



Automobilfahrer

Tiefer geht's nimmer. Die „Allgemeine Chauffeur-Zeitung“ ist suchstauselwild, daß es noch immer Chauffeure gibt, die sich von ihr nicht in den Schmutz ziehen lassen wollen. Sonst sagte man, wo ein Nas ist, sammelt sich die Adler, jetzt kann man den Satz getrost umdrehen: wo eine anständige Zeitung wie der „Courier“ es wagt, die Chauffeure in Schutz zu nehmen gegen den Verdacht, sie seien samt und sonders gelblichgelbes Gesindel, wo eine ehrliche Chauffeurzeitung es wagt, die Arbeiterheute der Chauffeure gegen die gelben Angriffe der Chauffeurfeinde zu verteidigen, da sammelt sich das holde Geschwisterpaar der kapitalistischen und der von den Unternehmern ausgehaltenen Chauffeurzeitungen und verpöfelt mit seiner verwesenden Moral die reine Luft. Da die „Allgemeine Chauffeur-Zeitung“ uns nicht in ihren laudischen Abgrund ziehen kann, greift sie hinter Hand, rechter Hand in den Morast und bombardiert uns damit. Aber es wirft sich schlecht nach oben, wo wir stehen, alle „Vorberfränge“ fallen auf den Spender in der Niederung zurück. Ihr könnt euch denken Kollegen, wie die „Allgemeine Chauffeur-Zeitung“ aussieht — aber wir haben nichts dagegen, wenn sie auch in Zukunft anläßt des richtigeren „Allgemeine“ als erstes Wort im Titel „Allgemeine“ beibehält. Sie braucht nicht zur Selbsterkenntnis zu kommen, der unfreiwillige Humor ist immer besser als der zusammengeliefene. Die „Allgem. Chauffeur-Ztg.“ schreibt:

„Eine Kampforganisation sind wir nicht und wollen wir auch nicht sein.“

Nachdem das Bombardement uns unberührt ließ — rein ringen wir uns durch zu unserem reinen Ziel — übersteigt sich die „Allgem. Chauffeur-Ztg.“ selbst, wie dies Jital beweist. So lange es organisierte Arbeitergruppen gibt, haben sie alle mit mehr oder minder Berechtigung die Lösung „A m p“ auf ihre Fahne gesetzt. Selbst die notorischen Arbeiterverräter, die Selben, verteidigen sich wütend gegen die Behauptung, sie verzichteten freiwillig auf den Kampf. Diese abgrundtiefe Moral wuchs erst mit einer so naturwidrigen Vereinigung, wie die „Frankfurter“ (Chauffeure natürlich, nicht Würste). „Verehrte Herrschaften... es zwingt mich ein Grund dazu (nämlich die Herrschaften anzuwinkeln, die Chauffeure als Menschen zu behandeln. N. d. „C.“), welcher gerade genug zu denken gibt. Die Sozialdemokratie (I. „Nachtrag, ich hör dich laufen“). Das ist keine Dummeit mehr, sondern raffinierte Berechnung auf die Angst des Ochsen vor dem roten Teufel. N. d. „C.“, die, wie sie angeblich, schon 7000 Berufschauffeure in ihren Gewerkschaften (I) organisiert hat, (Hilfs- und Transportarbeiterverband, Eich Berlin) geht wieder auf Agitationsreisen und verendet ihre Werbestriften nach allen Städten. Das Organ des genannten Verbandes, der „Courier“, froßt von gemeinen und niederträchtigen Angriffen auf unsere Vereine, die, was den Herren vom „Courier“ nicht in ihren Kram paßt, einen friedlichen Charakter tragen; einige der dort organisierten Chauffeure führen ebenfalls in dem betreffenden Organ eine gemeine Sprache gegen ihre frühere Herrschaft. Soll auch in die Chauffeurvereine dieser ungerade und aufreizende Klassenhaß und Klassenkampf hineingetragen werden? Ich glaube, diese Frage ruhig verneinen zu können. Unsere Vereine sind dazu da, das Ständebewußtsein (I) zu heben, die Kollegialität zu fördern (hier verzieht er die Pflege der Hundedemut, die doch Vorbedingung des „Frankfurter“ Ständebewußtseins ist. N. d. „C.“), gemeinsame Eingaben einzureichen, den Kollegen bei strittigen Klagen (nicht wenn er recht hat! N. d. „C.“) Rechtsbeistand zu gewähren, in Not geratene Chauffeure zu unterstützen usw. Eine Kampforganisation sind wir nicht usw. Wir wollen in Frieden mit unserer Herrschaft verhandeln (wir wollen's, verehrte „Frankfurter“, mit euch verhandelt kein Arbeitgeber, ihr müßt betteln und bitten. N. d. „C.“) und mit guten Worten das zu erreichen suchen (ja sucht nur. N. d. „C.“), was andere durch Kampf zu erreichen glauben. Wir sind heute noch auf dem Standpunkt, daß ein guter Chauffeur auch dementisprechend behandelt und bezahlt wird.“

Ein guter Chauffeur wird auch gut bezahlt? Ei ei, verehrte „Frankfurterin“, dann sind wohl alle Kollegen, die keine gut bezahlten Stellungen

haben, keine guten Chauffeure? Das war einmal ein Wort zur rechten Zeit. Die „Allgemeine Chauffeur-Zeitung“ sagt

„alle Chauffeure sind schlechte Chauffeure, die keine gut entlohnte Stellung erbetteln können.“

Wenn die Chauffeure diesen Schimpf auf sich sitzen lassen, dann haben sie ihn verdient, haben sie ihn nicht verdient, dann werden sie allen Klimbimbvereinen und ähnlichen Gebilden der „Frankfurter“ Schweifwedeleihrung den Rücken kehren und treten einmütig dem Deutschen Transportarbeiter-Verband bei.

Die Sektion Chauffeure im Deutschen Transportarbeiter-Verband erklärt nicht den Chauffeur für schlecht, der einen Hungerlohn erhält, schlecht ist nur die „Herrschafft“, die sich nicht schämt, schlechte Löhne zu zahlen.

Damit ist das Geschwafel abgetan. Warum aber überhaupt dieser lahme Sufarenritt gegen uns? Nun, die Herrschaften waren wieder einmal herabgestiegen, um „gute“ Chauffeure zu — prämiieren. Es wurde ein Haufen Chauffeure „prämiert“, die so „gut“ waren, 2, 4 oder 6 Jahre bei einer Herrschaft auszuhalten. Gute Kassebunde, fette Ochsen und dicke Bahns prämiert man, ein guter Chauffeur leistet gute Arbeit und verlangt guten Lohn und gute Behandlung — und damit ab und zur Fuß.“ Im übrigen halten wir nach wie vor die Prämierung der Chauffeure für eine Selbstprämierung den Herren — dafür, daß sie zwei (!) und mehr Jahre in ihrem Chauffeur wenigstens nach außen hin den Menschen seien. Wie die Dinge heute liegen, werden sich die Chauffeure der sogenannten Auszeichnung nicht leicht entziehen können, die Zersplitterung ihrer Kräfte durch die Frankfurtereien usw. macht es den Chauffeuren heute noch unmöglich, überall ihr Menschenwürde zu wahren. Diese Anerkennung der Notlage der Chauffeure heißt aber noch nicht, über einen Jederorden in veräufte Delirien ausbrechen, wie es z. B. die „Allgem. Chauffeur-Ztg.“ macht.

Dabei ist der Jubel über die widersprechende „Ehrung“ noch nicht einmal echt. Wer zu lesen versteht, dem klingt der Jubel bleichen und hoch — Schüchternen Vorstellungen drängen sich zwischen die Fingergeläute: man bittet um bessere Behandlung — sollen die Frankfurter doch nicht alle „gute“ Chauffeure sein (d. h. sollen sie nicht alle gute Herrschaften haben, trotz der Prämierung)?

Mein diese Selbstbestimmung hält nicht lange an. In den nächsten Zeilen ist man schon wieder oben auf. Da steht wortwörtlich zu lesen:

„Wir selbst zählen uns mindestens zu den mittleren Beamten und verlangen auch eine dementsprechende Behandlung und Belohnung.“

Einzig in der Tat. In der vorübergehenden Nummer der „Allg. Chauffeur-Ztg.“ waren die Leute, die an der Strippe sitzen, schon zufrieden, wenn sie nicht mit den Kunden in einer Linie rangieren, und jetzt wollen sie gar mittlere Beamte werden. Unberechenbar immer los. Sollten die Frankfurter in Unkenntnis sein, so wollen wir brüderlich helfen. Jrgendwo in deutschen Landen wurde dieser Tage ein Mann zum Denkmalrat ernannt, wir ernennen hiermit feierlich alle die es angeht zum fünften Wagenrad. — Nicht Rat. —

Chre dem Chre gebührt. Doch genug des Zeitvertriebs. Wir fragen alle Kollegen, denen noch nicht die Augen verleiern und das Gehirn unnebelt ist:

„Ist es nicht ein Trauerspiel, daß sich unter der aufgedunnenen Phrase von der Wahrung des Ständebewußtseins in allen Klimbimbvereinen der Chauffeure abspielt? Und diese Herren, denen die wirtschaftlichen Zusammenhänge ein Buch mit sieben Siegeln ist, wagen den Deutschen Transportarbeiterverband zu schmäheln. Wir wollen unser Geld nicht für 200 000 Transportarbeiter, die keine Chauffeure sind, hinauswerfen, sagt die „Allg. Ch-Ztg.“. Ach die liebe Unschuld — wenn die 200 000 Transportarbeiter auf uns Chauffeure warten sollten, dann stände es schlecht, miserabel um den Transportarbeiterverband. Verehrte Frankfurterin, wenn wir uns im Deutschen Transportarbeiterverband organisieren, so deshalb, weil wir ertzen wissen, daß die Solidarität von 200 000 Transportarbeitern (und im Kolossal von 2½ Millionen freigewerkschaftlich organisierten Arbeitern) ein wirklich hoher Rückhalt bedeutet, während ihr euch an Bieranstrephen belastet. Zum andern halten wir es für die sittliche Pflicht jedes Menschen und dazu zählen wir auch die Chauffeure, seine bescheidene und schwache Kraft in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen. Nichts sind wir aus uns selbst. Was wir sind, danken wir der Zusammenarbeit der Generationen, die vor uns wirkten und die den Weg rodeten, auf dem wir weiter arbeiten. Hätten nicht die Millionen Arbeiter, die keine Chauffeure waren in jahrzehntelangen Kampf (Kampfs) uns vorgearbeitet, dann könnten ihr Frankfurter nicht euer „Ständebewußtsein“ pflegen, dann ständen wir alle samt noch in der Zeit, wo die Herrschaften Schwelgen und unter ihrem Fenster der Eton des Fronvogies schwirren.“

Und ohne Zusammenwirken der Millionen, die keine Chauffeure sind, hättet ihr heute nicht einmal das Recht, den blödsinnigen Frankfurter Verein zu gründen und könntet nicht für das heilige Recht eintreten, euch prämiieren zu lassen und einen eigenen Stammtisch zu haben.

Mit den letzten beiden Forderungen erschöpft sich ja euer Ständebewußtsein, wenn ihr etwa nicht doch noch den fünften Wagenrad — beanspruchen solltet. Wir im Deutschen Transportarbeiterverband aber sind Menschen, die als Menschen und für die Menschheit leben wollen. Deshalb sind wir sicher:

Die Zukunft ist unser. Ihr alle, die ihr im blöden Ständebüchel befangen seid, seid Steine auf unserem Weg, Steine, die der Baumeister verwirrt. Wollt ihr mitwirken am Bau der Zukunft, dann kommt zu uns:

Sinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband!

Berlin. Das Kammergericht hat eine bedeutsame Entscheidung gegen den Chauffeur H. aus Hannover gefällt. H. war vom Schöffengericht und von der Strafkammer zu einer erheblichen Strafe auf Grund des § 230 des Strafgesetzbuchs wegen gefährlicher Körperverletzung und wegen Zuwiderhandlung gegen eine Oberpräsidialpolizeiverordnung vom 1. September 1906 verurteilt worden, weil er an einer Straßenkreuzung in Hannover mit seinem Automobil eine Frau überfahren und verletzt hatte. Es war festgelegt worden, daß er ein anderes Automobil überholen wollte und daher ungewöhnlich schnell gefahren sei. Nach § 17 der Oberpräsidialpolizeiverordnung vom 1. September 1906 sollen die Automobilfahrer nur mit solcher Geschwindigkeit fahren, daß Unfälle vermieden werden; sie sollen insbesondere an Straßenkreuzungen sofort oder aber nach einer Zurücklegung einer Strecke von 5 Metern anhalten können. H. sei mit solcher Geschwindigkeit gefahren, daß er ein Automobil selbst nach Zurücklegung einer Strecke von 15 bis 20 Metern nicht zum Stehen habe bringen können. H. habe fahrlässig gehandelt und durch seine Unvorsichtigkeit und Unachtsamkeit ein beklagenswertes Unglück herbeigeführt. Diese Entscheidung fand H. durch Revision beim Kammergericht an, welches indessen die Revision als unbegründet zurückwies und u. a. ausführte: Die Oberpräsidialpolizeiverordnung vom 1. September 1906 bestude nach dem Gesetz vom 3. Mai 1909 über den Verkehr mit Kraftwagen nicht mehr zu Recht. Zuerst behandelte man die Reichswehrmilitäre der Kraftwagen in der beweglichen Form der Polizeiverordnung. Nachdem Erfahrungen gesammelt worden waren, ergab das erwähnte Reichsgesetz. Die Beurteilung des Angeklagten erscheine mitbin auf Grund des § 230 des Strafgesetzbuchs und des § 21 des Reichsgesetzes vom 3. Mai 1909 gerechtfertigt.

Chauffeure sind ohne Rücksicht auf die Höhe des Lohnes invalidenversicherungspflichtig. Nach der Gewerbeversicherungsordnung sind Arbeiter und Gehilfen ohne Rücksicht auf die Höhe des Lohnes invalidenversicherungspflichtig, Wertmeister und Angestellte in ähnlich gehobener Stellung dagegen nur bis zum Einkommen von 2000 Mark pro Jahr. Es tauchte nun die Frage auf, ob nicht auch ein Chauffeur sich in einer ähnlich gehobenen Stellung wie ein Wertmeister befindet. Diese Frage wurde vom Oberversicherungsamt Frankfurt a. M. verneint und zur Begründung ausgeführt:

„Chauffeure gehören meistens dem Stande der Maschinenflosser an. Verlangt wird von ihnen die Kenntnis der maschinellen Einrichtungen des Fahrzeuges, die Fähigkeit, einfachere Reparaturen auszuführen und das Fahrzeug sicher zu lenken. Ueber eine gewisse theoretische und praktische Ausbildung haben sie sich, wie jeder Lenker eines Kraftfahrzeuges, in der Regel von Ingenieuren der Dampfmaschinenbauvereine auszuweisen. Diese Ausbildung und Tätigkeit rückt sie indessen noch nicht in eine wirtschaftliche oder soziale Stellung, welche die eines Arbeiters oder Gehilfen wesentlich überträgt. Sie pflegen, wenn sie keine Stellung als Chauffeur haben, ihre frühere Tätigkeit als Maschinenflosser wieder aufzunehmen. Hiernach gehören Chauffeure zu den Gehilfen im Sinne der Reichsversicherungsordnung und sind ohne Rücksicht auf die Höhe ihres Einkommens versicherungspflichtig.“

Das gleiche dürfte aber auch auf die Kutscher-Chauffeure zutreffen.

Dresden. Am Mittwoch, den 2. April, tagte eine Mitgliederversammlung der Chauffeure aller Branchen. Es wurde Stellung genommen zu der am 16 und 17. April in Berlin stattfindenden Konferenz deutscher Berufsautomobilfahrer. Dazu nahm der Kollege Panofca zu längeren Ausführungen das Wort und erläuterte den Zweck und die Aufgaben, die die Konferenz erheben wird. Gewählt wurden 2 Delegierte. Von den Droschkenführern Kollege Fahbusch und von den Privat- und Geschäftschaffuren Kollege Müller. Ferner nahm man Stellung zur Wahl einer Karambolagekommission. Kollege Fahbusch und Panofca erläuterten das Ziel und die Aufgabe dieser Kommission. Es soll dadurch verhütet werden, daß bei an sich ausschließlichen Fällen, bei welchem der Chauffeur selbst die Schuld trägt, nicht noch ein langer Prozeß geführt wird. In solchen Fällen wird ein Vergleichen angebahnt werden, so daß die mitunter hohen Prozeß- und Rechtsanwaltskosten gepart werden. Bei Fällen aber, bei denen der Chauffeur die

Schuld zweifellos nicht trägt, soll die Kommission Maßnahmen treffen, die geeignet sind, dem Kollegen zu helfen, daß er sein Recht erlangt. Gewählt wurden in diese Kommission die Kollegen: Lohner, Wehnert, Fischer und Külle. Vertreter sind dadurch die Droschken-, Last- und Geschäftschaffere. Dazu soll in der demnächst folgenden Versammlung auch ein Privat-Chauffeur gewählt werden. Der Vorschlag, daß die nächste Versammlung zu agitatorischen Zwecken ausgenutzt werden und dieserhalb öffentlich sein soll, fand Zustimmung. Nach einer Aufforderung an die Kollegen, jede Gelegenheit, um für unsern Verband zu agitieren zu benutzen, immer neue Mitglieder anzunehmen, um auch den letzten der uns fernstehenden heranzuziehen, war Schluß der interessanten Versammlung.

Frankfurt a. M. Die „Freb“ (Frankfurter Elektromobil-Droschken-Gesellschaft) auf dem Kriegsspab. Während anscheinend die Kraftdroschkenvereinigung durch das einmütige Vorgehen der bei ihren Mitgliedern beschäftigten Fahrer von ihrem Vorhaben, letzteren einen einseitig ausgearbeiteten Vertrag vorzulegen, abgelenkt ist, versucht nun die „Freb“, ein Tochterunternehmen der Wagenfabrik Krud, durch einen Willkürakt der Kraftwagen Art die Fahrer in ihrer freien Willensbestimmung zu hindern. Während in allen Kraftdroschkenbetrieben Frankfurt ein fester Lohn von 2 Mk. pro Tag gezahlt wird, zahlt die kapitalfräufige Erwerbsgesellschaft „Freb“ nur 1,43 Mk. pro Tag. Nach uns vorliegenden Unterlagen verdienen die Fahrer in einer Woche folgende Löhne inklusive „Gewinnanteil“, wie es so schon in der Arbeitsordnung heißt: 17,93, 17,56, 19,47, 21,13, 18,79, 23,93, 22,04, 19,93, 16,77, 21,58, 22,80, 18,76, 20,35 Mark! Wohlgerichtet: bei 7-tägiger Beschäftigung! Hinzu kommt, daß von diesen „fürstlichen“ Einkommen noch Beiträge für die Sozialversicherung, ferner Kleidergeld, sowie für Station abgezogen werden, das ergibt zusammen einen Gesamtabzug von 3-4 Mk. pro Woche, so daß den Fahrern ein Nettoverdienst von 14 bis 20 Mark verbleibt. Bei solchen Löhnen erscheint es daher verständlich, wenn die Kollegen suchten, so schnell wie möglich den „Freb“-Gleichschritten zu entzinnen und sich andere Verdienstmöglichkeiten zu suchen. Es ist nun von einzelnen Fahrern vorgekommen, daß sie während ihrer Dienstzeit Unterricht im Fahren von Kraftwagen mit Verbrennungsmotor nahmen. Gewiß nicht richtig. Hätten die Kollegen dies doch in ihrer dienstfreien Zeit getan. Der beregte Umstand gab nun der Gesellschaft resp. ihrem „forschen“ Geschäftsführer Roth Veranlassung, den Fahrern folgenden Vertrag vorzulegen:

Anhang zur Arbeitsordnung.
Erklärung! Der Unterzeichnete bei der Frankfurter Elektromobilgesellschaft m. b. H. angestellte Elektromobil-Fahrer verpflichtet sich, von Tage der Unterzeichnung dieses Revers für die ganze Dauer seines Anstellungsverhältnisses außer dem ihm dienstlich zugewiesenen Kraftfahrzeug sowohl innerhalb der Dienstzeit als auch in seiner dienstfreien Zeit kein anderes Kraftfahrzeug, gleichviel ob mit elektrischem Antrieb oder mit Verbrennungsmaschine, als Selbstlenker zu führen. Er verpflichtet sich, im Falle der Zuwiderhandlung der Frankfurter Elektromobilgesellschaft m. b. H. eine Vertragsstrafe in Höhe von 30 Mark in bar bezw. Ausrechnung zu zahlen.
 Der Unterzeichnete erklärt ferner, für sich und seine Rechtsnachfolger vorbehaltlos auf alle Ansprüche zu verzichten, die etwa aus Anlaß eines Unfalles, welcher aus vertragswidrigem Verhalten entstanden ist, gegen die Frankfurter Elektromobil-Betriebsgesellschaft m. b. H. hergeleitet werden können.
 Frankfurt a. M., den 3. März 1913.

(Unterschrift.)
 Zur Ehre der Kollegen sei gesagt, daß sie diesen Anbelungsvertrag — außer drei Kollegen — zu unterzeichnen verweigerten. Eine sofort stattfindende Versammlung beauftragte die Verbandsleitung, bei der Geschäftsleitung vorstellig zu werden und die Zurücknahme der Konkurrenzklausele zu verlangen. Der Geschäftsführer Roth erklärte, allein nichts unternehmen zu können. Die Organisation sollte die Wünsche schriftlich formuliert einreichen, damit sie den Gesellschaftern vorgelegt werden können. Das geschah am 7. März. Als am Samstag, den 29. März, noch keine Antwort erfolgt war, legte sich die Verbandsleitung telefonisch mit der „Freb“ in Verbindung. Er, Roth, erklärte lakonisch, daß die Organisation eine Antwort überhaupt nicht bekommen würde, weil die Gesellschaft es ablehnt, mit derselben zu verhandeln. In der Zeit aber, die zwischen der schriftlichen Überreichung der Forderungen und dem Schlußakt der Ausfertigung von 7 Mann — lag, wurde nun in der Herrn Roth eigenen Art versucht, den Fahrern den Anbelungsvertrag in anderer, weniger auffälliger Form zu servieren, indem die 30 Mk. Konventionalsstrafe in die famose Arbeitsordnung, zwischen sonstigen Bestimmungen einrängiert wurden. Diese neue Arbeitsordnung wurde nun wiederum am Montag, den 31. März, den Kollegen vorgelegt. Aber auch diesmal blieben die Kollegen fest! Daraufhin wurden diejenigen, die die Unterschrift verweigerten, entlassen. Nimmere versucht die Firma durch Ineranz im „General-Anzeiger“ und anderen Blättern, durch Einstellung von Lehrlingen stadtkundige, gutempfohlene Kutscher, den Betrieb bald wieder flott zu machen. Sonst bedürfte es doch immer einer Zeit von 3-4 Wochen, bis die Aushängigkeit der Führerscheine erfolge. Herr Roth war aber schon auf dem Polizeipräsidium; jedenfalls um zu erwirken, daß von dieser Regel abgesehen wird. Wir sind neugierig, ob das Polizeipräsidium sich insoweit der Kapitalgesellschaft „Freb“ dienbar machen wird, unbekümmert darum, ob die so „ausgebildeten“ Fahrer nach Schreden des Verkehrs werden. Unserer Ansicht nach wäre dies unverantwortlich und geeignet, den ge-

rechten Zorn nicht nur der übrigen Frankfurter Chauffeure, sondern auch jedes ehrlich denkenden Frankfurter Bürgers wachzurufen.

Von den 7 ausgesperrten Kollegen hat bereits einer schon anderweitig Stellung gefunden. Von den in Frage kommenden waren 5 gezwungen, die Hilfe des Gewerbegerichts in Anspruch zu nehmen, weil die Gesellschaft verweigerte, die Hälfte der Lehrgeld — 30 Mark — herauszugeben. Der Lehrvertrag steht nämlich vor, daß die Herauszahlung erfolgt, wenn der Fahrer nicht vor Ablauf eines Dienstjahres den Betrieb verläßt. Die Fahrer haben nun aber nicht selbst den Betrieb verlassen, sondern wurden von der Gesellschaft hinausgejagt, weil sie sich nicht in ihrer freien Selbstbestimmung von der Gesellschaft knebeln lassen wollten. Unserer Ansicht nach kann das Gewerbegericht gar nicht anders entscheiden, als daß den Fahrern die 30 Mark zugesprochen werden.

Die weitgehende Solidarität ist den ausgesperrten Kollegen sicher. Bedauerlich ist nur, daß drei Kollegen den „Vertrag“ unterschrieben haben. Denselben muß das Verlechte ihres Standpunktes klar gemacht und sie veranlaßt werden, daß sie ebenfalls sich mit ihren hinausgeworfenen Kollegen solidarisch erklären. Nur so kann der Gesellschaft „Freb“ klar gemacht werden, daß es ihr gar nichts angeht, was die Fahrer in ihrer freien Zeit machen. Die Kraftwagenfahrer sind keine Knecht!

Ein Reich und eine Scharfmacherorganisation.

Uebertönt von den Ereignissen in der sogenannten großen Politik, verschleiert hinter den Weterndolken der Militärvorlage hat sich die Vereinigung der beiden großen Unternehmerorganisationen vollzogen.

Die Hauptstelle deutscher Arbeitgeberverbände und der Verein deutscher Arbeitgeberverbände haben soeben ihre Verschmelzung beschlossen. Die Gründungsverammlung der neuen Zentralorganisation, die den Namen „Vereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände“ erhalten soll, hat ebenfalls schon stattgefunden.

Mit diesem Schritt haben sich rund 58 000 Unternehmer zur einheitlichen Organisation zusammengeschlossen. Die Bedeutung der beiden Gruppen, die jetzt verschmolzen worden sind, zeigt uns die folgende kleine Zusammenstellung:

Organisationsgruppe	Reichs-	Landes-	U. Orts-	Zahl der Bezirke	Arbg. verbände	beschäft. mitgl. Arb.
Verein deutscher Arbeitgeberverb.	16	14	21	50 000	1 900 000	
Hauptstelle deutsch. Arbeitgeberverb.	13	13	9	6 664	1 092 789	
Zusammen	29	27	30	56 664	2 992 789	

Es wäre töricht, die Richtung der Entwicklung, die sich in diesem Zusammenschluß ausdrückt, unterschätzen zu wollen. Der Zusammenschluß gleichartiger Kräfte liegt im Zuge der Zeit. Wenn die Arbeitgeber einig werden, dann müssen die Arbeiter sich zu einer unlöslichen Masse zusammenschließen!

Samburg. Branche Kraftwagenfahrer. Versammlung am 18. März. Tagesordnung: Die am 16. und 17. April 1913 in Berlin stattfindende Konferenz der Automobilfahrer und die Wahl der Delegierten hierzu.

Kollege Albrecht gibt die vom Vorstand eingegangenen Bestimmungen über die in Berlin stattfindende Konferenz bekannt. Danach haben die Samburger Kraftwagenfahrer 3 Delegierte zu wählen, außerdem wird Albrecht delegiert. 1 Delegierter, Kollege Charpenier, ist bereits von der Gruppe Privat- und Geschäftschaffere gewählt, deshalb sind von uns, den Kraftdroschkenfahrern, noch 2 Mann zu wählen. Albrecht führt aus, daß außer Berufsfragen voranschichtlich die Hauptpflicht ein Hauptpunkt der Tagesordnung werden wird und bittet bei der Diskussion hierauf Bezug zu nehmen. In der nunmehr einsetzenden lebhaften Debatte wurden folgende Punkte den zu wählenden Delegierten mit auf den Weg gegeben: Forderung von Beurlaubung an Handwagen und starken Forderung von obligatorischer Einführung des Verbots von Fahren über 12 Stunden in einer Tour. Bezüglich der Hauptpflicht ging die Meinung dahin, daß die Samburger Kollegen, wenn dies erforderlich, einer kleinen Erhöhung der Beiträge zustimmen würden. Nebenbei wird verlangt, daß die Paragrafen besser ausgearbeitet werden. Nachdem weitere interne Angelegenheiten erledigt, wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

Nürnberg. Seit geraumer Zeit stehen die beiden Automobilgesellschaften „Automobil-Droschken-Vereinigung“ (Telephon 1006) und die „Automobil-Droschken-Gesellschaft m. b. H.“ (Telephon 7000), beide in Nürnberg, im heftigsten Konkurrenzkampf miteinander. Jede Gesellschaft macht riesige Reklame für ihre „vorzüglichen Fahrzeuge“, das Publikum soll bald von dieser, bald von jener Seite herbedient werden. Dazwischen prozessieren beide Gesellschaften miteinander und darauf folgen prompt einseitige gerichtliche Verfügungen, Vergleiche und wie die

Dinge alle heißen. Wir reben selbstverständlich nicht drein in solche Disharmonien zwischen Unternehmern und wegen uns können beide Gesellschaften bis zur Behauptungslosigkeit in der Öffentlichkeit streiten, wenn sie es so für taktvoll und für den Beruf förderlich halten. Es gibt ja verschiedene Zustände auf dieser Welt. Aber etwas zwingt uns doch, zu dem Kampf Stellung zu nehmen und das ist der Umstand, daß man sich nicht scheute, in den Eingeländnis und sonstigen Zeitungs-Belannmachungen die angestellten Chauffeure teils zu loben und andererseits als Truntenbolde hinzustellen, wie das leider die „Automobil-Droschken-Gesellschaft m. b. H.“ getan hat. Während diese Gesellschaft, deren Hauptteilhaber Herr Josef Ehrenwinkler ist, damit Reklame machte, daß sie nur langjährige und zuverlässige Chauffeure beschäftige, bemerkte sie nebenbei, daß sie erst kürzlich drei Chauffeure wegen Trunkenheit im Dienst sofort entlassen habe. Die gegnerische Gesellschaft, die „Autodroschken-Vereinigung“ nahm von diesen Bemerkungen selbstredend Notiz und wünschte von ihrer Konkurrenz die Namen der drei entlassenen Chauffeure, damit man sie durch Nichtwiederernennung strafen könne. Die Antwort blieb aber Herr Ehrenwinkler schuldig und erst als sich der Vorstand der Autodroschken-Vereinigung an den Stadtmagistrat direkt um Auskunft wandte, erhielt der zweite Vorgeher im öffentlichen Fuhrwerk, Herr Georg Rißmann, unterm 6. März 1913 das folgende Schreiben:

Z. B. 3. 15 890/2. Nürnberg, d. 6. März 1913. Stadtmagistrat Nürnberg.

An den zweiten Vorgeher im öffentlichen Fuhrwerk, Herrn Georg Rißmann, hier.
 Zum Schreiben vom 5. März 1913.
 Die drei Chauffeure, welche nach Mitteilung der Automobil-Droschken-Gesellschaft m. b. H. wegen angeblicher Trunkenheit im Dienst entlassen worden sind, heißen Johann Meißel, Michael Stahl und Georg Fuchs.

gez. Bräutigam. Bauer.
 Die Autodroschken-Gesellschaft m. b. H., Inhaber Herr Josef Ehrenwinkler, hat also tatsächlich dem Stadtmagistrat Nürnberg Mitteilung von angeblicher Trunkenheit der Chauffeure gemacht und damit den Ehrenkampf derselben erschwert. Herr Ehrenwinkler weiß doch zu gut, wie rasch man seitens der Behörden mit Entziehung des Fahrrechts zur Hand ist und gerade darum bleibt uns sein Vorgehen unverständlich. Im bürgerlichen Leben kann man derartige Meldungen an Behörden auch anders nennen und wir werden fast in unserer Anschauung dadurch noch bestärkt, weil sich Herr Ehrenwinkler entschieden weigerte, die Namen der drei Geächteten der „Autodroschken-Vereinigung“ auf ihr besonderes Verlangen hin zu nennen. Unter den Chauffeuren Nürnberg sind die drei Meißel als nur gute Fahrer bekannt und man weiß auch, daß Meißel und Fuchs ihre Entlassung freiwillig nahmen. Wenn man dazu die folgenden Zeugnisse liest, die Herr Ehrenwinkler den drei Leuten ausstellte und die gerade das Gegenteil von der Meldung an den Stadtmagistrat beweisen, dann kann man sich erst ein Bild von dem Verhalten mancher Arbeitgeber machen und von den Zuständen, unter welchen die Chauffeure leider noch zu leiden haben. Möge das Publikum darüber urteilen. Hier die drei Zeugnisse der sogenannten Entlassenen:

Zeugnis-Abchriften.
 Automobil-Droschken-Gesellschaft m. b. H. in Nürnberg. (Telephon 3312 und 7000.)
 Nürnberg, den 12. August 1912.

Zeugnis!
 Johann Meißel, geboren am 10. März 1873 zu Nürnberg, war bei uns vom 17. August 1908 bis heute als Droschken-Chauffeur im Dienst. Derselbe war treu und fleißig, pflog eine gute Aufführung, kann daher jedermann bestens empfohlen werden. (folgt Stempel)
 gez. Josef Ehrenwinkler.

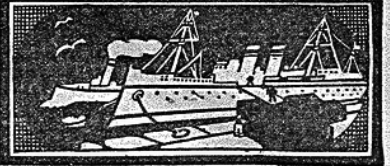
Nürnberg, den 22. August 1912.
 Zeugnis!
 Herr Georg Fuchs, geboren am 10. Juni 1876 zu Kirchdorf (Kleinheim) war vom 19. Oktober 1907 bis heute bei uns als Droschken-Chauffeur beschäftigt. Derselbe war treu und fleißig, pflog eine gute Aufführung und kann bestens empfohlen werden. (folgt Stempel)
 gez. Josef Ehrenwinkler.

Nürnberg, den 24. August 1912.
 Zeugnis!
 Herr Michael Stahl, geboren am 25. Februar 1887 zu Fürth, war bei uns vom 22. Juni 1912 bis heute als Droschken-Chauffeur im Dienst. Derselbe war treu und fleißig, pflog eine gute Aufführung und kann bestens empfohlen werden. (folgt Stempel)
 gez. Josef Ehrenwinkler.

Wenn nun die Chauffeure ihren früheren Chef wegen Verleumdung und wirtschaftlicher Schädigung durch eine unwahre Auskunft verklagen? Das kann dem Herrn teuer werden, wird ihn aber von späteren Kunstgriffen von vornherein heilen. Solche Leute können gar nicht hart genug bestraft werden.
 Daß die Ausbeutung der Chauffeure oft bis zu deren Behauptungslosigkeit betriebs wird, dafür dient ein Fall, der kürzlich in Wien passierte ist, als drastischer Beweis. In der Autotaxigasse Beitragsliste Nr. 25 spielen sich in der Nacht auf den 26. Dezember erregte Szenen ab. Der Chauffeur Johann Antonovsky war nach Mitternacht mit dem von ihm geleiteten Automobil heimgekommen und hatte dieses in der Einfahrt stehen lassen. Nach längerem Suchen fand man ihn auf dem



Hafenarbeiter



Danzig. In den „Danziger Neuesten Nachrichten“ vom 1. März 1913 fanden wir eine Notiz, die wir nicht ohne Schmunzeln lesen konnten. Die Notiz lautet wie folgt:

Der Schiffsarbeiterverein, e. V., hielt gestern seine ordentliche Mitgliederversammlung unter dem Vorsitz des Konful Sieg ab. Der Vorliegende berichtete zunächst über die Verhandlungen mit den Vertretern der Steuer im vorigen Frühjahr, die zu einer Lohnerhöhung um 6 pCt. führten. Der Bericht über die Kassensführung, der von Herrn D. Sieber erstattet wurde, ergibt, daß das Vereinsvermögen in Papieren und bar zirka 36 000 Mk. beträgt, wozu noch der halbe Besitz an der Arbeiterbaracke in Loriental im Werte von zirka 40 000 Mk. kommt. Dem Kassensührer wurde Decharge erteilt und Herr Westphal als Kassens revisor für das nächste Jahr gewählt. Angesichts des Umstandes, daß die hiesigen Steuerleute sich reichlich so gut stellen wie die Hamburger Steuerleute (Schauerleute), ist wohl zu erwarten, daß das angefangene Jahr ohne Schwierigkeit in den Arbeiterverhältnissen ablaufen wird. Ein Grund zur Erhöhung der Arbeiterlöhne liegt jedenfalls nicht vor.

Vor etwa Jahresfrist wurde den Hafenarbeitern, die damals in einer Lohnbewegung standen, erklärt, ein Unternehmerverband für diese Branche existiere nicht. Aus welchem Grunde diese Erklärung verweigert wurde, wissen wir nicht, wohl aber wissen wir, daß ein Unternehmerverband schon damals bestand, denn sonst könnte er bis heute nicht so gut entwickelt sein. Vielleicht fühlte man sich damals noch nicht stark genug, der Organisation Steine in den Weg zu stellen, heute ist dies die liebste Beschäftigung des Unternehmers. An den Kollegen liegt es, dafür zu sorgen, daß wir über diese Steine nicht stolpern. Kollegen, lernt aus dem Bericht der „Schiffsarbeiter“, lernt auch ebenso eine frumme Organisation aufbauen. Ihr seht, daß diese Leute sich unbekümmert um ihre Religion eine frumme wirtschaftliche Organisation schaffen. Sie gehen alle zusammen, ob Christ, Heide oder Jude. So müssen es auch die Arbeiter machen. Sie gehören in eine Organisation, ganz gleich, welchen Glaubens sie sind, in den Deutschen n Transportarbeiterverband. Darum organisiert und agitiert! Noch ist es Zeit, es rühre sich der Mann.

Danzig. Dem Bericht der Danziger Reederei-Aktiengesellschaft entnehmen wir, daß diese im Jahre 1912 einen Gewinn eingebracht hat, der es ihr möglich machte, an ihre Aktionäre eine Dividende von 20 pCt. zu verteilen. Mit diesem Prozentsatz dürfte die Reederei einen Rekord aufgestellt haben, der vorbildlich für ihre Weiterentwicklung werden soll. Aber nicht allein diese 20 pCt. — oder 100 000 Mk. rund — an die Aktionäre ist der alleinige Gewinn, es kommen noch 47 928,32 Mk. für Abschreibungen auf Dampfer, 37 619,57 Mk. zum Reservefonds und für Restenerneuerungen 20 000 Mk., so daß der Höhegewinn 205 547,89 Mk. ausmache. Rechnet man aber noch hinzu, daß außer diesem Gewinn noch die Verwaltungskosten usw. mit 218 576,08 Mk. mit herausgerechnet worden sind, so macht das zusammen eine Einnahme von 424 123,97 Mk. Da das Aktienkapital dieser Gesellschaft nur 500 000 Mk. ausmacht, so sind 85 pCt. des Kapitals in einem Jahre herausgewirtschaftet worden. 85 pCt. Gewinn! Und was haben die Hafenarbeiter und Seeleute davon? Die Seeleute, welche angestrengt auf den Schiffen — sei es auf See, sei es an Land — arbeiten müssen, um diesen Nischenwert zu schaffen? Was haben die Hafenarbeiter davon, die sich abrackern müssen, um nur so viel zu verdienen, das nackte Leben zu fristen?

Aus dem Bericht des Schiffsarbeitervereins zu Danzig entnehmen wir, daß die Zulage an die Hafenarbeiter 6 pCt. ausmache und daß durch diese Zulage kein Grund für die Hafenarbeiter vorhanden wäre, unzufrieden zu sein und daß deshalb keine Störungen im Betriebe zu befürchten wären.

Die Seeleute Danzigs verlangten im Herbst 1912 eine Lohnzulage und Verbesserungen in Arbeitsweise, Bekleidung u. a. m. Die Reederei antwortete nicht. Aber sie hängten im Feuerbüro aus, daß die Monatsbezahlung ab 1. Januar 1913 auf 68 Mk. monatlich steigen solle. Also eine Zulage von 4 1/2 pCt. Also für die Aktionäre 20 pCt., für die seemannischen Arbeiter 4 1/2 pCt. und für die Hafenarbeiter 6 pCt., das ist die ausgleichende Gerechtigkeit in unserer heutigen Weltordnung. Die Wien bekommen den Honig nicht, den sie erzeugen, sondern nur den Zuckersirup, der weil der Honig für die nichtstuhenden Drogen bleibt.

Hamburg. Verrottetes Material. Der Schauermann N. P., der im Raum des Dampfers „Kendburg“ mit dem Verkaufen der Ladung beschäftigt war, ist infolge Brechens eines Strappes durch herunterfallende Säcke getroffen und so schwer verletzt worden, daß sein Transport nach dem Hafentrankenhaus erforderlich wurde.

W. hat seinen Tod durch Ertrinken gefunden. Bis jetzt hat man auch seine Leiche nicht gefunden.

Die Hamburger Hafengewaltigen auf dem Sklavengang. Die Hafengewaltigen suchen auf jede nur erdenkliche Weise die freien Gewerkschaften zu schwächen, und es ist ja allgemein bekannt, daß sie die sogenannten „nationalen“ Arbeitervereine auch zu dem Zweck gebrauchen. Da dürfte es denn interessieren, wie sie jetzt wieder versuchen, den freien Gewerkschaften Mitglieder abwendig zu machen. Eine Anzahl organisierter Hafenarbeiter erhielt durch die Post folgendes Schreiben:

Hamburger Hafenarbeiter-Zentrale.
Sehr geehrter Herr!
Von befreundeter Seite erhalten wir Ihre Adresse und erlauben uns, Sie auf die hier eingetragene Hamburger Hafenarbeiter-Zentrale aufmerksam zu machen.

Wir stehen im Gegensatz zum Deutschen Transportarbeiterverband nicht auf einseitig parteipolitischen, auch nicht auf sozialdemokratischem Boden.

Der „Deutsche Transportarbeiterverband“ hat die Kontraktarbeiter aus seinen Reihen ausgeschlossen; er will auch diesen Ausschluss nicht zurücknehmen und degradiert dadurch den Kontraktarbeiter in den Augen seiner Verbandsangehörigen zum Menschen zweiter Klasse. (Lüge. Red.)

Im wirtschaftlichen Interesse der Kontraktarbeiter liegt es, nur, sich fest zusammenzuschließen, um auf diese Weise einen Ball zu bilden gegen die Verdrängung und die Verarmlichmachung durch den sozialdemokratischen Deutschen Transportarbeiterverband.

Unsere Aufgabe soll es sein, die wahren Interessen der Hamburger Hafenarbeiterschaft zu pflegen und ihr nicht durch hochtönende Phrasen und ausschweifliche Versprechungen das fester und schwer verdiente Geld für ungeheuer hohe Beiträge, die in der Hauptsache für ausschweifende Circuits und Verwaltungskosten (die Verwaltungskosten der Hafenarbeiterzentrale) kosten gar nichts, die Unternehmer zahlen alles) Verwendung finden, aus der Tasche zu ziehen.

Wir wollen dafür sorgen, daß jedem politische und wirtschaftliche Freiheit gewährt wird. Die opferwilligen Beiträge der Hafenarbeiter sollen dem Vortennonnie der Hafenarbeiter selbst dann zugute kommen, wenn einmal Not und Sorge an die Tür klopfen sollten.

Wir bitten Sie, zu einer Besprechung freundlichst am Sonntag in unserm Bureau vorzusprechen.

Vertrauensleute des Deutschen Transportarbeiterverbandes werden es versuchen, Sie von der Besprechung zurückzuhalten, und zwar dadurch, daß man Sie vor uns gaulisch macht, auch Posten vor unserm Hause aufstellt, die Sie auch noch im letzten Augenblick zurückhalten sollen.

Nur keine Angst, kommen Sie trotzdem und gerade deswegen.

Unsere Verhandlungen hier sind für jedermann unerbittlich, denn wir wollen die Freiheit, nicht den Zwang.

Diese Einladung bitten wir zu der Besprechung mitzubringen.

Wir rechnen bestimmt auf Ihr Erscheinen und zeichnen

Hochachtungsvoll

Der Vorstand (in einer Anwendung seltener Scham wurde kein Name unter das abschließende Schriftstück gesetzt) irrlich sehr, wenn er meint, der Transportarbeiterverband würde Posten aufstellen, um seine Mitglieder von der „Besprechung“ abzuhalten. Das Schreiben berrät nur zu deutlich, wer dahinter steckt, und wird eher abschreckend wirken, denn so dummt sind die organisierten Hafenarbeiter nicht, daß sie sich die Ketten selbst umlegen. Ein Minderer fühlt, daß dieser Brief von Unternehmern geschrieben worden ist. Das genügt.

Sandendampfschiffahrt A.-G. in Hamburg. Der Glotunnel verursachte einen Gewinnrückgang von 1 824 660 Mk. im Jahre 1911 auf 1 747 659 Mk. im Jahre 1912. Mit Zinsen, Vortrag usw. stehen 1 775 263 Mk. zur Verfügung. Daraus werden 6 pCt. Dividende — 108 000 Mk. verteilt, wie im vorhergehenden Jahre. Die Tantiemen „sinken“ von 21 896 Mk. auf 21 601 Mk. Wie wir bereits im vorjährigen Bericht zum Ausdruck gebracht haben, ist der Ausfall in der Fahrerneinnahme, die durch den am 7. September 1911 eröffneten Glotunnel veranlaßt wurde, ein Leichterlicher; der mögliche Fall, daß die Jahre V sich nach und nach wieder soweit erholen würde, daß ihr Betrieb die Selbstkosten zu bedien imstande wäre, ist nicht eingetreten. Der Verkehr nach dem im Bau befindlichen Hafengebiet auf Wallersbushof hat zugenommen. Die Arbeiter werden nach und nach ihrer Arbeitsstätte zu einem billigen Ausnahmestarif befördert, der bei der langen Fahrstrecke vom Neuen Petroleumbahnhof bis zu den Elbbrücken einen Gewinn allerdings nicht abwerfen kann. Es ist aber zu hoffen, daß die in kurzer Zeit zu eröffnende regelmäßige Tagesverbindung durch eine Känglinie diesen Betrieb bei zunehmender Frequenz über den toten Punkt hinwegbringt. Die Einnahmen im Sollenführerbetrieb sind um 18 000 Mk. gegen das Vorjahr gestiegen. Die

Erträgnisse bedecken aber trotzdem nicht im entferntesten die Betriebskosten, vielmehr wird das Sollenführergeschäft den Verkehrsverhältnissen entsprechend dauernd ein verlustbringendes bleiben. Auf Kohlenkonto war gegen das Vorjahr die zum Teil durch den Streik in den Kohlengebieten bedingte erhebliche Mehrausgabe von 95 000 Mk. zu verrechnen. Bei dem Dampferekonto konnte sich die Gesellschaft, wie es im Bericht heißt, mit einer gegen das Vorjahr um 35 000 Mk. geringeren Abschreibung begnügen; die Schiffe standen nämlich mit einem angenehmen Werte zu Buch. Bei der Hochkonjunktur im Schiffbau ist die Arbeiterbeförderung nach den großen Werften eine lebhaft. Aus diesem Grunde wurden drei je 500 Personen fassende Doppeldecker, die an Größe und Maschinenstärke die jetzigen Schiffe wesentlich überlegen, in Auftrag gegeben. Die Neubauten werden innerhalb eines Jahres zur Ablieferung gelangen. Sie lehnen sich der gut bewährten Boermann-Klasse an, werden aber diesem Typ gegenüber eine Reihe von Verbesserungen zum Schutze und zur Bequemlichkeit der Fahrgäste aufweisen. Die Flotte bestand am Ende des Berichtsjahres aus 64 Schraubendampfern und einem Raddampfer, ferner aus 5 eisernen Kohlenliegern. Nach der Bilanz stehen die Dampfer mit 1 661 504 Mk. (i. B. 1 528 010 Mk. und 48 450 Mk. Dampfereinkaufkonto) zu Buch. Die Dampfereinkaufungen sind aus flüssigen Mitteln bestritten worden. Die Reserven haben eine Höhe von 1,8 Millionen Mark erreicht (bei 1,8 Millionen Mark Aktienkapital). Wenn in dem Zeitungen bei dieser Aufstellung kein Irrtum unterlaufen ist — uns selbst lag die Bilanz nicht vor — ist die Lage der Gesellschaft glänzend.

Hamburg. Vor dem Gewerbegericht klagte der Schiffsreiniger H. um einen tariflich festgelegten Nachlohn. Er wurde aber mit seiner Klage kostenpflichtig abgewiesen. Aus Grund des Lohmrats (des Hafengebietes) für den Schiffs- und Kesselreinigungsbetrieb der Hamburg-Amerika-Linie war der Schiffsreiniger H. für Arbeiten auf der Unterelbe angemommen. Er wurde mit andern Schiffsreinigern am 5. Januar d. J. mittags, per Dampfer nach der Unterelbe befördert. Dort wurde bis 5 1/2 Uhr abends gearbeitet, dann wurde den Leuten Feierabend- und Nachruhe gewährt. Am Morgen darauf wurde dann um 6 Uhr wieder mit der Arbeit begonnen. Der Kläger verlangte nun Zahlung von 4 Mk. für die Nacht vom 5. auf den 6. Januar. Im Tarif heißt es nämlich in einem Passus: „Wenn auf der Unterelbe Nachruhe gewährt wird, so wird nur die wirklich gearbeitete Zeit bezahlt, mindestens aber 4 Mk. pro Nacht.“ Auf diese Bestimmung stützte sich der Kläger und beantragte beim Gewerbegericht, ihm die 4 Mk. zuzusprechen; denn nach der Bestimmung seien sie in jedem Falle zu bezahlen, auch wenn wie hier während der Nacht nicht gearbeitet, sondern geschlafen sei. Die beklagte Firma bestritt die Berechtigung der Forderung mit dem Hinweis, daß ausdrücklich daselbst, es seien für die Nacht mindestens 4 Mk. zu bezahlen, wenn nachts gearbeitet werde; wenn nicht gearbeitet werde, könne auch keinerlei Vergütung gewährt werden. Nach dem alten Tarif sei die Zeit der Nachruhe auch nicht bezahlt, allerdings sei früher der Lohn für zwei Stunden extra vergütet. Diese Extravergütung sei für jede auf der Unterelbe zugebrachte Nacht bezahlt ohne Rücksicht darauf, ob Nachruhe gewährt oder ob durchgearbeitet worden sei. Diese Vergütung sei eine allgemeine Entschädigung für die größeren Unbequemlichkeiten gewesen, denen sich der Arbeiter im Falle der Arbeit auf der Unterelbe unterwerfen müsse. Der Vertreter des Klägers, Guft. Hähnel, erwiderte darauf, daß die Vergütung von 4 Mk. den Schiffs- und Kesselreinigern für die Nacht zustehe, einzeln, oder gearbeitet werde oder nicht. Im alten Tarif sei vorgelesen gewesen, daß für die Nachruhe auf der Unterelbe neben dem Tagelohn immer zwei Ueberstunden mit 1,20 Mk. extra vergütet werden mußten, ohne Rücksicht darauf, ob geschlafen oder gearbeitet sei. Diese Bestimmung sei nun einfach unter Erhöhung auf 4 Mk. in den neuen Tarif übergegangen. Diefen klaren Darstellungen trat das Gewerbegericht jedoch nicht bei, sondern wies den Kläger kostenpflichtig ab und stützte sich darauf, daß in dem Passus steh, nur wirklich gearbeitete Zeit werde bezahlt, indem es die Bestimmung so auslegte, 4 Mk. müsse nur unter der Bedingung bezahlt werden, daß überhaupt während der Nacht gearbeitet werde, und sei es auch nur eine kurze Zeit. Nach diesem sonderbaren Gerichtsbeschluss sind also die Schiffsreiniger gegen die Schauerleute in bezug auf die Arbeit auf der Unterelbe isoliert gestellt, obgleich der Passus in beiden Bestimmungen gleichlautend ist, nur mit dem Unterschied, daß den Schauerleuten 5 Mk., den Schiffsreinigern 4 Mk. als Mindestlohn für die Nacht zugesichert sind.

Herr Göhring setzt seine — Betrachtungen über die „Arbeitskämpfe in Deutschland“ in der „Sanfart“ fort. Da der Herr Schreiber eines Unternehmerverbandes ist, kann man sich die Art seiner Betrachtung selbst ausmalen. Zwei Ausschritte seien hier als Proben wiedergegeben: „Leider ist auch im Jahre 1912 wieder eine stattliche Anzahl der Fälle zu verzeichnen, wo Arbeiter, die von ihrem Recht auf Arbeit (!) Gebrauch machten, von den Mitgliedern der sozialdemokratischen Gewerkschaften auf die brutalste Weise angereizt und sogar verächtlich mißhandelt wurden. So liegen Berichte von Berlin,

Darmstadt, Dortmund, Geseke, Halle a. S., Hildesheim, Kref., Leipzig, Minden i. W., Pinneberg, Steint., Stuttgart, Tüftl und anderen Orten mehr vor. Verächtlich zertrümmerte man (!) sogar Türen und Fenster der Betriebe und unternahm tätliche Angriffe auf die hierbei gehaltenen Postbeamtungen. „Neurolver und Säbel tranken in Aktion.“ Ein „Recht auf Arbeit“ haben natürlich nur Streikbrecher, ehrlliche Arbeiter haben das Recht, zu verhungern. — Und weiter: „Leider hat die Streikbewegung vom Jahre 1912 wiederum von neuem den Beweiss erbracht, daß der gesetzliche Schutz der Arbeiter, die von ihrem Recht auf Arbeit Gebrauch machen, ungenügend ist. Arbeitssuchende wurden wiederholt von ganzen Rotten Streikposten überfallen und zur Umkehr mit Gewalt gezwungen.“ Herr Göhring sabottiert die Wahrheit — zu deutsch nennt man das . . . na, Sie wissen es wohl, Herr Göhring.

Groß-Friedrichsgraben (Ostpr.). Die niedrigen Löhne und die überlange Arbeitszeit sowie die nothwendige Behandlungsweise hatten den Kollegen in Groß-Friedrichsgraben die Augen geöffnet und ihnen den Weg gezeigt, den sie betreten mußten, wenn sie als gleichberechtigte Menschen betrachtet werden wollten. Die Kollegen von der Firma Rudowski hatten sich der Organisation angeschlossen; der Unternehmer hatte nun nichts Gütigeres zu tun, als unsern Kollegen, der in dem Betrieb als Vertrauensmann war, die Karte ins Haus zu schicken mit dem Bemerkten, daß er solche Leute in seinem Betrieb nicht gebrauchen könne. — Trotzdem der Kollege verunglückt war und in ärztlicher Behandlung stand, wollte Rudowski unsern Kollegen in seinem Betrieb nicht mehr sehen. Wenn nun der Unternehmer glaubt hatte, daß er damit den Kollegen einen Schreden einjagen würde, so hatte er sich denn doch getäuscht. Die Kollegen ließen sich durch diese Handlungsweise des Unternehmers ihr gutes Recht nicht abtrotzen, sondern hielten an der Organisation fest. Am 15. März entließ Rudowski den zweiten Vertrauensmann. Als die Kollegen nun fragten, aus welchem Grunde denn der Kollege entlassen werden sollte, erklärte Rudowski, sie sollen machen, daß sie alle vom Hof runter kämen. Dies ließen sich die Kollegen nicht zweimal sagen, sondern legten geschlossen die Arbeit nieder und verlangten die Einstellung des entlassenen Kollegen. Noch an demselben Tage wurde ein Vertreter der Organisationsleitung bei der Firma Rudowski vorkestellt, um über die Sache Rücksprache zu nehmen. Rudowski ließ sich denn auch zu Unterhandlungen herbei, aber er erklärte, erst müssen die vier Mann, die er als diejenigen betrachtete, die hier die „Hoffen“ sind, zu ihm kommen und das Versprechen abgeben, die Arbeiter, die nicht der Organisation angehören, künftig zu fressen zu lassen. Am 16. März wurden dann die gewünschten 4 Kollegen mit dem Organisationsbetreuer bei der Firma vorkestellt. Wenn man nun schon an Tage vorher glaubte, daß die Angelegenheit als erledigt angesehen werden könne, so hatte man sich sehr getäuscht. Denn Rudowski erklärte, als die Kollegen vorkestellt wurden: „Ja, hören Sie mal, ich habe mir über Nacht das anders überlegt, ich stelle den betreffenden nicht ein, und dann bekommen diejenigen, die organisiert sind, 20 Pf. weniger als die Nichtorganisierten. Und wer wieder bei mir arbeiten will, der muß einzeln zu mir herkommen und bitten, daß ich ihn einstelle. Wir sind unserer mehrere hier und wir sind uns einig.“

Der Unternehmer war der Hoffnung, daß die Kollegen am 17. März die Arbeit aufnehmen würden, weil es kurz vor Ostern war und die Kollegen doch Geld zu den Feiertagen brauchen. Aber diese Zustimmung, daß die Kollegen einzeln hingehen und bitten sollten, hatte nur eine große Heiterkeit unter den Kollegen hervorgerufen. Um nun aber noch einmal zu versuchen, ob eine Einigung nicht herbeigeführt werden könnte, wurde der Vertreter am 17. März noch einmal vorkestellt. Als der Vertreter vorkestellt wurde, erklärte Rudowski: „Ich habe mit Ihnen nichts mehr zu tun, ich verbiete Ihnen das Betreten meines Hofes.“ Man kann es dem Herrn nachfühlen, daß ihm das bewußte Vorgehen der Arbeiter unangenehm war, denn bis jetzt war ja nur er derjenige, der über Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu bestimmen hatte, und nun sollte auf einmal der gute Mann den Willen der Arbeiter mit in Rechnung stellen?

Die Kollegen von dem Betriebe hielten eine Versammlung in der Wohnung eines Kollegen ab, um weitere Schritte zu beraten. Aber wie das immer so ist, ließ sich auch der Herr Amtsvorsteher gleich sehen und erschien in der Versammlung, um hier zu hören, was die Arbeiter eigentlich wollten. Vom Vertreter der Organisation wurde der Herr erlucht, mittelnd einzutreten, da er doch auch ein Interesse daran haben mußte, daß die Sache friedlich beigelegt wird. Aber solche Leute haben ja kein Herz für die Arbeiter; der gute Herr erklärte, die Arbeiter verdienen genügend, wenn sie nur [par]sam sein möchten. Unsere Kollegen haben dem guten Mann darauf die richtige Antwort gegeben. Da es sich um eine Betriebsversammlung handelte und man den Herrn Amtsvorsteher nicht alles wissen lassen wollte, wurde er aufgefordert, den Namen zu verlassen, da er keine Berechtigung habe, anwesend zu sein. Ob der schneidige Herr Amtsvorsteher nun aus Unkenntnis oder aus Liebe zu Rudowski gehandelt hat, wissen wir nicht; denn als Kollege K. den Amtsvorsteher ersuchte, das Lokal zu verlassen, schrie der Herr auf einmal: „Hier löse die Versammlung auf!“ Natürlich erfolgte hierauf eine Nachsage der Kollegen. Vom Kollegen K. wurde die Handlungsweise des Herrn genügend geteilt. Aber wenn man nun glaube, daß der Herr Amtsvorsteher nach der Rechtsbehaltung den Raum verlassen würde, sah man sich getäuscht. Zu aller Staunen erschien jetzt auch ein Gendarm auf der Bildfläche, der sich noch mehr Schneidigkeit zulegte als der

Herr Amtsvorsteher. Der Schächer der Gerechtigkeit notierte alle Anwesenden. Hoffen wir, daß der Herr Gendarm sich der Mühe nicht unponst unterzogen hat und diese Angelegenheit zur Anzeige bringt. Aus diesen Vorgängen kann man ersehen, wie die Behörde mit dem Unternehmertum Arm in Arm geht; wenn die Arbeiter sich regen, um ihre Interessen wahrzunehmen, erscheint die dreimal heilige Polizei zur Unterstützung des Unternehmertums. Aber die Kollegen von Groß-Friedrichsgraben werden aus diesen Vorgängen gelernt haben, daß der Unternehmer die Arbeiter nur dazu benutzt, für sich Reichthümer zusammenzuraffen, selbst wenn man früher auch Arbeiter gewesen ist. Kollegen, an euch liegt es, wenn eure elende Lage verbessert werden soll, denn von den Besthenden haben die Kollegen nichts zu erwarten, die Arbeiter sind immer auf sich selber angewiesen. Darum rufen wir den Kollegen von Groß-Friedrichsgraben zu: Halte fest an der Organisation und mögen die Wogen noch so hoch gehen, sie werden an der Solidarität der Arbeiterschaft zersplittern und zerschellen.

Ministerfleisch und Schorlemerweine.

Freiherr von Schorlemer-Dieser ist im Nebenberuf Landwirtschaftsminister und Pferdeweizprophet, sonst beschäftigt er sich hauptsächlich als Weinbauer. Im Reichstag hat er — es sind erst wenige Monate darüber verlossen — von der Vernünftigkeit gesprochen, die in der Zunahme des Pferdefleischverbrauches liegt. Wohlwoll ist ihm darauf erwidert worden, daß er nichts von der Not des Volkes sehe und verstände. Um so mehr muß man aber anerkennen, daß der Herr Landwirtschaftsminister die Weinwirtschaft und den Weinverkauf versteht.

Jetzt hat in Erier die große Auktion seiner Weine stattgefunden, der Landwirtschaftsminister erreichte dabei anerkennenswerth hohe Durchschnittspreise. Er erlöste für das

Fuder Würzberger	1 824 Mk.
Fuder Geisberger	1 872 "
Fuder Graacher	2 430 "
Fuder Wintricher Obflugsberg	3 113 "
Fuder Lieserer Niederberg	3 606 "
Fuder Brauneberger	4 194 "
Fuder Zellinger	6 040 "
Fuder Zellinger Roslay	10 650 "

Im ganzen verkaufte der Pferdebesitzer Freiherr von Schorlemer-Dieser 90 Fuder Wein; er bekam dafür rund 303.000 Mk. Von seiner 1911er Ernte hat er im Dezember schon 80 Fuder für 241.000 Mk. verkauft, das sind also zusammen Erlös aus dem guten Weinjahre 1911 rund und net 544.000 Mk.!

In der Zwischenzeit sind die Preise für Pferdefleisch weiter gestiegen; die Zahl der geschlachteten Pferde ist immer noch im Wachsen. Was sagte doch kürzlich im Herrenhaus der politische Freund unseres Landwirtschaftsministers, der Graf von der Schulenburg-Grünhagen?

„Fleischmangel? Erstirt denn überhaupt ein Fleischmangel? Ich muß sagen, ich habe noch nichts davon bemerkt. Früher war die Arbeiterfrau mit Kochfleisch zufrieden, heute geht es nicht mehr unter Karbonade. Schuld an der allgemeinen Teuerung ist die Steigerung der Löhne!“

Es muß ein Arbeiter seinem Unternehmer viel verdienen, ehe dieser sich solch Zellinger Roslay zum Frühstück leisten kann, wie ihn unser Landwirtschastsminister gekauft hat. Es bleibt immer bei dem alten Spruch Glasbrenners: „Bete: Dich, Goll, tritt! Arbeit: Dir werde der Ertrag nicht. Wisse: Dir hilft kein Gott, wenn Du Dir selber nicht hilfst.“



Mugsburg. Die Lohnbewegung im Möbeltransport- und Expeditionsgerwerbe wurde nach mehreren Unterhandlungen durch Abschluß eines Tarifses für die größten Firmen erledigt. Wenn wir auch nicht behaupten können, daß dieser Abschluß die gleichen Fortschritte brachte wie der Tarif 1911, so muß doch konstatiert werden, daß unsere Kollegen durch die tarifliche Festsetzung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse immerhin erhebliche Verbesserungen erzielten. Die durchschnittliche Lohnverhöhung beträgt 2 Mk. pro Woche, außerdem wurde in den größeren Betrieben die Mittagspause um eine halbe Stunde verlängert und eine Erhöhung der Ueberstundenlöhne erreicht. Auch der Urlaub wurde teilweise neu eingeführt, und wo derselbe schon gegeben wurde, nicht unerheblich verlängert. Auch im Ertragsungsfall erhalten die Kollegen, sofern sie ein Jahr im Betriebe stehen, für die ersten 3 Tage den Lohn vollbezahlt. Eine zeitgemäße Regelung der Stallarbeit und deren Vergütung fand im neuen Tarife ebenfalls Aufnahme, obwohl die größte Firma an eine derartige Änderung nicht glauben wollte. Wenn nicht alle Wünsche unserer Kollegen voll erfüllt werden konnten, so lag dieses in erster Linie an einem Teil der Kollegen bei der Firma Kuntz u. Gerber, die durch ihr geradezu schloßes Verhalten nicht nur ihrem Arbeitgeber, sondern auch den übrigen Unternehmern dieses Berufes das Rückgrat stießen und somit die Unterhandlungen bedeutend erschweren. Schon bei der Lohnbewegung 1911 haben einige dieser Egoisten eine mehr zweifelhafte Stellung

eingenommen und den Verräter an ihren Nebenkollegen gespielt, — als aber der vereinbarte Lohn in Kraft trat, nahmen sie denselben ebenso gern in Anspruch, wie unsere Kollegen selbst. Genau daselbe wird auch nach diesem Abschluß zutreffen und mit Vergnügen werden diejenigen, welche der Organisation und ihren Bestrebungen hindernd im Wege stehen, die Vorteile einsehen, welche ihnen ihre Nebenkollegen geholt haben. Ob ihnen nicht die Schamröthe ins Gesicht steigt, wenn am Samstag der Meißel, gegen den sie in Wirklichkeit durch ihr rückfälliges Verhalten arbeiteten, ausbezahlt wird? Die Kollegen mögen sich schämen, wenn ihnen diese Zeilen zu Gesicht kommen, daß sie gegen ihre eigenen Arbeitsbrüder eine solche Haltung einnahmen, statt den andern beizustehen zur Eringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen. Nun ist es auch ohne sie zu einem Tarifabschluß gekommen, was diesen Eigenbrödlern hoffentlich zu einer moralischen Besserung verhelfen wird. Während in der Möbelspedition ein Vertrag abgeschlossen und somit der Friede auf drei Jahre gesichert werden konnte, mußten die Kollegen in der Güterspedition (Sammelhalle) zu dem Mittel der Arbeitsunterlegung greifen. Da die Firma Fiozmann einen Teil der Arbeiter, welche sonst von der Sammelhalle geleistet wurden, durch ihre Leute verrichten lassen wollte, dehnte sich der Streik auch auf diese Firma aus, zumal die Firma wohl den Lohn des Tarifses, nicht aber die Organisation anerkennen wollte. Ueber den Verlauf des Streiks werden wir später berichten. Eines jedoch kann schon jetzt gesagt werden, nämlich, daß die Christen, welche an der ganzen Bewegung zuerst mit einem Mann und dann, als es bei Fiozmann zur Arbeitseinstellung kam, mit 4 Mann beteiligt sind, eine eigentümliche Rolle spielten, welche ihrem sonstigen Verhalten im allgemeinen würdig angereicht werden kann. Mag der Streik verlaufen wie er will, unsere Kollegen werden aus diesem Verhalten die nötige Lehre ziehen und dafür sorgen, daß der letzte Mann im Transportgerwerbe unserer Organisation zugeführt wird, damit beim nächsten Tarifabschluß mit dieser Sorte überhaupt nicht mehr gerechnet werden muß.

Berlin. Die bei der Firma Aschinger's Aktiengesellschaft in der Zentrale beschäftigten Kutscher, Wirtsfahrer und Stalleute haben vor kurzem eine Lohnbewegung geführt, die für die Kollegen einen annehmbaren Tarifabschluß erzielt hat. Die Firma ist bekanntlich das größte Restaurations-Unternehmen in Berlin. Die Gesellschaft besitzt fast in allen Stadtteilen große vornehme Restaurations- und Kaffeebetriebe. Das Zentralgebäude ist im vergangenen Jahre in der Saarbrückerstr. 36 mit den modernsten und praktischsten Einrichtungen für den Geschäftsbetrieb erbaut worden. Von dieser Zentralstelle aus erhalten alle Restaurationsbetriebe sämtliche Waren und Gebrauchsartikel zugeführt. Außer einer großen Anzahl Wäschereiarbeiterinnen und -arbeiter, Fleischergesellen, Bäcker, Konditoren, Küchenpersonal, Wäscheinheiten usw. werden in dieser Zentralstelle auch bis zu 60 Kutscher, Wirtsfahrer und Stalleute beschäftigt. Diese Kollegen waren bis vor kurzer Zeit für unsern Verband schwer zugänglich. Nachdem aber verschiedene Gruppen der dort beschäftigten gelehrten Vereine ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen mit Hilfe ihrer Organisationen geregelt und aufgebessert hatten, schlossen sich auch unsere Kollegen unserm Verbande an.

Die Kutscher und Wirtsfahrer erhielten wie verschiedene andere Arbeitnehmergruppen neben freier Beschäftigung und Logis einen monatlichen Lohn. Dieser Lohn betrug gemeinhin im Anfang 40 bis 45 Mk. Die Steigerung dieser Lohnsätze war verschiedenartig und lag ganz im Belieben der Gesellschaft. Gegen die Beschäftigung und das Logis hatten unsere Kollegen weniger einzuhängen. Die Logisverhältnisse sind den hygienischen Anforderungen entsprechend für die Arbeitnehmer eingerichtet. Jedem Arbeitnehmer steht ein getrennt liegender Raum als Logis zur Verfügung. Diese Räume sind ebenfalls den Verhältnissen entsprechend wohnlich und sauber gehalten.

Ebenfalls ist für genügende Waschvorrichtungen mit warmer und kalter Wasserleitung Sorge getragen. Ferner stehen jedem Angehörten täglich die Badeeinrichtungen, welche sich unmittelbar an die Logisräume anschließen, unentgeltlich zur Verfügung. Bei Finanzgriffnahme der Lohnbewegung kam es unsern Kollegen vor allen Dingen darauf an, daß in der Entlohnung eine Regelung geschaffen wurde, die Lohnsteigerungen sollten in bestimmten Fristen für alle in Frage kommenden gleichmäßig festgelegt und die monatlichen Löhne in Wochenlöhne umgewandelt werden. Ebenfalls sollte die Arbeitszeit, Ueberstunden- und Urlaubsfrage durch die Bewegung mit geregelt werden.

Diesen Wünschen unserer Kollegen Kutscher hat sich die Direktion dem Grunde nach bei den Verhandlungen nicht ablehnend gegenübergestellt. Wenn auch hier und da an der eingereichten Tarifvorlage bei den Verhandlungen seitens der Direktion Abstriche erfolgten, so muß doch anerkannt werden, daß die Kollegen einen ganz nennenswerten Erfolg durch ihre erste Lohnbewegung erzielt haben. Der Tarif bringt den Kollegen neben einer halben Stunde Arbeitszeitverlängerung eine Regelung des Sonntagsdienstes, der freien Tage sowie auch die Bezahlung etwaiger Ueberstunden. Daneben erzielten die Kollegen eine Erhöhung des Anfangslohnes für Kutscher von 40 bezw. 45 Mk. auf den einheitlichen Satz von 54,16 Mk. pro Monat, die Wirtsfahrer von 35 bezw. 40 Mk. auf 49,83 Mk. Die Löhne werden, wie der Tarif zeigt, jetzt wöchentlich Freitags gezahlt.

Dem Tarifvertrag entnehmen wir die folgenden wichtigsten Bestimmungen:
Die Arbeitszeit beginnt morgens 7 1/2 Uhr und in außergewöhnlichen Fällen und bei einzelnen Touren auch nach 7 Uhr abends, spätestens jedoch um 8 Uhr.

zubekommen, daß möglichst bald auch in den übrigen Betrieben dieser Zustand beseitigt wird, ist Ehrenpflicht eines jeden Kollegen. Auch für die bei der Firma Stoffregen, Kaffeebohnen, beschäftigten Kollegen konnte ein Tarif abgeschlossen werden. Dort galt es vor allen Dingen die Arbeitszeit, welche bisher 11 Stunden täglich betrug, herabzusetzen. Der Lohn wurde um 1 bzw. 2 Mk. pro Woche erhöht. Ab 1. April 1913 wird u. r. r. noch 10 Stunden täglich gearbeitet. Bei der ersten Verhandlung meinte Herr Stoffregen, die 11 stündige Arbeitszeit könne er nicht abschaffen, sonst würde sein Betrieb zugrunde gehen. Wir erklärten dem Herrn, daß wir unter keinen Umständen von dieser Forderung zurücktreten können. „Der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe“ mußte Herr Stoffregen sich damit abfinden, daß die 10 stündige Arbeitszeit in seinem Betriebe eingeführt wurde. Leider gelang es uns nicht, die im Betriebe tätigen weiblichen Arbeiter für die Organisation zu gewinnen. Das muß in nächster Zeit geschehen.

Elberfeld. Die bei den Firmen Seinite, Becker, Duhr und Seinsche beschäftigten Fuhrleute hatten durch die Verhandlung den Inhabern dieser vier Betriebe Lohnforderungen unterbreiten lassen. Eine Antwort auf dies Schreiben erhielt die Verbandsleitung jedoch nicht, weshalb ein Verbandsvertreter bei den Unternehmern persönlich vorstellig wurde. Mit allerlei Redensarten, wie schlechter Geschäftsgang usw. versuchten sie der Lohnherabsetzung aus dem Wege zu gehen. Herr Duhr erklärte sogar, daß für ihn gar keine Veranlassung vorliegt, auch nur einen Pfennig mehr zu bewilligen, denn seine Arbeiter fahren ihm mehr kaputt als sie verdienen. Er sieht sie lieber heute als morgen gehen. Und dabei beschäftigt er Fuhrleute, die ein Jahr und länger im Betriebe tätig sind. Auch vertiefen sich die Herren darauf, daß sehr wenig zu tun sei, dabei konnten wir feststellen, daß fast kein Tag vergeht, an dem die Fuhrleute nicht Ueberstunden machen müssen. Insbesondere in dem Betriebe des Herrn Becker ist die Arbeitszeit eine derart ausgedehnte, daß man fast von einer 24stündigen Arbeitszeit reden kann. Daß für die Ueberstunden keine festen Sätze bestehen, sondern diese nur nach Belieben der Unternehmer entschädigt werden, nur nebenbei.

Wenn auch Herr Seinsche jede Verhandlung ablehnte, so bewilligte er doch seinen Fuhrleuten eine wöchentliche Zulage von 1 Mk., so daß sie jetzt 28 Mk. erhalten, während bei Becker 23. und 30 Mk. gezahlt werden. Herr Seinite hatte anfänglich erklärt, wenn in den anderen Betrieben der Lohn erhöht wird, will er es auch tun. Nachdem er von uns Mitteilung erhielt, wollte er sich erst erkundigen und dann Bescheid geben, da dieser Bescheid ausblieb, legten sämtliche Fuhrleute am Montag früh die Arbeit nieder, mit dem Erfolg, daß nach einer Stunde die Forderungen bewilligt und die Arbeit wieder aufgenommen werden konnte.

Wenn bis jetzt bei der Firma Duhr nichts erreicht werden konnte, so liegt es an den Kollegen selbst. Die Betriebsbedingungen werden von den Kollegen nur sehr mangelhaft besucht, weshalb auch das Organisationsverhältnis kein gutes ist.

Soffentlich lassen die Kollegen sich obige Beispiele als Lehre dienen und holen das Veräumte bald nach, indem sie sich ihrer Berufsorganisation anschließen.

Frankfurt a. M. Die in der Frankfurter Dampf-molkerei der vereinigten Landwirte beschäftigten Kollegen nahmen kürzlich Stellung zur Kündigung des ablaufenden Tarifvertrages. Sie nahmen davon Abstand, die Kündigung auszusprechen, weil der Tarif ja noch eine Lohnsteigerung vorsieht. Jedoch wurde gewünscht, daß für das neu eingeführte Produkt, das „Joghurt“, für das früher 1/2 Pf. pro Glas Provision gezahlt wurde, mehr gezahlt werden solle. Es sollte ein entsprechender Nachtrag zum Tarif der Firma unterbreitet werden. Durch Verhandlung mit dem Herrn Direktor Wiseman wurde die Provision erhöht auf 1 Pf. pro Glas. Das bedeutet für jeden Kollegen Fahrer im Durchschnitt ein Mehrverdienst von 32 Pf. pro Woche. Mögen auch ferner die Kollegen so treu wie bisher zur Organisation halten, denn nur dadurch ist die Grundlage für eine gesunde Weiterentwicklung gegeben. Aber noch eins: Hunderte von Kollegen in anderen Betrieben werden noch zu hundsmiserablen Löhnen beschäftigt. Im ureigsten Interesse der organisierten Kollegen liegt es, dafür zu sorgen, durch Organisierung dieser Kollegen auch in anderen Betrieben dieselben Verhältnisse zu schaffen. Jedenfalls muß jedem einsichtigen Kollegen einleuchten, daß eine Schmachtkonkurrenz getrieben werden kann, wenn die anderen Unternehmer bedeutend niedrigere Löhne zahlen. Ist das aber der Fall, dann haben letzten Endes auch die organisierten Kollegen den Schaden. Die Notwendigkeit also, alle Milchfahrer und Kutscher für die Organisation zu gewinnen, besteht. Darum Kollegen, an die Arbeit! Alle Kollegen unter einen Hut gebracht, damit die Verhältnisse auf der ganzen Linie tariflich geregelt werden können!

Göttingen. Die Kollegen in den beiden Expeditionsfirmen Friedrichs und Aug. Menze hatten die Organisationsleitung beauftragt, einen Lohn- und Arbeitsvertrag bezugs besserer Lohn- und Arbeitsverhältnisse einzureichen. Dem war die Gausleitung nachgekommen und hatte um einen diesbezüglichen Bescheid bis 17. März gebeten. Die Unternehmer hielten es nicht für nötig zu antworten, sondern versuchten mit den Leuten selbst zu verhandeln. In einer vollständig besuchten Versammlung wurde der Vertreter des Gauvorstandes beauftragt, mit den Arbeitgebern persönlich zu verhandeln. Nach mehrmaliger Verhandlung machten die Unternehmer Zugeständnisse von 2 Mk. Zulage pro Woche und Einzahlung des pünktlichen Feierabends, alles andere lehnten sie ab. Der Kollege Weintz erbatte dann über die stattgefundenen

Verhandlungen in einer von sämtlichen in diesen Betrieben beschäftigten Kollegen besuchten Versammlung Bericht. In der Diskussion betonten fast alle Redner, mit diesen Zugeständnissen vorläufig zufrieden zu sein.

Kollegen, wenn wir auch diesmal nicht alle unsere Forderungen durchdrücken konnten, so lag es vor allen Dingen an den kritischen Verhältnissen. Den Kollegen sei aber gesagt, daß der Mehrlohn von 2 Mk. pro Woche nur durch die Organisation geschafft wurde und hoffen wir, daß die Kollegen treu und fest zur Fahne stehen und auch fernerhin dafür sorgen müssen, die Indifferenten der Organisation zuzuführen.

Sahna u. Schl. Wie der Unternehmer seine eigenen Leute einschätzt, beweist folgender Vorfall: Mitte März lud die Ortsverwaltung die Expeditions-kutscher und Arbeiter von den Betrieben Krause und Henning zu einer Brandenversammlung ein. Zweck dieser Versammlung sollte die Aufbesserung der in dieser Branche noch erbärmlichen Löhne sein. W. r. die Ortsverwaltung, hatten geglaubt, daß, wenn es sich um eine wirtschaftliche Besserstellung, um Lohnfragen handelt, eine vollbesetzte Versammlung zu haben. Aber leider mußten wir auch hier wieder die Wahrnehmung machen, daß, auch wenn es sich um die Leib- und Magenfrage handelt, die Interesse-losgkeit der Kollegen in der Expeditionsbranche dieselbe ist. Die anderen Kollegen können es nicht begreifen, wie die Kollegen der Branche mit ihren 16 Mk. Lohn auskommen können. Es wurde nun in der Sitzung beschlossen, daß die Ortsverwaltung an jeden Unternehmer ein Schreiben senden soll, in welchem die Wünsche und Forderungen der Kutscher und Arbeiter dem Unternehmer unterbreitet wurden. Diese Schreiben wurden am 20. März den Unternehmern zugestellt. Der Bahnpediteur machte nun im Stille seinem Herzen genügend Luft, indem er seinen Leuten folgende Predigt hielt: „Ihr Feiglinge, ihr



„Die von den Arbeitgebern selbst gegründeten gelben Gewerkschaften sind weiter nichts als Streikbrecher-Organisationen! Jeder, der seine Arbeitskraft verkauft, begibt sich in ein Abhängigkeitsverhältnis vom Käufer, und darum müssen die genauen Bedingungen von beiden Seiten festgelegt werden, was wiederum nur möglich ist, wenn hinter dem Arbeiter die Organisation steht. Nur wer so rückständig ist, daß er die Vorteile der Organisation nicht erkennen kann, oder wer zu feige ist, die Gefahren einer Organisation auf sich zu nehmen, oder wer ein so schlechter Rechner ist, daß er nur dann den Organisationen beiträgt, wenn sie momentane Vorteile bieten, oder sonst die Pflichten auf sich zu nehmen, nur der kann den Organisationsgedanken bekämpfen. Für alle anderen aber, die weischaunend genug sind, kann es nur heißen: Hinein in die gewerkschaftlichen und politischen Organisationen.“

Amtsgerichtsrat Dr. Herz in Harburg.



„Ich selbst zwanzig Jahre in meinem Betriebe beschäftigt und seid zu feige, an euren Unternehmern heranzutreten wegen einer Lohnzulage, da müßt ihr euch erst Schreiben machen lassen. Ich sehe es selber ein, daß ihr mit dem Lohn nicht auskommt, habe aber keine Veranlassung, mehr zu geben, wenn ihr nicht mehr fordert.“ — Die Kollegen sehen hieraus, daß, wer nicht wagt, nicht gewinnt, und daß auch jeder Unternehmer seine Leute richtig einschätzt. Das Schreiben hatte aber den gewünschten Erfolg, indem der Unternehmer den Lohn von 16 auf 18 Mk. erhöhte. Die Kollegen können diesen Lohn schon ein ganzes Jahr früher erhalten haben, wenn nicht die Furcht vor der Entlassung immer den Kollegen vor Augen schwebte. Hier kann aber nur eine stramme Organisation abhelfen und den Kollegen zur Seite stehen. Laßt deshalb alle Gleichgültigkeit und Interesslosigkeit; nicht daß einer dem andern sein Teufel ist; alle für einen und einer für alle, das muß die Lösung unserer Verunsicherten in der Expeditionsbranche sein. Die Aufbesserung des Lohnes der Kollegen bei beiden Unternehmern beträgt die Woche bei 20 Kollegen 40 Mk. oder pro Jahr 2080 Mk. Diese Summe haben sich die Unternehmer schon jahrelang in ihre eigene Tasche gesteckt. Wir erwarten nun von unseren Kollegen, daß sie die indifferenten, uns noch fernstehenden Kollegen aufzurütteln und ihnen vor Augen halten, daß sie es sind, die immer noch der Heuschreck sind, wenn nicht mehr erzielt worden ist; daß sie es sind, die zwar die Lohnherabsetzung einleiten, aber auch ihr Scherlein dazu beizutragen haben zum Auf- und Ausbau der Organisation. Nicht daß man von wieder ausgetretenen Kollegen hören muß; der Chef hätte uns von selber zugelegt. Kollegen, erlaßt nicht von selber zugelegt, wenn er nicht so quasi gezwungen worden wäre. Schon der Umstand, daß ihr organisiert seid, hat dem Unternehmer gezeigt, daß ihr nicht gewillt seid, fernerhin für lumpige 16 Mk. weiter zu fronden. Wir richten deshalb auch an die Riegnitzer und Bunszlauer Kollegen die Bitte, sich jedesmal die Legitimationskarte zeigen zu lassen, wenn Kutscher oder Möbelpader von Sahna u. Schl. Firmen nach dort kommen; denn einzelne von ihnen finden es nicht für nötig, sich zu organisieren.

Kassel. Einen heftigen Kampf hatten die hiesigen Expeditions-hilfsarbeiter und Möbelträger zu bestehen. Am 6. März waren Forderungen an die Unternehmer zwecks besserer Lohn- und Arbeitsverhältnisse für sämtliche im Expeditions-gewerbe beschäftigten hiesigen Pader, Kutscher und Arbeiter sowie die Hilfsarbeiter und Möbelträger gestellt worden. Die Unternehmer hielten es nicht für nötig, auf das höfliche Anschreiben der Organisation eine Antwort zu geben, sondern suchten die ständigen Leute zu gewinnen und gaben diesen eine Zulage von 1,50 Mk. pro Woche, und sämtliche andere berechnete Forderungen lehnten sie ab, womit leider auch die Leute zufrieden waren. Die Forderungen der Hilfsarbeiter und Möbelträger wurden rundweg abgelehnt. In einer stark besuchten Versammlung wurde die Organisationsleitung im Beisein des Gausleiters nochmals beauftragt, persönlich zu versuchen, mit den Unternehmern zu verhandeln. Nach 1/2 stündiger Unterhandlung mit dem Hofpediteur Benzel erfuhr man, daß die Herren Pader in ihren Betrieben haben wollen und überhaupt die Organisation verschwinden sollte. Benzel erklärte im Namen seiner Kollegen, daß sie sich auf gar nichts weiter einließen. Die Hilfsarbeiter und Möbelträger beschlossen dann am 26. März die Arbeit nicht aufzunehmen bis die Unternehmer Zugeständnisse machten. Noch am Vormittag erschienen an sämtlichen Anschlagtafeln große Plakate, wodurch die vereinigten Expeditions-Möbelträger als Streikbrecher lachten, es fanden sich aber nur vereinzelte. Gleichzeitig lag man in den bürgerlichen Zeitungen folgende Inzerte in S p e r d r u c k :

„Da unsere Möbelträger die Arbeit heute morgen niedergelegt haben, sind wir nicht in der Lage, die Umzüge auszuführen und bitten das Publikum, bis wieder geordnete Zustände eingetreten sind, um gütige Rücksicht.“

Folgen 7 Firmen.“

Mehrere Tage darauf, als keine einheimischen Streikbrecher sich fanden, trafen aus Hamburg circa 60 Hingebriber vom Arbeitsnachweis Niederstraße ein. Diese nützlichen Elemente wurden im Lagerhaus einer Expeditionsfirma beherbergt. Betten und Waschgefäße für diese Horden der Menschheit hatte die Militärbehörde vom Infanterieregiment geliefert. Ein 8—10 Mann und Kommissar starkes bewaffnetes Polizeiaufgebot bewachte ständig nachts diese von den Hausrentnern bewohnte Herberge. Vielleicht glaubte man nach den früher gemachten Erfahrungen, Ausschreitungen der Arbeitswilligen erwarten zu dürfen. Jeder Unbeileidige, Abnungslöse, welcher nur irgend dort etwas langsam ging, wurde von der Polizei vom Plage entern. Dem größten Teil der Einwohnerschaft Kassels fiel unwillkürlich auf, in welchem Maße die Polizei ihre Machtbefugnisse zum Schutze der Hingebriber und Geliebten der Unternehmerprozen überschritt. Am originellsten war es, jeden Tag früh 1/2 6 Uhr anzufehen, wenn die Elemente truppweise den verschiedenen Expeditionsböden zugeteilt wurden. Als Führer bei jedem Trupp voran der Unternehmer, dann folgten die getreuen, gedächtaulenden Arbeitswilligen und als Schluß 2 Schupente. Sämtliche Streikbrecher waren mit Revolvern und anderen Mordwaffen ausgerüstet und erklärten mehrere Hamburger Streikbrecher auf dem Bureau des Verbandes, daß die Waffen von den Unternehmern geliefert worden sind und wurde den Arbeitswilligen ferner mitgeteilt, wenn diese nicht genügten, könnten sie noch Dolche und andere Mordwaffen erhalten. Am gefährlichsten haben sich Sonntag, den 30. März nachmittags 4 Arbeitswillige benommen, welche schwere Ausschreitungen gegen einen harmlos daherkommenden Streikenden ausübten. (Siehe ausführlichen Bericht Nr. 15 des Couriers.) Die von der Polizei am Sonntag verhafteten, an der Mfäre beteiligten Streikbrecher wurden Montag früh wieder aus der Haft entlassen und der Unternehmer holte seine Lieben mittels Auto am Polizeifängnis ab. Ferner wurde jeder in den Straßen ein- oder abzuladende Möbelwagen von 2 Schupenteu bewacht und war es den Streikenden unmöglich, die Streikbrecher auf ihre schone Handlungsweise aufmerksam zu machen. Nach achttagigem Kampfe beschlossen dann die Möbelträger den so einig und geschlossen aufgenommenen Streik in derselben Weise abzubrechen. Kollegen! Wenn auch der Kampf verloren gegangen ist, wir sind dennoch der Meinung, daß dieser Kampf bahnbrechend für die gesamten Kollegen im Transportgewerbe war. Die Unternehmer werden es sich nach Aussprechen mehrerer Arbeitgeber verschiedenmal überlegen, ob sie mit der Organisation nochmals einen solchen Kampf, wie dieser war, aufnehmen werden. Deshalb rufen wir sämtlichen Transportarbeitern Kassels zu, bleibt treue feste Verbandskollegen und sorgt dafür, daß auch der letzte Unorganisierte zur Organisation geschafft wird. Kollegen, nur dann werden wir die erlittene Scharte ausweken können und bei gegebener Zeit doch die traurigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse für Kassel menschenwürdiger gestalten.

Kottbus. „Meine Leute sind mit ihrem Lohn zufrieden.“ antwortete der Chef der Expeditionsfirma Bödcher den Beauftragten unseres Verbandes, als sie ihn im vorigen Jahre um eine Lohnaufbesserung seines Arbeitspersonals anfragten. Eine Verhandlung vor der Strafammer gab allerlei Aufklärung, wie es kommt, daß ein Teil der Leute bei Bödcher zufrieden sein könne. Eines Tages bemerkte der Geschäftsführer Herbst, wie der Kutscher W. mit einem Haß Schmalz aus dem Keller kam, um es auf einen Wagen zu tragen. Da Herbst auf seine Frage, wohin der Kutscher mit dem Schmalz wolle, eine ausweichende Antwort erhielt, schloß er Verdacht und die Kontrolle ergab, daß nicht weniger denn 19 Fässer Schmalz, die von einer Hamburger Firma bei Bödcher lagerten, fehlten. Auf erfolgte Anzeige hatten sich nun der erst 18 Jahre alte Expedient Hermann W., der Kutscher Gotthilf W. und der Arbeiter Valentin

