Ärzte Hänel und Schomburg  
ist das rechte Auge erblindet. Vom Augenarzt Dr. Christoph  
hat Angeklagter für den Sommer eine Schutzbrille erhalten,  
weil bei Sonnenschein das rechte Auge stets tränt. Dieser  
Herr hat auch gesagt: Pupille und Kranz stehen ausein-  
ander. Da auch der Angeklagte behauptete, auf dem rechten  
Auge blind zu sein, erhielt er eine Unfallrente von zunächst  
68,60 Mk. monatlich bis Ende Januar 1899, dann wurde  
sie herabgesetzt auf 64 Mk. Später ging G. meoer seinem  
Berufe nach und erhielt auch den üblichen tarifmäßigen  
Lohn. Die Rente war nach mehrmaligen Unterjudungen  
des Auges schließlich auf 13,60 Mk. herabgesetzt worden.  
Von der Berufsgenossenschaft ließ man G. im August 1909  
vom Augenarzt Sanitätsrat Dr. Hauptmann untersuchen.  
Nach den Aussagen dieses Herrn, der als Zeuge und Sach-  
verständiger anwesend war, haben sämtliche sieben Proben,  
die er in zweimaliger Untersuchung mit dem Angeklagten  
vorgenommen hatte, ergeben, daß das rechte Auge eine  
gute Sehschärfe hat. Daraufhin sollte die Rentenabgabe  
eingestellt werden. Hiergegen wandte sich G. auf dem Re-  
kurswege. Auf Veranlassung des Schiedsgerichts wurde  
G. vom 2. bis 11. Mai 1910 im Johannstädter Kranken-  
haus vom Augenarzt Oberarzt Dr. Becker beobachtet. Von  
beiden Sachverständigen wird gesagt, daß Dr. Hänel  
Optiker, aber nicht Augenarzt ist. Als dritter Sachver-  
ständiger war Gerichtsarzt Dr. med. Oppe zugezogen, der  
den Angeklagten hat daraufhin untersuchen müssen, ob er  
sich bei seiner geringen Intelligenz nicht vielleicht selbst  
über seinen Zustand täuscht. Der Sachverständige führt  
aus, daß verhältnismäßig oft Fälle vorkommen, wo sich  
Kranke und Verunglückte über ihren Zustand täuschen.  
Man bezeichnet diese Erscheinung mit Keutenhyrie oder  
traumatischer Neurose. Er habe den Angeklagten Juni  
1912 untersucht und sei zu der Ueberzeugung gekommen,  
daß er wohl geistig minderwertig, aber nicht so tiefgehend  
ist, daß er seinen Zustand nicht erkennt. Alle Anzeichen  
deuten darauf hin, daß er die ganze Zeit hindurch gesehen  
hat. Am 27. April 1911 wurde G. auch vom Schiedsge-  
richt abgewiesen, Kriminalgen darm G. hat in den Berufs-  
kreisen des Angeklagten auf seinen Zustand hin recherchierten  
müssen. Sämtliche Kollegen, Schirmmeister, Hofmeister  
und ehemalige Prinzipale G. sagen aus, daß sie nichts  
anderes wußten, als er sei auf dem rechten Auge blind.  
Aber alle wußten es nur von G. selbst. Zum Arbeiten in

Sof und Stall hat ihn noch niemand mit der Wille gesehen Er habe auch stets seine Arbeit gemacht wie die andern. Der Anklage blieb auch jetzt noch bei seiner Behauptung, daß er auf dem rechten Auge blind sei. Das Gericht erkannte auf 6 Monate Gefängnis. (1) In der Urteilsbegründung wurde unter anderem gesagt, er habe das Vermögen der Fuhrwerksberufsgenossenschaft geschädigt, aber sie habe es ihm auch sehr leicht gemacht.

**Tarifabschluss in Hensburg.** Schwer hält es, die hiesigen Transportarbeiter für die moderne Arbeiterbewegung zu gewinnen. Langsam, Schritt für Schritt muß der Geist des Indifferentismus vertrieben werden, um die tieftraurige Lage dieser Arbeiter zu heben, zu einer besseren zu gestalten. Aber überall dort, wo nur ein einigermaßen guter Wille bei den Berufsgenossen vorhanden ist, indem sie sich der Organisation anschließen, gelingt es, etwas gutes in deren Interesse zu tun. So werden die Löhne der Hensburger ganz bedeutend aufgebessert; dergleichen wurde manch anderer Mißstand beseitigt. Für die Antscher ist dort, wo der Verband festen Fuß gefaßt, der Lohn um mehrere Mark pro Woche erhöht. Ebenfalls wurde für die sechsmännliche Arbeitererschaft der Ueberstundenlohn um 10 Pf. erhöht; eine Ueberstundenregelung ist zu deren Gunsten vorgenommen, und erst in diesem Monat wurden die Monatslöhne um 3 Mk. erhöht. Das alles sind Verbesserungen, die ohne Kampf in Gestalt von Streiks ihre Erledigung fanden. Nun ist es auch auf einem Holzlagerplatz gelungen, und zwar bei der Firma „Hühch“, einen Tarif abzuschließen. Derselbe sieht bei Akkordarbeit eine Lohnaufbesserung bis zu 2 Pf. vor. Dergleichen ist der Stundenlohn von 40 auf 45 Pf., also um 5 Pf. pro Stunde, erhöht. Durch den Tarifabschluss haben die Kollegen einen Mehrverdienst von 5-6 Mk. pro Woche. Dieses für ein ganzes Jahr berechnet gibt einen gewaltigen Unterschied gegen früher. Es war bei dieser Firma auch eine Verkürzung der Arbeitszeit um 1/2 Stunde gefordert, was für dieses Mal noch nicht gelang. So klein wie die Mitgliedschaft Hensburg ist, lassen wir aber alles, von dem, was errungen ist, mit Hilfe der Organisation zusammen so werden wir finden, daß es wohl wert ist, sich dem Transportarbeiterverbande anzuschließen. (Geschicht dieses für die Folge mehr denn jeht weitere Erfolge werden uns bevorstehen; denn ein großes Feld in der Verkürzung der Arbeitszeit und die Verbesserung der Löhne tut sich vor unseren Augen auf, denn nur Einigkeit führt zum Ziele.

**Gieken.** Vor kurzem hatte unsere hiesige Ortsverwaltung eine Agitation unter den Fuhrleuten entfaltet, wobei man Gelegenheit hatte, die hier noch bestehenden Arbeitsverhältnisse kennen zu lernen. Unser Verband hat in diesen Orten Deutschlands schon sehr beachtenswerte Erfolge erzielt; er stellt auch mit seinen 225 000 Mitgliedern eine respektable Macht dar. Am Orte haben wir bei den Fuhrleuten teilweise geradezu elende Verhältnisse zu verzeichnen; es könnten aber mit einigem guten Willen sehr wohl Verbesserungen erzielt werden, wo das auch anderwärts der Fall war, wo die Verhältnisse noch schlechter lagen. Gerade jetzt wäre es für die hiesigen Kollegen die höchste Zeit, etwas für Verbesserung ihrer Lage zu tun; jetzt, wo die notwendigsten Lebensmittel immer mehr im Preise steigen und es bei aller Entbehrung kaum möglich ist, die Familie zu ernähren. Die ganze Arbeits- und Lebensweise der Fuhrleute muß als jämmerlich bezeichnet werden. Biersack sieht man wie der Fuhrmann sein bißchen Brot auf seinem Gefährt verkehrt, oder daneben herstreift, krumm und hungrig. Man sollte es nicht für möglich halten, daß ein hiesiger Kommerzienrat und Zigarrenfabrikant seinen Arbeitern einen Tagelohn von 2,70 Mk. bezahlt, wo doch der ortszübliche Tagelohn auf 3,10 Mk. festgesetzt ist. Dort, wo die Fuhrleute Kost und Logis beim Arbeitgeber haben, herrschen ebenfalls bedauerliche Zustände. Biersack haben die Kollegen ihre Schlafstelle im Stalle und schlafen in dem Stallstunde. Die meisten Kollegen sind aber selbst daran schuld. Würden sie sich der Organisation anschließen, so könnte in ihrem Betriebe manches verbessert werden. Demnächst wird wieder eine öffentliche Versammlung stattfinden, zu der noch die Kollegen besonders eingeladen werden durch Flugblätter, Plakate usw. Hoffentlich sorgen sie für zahlreiche Besuch. Ein Kollege aus Frankfurt wird sprechen über: „Die Macht der Organisation im heutigen Wirtschaftsleben.“

**Sollingen.** Zu einem erfolgreichen Abschluß führte die Arbeiterbewegung der Antscher und Arbeiter in den Sollinger Kohlen- und Kartoßelhandlungen. Nach zweitägiger Verhandlung mit dem Arbeitgeberverband kam ein Tarifvertrag, aus dem wir das Wichtigste entnehmen, zustande.

Zwischen dem Verein der Fuhrunternehmer und Speditoren von Sollingen und Umgegend, Gruppe der Kohlenhändler und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Verwaltungssitz Sollingen, ist nachstehende Vereinbarung getroffen worden:

**Arbeitszeit.**

Die tägliche Arbeitszeit dauert im Sommerhalbjahr (1. April bis 30. September) 12 Stunden, im Winterhalbjahr 11 Stunden. In die tägliche Arbeitszeit fallen Pausen mit einer Gesamtdauer von zwei Stunden.

**Lohn.**

Der Mindestlohn für Fuhrleute beträgt in der Zeit vom 1. Oktober 1912 bis 30. September 1913 29,50 Mk., vom 1. Oktober 1913 bis 30. September 1914 30,50 Mk. und vom 1. Oktober 1914 ab 31,50 Mark für die Woche. Der Mindestlohn für Platzarbeiter beträgt 1 Mk. weniger.

Die Beiträge zur Kranken- und Invalidenversicherung werden vom Lohne nicht in Abzug gebracht.

Gesetzliche Feiertage, welche auf einen Wochentag fallen, dürfen vom Lohne nicht gekürzt werden.

Die bisher gewählten Natural- und Nebenbezüge fallen weg.

Für Fuhrleute und Arbeiter unter 18 Jahren und für Invalide unterliegt die Lohnfestsetzung der freien Vereinbarung.

**Ueberstunden.**

Ueberarbeit ist möglichst zu vermeiden. Wird Ueberarbeit von der Firma angeordnet, dann ist dieselbe mit 50 Pf. pro Stunde zu vergüten.

**Sonntagsarbeit.**

Die Pferdebesitze am Sonntag darf die Dauer von 1 1/2 Stunden nicht überschreiten. Die Sonntags-Dijour wird mit 1 Mk. bezahlt.

Sonntags- und Nacharbeit ist möglichst zu vermeiden. Wird solche angeordnet, so ist sie mit 50 pCt. Zuschlag pro Stunde zu vergüten.

Für die volle Sonntags-Dijour werden 5,- Mk. vergütet.

**Lohnzahlung.**

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags. Fällt der Freitag auf einen Feiertag, am vorausgehenden Wochentag.

**Ferien.**

Den Fuhrleuten und Platzarbeitern werden in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September nach einjähriger Tätigkeit unter Fortzahlung des vollen Lohnes jährlich drei Tage Ferien gewährt. Die Wahl der Tage bleibt dem Ermessen des Unternehmers überlassen.

**Besondere Bestimmungen.**

Diejenigen Arbeiter, die bereits 30 Mk. Lohn erhalten, bekommen in diesem Lohn noch einen Zuschlag von 1 Mk. Im dritten Jahre erhalten sie den festgesetzten Mindestlohn. Leute, die schon mehr wie 31,- Mk. Lohn beziehen, erhalten keinen Zuschlag.

Der Vertrag gilt für 15 Betriebe, in denen insgesamt 65 Personen beschäftigt sind. Die durch den Vertragsabschluss erzielte Lohnzulage schwankt zwischen 2,50 Mk. bis 5,- Mk. für die Woche. Die Verkürzung der Arbeitszeit beträgt eine bis zwei Stunden pro Tag. Ferner wurde die Bezahlung der Ueber- und Sonntagsarbeit und die Gewährung von Ferien vertraglich festgelegt. Durch den Vertragsabschluss ist mit einem Schläge, da wo früher die reinste Willkür in der Festsetzung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse herrschte, die Ordnung und das Mißbestimmungsrecht der Arbeiter getreten. Die Unternehmer sträubten sich lange, bevor sie zu dieser Regelung ihre Zustimmung gaben. Aber die gute Organisation der Kohlenarbeiter zwang sie dazu, wenn sie den Frieden im Gewerbe aufrecht erhalten wollten, den berechtigten Wünschen der Arbeiter nachzugeben.

Es ist dies der zweite Tarifabschluss, den wir in kurzer Zeit in Sollingen erreicht haben. Im Dezember 1911 wurde ein Tarifvertrag mit dem „Verein zur Wahrung kaufmännischer Interessen und Rechte“ für die Hausdiener abgeschlossen, der diesen Kollegen eine erhebliche Lohnzulage, kürzere Arbeitszeit und Ferien brachte. Der letztere Vertrag wurde abgeschlossen mit dem „Verein der Fuhrunternehmer und Speditoren von Sollingen und Umgegend“. Die dem Unternehmerverband gehören auch die Fuhrwerksbesitzer und Speditoren von Sollingen als Mitglieder an. Wie lange wollen die Kollegen in den Schwerverkehrsberrieben und bei den Speditoren noch warten, um auch ihre Arbeitsbedingungen durch die Organisation mit dem Unternehmerverband regeln zu lassen? Notwendig haben es diese Kollegen doch auch. Ihre Löhne reichen kaum aus, um Leib und Seele zusammen zu halten. Die Arbeitszeit ist unbeschränkt und an die Bezahlung von Ueber- und Sonntagsarbeit denkt kein Unternehmer. Ebenso geht es den Hunderten von Wagnern, die in Sollingen beschäftigt werden. Aber alle die Kollegen, die heute noch unter der willkürlichen Festsetzung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse durch ihre Arbeitgeber leiden, werden ihre Lage erst dann verbessern können, wenn sie denselben Weg beschreiten, den die Hausdiener, Antscher und Arbeiter in den Kohlenhandlungen beschritten haben, wenn sie sich dem Deutschen Transportarbeiter-Verband als Mitglieder anschließen. Nur ihrer Mitgliedschaft im Verband und dem energischen Vorgehen des Verbandes verdanken die gesamten Kollegen die Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Deshalb, Ihr Sollinger Kollegen, schließt Euch Mann für Mann dem Verbande an, dann werden wir in kurzer Zeit die Macht haben, sämtliche Unternehmer des Handels- und Transportgewerbes zu veranlassen, eure Arbeitsverhältnisse durch Vertrag zu regeln.

**Stutt. Zum Streit in der Schneid- und Holzindustrie.** Zum Freitag, den 6. September 1912 hatten die Unternehmer uns zu einer Besprechung eingeladen. Wir folgten diesem Ruf natürlich und verhandelten. Die Unternehmer verlangten, daß wir die Bewegung trennen von den Holzarbeitern führen sollten. Wir lehnten dies ab mit der Begründung, daß wir gemeinsam die Forderungen eingereicht hätten und verwiesen auf die Vorlagen. Die Unternehmer bestritten zunächst unsere Angabe, müßten sich aber auf Grund der Vorlagen von der Richtigkeit überzeugen. Nun verlangten sie aber, daß der Holzarbeiterverband Erklärungen abgeben solle, weswegen die Schneidemüller — deren Tarif bis 1914 läuft — die Arbeit eingestellt hätten. Die Antwort unsererseits ging dahin, daß diese Frage zwischen Holzarbeiterverband und den Arbeitgebern allein zu regeln sei, womit sich schließlich alle Teile einverstanden erklärten. Wir bemerkten aber in dieser Sitzung noch gleich dazu, daß in dem Augenblick, wo die Unternehmer für die im Vertragsverhältnis stehenden Schneidemüller die Akkordarbeit vorschlugen, der Grund zum Kontraktbruch gegeben war. Uebrigens ließen sich die Arbeitgeber bei Streiks von ihren Kontraktien auch entbinden — Streik Klausel — und da sei es kein Verbrechen, wenn die Schneidemüller

ebenfalls Solidarität übten. Den Arbeitgebern schien dies einzuleuchten, sie erklärten aber, daß sie die Sache durch den Holzarbeiter-Verband und ihrer Organisation geregelt wissen wollten, ehe sie in weitere Verhandlungen eintraten.

Dann verlangten sie, daß Schiforr eine Erklärung abgeben solle, die dahin gehe: er habe in der Sitzung am 22. August 1912 direkt gesagt, wenn die Unternehmer die 2 1/2 Pf. Zuschlag gewähren würden, dann sei das Provisorium bis 1. Oktober als abgeschlossen zu betrachten! Es wurde den Unternehmern auseinandergesetzt, daß die Erklärung in der positiven Form nicht gefallen sei, auch nicht fallen konnte, weil bei der Veratung dieser Frage die Unternehmer unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Kollegen jene Erklärung, betr. der 2 1/2 Pf. abgegeben, was Schiforr veranlaßte, auszuführen, er glaube, die Kollegen würden den Vorschlag annehmen, wenn vor der Mittwochversammlung am 28. August 1912 eine diesbezügliche Antwort der Unternehmer eingegangen sei.

Unsererseits wurde noch bemerkt, wenn jene ominöse Notiz nicht in der Zeitung erschienen wäre, wonach ein Vertrag bis zum 1. Oktober abgeschlossen sei (ohne die Arbeiter zu fragen!), dann hätten die Kollegen auch nicht solche Opposition gemacht und die Sache wäre vielleicht in ruhige Bahnen geleitet worden. Die Unternehmer gaben zu, daß die Notiz störend gewirkt habe, nur wollte keiner der Urheber gewesen sein! Schiforr erklärte ihnen, daß wir Rücksprache mit dem betr. Redakteur genommen hätten und dieser uns versprochen habe, in der Zukunft nichts derartiges mehr zu bringen, sofern es nicht erst von uns zur Kenntnis genommen sei. — (Bürgerliche „Täglich Allgemeine Zeitung“) Der Redakteur habe auch angedeutet und uns informiert; wir wollten den Namen aber verschweigen. Nunmehr erklärten die Arbeitgeber, sie hätten nichts gegen die Personen der Lohnkommission, auch insbesondere nichts gegen Schiforr. Man werde auch weiter verhandeln, wolle aber erst die Antwort auf einen Brief an den Hauptvorstand der Transportarbeiter abwarten.

Es wurde vereinbart, daß, wenn die Antwort käme, der Vorstehende Schmidt dann Schiforr und die anderen zur Sitzung einladen würde. Soviel betriebs der Verhandlung. Ueber den Streit selbst ist noch zu berichten, daß einige Streikbrecher abgefangen wurden, ehe sie in die Betriebe hinein konnten. Revolver und ca. 100 Patronen, sowie Dolche, haben wir diesen Helden abnehmen können.

Auch ein Notizbuch eines Gendarms haben wir gefunden. Es ist deshalb interessant, weil eine Notiz darin steht, woraus ersichtlich, daß die Gendarmen zur Unterdrückung der Streiks abkommandiert wurden!

**Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.**

**Musbach.** Am 6. Oktober fand unsere Quartalsgeneralversammlung statt. Der Tätigkeits- und Klassenbericht wurde ohne Diskussion entgegengenommen. Sodann erstattete ein Kollege aus Nürnberg ein Referat über die Gefahren, denen das Koalitionsrecht der Arbeiterschaft seitens der kapitalistischen Scharfmacher und der vielen Handlangerdienste verrichtenden Regierungen ausgesetzt ist. Redner verwies einleitend auf die Verschönerungsversuche, die seit Bestehen der Reichsgewerbeordnung immer und immer wieder unternommen wurden, um den Arbeitern das ihnen gewährleistete Koalitionsrecht illusorisch zu machen. Uebergehend zum Vorentwurf zum neuen deutlichen Strafgesetzbuch, mit seinen heimtückischen kantschuckartigen Bestimmungen, führte Redner drastisch vor Augen, wie es die Regierungen sind, die dem Scharfmachertum Zutreiberdienste leisten. Sodann rückte Redner das koalitionsfeindliche Verhalten des schwarzen Zentrumministeriums in Bayern ins rechte Licht, das getreu dem Grundsatze des Bischofs v. Hense handelt: „Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben.“ Mit einem kräftigen Appell, jetzt die Herbst- und Wintermonate in der Agitation auszunützen, um gegen derartige Anschläge gewappnet zu sein, fand die Versammlung ihren Abschluß.

**Hamburg III.** In der Generalversammlung am 2. Oktober wurde zunächst das Andenken des verstorbenen Kollegen Bruno Heigus von den Anwesenden in üblicher Weise gelehrt. Vom Kassierer Kollau wurde sodann der Klassenbericht für das 3. Quartal erstattet. Siner Einnahme von 12 327,- Mk. steht eine Ausgabe von 11 832,93 Mk. gegenüber; der Ueberschuß von 494,07 Mk. erhöhte unseren Gesamtkassenbestand auf 31 708,42 Mk. In der Ausgabe ist die Abführung an die Hauptkasse mit 7293,50 Mk. mit enthalten. Außer den aus der Ortsklasse gezahlten Unterstufungen an Krankengeld von 1181,91 Mk. zahlte die Hauptkasse 1360,10 Mk. an Arbeitslose und 704,- Mk. an Kranke als Erwerbslosenunterstützung. Für den Baufonds gingen 874,75 Mk. ein, welche dem Hauptvorstand überwiesen wurden. Der Mitgliederbestand beträgt 1934. Die Festabrechnung vom Sommervergnügen weist einen Ueberschuß von 333,10 Mk. auf. Dem Kassierer wird Entlastung erteilt. Hierauf hielt Genosse Damm einen recht instruktiven Vortrag über die gewerkschaftlich-genossenschaftliche Volksfürsorge, der beifällige Aufnahme fand.

Der Bericht vom Arbeitsnachweis für das dritte Quartal zeigte wiederum erfreuliche Fortschritte. Es meldeten sich arbeitslos 425 Kollegen. Stellen wurden gemeldet für fest 428, davon besetzt 314; Ausschäftsstellen für Stunden, Tage und Wochen wurden gemeldet und besetzt 648. Die Löhne der besetzten festen

**Verbandskollegen!**  
Der Beitrag für die 45. Woche  
ist fällig.

Stellen schwanken für Hausdiener von 18 bis 30 Mt., für Voten von 18 bis 32 Mt., für Lagerarbeiter von 18 bis 36 Mt., für Jugendliche von 10 bis 18 Mt. pro Woche. 78 Kollegen erhielten für 1261 Tage aus der Hauptkasse zusammen 1350,10 Mt. Arbeitslosenunterstützung. Am Quartalschluß waren noch 39 arbeitslose Kollegen eingetraget. Es wurden dann folgende Bezirkskassierer neu gewählt: Bezirk 8: Stehr, Bezirk 4: Weyer, Bezirk 20: Ellerbrook, Bezirk 25: Siefert. Es wird sodann darauf aufmerksam gemacht, daß das Verbandstagsprotokoll im Druck erschienen und für 20 Pf. pro Exemplar im Büro zu haben ist. Nach Erledigung kleiner interner Angelegenheiten entspinnt sich noch eine längere Debatte über einen Antrag Lorenzen, der die Herrschaft in unseren Beitragskassen befristet will und besonders zunächst die Erhöhung des 50 Pf. - Beitrages, der noch von einem Teil der früheren Vereinsmitglieder gezahlt wird, auf 60 Pf. fordert. Antragsteller bittet eine Kommission zu wählen, die sich mit dieser Frage näher befassen soll. Micha will gleich ganze Arbeit machen und beantragt, unsere Verwaltungsstelle möge sich mit der Verwaltung Hamburg I verschmelzen. Es sprachen dazu mehrere Kollegen. Von der Ortsverwaltung wird seitens Michaelen und Dahrendorf betont, daß man den ersten Antrag begrüße, der letztere aber verfrüht erscheine, da wir bezüglich der ca. 500 früheren Vereinsmitglieder, die noch 40 Pf. pro Woche zahlen, bis Juni nächsten Jahres gebunden sind. Es erscheine aber angebracht, zugleich auch die Neuregelung unseres Unterstützungswezens ins Auge zu fassen. Von einigen Diskussionsrednern wird trotzdem gefordert, daß der 60 Pf. - Beitrag allgemein gelten müßte. In der Abstimmung wird der Antrag Lorenzen angenommen, der Antrag Micha abgelehnt. In die Kommission gelangen die Kollegen Verel, Schmidt, Lorenzen, Schwebke, Micha, Schmelz.

Mannheim. Am 13. Oktober tagte unsere Generalversammlung. Der Geschäfts- und Klassenbericht wurde erlautet. Unter Mitteilungen machte der Vorsitzende auf die Akademie für jedermann aufmerksam, und ersuchte die Anwesenden, dem freien Kunstbund beizutreten. Derselbe hält von jetzt ab jede Woche vier Vorträge, welche für alle Mitglieder zugänglich sind. Die Mitgliedschaft kann schon mit einem Jahresbeitrag von 50 Pf. erworben werden. Des Weiteren machte er noch auf die Veranstaltungen des Bildungsausschusses aufmerksam.

Im zweiten Punkt der Tagesordnung erstattete der Geschäftsführer den Geschäftsbericht. Er konnte die erfreuliche Tatsache mitteilen, daß der Mitgliederstand das dritte Tausend erreicht hat. Es wurden 36 000 Wochenbeiträge umgesetzt und 347 Neuaufnahmen gemacht. Die 3000 Mitglieder sind also keine Papierkollegen, sondern vollzahlende Mitglieder. Das Ziel, welches wir uns in der Sammar-Generalversammlung gesteckt haben, ist also um drei Monate früher erreicht worden. Redner dankt allen, welche sich an der Verbearbeit beteiligt haben und spricht den Wunsch aus, daß wir ebenso schnell das vierte Tausend erreichen möchten, wie wir das dritte erreicht haben. Der Büroverkehr ist naturgemäß wieder gestiegen. Es fehlt bereits schon dem Geschäftsführer die nötige Zeit zur Nutzenagitation. Wenn wir trotzdem so erfreulich vorwärts kamen, so liegt es eben an der intensiven Unterstützung der Arbeitskräfte und an dem sehr gut funktionierenden Vertrauensmännersystem.

Lohnbewegungen fanden nur kleinere statt. Dadurch, daß alle Hauptgruppen in tariflichem Verhältnis stehen, beschränken sich die Lohnbewegungen nur auf Betriebe und kleine Gruppen. — Den Klassenbericht erstattete der Kassierer. Die Quartalsabrechnung lag gedruckt vor und ist deren Inhalt folgender:

Einnahmen:	
Kassenbestand vom 2. Quartal	9 982,97 Mt.
293 Ausnahmen a 1 Mt.	293,— "
23 " a 50 Pf.	11,50 "
32488 Beiträge a 50 Pf.	16 244,— "
3364 " a 25 Pf.	841,— "
32488 Lokalbeiträge a 5 Pf.	1 624,40 "
101 " a 25 Pf.	25,25 "
1019 Kaufsundsmarken a 25 Pf.	254,75 "
Zinsen	284,34 "
Ueberschuß (Ausflug)	34,05 "
Protokolle, Jahrbücher	18,30 "
<b>Summa:</b>	<b>29 613,56 Mt.</b>

Ausgaben:	
Reisenunterstützung	21,25 Mt.
Sterbenunterstützung	27,50 "
Nothfallunterstützung	10,— "
Agitation	233,— "
Gehälter	1 435,50 "
Einflussener	1 407,37 "
Versicherungen	40,51 "
Miete, Materialien, Telefon	249,17 "
Druckkosten	20,89 "
Bücher und Zeitschriften	118,93 "
Porto	63,24 "
Kartellbeitrag	397,30 "
<b>Summa:</b>	<b>4 029,66 wkt.</b>

**Abrechnung mit der Hauptkasse.**

An die Hauptkasse sind abzuführen:	
50 pCt. der Aufnahmen a 1 Mt.	146,50 Mt.
100 " " " a 50 Pf.	11,50 "
75 " " " a 25 Pf.	12 183,— "
75 " " " a 25 Pf.	630,75 "
Für Kaufsundsmarken	254,75 "
Ganbeitrag (3000 a 10 Pf.)	300,— "
<b>Summa:</b>	<b>13 526,50 Mt.</b>

Die Hauptkasse erhielt:

In bar	8 106,90 Mt.
An Belegen für:	
Krankenunterstützung	4 671,10 "
Arbeitslosenunterstützung	294,55 "
Sterbenunterstützung	155,— "
Streikunterstützung	167,90 "
Gemahregeltemunterstützung	96,50 "
Extramunterstützung	20,— "
Nachtschichtunterstützung	14,55 "
<b>Summa:</b>	<b>13 526,50 Mt.</b>

**Bilanz:**

Gesamt-Einnahmen vom 3. Quartal	29 613,56 Mt.
Gesamt-Ausgaben vom 3. Quartal	17 556,16 "
Reicht Klassenbestand	12 057,40 Mt.
Kassenbestand vom 2. Quartal	9 982,97 "
Ueberschuß vom 3. Quartal	2 074,40 Mt.

Der Klassenbestand hat sich um 2057,40 Mt. erhöht. Die Krankenunterstützung ist um über 1000 Mt. gegenüber dem vorhergehenden Quartal zurückgegangen. Die Arbeitslosenunterstützung ist dermaßen minimal, wie sie wohl selten eine gleich große Zahlteile aufweisen kann. Es beweist dies, daß wir wenig Mitglieder haben, die die Verbandskasse als melkende Kuh betrachten. Der größte Prozentsatz der Arbeitslosenunterstützung wurde an Durchreisende bezahlt.

Eine Diskussion über den Geschäfts- und Klassenbericht erfolgte nicht. Dem Kassierer wurde einstimmig Decharge erteilt. Dann wurde ein neu ausgearbeitetes Ortsregulativ den Mitgliedern zur Kenntnis gebracht. Auch darüber erfolgte keine Diskussion. Auch dieses wurde einstimmig angenommen. Zum Schluß brachte der Kollege Nabel eine Resolution ein, welche sich gegen den Streikverzicht des süddeutschen Eisenbahnerverbandes wendete. Darüber erfolgte eine recht reichhaltige Debatte. Der Geschäftsführer teilte mit, daß auch wir bereits schon mit dem Kartellvorstand verständigt hätten und daß noch Zeit und Gelegenheit vorhanden wäre, uns mit der Sache zu befassen.

Norden (Ostfriesl.). Am Sonntag, den 6. Oktober, tagte unsere Mitgliederversammlung, welche nur mäßig besucht war. Der angelegte Vortrag mußte aus diesem Grunde ausfallen. Die zur Versammlung eingeladenen indifferenten Kollegen hatten es vorgezogen, nicht zu erscheinen. Man sollte fast annehmen, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse wären so günstige am Orte, daß die Kollegen auf ihren Löhnen ausruhen könnten. Daß dem aber nicht so ist, verzieht sich am Munde. Geradezu traurige Verhältnisse haben wir hier zu verzeichnen. Beträgt doch der Lohn pro Woche zwischen 15 und 18 Mt. Ueberschundenbezahlung kennt man selbstverständlich nicht. Wie die Kollegen da so gleichgültig sein können, ist fast unverständlich. Aber wie so vieler Orts geht es auch hier. Solange die Arbeiterschaft den „Doornlaai“ hat und in größeren Mengen konsumiert, ist sie nicht fähig, über ihre eigene Lage nachzudenken. Der Alkoholteufel unterdrückt jede Regung nach einem besseren Leben. Allen anderen stehen die Arbeiter verständnislos gegenüber. Da wird und muß es Aufgabe unserer Mitglieder sein, aufklärend zu wirken und den fernstehenden Kollegen klar zu machen, daß sie andere Aufgaben zu erfüllen haben. Nur so, wenn jedes unserer Mitglieder seine Schuldigkeit tut, wird es uns gelingen, mehr und mehr indifferente Kollegen für uns zu gewinnen und sie zu aufzuklären und brauchbaren Mitkämpfern zu erziehen. Nur wenn alle Kräfte angespannt werden, wird es möglich, bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. Gute Verhältnisse sind notwendig im Interesse unserer Kollegen und ihrer Familien. Dessen sollte jeder eingedenk sein und endlich einmal mit der Gleichgültigkeit brechen.

Darum ans Werk, Kollegen, vorwärts, an die Arbeit, zum Wohle der Organisation und ihrer Mitglieder.

**Papenburg.** Unsere regelmäßige Mitgliederversammlung tagte am Sonntag, den 6. Oktober, in Sersfeldersheim. In Anbetracht des weiten Weges, welchen die Kollegen zum Versammlungsort zurücklegen haben — für einen Teil zwei Stunden und mehr — war die Versammlung nur mäßig besucht. Da der Kassierer am Erscheinen verhindert war, gab der Vorsitzende den Klassenbericht. Derselbe stellt sich wie folgt:

Kassenbestand	200 13 Mt.
Aufnahmegebühren	22 00 "
Wochenbeiträge	337 50 "
<b>Summa</b>	<b>559,63 Mt.</b>
Für örtliche Ausgaben	71,11 Mt.
Für die Hauptkasse an Krankenunterstützung	69,95 "
An die Hauptkasse in bar	203,50 "
Reicht ein Klassenbestand	217,07 "
<b>Gesamtsumme</b>	<b>559,50 Mt.</b>

Der Mitgliederbestand beträgt am Schluß des Quartals 93. Im Geschäftsbericht schilderte der Vorsitzende die Schwierigkeiten, welche uns am Orte gegenüberstehen. Nichtsdestoweniger gehe es, wenn auch langsam, vorwärts. Aufgabe aller Kollegen müsse es sein, nach wie vor in unserem Interesse tätig zu sein, dann werden wir auch hier der Schwierigkeiten Herr werden. Sodann wurde über den Anschluß an das Gewerkschaftskartell gesprochen und ein dementsprechender Beschluß gefaßt. Im weiteren soll versucht werden, einen Unterhaltungsabend unter Mitwirkung von Frau Walfoite abzuhalten. Sodann hielt ein Kollege aus Bremen einen sehr interessanten Vortrag, welcher dem Beifall der Versammlung fand. Mit einem Abweil an die Versammelten, kräftig für unsere Hauptstelle zu wirken, wurde die Versammlung geschlossen.

Reichenbach i. B. Am 21. September fand unsere Mitgliederversammlung statt. Ehe der Vorsitzende in die Tagesordnung eintrat, gedachte er des verstorbenen Mitgliedes Johann Landgraf in der üblichen Weise. Dann sprach ein Kollege aus Plauen über: „Die Arbeiterklasse und der neue Strafgesetzbuch“. In seinen Ausführungen wies er besonders auf die Folgen des genannten Entwurfs hin. In drastischen Beispielen schilderte er die jetzigen Strafen bei Lohnbewegungen und zeigte, daß nach dem neuen Entwurf die Strafen noch viel schärfer ausfallen würden! Reicher Beifall wurde ihm am Schluß seiner Ausführungen gezollt. Hierauf gab der Kassierer den Quartalsbericht. Darnach betrug die Einnahmen 1010,02 Mt., die Ausgaben 666,86 Mt., so daß ein Kassenbestand von 343,16 Mt. vorhanden ist. Eine Diskussion darüber fand nicht statt. Auf Antrag der Revisoren wurde dem Kassierer einstimmig Decharge erteilt. — Nachdem unter Punkt 3 der Bevollmächtigte den Kartellbericht gegeben, wurde noch die Frage der Unterstützungsanweisung unseres Verbandes und der Volks-Hilfsfrage debattiert. Einige Mitglieder erklärten sich bereit, der fakultativen Unterstützungsanweisung beizutreten. Nach einem kräftigen Schlusswort des Vorsitzenden wurde die Versammlung geschlossen.

Daß es noch immer viel der Aufklärung unter den Kollegen bedarf, beweist der schwache Versammlungsbefuch, trotzdem die Lage der Transportarbeiter in Reichenbach eine der schlechtesten ist. Hier muß ein jeder dazu beitragen, daß die Organisation eine festere wird, damit dem proghastischen Unternehmertum ein „Salt“ geboten werden kann.

der Beschluß gefaßt. Im weiteren soll versucht werden, einen Unterhaltungsabend unter Mitwirkung von Frau Walfoite abzuhalten. Sodann hielt ein Kollege aus Bremen einen sehr interessanten Vortrag, welcher dem Beifall der Versammlung fand. Mit einem Abweil an die Versammelten, kräftig für unsere Hauptstelle zu wirken, wurde die Versammlung geschlossen.

Reichenbach i. B. Am 21. September fand unsere Mitgliederversammlung statt. Ehe der Vorsitzende in die Tagesordnung eintrat, gedachte er des verstorbenen Mitgliedes Johann Landgraf in der üblichen Weise. Dann sprach ein Kollege aus Plauen über: „Die Arbeiterklasse und der neue Strafgesetzbuch“. In seinen Ausführungen wies er besonders auf die Folgen des genannten Entwurfs hin. In drastischen Beispielen schilderte er die jetzigen Strafen bei Lohnbewegungen und zeigte, daß nach dem neuen Entwurf die Strafen noch viel schärfer ausfallen würden! Reicher Beifall wurde ihm am Schluß seiner Ausführungen gezollt. Hierauf gab der Kassierer den Quartalsbericht. Darnach betrug die Einnahmen 1010,02 Mt., die Ausgaben 666,86 Mt., so daß ein Kassenbestand von 343,16 Mt. vorhanden ist. Eine Diskussion darüber fand nicht statt. Auf Antrag der Revisoren wurde dem Kassierer einstimmig Decharge erteilt. — Nachdem unter Punkt 3 der Bevollmächtigte den Kartellbericht gegeben, wurde noch die Frage der Unterstützungsanweisung unseres Verbandes und der Volks-Hilfsfrage debattiert. Einige Mitglieder erklärten sich bereit, der fakultativen Unterstützungsanweisung beizutreten. Nach einem kräftigen Schlusswort des Vorsitzenden wurde die Versammlung geschlossen.

Daß es noch immer viel der Aufklärung unter den Kollegen bedarf, beweist der schwache Versammlungsbefuch, trotzdem die Lage der Transportarbeiter in Reichenbach eine der schlechtesten ist. Hier muß ein jeder dazu beitragen, daß die Organisation eine festere wird, damit dem proghastischen Unternehmertum ein „Salt“ geboten werden kann.

Mesa. Am 28. September fand unsere Mitgliederversammlung statt. Gewonnen wurden 17 neue Mitglieder. Dann gaben die Kollegen Kohlsdorf und Gehler den Kartellbericht. Vorgetragen wurde vom Kassierer der Klassenbericht vom 2. Quartal. Nachher die erledigten Vorarbeiten soweit gelesenen, und der Arzt gewonnen ist, soll zur Gründung einer Arbeiter-Samaritaner-Kolonie geschritten werden. Zur Teilnahme am Kurkurs haben sich 30 Personen gemeldet. Derselbe beginnt am 16. Oktober. Kollegen, die gewillt sind teilzunehmen, können sich noch beim Kollegen Wabel melden.

Am Montag soll ein Vortrag über Frauenkrankheiten stattfinden. Der Zutritt ist unentgeltlich, jedoch nur für Frauen der Mitglieder der dem Kartell angeschlossenen Gewerkschaften. Der Vorsitzende streifte noch die Agitation und die Jugendorganisation. Zu dem Kartellbericht sprachen einige Kollegen. Kollege Jürmann erklärt, daß er die Arbeiten im Nebenamt nicht mehr so ausführen kann, wie es eigentlich sein soll, deshalb will er seinen Posten als Bevollmächtigter zum 1. Januar niederlegen. Darum sollen die Kollegen in der Zeit bestimmen, wie sie am besten denken über die Sache hinwegzukommen. Durch Rundschreiben an die Ortsverwaltungen fordert die Hauptverwaltung von jedem Kranken ein ärztliches Attest. Kollege Spahn stellt den Antrag, ob die Hauptkasse sich dann verpflichten, die Kosten für ein ärztliches Attest zu bezahlen. Der Antrag wurde einstimmig angenommen. In die Ortsverwaltung wurde Kollege Weier und als Delegierter ins Kartell Kollege Ernst Pleß gewählt. Kollege Pleß gab die Abrechnung über das stattgefundene Sommervergnügen, wozu ein kleiner Zuschuß gefordert wird.

Dann berichtet Kollege Jürmann, daß am 10. September zwischen dem Ladeunternehmer Herrn Schäfer und den dort beschäftigten Kollegen ein neuer Tarifvertrag zu stande gekommen ist. Dieser ist am 27. September in Kraft getreten und hat für die dort beschäftigten Kollegen wesentliche Verbesserungen gebracht. Da wir bereits vor neuen Tarifverhandlungen stehen, macht es sich notwendig, daß die Kollegen die Versammlungen besser besuchen.

**Druckfehler-Berichtigung.**  
In dem Bericht über die Lohnbewegung der Holzlagerarbeiter in Lilsit hat der Druckfehlerteufel aus den M i l l i e u t e n M i l l e u e gemacht, was natürlich falsch ist.

**Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.**

Eine neue Verwaltungsstelle ist gegründet worden am 20. Oktober 1912 in Calbe a. Saale. Bevollmächtigter: Karl Richardt, Riensburgerstr. 117, Kassierer: Otto Delschläger, Neustadt 11.

Abhandeln gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:

In Berlin: Ernst Borowski, Spt.-Nr. 7946, eingetr. 15. 6. 12; Karl Bruhn, Spt.-Nr. 38 137, eingetr. 16. 4. 10; Friedrich Fuhs, Spt.-Nr. 36 441, eingetr. 8. 4. 10; Wilhelm Jacobi, Spt.-Nr. 67 925, eingetr. 6. 1. 11; Julius Gall, Spt.-Nr. 13 409, eingetr. 2. 9. 12; Max Marbut, Spt.-Nr. 77 347, eingetr. 18. 6. 11.

In Langensalza: Albert Böhrer, Spt.-Nr. 335 001, eingetr. 15. 1. 11.

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

Mit kollegialem Gruß  
Der Vorstand.  
F. M.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16. Engel-Ufer 21, Hof 1 Et.

Verantw. Redakteur: Karl Milkhahn, Lichtenberg-Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.  
Druck: Maurer & Dimnick, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.