

mühte nach dem Schwinden dieser günstigen Umstände widerstandslos aufgegeben werden — ein Rückgang, den unsere Organisationen von heute doch fast allgemein zu verhindern wissen.

Die moderne Schwerebewegung hat den aufreißenden Kleinstkrieg wesentlich eingeschränkt, hat stabilere Verhältnisse und das Schlachtfeld zu großen, entscheidenden Kämpfen freigegeben, die von beiden Seiten mit Hartnäckigkeit geführt werden und den Einsatz aller Kräfte erfordern.

Die immer wieder zum Vorschein kommende Tendenz des Unternehmertums, den Einfluß unserer Organisationen auf die Arbeitsbedingungen auszuschalten oder doch nach Möglichkeit zu verringern, ist ein hoffnungsloses Beginnen, weil sich allen Vorstößen nach dieser Richtung hin die geschlossene Kraft der stark gewordenen Gewerkschaften entgegenstellt.

Diese Stärke ist auch eine Garantie dafür, daß wir das wirtschaftliche Hauptideal der Maidemonstration — den Achtstundentag — einst verwirklichen werden. Mögen manche Leute das heute noch eine „Utopie“ nennen — der Zehn- und Neunstundentag waren auch einmal „Utopien“ und haben sich inzwischen zu schönster Wirklichkeit gestaltet. Es gibt keine Propheten, die uns das Kalenderjahr den Erfüllung im voraus bestimmen können, aber es wird kommen. Jede große Bewegung hat und muß haben ein großes Ziel, das im Bereich des Möglichen liegt, und dessen Erreichung in erster Linie abhängig ist von der Macht dieser Bewegung. Sie stärken, sie mit allen Kräften fördern, heißt darum für Gegenwart und Zukunft arbeiten. Jede halbe Stunde, die wir der Lohnsklaverei abjucken, wird zu einer neuen Quelle unserer Kraft. Die Stärke der Bewegung gebiert neue Kraft. In dieser notwendig fortwährenden Verjüngung liegt die Gewähr für unsern zukünftigen Sieg.

So ist uns der Valentintag ein Tag der Hoffnung und der Freude, eine Vorahnung unseres endlichen Sieges.

Wacht auf, ihr Millionen Arbeitsbrüder aller Zonen!

Die preussischen Landtagswahlen.

III.

Die Sozialdemokratie strebt zwar die Erhebung der indirekten Steuern durch direkte an, keineswegs heißt das aber, daß der Arbeiter nun mit allen direkten Steuern einverstanden und zufrieden sein soll. Auf alle Fälle muß das Existenzminimum von jeder Steuer frei sein. Wir brauchen heute nicht nach der Grenze, wo das Existenzminimum anfängt, zu suchen. Für jeden, der sehen will, ist ohne weiteres klar, daß ein Einkommen von 900 Mt. noch lange keine auch nur halbwegs menschenwürdige Existenz gewährleistet. Es gab einmal eine Zeit, in der auch Preußens Finanzgenies dies anerkannten. Durch das Gesetz vom 26. März 1883 sind die beiden untersten Klassen von der Besteuerung frei-

Die Regierung hatte sogar die Befreiung der vier untersten Klassensteuerebenen vorgesehen, sie wollte alle Einkommen bis 1200 Mt. unbefeuert lassen. Sie konnte nicht anerkennen, daß die Steuerpflichtigen, die 900 bis 1200 Mt. Einkommen hatten, die Härten der Steuererhebung milder fühlen sollten, als die, die unter 900 Mt. verdienen. Im allgemeinen sei anzunehmen,

„daß ein Jahreseinkommen, welches, richtig eingeschätzt, sich nicht höher als auf 1200 Mt. beläuft, bei den gegenwärtigen Preisen des Lebensunterhaltes (1883) ein so knappes Auskommen gewährt, daß die zur direkten Steuerzahlung erforderlichen Barbeiträge nur unter Einschränkung wirtschaftlich notwendiger Bedürfnisse zu erschwingen sind. Es wird daher die Freilassung von direkten Personaleinkommen bis zu dieser Grenze als das nächste und dringlichste Bedürfnis anzuerkennen sein.“

Die bürgerlichen Abgeordneten, preussischer als die preussische Regierung, hatten über die „nächsten und dringlichsten Bedürfnisse“ der Arbeiter andere Anschauungen als die Regierung. Sie gaben nur die beiden untersten Etagen preis — noch als im Abgeordnetenhaus kein Sozialdemokrat, der ihnen das Gewissen schärfen konnte, noch ging die Wahl zum preussischen Dreiklassenzensus fast unter Ausschluß der Öffentlichkeit vor sich — man fürchtete noch keine Kontrolle durch die Wähler. Die Regierung erwies sich als gelehrige Schülerin der Arbeiterfeinde. Zwar versuchte sie noch einmal in der Session 1883/84 die Herzen der Volksvertreter für die Not der Armen empfänglich zu machen; als aber der Versuch an dem feindseligen Interesse der Reichen scheiterte, gab die Regierung sich aufzufrieden. Sie schwenkte ein. Den wiederholten (1908/09 und 1912/13) Anträgen der sozialdemokratischen Abgeordneten auf Befreiung aller Einkommen bis zu 1500 Mt., mindestens aber bis zu 1200 Mt., setzte die Regierung — die auch in Preußen und vorzugsweise in Preußen die Geschäfte der Besitzenden wahrzunehmen hat — ein kaltes Nein entgegen. ... Gründe:

Einnahmeausfall. Man denke, wenn die kleinen Einkommen nicht mehr Steuern, müssen die Besitzenden den Ausfall decken und die darf die preussische Regierung nicht belassen.

Aus Prinzip! Möglichst weite Kreise des Volkes müssen durch Pflichten mit dem Staat verbunden sein. Steuerzahlen sei ein wichtiges ethisches (sittliches) Band zwischen Staat und Bürgern. Man könnte mit gleichem Recht, also Unrecht sagen: Die strapaziöse Ausbeutung des Arbeiters sei ein wichtiges sittliches Band zwischen Ausbeutern und Arbeitern.

Bulgärer Schluß: Wer Rechte im Staat haben will, muß auch Pflichten gegen ihn übernehmen. So der Finanzminister Dr. Henke im Jahre 1912.

Drehen wir den Satz um: Wer Pflichten hat, dem darf nur ein Schelm seine Rechte vorenthalten.

Das preussische Volk hat die Pflicht, Steuern zu zahlen, wo aber bleiben seine Rechte, wo bleibt sein mit ihm geborenes unveräußerliches Recht:

Das freie Wahlrecht?

Die „Gründe“ des Finanzministers gründen tief, sie stützen sich auf Felsengrund und seine Logik macht sie sticht. Allein, bei den bürgerlichen Abgeord-

neten schlugen sie durch; sogar ein zahlreicher bürgerlicher Antrag, die Einkommen von 900 bis 1080 Mt. verheirateter Personen freizulassen, wurde abgelehnt. — Bemerkte sei noch, daß der Senatspräsident des Oberverwaltungsgerichts Zuffing schon im Jahre 1903 aus steuerrechtlichen Gründen mit Rücksicht auf die unverhältnismäßig große Zahl der Veranlagung und Reklamationen und auf die geringe Steuerertragskraft in den vier untersten Stufen für Freistellung bis 1500 Mt. eingetreten ist.

Die große Zahl der Reklamationen entsteht durch die Rigorosität, mit der die Steuerbehörde gegen die kleinen Zinsen vorgeht. Nach § 23 des Einkommensteuergesetzes haben die Hausbesitzer die Verpflichtung, den „Arbeitgeber“ und die Arbeitsstelle der Arbeiter, die als Mieter bei ihnen wohnen, anzugeben. Die „Arbeitgeber“ müssen auf Verlangen der Steuerbehörde die den Arbeitsverdienst aller Arbeiter und Angestellten, sofern deren Einkommen nicht 3000 Mt. übersteigt, mitteilen. Das Einkommen der Arbeiter und Angestellten wird daher bis auf den letzten Pfennig zur Steuer herangezogen. Wenn bei den Einkommen bis zu 1500 Mt. trotzdem noch so viele Reklamationen vorfallen, daß ihre Erledigung den Steuerbetrag fast aufhebt, so ist das der beste Beweis für die Mangelhaftigkeit, mit der die Steuerbehörde gegen den armen Mann vorgeht. — Söflicher und pfaffenweiser ist diese Behörde aber, wenn es gilt, die großen Einkommen heranzuziehen, um das „ethische Band“ zwischen Staat und Bürger herzustellen. (Es ist bezeichnend für Preußens Regierung, daß sie in der Steuerpolitik Wert auf „Ehre“ legt, sonst ist sie nur „realpolitisch“.) Das mobile Kapital kann sich ja der Besteuerung leicht entziehen — augenblicklich befindet es sich auf der Flucht ins Ausland, um das Opfer auf dem Altar des Wohlstands von Montenegro bedrohten deutschen Vaterlandes den „anderen“ zu überlassen. Aber auch der Großgrundbesitzer verfährt sich trefflich auf das Mögliche. Ein Mann vom Fach, der konservative Professor Delbrück, rechnete in den „Preussischen Jahrbüchern“, daß das steuerpflichtige Einkommen, das sich in Preußen der Veranlagung entzieht, 50 Milliarden Mt. beträgt. An Vermögenssteuer werden dem Staat 25 Millionen Mark, an Einkommensteuer 60 Millionen Mt. hinterzogen. Während durch ein peinliches Verfahren, das fast an Spionage grenzt, jeder Pfennig des Arbeiters erfasst wird, haben die reichen Beträge nicht einmal nötig, zu beweisen, daß sie sich richtig einschätzen. In Zweifelsfällen fällt der Behörde die Beweislast zu. Eine herrliche Dohle. Was diese 85 Millionen Mt., um die der Staat betrogen wird, bedeuten, sieht man am besten, wenn man die Steuererträge der Einkommensklassen von 900 bis 3000 Mt. dagegen hält. In Steuer wurde im Jahre 1912 in der ersten Einkommensgruppe (900 bis 3000 Mt.) 98 82 Millionen Mt. gleich 33,66 pCt. veranlagt. Nicht nur die Einkommen bis 1500 Mt., sondern sogar die bis zu 3000 Mt. könnten von der Steuer befreit werden,*) wenn man dem Beitrag der Junker Steuern wollte.

Selbst wenn Delbrück sich geirrt haben sollte, was von allerdings keine Rede sein kann, da der Steuerbetrag unserer Besitzten und Besitzenden vom Schlot und

*) In England sind alle Einkommen bis zu 3200 Mt. frei von jeder Besteuerung. Wo bleibt da das „ethische Band“?

Der Herr Rassehund und die rohe Gepädträgergilde.

Es begab sich eines Tages, daß der Standesherr Robert Baron v. Lütgendorf, der der österreichischen Armee die Ehre erweist, ihr als Hauptmann anzugehören, von Wien abreisen wollte. Am 25. September 1912 erschien er plötzlich mit seinem Gefolge, bestehend aus zwei Offiziersbedienten und einem Rassehund, im Südbahnhof, ohne vorher die Bahnverwaltung von diesem Ereignis in Kenntnis gesetzt zu haben. Wäre dies rechtzeitig geschehen, so hätte man noch das Nötige zum Empfang des hohen Herrn vorsehen und auch die auf den gewöhnlichen Reisenden bezughabenden Verkehrsbestimmungen außer Kraft setzen können. Da aber der Freiherr v. Lütgendorf es vorzog, infognito oder sogar in Zivil zu erscheinen, so blieb die demokratische Bahnordnung und Disziplin demnach zu Recht bestehen, daß sie mit der aristokratischen Auffassung des Herrn Hauptmannes, dem beim Militär die Begriffe Ordnung und Disziplin wohl ganz fremd geblieben sind, notwendigerweise in Konflikt geraten mußten.

Es begab sich also folgendes: Ein Diener des Freiherrn stellte die Koffer des Hochadeln auf die für die Gepädträger eigens reservierte Bank und ließ auch Hochadel Hund dort Platz nehmen. Nun hat es einen bestimmten Sinn, daß eine bestimmte Bank für die Gepädträger reserviert bleibt, denn erstens haben diese gepägten Menschen ein Anrecht darauf, in den Zwischenpausen ihres Dienstes zu sitzen und zweitens, was noch wichtiger ist, liegt es im Interesse des Verkehrs, daß das Publikum die Gepädträger an einem bestimmten Orte findet. Als daher die Gepädträger ihre Bank belegt sahen, konnten sie nichts anderes tun, als den Diener des Freiherrn begründlich zu machen, daß diese Bank eine dienstliche Bestimmung habe, worauf die Diener das Handgepäck neben die Bank stellten und der Hund unter ihrer feinen Aufsicht nahm. Kurz darauf erschien Freiherr v. Lütgendorf und war zunächst einfach sprachlos. Unerbittlich Einem kostbaren Rassehund läßt man auf den Steinfliesen lauern, während ganz gewöhnliche Gepädträger ohne die ge-

ringste Rangabstufung — klabgehorene Arbeitsflaven — sich auf der Bank breitmachend! Ward so etwas je erhört? In einem Staate, den die destruktiven Elemente denn doch nicht so tief heruntergebracht haben wie etwa die französische Republik, wo man — Gott sei es gefallt — hochherzige Menschen schon durchwegs die schuldige Ehrerbietung zu verweigern mag? Nein, so weit sind wir Gottlob noch nicht im konstanten Verfall, noch ist der Geist des Unsinnes bei uns nicht so tief eingegraben, daß Ordnung und Disziplin auch dann Geltung finden müssen, wenn es einem Freiherrn v. Lütgendorf, I. und I. Hauptmann, nicht paßt. Nur einen kurzen Augenblick versann sich der Freiherr, dann aber donnerte er die Gepädträger mit den Worten an: „Damit die Herren Hofräte, diese Kerle, Platz zum Sitzen haben — ich werde euch schon helfen!“ Sprachlos und verwirrt sah zum Stationschef, um sich das Verwehruß geben zu lassen, worin er folgende Beschlüsse wortwörtlich eintrug:

„A. I. priv. Südbahngesellschaft.“

Herr G.

Station: Wien-Südbahnhof.

Stationskempel.

Erdb. Nr. 10 337.

Beschwerdeblatt Nr. 3.

Gegenstand: Heute, den 25. d. M., bin ich mit zwei Handgepäck, 2 Offiziersbedienten und einem jungen Rassehund um 10 h 15 vormittags am Südbahnhof eingefahren und habe eine hölzerne Bank im Innenraum rechts der Eingangsür besetzen lassen. Als ich nach einiger Zeit (11 h Vormittag) rückkehrte, erfuhr ich, daß der Gepädträger Nr. 3 meine Bank, Koffer und den Hund weggeschafft hat. Die Bank war von den Gepädträgern Nr. 45, 39, 42 und 34 vollbesetzt, während meine Leute daneben mußten und der übrige wertvolle Hund unter der Bank am Steinboden lauerte.

Ich ersuche bringend, diesem Antiseparen-unwesen von Seite der rohen Gepädträgergilde entgegenzutreten zu wollen, da man ja auch nicht immer mit militärischer

Bewachung den Südbahnhof betreten kann.

Robert Fher. von Lütgendorf m. p., Hauptmann Rbt. im Eisenbahn-Regiment Kornenburg.

Wien, 25. 9. 1912.

Diesem schriftlichen „Befehl“ fügte er noch mündliche an den diensthabenden Assistenten Anton Francant an, die er durch die Herzensergiebigkeit ergänzte, „daß sein Hund ihm zehnmal lieber sei als die ganze Gepädträgergilde“.

Nun ereignete sich etwas, was man in einem Gottlob noch auf Autorität gegründeten Staatswesen nicht für möglich halten sollte: die „Gepädträgergilde“ fühlte sich durch diese Ausbrüche hochherzoglicher Hundesliebe und Menschenverachtung beleidigt. Sie erlaubte sich, durch ihren Anwalt beim zuständigen Militärgericht die Anzeige wegen Ehrenbeleidigung zu machen. Es scheint, daß nun dem freien Freiherrn für einen Augenblick die Erkenntnis aufdämmerte, daß die Gepädträger sozusagen auch Menschen seien und er wendete sich an den Advokaten mit der Frage, „ob nicht ein Ausgleich möglich sei“. Der Advokat antwortete ihm mit der gebotenen Kühnheit, der Ausgleich hänge davon ab, daß der Herr Freiherr die Beleidigten um Entschuldigung ersuche. Aber da kam er schon an. So sicher fühlte sich der Freiherr v. Lütgendorf bei misshandelnden Verdächtigungen seiner militärischen Richter, daß er es sich erlauben konnte, von seiner unerreichbaren Höhe herab an den Vertreter seiner Kläger folgendes Sendschreiben zu richten:

„Sehr geehrter Herr Doktor! Bestätige hiermit Ihr Schreiben vom 6. Dezember 1912, und trotzdem ich nun sehr wenig Zeit habe, mich mit dieser einzigartigen Klage zu beschäftigen, antworte ich wie folgt:

Ein Ausgleich meinerseits war nur so gemeint, daß ich meine Beschwerde an die Südbahndirektion zurücknehme, falls diese Gepädträgergilde mich nicht mehr mit dieser naturwidrigen Klage beschäftigt.

Da aber diese Leute auch noch „sozialdemokratischen Größenwahnsinn“ zu haben scheinen, so gebe ich Ihnen, werter Herr Doktor, bekannt, daß ich seinerzeit gewiß Zeit finden werde, diese Leute ihrer

Kraut offenes Geheimnis ist, bleibt die Besteuerung der Arbeiter Einkommen eine „Gerechtigkeit“, wie sie nur in Preußen Deutschland geübt. Eine Forderung ausgleichender Gerechtigkeit ist die Progression der Steuer. Das heißt, die Steuerleistung der veranlagten Personen soll sich nach der Höhe ihrer Einkommen richten. Es ist dies eine Forderung, der sich kein Kulturstaat entziehen kann. Da Preußen sich auch Kulturstaat nennt — andere würden es nicht so nennen — haben wir auch in Preußen eine Progression des Einkommensteuertarifes — sie ist von derselben Güte, wie die offizielle Kultur Preußens. Für die Einkommen von 900 M. und darüber steht der § 17 des Einkommensteuergesetzes einen Tarif fest, der mit 6 M. beginnt und allmählich ansteigt. Es werden Einkommen von 900 bis 1050 M. mit 0,62 pCt., Einkommen von 9500 bis 30 000 M. mit 3 pCt. und Einkommen von mehr als 100 000 M. mit 4 pCt. zur Steuer herangezogen. Ueber 4 pCt. geht die „Progression“ nicht hinaus. Daß dabei die großen Einkommen von mehr als 100 000 M. in ungenügender „ethischer“ Verbindung mit dem Staat stehen, ist klar. Den Steuerklassen von 900 bis 3000 M. Einkommen gehören 6,12 Millionen Steuerpflichtige an, das sind 88,65 pCt. Ihre Lasten könnten durch eine Verschärfung der Progression sehr leicht auf die oberen Klassen abgewälzt werden. Besonders die 4456 Steuerpflichtigen mit einem Einkommen von mehr als 100 000 M. müßten mehr zahlen. Sie haben ein durchschnittliches Einkommen von etwa 250 000 M., zusammen also ein Einkommen von rund 1100 Millionen M. Selbst der offizielle Verteidiger der bestehenden Steuerabgabe, der Geheimreferent Dr. G. Struß, gibt in seinem Werte „Die direkten und indirekten Steuern in Preußen“ zu, daß die Progression weiter ausgebaut werden müsse. Und der Sozialistendirektor Professor Julius Wolf, dessen Steuerziffern immer zugunsten der Arbeiter zusammengestellt sind, muß in seinem Buch „Die Reichsfinanzreform“ zugeben, daß schon vor der „letzten“ Reichsfinanzreform in Preußen die Einkommen von 900 bis 1200 M. an direkten Steuern $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ pCt., an indirekten Steuern 4 bis 5 pCt., zusammen $4\frac{1}{2}$ bis 5 $\frac{1}{2}$ pCt. aufbrachten, während die Einkommen von 100 000 M. mit 1 pCt. und 4 pCt., zusammen 5 pCt. belastet sind. Dieser Professor, der der Arbeiterklasse sehr feindlich gegenübersteht, wird abgeführt durch den konservativen Professor Adolf Wagner, der kurz und bündig erklärt, daß die Steuern, mit denen die großen Einkommen belastet sind, die Belastung der kleinen Einkommen durch indirekte Steuern nicht „genügend kompensieren“.

In den Steuern werden seit dem 1. April 1909 noch Zuschläge erhoben. Die Regierung wollte Zuschläge nur auf Einkommen von mehr als 7000 M. legen, aber alle bürgerlichen Parteien dehnten die Vorlage aus auf die Einkommen von 1200 M. an. Es ging ja aus der Tasche der Arbeiter. Nur mit Mühe gelang es den Sozialdemokraten, die ganz kleinen Einkommen vor der zuschlagelastenden Mehrheit zu schützen. Ihre Versuche, die Zuschläge auf die niederen Einkommen wieder zu beseitigen, sind noch immer mißlungen. In letzter Zeit bemühen sich allerdings auch Freisinnige, Nationalliberale und das Zentrum um Aufhebung der Zuschläge. Bezeichnenderweise gilt ihre Liebe aber nicht den Vermögen der Armen, sie wollen vielmehr die reichen Leute von den Zuschlägen befreien. Nach einer Berechnung des „Vorwärts“ vom 26. Februar 1913 wurde die Durchführung der bürgerlichen Wünsche ein Geschenk von insgesamt 52 $\frac{1}{2}$ Millionen M. bedeuten.

Scheinbar noch ausständigen Bestrafung zuzuführen. Gleichfalls werde ich Sorge tragen, daß dem der selben politischen Partei angehörenden Äußerungen Francoen die Dienstlosgenheiten klar gemacht werden, wie selbe für Beamte Geltung haben.

Achtungsboll

R. Freiherr v. Lützendorf, Hauptmann, Przemysl. Nachdem dieser Brief an seine Adresse gelangt war, ereignete sich nichts mehr. Man muß aber annehmen, daß inzwischen doch die heilige Feme des Garnisongerichts Wien ihres Amtes gewaltet hat, denn am 1. April erhielt der Vertreter der klagenden „Gepäckträgergilde“ folgenden artigen Aprilscherz in Form eines amtlichen Schriftstückes vom Garnisongericht zugehen:

„Mit Bezug auf Ihre Eingabe in Vertretung des Franz B. und Genossen bezieht sich das Garnisongericht mitzuteilen, daß auf Grund des hiergerichts durchgeführten Erhebungsverfahrens wider den Hauptmann Robert Freiherr v. Lützendorf der Kommandant des 1. und 2. zweiten Korps als zuständiger Gerichtsherr wider den genannten Hauptmann entsprechend gemäßhandelt hat.“

Die Kläger müssen nun annehmen, daß dieser Aprilscherz zugleich die Erledigung ihrer Klage ist, und gaben was darum, wenn sie wüßten, ob ihr Beileider nach „entsprechender Amtshandlung“ gebraten oder gelächelt wurde. Da dies aber nicht zu erfahren sein wird, werden sie nun wohl doch aus dem geheimnisvollen Verlauf ihres Ehrenbeleidigungsprozesses die Lehre schöpfen, daß es in Österreich besser ist, Bahnhofsortnungen, Dienstinstruktionen und dergleichen Plunder außer Kraft treten zu lassen, wenn es einem fürnehmlichen Herrn, der obendrein unter den schützenden Fittichen der Militärgerichtsbarkeit steht, gefällt, für seinen hochherrschaflichen Hund Ausnahmungsrechte zu fordern.

Soweit die Wiener „Arbeiter-Zeitung“. Diese Geschichte ist ein würdiges Seitenstück zu dem Fall des hohenzollernschen Flügeladjutanten in Berlin, der die Witteisenbahn als „Schweineerei“ bezeichnete und mit der ihm eigenen Tapferkeit nachträglich erklärte, die „Schweineerei“ beziehe sich auf den Eisenbahnbetrieb.



Maien-Marsch.

Wir sammeln die Reihen. Wir stellen uns auf, mag man uns auch drohen und höhnen! Und vorwärts geht unser Siegeslauf, daß die Länder der Erde erdröhnen! Daß sie alle lauschen: voll Angst das Ohr, und das Herz verzagt und beklommen! Doch wir sprengen das Tor, das Zukunftsfor: wir kommen!

Fest, unaufhaltsam in Schritt und Tritt marschieren unsre Kolonnen. Ein jeder, der Qualen und Schmerzen liht, zieht mit uns den Weg zur Sonnen! Und jeder weiß, daß er doppelt erhält, was ihm gütige Hände genommen. Still! Läuten nicht Glocken über der Welt? Wir kommen!

Was immer an Haß und Tücken lebt, sie schleudern's mit Gift und Geifer uns in den Weg. Doch keiner bebt! Uns leitet ein heiliger Eifer! Und führt uns der Weg auch durch Dunkel und Nacht, viel Sterne sind blinkend erglommen: die leuchten, bis unser Tag erwacht — wir kommen!

Wenn Ihr die Fesseln auch zehnfach vermehrt, einst werden sie von uns gleiten! Und wenn Ihr den Weg zur Sonne uns wehrt, wir werden ihn dennoch schreiten! Ist rauh auch der Pfad und steinig und steil, nur Mut! — er wird doch erklommen! Wir bringen die Freiheit, das Glück und das Heil!

Wir kommen! Sie möchten den Glauben, der in uns loht, den freien Gedanken ertöten. Wir aber schauen in Nacht und Not schon den Himmel der Zukunft sich cöten! Wohl trüben mild Wogen um Bug und um Bord unsres Schiffs. Doch im Nebel verschommen steigt schon auf das Land ... Und es jubelt das Wort: wir kommen!

Und unser die Erde sonnenbeglänzt bis in die fernsten fernen! Dann wandeln auf ihr wir mit Rosen bekränzt und mit schimmernden Blütensternen. Und was da die Hand, was das Hirn erschafft, gilt allen zu Nutz und zu Frommen, die wandeln in Schönheit, in Freiheit, in Kraft, wir kommen!

Ludwig Lessen.



Finsterste Reaktion herrscht im preussischen Landtag aber nicht nur in Steuerachen, sondern auf allen Gebieten. Nur zu recht hatte Genosse Reinert, als er am 13. April 1913 in seiner Rede zum Etat im Abgeordnetenhaus der Reaktion zuriel:

Wir stehen vor Neuwahlen. Ohne ein Prophet zu sein, kann ich Ihnen sagen: Wir werden wieder kommen, wir werden sogar stärker wiederkommen. Damit müssen Sie sich abfinden, so fatal Ihnen die Sache sein mag. Wir können es nicht mit dem Worte halten, daß man Toten oder Sterbenden nur Gutes nachsagen darf. Aber eines können wir Ihnen zugeben: Sie waren in den fünf Jahren immer aufrichtig. Sie haben mit voller Absicht die Interessen der besitzenden Klassen vertreten. Wir wundern uns darüber nicht. Wir wundern uns auch nicht darüber, daß Sie so sind, wie Sie sind. Eine Mehrheit, die aus einem Klassenwahlsystem hervorgeht, kann kein Verständnis haben für den Kampf des Volkes für seine Freiheit. Ihr Grundgesetz heißt: Sei im Besitz, dann hast du recht. Wir begreifen es, daß Sie ungehalten darüber waren, daß wir Sie aus der beschaulichen Ruhe dieses Dreiklassenhauses aufgeschreckt haben. Sie haben uns deshalb Seher und Aufwiegler genannt. Dabei sind wir eine notwendige Erscheinung im politischen Leben der Völker. In der Gesamtsituation der Majorität dieses Hauses sehen wir eine einheitliche Klassenvertretung konservativer und Junkerlicher Interessen. Diese einheitliche Klassenvertretung wird bleiben, so lange das Dreiklassenwahlsystem Ihnen die Herrschaft verleiht. Dieses Dreiklassenparlament ist in Wirklichkeit ein Einklassenparlament, nur die besitzenden Klassen sind in ihm vertreten.“

Daß das aber anders wird, ist Aufgabe der Arbeiter.

(Ein Schlusssatz folgt.)

Die II. Konferenz deutscher Berufskraftwagenführer

tagte am 16. und 17. April in Berlin. Außer den Vertretern des Verbandsvorstandes waren 32 Delegierte aus 16 Städten anwesend. Die Tagesordnung der Konferenz lautete:

1. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Chauffeurberuf. Referent: Reichstagsabgeordneter Ferdinand Bender.
2. Die gesetzlich-rechtliche Stellung der Chauffeure. Referent: Herr Rechtsanwalt Dr. Gutfeld.
3. Haftpflicht und Schadenersatzversicherung. Referent: Kollege Richard Nürnberg.
4. Arbeitsvermittlung und berufliche Ausbildung. Referent: Kollege August Veder.
5. Agitation und Organisation. Referent: Kollege Franz Meitig.

Nach den üblichen Begrüßungen wurde beschlossen, die Diskussion zu den Punkten 1, 2, 4 und 5 gemeinsam zu führen. Der Referent zum 1. Punkt, Kollege Bender, verwies darauf, daß in Deutschland zurzeit etwa 80 000 Automobile im Betriebe seien. Es sei deshalb von großer Wichtigkeit, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse dieses sich immer mehr ausbreitenden Berufes kennen zu lernen und auf eine günstige Gestaltung derselben hinzuwirken. Im allgemeinen beträgt die tägliche Arbeitszeit der Chauffeure 12 bis 15 Stunden, beim Schichtwechsel oft 24 bis 36 Stunden. In der Regel muß der Chauffeur eine Kaution von 100 M. stellen. Das Arbeitsverhältnis der Privatchauffeure, das sind diejenigen, welche die herrschaftlichen Fuhrwerke fahren, ist in vielen Fällen ein geradezu unwürdiges. Der Privatchauffeur muß neben seiner Berufsarbeit alle möglichen Dienstleistungen für die Herrschaft verrichten. Stiefelputzen, Hundewarten und ähnliche Verrichtungen gehören nicht selten zu den Pflichten des Privatchauffeurs. Bei freier Station werden den Privatchauffeuren 40, 50, 60 M. monatlich gezahlt. Sie müssen gleich den Dienstboten jederzeit zur Verfügung der Herrschaft stehen und haben meist nur alle zwei Wochen einen freien Tag. — Die Droßelchauffeure haben in Hamburg eine tägliche Arbeitszeit von 11 Stunden, während in Berlin, Dresden, Nürnberg und München die 12stündige Arbeitszeit herrscht. In Dresden ist die Arbeitszeit beim Schichtwechsel eine 20stündige. In Hamburg haben die Droßelchauffeure den 8., in den übrigen genannten Orten den 14. Tag frei. — Die Geschäftschauffeure müssen in der Regel 80 bis 100 Stunden wöchentlich arbeiten. Der Redner fordert eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit. Diese dürfte nicht über 12 Stunden betragen. Das Ziel müsse die 8stündige Arbeitszeit sein, was bei der aufreihenden Tätigkeit des Chauffeurs immer noch lang genug sei. Schad zu verurteilen sei das bei den Droßelchauffeuren bestehende Entlohnungssystem, wo neben einem geringen festen Lohn dem Chauffeur ein Prozentanteil von der Einnahme gewährt wird. Ein ausreichender fester Lohn müsse gefordert werden. Die Lastwagenchauffeure werden sehr schlecht entlohnt, bis herab zu 20 M. pro Woche. Wo die Organisation seinen Aufgebot hat, da sind die Löhne besser. Die Konsumvereine zahlen ihren Lastwagenführern 36 bis 44 M. Wochenlohn bei 8stündiger Arbeitszeit. Was hier möglich ist, das muß auch im übrigen durchgeführt werden können.

Ueber Arbeitsvermittlung und berufliche Ausbildung referierte Kollege Veder. Der Redner legte dar, welche Stellung die freien Gewerkschaften zur Frau

des Arbeitsnachweises einnehmen und zeigte, daß die von Unternehmern eingerichteten Arbeitsnachweise in erster Linie der Kontrolle und der Mahnung der Arbeiter dienen. Diese Gefahr würde auch die Chauffeure treffen, wenn sie sich den Arbeitsnachweisen der Unternehmer unterwerfen würden. Da der Arbeitsnachweis des Transportarbeiter-Verbandes über die besten Kräfte im Chauffeurberuf verfügt und deshalb die Automobilbesitzer in jeder Hinsicht betriebsfähig kann, so sollten die Kollegen durch rege Benutzung ihres eigenen Arbeitsnachweises zum Ausbau desselben beitragen. Häufig konnte der Arbeitsnachweis des Verbandes Stellen nach auswärts nicht besetzen, deshalb würde es sich wohl empfehlen, die Arbeitsvermittlung zu zentralisieren und zwar so, daß die auswärtig gemeldeten Stellen von Kollegen besetzt werden, die in den betreffenden Orten wohnen.

Hinsichtlich der beruflichen Ausbildung verwies der Redner darauf, daß die Organisation schon in den neunziger Jahren die Errichtung von Fach- und Fahrerschulen fordernte. 1904 reichte die erste Konferenz der Transport- und Verkehrsarbeiter eine Denkschrift an die Behörde ein, worin die Notwendigkeit der Errichtung von Fach- und Fahrerschulen begründet wurde. Obgleich inzwischen der Automobilbetrieb einen immer größeren Umfang annahm und die sachgemäße Ausbildung der Chauffeure eine Angelegenheit von allgemeinem Interesse wurde, kümmerten sich die Behörden wenig um diese Angelegenheit. Dagegen wurden von privater Seite Chauffeurschulen eingerichtet, die lediglich den Zweck haben, ihren Unternehmern reiche Gewinne aus den Taxischen der Verdienste zuzuführen. Der Redner führte zahlreiche Beispiele dafür an, daß Inhaber solcher Schulen unter Vorpiegelung falscher Tatsachen den Schülern Hunderte von Mark abgenommen haben. Schülern, die noch gar keinen Fahrmutterricht bekommen hatten, sind Fahrbewerbsbescheinigungen ausgestellt worden. Anzeigen, welche gegen derartige gewissenslose und ausbeuterische Fahrschulunternehmer bei der Staatsanwaltschaft eingereicht wurden, hatten keinen Erfolg. Das neue Automobilgesetz ließ die Stiftung aufkommen, daß diese Zustände gebessert würden. Das ist jedoch nicht geschehen. Obgleich die 1908 abgehaltene erste Konferenz der Chauffeure in einer Petition an den Reichstag alle Schäden des privaten Fach- und Fahrschulwesens darlegte, ist nichts zur Abstellung dieser Mißstände geschehen. Zurzeit bestehen in Berlin 46 konzeptionsfähige Fahrschulen, von denen nur die der großen Betriebe und Fabriken, etwa sechs, einigermaßen den bestehenden Vorschriften genügen. Alle übrigen sind nur auf Ausbeutung der Dummheit zugeschnitten. Nachdem ein Schüler 100–200 Mk. für seine Ausbildung geopfert hat, erkennt er oft, daß er die notwendige Ausbildung als Chauffeur gar nicht bekommen hat und auf eine Stellung gar nicht rechnen kann. Durch mangelhaft ausgebildete Chauffeure wird natürlich die Unfallgefahr bedeutend vergrößert. Die Frage der Ausbildung ist demnach eine der wichtigsten Fragen des Chauffeurberufs. Im allgemeinen Interesse sowie mit Rücksicht auf die Sicherheit des Publikums und der Berufsfahrer muß die Forderung stets wiederholt werden: Errichtung von Fach- und Fahrschulen auf paritätischer Grundlage und unter staatlicher oder städtischer Aufsicht.

Rechtsanwalt Dr. Gutsfeldt sprach über die rechtliche Lage der Chauffeure. Unter anderem kennzeichnete er den unwürdigen Zustand, daß die Privatchauffeure gleich den herrschaftlichen Kutschern der Gebührenden unterstehen. Ferner besprach der Redner die Schwierigkeiten, die den Chauffeuren entstehen, wenn sie den ihnen oft wegen geringfügiger Verstöße entzogenen polizeilichen Fahrschein wieder erlangen wollen.

Ueber

Agitation und Organisation

sprach Nettig. Er führte aus, daß die gewerkschaftliche Organisation der Chauffeure große Schwierigkeiten hat. Die Chauffeure rekrutierten sich aus früheren Kutschern, Schloßknechten und zum kleineren Teil auch aus anderen Berufen. Die Chauffeure blieben zunächst meist in den Organisationen ihres früheren Berufs, soweit sie überhaupt organisiert waren, andererseits gab der neu ankommende Beruf manchem findigen Geschäftsmann Gelegenheit, an der Hand eines Fachblattes oder Arbeitsnachweises Chauffeurvereine zu gründen. So entstand eine große Anzahl kleiner Vereinigungen von Chauffeuren, die keine gewerkschaftlichen Bestrebungen verfolgten, sondern in persönliche Interessen und in Harmonieinteresse aufgingen. Nebenbei sind nun wieder ständige Geschäftseinkünfte auf die Idee verfallen, die kleinen Vereine zu größeren Gebilden zusammenzuschließen. So entstand der Kraftwagenführer- und die Deutsche Kraftwagenführer-Vereinigung, zu denen später noch die Interessengemeinschaft der Chauffeure hinzugezogen ist. Außer diesen Organisationen gibt es noch einige andere. Sie stehen alle auf dem Boden der Harmonie mit den Unternehmern, suchen deren Unterstützung nach und bemühen sich in freundschaftlicher Weise um die Gunst der Arbeitgeber. Der Kraftwagenführer-Verband hat etwa 1000 Mitglieder in 40 bis 50 Vereinen. Alle diese Organisationen, die den gewerkschaftlichen Grundgedanken teils fremd, teils feindselig gegenüberstehen, kann man als ein gelbes Gewächs bezeichnen und müssen bekämpft werden, denn sie bedeuten den Interessen der Automobilbesitzer, aber nicht den Interessen der Chauffeure. Für die Organisation der Chauffeure im Transportarbeiter-Verband muß eine energische Agitation entfaltet werden. Es gibt in Deutschland etwa 45 000 organisationsfähige Berufschauffeure. Dem Transportarbeiter-Verband gehören am 1. Januar 1913 7585 Chauffeure an. Mit denen, die noch in anderen Verbänden unter ihrem früheren Berufe registriert sind, gehören unserer Organisation

gut 8500–9000 Chauffeure an. Es ist also noch ein großes Feld für die Agitation vorhanden. Wenn auch die Zahl der gewerkschaftlich organisierten Chauffeure noch verhältnismäßig klein ist, so hat der Verband doch schon recht beachtenswerte Verbesserungen ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse erreicht. Er wird seine Agitation den Bedürfnissen der verschiedenen Chauffeurgruppen anpassen und Mittel und Wege finden, um familiäre Berufschauffeure der Organisation zuzuführen.

Den Referenten folgte eine ausgiebige Diskussion. Hauptsächlich kamen viele Einzelheiten aus dem Berufsleben und zahlreiche Mißstände, unter denen die Chauffeure zu leiden haben, zur Sprache. — Hinsichtlich der Organisationsfrage wurde ausgeführt: Wenn Chauffeure, die früher Schloßer oder Mechaniker waren, im Metallarbeiter-Verbande bleiben, so lasse sich das wohl verstehen. Dagegen könne es nicht gebilligt werden, daß der Verband der Brauerei- und Mühlenarbeiter die in Brauereien tätigen Chauffeure aufnimmt. — Einige Redner beklagten die Behandlung der Chauffeure durch die Presse. Bei Unfällen im Straßenverkehr werde meist dem Chauffeur die Schuld gegeben und ohne nähere Kenntnis der Sache von Autorität geschrieben. Nicht nur die bürgerliche, sondern auch die Arbeiterpresse nehme eine derart unsachliche Haltung gegenüber den Chauffeuren ein und tue ihnen damit Unrecht. — Nachdem eine diese Angelegenheit kritisierende Resolution eingebracht war, bemerkte Dietrich, ein abfälliges Urteil über die Arbeiterpresse sei nicht berechtigt. Die Arbeiterpresse sei die einzige, welche die Chauffeure in ihren Bestrebungen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage unterstütze. Es komme doch tatsächlich vor, daß ein Chauffeur durch zu schnelles Fahren einen Unfall verschuldet. Das Recht, solche Fälle zu kritisieren, könne man doch der Parteipresse nicht abschneiden. Demgegenüber blieben eine Anzahl Redner dabei, daß auch die Arbeiterpresse über die Chauffeure ungerechtfertigte Kritiken bringe.

Der Referent Koll. Wender beleuchtete in seinem Schlusswort die Ergebnisse der Diskussion und betonte, daß die Forderungen, welche die Chauffeure an die Gesetzgebung stellen, um so eher und so besser erfüllt werden können, wenn die Kollegen, soweit es an ihnen liegt, dafür sorgen, daß noch mehr Arbeitervertreter in den Reichstag kommen.

Der Verbandsvorsitzende Koll. Schumann bemerkte, veranlassen zu wollen, daß die sozialdemokratische Reichstagsfraktion in der nächsten Session einen Antrag auf Schaffung einer Reichsverkehrsordnung einbringen wird.

Ueber Haftpflicht- und Schadenersatzversicherung

referierte Koll. Kurnberg. Er zeigte, daß das Automobilgesetz von 1909 den Besitzern und den Führern der Automobile die Pflicht auferlegt, für jeden durch ihr Fahrzeug verursachten Schaden zu haften, falls derselbe nicht durch unabwendbare Ursachen herbeigeführt wurde. Es seien Fälle vorgekommen, wo Automobilführer auf Schadenersatz in Höhe von tausenden ja zehntausenden Mark verklagt wurden. Es gebe Versicherungsgesellschaften, bei denen man sich gegen Schadenersatzleistungen versichern kann, doch könnten die privaten Versicherungen den Kollegen nicht empfohlen werden. Der Verband habe für seine Mitglieder eine Haftpflichtversicherung eingeführt. Diese habe im Jahre 1910: 594 Mk., im Jahre 1911: 3472 Mk., im Jahre 1912: 10 222 Mk. und im 1. Quartal 1913 bereits 10 000 Mk. Schadenersatz geleistet. Wenn diese Steigerung so weitergehe, dann würde die Versicherung mit den bisherigen Beiträgen nicht auskommen. Leider finde die Versicherung des Verbandes bei den eigenen Mitgliedern nicht die genügende Beachtung. Von den 9000 Chauffeuren im Verbands seien nur 861 der Haftpflichtversicherung beigetreten. Es sei notwendig, daß die Zahl der Versicherungsmitglieder auf Tausende anwachse, damit die Lasten der Versicherung auf viele Schultern verteilt und die Versicherungseinrichtung dadurch leistungsfähiger werde.

Dem Referat folgte eine lange Diskussion, in der auch die rechtliche Lage der Haftpflichtversicherung besprochen wurde. Nach einem Schlusswort des Referenten gelangten folgende Resolutionen zur einstimmigen Annahme:

Resolution I.

„Die tiefste Entwicklung des modernen Verkehrs, seine stets wachsenden Gefahren bedingen eine weit schauende, einheitliche Regelung der Straßenordnungen und ihrer Handhabung. Die Grundlage solcher kann nur eine Reichsverkehrsordnung, die allen Anforderungen der Neuzeit Rechnung trägt, sein.“

Die II. Automobilführer-Konferenz fordert in Konsequenz dessen von den gesetzgebenden Körperschaften die schnelle Schaffung einer Reichsverkehrsordnung, die nicht nur den Straßenverkehr regeln, sondern von Grund auf die Lebensbedingungen eine sachgemäße und allen Interessen gerecht werdende Entwicklung und weitestgehende Sicherung des Verkehrs ermöglichen soll. Die dringendsten Voraussetzungen für eine gezielte Regelung der Materie sind:

- Beschränkung der Arbeitszeit der Kraftwagenverkehr tätigen Angehörten auf 8 Stunden täglich. Die gesetzliche Garantie einer 36stündigen ununterbrochenen Ruhepause in der Woche.
- Die Schaffung staatlicher oder kommunaler Fahr- und Fahrschulen, deren Aufgabe eine gründliche Fahrausbildung mit einem Zwangszeugen als Abschluss ist.
- Die Errichtung von Verkehrsinspektionen, deren Aufgabe es sein soll, den Verkehr an sich und die Verkehrsmittel auf ihre notwendige Sicherheit

sowie die Bestimmungen zum Schutze der Arbeiterschaft zu überwachen. Den Verkehrsinspektoren sind Arbeitnehmer aus dem Berufe als Hilfskräfte beizugeben.

- Bereinigung aller Straßenordnungen nach modernen Verkehrsgrundsätzen, wobei zu berücksichtigen ist:

Die Geschwindigkeit der Kraftwagen ist für geschlossene Ortschaften wie folgt einheitlich festzusetzen:

- Für Lastzüge auf 18 Kilometer, für Lastwagen von 3–4 Tonnen Eigengewicht 23 Kilometer, für Personenzüge 30 Kilometer pro Stunde.
- Die Bewegung schwerer Lastwagen mit zwei Personen.
- Die Anbringung von mindestens zwei Gleitschutzeisen an jedem Kraftwagen.
- Die Anbringung zuverlässiger funktionierender, für den Fahrer jederzeit kontrollierbarer Geschwindigkeitsmesser an allen Kraftwagen.
- Alle Verkehrsfahrzeuge sind gleich den Eisenbahnen bei eindringender Dunkelheit mit nach hinten hellleuchtenden Laternen zu versehen.
- Bahnübergänge sind zur Nachtzeit durch von weitem sichtbare Laternen zu beleuchten und die Zufahrtsseite durch zwei getrennte Striche kenntlich zu machen.
- Starke Gefälle anzeigende Warnungstafeln sind bei Nacht entsprechend zu beleuchten.

Die Entziehung des Fahrscheins kann nur auf Grund eines Gerichtsbeschlusses erfolgen.

Die Konferenz gibt der Ansicht Ausdruck, daß es widersinnig ist, Berufschauffeure der Gefährdung zu unterstellen; sie sind auf Grund ihrer Tätigkeit zweifellos den gewerblichen Arbeitern zuzurechnen und kann folgedessen nur die R. G. D. auf diesen Beruf Anwendung finden.“

Resolution II.

„Die II. Konferenz deutscher Berufsautomobilführer ersucht den Vorstand des Deutschen Transportarbeiterverbandes, in der nächsten Zeit eine grundlegende Erhebung über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Berufschauffeure zu veranstalten und das hierdurch gewonnene Material den agitatorisch tätigen Kollegen zur Verfügung zu stellen.“

Der Verbandsvorstand wird außerdem dringend ersucht, da die Arbeitsvermittlung eines der wichtigsten und wirksamsten Agitationsmittel bildet — diese Einrichtung für die Chauffeure zu zentralisieren und eine dauernde systematische Propaganda dafür zu entfalten.

Der Verbandsvorstand wird ferner ersucht, alle an Chauffeure ergangenen Strafbemaße und Gerichtsurteile zu sammeln und dann zweckentsprechend zu veröffentlichen.“

Resolution III.

„Die II. Konferenz deutscher Berufsautomobilführer konstatiert, daß die bürgerliche Presse aller Schattierungen aus Sensationsgründen bei Straßenunfällen mit aller Schärfe gegen die Chauffeure heßt und diesen durch solches Gebahren den Existenzkampf ganz enorm erschwert. Die Konferenz erwartet daher von den Kollegen, daß sie zur Selbsthilfe greifen, indem sie diese Presse wieder abnormieren noch lauten.“

Die Konferenz verurteilt ebenfalls alle unrechtmäßige Benutzung der Autos zu Privatvergnügungsfahrten, da diese nur zu oft den Anlaß zu Unfällen geben und dadurch der Gesamtberuf in der Achtung der Öffentlichkeit herabgesetzt wird.

Die Konferenz konstatiert, daß leider auch ein Teil der Arbeiterpresse nicht immer mit der nötigen Objektivität und Sachlichkeit berichtet. Die Autofahrer dürfen — da sie gewillt sind, stets ihre Pflichten als klassenbewußte Arbeiter zu tun — von der Arbeiterpresse erwarten, daß ihre Berufstätigkeit sachlich beurteilt und bewertet wird. Die bürgerliche und allgemein nützliche Aufgabe der Arbeiterpresse sollte es sein, auch das Publikum zur Vorsicht auf der Straße und zur aufmerksamsten Beachtung des Verkehrs zu erziehen und so auch den Chauffeuren den schweren und verantwortungsvollen Beruf zu erleichtern.“

Resolution IV.

„Die II. Konferenz deutscher Berufsautomobilführer erklärt, daß ihre Interessen wirksam nur durch eine moderne und starke Kampfsorganisation gewahrt und gesichert werden können. Als solche kommt für die Berufschauffeure nur der Deutsche Transportarbeiterverband in Betracht, dem heute bereits 9000 Automobilführer angehören. Die Konferenz erklärt, daß jede Organisationszersplitterung — in Anbetracht der Ausbeutung durch den Unternehmer und der rigorosen Behandlung seitens der Polizeibehörden — ein Verbrechen an den ureigenen Interessen der Gesamtkollegenchaft ist. Die Konferenz erwartet daher von allen Berufschauffeuren, daß sie in Erkenntnis dieser Tatsachen in ihren Vereinen und Klubs damit arbeiten, daß sich dieselben dem Deutschen Transportarbeiterverband anschließen. Die Konferenz gibt die Parole aus: Ein Beruf und eine Organisation! Sinein in den Deutschen Transportarbeiterverband!“

Resolution V zu Punkt 3.

„Die II. Konferenz deutscher Berufsautomobilführer erklärt es als Pflicht eines jeden organisierten Kraftwagenführers und in seinem eigenen materiellen Interesse liegend, gegen die ihm drohende Schadenersatzabklappung eine Versicherung einzugehen.“

Die Konferenz erklärt weiter, daß die privatkapitalistischen Versicherungsgesellschaften den Bedürfnissen und Ansprüchen unserer Kollegen in keiner Weise genügen.

Die Konferenz erachtet es deshalb als Ehrenpflicht eines jeden organisierten Kollegen, seiner Versicherungs-

pflcht nur bei der von der Organisation errichteten Rechtschulung und Haftpflichtunterstützung zu genügen.

Weiter erklärt die Konferenz ihr Einverständnis damit, daß der Verwaltungsausschuß nötigenfalls für Städte mit größerem Verkehr besondere Gefahrentlassen

einrichtet, um so unsere Rechtschulung und Haftpflichtunterstützung auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit zu halten.

Damit war die Tagesordnung erschöpft. Der Vorsitzende schloß die Konferenz mit einigen anfeuernden

Worten zu reger Agitation; nur wenn die Mehrzahl der Chauffeure die Notwendigkeit der Organisation eingesehen hat, wird die Kraft vorhanden sein, deren es bedarf, um die Forderungen der Kollegenchaft zu verwirklichen.



Automobilfahrer

Der betrunzene Chauffeur! Unter obiger Überschrift brachte die „Welt am Montag“ am 31. März unter Bezugnahme auf das Autounfall und Schließlichen Buch einen Artikel, der von maßlosen ungerechten Angriffen gegen die Berliner Kraftdroschkenführer sprach. Die etwas langatmige philosophische Einleitung seines von recht wenig Objektivität zeugenden Angriffes hätte sich der Verfasser, ein Herr Sternauz, sparen können. Herr Sternauz ist natürlich auf der Straße immer sehr vorsichtig, er sieht sich beim Überfahren des Fahrdammes immer erst um, er hüpft nie um Haarsbreite noch gerade vor Straßenbahnen, Autos und allerhand Fahrzeugen herum, er geht nie gedankenlos auf dem Fahrdamm spazieren, daran anschließend beim Ertrinken der Hupe berühmte Indianerlärme ausführend, er hat noch nie seinen Kraftdroschkenführer zum Schnellerfahren angetrieben, auch noch nie etwas brandisch mit seinen Kollegen in Kneipen im Café zusammengekommen und über den Balkanrieg alles besser geredet. Noch nie! Der Herr Ludwig Sternauz! Was hat das alles mit diesem bedauerlichen Falle zu tun? Warum soll dieser eine betrunzene Chauffeur zum fliehenden Straßentypus gestempelt werden? Es gibt ja so viel komisches Zeug schreibende Journalisten, warum soll es nicht auch ab und zu einen betrunkenen Chauffeur geben? Ist etwa der eben bezeichnete Journalist bei der heutigen Bedeutung der Presse viel weniger gefährlich wie der betrunzene Chauffeur? Was meint der Verfasser mit jungen Droschken? Die Berliner Polizeibehörde läßt keinen Kraftdroschkenführer unter 21 Jahren zu, es dürfte aber wohl sehr, sehr wenige unter 25 Jahren geben! War Köstling vielleicht ein junger Droschke? Andererseits ist es notwendig, daß der homo sapiens gerade erst in den älteren Semestern seine Verliebe für den Alkohol entdeckt. Der Verfasser drückt also hier leeres Stroh! Geradezu brachvoll ist aber das empfohlene Heilmittel. Herr Sternauz empfiehlt, man höre und lausche, Brügel. Jeder Arzt wird ihm ohne weiteres bestätigen, daß man Trunkenheit wohl schwerlich damit heilen dürfte. Mühte auch ein erschrockenes schönes Straßenbild abgeben, an den Haltestellen sich prügelnde Chauffeure. Etwas eigentliches Erziehungsmittel im 20. Jahrhundert für erwachsene Menschen. Herr St. verlangt sodann als zweite Medizin völlige Dienstabstinenz, ein gewiß recht beachtenswerter Vorschlag. Leider schreibt er aber gleich wörtlich weiter: „Nur die Droschken-Chauffeure, die jedesmal und sei es die kleinste Falsch, für kurze Zeit Tod und Leben in ihrer Hand halten, dürfen trinken. Und tun es auch, denn die Chauffeure, in denen die Sportbegeisterung ausstrahlt, sind ja immer getrunken voll.“ Diese letzte Behauptung ist einfach unerhört. Herr St. hat schlechte Zeitskillnisse. Da die Chauffeure 10 bis 12 Stunden Straßendienst haben, sind sie natürlich auf die Restaurationskette angewiesen. Aber was wird getrunken? Entweder alkoholfreie Getränke oder und zwar am meisten Kaffee, Kaffee in ungeheuren Quantitäten. Sollte Herr St. seine Zeitskillnisse etwa nur von draußen gesammelt haben? Sportbegeisterung liegen überall aus und haben mit uns nichts zu tun. Es ist geradezu empörend, wie Herr St. hier bei einer geradezu vorbildlich nüchternen und etwa zu zwei Dritteln aus Dienstabstinenz bestehenden Artikelserie einen äußerst seltenen Ausnahmefall mit Handbroschen stiftet, der Allgemeinheit präsentiert, zum Schaden des verantwortlichen Verfassers. Der Fall Köstling ist ein Ausnahmefall, der alles andere, denn die Regel bedeutet, daß werden die Berliner Kraftdroschkenführer dem Publikum und schließlich auch Herrn Ludwig Sternauz beweisen.

Schlechte Straßen gegen Chauffeure. Außerordentliche Ruhe, Besonnenheit und Umsicht erfordert die Ausübung des Berufs eines Chauffeurs, insbesondere in einer so verkehrsreichen Stadt wie Berlin. Trotz aller Voreingenommenheit, die der Fußgänger den seine Ruhe störenden Führerwagen entgegenbringt, wird den Chauffeuren in Berlin das Anerkennung nicht zu verfahren sein, daß sie ihre nervenaufreibende Tätigkeit unter voller Berücksichtigung der Gefahren ausüben, mit denen ein starker Verkehr Fußgänger und Fahrzeuge bedroht. Es ist oft erstaunlich, wie im stärksten Gedränge Chauffeure in scheinbar gelassener Ruhe fast unvermeidlich erscheinende Zusammenstöße durch eine schlaggenge Wendung verhüten. Eine Ausnahme machen fast nur Privatautomobile, deren Besitzern manchmal das Bestreben, schnell vorwärts zu kommen, höher zu stehen scheint als das, auf Gesundheit und Leben der Bürger die erforderliche Rücksicht zu nehmen.

Zur Regelung des Verkehrs sind polizeiliche Verkehrsordnungen erforderlich. Das Übersehen dieser Verkehrsordnungen bestraft werden, ist unvermeidlich. Wollte verkehrt und auch gegen das Interesse des Publikums sind aber hohe Strafen wegen kleiner



Kontraventionen. Denn naturgemäß wird die Besonnenheit und Ruhe der Chauffeure durch die Aussicht auf hohe Strafen für unerhebliche Übertretungen von Ordnungsvorschriften schwer beeinträchtigt und eine Nervosität hervorgerufen, die weit schlimmere Gefahren für das Publikum herbeiführen kann, als die Übertretung einer der vielen Ordnungsvorschriften.

Ganz anders stellen sich einzelne Gerichte. Jüngst hat das Schöffengericht Berlin-Tempelhof einen unbefahrenen Chauffeur, der von einer Strafe in die andere nach links in kurzem statt in weitem Bogen einfuhr und das Warnungszeichen zu geben unterließ, mit nicht weniger als 50 Mk. Geldstrafe belegt. Wie wurde die Strafböhe gerechtfertigt? Mit folgender, der Wirklichkeit widersprechenden und die Chauffeure in ihrer Gesamtheit schwer beleidigenden Ansicht: „Mit Rücksicht auf die brutale Rücksichtslosigkeit, mit welcher die hiesigen Chauffeure durch die Straßen fahren, und die hieraus für das Publikum entsprechende große Lebensgefahr ergibt sich die erkannte Strafe angemessen.“ Solche Begründung läßt die Objektivität, mit der vor Gericht jeder Einzelfall abgeurteilt werden sollte, durchaus vermissen. Von einer „brutalen Rücksichtslosigkeit“ der hiesigen Chauffeure kann in Wahrheit nicht gesprochen werden. Und selbst wenn eine solche vorläge, darf sie doch nicht auf das Schuldkonto des Angeklagten, denn lediglich die geschuldrte Unvorsichtigkeit nachgewiesen ist, gesetzt werden. Nicht die Fahrart in Berlin, sondern die auf den Landstraßen außerhalb Berlins mag oft eine „rücksichtslose“ genannt werden. Die in Schnelltempo z. B. auf der Potsdamer Chaussee dahersausenden, Staub aufwirbelnden Privatautomobile erregen mit Recht den Unwillen der nach frischer Luft sich sehenden Fußgänger. Ein gerechter Richter darf sich nicht von seiner Antipathie gegen den Angeklagten, geschweige gegen seine Verurteilung leiten lassen, sondern allein von der zur Angelegenheit gestellten Tat. — Gegen das besprochene Urteil ist Berufung eingelegt. Offenlich beherzigen die Berufungsrichter den obersten Rechtsgrundsatz mehr als das Schöffengericht.

Eine Todesfahrt im Auto. (Urteil des Reichsgerichts vom 12. April 1913.) Das Landgericht Elberfeld hat am 24. April 1912 die Autodroschken-Gesellschaft in Elberfeld verurteilt, an die Witwe des bei einem Autounfall tödlich verunglückten Emil Wegmann eine jährliche Rente von 3200 Mk. zu zahlen. Dem Urteil lag folgender Tatbestand zugrunde. Am 2. August 1911 hatte eine Gesellschaft mit 7 Personen, unter denen sich auch der Verunglückte befand, in Elberfeld gegen 10 Uhr abends eine Autodroschke bestellt, um zum Wälschhof des lustigen fideles Abends eine kleine Spazierfahrt in das benachbarte z. zu machen. Auf der Hin- und Rückfahrt entwickelte der Chauffeur eine rasende Geschwindigkeit. Neben anderen Zeugen, welche die Todesfahrt beobachteten, wurde besonders das Zeugnis mehrerer Personen beachtet, welche im benachbarten H. die Straßenbahn an einer Straßenecke erwarteten, vor dem scharf um die Ecke biegenden Auto zurückwichen und die Nummer des Autos durch einen Schutzmann feststellen ließen. Die Insassen des Autos waren in größtmöglicher Eilmung und sangen und lachten, ohne auf die Geschwindigkeit zu achten. Als dann bei der Rückfahrt die Personen die Plätze gewechselt hatten, wurde das rasende Tempo beibehalten. Der Chauffeur wollte das Auto kurz vor Elberfeld zwischen zwei Fahrzeugen durch einen Zwischenraum von 7 bis 8 Metern hindurchfahren, verlor aber die Herrschaft über seine Maschine; der Kraftwagen rammte gegen einen Baum und stürzte um; von den Insassen erlitten 4 Personen leichte, Wegmann dagegen schwerere Verletzungen, welche nach einigen Tagen seinen Tod herbeiführten. Die Strafkammer verurteilte den Chauffeur wegen fahrlässiger Tötung in Verbindung mit fahrlässiger Körperverletzung zu einem Jahre Gefängnis. Die Witwe setzt in dem oben mitgeteilten Urteil die geforderte Rentensleistung durch. Die Autodroschken-Gesellschaft, welche nach § 331 B. G. B. für den von ihr bestellten Chauffeur die Schadensersatzpflicht zu übernehmen hatte, legte Berufung beim O. B. L. an das Reichsgericht in Düsseldorf ein, welches jedoch das Rechtsmittel verworfen und die Schadensersatzpflicht der Gesellschaft aus folgenden Gründen anerkannte: Es handelte sich um die Frage, ob der Chauffeur den Unfall durch eigenes Verschulden verursacht habe. Die Zeugenangaben hätten ergeben, daß er zu schnell gefahren sei; hätte er den Zwischenraum in langsamer Fahrt durchfahren, so hätte er die Herrschaft über seine Maschine behalten, und der Unfall wäre nicht passiert. Auch könne man nicht von einem Mitverschulden der Insassen sprechen, denn diese hätten bei ihrer fideles Stimmung nicht auf die Fahrgeschwindigkeit geachtet und könnten überhaupt nicht vom Wagen aus ein Urteil über sie gewinnen, da sie hierfür als Nichtfachleute zu bezeichnen seien. Sollte der Unfall durch die falsche Verteilung des Gewichtes der Wageninsassen auf der Rückfahrt mitverschuldet sein, so wäre es immer die Pflicht des Chauffeurs gewesen, auf diesen Mangel aufmerksam zu machen und um Abstellung zu bitten. Endlich ergab sich aus den Vorstrafen des Chauffeurs, von denen die Gesellschaft durch Auskunft auf der Polizei

Kenntnis erhalten habe, daß er auf Grund von Verstößen gegen die Polizeiverordnungen, unter anderem auch wegen zu schnellen Fahrens, vorbestraft sei, daß also der Gesellschaft nicht die Einrede zugebilligt werden könne, daß sie bei der Auswahl des Chauffeurs die nötige Vorsicht habe walten lassen. Die Autodroschken-Gesellschaft legte gegen das Urteil der zweiten Instanz Revision beim Reichsgericht ein, weil ihr Gegenbeweis, daß keine übermäßige Geschwindigkeit im Augenblick des Unfalls vorgelegen habe, und daß nur infolge des Platzwechsels der Insassen eingetreten sei, vom Berufungsgericht nicht genügend gewürdigt worden sei. Jedoch hat der höchste Gerichtshof die Beweiswürdigung abgelehnt und die Revision verworfen.



Wenn eine Droschke ohne Aufsicht ist. Um eine „Bedürfnisfrage“ der Berliner Droschkenführer drehte es sich in einer Verhandlung, die kürzlich unter Vorsitz des Landgerichtsdirektors Dr. Schwarze die 9. Strafkammer des Landgerichts I beschäftigte. Wegen Übertretung der §§ 75 und 107 der Droschkenordnung vom 16. Februar 1905 war der Droschkenführer Bernhard Tönnies angeklagt. Der Angeklagte hielt am 22. Januar d. J. mit seiner Droschke vor dem Deutschen Theater in der Schumannstraße. Nach der Feststellung eines Schutzmanns soll er seine Droschke um 10 Uhr verlassen haben und erst gegen 10 Uhr zurückgekehrt sein, so daß das Führerfeld über eine halbe Stunde ohne Aufsicht auf der Straße stehen geblieben war. Gegen den erlassenen Strafbefehl über eine M. a. r. f. erhob Tönnies Widerspruch. Das Schöffengericht kam zu der Feststellung, daß der Strafbefehl zu Recht ergangen sei, und setzte wiederum eine Geldstrafe von einer Mark fest. Da es sich nicht nur um eine prinzipielle, sondern gleichzeitig für das körperliche Wohlbefinden der Berliner Droschkenführer sehr wichtige Frage handelte, nahm sich der Verband der Führerbesitzer der Sache an und ließ durch Rechtsanwält Dr. Schmidt gegen das schöffengerichtliche Urteil Berufung einlegen, so daß sich nunmehr auch die Strafkammer mit dieser Angelegenheit beschäftigen mußte, deren Kernpunkt die Frage war: Welche Zeit braucht ein Berliner Droschkenführer, um gewisse dringliche, unabweisbare und von der Natur bedingte körperliche Vorgänge zu erledigen? — In der Verhandlung erklärte der Angeklagte, daß er an jenem Tage „der Not gehorchend“ seinen Kutscherhof habe verlassen müssen. Er sei sich dann „des rechten Weges“ auch bewußt gewesen und habe ein nahegelegenes Lokal aufgesucht, in dem er sich anstandslos eine „kleine Weile“ geben lassen mußte, bevor er sich den Schlüssel zu dem bewachten stillen Ort ausshändigen ließ. Dieser Vorgang habe alles in allem 20 Minuten gedauert, und diese Zeit müsse ein zur Winterzeit in die Pelze gehüllter Führer schon für sich in Anspruch nehmen. — Rechtsanwält Dr. Schmidt beantragte die Freisprechung des Angeklagten, da man unmöglich eine Norm ziehen könne bei jenen, die von der individuellen Veranlagung abhängig sind. Die Anwendung polizeilicher Bestimmungen müsse jedenfalls da aufhören, wo es sich um unabweisbare Naturereignisse handle, denen sich niemand widerlegen könne. Dieser Fall zeige eben, daß die Natur kräftiger sei, als selbst der Polizeipräsident. Wenn der Angeklagte ganze 20 Minuten weggeblieben sei, so könne man dies nicht als „übermäßig lange Zeit“ bezeichnen. Der Staatsanwalt regte an, ob nicht vielleicht der sogenannte Notstandsparagraph 54 des Strafgesetzbuches in Anwendung kommen könne, beantragte aber im übrigen, wenn das Gericht dies nicht annehmen sollte, die Verurteilung zu verwerfen, da die Zeit von 20 beziehungsweise 30 Minuten selbst für einen Berliner Droschkenführer eine zu ausgedehnte sei. Das Gericht war der Ansicht, daß der Notstandsparagraph nicht in Anwendung kommen könne, da dieser von einer „gegenwärtigen Gefahr für Leib und Leben“ spreche. Dagegen kam das Gericht aus dem Grunde zu einer Freisprechung des Angeklagten, weil durch das Zeugnis des Schutzmanns nicht genau festzustellen sei, wie lange der Angeklagte weggeblieben sei. Wie der Vorstehende besonders hervorzuheben, könnte auch in anderen Fällen nur dann eine Verurteilung erfolgen, wenn die Zeit ganz genau festgestellt sei.



Die Lohnbewegung der Leipziger Fensterputzer zeigt eigenartige Willen, die man der Öffentlichkeit nicht vorenthalten darf. Die Inhaber der Leipziger

Fensterreinigungsanstalten gehören zum Teil der Vereinigung der Inhaber Leipziger Fensterreinigungsanstalten an. Die Forderungen der Fensterputzer wurden jedoch allen Unternehmern zugestimmt, wovon zwei den Betrag unterschrieben anerkannten und in ihren Betrieben einführen. Die in dem Unternehmerverband vereinigten Firmen teilten aber den Verbandsleitung der Fensterputzer mit, daß sie nicht gewillt wären, mit dem Transportarbeiterverband zu verhandeln. Wenn ihre Putzer Wünsche hätten, so würden sie ihnen gern Gehör geben. Sollte die Arbeiterorganisation dennoch darauf bestehen, die Verhandlungen selbst zu führen, so müßten die Verhandlungen von Organisation zu Organisation erfolgen. Hieraus haben nun Verhandlungen zwischen Vertretern des Transportarbeiterverbandes und den Mitgliedern der oben bezeichneten Unternehmervereinigung stattgefunden, die dazu führten, daß eine Verständigung über die Lohnhöhe erzielt wurde, so daß außer einigen unwesentlichen Differenzpunkten nur die Regelung der Arbeitszeit noch übrig blieb.

Im Jahre 1906, also vor sieben Jahren, wurde mit derselben Unternehmervereinigung ein Tarifvertrag vereinbart, der die Arbeitszeit im Sommerhalbjahr von morgens 6 Uhr bis abends 1/6 Uhr und im Winterhalbjahr von morgens 7 Uhr bis abends 1/5 Uhr festlegte. In dem Punkte Arbeitszeit hatten die Putzer keine Forderungen gestellt, sondern wollten die vor sieben Jahren vereinbarte Arbeitszeit beibehalten. Diese Beibehaltung der Fensterputzer erfuhr bei den Verhandlungen durch die Unternehmer eine recht eigenartige Beurteilung. Nachdem die Unternehmer eine Lohnzulage von 1 bis 2 M. pro Woche und Mann bewilligt und die Vertreter der Arbeiterorganisation sich damit einverstanden erklärt hatten, wollten die Unternehmer die Arbeitszeit um zwei Stunden pro Tag, also um 12 Stunden pro Woche verlängern. Da diese Verhandlungen kurz vor dem 1. April stattfanden, glaubten wir, die Vereinigung der Inhaber Leipziger Fensterreinigungsanstalten erlaube sich einen Aprilscherz. Aus der Auffassung wurden wir aber gerissen, als wir eine Zuschrift vom 7. April datiert, erhielten, in der uns die Unternehmervereinigung auch noch schriftlich mitteilte, daß dieser Vorstoß ernst und auch noch der letzte Vorschlag zum Punkt Arbeitszeit gewesen sei. Weiter fragen dann diese Unternehmer, wenn die Leitung des Transportarbeiterverbandes sich bis zum 15. d. M. nicht einverstanden erklärt, einen Tarifvertrag mit dieser Arbeitszeitverlängerung abzuschließen, so würde die oben bezeichnete Lohnerhöhung wieder rückgängig gemacht und der Abschluß eines Tarifvertrages überhaupt nicht mehr gewünscht.

Die Arbeiterbewegung hat ungewillt schon

manche Unternehmer „schlauheit“ kennen gelernt, aber es dürfte doch wohl einig dastehen, daß im Jahre 1913 sich eine Unternehmerrunde erlaubt, ihren Arbeitern eine Verlängerung der Arbeitszeit von zwei Stunden pro Tag oder von zwölf Stunden pro Woche zu bieten. Wir werden die Einwohnerschaft Leipzigs über die Zustände im Fensterreinigungsgewerbe aufklären und diejenigen Firmen kennzeichnen, die die Schuld daran tragen, daß ein derartiges Vorkommnis überhaupt möglich ist.



Berlin. In der am 8. April abgehaltenen Branchenversammlung referierte Ober-Ingenieur Lewin von der Firma Flohr über: „Die Entwicklung der Fabrikstuhlführer“. Er führte u. a. aus: Die Entstehung des Fabrikstuhles ist im Anfange der 70er Jahre zu finden, seine Vorläufer waren die Winde und der Flaschenzug. Da sich diese zum Transport aller Warenartungen nicht eigneten, ging man zu den praktischen Handaufzügen über. Aber bald sah man ein, daß auch diese den Anforderungen nicht entsprachen. Es folgten sodann die Dampf- oder maschinellen Aufzüge. Durch die Druckwasserförderung, welche im Anfange der 80er Jahre in den Großstädten durchgeführt wurde, legte man Wasserdruckstuhle (hydraulische) an.

Auf Grund der hohen Betriebskosten, sowie mit dem raschen Vordringen der Elektrizität wurden diese Stühle immer mehr vom Markte verdrängt, so daß wir heute nur noch wenig hydraulische Aufzüge haben.

Durch die Einführung des Fahrstuhles hatte man mit Unglücksfällen, wie man sie bisher nur in den Bergwerksbetrieben kannte, zu rechnen.

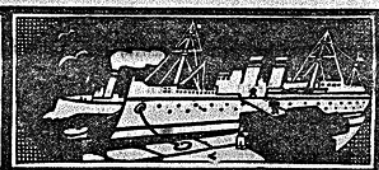
Es wurden daher polizeilicherseits Verordnungen erlassen, die demgegenüber Abhilfe schaffen sollten.

In Bezug auf die Schulvorschriften für Fahrstuhlführer Deutschland an der Spitze, während man in Amerika weniger Wert auf dieselben legt. Hierauf kam der Referent auf die mechanischen und elektrischen Steuerungsarten zu sprechen. Er unterstützte seine Ausführungen durch Vorführung von Lichtbildern. Bei der hydraulischen Steuerung befindet sich auf der Steuerwelle ein Zahnrad, welches das Druckwasser in einen Zylinder ein und aus demselben austreten läßt. Bei der Seilsteuerung wird durch das Anziehen des Seiles, durch eine drehende Bewegung die Lenkung der Bremsen, die Betätigung des Umschalters und das Ausschalten der Anlaufwiderstände verursacht. Gleich-

zeitig werden durch andere mechanische Uebertragung, ebenfalls von der Steuerwelle aus, die Einzelwiderstände des Anlaufers ausgeschaltet, so daß nacheinander der elektrische Strom ungehindert den Motor in Bewegung setzen kann. Durch Ziehen des Seiles in Mittelstellung wird der Fahrkorb in Ruhe gebracht. Dadurch werden die Einzelwiderstände vorgeschaltet. Der Umschalter in seine Mittelstellung gebracht und die Bremsen angezogen. Bei der elektrischen Uebertragung der Steuerung habe man die Kontakthebel und die Druckknopfsteuerung zu unterscheiden. Soll bei der Kontakthebelsteuerung die Auf- oder Abwärtsbewegung herbeigeführt werden, so wird der Hebel nach der einen oder anderen Seite umgelegt und dadurch der entsprechende Magnet des Steuerstromes betätigt. Um den Fahrkorb anzuhalten, muß der Hebel in Mittelstellung gebracht werden. Bei der Druckknopfsteuerung wird durch einfaches Drücken auf einen Druckknopf der Steuerstrom geschlossen. Das Anhalten des Fahrkorbes geschieht durch selbsttätiges Unterbrechen des Steuerstromes an der gewünschten Haltestelle. Die hierzu erforderlichen Vorrichtungen bestehen aus einer Anzahl von Druckknöpfen im Fahrkorb selbst und einem im Maschinenraum befindlichen Etageschalter. Der Etageschalter besteht aus einer den Druckknöpfen entsprechenden Anzahl von Elektromagneten und aus einer mechanischen Vorrichtung, welche den Steuerstrom an der gewünschten Haltestelle unterbricht. Meistens findet sich eine Außensteuerung in Gestalt eines Druckknopfes, welcher häufig mittels eines besonders geformten Schlüssels betätigt wird. Diese Außensteuerung ermöglicht es, den Fahrkorb an die einzelnen Haltestellen heranzuholen. Das ist jedoch nur bei einem unbelasteten Fahrkorb möglich. Hierauf kam der Redner auf das Verhalten des Führers bei Betriebsstörungen zu sprechen. Er empfiehlt bei einer solchen, wenn der Führer sich selbst im Fahrkorb befindet, die Steuerung auf Mittelstellung zu bringen und durch ein Alarmglocken Hölse herbeizurufen. Der zur Hilfeleistung herangekommene Führer begeben sich nach dem Maschinenraum, schalte den Hauptschalter aus, löse die Bremsen und drehe die Antriebsmaschine mit der Hand so, daß sich der Fahrkorb aufwärts bis zur nächsten Etage bewegt, und lasse dann die Bremsen einsinken. Man suche dann die Ursache der Störung wenn möglich zu beseitigen. Die Versammelten gollten dem Referenten lebhaften Beifall für seine reichhaltigen Ausführungen. Hierauf erstattete ein Kollege den Bericht von der örtlichen Generalversammlung des 4. Quartals. Dann erfolgte die Wahl der Delegierten zu derselben. Betreffs der diesjährigen Waisfeier wurde bekannt gegeben, daß sich die Kollegen in unserem Versammlungslokal bei Wegener, Seidelstr. 80, treffen und sich dort geschlossen nach den Kontordirektoren begeben. Mit einer Aufforderung, für den Versammlungsbesuch recht lebhaft Propaganda zu betreiben, wurde die Versammlung geschlossen.



Hafenarbeiter



Die Arbeiter und die Lohnbewegung im Hamburger Hafen. Die Saisonarbeiter der Packbetriebe und der Staatslabetriebe beschäftigten sich in einer gut besuchten öffentlichen Versammlung kürzlich mit ihrer verflochtenen Lohnbewegung. Der Referent G. Hänel behandelte an der Hand reicher Materials die Lage der Arbeiter, der im Hamburger Hafen zahlreichsten Berufsgruppe. Im Januar 1912 waren 6836 im Dezember 7118 Arbeiter im täglichen Durchschnitt beschäftigt. Für die Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter sämtlicher Betriebe wurden die Forderungen direkt durch den Deutschen Transportarbeiterverband gestellt, während für die festen Arbeiter die Arbeiterausschüsse mit entsprechenden Anträgen vorstellig wurden. Das Resultat der Verhandlungen mit dem Hafenbetriebsverein war, daß für die Gelegenheitsarbeiter der Nachtbetriebe der Lohn pro Tag von 3,60 M. auf 3,80 M. sowie für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit und durchgearbeitete Rausen pro Stunde für Hilfsarbeiter auf 70 Pf. (früher 60 Pf.) und für Gelegenheitsarbeiter auf 60 Pf. (früher 50 Pf.) erhöht wurde. Auch halbe Stunden werden bezahlt. Der garantierte Mindestverdienst bei Nachtarbeit beträgt 3,50 M., bei Sonntagsarbeit 2,10 M.

Für die Hilfsarbeiter, deren Lohn 4,20 M. pro Tag beträgt und die im Höchstfalle pro Jahr nur 240 Tage Arbeit haben, ergibt sich ein Jahresverdienst von 1008 M. Die Gelegenheitsarbeiter aber, die höchstens acht Tage im Monat Beschäftigung haben, erzielen nur einen Verdienst von 364,80 M. im Jahre, so daß sie selbst mit einem Mehrverdienst aus den Ueberstunden, der Nacht- und Sonntagsarbeit nicht im entferntesten das zum Leben Notwendige erreichen.

Der Lohnvorschuß (das ist der garantierte Tagelohn) der Ober- und Vorarbeiter sowie des Affordkorps am Staatskai betrug von 1892 bis 1905 3,90 M. bezw. 3,60 M.; er wurde erhöht 1906 auf 4,30 M. bezw. 4 M., 1908 auf 4,50 M. bezw. 4,20 M., 1913 auf 4,80 M. bezw. 4,50 M. Die letzte Erhöhung erfolgte auf Antrag des Arbeiterausschusses. Der Afford blieb aber bei alledem so gut wie hinfällig, so daß eine eigentliche Lohnverhöhung überhaupt nicht eintrat. Der Affordüberschuß betrug 1892 im Jahresdurchschnitt pro Tag noch 66 Pf., verminderte sich in den folgenden Jahren ständig und war 1896 auf 44 Pf. gesunken. Er hat dann von 1900 ab nur einmal, im Jahre 1905, mit 70 Pf. die Höhe von 1892 erreicht, um dann 1906 bis 1908 wieder auf 34 Pf. zu sinken. Der höchste Ueberschuß wurde im Jahre 1909 mit 1,08 M. erreicht, ging aber wieder auf 1,03 M. im Jahre 1910 und 1,07 M. in 1911 und 1912 herunter. Der Jahresverdienst, der

sich zusammensetzt aus dem Lohnvorschuß, dem Affordüberschuß und dem Lohn für Lieferstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit, betrug im Jahre 1892 für die Affordarbeiter am Staatskai 1872,22 M. und sank in den folgenden Jahren ständig. Im Jahre 1900 betrug er noch 1290,70 M. Auch in den Folgejahren wurde der Verdienst von 1892 nicht erreicht. Erst im Jahre 1904 ist ein Verdienst von 1537,54 M. zu verzeichnen, der seinen höchsten Stand im Jahre 1910 mit 1893,84 M. erreichte, um dann wieder 1911 auf 1646,11 M. und 1912 auf 1789,48 M. herunterzugehen. Für die Ober- und Vorarbeiter, die am besten gestellt sind, beträgt der Jahresverdienst 1911: 1789,71 M. resp. 1912: 1880,38 M. Der Erhöhung des Lohnvorschlusses pro Tag um 30 Pf. muß, wenn sie eine wirkliche Erhöhung darstellen soll, die Aufbesserung der Sätze des Affordüberschlusses folgen; denn ohne diese erfährt der Jahresverdienst des Affordkorps nicht die geringste Aufbesserung.

Die Lohnverhältnisse des Affordkorps der Hamburg-Amerika-Linie sind noch um einiges schlechter. Da hier der Affordüberschuß ständig niedriger ist und der Lohnvorschuß nur 4,20 M. pro Tag beträgt. Nach der Erhöhung des Lohnvorschlusses im Jahre 1911 von 4 M. auf 4,20 M. war die Hamburg-Amerika-Linie gezwungen, die Sätze für direkte Anlieferung der Güter an die Schiffe um 1/2 Pf., von 11 1/2 Pf. auf 12 Pf., für 100 Kilogramm und für über den Kai an die Schiffe gelieferte Güter von 5 Pf. auf 6 Pf. zu erhöhen. Trotzdem wurde ein Affordüberschuß nicht erreicht und die Hamburg-Amerika-Linie mußte in den Lohnperioden vom 13. August bis 7. Oktober 1911 einen Extrazuschuß von 8000 M. leisten, nach den Angaben der Direktion, mit Rücksicht auf den gesteigerten Bahnverkehr der letzten Zeit. Später war nochmals eine Extrazuschuß von 10 000 M. erforderlich, diesmal mit Rücksicht auf die herbortretenden Schwierigkeiten bei der Bearbeitung der Schiffe. Die Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter sind bezüglich des Tagelohns, der jetzt auch bei der Hamburg-Amerika-Linie 4,20 M. resp. 3,80 M. beträgt, mit den Arbeitern bei der Kaiserwerft gleichgestellt.

Die festen Arbeiter der Boermann- und Ostafrika-Linie erhalten bei der Anstellung einen wöchentlichen auszahlenden Tagelohn von pro Woche 27 M., steigend nach jedem weiteren Dienstjahr um 1 M. pro Woche bis zum Höchstbetrage von 31 M. Der Jahresverdienst auch dieser Arbeiter beträgt also mit den Löhnen für Ueber-, Nacht- und Sonntagsstunden auch nicht mehr als 1600 bis 1800 M. Die Levante-Linie, deren Arbeiter bisher von dem Stauer Blohm geleitet wurde, hat mit dem 1. Januar 1913 den Be-

trieb in eigene Regie übernommen. Die neue Arbeitsweise vom 1. März 1913 sieht für Vorarbeiter, die gleichzeitig Wäger sein müssen, bei Anstellung einen Wochenlohn von 30 M., steigend nach jedem weiteren Jahr bis 33 M., und für die festen Arbeiter einen wöchentlichen auszahlenden Tagelohn von pro Woche 27 M., steigend bis 30 M. vor. Die Hilfsarbeiter erhalten den Tagelohn von 4,20 M. im ersten und 4,40 M. im zweiten Jahre.

In allen Betrieben ist eine Schadensersatzkasse eingeführt, bei dem Staatskai bis zum Höchstbetrage von 3000 M., in welche namentlich fließen: 1. Die Abzüge vom Affordverdienst zur Unterhaltung der Kasse, welche in einer Lohnperiode (vier Wochen) mehr als 5 pCt. nicht betragen dürfen. 2. Die erhobenen Strafgebühren nach §§ 25 und 30 der Arbeitsordnung bis zum Betrage von 25 Pf. resp. dem Lohnabzug bis zu einem halben Tag. 3. Die Beiträge der neu einretretenden Korpsmitglieder, welche seinerzeit für jeden Arbeiter auf 2,70 M. festgesetzt und nach dem unter 1 bezeichneten Modus in viertelwöchentlichen Raten von nicht über 5 pCt. des Arbeitsverdienstes einbehalten werden.

Bei der Hamburg-Amerika-Linie ist eine gleiche Art der Berechnung und Einrichtung vorgelegen, mit dem Höchstbetrage von 1600 M. Die Beiträge der neu einretretenden Mitglieder des Affordkorps sind auf 1,20 M. festgelegt. Bei der Boermann- und Ostafrika-Linie ist bei der Anstellung der Arbeiter ein Beitrag von 50 Pf. und ein wöchentlicher Beitrag von 20 Pf. bis zum Betrage von 7,50 M. zu leisten. Werden Schäden aus dieser Kasse bezahlt, so ist solange von den Angestellten ein wöchentlicher Beitrag von 20 Pf. zu leisten, bis der der Kasse entnommene Betrag wieder gedeckt ist. Bei der Levante-Linie beträgt der Beitritt 50 Pf., der wöchentliche Beitrag 20 Pf. bis zum Betrage von 10,90 M. Auch hier muß, wenn Schäden aus der Kasse gezahlt sind, der Beitrag von 20 Pf. pro Woche solange gezahlt werden, bis der der Kasse entnommene Betrag wieder gedeckt ist. Die Bestimmungen in allen vier Arbeitsordnungen sind im wesentlichen gleichlautend und belagen: Aus dieser Schadenskasse sind alle von den Arbeitnehmern, einschließlich Hilfs- und Gelegenheitsarbeitern, verursachte Schäden an den Gütern und am Arbeitsgerät zu ersetzen. Auch müssen Waren- und Inventarverlusträge aus derselben gedeckt werden, bei denen es nicht gelingt, die Schuldigen zu ermitteln. Eine für die Unternehmer vorteilhafte, „lebensreiche“ Einrichtung. Aus den Abrechnungen der Kaiserwerft ergibt sich, daß dann auch die Affordarbeiter durchschnittlich an 2500 bis 3000 M. im Jahre für Schäden zu zahlen haben. In der Abrechnung der Lohnperiode vom

2. Februar bis 1. März 1913 beläuft sich der Betrag allein auf 1118,22 M. Für was alles gezahlt werden muß, dafür nur einige Beispiele. Für ein leer-gelaufenes Raß Wein 379,65 M., für Ausbesserung eines beschädigten Netzesbootes der Vulkanwerft 350,30 M., Einkauf für einen Hammer und eine Aneil-zange 4,50 M., für eine Lampenlampe 2,50 M., für ein Paar Tabakhalbe 18,50 M., für einen abgandengewonnenen Stempel 1,40 M. Nebenbei liegt es auch in den Nachbetrieben, so daß die Arbeiter aus dem Zahlen und der wöchentlichen Beitragsleistung fast nicht herauskommen. Es fehlt nur noch, daß die Arbeiter auch die neuauftretenden Kräfte und sonstigen Einrichtungen aus den Akkordüberschüssen oder den zu leistenden Beiträgen zu zahlen haben.

Die Bedeutung der ganz abnormen Preissteigerungen, die sich im Laufe der beiden letzten Jahre für den einfachen Haushalt vollzogen haben, läßt sich erst jetzt, nachdem die erforderlichen statistischen Unterlagen geschaffen sind, in vollem Umfange übersehen. Die Kosten des Nahrungsmittelkaufes sind in ganz ungewöhnlichem Tempo gewachsen, und vorläufig befindet sich noch keine Aussicht auf eine Linderung dieses offensichtlichen Notstandes. Auf Grund fortlaufender Preisnotierungen an rund 190 deutschen Orten berechnen sich die Kosten des Nahrungsmittelkaufes einer vierköpfigen Familie, Eltern und zwei Kinder, im Durchschnitt des Jahres 1912 für das Deutsche Reich auf 25,80 M. pro Woche. Im Vergleich zum Jahre 1911, das ebenfalls im Zeichen der Teuerung stand, sind die Kosten des wöchentlichen Nahrungsmittelkaufes einer vierköpfigen Familie vom Januar 1911 auf Dezember 1912 durchschnittlich um 2,56 M. pro Woche gestiegen. In Hamburg verlief die Bewegung der Haushaltskosten in den Monaten

Januar/Februar:

1896	1900	1905	1911	1912	1913
Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.
17,43	20,94	23,82	23,04	24,21	25,83

Der Nahrungsmittelkauf für eine vierköpfige Familie beträgt demnach durchschnittlich für das Jahr 1912: 1341,60 M.

In den Raßbetrieben waren durchschnittlich beschäftigt:

	Feste Arbeiter		Hilfs- u. Gelegenheitsarbeiter	
	1911	1912	1911	1912
Staatsfah	2064	2112	1097	1550
Nachbetriebe	1349	1376	1042	1312
Summa	3413	3488	2139	2862

Daraus ergibt sich, daß, abgesehen von circa 500 Ober- und Auararbeitern, der erzielte Jahresverdienst der festen Arbeiter eben ausreicht, um die Kosten für den Nahrungsmittelkauf zu decken. Für die 2139 resp. 2862 Hilfs- und Gelegenheitsarbeiter bleibt der Jahresverdienst noch weitlich unter 2 M. Minimum, so daß die notwendige Folge eine dauernde Unterernährung ist, denn von den genannten Jahresverdiensten sind außer für Nahrungsmittel die Kosten für Miete, Kleidung und sonstige Gebrauchsartikel zu bestreiten, und dieser Anteil ist in Hamburg-Altona ein erheblicher gegenüber anderen Städten. Die im Jahre 1911 resp. 1912 erfolgte Aufbesserung der Lohnverhältnisse für einen Teil der Arbeiter ist nicht im entferntesten so bemessen, daß sie auch nur einen annähernden Ausgleich dieses offensichtlichen Notstandes geschaffen hätte.

Dagegen ziehe man die geschäftliche Lage der Seefahrt in Vergleich, die besonders durch die wachsende Unabhängigkeit der Linienreedereien von der Transportkrisis charakterisiert wird. Während in früheren Hochkonjunkturperioden die Linienreedereien einen großen Teil der höheren Frachtpreise den Transportbetrieben zuließen mußten, sind sie jetzt durch die bedeutende Vergrößerung ihrer eigenen Tonnage (die Dampferflotte hat gegen 1912 um 55 Schiffe und 119 004 Reg.-Tons zugenommen, im Bau befinden sich noch am 1. Januar 1913 für zehn Hamburger Reedereien 74 Schiffe mit 592 300 Brutto Reg.-Tons) in der Lage, die Hochkonjunktur mehr für sich auszunutzen. Aus den Abfuhrzahlen und Geschäftsberichten der Großreedereien zeigt sich in eindrucksvoller Weise, wie erträglich das Jahr 1912 für die große deutsche Linienflotte verlaufen ist. Es hat einschränkungslos selbst die höchsten Erwartungen erfüllt, die man auf die flaktische Auswandererförderung und die lebhaften Handelsbeziehungen mit fast allen überseeischen Ländern bei den sehr hohen Frachtpreisen gesetzt hat. Obgleich von den in Betracht kommenden acht großen und mittleren Linienreedereien (Hamburg-Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd, Hamburg Südamerikanische D.-G., Kosmoslinie, Sanja-Linie, Deutsch-Australische D.-G., Ostafrika-Linie und Levante-Linie) noch nicht durchweg endgültige Abrechnungen vorliegen, erhält man doch bei einer Zusammenfassung der bekannten Angaben und ergänzenden Schätzungen schon ein ungefähres Bild vom verflorenen Geschäftsjahr. Danach haben die genannten Gesellschaften zusammen einen Betriebsergebnis von 155,6 Millionen M. erzielt, gegen 118,8 Millionen M. im Vorjahre. Der Reingewinn beläuft sich auf 131,1 (im Vorjahre 100,9) Millionen M. In acht Jahren von 1905 bis 1912 erhielten die Aktionäre der Hamburg-Amerika Linie 71 100 000 M. an Dividende ausbezahlt, auch die Boermann- und Ostafrika-Linie und in den letzten beiden Jahren auch die Levante-Linie haben Dividenden von 6,7 und 8 pCt. verteilt. Damit vergleiche man die ganz geringe Aufbesserung des Lohnes der Raßarbeiter, die in sieben Jahren kaum 40 Pf. den Tag ausmachte. Hier wird mit aller Deutlichkeit klar, daß auch bei Millionenerträgen für die Arbeiter freiwillig nichts gegeben wird. Die Raßarbeiter mögen aus dieser Tatsache die richtige Lehre ziehen und ihre Reichen zu härten, daß man ihre berechtigten Forderungen nicht mehr mit einer Handbewegung oder durch Redensarten abtun kann.

Dem eindrucksvollen Referat Sähnelz folgte eine kurze Diskussion. Darauf wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die am Sonntag, den 6. April, im Gewerkschaftshaus tagende Versammlung der Raßarbeiter sämtlicher Betriebe betrachtet die von den Direktoren bisher vorgenommenen Verbesserungen der Lohnverhältnisse als eine Abgähigung, die nicht im entferntesten den ganz abnormen dauernd gewordenen Preissteigerungen der Lebensmittel und sonstigen Bedarfsartikel entspricht. Die Versammlung verspricht, mit aller Macht dahin zu wirken, daß sämtliche Raßarbeiter sich der Organisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband, anschließen, um dadurch auch bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen für die Raßarbeiter zur Durchföhrung zu bringen.“

Hamburg. Fünfzehn Getreidearbeiter klagten beim Gewerbegericht gegen die Kornmühlerei Wemeyer u. Kistemeister. Die Leute sind mindestens vier Wochen bei der Firma beschäftigt und haben ein Anrecht auf einen Akkordlohn laut Lohnarif, der mit der Organisation und der Firma abgeschlossen ist, und der lautet:

Rastenaufziehen für 2500 Kilogramm 3 Pf. Die Verteilung des Rastengelbes erfolgt in der Weise, daß ein Drittel an den Rastenaufzieher ausgezahlt wird und zwei Drittel unter mindestens vier Wochen bei demselben Arbeitgeber beschäftigten Hilfsägern und geübten Arbeitern jeden Monat verteilt werden.“

Unter Bezugnahme auf diese Tarifbestimmung klagten die 15 Arbeiter auf Auszahlung des Rastengelbes von 32 Schiften, wovon auf jeden Mann 14,15 M. insgesamt 212,25 M. entfällt. Die beklagte Firma stellt sich nun auf den Standpunkt, daß keiner dieser 15 Arbeiter die Arbeit des Rastenaufziehens verrichtet habe, sondern die Arbeit von den beidigten Getreidewägerei ausgeführt sei. Für diese gelte aber ein besonderer Lohnarif, der ebenso wie der Tarif der Getreidearbeiter vom 18. November 1912 flamme und genau besage: wenn ein zweiter beidigter Wägerei zum Rastenaufziehen und Probemachen bestellt ist, dann erhalte dieser für diese Arbeit pro 2500 Kilogramm 3 Pf. An diese ist nun obige Summe ausgezahlt worden.

Die Sache verhält sich nun so: Nachdem der Deutsche Transportarbeiterverband mit den Kornmühlereibetrieben einen Lohnarif für die Getreidearbeiter abgeschlossen hatte, haben die Kornmühlereifirmen gleichzeitig mit den beidigten Wägern einen Lohnarif abgeschlossen, ohne daß die Organisation hiervon eine Ahnung hatte. In diesem Tarif ist nun der oben angeführte Passus enthalten. Die Arbeitgeber haben hiermit der einen Arbeiterkategorie von ihrem Verdienst genommen und der anderen gegeben. Nun ist aber in dem Lohnarif der Getreidearbeiter noch ein Passus enthalten, der besagt:

„Die Arbeiter sind verpflichtet, den Transport von Proben, das Bergen von Geräten und dergleichen nach 6 Uhr ohne Vergütung zu besorgen.“

Bei der Festlegung des Tarifs ist speziell in Erwägung gezogen, daß die Arbeiter durch das Drittel des Rastenaufziehens einen Lebensverdienst hätten, womit gewissermaßen die Arbeit für das Probeaus-tragen und Gerätebergen bezahlt werde.

Da nun aber die Arbeitgeber durch den Abschluß des zweiten Tarifs für die beidigten Getreidewäger den Tarif der Arbeiter illusorisch gemacht haben, so sind die Arbeiter bedeutend schlechter gestellt, denn die Arbeitgeber werden jetzt, wie auch schon ein Fall beweist, den beidigten Getreidewägern das Rastenaufziehen aufheben, wo sie es nur irgend möglich machen können.

Der Arbeitgebervertreter behauptete, daß es richtig sei, daß die Getreidearbeiter für das Rastengelbe die Proben besorgen und Geräte bergen müßten, daß sei aber auch in dem Tarif der Getreidewäger enthalten.

Das Gericht wies die Kläger mit ihrer Klage kostenpflichtig ab. Wer dem Hamburger Gewerbe-gericht ist alles möglich, warum nicht diese Prämie auf Verstoß gegen Treu und Glauben. Red. „Courier.“ Die Kornmühlereifirmen haben durch den Abschluß des zweiten Tarifs mit den beidigten Getreidewägern die Getreidearbeiter hintergangen und jetzt müssen die Getreidearbeiter leben, wie sie wieder zu ihrem Recht kommen.

Hamburg. Zur Warnung. Wegen einer groben Fahrlässigkeit hatte sich der Schauer mann B. vor dem Schöffengericht zu verantworten. Am 12. Dezember vorigen Jahres lud am Schuppen 28 ein Boermann-Dampfer Stüdgüter aus einer neben dem Dampfer liegenden Kastenklute. Als die leere Kastenklute aus dem Laderaum des Dampfers wieder entporgeliebt wurde, hänge der Schauer mann B., der sich unten im Raum befand, mit einem kleinen Windfaden an den Haken ein Stück Stahlgolz, um es an Deck befördern zu lassen. Trotzdem die Mitarbeiter B. warnen, daß der Transport doch recht gefährlich sei, ließ er sich nicht davon abhalten. Als nun die Winde in die Höhe ging, das Seil straffgezogen war und herumgedreht wurde, fiel das Stück Holz über Bord und traf den sich in der Kastenklute aufhaltenden Kastenklutenführer S. so unglücklich an den Kopf, daß er eine erhebliche Kopfverletzung davontrug, die eine längere Unterbringung im Krankenhaus notwendig machte. B. hatte sich daher wegen fahrlässiger Körperverletzung zu verantworten und erhielt antwagsmäßig eine Geldstrafe von 50 M. eventuell 5 Tage Gefängnis.

Zur Warnung für die, denen es nicht schnell genug gehen kann.

Hamburg. Schlechtes Arbeitsgehirn bei 61 Millionen M. Gewinn. Auf dem Dampfer „Svalbard“ der S a m b u r g - A m e r i k a - L i n i e wurden aus der Lute drei schwere Mahagoniblöcke gelöst. Als man einen sol-

chen Block aus der Lute hinaushoben wollte, kam der schwere Einblock mit samt dem Kent, in welchem die Gin gehangen hatte, von oben und der schwere Block fiel in den Raum zurück. Der Kent hängt in dem Auge eines Ringes, der um den Ladebaum fest ist. Dieses Kent hatte sich beim Heben des schweren Blocks auseinandergebogen, so daß es in dem Ring seinen Halt mehr hatte. Gin und Kent fielen an Deck, ohne glücklicherweise einen Menschen zu treffen. Der Kent wiegt acht Pfund und die Gin 50 Pfund. Nach Ansicht von Leuten, die etwas davon verstehen, muß die Schweißung des Kents eine schlechte gewesen sein. Die Arbeiter haben das zerbrochene Kent dem Hafeninspektor überreicht, damit er sich von der Wahrheit überzeugen kann.

Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. Der Gewinn der Gesellschaft setzt sich für das vergangene Jahr zusammen aus 12 176 M. Vortrag, 2 116 706 M. Miete-Einnahmen, 2 802 428 M. Vertriebs-Einnahmen und 28 572 M. Zinsen, insgesamt 4 959 882 M. Die Aktionäre erhalten, nach reichlichen Abschreibungen, 6 pCt. Dividende = 540 000 M. auf das Aktienkapital von 9 000 000 M. Die Anteile von rund 13 Millionen Mark erforderten rund 500 000 M. Zinsen. Die Gebäude stehen mit 25½ Millionen Mark zu Buch, die Hydraulik- und Elektrif-Anlagen mit je einer Mark und die Maschinen-Zentrale mit ½ Millionen Mark. Ebenso ist das gesamte Inventar der Gesellschaft nur noch eine Mark wert — auf dem Papier wenigstens. Die verschiedenen Vermögenskonten werden mit gut 3½ Millionen Mark ausgewiesen.

Die Arbeiter erhalten einen Tagelohn von 3,60 M. Die Lebensmittelpreise sind in Hamburg nach Calwer von 1910 auf 1912 um 16 pCt. gestiegen. Die Arbeiter der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft sind trotzdem noch immer unzureichend organisiert.

Tifft. Am 24. Juni 1911 trat der Kollege Friedrich Wilhelm Krusch in unsere Organisation ein, um, wie er sagte, sich mit seinen Arbeitsbrüdern gemeinsam bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erringen. Sehr eifrig betätigte sich dieser Kollege an unserm Vereinsleben und wußte auch die Vorteile der Organisation wahrzunehmen. — Die Unterstellungen, die er für sich in Anspruch nahm, wollen wir hier nicht näher feststellen. Genug, er nahm sie und freute sich seines Lebens! In letzter Zeit mußte irgend eine Wandlung in diesem Kollegen vorgekommen sein, denn er bezeugte ein ganz sonderbares Wesen. Dieser Kollege arbeitete mit anderen bei uns Organisierten in einem Betriebe zusammen, und da trügten wir es sehr, daß dieser gute Kollege mit allen Mitteln für die Blaue Bewegung und andere christlichen Seiten Propaganda machte. Tolerant wie wir sind, ließen wir diesem Kollegen seinen Willen, denn: Religion ist für uns Privatangelegenheit. Anders aber dieser Kollege! Er glaubte sich am besten bei seinen Kollegen in Ansehen zu bringen und so für seine christliche Bewegung zu propagieren, wenn er sich als Führer unserer Kollegen aufstellte und versuchte auf eigene Faust Lohnforderungen durchzuführen. Er glaubte, daß er, wenn ihm dies gelänge, dann beweisen zu können, daß die Arbeiter nicht mehr die gewerkschaftliche Organisation brauchen, sondern sich ruhig im „Geiste des Herrn“ betätigen können. Von solchen Gedanken durchdrungen, stellte er am 8. 4. 1913 Forderungen an seinen Arbeitgeber, welche dahin gingen, 3 M. Wochenlohn-erhöhung zu erhalten. Der Arbeitgeber aber hatte mit uns — dem Deutschen Transportarbeiter-Verband — einen Vertrag abgeschlossen, der bis zum 1. Juni cr. geht. So erklärte der Arbeitgeber diesem Kollegen, daß er nicht 3 M. bewilligen werde, daß er ihm aber 1,50 M. zulegen wolle, doch müsse der Kontrakt, mit dem der Tarif abgeschlossen sei, seine Zustimmung hierzu geben. Dieses hat aber den armen Kollegen so gekränkt, daß er es nunmehr vorzog, seine Arbeitsstelle zu verlassen und seinen Kollegen sein wahres Gesicht zu zeigen. Unter dem 9. April 1913 erhielt unser Bevollmächtigter einen Brief vom Kollegen Krusch, der nachfolgenden Wortlaut aufweist:

„An Herrn

Ich erkläre Ihnen hiermit meinen Austritt aus dem Verband. Denn ein Kollege will ich nicht mehr sein weil ich den Entschluß gemacht habe ganz und gar Gott zu dienen, denn wer die Welt lieb hat, indem ich nicht die Liebe Gottes. Bitte mich damit (mit der Liebe Gottes) nicht mehr zu belästigen.

Friedrich Wilhelm Krusch.“

Wir bedauern den Kollegen, aber schließlich bettet sich jeder so wie er schlafen will. Doch kann der Brief ein falsches Licht auf die offenkundigen Kollegen werfen. Zeigt der Brief doch von einer Beschränktheit; und solches Odium auf sich zu nehmen, ist gewiß für unsere offenkundigen Kollegen nicht leicht. Könnten unsere Kollegen doch auf den Gedanken fallen, daß hier oben die Kollegen nicht rückgratig genug sind, um den Einschlüpfungen der Pfaffen Widerstand zu leisten. Man muß annehmen, daß auch dieser Kollege von der Geistlichkeit welcher Konfession, in uns nicht bekannt; doch sind sich die Gesophoren und die Gescheiterten in ihren Handlungen zur Verdrummung der Arbeiter gleich — beeinflusst ist. Denn der Teil des Briefes deutet darauf hin! Und es sind im Laufe der Zeit schon mehrere solcher Briefe auch in anderen Gewerkschaftsbüros eingelaufen. Unserer Auffassung nach ist dies eine Wache, um der christlichen Organisation — welche bisher keinen Anlauf in Tifft fand — Eingang zu verschaffen. Unserer Auffassung nach kann jeder Mensch nach seiner Fassung selb werden und sind wir die Leuten, welche sich um die Religion unserer Kollegen kümmern. Wenn man aber die Arbeiter unter allen Umständen aus der freien Gewerkschaft hinaus haben und in die christliche hinein haben will, dann muß dieses seinen Grund haben. Und der Grund ist nicht schwer zu erraten! Unsere Organisation ist den Unternehmern ein Dorn im Auge

und sie befürchten, daß, wenn unsere Organisation in dem Maße weiter wächst, die Arbeitgeber immer mehr an Einfluß bei den Arbeitern verlieren. Und das wollen sie nicht! Sie wollen die Arbeiter nicht nur als Ausbeutungsobjekte, sondern auch als Stimmvieh haben. Daher der Verstoß, als auch der direkte Kampf gegen uns. Den Kollegen rufen wir aber zu: Haltet Euch vor den Wölfen, die da in Schafspelzen herumlaufen und Euch einfangen wollen. Im Deutschen Transportarbeiter-Verband ist Euer und Eurer Kollegen Platz. Sorgt und agitiert für die Ausbreitung unserer Organisation. Vorwärts!

The Baltic and White Sea Conference ist eine Reedervereinigung zur Wahrung der Schiffsinteressen im Baltischen und Weißen Meer. Diese Interessengruppierung bringt die Reeder natürlich in einen Gegensatz zu den Arbeiterinteressen. Deshalb ist es notwendig, die Entwicklung der Reedervereinigung genau zu verfolgen. Vom Ende des Jahres 1911 bis Ende 1912 hat die A. und W. B. Sea Conference folgenden Aufschwung genommen. Es gehörten der Organisation an:

	Bis 31.12. 1911	Bis 31.12. 1912
	Dampfer	Dampfer
Norwegen	499	804 006
Großbritannien	310	766 515
Deutschland	281	344 324
Dänemark	311	474 040
Schweden	269	395 924
Holland	88	253 046
Spanien	41	108 225
Rußland	22	45 237
Finnland	49	63 068
Frankreich	16	26 741
Belgien	18	30 565
	1904 3 309 691	2183 3 877 020

Die größte Zunahme hat die Conference im vergangenen Jahre durch den Anschluß deutscher Reeder erfahren; und zwar beträgt die Zunahme 112 Schiffe mit 218 484 Tons.

Am 31. Dezember 1912 zählte die Conference zu ihren Mitgliedern 298 Reeder mit 2183 Dampfern, mit einem Rauminhalt von 3 877 020 Tons; 178 Werften und 8 Protection und Indemnity Clubs. Dem Präsidium dieser aus hervorragenden Reedern und Werften bestehenden Vereinigung gehören an: Der Präsident W. F. Noble sowie die Vizepräsidenten Heinrich F. C. von Hamburg, William Hanjen, Bergen und Theodore C. Salvendy, Leith. Die deutschen Mitglieder des Direktoriums sind: D. Lorenzen, Bremen; D. Bahland, Bremen; Ernst Rüb, Hamburg; F. S. Jensen, Flensburg, und S. Schulz, Flensburg; stellvertretende Direktoren: Adolf Leonhardt, Hamburg; Arthur Preuß, Königsberg; S. Schmidt, Flensburg; E. Behne, Danzig und F. W. Fischer, Rostock.

Ueber die wirtschaftliche Lage spricht der eben erschienene 8. Jahresbericht sich wie folgt aus:

„Der Offsee-Frachtenmarkt hat den in dem vorigen Jahresbericht der Baltic and White Sea Conference vorhergesagten Aufschwung genommen und sogar die Erwartungen der Reeder noch übertroffen.“

Das Jahr 1912 ist für die Schifffahrt und für die mit dieser in Zusammenhang stehenden Betriebe ein recht ereignisreiches gewesen. So wurde die Schifffahrt durch den großen Kohlenarbeiterstreik in Großbritannien zu Beginn des Jahres fast gänzlich lahmgelegt. Die Folge dieses Streiks war, daß die Raten für einige Zeit einen starken Rückgang zeigten und dann, nach Wiederaufnahme der Arbeit, allmählich eine nie gekannte Höhe erreichten und sich auch bis zum Schluß des Jahres auf dieser Basis behaupteten. Es darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß dem recht zufriedenstellenden Ergebnis des vergangenen Jahres eine ganze Reihe magerer Jahre gegenübersteht. Wie aus dem Gesamtresultat der vergangenen Saison hervorgeht, ist die oft wiederholte Warnung, nicht für höhere Positionen zu schließen, zu ihrem eigenen Vorteil von vielen Reedern beherzigt worden und es ist alle Aussicht vorhanden, daß die Reeder, bei weiterer Fortsetzung dieses Grundgesetzes, der kommenden Saison mit der Zuerückführung auf lohnende Raten entgegensehen können, worauf auch schon die Abschlüsse für f. o. w. (first open water) hindeuten.“

Die Jahresversammlung, die am 8. und 9. April d. J. in Paris tagte, vertrat auch die Interessen der Hafenarbeiter. Wir folgen dem Bericht des „Sbg. Couriers“, in dem wir lesen:

„Der Geschäftsführer verlas einen Bericht über customs of port (Hafen- oder Hafen-Planen) in Archangel. Wie wohl allen bekannt, steht der Hafen von Archangel schon seit vielen Jahren wegen der langsamen Abfertigung der Schiffe, wie auch wegen anderer Mängel in schlechtem Ruf. Schon im Jahre 1907 wurde von der Conference gegen verschiedene Mängel Protest erhoben, worauf von dem Präsidenten des Archangel Hafen-Komitees die Entgegnung einlief: „Es sei eben custom of the port“ und es könne nichts daran geändert werden.“ Die letzte Saison war in dieser Hinsicht besonders bemerkenswert, da Beschwerden über Beschwerden wegen des großen Zeitverlustes in Archangel im Kopienhager Bureau der Conference einliefen. Auf die erneuerten Vorstellungen der Conference schreibt der Präsident des Hafen-Komitees in Archangel, daß am 5. März das Hafen-Komitee in Archangel eine Generalversammlung abgehalten habe, in der die neuangeordneten Verbesserungen für den Hafen von Archangel nach eingehender Prüfung angenommen seien, und daß diese neuen Vorschriften, anstelle der vom 10. Januar 1908, jetzt gültig seien. Den Reedern seien von den

Exporteuren große Konzessionen gemacht. So sind unter anderem die Feiertage genau festgelegt. Für gewisse Ladungen ist das Quantum der täglich an Bord zu liefernden Güter erhöht. Die Exporteure hatten es jedoch für unmöglich, daß gefügtes Holz täglich in größeren Quantitäten verladen werden kann als bisher, da die meisten Dampfer von mehreren Kaufleuten gechartert seien und die Ladung infolgedessen aus vielen kleinen Paketen bestünde, die an verschiedenen Ladepätzen übernommen werden müßten; dies hängt jedoch von den auswärtigen Käufern und nicht von den Exporteuren ab.

Hierzu wurde von dem Geschäftsführer ausgeführt: Leider kann von einer Verbesserung der neuen Vorschriften für den Hafen von Archangel, außer in ein bis zwei Fällen, kaum die Rede sein, da die hauptsächlichste Ladung, die von Archangel ausgeführt wird, nämlich gefügtes Holz, von dem Vorse-Com-mittee nicht berücksichtigt ist.

Ferner bemerkte Bruce, Antwerpen, daß die Arbeiterverhältnisse in Archangel so schlecht seien, daß die Reeder nicht auf schnellere Abfertigung in Archangel hoffen dürften, sondern auf höhere Frachtsätze bestehen müßten, um sich schadlos zu halten.

Brodin berichtet über den Stauereibetrieb in Schweden, daß sich seit dem großen Streik, 1908–1909, in schwedischen Häfen fast keine Schwierigkeiten mehr böten, was zum großen Teil der Schiffreedervereinigung zu danken sei. Die Arbeiterführer hätten dagegen ihr Möglichstes getan in Helsingborg, Kalmar, Landskrona, Trelleborg, Norrköping, Ödeshövd und im Hernösand-Distrikt einen Streik herbeizuführen, indem sie sich weigerten, ein Lieberkommen zu akzeptieren, daß die Kapitäne ebensoviel Nichtmitglieder der Arbeiterunion, wie die Mitglieder der Union engagieren können. Die Zukunft des Stauereibetriebes in Hernösand hängt hauptsächlich von dem guten Willen der Reeder ab, indem sie das Stauen ihrer Schiffe nur Firmen, die ihnen von der Swedish Shipowners Association empfohlen wurden, übertragen. Nur Firmen, die der Swedish Employers Union angehören, sollten berücksichtigt werden. Es ist nicht ausgeschlossen, daß in Hernösand wieder Arbeiterstreiks entstehen, doch werden diese nicht den Umfang annehmen, wie in den Jahren 1908 bis 1909, da mit fast allen Export-Firmen Vereinbarungen getroffen wurden, daß sie die Reeder, die Mitglieder des Norrdand Schiffsarbeitsverbands engagierten, mit allen Mitteln unterstützen würden.“

Man sieht, die Baltic and White Sea Conference ist aus demselben Holz wie alle Unternehmerorganisationen geschnitten. Ihr Leitmotiv ist: So hohe Frachten, Erhöhung der Charter und niedrige Arbeitslöhne. Die Hafenarbeiter der Offseehäfen werden gut tun, ihre Reiben ebenso zu stärken, wie die Baltic and White Sea Conference es getan hat.



Dresden. Am 8. April tagte eine öffentliche Versammlung für alle in Handel und Industrie beschäftigten Handelsarbeiter, Bader und sonstigen Hilfsarbeiter. Reichstagsabgeordneter Kollege Bender referierte über: „Sonntagsruhe, Arbeitszeit und Entlohnung der Handelsarbeiter“. Der Referent beleuchtete eingehend die mühseligen Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Handelsarbeiter. Weiter führte er aus: Durch die Ergründungen auf dem Gebiete der Technik usw. in den letzten 50 Jahren ist der Mensch zum Beherrscher der Erde und der Natur geworden. Aber ein Anteil an dieser wirtschaftlichen und materiellen Entwicklung ist dem Arbeiter bisher verlagert worden, und zu den am schlechtesten Vergewonnenen gehören auch die Handelsarbeiter. Durch amtliche Erhebungen wurde im Jahre 1888 festgestellt, daß die Arbeitszeit im Handelsgewerbe die größte Ausbeutung aufweist. Die bei der Regierung im vorigen sowie in diesem Jahre eingebrachten Anträge betreffs Einführung vollständiger Sonntagsruhe im Handelsgewerbe waren bis jetzt ohne jeden Erfolg. Das System, immer langsam daran, welches so stets von der Regierung angebandt wird, wenn es sich um Verbesserungen der Verhältnisse der Arbeiter handelt, ist auch hier deutlich zu Tage getreten. Daselbe gilt auch für die Unfallverhütungsvorschriften. Sind doch im letzten Jahre allein in Deutschland 192 000 Menschen durch Unfall ums Leben gekommen und steht diese Zahl der durch die Fahigkeit der Unternehmer, welche für Unfälle zur Verhütung von Unfällen sehr wenig Geld übrig haben, gemordeten Menschen noch bedeutend über den Schrecknissen und Opfern des Balkankrieges, wo sich die Gegner gegenseitig mit den gefährlichsten Wundwaffen niedermegeln. Weil unter den Handelsarbeitern der niedrigste Prozentsatz für militärtauglich befunden worden ist, hat sich auch die Regierung veranlaßt gefühlt, eine kleine Befreiung der Arbeitszeit im Handelsgewerbe vorzunehmen. Auch daraus ist ersichtlich, daß es der herrschenden Kapitalistklasse nicht um das Wohl der Arbeiter zu tun ist, sondern daß sie lediglich im Auge hat, ihre eigenen Interessen zu fördern. Aber auch die Löhne lassen sehr zu wünschen übrig. Geben sich doch Tausende von Arbeitern mit den niedrigsten Löhnen zufrieden. Der Lebensmittelpreis einer Arbeiterfamilie liegt in den letzten 6 Jahren um 80 pCt. gestiegen. Wo bleibt aber eine dementsprechende Erhöhung der Löhne? Gegenwärtig beschäftigen sich verschiedene Regierungs- und Gewerkschaften mit der Verhinderung des Koalitionsrechts, des heiligen Rechtes, welches die Arbeiter besitzen. Auch die Handelsherren haben sich Organisationen zur Wahrung

ihrer Interessen gegenüber den Arbeitern geschaffen, und haben diese Organisationen versucht, die gesetzgebenden Körperschaften zu beeinflussen. Mit dem Auftruf: „Durch Kampf werden auch wir zum Siege kommen“ schloß der Redner seinen mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag. In der darauffolgenden Debatte kritisierten noch 2 Kollegen die Lohn- und Arbeitsverhältnisse und die Mangelhaftigkeit der Kollegen in der Agitation unter den indifferenten Kollegen. Nachdem der Verammlungsleiter die Anwesenden aufgefordert hatte, das Gebot zu beherzigen, erfolgte Schluß der imposanten Versammlung.

Der Dank an den Streikbrecher vom Hause Giegler. Der Obermarkthelfer dieser Leipziger Buchhandlungsfirma hatte in diesem Jahre sein 25jähriges Arbeitsjubiläum bei der Firma feiern können. In Erwartung einer Anerkennung der Firma gelegentlich dieses Festes hatte der Kollege während des Markthelferstreiks tapfer den Herausreißer gemacht. Jetzt erhielt er den verdienten Dank für seine Handlungsweise von der Firma in Form der Kündigung. Nun hat er Zeit, über die Vergänglichkeit des Unternehmervollens nachzudenken. Die Strafe trifft jeden, den einen früher, den anderen später.

Stuttgar. Schlagfertige Unternehmungen. Mehrfach waren wir schon genötigt, zum Schutze der noch jugendlichen, bei der Firma Stuttgarter neue Milchzentrale (Inhaber Dr. Kurt u. W.) beschäftigten Arbeiter die Zeilen der Presse in Anspruch zu nehmen. Erst vor wenigen Wochen haben wir hier festgestellt, welche Rolle der Summischlauch bei der Behandlung dieser jungen Leute spielt. Die erfolgte Kritik hatte aber leider bis jetzt keinen Erfolg, was folgender Fall beweist: Am Sonntag, den 13. April, führte ein junger, noch nicht 17 Jahre alter Milchmischer, um dem Geschäft eine Gefälligkeit zu erwirken, einem seiner Kollegen Milch zu. Bei dieser Arbeit begegnete ihm der Milchinhaber Dr. W. in der mittleren Herdweggegend und schlug ihm in Gegenwart der zahlreichen Spaziergänger mit den Worten: Was brauchst du Trab zu fahren, die Hand so ins Gesicht, daß das linke Auge fast anschwoll. Der Vater des Geschlagenen war ob dieser Rohheit sehr aufgebracht und machte dem Schlagfertigen Dr. W. dieserhalb Vorhalt. Aber anstatt dieser, wie man es von einem gebildeten Menschen erwarten sollte, sein Vorgehen beaurte, erklärte er mit zynischer Dreifigkeit: Im Augenblick hat es mir leid getan, fünf Minuten später aber habe ich beaurt, daß ich ihn nicht noch ärger geschlagen habe. Der dieser Unterredung beiwohnende Dr. Kurz erklärte dem Vater: Wenn Sie Ihren Sohn in Schutz nehmen, dann sind Sie noch lieberlicher wie dieser. Die Herren sind offenbar der Meinung, es stehe ihnen, weil ihr Betrieb ein landwirtschaftlicher sein soll, nicht nur das Recht zu, ihre Arbeiter schrankenlos auszubeuten, sondern diese auch nach Belieben wie ein Stück Vieh herprügeln zu dürfen. Daß die Herren geschworenen Feinde der Organisation ihrer Arbeiter sind, braucht nicht erst besonders festgestellt zu werden. Das eine können wir ihnen aber schon heute verraten, daß, wenn sie auch der Meinung sind, ihre Arbeiter seien vor dem Gesetz geschützt, wir uns stark genug fühlen, auch den Unternehmern Achtung vor der Person des Arbeiters beizubringen. Die Polizei, die sich mit so viel Eifer und so väterlich der „nützlichen Arbeitswilligen“ annimmt, hätte hier Gelegenheit, sich diesen Betrieb einmal näher anzusehen. Sehr interessant wäre es auch, wenn sie einmal feststellen würde, wieviel Edelmilch im Betrieb produziert wird und wieviel an die Kundschaft von diesem Produkt verkauft wird. Nach den Angaben der bei der Firma ausgetretenen oder entlassenen Arbeiter soll es mit dieser „Edelmilch“ eine gar eigenartige Verwandtschaft haben.

Stuttgar. Die bei der Papierhandlung Siegmund & Co. beschäftigten Kollegen richteten an den Inhaber der Firma das Gesicht, die Arbeitszeit in den Monaten April bis Oktober um täglich eine Stunde zu verkürzen. Die Firma zeigte teilweises Entgegenkommen, welches die Kollegen aber nicht befriedigte. Darauf wandten sie sich an die Organisation, die sich ihrerseits mit der Firma in Verbindung setzte. Die gepflogenen Verhandlungen führten zu dem Resultat, daß dem Verlangen der Kollegen von der Firma vollst. Rechnung getragen wurde. Die Arbeitszeit dauert nunmehr in den Sommermonaten täglich 9 Stunden und beträgt für die Beteiligten insgesamt eine Arbeitszeitverkürzung von wöchentlich 48 Stunden.

So wie es in diesem Betrieb bestellt ist, könnte es in einer großen Anzahl anderer auch sein, wenn die Kollegen sich ihrer Pflicht als Arbeiter bewußt wären und sich ihrer gemeinschaftlichen Organisation anschließen würden. Ein großer Teil der Stuttgarter Handelsarbeiter glaubt aber leider immer noch, es gehe auch so und schädigt damit sich selbst und die Kollegen in unerantwortlicher Weise.

Welsert. Endlich beginnt es sich auch unter den Bäckern zu regen. Alle Bemühungen, diese Kollegen für uns zu gewinnen, scheitern vergebens zu sein. Aber immer wieder treten wir an die Kollegen heran, um sie über den Wert des gemeinschaftlichen Zusammenschlusses aufzuklären. In zwei Versammlungen, die kurz hintereinander stattfanden und sehr gut besucht waren, wurde ihnen in zwei Referaten nochmals nahe gelegt, daß auch sie als Lohnarbeiter die Pflicht haben, gemeinsam mit ihren Arbeitskollegen um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu kämpfen, und nachdem ihnen an Hand von Beispielen nachgewiesen werden konnte, welche Vorteile sie als Mitglieder des Verbandes genießen, ließ sich die Mehrzahl der Kollegen in den Verband aufnehmen. Dadurch hat sich die Mitgliederzahl der Bäder am Orte soweit erhöht, daß sie nunmehr in der Lage sind, als Sektion der Bäder und Pausdiener Versammlungen schaffen zu können. Wir wollen hoffen, daß es nun auch rascher vorwärts geht wie bisher, und wenn die Kollegen in der Agitation nicht erlahmen, dann wird ihre Tätigkeit von den besten Erfolgen begleitet sein.



Elberfeld-Barmen. Eine öffentliche Versammlung der Kinoangestellten fand am Donnerstag, den 10. April statt. Ein Kollege referierte über die Lage der Kinoangestellten. Einleitend wies er darauf hin, daß auch im Kinogewerbe der Großbetrieb immer mehr zur Geltung kommt, wodurch die kleinen Theaterunternehmungen an die Wand gedrückt werden. Allerdings versuchen sie auch mit dem Großbetrieb konkurrieren zu können. Das geschieht aber vielfach auf Kosten der in diesen Theatern beschäftigten Angestellten. Die kleinen Angestellten werden entlassen, um möglichst billiges und anspruchsloses Personal zu erhalten. Hiergegen mußte jedoch ganz entschiedene Front gemacht werden. Daß durch die Willkür einer Mehrbelastung der Theater eingetreten ist, soll nicht bestritten werden, obwohl vielfach diese Steuer auf das theaterbesuchende Publikum abgewälzt worden ist. Aber nicht nur am Publikum, sondern auch an den Angestellten wollen die Besitzer sich schadlos halten. Denn jede Forderung der Angestellten, selbst auch die Bescheidene, wird von ihnen abgelehnt unter Hinweis darauf, daß sie wegen der Steuer nicht dazu in der Lage seien, sie ständen sowieso vor dem Bankrott. Nun haben ja die Besitzer die zwei freien Tage im Monat und Bezahlung der Matinee anerkannt, aber schon wird der Versuch gemacht, den Angestellten diese Rechte wieder streitig zu machen. Aus diesem Grunde sei es im Metropoltheater zu Differenzen gekommen. Der Pianist, welcher wiederholt wegen der Erhöhung seines Lohnes vorstellig geworden ist, — er erhält 25 Mk. wöchentlich — wurde immer abgewiesen. Als derselbe nun seinen freien Tag beanspruchte, kam er dem Inhaber soweit entgegen, daß er für einen Ersatzpianisten Sorge trug. Für diese Ausbille sollte der Inhaber 6 Mk. zahlen. Das war ihm aber zuviel, weshalb er von dem Pianisten verlangte, daß er einen anderen Mann, der den Tag für 3 Mk. arbeitet, verschaffen sollte.

Dies lehnte der Pianist ab und das mit Recht, denn laut Vereinbarung ist es Sache der Besitzer selbst, für Ersatz zu sorgen. Aber dieses Entgegenkommen sollte dem Pianisten schwer ausfallen. Da auch der Inhaber für drei Mark einen Pianisten nicht bekommen konnte, setzte er einfach einen Schulknaben an das Klavier, welcher dann den ganzen Abend hindurch spielen mußte. Am anderen Tage, als sich der Pianist wieder im Theater einfand, erhielt er kurzerhand seine Kündigung und zwar unter Hinweis darauf, daß er früher, als er noch nicht dem Verband angehört habe, viel bescheidener gewesen sei, jetzt aber immer mit Lohnforderungen komme und er nicht mehr für 25 Mk. sondern nur noch für 30 Mk. arbeiten will. Der Inhaber engagierte darauf einen anderen Pianisten und merkwürdigerweise bot er demselben freiwillig 30 Mk. Wochenlohn. Also nicht der Lohn, sondern die Verbandszugehörigkeit scheint es dem Inhaber angehen zu haben. Er hatte aber die Rechnung ohne die anderen Angestellten gemacht, denn dieselben erklärten sich mit ihrem entlassenen Kollegen solidarisch und erklärten am Sonnabend, den 6. April, dem Inhaber, daß sie die Arbeit nicht eher aufnehmen, bevor nicht die Entlassung rückgängig und die Wiedereinstellung erfolgt ist. Der Inhaber versuchte nun zwar selbst, den Apparat zu bedienen, muß aber bald zu der Einsicht gekommen sein, daß diese Tätigkeit doch nicht so einfach ist, denn nach zwei Stunden erklärte er, daß er die Kündigung zurücknimmt und alle Angestellten unter den alten Bedingungen wieder weiter beschäftigt werden, worauf dann die Arbeit wieder aufgenommen wurde.

Diese Vorkommnisse beweisen, daß es ein verfehltes Beginnen ist, wenn die Angestellten in gemeinsamen Versammlungen mit den Besitzern gegen die Willkür und sonstige Einschränkungen protestieren. Für die freigesetzten Angestellten gibt es andere Mittel und Wege, um dagegen Front zu machen. Wissen sie doch, daß nicht die Arbeitgebervertreter in den Kommunen, sondern die bürgerlichen Vertreter, die Klammerngeößen der Herren Besitzer, diese Steuer beschlossen haben. Ein weiterer Beweis, wie sich die Besitzer zu der Angestelltenfrage stellen, ist das, daß es in einem Schreiben des „Verbandes der Lichtspieltheater-Besitzer von Rheinland-Westfalen“, in welchem die dem Verbande noch nicht angehörigen Besitzer aufgefordert werden, dem Verbande beizutreten und zu einer Versammlung nach Köln eingeladen werden, heißt, daß der Zusammenschluß aller Kinobesitzer von Rheinland und Westfalen eine unbedingte Notwendigkeit geworden ist. Nicht allein die Polizei und Steuerbehörde arbeiten an der Unterdrückung der Kinos, sondern auch die Angestellten sind neuerdings in eine Bewegung eingetreten, so daß nur noch eine krasse Organisation hier helfen kann. Also das ist das Rubel-Kern, weil auch die Angestellten für sich bessere Zustände herbeiführen wollen, müssen sie bekämpft werden. Und trotzdem gibt es noch Angestelltenvereinigungen, wie Köln beweist, die zu ihren Versammlungen die Herren Besitzer einladen und wie es dann in dem Versammlungsbericht heißt, der sich in Nr. 328 der Zeitschrift „Der Kinematograph“ befindet, wurde von Seiten der Arbeitgeber mitgeteilt, daß sie sich dem Schlußverband Berlin angeschlossen hätten. Weiter teilen sie mit, daß, falls die Behörden in betreff der hohen Steuer, des Kinobesitzes sowie der Zensur nicht Abhilfe schaffen, sie ihre Theater am 15. Mai auf vier Monate schließen werden, wodurch dann tausende Familienväter brotlos würden. Hierauf wurde

dann von den Angestellten beschlossen, eine in diesem Sinne gehaltene Protestresolution an die Behörden zu senden.

In dieser Sache teilte nun ein Angestellter eines Kinobesizers der Versammlung mit, daß in der Versammlung der Kinobesitzer in Köln beschlossen worden ist, daß nicht alle Theater an einem bestimmten Tage geschlossen werden sollen, sondern nur einzelne Theater sollen dazu außersehen werden, während die anderen Theater weiter spielen. Diejenigen Besitzer aber, die ihre Theater auf Grund dieses Beschlusses geschlossen haben, sollen für die entgangenen Einnahmen vom Arbeitgeber-Verband unterstützt werden. Man sieht also eine sehr ausgeglichene Sache, den Verdienst wollen sie sich durchaus nicht entgehen lassen. Auf diese Art zu protestieren ist allerdings keine Kunst. Nur die Angestellten sollen in die Wüste geschickt werden.

Und damit ist es zur Gewissheit geworden, daß bei dieser Kampagne die Angestellten für die Herren Besitzer die Kaffianen aus dem Feuer holen sollen. Das Ganze läuft darauf hinaus, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Die Herren hoffen durch die Schließung ihrer Theater und die dadurch bedingte Brotlosigkeit der Angestellten, nicht nur die Steuer sondern auch die teuren Angestellten los zu werden.

Gegen diesen Plan wollen nun auch die Elberfelder und Barmen Kinoangestellten Front machen, sie sind gleichfalls gewillt, zur Selbsthilfe zu greifen. Den Angestellten wurde mitgeteilt, daß sie alles Erforderliche, was zu einem modernen Kinobetrieb gehört, von interessierter Seite erhalten können. Sobald die Schließung einzelner Kinos erfolgen sollte, werden sie den Betrieb aufnehmen, um ihren arbeitslos gewordenen Kollegen eine Einnahme zu verschaffen.

Sie rechnen damit, daß auch die Arbeiterchaft diesem Unternehmen Interesse entgegenbringt und bei dem Besuch eines Kinos lebhaftig das der Angestellten beistehen wird.

Diese Vorgänge zeigen aber, daß es an der Zeit ist, daß auch die in lokalen Vereinigungen organisierten Angestellten zu der Einsicht kommen, daß sie ihr Heil nicht mit und durch die Besitzer finden, sondern nur durch den Zusammenschluß in einer modernen Organisation ihre Lage verbessern können. Darum, ihr Kinoangestellten, hinein in die Section des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.



Berlin. Einen guten Erfolg zu verzeichnen haben unsere Kollegen bei der Firma Weermann, Berlin, Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen und Militärbedarfartikel, wie Pflugscharen, Feldbüchsenwagen usw. In Frage kommen ca. 50 Kollegen, welche als Hof-, Lager- und Transportarbeiter beschäftigt sind. Der in diesem Falle gezeigte Lohn betrug bei der Einstellung 21 Mk., steigend je nach Verrichten bis 23 Mk. die Woche. Einen Höchstslohn von 25 Mk. haben nur einige Kollegen und zwar nach langjähriger Tätigkeit. Die Arbeitszeit beträgt 51 Stunden die Woche. Feiertage, die auf einen Wochentag fallen, werden von dem Wochenlohn in Abzug gebracht. Die Arbeitsverhältnisse sind schwierig und erfordern eine nicht unerhebliche Kraftanstrengung. Dies trifft speziell bei der Hof- und Transportkolonne zu. Schon seit längerer Zeit bemühen sich die Kollegen, eine Besserstellung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse herbeizuführen, welches ihnen aber nicht gelang, da das Organisationsverhältnis nicht ausreichte. In letzter Zeit hat sich dies wesentlich gebessert. Erst jetzt, durch eine Wendung in den Betriebsverhältnissen, wurde den Kollegen eine Handbabe dazu geboren. Am Sonnabend, den 29. März wurde von der Betriebsleitung an den Kollegen der Hofkolonne das Ansuchen gestellt, am darauffolgenden Sonntag im Betriebe einen Umzug zu vollziehen. Die Kollegen waren damit einverstanden, wenn ihnen ein Aufschlag von 25 pSt. gewährt wird. Dem wollte der Betriebsleiter nicht zustimmen. Vielmehr wurde ihnen erklärt, „sie müssen“ und wenn sie nicht wollen, dann können sie gehen. Unsere Kollegen blieben standhaft und kamen erst Montag wieder. Der Umzug wurde ohne sie auch erledigt. Auf Grund dieses Vorfalles wurde am Dienstag eine Versammlung abgehalten, wo sich die Kollegen mit dieser Angelegenheit beschäftigten. Da auf Grund der neuen Heeresvorschriften die Konjunktur eine gute ist und auch die anderen Arbeiter drängen, beschlossen unsere Kollegen, einen Vorstoß zu wagen. Es wurde eine Kommission von drei Kollegen gewählt, die bei der Betriebsleitung vorstellig werden sollte mit dem Ersuchen um eine allgemeine Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Nach längerem Verhandeln wurde das auch ausgedrückt und für sämtliche Kollegen eine Zulage von 2 Pf. die Stunde, gleich 1,05 Mk. die Woche, bewilligt. Nun verlangte die Kommission eine schriftliche Erklärung. Der Direktor Eisner erklärte aber, das wäre nicht nötig, denn er wäre ein Mann von Wort und was er sagt, das hält er auch. Auch wurde auf den Vorfall vom Sonnabend hingewiesen und Vereinbarungen dahingehend getroffen, daß in Zukunft Überstunden oder Sonntagsarbeit vermieden werden sollten. Erfordern es die Verhältnisse, daß sich Überstunden notwendig machen, so dürfen dieselben nur mit Genehmigung der Direktion und bei einem Aufschlag von 25 pSt. geleistet werden. Außerdem soll in Zukunft regelmäßig nach 6 Monaten eine Zulage gegeben werden. Nun Kollegen, wenn uns auch der Erfolg nicht ganz befriedigt, so liegt es nun an euch, daß das, was die Direktion bewilligt hat, auch ge-

halten wird. Die Aussage des Herrn Direktors Eisner: „Sie sind ja alle im Transportarbeiter-Verband organisiert“ muß hier zur Tatsache gemacht werden. Alle die Säumnigen und Fernstehenden müssen herangeholt und der Organisation zugeführt werden. Nur wenn das geschieht ist, dann können auch bei euch die Worte des Dichters zur Geltung: Vereinte Kraft Großes schafft. Darum Kollegen, muß unsere Parole heißen:

Fortwärts immer,
Rückwärts nimmer.

Berlin. Am Dienstag, den 8. April, tagte die Branchenversammlung der Holzkutser und Speditionsarbeiter. Es wurden einige Mitteilungen gemacht, worauf die Delegierten den Bericht von der örtlichen Generalversammlung vom 4. Quartal 1912 gaben. In diesem Bericht wurden noch die Vorgänge, welche sich im Arbeitsnachweise abgepielt hatten, eingehend erörtert. Die Versammelten nahmen Kenntnis von dem Bericht und verurteilten das Verhalten der arbeitslosen Kollegen, welche Veranlassung zu dem Austritt gaben, ganz entschieden. Derartige Vorgänge müßte in Zukunft auf das entschiedenste entgegengetreten werden. Eine Diskussion wurde nicht gewünscht. Darauf erfolgte die Wahl von 39 Delegierten zur örtlichen Generalversammlung, welche von den Vertrauensleuten nominiert und von der Versammlung einstimmig gewählt wurden. Ein Kollege gab dann den Bericht über die stattgefundene Verhandlung mit den Speditionen bezüglich der Kautions- und Kollisionsabfertigung. Die Herren Speditoren hätten sich in der Verhandlung auf den Standpunkt gestellt, daß an eine Rückstellung von Kautions in Zukunft nicht zu denken sei. Durch die Stellung einer Kautions sei den Arbeitgebern die Gewähr geboten, daß die Angestellten dann mehr Verantwortungsgesühl für das ihnen anvertraute Gut und die Betriebsunfällen (Wagen und Pferde) zeitigen würden. Die Arbeitgeber wären bereit, in zukünftigen Fällen, wie sie bei der Verhandlung vom Kollegen Büchel geschildert wurden, durch eine paritätische Kommission unteruchen zu lassen, damit ungerechte Abzüge nicht gemacht werden. Nach einer sehr lebhaften Diskussion erklärten die Versammelten sich damit einverstanden, daß die Kommission die Angelegenheit weiter verfolgen soll. Ein Kollege brachte noch einen Fall, welchen die Firma W. Bernhardt u. Co. betrifft, zur Sprache, wo ein Kollege die Fracht bezahlen mußte, weil er bei einem Kunden die Abholung der Güter nicht mehr erledigen konnte, da er seinen Wagen schon voll beladen hatte. Das Gut wurde dann am nächsten Tage per Elfracht abgehandelt, deren Kosten dem Kollegen aufgelegt wurden. Wenn solche Fälle auch nur vereinzelt da wären, so rief dieser Fall bei den Versammelten große Entrüstung hervor, da hier eine ungerechte Handlung der Firma dem Kollegen gegenüber vorlag. Nachdem noch einige Punkte erledigt waren, erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Essen. Nicht eigenartige Lohn- und Arbeitsverhältnisse scheinen sich in dem Betriebe des Bahnspeditors H. Köhne nachfolger herauszubilden. Den in diesem Betriebe beschäftigten Kollegen wird zugemutet, daß sie abends nach 8 Uhr noch einmal anspannen. In diesen Verhältnissen scheint aber ein großer Teil Schuld an der königlichen Eisenbahndirektion zu liegen, weil die Zufahrt zum Güterbahnhof Tag und Nacht geöffnet. Dadurch ist es dem Unternehmer möglich, die bei ihm beschäftigten Arbeiter und Arbeiter immer wieder nach dem Bahnhof fahren zu lassen. Dadurch ist es auch möglich gewesen, daß die Kollegen am Sonntag, den 30. März und am Sonntag, den 6. April Güter von dort holen mußten. Eine gefällige Sonntagsruhe scheint es also in Essen nicht zu geben. Denn die Arbeit dauerte auf dem Bahnhof vom Beladen der Wagen bis 10 1/2 Uhr. Nach dieser Zeit waren die Güter nach der außerhalb der Stadt befindlichen Darre gefahren worden und sind von dort erst mittags zurückgekommen. Daß dies den Müßiggängern Polizeibeamten aufpassen muß, ist wohl kaum zu bezweifeln, aber von irgend einem polizeilichen Strafmandat hat man nichts zu hören bekommen. Wenn nun die Möglichkeit besteht, den Güterbahnhof zu jeder Zeit betreten zu können, so ist es wirklich zu befürchten, daß dort Diebstähle noch nicht vorgekommen sind. Aber es scheint hier wie noch an vielen anderen Orten zu sein, erst wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist, wird er zugebedt. Verlangt nun einer der in dem Betriebe beschäftigten Kollegen die Bezahlung der geleisteten Überstunden, so wird er kurzerhand entlassen. Dies würde dem Unternehmer nicht möglich sein, wenn die Kollegen geschlossen zusammenstehen und zu der Parole halten: „Alle für einen und einer für alle.“

Essen. Die Geschäftsführer und Transportarbeiter nahmen in mehreren Versammlungen zu ihrer wirtschaftlichen Lage Stellung und beschloßen in Anbetracht der gestiegenen Lebensmittelpreise in eine Lohnbewegung einzutreten. Das Vorgehen der Arbeiter war nur all zu berechtigt, zumal wenn berücksichtigt wird, daß die Löhne noch zwischen 20—28 Mk. schwanken. Trotz dieser geringen Entlohnung wurden recht bedeutende Forderungen gestellt, die darin gipfelten, daß ein Wochenlohn von 25 Mk. gezahlt werden sollte, außerdem verlangten die Kollegen eine Regelung der Arbeitszeit herbeizuführen, sowie die Überstunden mit 50 Pf. die Sonntagsarbeit mit 60 Pf. pro Stunde zu entschädigen. Die Forderungen werden sämtlichen Unternehmern nebst höchsten Begehrtschreiben übermitteln, aber nur zwei Firmen fanden es für nötig, eine Antwort zu geben. In einer weiteren Versammlung wurde das Resultat der Kollegenchaft mitgeteilt, wobei eine scharfe Kritik an dem Verhalten der Unternehmer geübt und allgemein zum Ausbruch gebracht wurde, die gewerkschaftlichen Mittel in Anwendung zu bringen und bessere Verhältnisse durch Arbeitseinstellung zu erkämpfen. Dieser Beschluß sollte zur Durchführung gebracht werden, sobald persönliche Verhandlungen zwischen Verbandsleitung und Unternehmern

hatte Wind von der Sache bekommen, und ehe noch der Tarifentwurf in seine Hände kam, legte er seinen Aufträgen 1,50 M. und den Arbeitern 1,00 M. zu. Trotz dieser Zulage stehen sich die Kollegen bei Enders immer noch um 1.— M. schlechter als bei Krappe. Als nun in der entscheidenden Besprechung die Kollegen beider Betriebe durch einstimmige Zustimmung erklärten, den Tarif mit allen Mitteln durchzusetzen zu wollen, erklärte der Vertreter des Gauleiters, daß für ihn nimmere die Situation geklärt sei. Er sprach am anderen Tage nochmals bei Herrn Enders vor. Dieser erklärte sich mit dem Tarifentwurf in der Hauptsache einverstanden, aber unterschreiben, nein, das könne und täte er nicht. Er rief seine Leute zusammen und fragte sie, ob sie nicht zufrieden seien mit dem, was er ihnen geboten habe. Und was mußte unser Gauvertreter erleben? Alle Kollegen bei Enders, die für den Tarif kämpfen wollten, fielen um und erklärten sich mit der Zulage einverstanden. Damit war natürlich auch die Bewegung bei Krappe verloren, da dieser die getroffenen Abmachungen ebenfalls halten wird wie Herr Enders. Öffentlich lernen die Kollegen daraus.

Singen am Hofenwiesl, im sagenumwobenen Gegau ist nun auch aufgewacht. Durch die Mitwirkung der Konstanzer Kollegen gelang es vor kurzem eine Verwaltungsstelle zu gründen, welche sich gut zu entwickeln verspricht. Das Terrorismusgeschrei der Christlichen hat es zuwege gebracht, daß sich unsere Kollegen in dem rasch aufblühenden Industriestädchen etwas mehr um die Organisation kümmerten. Heute ist es schon eine ganz beachtenswerte Anzahl tüchtiger Kollegen, welche versprochen haben, mit allen Kräften für den weiteren Ausbau der Organisation tätig zu sein. Ihre Hoffnungen, die Verwaltungsstelle im Laufe des Jahres auf 200 Mitglieder zu bringen, halten wir zwar für etwas übertrieben, immerhin ist die Möglichkeit vorhanden, daß sie den größeren Brüdern Konstanzer bald überholen, wenn dort nicht allzuoft eingestrichelt wird. Im Vergleich zu Konstanzer sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse nicht schlechter, allerdings haben die Konstanzer Kollegen den Vorteil, daß sie die Lebensmittel in der Schweiz billiger einkaufen können, was bei einer mehrköpfigen Arbeiterfamilie in der Woche immer ca. 2 M. ausmacht.

Eine am 6. April stattgefundene Versammlung, in welcher der Gauleiter über den Zweck und Nutzen der Organisation sprach, war trotz des herrlichen Frühlingstages recht gut besucht. In der Diskussion kam zunächst zum Ausdruck, daß die Einigkeit unter den Kollegen hochgehalten und jeder einzelne ein Agitator für den Verband werden müsse. Auch die in Nadelstift beschäftigten Kollegen sollen mit in den Verband gezogen werden, damit die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in der Seegegend einmal gründlich gebessert werden können. Gegen den Wagmeister R. bei der Singener Glaserhüttenwerke wurde Beschwerde vorgebracht und versprochen der Gauleiter, zunächst einmal mit diesem Herrn selbst Rücksprache zu nehmen, fruchtet dies nicht, dann soll eine Beschwerde an die vorgelegte Behörde gemacht werden, welche dem Herrn wohl sauer aufstoßen würde. Unseren Singener Kollegen rufen wir noch zu: Macht euer Versprechen wahr, damit der Transportarbeiter-Verband dort die Bedeutung erfährt, welche vorhanden sein soll. Der Verband wird sich euch gegenüber gewiß als der getreue Gstehardt erweisen, den ihr notwendig habt.

Der gekaupte Wolff. Der Sucht des Südböhmischen Arbeitgeberverbandes, die Angehörigen unserer Organisation herabzuwürdigen, wurde vor einigen Tagen Generalsekretär Adolf Wolff in Bensheim ein trauriger Dämpfer aufgelekt. Als Redakteur der „Südböhmischen Arbeitgeberzeitung“ für das Transportgewerbe läßt er keine Nummer der allerdings unter Ausschluß der Öffentlichkeit erscheinenden Zeitung hinausgehen, in der nicht Beleidigungen und Verdächtigungen gegen den Transportarbeiterverband enthalten sind. So brachte er in der Nummer vom 1. Januar einen blödsinnigen Artikel gegen unseren Kollegen Heinmüller, weil dieser in der Klagefahne des Straßenbahndirektors Wissebaum in Karlsruhe einen Vergleich einging. Herr Wolff hätte es zu gern gesehen, wenn eine Bestrafung erfolgt wäre, am liebsten hätte er den Gauleiter am Galgen hängen oder auf dem Scheiterhaufen gesehen. Wir zogen ihn für seine unqualifizierbaren Auslassungen vor das Gericht, wo er schließlich mit folgendem Vergleich laufen gelassen wurde:

Vergleich.

Der Beschuldigte erklärt, er bedaure, den Privatkläger durch den Artikel in der „Südböhmischen Arbeitgeberzeitung“ vom 1. Januar 1913 beleidigt zu haben und trägt die Kosten einschließlich der Reiserbaldgebühren des Privatklägers als Verurteilten. Die Privatklage wird zurückgenommen. Dieser Vergleich wird auf Kosten des Beschuldigten innerhalb dreizehn Tagen nach Rechtskraft einmal in der „Südböhmischen Arbeitgeberzeitung“ veröffentlicht.

Vorgelesen und genehmigt

geg: Dr. Umhauer.

geg: Nowar.

Die Kosten sind nicht unbeträchtlich, doch bezahlt sie ja nicht Herr Wolff selbst, hier muß eben der Südböhmische Arbeitgeberverband bluten. Nach Lage der Sache wäre dem Herrn Wolff eine exemplarische Strafe sicher gewesen, wir hatten aber an einer solchen kein Interesse; die Hauptsache war für uns, daß er seine Beleidigungen öffentlich zurücknehmen und seine Wahrheitsliebe dadurch selber kennzeichnen mußte.

Wiesbaden. Ein Kollege, das ehemalige Mitglied Heinrich Klinge, ist zu dem Christlichen Hilfs- und Transportarbeiter-Verband übergetreten. Dies wäre ja weiter nicht schlimm, wenn Klinge jetzt nicht versuchen würde, seine Mitarbeiter von unserer Organisation fernzuhalten. Es ist deshalb notwendig, die Gründe seines Uebertritts zu den Christen einmal hier

zu beleuchten. Anfangs Februar d. J. stellte Herr Klinge einen Antrag auf Kostallunterstützung mit der Begründung, daß er eine größere Arztrechnung zu zahlen habe und der Arzt auf Zahlung dringe. Die Ortsverwaltung gab diesen Antrag an den Vorstand weiter. Am 22. Februar wurde dann dem Klinge mitgeteilt, daß sein Antrag auf Kostallunterstützung abgelehnt sei und zwar mit dem Grund, daß die Ortsverwaltung im Sinne des Statuts nicht als vorliegend erachtet werden konnte. Weil wieder eine längere Arbeitslosigkeit noch eine Krankheit vorlag, durch welche er in eine besondere Notlage geraten sei. Hierauf wandte sich Klinge erneut an die Ortsverwaltung, um eine Kostallunterstützung mit derselben Begründung; einem Kollegen gegenüber äußerte er, wenn ihm diesmal die Unterstützung wieder abgelehnt werde, trete er zu den Christen über. Die Ortsverwaltung teilte ihm mit, daß es seinen Zweck habe, den Antrag nochmals an den Vorstand weiter zu geben, da derselbe doch auf seinem alten Standpunkt stehen bleiben würde. Klinge trat hierauf zu den Christen über und sucht um Schaden seiner Mitarbeiter diese von unserer Organisation abzuhalten. Der wahre Sachverhalt. Die Wiesbadener Kollegenheit wird durch Aufführung dafür sorgen, daß die Christlichen durch solche Elemente nicht zuviel Glück haben.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Nachen. Am Montag, den 14. April fand in Nachen eine äußerst gut besuchte Versammlung statt. Geplant war ursprünglich eine reine Straßenbahner-Versammlung; da wir aber die Praktiken der Unternehmern zur Genüge kennen, hatten wir aus Voricht zu gleicher Zeit in hiesige Lokal noch eine allgemeine Transportarbeiter-Versammlung einberufen. Die Nacher Transportarbeiter waren in solcher Zahl erschienen, daß sich eine ganze Anzahl Besucher mit einem Sitzplatz begnügen mußten. Die Straßenbahner waren durch drei Abgeordnete (Spittel) vertreten. Die Direktion hatte den Angestellten in väterlicher Fürsorge, wie wir das auch vorausgesehen hatten, zwar den Besuch der Versammlung nicht direkt verboten, der Inhalt des Antrages am Schwarzen Brett ließ aber deutlich erkennen, daß der Besuch der Versammlung nicht gewünscht wird. An beiden Enden der Zugangsstraße zum Versammlungsort waren denn auch die höheren Angestellten, Kontrolloren, Büropersonal, der Ingenieur, und wie verläutet, sogar der Direktor persönlich vertreten. Auch an Polizeibeamten fehlte es nicht, so daß immerhin 30 Personen diejenigen genügend misern konnten, die zum Versammlungsort wollten. Aber nicht nur die Straßenbahndirektion war neugierig genug, um feststellen zu wollen, wer vom Personal die Versammlung besucht, auch die beiden großen Speditionsgesellschaften Gebr. Blaise und die Spedition- und Lagerhausgesellschaft hatten ihre Abgeordneten in der Hühnerkornstraße postiert, damit auch die Speditionsarbeiter Spitzpaten laufen mußten. Einige übertriebene Spitzpaten der Nacher Geldsack, darunter der Ingenieur der Straßenbahn, hielten bis nach Schluß der Versammlung im Wirtschaftszitat Wacht. Die Abgeordneten der Speditionsgesellschaften werden eingesehen haben, daß die Zeit der schrankenlosen Ausbeutung der Speditionsarbeiter und die willkürliche Festsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in den Nacher Betrieben bald der Vergangenheit angehören wird. Sie werden, wenn sie ihren Auftraggebern wahrheitsgemäß berichtet haben, bei fehlenden den Gedanken gewacht haben, daß nun auch sie, die Nacher Transportgewaltigen, sich der Erhöhung der geradezu miserablen Löhne und der Verkürzung der Arbeitszeit nicht mehr länger widersetzen können, daß die Zeit in greifbare Nähe gerückt ist, wo die Lohn- und Arbeitsverhältnisse mit dem Deutschen Transportarbeiterverband tariflich geregelt werden. Die Versammlung selbst nahm einen überaus günstigen Verlauf. Das Hier und da den vollen Beifall der Versammlung. Es ist nur schade, daß die Kollegen Straßenbahner nicht Zeuge sein konnten von der Aufmerksamkeit und dem regen Interesse, das die Fabrikanten und Kaufleute dem Meisterten entgegenbrachten bei Behandlung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Straßenbahner in Deutschland. Manches Vorurteil, das heute noch in den Kreisen der Straßenbahner gegenüber den übrigen Berufsgruppen vorhanden ist, wäre für immer verbannt worden. Der zweite Redner behandelte die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Transportarbeiter in Nachen und zeigte an einigen Beispielen die Rücksichtslosigkeit und Unhaltbarkeit der Zustände im Nacher Transport- und Speditionsgewerbe. So zahlte z. B. die Spedition- und Lagerhausgesellschaft in Köln einen um 5 bis 6 M. höheren Lohn als der Nacher Betrieb derselben Firma. In Köln besteuerte seit Jahren ein tarifliches Verhältnis zwischen den gesamten Firmen des Spedition- und Lagerhausgewerbes als Frucht der guten Organisationsverhältnisse. In Nachen dagegen lassen die Verhältnisse vieles und alles zu wünschen übrig. Selbst in Nieren, einem Landstädtchen unweit von Nachen, seien die Lohn- und Arbeitsbedingungen unserer Kollegen tariflich festgelegt. Solche beschämenden Tatsachen dürften sich die Nacher Transportarbeiter nicht mehr länger lassen lassen, sie müßten wie ein Mann zusammenstehen, damit sie in die Lage kommen, andere, bessere Zustände zu schaffen. Wir einem begeisterten Hoch auf den Deutschen Transportarbeiterverband schloß die gut verlaufene Versammlung. Eine Anzahl Neuaufnahmen waren zu verzeichnen.

Berlin. Eine Versammlung der in den Textilbetrieben beschäftigten Kollegen Geschäftsbienner, Wader und Radfahrer am 27. März beschäftigte sich mit der Wahl der Delegierten zur örtlichen Generalversammlung. Vorher hielt ein Kollege einen Vortrag über Märzgebanten. Redner verhandelte es außerordentlich,

die Versammlung an Hand von gutem Geschichtsmaterial zu fesseln und spendete ihm diese am Schluß seiner Ausführungen reichen Beifall. Ergänzt wurde der Bericht von mehreren anderen Rednern. Ein Kollege ging auf die Vorgänge, die sich im Arbeitsnachweis abgepielt hatten ein und betonte, daß die arbeitssüchtigen Kollegen nicht verlangen können, daß ihre Forderungen in dem Maße, wie sie sie aufgestellt haben, bewilligt werden. Nachdem dann der Kollege Wolter noch darauf hinwies, daß wir im allgemeinen immer eine stattliche Anzahl von Ausnahmen zu verzeichnen haben, am Jahreschluß aber dann die traurige Tatsache konstatieren müssen, daß wir nur die Hälfte haben halten können, meinte der Kollege, muß es unsere Pflicht sein, dafür zu sorgen, daß das anders wird. Nunmehr erfolgte die Wahl der Delegierten. Ein Teil der vorjährigen Delegierten hatte sich wieder zur Verfügung gestellt. Die Ortsliste wurden aus der Mitte der Versammlung gemacht und wurden die 34 Kollegen gewählt. Unter Branchenangelegenheiten sprachen dann noch mehrere Kollegen, worauf Schluß erfolgte.

Brandenburg a. S. Am Mittwoch, den 9. April, fand unsere Generalversammlung statt. Der Kassierer gab die Abrechnung vom ersten Quartal. Kassenbestand vom vorigen Quartal 3011,66 M., die Einnahme betrug 5063,51 M.; an Erwerbslosen und Kranke wurden gezahlt 2243 M., an örtlichen Kassenbestand verbleiben am Schluß des Quartals 3063,90 M., an die Hauptkasse gelangt 1357,85 M. Unter Mitgliederstand ist am Schluß des Quartals 241 männliche und 66 weibliche, zusammen 307. Dann beauftragte der Revisor die Richtigkeit der Kasse und beantragte Decharge, was von der Versammlung einstimmig angenommen wurde. Anschließend erläuterte der Vorsitzende den Geschäftsbericht vom ersten Quartal, neu aufgenommen und übergetreten sind 26 Mitglieder, ausgeschieden insgesamt 13 Mitglieder. An Briefen und Karten sind der Verwaltung zugegangen 43, Pakete 26, Depeschen 1, Geldsendungen 3, Ausgänge an Briefen und Karten 35, Telefongespräche 3, mündliche Ankunft in Rechtsachen wurde in einem Fall erteilt.

Zum Geschäftsbericht ist zu bemerken, daß der Mitgliederstand einigermaßen beschränkt. Mit der Agitationsarbeit darf aber nicht gerührt werden, es ergeht daher an jeden Kollegen die Mahnung, seine Pflicht zu tun und bei dem Ausbau unserer Organisation zu helfen. Der Kartellbericht wurde zur Kenntnis genommen. Zum Kartelldelegierten und Revisor wurde Kollege Fläischer gewählt. Dann erfolgte Schluß der Versammlung.

Breslau. In unserer am Donnerstag, den 10. April, tagenden Mitglieder-Versammlung erläuterte die Ortsverwaltung Bericht über ihre Tätigkeit im 1. Quartal 1913. Dem Geschäftsbericht war u. a. zu entnehmen, daß alles getan worden ist, um dem Interesse der Kollegen und der Organisation im allgemeinen gerecht zu werden. Redner berichtete auch, daß im 1. Quartal 5 Kollegen durch den Tod aus unseren Reihen geschieden sind und eierten die Anwesenden das Andenken der Verstorbenen in der üblichen Weise. Eine ganze Anzahl Lohnbewegungen sind geführt worden, wodurch den beteiligten Kollegen die Lohn- und Arbeitsverhältnisse nach Möglichkeit verbessert werden konnten. Redner hob besonders die Tarifabschlüsse in den Brauereien, sowie im Vertriebe von Kaisers Kaffee-Geschäft hervor, wo Lohnerhöhungen von 2,50 bis 3,50 M. pro Woche und ebenso bedeutende Arbeitszeitverlängerung erzielt worden sind. In einer Anzahl von Betrieben sind durch persönlichen Vorstellungsverhandlungen der Verbandsleitung sowie durch Eingaben Lohnzulagen erzielt worden. Ferner konnte in der Glasreinigungsbranche ein Einheitslohn abgeschlossen werden, welchen nur die Firma Fleischer trotz Arbeitsniederlegung nicht anerkannt hat. Mehrere Lohnbewegungen sind in Angriff genommen, jedoch liegt es immer nur an den Berufs Kollegen, mit welchen Erfolgen dieselben durchgeführt werden sollen. Differenzen sind ebenfalls nicht ausgeblieben, diese hat jedoch die Verwaltung nach Möglichkeit geregelt. Im weiteren mußte die Ortsverwaltung die Bürostunden für den Verkehr verlegen und kürzen, damit es den Angestellten ermöglicht wird, die Büroarbeiten ordnungsgemäß und ungehindert zu erledigen. Der Mitgliederbestand hat sich um 75 Mann vermehrt und beträgt am Schluß des Quartals 3575, jedoch bedauerte Redner, daß sich so wenig Kollegen in den Dienst der Organisation stellen, der Erfolg würde da ein bedeutend erfreulicherer sein. Wenn weitere erfolgreiche Arbeit konstatiert werden soll, dann ist es unbedingt notwendig, daß ein jeder nach seiner Art dem Verband gegenüber seine Pflicht mehr als bisher erfüllt. Aus dem Kassenbericht, welcher gedruckt vorlag, war folgendes zu entnehmen: Die Einnahmen betrugen 25 155,96 M., die Ausgaben 23 228,43 M., davon erhielt die Hauptkasse 15 534,77 M., das Ortsvermögen betrug am Schluß des 1. Quartals mit einem Ueberschuß von 1927,53 M. 17 961,43 M. An Unterstützung leistete die Hauptkasse insgesamt 15 088,39 M., davon entfielen auf Erwerbslosenunterstützung allein 11 864,05 M. Eine schöne Summe, womit der Not unserer arbeitslosen und tranken Kollegen einigermaßen entgegengekehrt werden konnte. Nicht minder von Bedeutung für unsere Kollegenchaft ist die Ausgabe für Rechtschutz, welche mit 619 M. zu Buche steht. So mancher Kollege ist hier durch eine gute Verteidigung vor dem Gefängnis verschont geblieben. Die Ortsliste leistete an Unterstützungen insgesamt 645 M. Davon entfielen allein auf Vermögensabschlüsse für 2 Frauen und 28 Kinder 369,20 M. Der Kassierer erinnerte die Kollegen daran, den Baufonds nicht zu vergeffen. Ein Kollege der Revisionskommission berichtete hierauf, daß die Kasse in zwei Revisionen geprüft wurde. Es wurde alles in Ordnung befunden und er stellte den Antrag, dem Kassierer sowie der gesamten Ortsver-

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 18. Woche
ist fällig.

Wahrung Entlastung zu erteilen. Der Bericht über den Arbeitsnachweis ergab folgendes: Im Laufe des 1. Quartals meldeten sich 291 Mitglieder arbeitslos. Stellen wurden gemeldet für fest 159, zur Ausbille 207; befehrt wurden für fest 118, zur Ausbille 182. Bei den befestigten Stellen betrug der Gesamtdurchschnittslohn pro Woche 20,73 M. Die Durchschnittslohnzeit pro Tag 10,9 Stunden. Am Schlusse des Quartals blieben noch 46 Mitglieder arbeitslos. Der Berichtsfatter ernannte die Anwesenden, jede bekannt werdende Stelle oder Arbeitsgelegenheit sofort dem Büro zu melden, damit den arbeitslosen Kollegen auch in dieser Beziehung schnell geholfen werden kann. Es folgte hierauf eine eingehende Diskussion, in welcher einige Anfragen in Bezug auf den Kassenertrag ergingen, welche in genügender Weise beantwortet wurden. Im übrigen war aus der Diskussion zu entnehmen, daß die Verhältnisse mit der Tätigkeit der Ortsverwaltung zufrieden waren und wurde der Antrag der Revisionskommission einstimmig angenommen. Hierauf berichtete ein Kollege der Anstellungs-Kommission von der Prüfung der eingegangenen Bewerbungen für den Posten eines Ortsangehörigen. Es find 10 Schreiben eingegangen, wovon jedoch nur 2, im Höchstfalle 3 in Frage kommen. Die Kommission hat mit der Ortsverwaltung alle Bewerbungen vorurteilsfrei geprüft und schlägt der Versammlung 1. den Kollegen H. Brüdner, 2. Max Scholz und an 3. Stelle könnte Kollege Jos. Gierth noch in Frage kommen. Auch zu dieser Frage entfaltete sich eine rege Diskussion, welche ergab, daß die vorgenannten Kollegen dem Hauptvorstand in die engere Wahl vorgeschlagen wurden.

Im weiteren teilte der Vorsitzende mit, daß bei dem Streit bei der Firma Fleischer, Glasreinigungs-Institut, der Kollege Johann Liebenz Arbeit genommen hat, trotzdem derselbe vom Büro darauf aufmerksam gemacht worden ist, daß die Kollegen in diesem Betriebe freitren. Derselbe hat deshalb gegen unser Organisationsstatut verstoßen und beschloß die Ortsverwaltung in ihrer letzten Sitzung, den Ausschluß des betreffenden Kollegen beim Verbandsvorstand zu beantragen. Die Versammlung stimmte dem Antrage einstimmig zu. Ueber die Firma Fleischer wurde die Sperre verhängt. Nachdem noch einige Verbandsangelegenheiten erledigt waren, erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Fort 1. R. Am 1. April fand unsere Generalversammlung statt. Der Kassierer erstattete den Kassenertrag für das 1. Quartal 1913.

Die Einnahmen betragen:	
Kassenbestand vom 4. Quartal	337,09 M.
9 Aufnahmen	8,00 "
1765 Wochenbeiträge à 40 Pf.	702,00 "
25 " " 25 "	6,25 "
Für den Baufonds	1,00 "
Ueberchuß vom Stiftungsfest	10,00 "
Zinsen	2,6 "
	1067,20 M.

Ausgaben:	
Reiseunterstützung	10,00 M.
Persönliches	71,88 "
Verammlungen usw.	13,85 "
Kartellbeitrag	40,05 "
Porto	7,00 "
Sonstige Ausgaben	1,80 "
An die Hauptkasse	552,08 "
Kassenbestand	371,04 "
	1067,20 M.

An Unterstügungen wurden gezahlt:	
Für Arbeitslose	68,80 M.
Für Kranke	200,00 "
	Gesamt 268,80 M.

Der Mitgliederbestand stieg vom 4. Quartal 1912 von 150 auf 184 im 1. Quartal 1913. Selber mußten 9 Mitglieder gestrichen werden. Nach einer Diskussion über die Kasserverhältnisse ernannte der Gauleiter, daß doch endlich einmal die Differenzen innerhalb des Vorstandes aufhören müssen und jeder Kollege beitreibe sein müsse nach besten Kräften für den Ausbau des Verbandes zu sorgen. Dem Kassierer wurde hierauf Entlastung einstimmig erteilt. Der Kollege B. gab hierauf den Kartellbericht. Es wird gewünscht, daß vom Vorstand in geeigneter Weise den Mitgliedern die Kassierbeschlüsse seitens des Kartells bekannt gegeben werden. Ferner wurde auf die Neugründung der Volksfürsorge seitens der Gauleiter hingewiesen und die Mitglieder ermahnt recht bald Versicherungen mit dieser Versicherung eingugeben. Als Delegierter zur Konferenz wurde der Kollege H. gewählt.

Frankenthal. Am Sonntag, den 6. April, fand eine öffentliche Transportarbeiterversammlung statt, in welcher ein Kollege aus Mainz über die „Lohn- und Arbeitsverhältnisse“ der Frankenthaler Fuhrleute referierte. Seinen vorrätigen Ausführungen wurde lebhafter Beifall gezollt. In der darauffolgenden Diskussion wurden geradezu haarsträubende Dinge zu Tage gefördert. Bei dem Fuhrunternehmer Schappert (früheres Mitglied des Verbandes) herrschten geradezu rassistische Zustände. Die Arbeitszeit geht von 4 Uhr morgens bis 10 Uhr abends und vielmals noch darüber hinaus. So müssen die armen Fuhrleute, wenn sie abends um 10 Uhr nach Hause kommen, noch Häckel schneiden, Heu abladen u. dergl. So ist es erst kürzlich vorgekommen, daß die Leute bis 1 Uhr

nachts Heu abladen mußten. Dieses alles bei einem Bodenlohn von 100 Pf. und für verheiratete Fuhrleute ohne Kost 18 bis 20 M. pro Woche. Mit diesem fargen Lohn müssen die Leute noch für alles basten, was ihnen in der Woche am Geschirr kaputt geht, so daß sie manchmal noch Geld mitbringen können. Die Lohnzahlung bei Herrn Schappert erfolgt am Sonntag nachmittag. Die Schuld an diesen traurigen Zuständen tragen die dortigen Kollegen selbst; würden sie sich samt und sonders der Organisation anschließen, so würde bald mit diesen Zuständen aufgeräumt und Herr Schappert eines anderen belehrt werden. Den Kollegen rufen wir daher zu: Hinein in die Organisation!

Frankfurt a. O. Am Dienstag, den 8. April, fand unsere Mitgliederversammlung statt. Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte der Vorsitzende mit warmen Worten des von uns durch den Tod geschiedenen Kollegen Hölle. Kollege Aue gab dann die Abrechnung. An Einnahmen sind zu verzeichnen 1144,75 M., demgegenüber steht eine Ausgabe von 853,41 M., so daß ein Kassenbestand von 291,34 M. vorhanden ist. Versammlungen und Sitzungen fanden 6, Vorstandssitzungen 8 statt. Zum Kartellbericht, den Kollege Firl gab, machte der Vorsitzende noch Bemerkungen über die in nächster Zeit ins Leben tretende Volksfürsorge, ernannte die Kollegen, mit Abflüssen von Versicherungen zu warten, bis die Genehmigung der Volksfürsorge, welche in nächster Zeit erfolgen müsse, perfekt sei, um so vor Schaden durch die kapitalistischen Versicherungen bewahrt zu bleiben. Dann erläuterte der Vorsitzende, wie Zusammenstöße mit Autos wie der in voriger Woche mit einem Bauernfuhrwerk zustande kommen und ernannte die Kollegen, welche meistens über Land fahren, die rechte Seite der Straße einzunehmen, außerdem sei das Gespann bei eintretender Dunkelheit mit einer brennenden Laterne zu versehen, in allererster Linie müsse aber der Lenker Herr über sein Gespann sein, dazu gehört, daß der übermäßige Genuß von Alkohol vermieden wird. Kollegen, der Besuch dieser wichtigen Versammlung war gerade nicht besonders, ruhen die Transportarbeiter Frankfurt, besonders die Expeditionsarbeiter hier auf Rosen, so daß sie sich um nichts zu kümmern brauchen? Sorgt dafür, daß diese Laune nicht einreißt, denn geradezu widerliche Zustände herrschen in den Expeditionsbetrieben, die Behandlung läßt viel zu wünschen übrig, so daß also ein Grund zu solcher Laune gar nicht vorhanden ist. Agitiert mehr wie bisher für die Organisation.

Gumbinnen. Am Sonntag, den 16. März, fand hier eine Versammlung für alle im Handel und Transport beschäftigten Kollegen statt. Ein Kollege aus Elst hielt einen Vortrag: Der wirtschaftliche Kampf um mehr Freiheit und Brot. Redner beleuchtete die Verhältnisse der Kollegen im Transportgewerbe und wies den Anwesenden nach, daß da, wo die Lage der Kollegen gehoben wurde, dieses nur durch die Organisation geschehen ist. Aber hier in Gumbinnen seien die Verhältnisse noch sehr traurig. Die Kollegen, die im Expeditionsbetrieb beschäftigt sind, erhalten noch Wochenlöhne von 15-18 Mark pro Woche. Ferner läßt die Behandlung sehr viel zu wünschen übrig. Daß der Referent den Kollegen aus dem Herzen gesprochen hatte, bewies der reiche Beifall. In der Diskussion wurde zur Sprache gebracht, wie die Unternehmer hier am Orte mit den Kollegen umgehen. Ein Kollege, der schon 7 Jahre bei einem Unternehmer war, erhielt als Weihnachtsgeschenk seine Papiere, weil er an einem Sonntag nach 9 Uhr vormittags noch die Straße reinigen sollte, hiergegen aber Einwendungen machte. Ein anderer Kollege wurde entlassen, weil er nicht rechtzeitig da war, um die Herrschaften des Morgens spazieren zu fahren. Dem Kollegen wurde erst eine halbe Stunde vor der Abfahrt mitgeteilt, daß er fahren müßte. Da es aber am Sonntag war und der Kollege auch in seinem ganzen Anzug nicht fahren wollte, so ging er schnell nach Hause, um sich umzugiehen. Dieses hatte nur 20 Minuten gedauert. Während der Zeit hatte der Unternehmer schon die Pferde angepannt. Als der Kollege gerade auf den Hof kam, fuhr der Unternehmer hinter vom Hof und erklärte dem Kollegen im Vorbeifahren, daß er ihn nicht mehr gebrauchen kann, wenn er nicht pünktlich zur Stelle ist. In einem Betriebe, wo die Organisation noch nicht sehr fest ist, geht es so, richteten einige von denen, die der Organisation aus dem Wege gehen, eine Bitte an den Unternehmer, ihnen doch etwas mehr Lohn zu geben. Als Antwort sagte ihnen dieser: „Seien Sie froh, daß Sie Arbeit haben, denn ich beschäfige Sie ja nur aus Gnade.“ Also aus Gnade werden Kollegen noch bei den Unternehmern beschäftigt, die Kollegen, die vom frühen Morgen bis in die dunkle Nacht für den Unternehmer ihre Kräfte um wenigen Lohn hinopfern. Kollegen, hieraus ist zu ersehen, als was man sich betragt. Eine bessere Antwort können die Kollegen solchen Leuten nicht geben, als wenn sie sich samt und sonders der Organisation anschließen. Den Unternehmern scheint die Organisation nicht so recht zu passen, denn sie versuchen auf alle Art und Weise, die Kollegen von ihr fernzuhalten. Am meisten bemüht sich dabei der Herr Kibusch (Expediteur); der kann es gar nicht glauben, daß in seinem Betriebe die Organisation Eingang gefunden. Folgedessen versucht er auf alle Art und Weise, die Kollegen von ihr fernzuhalten. Natürlich sind ja unsere Kollegen keine solchen Hahnenfüße, daß sie gleich die Klinte ins Korn werfen, sie weisen den Herrn vielmehr darauf hin, daß sie als Arbeiter ebenfalls eine Berechtigung haben, sich zu organisieren. Öffentlich werden sich die Herren an die Organisation gewöhnen. Den Kollegen können wir nur zuzufügen, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um die Organisation zu stärken, dann werden sich die Verhältnisse im Arbeitsverhältnis leichter bessern lassen. Also hinein in die Organisation!

Neusalz. Am Sonntag, den 6. April, fand unsere Monatsversammlung statt, welche trotz der reichhaltigen Tagesordnung schwach besucht war. Zunächst gab der Kassierer den Kassenertrag vom ersten Quartal, welcher von den Kassierern für richtig befunden wurde. Nachdem wurde dem Kassierer einstimmig Decharge erteilt. Im Kartellbericht wurde hervorgehoben, daß wir zum erstenmal bei den Gewerbegerichtsverfahren den Sieg davongetragen haben. Nach Erledigung sonstiger örtlicher Angelegenheiten forderte der Vorsitzende die Kollegen auf, alles daran zu setzen, um auch den letzten Kollegen dem Verbandszugezuführen. Geschieht dieses, dann wird der Erfolg nicht ausbleiben. Also auf, an die Arbeit!

Sangerhausen. Mitgliederversammlung am 5. April. Eine reichhaltige Tagesordnung war zu erleben. Ein Kollege gab den Kartellbericht. Die Abrechnung gab der Kassierer vom 1. Quartal 1913. Demselben wurde auf Antrag der Kassierern Entlastung erteilt. Im Mitgliederbericht entgegengetreten sei mitgeteilt, daß im ersten Quartal 1913 an Arbeitslose 124,50 M., an Kranke 445,45 M. und für besondere Notfälle 50 M. ausgezahlt wurden. Jeder Indifferente kann sehen, wieviel Geld da gelindert worden ist. In welcher Weise die Volksfürsorge gehandhabt werden soll, wurde durch ein Schreiben bekannt gegeben. Die Wahl eines Kassierers hatte sich notwendig gemacht, da der bisherige in den Metallarbeiter-Verband übergetreten ist. Als solcher wurde Kollege V. gewählt. Die Unterfasser beschwerten sich, daß sie beim Kassieren nicht kontrollieren könnten, wie weit die Karten geleitet sind, weil viele Kollegen die Bücher nicht herausgeben. Deshalb soll Sonntag vor Pfingsten durch die Kollegen Järel und Oberthor eine Bücherkontrolle stattfinden. Es wurde gerügt, daß bei den Unzügen sehr viele Unorganisierte beschäftigt waren. Trotz eifriger Agitation war es uns unmöglich, dieselben zum Verband zu bringen. Durch den Kongreß-Beschluß werden uns viele Kollegen geräubt, während die Unorganisierten von den gelehrten Arbeitern nicht zur Organisation getrieben werden. Großes leiten darin die Metallarbeiter und die Bauarbeiter. Wenn einige Kollegen von uns auf einer Arbeitsstelle sind wo sie zuständig sind, da werden unsere Kollegen gezwungen überzutreten.

Strehlen. Am Sonntag, den 6. April, fand unsere Mitgliederversammlung statt. Ein Kollege aus Breslau hielt einen Vortrag über die Schäden der kapitalistischen Volksversicherung und ihre Reform durch die Volksfürsorge. Redner beleuchtete zunächst die Verhältnisse der Friedrich-Wilhelm und der Victoria, was bei diesen beiden die Beamten für Knechtgehälter beziehen, das sie nur möglich durch die vielen verfallenen Polzen. Um diesen Mischständen abzuwehren, haben sich die Genossenschaften und Gewerkschaften die Volksfürsorge gegründet. Die Abrechnung vom ersten Quartal gab der Kassierer. Dieselbe wurde geprüft und für richtig befunden. Kollege Klauert erinnerte die Kollegen an die Baufondsarten, sie möchten ihren Verpflichtungen nachkommen. Kartelldelegierter Rittge hat die Mitglieder, den Beschluß betreffs des „Wintergarnen“ innezuhalten. Dann Schluß der Versammlung.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Abhandeln gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:

In Berlin: Otto Braunisch, Spt.-Nr. 19 575, eingetr. 30. 11. 12; Eduard Doege, Spt.-Nr. 60 612, eingetr. 18. 10. 11; Arthur Gabelmann, Spt.-Nr. 426 374, eingetr. 7. 11. 11; Georg Mathies, Spt.-Nr. 3995, eingetr. 5. 6. 12; Michael Popelichalski, Spt.-Nr. 60 874, eingetr. 16. 10. 11.

In Erfurt: Max Schmidt, Spt.-Nr. 240 088, eingetr. 24. 4. 10.

In Jena: Fritz Rau, Spt.-Nr. 264 165, eingetr. 7. 3. 13.

In Leipzig: Hermann Frische, Spt.-Nr. 98 322, eingetr. 16. 12. 12.

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

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

F. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

NB. Alle den Verband und die Agitation betreffenden Schriftstücke sind an obige Adresse zu richten. Alle Gelder sind an den Hauptkassierer, Kollegen Carl Kasper, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., einzufinden.

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Duisburg a. Rh. suchen wir einen Vertragskassierer. Bewerber muß auch zu Bureauarbeiten befähigt sein und Kleinagitation betreiben können. Bedingung ist mindestens dreijährige Zugehörigkeit zur gewerkschaftlichen Organisation.

Sand schriftliche Offerten sind unter Schilderung der bisherigen Tätigkeit bis 10. Mai d. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Verbands-Vorstand.

F. A.: O. Schumann.

Bekanntmachung.

Den Bewerbern um die in Nr. 8 des „Courier“ vom 23. Februar 1913 ausgeschriebene Stelle eines Ortsbeamten für unsere Verwaltung in Breslau zur Kenntnis, daß dieser Posten besetzt ist.

Der Vorstand.

Verantwortlicher Redakteur: Karl Lindow, Karlshorst.

Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer & Dimmig, Berlin, Köpenickerstr. 36/38