

Soweit also die Transportarbeiter in irgendwelchen Betrieben nur ein Viertel und mehr Arbeiter stellen, ist ihre Eigenschaft als Transportarbeiter zweifelhaft, sie sind Fuhrleute und Transportarbeiter im außerordentlichen Sinne geworden. Diese Definition des Begriffs „Transportarbeiter“ würde vielleicht einem außerordentlichen Professor der Philosophie alle Ehre machen; dem gewöhnlichen, natürlichen Menschenverstand muß sie unmöglich und unbegreiflich erscheinen. Und überall dort, wo die Transportarbeiter ein Viertel und mehr zu den Arbeitern in den Betrieben stellen, haben also andere Organisationen nach dem vom Schiedsgericht aufgestellten Grundsatz das unzweifelhafte Recht, diese Transportarbeiter für sich zu reklamieren. Das würde so ziemlich die Aufteilung der Transportarbeiter unter die übrigen Gewerkschaftsorganisationen bedeuten.

Wer will es dem Gemeindegewerkschaftsverband unter diesen Umständen noch verwehren, wenn er alle in kommunalen und Staatsbetrieben tätigen Arbeiter, Straßenbahner und Eisenbahner für sich reklamiert, sind das doch gerade die Arbeitergruppen, die ihm bei Lohnkämpfen anderer Arbeiter wesentliche Dienste leisten könnten. Die Logik des Schiedsgerichtspruchs hinlt also auf vier Weisen, sie stellt alle bisherigen gewerkschaftlichen Grundsätze geradezu auf den Kopf.

Die Brauer haben vor dem Schiedsgericht einfach die Behauptung aufgestellt, daß die Bierfahrer sich in der Regel aus den Brauereiarbeitern rekrutieren, und das Schiedsgericht hat, ohne den schlüssigen Beweis für diese voraussetzungslose Behauptung zu verlangen, sie einfach als wahr unterstellt, und darauf sein Urteil aufgebaut. Und dieses Urteil soll Recht sein? Die Beziehungen der Bierfahrer zum Produktionsbetrieb und zu den Brauereien erreichen sicher nicht die Beziehungen des Warenhausfahrers eines Handelsgeschäftes zum Handelsgeschäft selbst und zu den Handlungsgeschäften im besonderen. Und dennoch fällt es keinem Handlungsgeschäft ein, daraus die Notwendigkeit herzuleiten, daß der Warenhausfahrer mit ihm in einer Organisation sein muß. Und die Aktionsfähigkeit der Handlungsgeschäftsorganisation hat wohllich noch nie daran zu leiden gehabt, daß die Handelsbühnenarbeiter dieser nicht angehören.

Und erst die Stalkente, was haben denn diese mit dem Produktionsprozeß zu tun? Das Schiedsgericht hat aber den Brauereien blinden Glauben geschenkt; es hat auch die fausche Behauptung dieser Leute von den vielfachen Beziehungen der Transportarbeiter in den Brauereien zum Produktionsprozeß einfach, ohne schlüssige Beweise dafür zu haben, als wahr unterstellt und darauf seinen Spruch aufgebaut.

Die Bierniederlagen haben ebenfalls mit dem Produktionsprozeß aber rein gar nichts zu tun. Nicht einmal die Brauer wagten dies zu behaupten. Es sind reine Handels- resp. Verkaufsteilungen der Brauereien, die, im ganzen Reiche zerstreut, zumeist weit ab von der Produktionsstätte des Bieres liegen. Alle großen Industriebetriebe haben heute derartige Verkaufsstellen, aber keiner gewerkschaftlichen Organisation ist es bisher eingefallen, die Handelsarbeiter dieser Abteilungen für sich zu reklamieren. Weder die Berg-, noch die Holz- noch die Metallarbeiter, noch andere Berufe haben dies bisher getan. Die Verkaufsstellen waren bisher unbestrittenes Gebiet der Handelsarbeiter resp. ihrer Organisation, des Deutschen Transportarbeiterverbandes. Nun deklariert das Schiedsgericht ein neues Recht. Es macht die Zugehörigkeit dieser Handelsarbeiter zu dieser oder jener Organisation davon abhängig, wer zufällig Besitzer des Betriebes ist. Und wenn der Besitzer wechselt, müssen nach dieser Logik auch die Arbeiter ihre Organisation wechseln. Das heißt denn doch die Anarchie proklamieren und die Konfusion in Permanenz erklären. Solche Grundsätze müssen naturgemäß die Grenzstreitigkeiten fördern und zum Gipfel steigern, können sie aber niemals beseitigen. Wo bleiben denn hier die vom Hamburger Gewerkschafts Kongress aufgestellten Prinzipien? Das Schiedsgericht hat sie durch sein Urteil einfach zum alten Eisen geworfen. Und wenn diese Richtlinien nicht mehr gelten sollen, was dann? Glaubte man denn wirklich, die Transportarbeiter werden es sich ruhig gefallen lassen, daß ihre mit so vielen Mühen und Opfern aufgebaute Organisation auf Abbruch an die übrigen Gewerkschaften verteilt wird?

Oder glaubt man, die Transportarbeiter werden zusehen, wie offiziell die Berufsorganisa-

tion als Grundlage der Gewerkschaftsabgrenzungen erklärt und die Betriebsorganisation auf Umwegen und durch Hintertüren privilegiert wird? Das werden unsere Kollegen sicher nicht.

Wir müssen dringend raten, den Bogen nicht zu straff zu spannen, er könnte eines Tages reißen, reißen sehr zum Schaden der modernen Gewerkschaftsbewegung. Man vergesse doch nicht, daß die Transportarbeiterorganisation zu bestimmten Aktionen unentbehrlich und ihr Mitwirken unter Umständen ausschlaggebend ist!

Nach dem Entscheid des Schiedsgerichts haben unsere Funktionäre die Werbetätigkeit in den Brauereibetrieben einzustellen. Die Anordnung des Schiedsgerichts auf Verständigung über den Austausch der Mitglieder würde, wenn darunter die Abgabe der gegenwärtig im Transportarbeiterverband langjährig organisierten Bierfahrer gemeint sein sollte, wohl seitens dieser Mitglieder einen Widerstand hervorrufen, der nicht so leicht zu überwinden sein dürfte.

Der Hamburger Gewerkschafts Kongress hat ausdrücklich konstatiert, daß bei allen Grenzregulierungen der vorhandenen Mitgliederbestand der Organisationen gewahrt bleiben, und auch der Vorsitzende der Generalkommission hat diesen Grundsatz wiederholt verteidigt.

Angeichts der Tatsache, daß der Schiedsgerichtsanspruch sich in keinem Falle in Uebereinstimmung mit den maßgebenden Beschlüssen der Gewerkschaftskongresse befindet, bleibt für uns nur der einzige Schluß möglich: Die Schiedsrichter haben ihrem zweifellos guten Herzen freien Lauf gelassen, sie haben Mitleid empfunden mit einer Organisation, die auf Grund der technischen und ökonomischen Entwicklung zur Stagnation verurteilt ist, und nur dieses Mitleid hat ihnen den Spruch diktiert. Die Schiedsrichter wollten ausgleichen, dem großen Verbands etwas nehmen und der kleinen Organisation etwas geben. Wir leben aber heute nicht mehr in der Zeit des heiligen Christophorus, wo eine solche Mitleidstaktik Mode gewesen sein mag. Deshalb ist der Schiedspruch ein Fehlspruch, kein Rechtspruch.

Der Deutsche Transportarbeiterverband verlangt aber sein Recht, kein Quentchen mehr, keins weniger, und das muß ihm werden. Trotz Schiedsgericht und alledem.

Zur Lohnbewegung in den Berliner Lagerbierbrauereien (Ringbrauereien).

Der mit diesen Brauereien im Jahre 1910 zum Abschluß gebrachte Tarif ist nach Verständigung aller hier in Betracht kommenden Arbeitnehmerorganisationen rechtzeitig zum 1. April 1914 gekündigt worden. Zweckverwirklichung der zu stellenden Forderungen ist von den verschiedenen Gruppen der Brauer und inneren Betriebsarbeiter, der Flaschenfasserarbeiter, der Böttcher, der Waschküsten und Heizer, der sonstigen Handwerker, des Fahrpersonals und der Chauffeure je eine besondere Lohnkommission gebildet worden, welche die Aufgabe hatten, die Wünsche dieser einzelnen Gruppen in Bezug auf ihre Forderungen zu prüfen und für die Aufnahme in der allgemeinen Tarifvorlage auszuarbeiten. Nachdem dieses geschehen, trat die gesamte Lohnkommission zusammen, um nach nochmaliger Prüfung und Verringerung einzelner Forderungen der Gesamtvorlage ihre Zustimmung zu erteilen. Die auf diese Weise aufgestellten Forderungen sind dann dem Vorstand des Vereins der Brauereien zugestellt worden. Bei der Aufstellung der Lohnforderungen ließ sich die Lohnkommission von der Tatsache leiten, daß innerhalb der letzten vier Jahre während des Bestehens des alten Tarifs in Bezug auf den Lebensunterhalt, auf allen Gebieten eine Preissteigerung eingetreten ist. — Die Mehrforderungen betragen für die am besten bezahlten Gruppen, d. h. für die Brauer und Böttcher, 2,50 M., für Flaschenfasser und Heizer 3,50 M., und Abschaffung der siebensten Schicht, für deren Hilfsarbeiter 5,50 M., für Handwerker 4,50 bis 8,50 M., und deren Hilfsarbeiter 5,50 M. Für die Flaschenfasserarbeiter, Hofarbeiter, Stallente und Fassbinderarbeiter, sowie Verschiedene 5,50 M. Fab- und Flaschenbierfahrer forderten außer einer wöchentlichen Lohnzulage von 6 M. die Erhöhung des garantierten Einkommens von 3000 resp. 2000 M. auf 4500 resp. 3000 M. pro Jahr. Die Flaschenbierfahrer forderten 7 M. und außerdem die Erhöhung der Provision um 2 Pf. pro Kasten verkauften Bieres, die Fassbinderarbeiter Erhöhung der Provision um 5 Pf. pro Hektoliter verkauften Bieres, für Kieferfahrer eine Lohnerhöhung von 7,50 M. pro Woche. Ferner forderten alle Gruppen die Verkürzung der Arbeitszeit um 1 Stunde pro Tag, das heißt von 9 auf 8 Stunden. Diejenigen Gruppen, welche besonders schmutzige oder solche Arbeiten zu ver-

richten haben, bei denen die Arbeitskleidung schneller abgerissen wird, verlangten die Lieferung von Berufskleidungsstücken.

Das auf die eingereichten Forderungen von dem Vorstand des Vereins der Brauereien ausgefertigte Antwortschreiben ist von letzterem den verschiedenen Tageszeitungen zur Veröffentlichung übergeben worden, die daselbst dann auch größtenteils auszugswiese gebracht haben, mit Ausnahme der „Tageszeitung für Brauer“, welche letztere das Antwortschreiben wörtlich aufgenommen und veröffentlicht hat. Demnach hat das Schreiben folgenden Wortlaut:

Wir bekräftigen den Empfang des uns mit wertvollen Schreiben vom 4. d. M. überfandten Tarifentwurfs und haben die in letzterem enthaltenen Vorschläge in Hinsicht sowohl auf die Wirkung, die sie auf die Einkommens- und Arbeitsverhältnisse unserer Arbeitnehmer, wie auch für die Rentabilität der uns angehörenden Brauereien haben würden, einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Wir schließen voraus, daß die Lohn-erhöhungen, die wir im Jahre 1910 und zuletzt im Herbst 1912 vertraglich vorgenommen haben, unseren Arbeitnehmern schon jetzt Einkommen gewährleisteten, die sich nicht nur weit über das ursprüngliche Lohnniveau erheben, sondern auch durch die Bezüge und sonstigen Arbeitsbedingungen der in auswärtigen Brauereien beschäftigten Arbeitnehmer gleicher Art hinter sich lassen. Trotzdem also die Gestaltung der Bezüge unserer Arbeitnehmer mit der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den letzten Jahren durchaus Schritt gehalten hat und als derzeit vollkommen angemessen bezeichnet werden darf, haben Sie es für angebracht gehalten, eine Lohnerhöhung in Vorschlag zu bringen, die sich bei den verschiedenen Betrieben auf nicht weniger als 30 bis 45 Prozent des derzeitigen Lohnsatzes bezieht. Diese Lohnerhöhungen und die sonst geforderten Veränderungen der Arbeitsbedingungen würden für die einzelnen beteiligten Brauereien eine Erhöhung der Unkosten von nicht weniger als 80 Pf. bis 1,20 M. pro Hektoliter herbeiführen; das bedeutet einen Mehraufwand, der sich bei den verschiedenen Betrieben, auf jährlich 80 000 Mark bis einhalb Millionen oder 3 bis 12 Proz. des im Einzelfalle in Betracht kommenden Aktienkapitals bezieht und damit die Rentabilität der Brauereien zum Teil ganz aufhebt, zum Teil auf ein Minimum reduziert. Ohne deshalb auf besonders einschneidende Einzelheiten, wie die Forderung des achttägigen Arbeitstages, Verdoppelung des Urlaubes bis zu zwei Wochen unter voller Lohnfortzahlung, Bestellung besonderer Kleidung für die meisten Arbeitsteilungen bis zur vollständigen Einleitung, Erhöhung der Mindestlöhne um Beträge bis zu 8,50 M. pro Woche sowie der Provisionen im Summen bis zu 70 M. pro Woche neben garantiertem Mindesteinkommen von 4500 M. und anderem mehr näher einzugehen, können wir den Entwurf als geeignete Grundlage für Verhandlungen nicht ansehen und müssen es mit aller Entschiedenheit ablehnen, darüber mit Ihnen zu verhandeln. Es ist hieran um so weniger zu denken, als bei dem Darunterliegen anderer Industriezweige und auch aus anderen Gründen der Geschäftsgang der Brauereien sich gerade in letzter Zeit so ungünstig gestaltet hat, daß eine irgendwie ins Gewicht fallende Erhöhung ihrer Unkosten unter keinen Umständen zu rechtfertigen wäre.

Dagegen sind wir jederzeit bereit, mit den Organisationen unserer Arbeitnehmer in Verhandlungen über die Verknüpfung des jetzt in Geltung befindlichen Tarifvertrages einzutreten.

Verein der Brauereien Berlins und der Umgegend.

Bei der Verhältnisse in den Berliner Brauereien kennt, konnte aus dem Inhalt dieses Schreibens nicht ersehen, daß der Verein der Brauereien etwas stark aufgetragen und damit nichts weiter erreichen wollte, als die öffentliche Meinung zu seinen Gunsten zu beeinflussen. Wir wollen zunächst bemerken, daß das ärztliche Lohnniveau weder für die Handwerker, noch für die große Zahl der ungelerten Arbeiter, welche in den meisten Brauereien beschäftigt werden, höher ist als für Arbeiter in ähnlichen Unternehmungen. Im übrigen wird ein jeder unbefangene Beurteiler der Verhältnisse zugeben müssen, daß die von den Brauereien im Jahre 1910 zugestandenen Lohnerhöhungen von 2,50 und 3,50 M. pro Woche nicht ausreichen konnten, um die Verteuerung des Lebensunterhalts zu decken, geschweige noch die Lebenslage der Arbeiter im allgemeinen etwas aufzubessern. — Was nun die garantierten Mindesteinkommen der Fab- und Flaschenbierfahrer von 4500 resp. 3000 M. anbelangt, ist darauf hinzuweisen, daß die Unternehmer sehr gut wußten, daß der größte Teil der Fahrer diese erreichen und die Bezüge eines anderen Teils darüber hinausgehen. Die Unternehmer wissen aber auch, daß die Fahrer bei der Eigenart des Geschäfts und ihrer Tätigkeit solche Einnahmen haben müssen, weil dieselben einen großen Teil ihres Verdienstes als sogenannte Arbeitskosten für die Brauereien an die Kundschaft verausgaben müssen. Selbst die Steuerbehörde gestatt 4, daß für derartige Werbungsausgaben 3, 5 bis 7 M. pro Tag vom Einkommen in Abzug gebracht werden können, um das wirklich steuerpflichtige Einkommen festzustellen. Dazu kommt noch, daß die Fahrer der Brauereien für Aufwände bei der Kundschaft haften. Nicht selten kommt es vor, daß Fahrer entlassen werden, weil ihre Touren in Bezug auf den Absatz zurückgehen, oder weil ihre Kautions durch Zahlungsscheit aufgebraucht worden ist. Wir betrachten auch die Verkürzung der Arbeitszeit als eine für die Brauereiarbeiter durchaus berechtigete Forderung, wenn man bedenkt, daß durch das

Besondere Bestimmungen für das Fahrpersonal.

Arbeitsnehmer, welche Prozente nicht beziehen, erhalten für Touren nach außerhalb, welche so liegen, daß die Arbeitsnehmer sich in der üblichen Mittagszeit zwischen 12 und 2 Uhr nicht in ihrer Behausung beschäftigen können, 1 Mt. Gehalt, wenn die Touren einen halben Tag in Anspruch nehmen, 2 Mt. für Touren von mehr als einem halben Tage.

Das Abfahren von Restaurationen- und Gartenmobiliar ist, soweit die Mitnahme solcher Gegenstände auf dem Tourenwagen möglich ist, durch das Tourenfahrpersonal, im übrigen ausschließlich durch Reservefahrer zu bewirken. Soweit hierzu ein Mitarbeiter nach Beendigung der tarifmäßigen Arbeitszeit verwendet werden, sind dafür Ueberstunden zu bezahlen.

Unter dem Begriff des Abfahrens fallen auch solche Fahrten von Restaurationen nach der Brauerei. (Mediations-Protokoll vom 7. April 1914, Nr. 19.)

Soweit das Fahrpersonal vorgeschriebene Kleidung auf eigene Kosten tragen muß, ist dafür wöchentlich 1 Mt. zu bezahlen.

Fahren und Mitfahren, die über Land fahren, sind zum Schutz gegen Kälte Pelze, Chausseuren die Berufskleidung (Jaket, Hose, Mütze, Mittel oder Pelz), dem Fahrpersonal Schutze zu stellen.

In Fällen, in denen Fah- oder Flaschenfahrer durch Krankheit, Urlaub oder dergleichen verhindert sind, ihre Tour zu fahren, erhalten die Ersatzkräfte in der ersten Woche der Verhinderung die Hälfte der Fahrerprovision, während dem Verhinderten die andere Hälfte seiner Provision und sein Lohn verbleibt, soweit nicht die Bestimmungen aus § 616 BGB. eine anderweitige Regelung treffen; von der zweiten Woche an erhalten die Ersatzleute Lohn und Provision der Fahrer. Ersatzleute haben für ihre Tätigkeit der Brauerei gegenüber die volle Verantwortung zu übernehmen.

Der Urlaub wird den Mitfahrern unter Fortzahlung der Provision gewährt. Die an Stelle von Mitfahrern tretenden Ersatzleute erhalten vom ersten Tage der Vertretung an die Bezüge der Vertretenen.

Die Zahlung der Provision erfolgt längstens alle 14 Tage.

Jeder zweite Sonntag ist frei.

In der Zeit vom 16. April bis 15. September bleibt es den Fahrern unbenommen, auch an dienstfreien Sonn- und Feiertagen ihre Kundenschaft zu bedienen. In solchen Fällen, in denen die verdiente Provision nicht als ausreichende Entschädigung für die geleistete Arbeitszeit angesehen werden kann, tritt an deren Stelle Bezahlung nach dem Ueberstundenfuß. Im übrigen erhalten Fahrer und Mitfahrer für das an Sonn- und Feiertagen nach Ueberstundenfüßen ausgeführte Bier keinerlei Provision.

Alle sonst vom Fahrpersonal geleistete Sonntagsarbeit gilt als Ueberarbeit.

Ueberarbeit des gesamten Fahrpersonals (einschl. der Chausseure) wird nach dem Satz der Reservefahrer bezahlt.

An Sonn- und ersten Feiertagen wird während der Zeit vom 16. September bis 15. April kein Bier ausgefahren. Karfreitag, Himmelfahrtstag und Büßtag sind den Sonntagen gleich zu erachten. Am Karfreitag darf auch dann Bier ausgefahren werden, wenn dieser Tag in die in Satz 1 angegebene Zeit fällt. An den zweiten Oster-, Pfingst- und Weihnachtstagen, sowie an denjenigen Sonntagen, die unmittelbar vor oder nach Weihnachtstagsabend und Silvester liegen, darf Bier ausgefahren werden; eine besondere Entschädigung (Ueberstunden u. dergl.) wird an diesen Tagen an das Tourenpersonal nicht gezahlt.

Für Ueberstunden (vgl. Anlage 2) wird je 20 Pf., an den beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtstagen je 40 Pf. Zuschlag gezahlt. Angefallene halbe Ueberstunden werden voll bezahlt. Ueberstundenarbeit ist nach Möglichkeit einzusparen.

Bei 1 Ueberarbeit eine Stunde während Ueberstunden vor Be- oder im Anschluß an die reguläre Arbeitszeit ist eine Pause von einer Viertelstunde ohne Lohnabzug zu gewähren. Ist jedoch vor Beginn der Arbeit bereits Ueberarbeit geleistet worden, so ist nachmittags die Pause auch dann zu gewähren, wenn nachmittags auch nur eine Ueberstunde gemacht wird. Sonntagsarbeit gilt bei Arbeitsnehmern, deren Wochenlohn für sechs Arbeitstagen berechnet ist, als Ueberarbeit. Als Sonntagsarbeit gilt die Arbeit von Sonntagabend nach 12 Uhr bis Sonntag nachts 12 Uhr. Arbeitsnehmer, welche an Sonntagen nachmittags zur Arbeit bestellt werden, erhalten hierfür einschließlich des entfallenden Ueberstundenlohnes mindestens 1 Mt.

Die in die Woche fallenden gesetzlichen Feiertage dürfen vom Lohn nicht abgezogen werden. Arbeit an solchen Tagen — mit Ausnahme der Tourenarbeit des Fahrpersonals — gilt als Ueberarbeit.

Als Ueberarbeit gilt auch diejenige Zeit, während welcher der Arbeitnehmer auf Anordnung der Betriebsleiter im Betriebe anwesend sein müssen, auch wenn sie keine Arbeiten zu verrichten haben. Innerhalb dieser Zeit gewährt feste Pausen zum Einnehmen der Mahlzeiten sind in Abzug zu bringen.

Bei allen Arbeitnehmern, die in Tag- und Nachtschicht arbeiten, beginnt Sonntagabend und an den Tagen vor den Feiertagen die Arbeitszeit anschließend an die Beendigung der Nachtschicht, so daß an diesen Tagen die Betriebspause in Wegfall kommt.

Bei Besetzung besser bezahlter Posten ist möglichst unter Berücksichtigung der Qualifikation dem Dienstalter nach zu verfahren.

In den Brauereien müssen der Zahl der Arbeitnehmer entsprechend heizbare Umkle- und Trockentäume, Wasch- und Wäbereinrichtung sowie verschleißbare Spindeln vorhanden sein. Allwöchentlich ist den Arbeitnehmern Handtuch und Seife zu liefern.

Die Verarbeitung von bleiweißhaltigen Farben ist nicht gestattet.

Alfordarbeit ist nicht gestattet.

Die Gewährung des Hausstrunks erfolgt nach den zurzeit in den einzelnen Brauereien hierüber bestehenden Bestimmungen mit der Maßgabe, daß als Höchstquantum 4 Liter pro Tag gelten. Für solche Tage, an denen nicht gearbeitet wird, wird Hausstrunk nicht gewährt.

In Betrieben, in denen zurzeit Bestimmungen über die Mengen des Hausstrunks nicht in Geltung sind, erhalten Brauer und Wütcher 4 Liter pro Tag, deren Hilfsarbeiter 3 Liter pro Tag, Maschinenf. Heizer, Handwerker und deren Hilfsarbeiter 3 Liter pro Tag, alle übrigen Arbeitnehmer 2 Liter pro Tag.

Bei Leistung von Ueberarbeit wird für jede voll geleistete Stunde je ein halber Liter Hausstrunk gewährt, jedoch im ganzen nicht mehr, als der betreffende Arbeitnehmer in einer regulären Tagesschicht erhält.

Nicht genossener Hausstrunk wird seitens der Arbeitgeber mit 16 Pf pro Liter zurückvergütet. Die Brauereien sind berechtigt, diese Rückvergütung allwöchentlich vorzunehmen.

Die Wertgetränke werden für Mengen von je 1/2 Liter ausgegeben.

Der Hausstrunk wird nur in geeigneten Gefäßen ausgegeben.

Bei Abgabe des Hausstrunks in Flaschen werden für je 2 Halbliter-Marken 3 Flaschen von je 0,35 Liter Raumgröße verabfolgt.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitag während der Arbeitszeit.

Fällt der Lohnstag auf einen Feiertag, so findet die Lohnzahlung am vorhergehenden Werktage statt. Urlaub erhalten unter Fortzahlung des Lohnes Arbeitnehmer, welche am 1. April in einer Brauerei ununterbrochen beschäftigt sind.

Table with 2 columns: Duration of service and corresponding wage multiplier. 1 Jahr = 1 Werttag, 2 Jahre = 2 Werttag, 3 Jahre = 3, 4 = 4, 5 = 5, and darüber = 1 Woche.

Die Zeit des Urlaubs ist unter tunlichster Berücksichtigung berechtigter Wünsche der Arbeitnehmer von der Brauerei zu bestimmen. Doch ist er so zu legen, daß der Beginn oder das Ende sich an einen Sonntag anschließt.

Hinsichtlich derjenigen Arbeitnehmer, die länger als sechs Monate ununterbrochen in einer Brauerei beschäftigt sind, beträgt die beiderseitige Kündigungsfrist eine Woche; hinsichtlich der Zeit kürzerer Zeit in einer Brauerei Beschäftigten ist die Kündigung an eine Frist nicht gebunden. Arbeitnehmer, die beamtenähnliche Stellungen einnehmen, fallen nicht unter diese Bestimmung.

Arbeitnehmern, die bei Inkrafttreten des Tarifvertrages höhere, feste bare Löhne als die in diesem Vertrage festgelegten Mindestlöhne beziehen, dürfen diese Löhne nicht verlust werden. Desgleichen dürfen Arbeitnehmer, welche gegenüber den in diesem Tarif festgelegten Arbeitszeiten längere Arbeitszeiten haben, diese nicht verkürzt werden.

In allen aus diesem Vertrage entstehenden Streitigkeiten ist das zwischen dem Verein der Brauereien Berlins und der Umgebung und den Arbeiterorganisationen errichtete Einigungsamt anzurufen. Ansprüche, die nicht innerhalb eines Jahres nach Entstehung geltend gemacht werden, sind verjährt.

Dieses Uebereinkommen gilt vom 7. April 1914 bis 31. März 1918 und verlängert sich jeweils auf ein Jahr, wenn es nicht von einem der vertragsschließenden Teile spätestens drei Monate vor Ablauf kundig wird.

Die Löhne und Provisionen sind den beim Abschluß in den Brauereien beschäftigten Arbeitnehmern in der hier festgelegten Höhe vom 8. April 1914 ab nachzuzahlen.

Außer den im Tarif festgelegten Abmachungen sind auch noch protokollarische Feststellungen aufgenommen worden, von denen die nachstehenden Auszüge noch ein besonderes Interesse für die Kollegen resp. Fahrpersonal haben.

Zu § 19 Abs. 1. Eine ungebührliche Inanspruchnahme des Fahrpersonals zur Ausföhrung von Nachbestellungen nach vollendeter Tourenarbeit resp. nach Ableistung der normalen Arbeitszeit soll vermieden werden.

Zu § 26. Begleitmannschaften und Bremser für Automobile fallen hinsichtlich ihrer Lohn- und Arbeitsbedingungen unter die Tarifposition Reservefahrer, soweit höhere Bezüge (z. B. Kilometergehalt) nicht bereits gewährt werden.

Zu § 15 Abs. 1. (Verhandlungsprotokoll vom 4. 4. 1914.) Ueber die Verfürgung der Abrechnungsfristen bezüglich des garantierten Einkommens soll im Jahre 1916 und zwar vor dem 1. April d. J. noch einmal verhandelt werden.

Ueber die durch diesen Tarif erzielten Errungenschaften ist zunächst zu bemerken, daß dieselben als zufriedenstellend im allgemeinen von den Arbeitnehmern nicht angesehen werden.

Bezugnehmend muß doch gesagt werden, daß die Zugeständnisse unter Berücksichtigung aller hier in Betracht kommenden Momente und gegenüber den Ertragsverhältnissen bei Lohnbewegungen in anderen Berufen auch nicht als schlecht bezeichnet werden können. Die Lohnzulage der Kellerarbeiter, welche innerhalb der Tarifperiode 2,50 Mt. ausmacht, bedeutet eine Aufbesserung von 9 Prozent. Bei den Flaschenbierfahrern, denen außer der zweimaligen Zulage von je 1 Mt. noch eine Erhöhung der Provision von 1/2 Pf. pro Kasten zugesprochen wurde, beträgt die Erhöhung über 10 Prozent.

Die Erhöhung des garantierten Einkommens für die Fahrer um je 200 Mt. pro Jahr ist, abgesehen davon, daß diese nur einen kleineren Teil derselben betrifft, immerhin beachtenswert, wenn auch die 2 Mt. Zulage für die Flaschenbierfahrer in Prozenten ausgedrückt als recht minimal erscheinen würde. Leider läßt sich für diese Gruppen zurzeit etwas Einheitsliches nicht schaffen, da die Lohn- und Provisionsverhältnisse für dieselben in den verschiedenen Brauereien noch recht verschieden sind. Auch die Fahrmittel haben diesmal nicht besonders vorteilhaft abgeschnitten. Die Reservefahrer und Stallleute erzielen eine Zulage von zweimal je 1 Mt. gleich 6,8 Prozent. Dazu kommt, daß die Bruttoarbeitszeit für dieselben von 12 1/2 auf 12 Stunden täglich herabgesetzt worden ist.

Dagegen haben die Kalkulationsleute zum Teil mehr oder weniger gut abgeschnitten. Die Löhne derselben, die bisher in den einzelnen Brauereien verschieden geregelt waren, sind auf 2 resp. 43 Mt. bei 57stündiger Arbeitszeit pro Woche festgelegt worden. Trotzdem haben die Kollegen bei zwei Brauereien keine Zulage erzielt, weil die bisherigen Löhne schon höher waren. In zwei Brauereien betragen die Löhne 41 Mt., in drei Brauereien 37,50 Mt., in einer Brauerei 35 Mt. und in zwei Brauereien 34,50 Mt. pro Woche. Im übrigen ist durch die Bezahlung der Sonntagsarbeit, welche durch Abschluß des neuen Tarifs für das gesamte Fahrpersonal eingeführt worden ist, ein nicht zu unterschätzender Vorteil erzielt worden.

Seitwede Sonntagsarbeit, welche von dem Fahrpersonal zu leisten ist, muß in Zukunft bezahlt werden, was bisher nicht der Fall war. Denn bisher erhielt das Fahrpersonal für die geleistete Sonntagsarbeit außer der Provision für abgefahrenes Bier — die auch nur das Tourenpersonal zu beanspruchen hatte — keinerlei Bezahlung. Damit wird der seit Jahren gehegte Wunsch des Fahrpersonals, die Sonntagsarbeit abzuschaffen, nach und nach in Erfüllung gehen. Entweder die Brauereien bezahlen oder schränken die Sonntagsarbeit ein.

Ferner ist durch den neuen Tarif die Bezahlung für das Abfahren von Restaurationsmobiliar durch das Tourenfahrpersonal besser geregelt wie bisher. Des weiteren soll aber auch durch die protokollarische Festlegung die ungebührlich lange Ausdehnung der Arbeitszeit des Tourenfahrpersonals, worüber während des Bestehens der alten Tarife viel Klagen geführt wurden, unter allen Umständen eingekürzt werden. Schließlich ist noch auf die Wählung des Hausstrunks hinzuweisen, eine Neuregelung, die namentlich für das Tourenfahrpersonal ein besonderes Interesse haben dürfte. Was nun die lokale Durchführung des Tarifes durch die Brauereien anbetrifft, wäre zu bemerken, daß die diesbezüglichen Erfahrungen bei den früheren Tarifen keine besonders erfreulichen waren. Raum war der neue Tarif in Kraft getreten, wurde schon von den verschiedenen Vertrauensleuten mitgeteilt, daß die Herren Beamten in einzelnen Brauereien sich recht sonderbare Auslegungen zu eigen machten. In solchen Fällen werden wir jedoch unter Berücksichtigung der tatsächlichen Beschwerdeninstanzen ruhig und sachlich, aber energig alles das tun, was zwecks Durchführung der im Tarif festgelegten Bedingungen erforderlich ist.

Die deutsche Seefahrt.

Die Kurve der wirtschaftlichen Entwicklung im Jahre 1913 ist oft genug beschrieben worden, so daß es sich erübrigt, unser vom Interesse für die Arbeiter dieses Urteils über das Wirtschaftsjahr 1913 zu wiederholen. (Vergl. "Das Wirtschaftsjahr 1913" in Nr. 2, 3, 4 des "Couriers.") Unsere Ueberschrift heisst Antwort auf die Frage: Was brachte das Jahr 1913 der deutschen Seefahrt? Die Antwort gab Wallin um die Mitte des Januar in der Wiener "Neuen freien Presse" folgendermaßen: "Die Konjunktur war im Jahre 1913 außerordentlich günstig, der Verkehr ungewöhnlich lebhaft." Der Geschäftsabluß der Hamburg-Amerika-Linie war ebenfalls außerordentlich günstig. Die Gewinne und Verlustrechnung schloß auf der Gewinnseite mit 68 035 027,81 Mt. ab. Nach Abzug aller Unkosten blieb ein Reingewinn von 63 241 340,70 Mt. Davon gingen rund 3 Millionen Mark ab für Prioritätszinsen, so daß die zu verteil-

ende Summe rund 60,1 Millionen Mark betrug (1912: 53 1/2 Millionen Mark, 1911: 40 1/2 Millionen Mark). Wie der Kapitalismus teilt, ist hinlänglich bekannt. Das meiste geht für Abschreibungen und Rückstellungen ab. Diese Summen betragen bei der S. A. L. in den letzten drei Jahren 29,0, 38,0 und diesmal 43,0 Millionen Mark. Besonders Interesse erregte die Erhöhung des Konkurrenz- und Streikabwehrlontos um 1,4 Millionen Mark (1912: über 4 Millionen Mark) auf 7 600 000 Mark. An Reserven erschienen daneben in der Bilanz der S. A. L.: der allgemeine Reservefonds mit 21,9 Millionen, der Affektanz-Reservefonds mit 27,3 Millionen, der Gegenseitigkeits-Versicherungsfonds mit 2,0 Millionen und der Salon-Reservefonds mit 0,9 Millionen Mark. Die flüssigen Mittel betragen gut 48 1/2 Millionen Mark gegen 76,0 Millionen Mark im Jahre 1912. Der Rückgang ist der starken Bautätigkeit zu danken. Rund 87,0 Millionen Mark hat die Gesellschaft dafür aufgewandt. Auf die 19 im Bau befindlichen Schiffe hat sie mehr als 10 Millionen Mark über den Fallgattertermin vorausbezahlt. Insgesamt stehen die 190 fertigen Seebomber (einschließlich der 10 Millionen Mark) mit 254,7 Millionen Mark, die kleineren und Hilfsfahrzeuge mit 9,5 Millionen Mark zu Buch. Die Tonnage der 190 und 19 Seebomber wird mit 1 360 860 Tons angegeben. (1 306 819 Tons im Jahre 1912.)

An Dividenden wurden 10 Prozent auf das bezugsberechtigte Kapital von 150 000 000 = 15 Millionen Mark ausgeschüttet. Die neuen 30 Millionen Mark Aktien sind erst ab 1. Januar 1914 dividendenberechtigt.

Achtlich gut war der Abschluß des Norddeutschen Lloyd. Die Gewinn- und Verlustrechnung schloß mit 60,9 Millionen Mark „Rohgewinn“. (1912: 51,8 Millionen Mark.) Nach Abschreibungen von 31,4 Millionen Mark und dem Verschwinden einiger Millionen in sonstigen Verrentungen blieb ein Gewinn von 16,3 Millionen Mark. (In den Jahren 1912 bis 1906: 14,7, 7,9, 4,4, 17,6 Millionen Mark Verlust; 6,0 und 12,8 Millionen Mark.) Davon wurden 8 Prozent Dividende (in den vorhergehenden Jahren: 7, 5, 3, 0, 0, 4 1/2 und 8 1/2 Prozent) auf das Kapital von 125 000 000 Mark = 10 Millionen Mark verteilt. In der Bilanz verminderte sich der Buchwert der Dampfer von 157,1 Millionen Mark im Jahre 1912 auf 147,3 Millionen Mark. Die Hilfsfahrzeuge usw. stiegen mit 4,4 Millionen Mark zu Buch. Die gesamte Flotte (135 Seebomber mit 907 966 Brutto-Registertons) setzt sich aus 494 Fahrzeugen mit 982 952 Brutto-Registertons Rauminhalt und 722 095 Pfortestärken.

Die Levante-Aktien hat der Lloyd abgestoßen; unsere im zweiten Artikel gemachte Mitteilung ist demgemäß zu berichtigen. Die übrigen Beteiligungen des Lloyd stehen mit 31,1 Millionen Mark zu Buch. Der Erneuerungsfonds ist auf 10,5 Millionen Mark angewachsen, der Versicherungsfonds auf 21,36 Millionen Mark und der Reservefonds auf 2,2 Millionen Mark. Die flüssigen Mittel des Lloyd stiegen von 51,0 auf 62,0 Millionen Mark.

Ein besonderes Verfahren, der Öffentlichkeit Rechenschaft abzulegen, beliebt die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Sanja“ in Bremen. Ihre Abrechnung weist keine Einnahme auf, sie kennt nur einen Ueberschuß nach Abschreibungen. Diese „Ueberschüsse“ wurden nach Hinzurechnung des Vortrages in den Jahren 1910 bis 1914 von 4,4 Millionen Mark auf 6,2, 10,0, und 10,8 Millionen Mark. Nach Abzug der Unkosten, Zinsen und „sozialen Lasten“ blieb in der Reihenfolge der Jahre 1910 bis 1914 ein Reingewinn von 3,1, 4,8 8/2, und 8,8 Millionen Mark. Auf das Aktienkapital von 25 Millionen Mark wurden in den letzten Jahren 10, 15, 20 und 20 Prozent = 2,5, 3,75, 5,0 und 5,0 Millionen Mark verteilt. Da im letzten Jahre allerlei Börsengerüchte aufgetaucht waren, sah sich die Direktion veranlaßt, eine beruhigende Erklärung abzugeben. Zwar wurde die Höhe der Abschreibungen dabei nicht genannt, doch wurde sie von Sachverständigen auf 15 Millionen Mark geschätzt. Insgesamt hätte demnach die „Sanja“ bei einem Kapital von 25 Millionen Mark eine Betriebseinnahme von gleicher Höhe gehabt. Auf jeden Fall muß die Einnahme recht groß gewesen sein. Der Buchwert der Flotte ist nämlich von 38,6 auf 27,8 Millionen Mark zurückgegangen, obwohl das Wachstum der Gesamttonnage von 419 258 Tonnem auf 440 544 Tonnem 14,0 Millionen Mark kostete. Daneben läuft aber auch noch eine Vergrößerung der flüssigen Mittel (Bankguthaben und Effekten) von 22,6 auf 25,8 Millionen Mark. Sie sind also größer als das Aktienkapital. Die Reserven stiegen von 19,1 auf 22,1 Millionen Mark. Im Bau befinden sich 13 Dampfer. Der Bericht beklagt, daß der Werftarbeiterstreik die Fertigstellung der Schiffe verminderte, so daß die Gesellschaft Charterfahrzeuge laufen lassen mußte.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte einen Gesamtgewinn von 11,8 Millionen Mark (1912 bis 1909: 9,2, 6,8, 5,6 und 6,0 Millionen Mark). Nach Abzug der Zinsen, Steuern, Unkosten und Abschreibung auf die Flotte (15 Proz. = 7,0 Millionen Mark vom Buchwert), 1912: 13 Proz. = 6,0 Millionen Mark vom Buchwert) usw. blieb ein Reingewinn von 3,8 Millionen Mark (1912 bis 1909: 2,3, 1,6, 1,3 und 1,3 Millionen Mark). An Dividenden erhielten die Aktionäre 14 Proz. auf das Kapital von 25 Millionen Mark = 3 500 000 Mark. (1912 bis 1909 auf ein Kapital von 15 Millionen Mark: 14 Prozent = 2,1 Millionen Mark, 10 Proz. = 1,5, 8 Proz. = 1,2 und 8 Proz. = 1,2 Millionen Mark.) In der Bilanz wurde das Reservekonto mit 6,0 Millionen Mark, das Affektanzkonto mit 10,0 Millionen Mark ausgewiesen. Die Flotte steht mit 62,9 (gegen 52,3) Millionen Mark zu Buch. Das ist niedrig, wenn man berücksichtigt, daß Dampfer wie „Cap Finlay“ etwa 7 Millionen, „Cap Trafalgar“ ungefähr 10 Millionen

Mark kosten, während die Barkosten der „Cap Polonia“ 10 Millionen Mark überschreiten werden. Das Bankguthaben der Gesellschaft beträgt 15,0 Millionen Mark. Eine der am vorzüglichsten geleiteten Schiffahrts-Gesellschaften ist die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft Hamburg. Sie erhöhte im vorigen Jahr ihr Aktienkapital von 16 auf 20 Millionen Mark. Wenn deshalb auch die Dividende wieder 14 Proz. des Kapitals betrug, so wuchs sie doch von 2,24 Millionen auf 2,8 Millionen Mark. Der Betriebserfolg stieg von 9,2 Millionen auf 9,5 Millionen Mark; der Ueberschuß von 8,1 auf 9,0 Millionen Mark. Der Buchwert der Flotte ist durch Vergrößerung von 40,2 auf 45,4 Millionen Mark ge-

Vom Kampf um die Volksversicherung.

Die öffentlich-rechtlichen Anstalten des Herrn Dr. Rapp haben offenbar die Absicht, sich in Bayern festzusetzen und zu diesem Zwecke nicht nur die „Volksfürsorge“ zu bekämpfen, sondern auch der Deutschen Volksversicherung A.-G. und damit den Privatgesellschaften das Feld streitig zu machen. Um das möglichst unauffällig zu erreichen, geben sie seit 1. März eine dreimal wöchentlich erscheinende Zeitungskorrespondenz zur Beeinflussung des Volkes durch die Presse heraus, worin sie für sich eine aufdringliche Propaganda machen, ohne gerade besonders wählerisch in den Mitteln zur Herabsetzung ihrer Konkurrenz zu sein. Die Korrespondenz führt den Titel „Volkswohlfahrt, Süddeutsche Mitteilungen zur sozialen Fürsorge im Versicherungswesen“. Dieser ist sicher aus spekulativen Gründen der „Volksfürsorge“ nachgebildet. In Wirklichkeit handelt es sich dabei um einen unterirdischen Kanal, durch welchen oft recht unangenehme Material in die Presse geleitet werden wird. Die bis jetzt erschienenen Nummern beschäftigen sich ausschließlich mit der D. V. A. G., die nur als die „private Volksversicherungsgesellschaft“ angesprochen wird, und deren Mängel rücksichtslos aufgedeckt werden. Die in der Tat unfaire und unlautere Propaganda der D. V. A. G., die sich besonders schiefel der „Volksfürsorge“ gegenüber erweist, wird durch zahlreiche Beispiele belegt. Eins davon ist besonders interessant. Wie die Macher der D. V. A. G. immer versuchen, gegen die „Volksfürsorge“ Stimmung zu machen, indem sie von den „hohen Gehältern der Angestellten und Aufsichtsräte“ derselben sprechen, hatten sie behauptet, die D. V. A. G. hätte viermal so hohe Verwaltungskosten als die D. V. A. G. Darauf antwortet die von Dr. M. S. Jacobi in München gezeichnete Korrespondenz:

„Das ist glatte Unwahrheit! Weder die D. V. A. G. noch die D. V. A. G. haben bisher einen Jahresabluß veröffentlicht, dem die Unkosten hätten entnommen werden können. Es werden also nur Vermutungen in recht fahrlässiger Weise als Tatsachen hingestellt. Auffälliger ist noch andererseits, daß die „private Volksversicherungsgesellschaft“ am 31. Dezember 1913 ungefähr 3,3 Millionen Mark Anlagensumme und rund 22 000 Mark Prämieinnahme zu verzeichnen hatte, während der Direktor und der Mathematiker dieser „gemeinnützigen, selbstlosen“ Aktiengesellschaft allein 47 000 Mark Jahresgehalt beziehen! Wo bleiben da die „billigen Verwaltungskosten“?

Man sieht: Wenn zwei sich streiten, erfahren die anderen die Wahrheit!

stiegen; die Abschreibungen nur von 5,8 auf 6,1 Millionen Mark. Der Bericht spricht vom Rückgang der Aktien und bemerkt: „Die volle Wirkung des Rückschlages trifft uns aber ebenso wenig, wie wir von den hohen Sätzen der Hochkonjunktur besonderen Nutzen ziehen konnten.“ Man denke: die Erhöhung der Dividenden um mehr als eine halbe Million Mark ist kein besonderer Nutzen. Selbst die „Sanja“ schreibt nach diesem Satz: „Glückliche Aktionäre.“ Um das Maß voll zu machen, heißt es im Bericht weiter: „In Australien werden die Ausgaben für Arbeitslohn eher steigen als fallen... es werden in den Häfen nicht nur immer höhere Löhne gefordert, sondern es wird unter Leitung unverantwortlicher Führer versucht, Arbeitsbedingungen einzuführen, die auf die Dauer unhalbar und unerträglich (für den Arbeiter) sind.“ Es wäre an der Zeit, daß die Aktionäre der Austral-Linie ihre Arbeitsbedingungen bekannt machen, die ihnen unter der „unverantwortlichen“ Führung der Direktion eine halbe Million Mark mehr einbrachten. Ob die Arbeitsbedingungen der Aktionäre auch „unhalbar und unerträglich“ sind?

Die Bremer A.-G. veröffentlichte ihren ersten Geschäftsbericht. Der Betriebserfolg betrug 6 1/2 Millionen Mark. Nachdem die üblichen reibemessenen Abschreibungen blieb ein Nettouberschuß von 1,604 Millionen Mark, aus dem auf das Kapital von 20 Millionen Mark eine Dividende von 8 Proz. gleich 1,6 Millionen Mark gezahlt wurde. Die Flotte besteht aus 29 Seebombern und 10 Küstendampfern mit einer Gesamttonnage von 112 636 Tonnem. Ihr Buchwert wird mit 2 365 000 Mark in der Bilanz aufgeführt.

Ein Bild glänzender Entwicklung bietet wieder die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“. Nach Abzug von Unkosten, Steuern, Zinsen usw. blieb ein Ueberschuß von 8,2 Millionen Mark (1912 bis 1910: 6,3; 5,3 und 4,0 Millionen Mark). Die Abschreibungen betragen 5,1 Millionen Mark (1912 bis 1910: 3,1; 2,4 und 2,1 Millionen Mark). Das Konkurrenz- und Streikabwehrlonto erhielt 0,5 Millionen Mark und stieg auf 2,0 Millionen Mark. An Dividenden wurden in den letzten vier Jahren (1910 bis 1914) 10 Proz., 12 Proz., 14 Proz. und 16 Proz. auf das Kapital von 14 Millionen Mark gleich 1,4; 1,68; 1,96 und 2,24 Millionen Mark verteilt. Die Affektanzreserve steht in der Bilanz mit 6,7 Millionen, das Reparaturkonto mit 1,1 Millionen, der Reservefonds mit 2,4 Millionen Mark. Das Guthaben der Gesellschaft bei Banken hat man mehr die Höhe von 16,2 Millionen Mark erreicht, es ist also 2,2 Millionen Mark größer als das Kapital. Die Flotte (36 Seebomber), die mit Einschluß der Neubauten und der Hilfsfahrzeuge 330 000 Tonnem groß ist, steht mit 23,2 Millionen Mark zu Buch, was sehr niedrig ist. Die Gesellschaft wird im Frühjahr 1915 über 13 Dampfer von je 12 000 Tonnem verfügen.

Die Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg, konnte ihre Einnahmen nur von 4,0 auf 4,1 Millionen Mark erhöhen. Die Dividende von 8 Proz. auf das Kapital von 10 Millionen Mark verschlang 0,8 Millionen Mark. Die Abschreibungen wurden um etwa 150 000 Mark auf 2,9 Millionen gesteigert. Der Buchwert der Flotte sank von 21,1 Millionen auf 18,5 Millionen Mark. Der Affektanzreservefonds enthält 5,8 Millionen, die gesamten sichtbaren Reserven betragen etwa 7 1/2 Millionen Mark.

Die Deutsche Levante-Linie kommt allmählich in ruhiges Fahrwasser, nachdem die furchtlichen Dilettanten mit ihr einen Einbruch in die Seeschiffahrt versucht hatten. Ueber den Fiskuskonkern wachen jetzt die Gerichtsvollzieher, genannt Deutsche Bank und Wallin, der eines Tages mit Glanz aus dem Aufsichtsrat der Levante-Linie flog, schickte diesmal zwei Direktionskollegen von der S. A. L. hinein. Die Einnahmen der Levante-Linie stiegen von 5,0 Millionen auf 6,2 Millionen Mark. Davon wurden insgesamt 3,4 Millionen Mark (1912: 2,7 Millionen Mark) abgeschrieben. Die gesamten Rücklagen erhöhten sich durch Zuweisungen in der Höhe von 1,6 Millionen Mark auf etwa 60 Proz. des Kapitals von 9 Millionen Mark. Die Dividenden stiegen von 7 Proz. auf 10 Proz. oder von 630 000 Mark auf 900 000 Mark. Bankguthaben und Kassenbestand wuchsen von 2,2 auf 2,6 Millionen Mark. Die 58 Seebomber stiegen mit 19,6 Millionen Mark zu Buch, wozu aber noch eine auf den Kopf erwordenen Dampfern der „Atlas“-Linie ruhende Hypothek von 1,2 Millionen Mark kommt. Im ganzen hat sich die Lage der Levante-Linie in den letzten Jahren außerordentlich gehoben.

Die Holland-Linie in Bremen erhöhte ihre Dividende (von 7 Proz.) auf 8 Proz., was auf das 9 000 000 Mark betragende Kapital berechnet, 720 000 Mark (630 000 Mark im Jahre 1912) ausmachte. Der Gesamtgewinn betrug 4,8 (1912: 3,9) Millionen Mark. Der Affektanzfonds wurde durch eine Zuweisung von 250 000 Mark auf 1/2 Million Mark gebracht. Auf die Flotte wurden 2,1 (1912: 1,5) Millionen Mark abgeschrieben. Die Reservefonds I und II erhielten 350 000 Mark, wozu sie auf 960 000 Mark anwuchsen. Der Erneuerungsfonds wurden 400 000 Mark zugeführt, so daß sie jetzt 900 000 Mark enthalten. Der Affektanzfonds wurde um 500 000 Mark auf 1/2 Million Mark gestärkt. Die Flotte steht mit 12,8 Millionen Mark zu Buch.

Die Bremer Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo“ buchte die Einnahme von 3,4 (1912: 3,0) Millionen Mark. Nach den Abzügen und der 1,0 Million Mark Abschreibung blieb ein verbleibender Gewinn von 1,8 Millionen Mark. Davon erhielten die Aktionäre 12 Proz. (1912: 10 Proz.) Dividende auf das dividendenberechtigte Aktienkapital von 7 1/2 Millionen Mark gleich 930 000 Mark (1912: 700 000 Mark). Das Aktienkapital wurde von 7 000 000 auf 8 500 000 Mark erhöht. Der Reservefonds wurde durch Zuweisung von 87 403 Mark auf 332 072 Mark, der Spezialreservefonds um 650 000 Mark auf 1,8 Millionen Mark erhöht. Die 27 See- und 1 Luftdampfer stehen mit 9,09 Millionen Mark zu Buch. Bankguthaben, Kasse und Effekten erschienen in der Bilanz mit 6,2 Millionen Mark. Die Gesellschaft hat außerdem 1/2 Million Mark auf bestellte Dampfer antezipiert. Der Affektanzfonds wurde von 505 224 Mark auf 558 580 Mark gebracht.

Glänzend ist auch die Lage der Oldenburg-Borngüteschen Dampfschiff-Gesellschaft. Sie verteilte wie im Jahre 1912 auch diesmal wieder 16 Proz. Dividende. Die Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, ein Anhänger des Lloyd, verteilte wieder 6 Proz. Die Flensburger D.-G. von 1869 verteilte für 1913 (wie für 1912) wieder 15 Proz. Dividende. Die „Neptun“ in Bremen schüttete 16 Prozent (1912: 16 Proz.) Dividende aus. Die Neckerbeier A.-G. von 1896 in Hamburg erhöhte ihre Dividenden von 10 auf 12 Proz. (ihren Reingewinn von 650 000 Mark auf 1,12 Millionen Mark). Die Neue Dampfer-Compagnie in Slettin verteilte wieder 8 Proz. Die Holland-Amerika-Linie verteilte wieder 15 Proz. ... Und so weiter in infinitum.

Läßt man den Blick zurückschweifen, so begreift man, wie ausgerechnet Wallin dazu kam, von der bereits überwundenen Krise zu sprechen, als noch viele Leute befrüchten, daß uns eine bedrohliche oder daß wir gar mitten drin waren. Wie weit Wallin recht hatte, wird der Ausgang des Wirtschaftsjahres 1914 lehren. Was sich heute dazu sagen läßt, schwelt die Seeschiffahrt in Frage kommt, folgt im nächsten Artikel erdriert werden.

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer



Der Abwehrkampf der Berliner Droschkenchauffeure ist beendet. Da die angekündigte Aussetzung aller Droschkenchauffeure die Streitenden durchaus nicht willfähriger machte, schied den Unternehmern die Zeit für Verhandlungen gekommen zu sein, weshalb sie sich an das Einigungsamt des Berliner Gewerbegerichts wandten.

Vor dem Einigungsamt, welches am 28. April unter dem Vorsitz des Magistratsrats v. Schulz tagte, vertrat die Unternehmerorganisation den Standpunkt, daß an Stelle der bisherigen Betriebsart für den gesamten Kraftdroschkenbetrieb ein einheitlicher Tarif abgeschlossen werden solle auf der Grundlage: 1,50 M Tagelohn abzüglich 0,75 M. Waschgeld und 25 Proz. der Einnahme. Alle bisher üblich gewesenen weiteren Vergünstigungen sollen fortfallen. Unter diesen Bedingungen könne die Arbeit wieder aufgenommen werden. Die Vertreter der Streitenden erklärten, sie seien bereit, wegen Abschluß eines Tarifvertrages mit der Unternehmerorganisation zu verhandeln; zunächst aber müßten die ausständigen Droschkenchauffeure zu den alten Bedingungen einschließlich der üblichen Vergünstigungen wieder eingestellt werden.

Nach mehrwöchigen Verhandlungen machte das Einigungsamt folgenden Vergleichsvorschlag: Der Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins und der Deutsche Transportarbeiterverband, Bezirk Groß-Berlin, schließen folgenden Vergleich:

Die Parteien setzen eine Kommission ein, welche aus gleichen Teilen aus Arbeitnehmern und Arbeitgebern sowie einem unparteiischen Vorsitzenden besteht. Die Kommission hat zur Schaffung eines Tarifvertrages zusammenzutreten und einen Entwurf auszuarbeiten, welcher den beiderseitigen Generalversammlungen zur Beschlußfassung vorzulegen ist.

Der Entwurf muß bis zum 6. Juni fertiggestellt und angenommen sein.

Gelingt es den Parteien nicht, zu einem Tarifvertrage zu kommen, oder bleiben bis zu dem festgesetzten Tage einzelne Punkte des Vertrages streitig, so ist innerhalb drei Tagen das Einigungsamt des Berliner Gewerbegerichts anzurufen.

Die Parteien erklären schon jetzt, daß sie sich in diesem Falle einem Schiedspruch des Einigungsamtes unterwerfen werden, derart, daß für beide Parteien unbedingt bindend sein soll.

Am 29. April wird die Arbeit zu den alten Bedingungen wieder aufgenommen, welche vor dem Ausbruch der Differenzen bestanden. Diese Bedingungen sollen bis zum Abschluß des Tarifvertrages gelten.

Die jetzt außerhalb der Betriebe befindlichen Kraftdroschkenführer sollen, soweit ihre Plätze frei sind, wieder eingestellt werden.

Die Vertreter beider Parteien erklärten sich mit diesen Vorschlägen einverstanden.

Der Ausgang des Kampfes ist ein Sieg der Gerechtigkeit. Die Tatsache, daß die meisten und größten Unternehmer es ablehnten, den Kursenritt gegen die Droschkenchauffeure mitzumachen, beweist, wie völlig unberechtigt das Verlangen der Sekapostel unter den Droschkenbesitzern war. Die machtvolle Geflossenheit der Droschkenchauffeure, die allen Schwächen der Unternehmer, selbst der juchtbarsten Drohung der allgemeinen Aussetzung wählte Dürbe, die der selbstbewußten Kraft entspricht, entgegenzusetzen, tat ein übriges, die Köpfe der vernünftigen Droschkenbesitzer vor dem Abstrahlerebel der Aussetzungswilligen klar zu halten. Wenn irgend etwas, dann war es dieser Kampf, der allen Chauffeuren den unschätzbaren Wert einer starken Gewerkschaft lehrte.

An den Droschkenchauffeuren Berlins liegt es, die Macht weiter zu stärken. Wenn auch der Kampf beendet ist, so bedarf der Friedensvertrag doch noch der Gestaltung. Auf den Inhalt des abzuschließenden Tarifs liegt es, ob die Droschkenchauffeure in allen Punkten siegreich bleiben. Der Inhalt des Tarifvertrages wird aber diktiert von der Stärke der Parteien, die ihn abschließen.

Droschkenchauffeure von Berlin! Sorgt dafür, daß ihr die Stärkeren bleibt! Dann wird der Tarif die Urkunde eures siegreichen Kampfes sein.

Als wir vorstehende Zeilen schrieben, glaubten wir, die Unternehmer hätten soviel Charakter und Ehrgefühl, zu ihren Abmachungen zu stehen. Während des Drucks dieser Nummer wird uns aber mitgeteilt, daß einige ganz besonders kräftige unter den Schmarinern Maßnahmen vornehmen. Außerdem sucht der Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins in der W. B. J. Chauffeure für Kraftdroschken gegen Lohnzahlung von 1,50 M. pro Tag und 25 Proz. der Einnahme.

Durch diesen Treubruch wird der Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlins die mit uns vor dem Einigungsamt getroffenen Vereinbarungen glatt um. Wenn aber der nicht zu belehrende Kraftdroschkenbesitzerverein glaubt, der Deutsche Transportarbeiterverband werde sich solche Provokation und

Brückierung widerstandslos gefallen lassen, dann hat er die Rechnung ohne das Ehrgefühl und die Macht der organisierten Kraftdroschkenführer Groß-Berlins gemacht. Kollegen, auf die Wacht!

Gotha. Im Notfall ist freizusprechen. In der Berufungssitzung wurde der Chauffeur S. Klein von der Verletzung der Verkehrsvorschriften freigesprochen, während das Schöffengericht verurteilt hatte. K. ist seit 4 1/2 Jahren in seiner Chauffeurstellung und noch unbestraft. Am Abend des 13. November 1913 stellte auch über ihn das Urteil hereinbrechen, er wurde wegen Nichtbeleuchtung des Autoschilbes angezeigt, als er mit seinem Chef, dem Dr. Krotoschin-Barza, eine geisteskrank gewordene Frau nach dem Krankenhaus brachte. Der Krankentransport erfolgte von einem Dorle aus und mußte rasch vorfallen gehen. Das Auto hat eine erstklassige Petroleumlampe, die noch nie verlagert hat, aber doch an dem Abend vom Sturmwind gelöscht wurde. Als das Auto durch die Stahlfuhr, war es hinten unbeleuchtet. Führer und Beifahrer erklärten hierzu am Sonnabend, den 25. April, vor der Strafkammer folgendes: Wir konnten nicht wissen, daß das Licht erloschen. Die Fahrt mußte ohne Unterbrechung rasch erledigt werden, da die Kranke, sobald sie erregt wurde, was insbesondere eingetreten wäre, sobald sie gemerkt hätte, daß sie irreführt wurde, aus dem (offenen) Wagen hätte springen können. Obwohl noch ein Gefährte mit im Wagen war, war doch der Transport sehr schwierig. Bei dem Sturm hatte der Chauffeur ohnedies sehr auf den Weg aufzupassen, und infolge der Erregung aller achtete niemand auf das Licht. Auf Vertrauen des Vorstehenden, ob später die Lampe sofort wieder brannte, antworteten beide mit Ja, sie brenne zehn Stunden mit einer Füllung, und sei dann noch lange Zeit gebrannt worden. Der Verteidiger beantragte Freisprechung, der Staatsanwalt schloß sich dem an, und das Gericht erkannte dementsprechend. Im vorliegenden Fall läge eine Fahrlässigkeit nicht in Betracht. 1. mußte der Chauffeur auf die Steuerung und den Weg genau achten, 2. lag auch ihm eine gewisse Patientenfürsorge ob. Der Arzt sei jedoch nicht zu vereiteln, weil er wie der Chauffeur als Autobesitzer Mitläufer sei. Beide sind von den Kosten und Strafe auf jeden Fall freizusprechen. — Es gibt also auch besondere Umstände, die die Anwendbarkeit des § 21 des Reichsgesetzes ausschließen müssen.

Ein unvorchtiger Chauffeur. Urteil des Reichsgerichts vom 28. April 1914. Daß die Unachtsamkeit des Publikums den Chauffeur nicht von der Verantwortlichkeit befreit, sondern von ihm wie jedes andere Hindernis stets mit in Rechnung zu ziehen ist, hat das Reichsgericht, wie schon wiederholt, so auch gelegentlich folgenden Falles wieder zum Ausdruck gebracht:

Der Autodroschkenführer Heinrich Wagen in Köln am Rhein fuhr am 15. November 1912 mittags in der Nähe des Doms auf einer von Passanten nur wenig belebten Straße entlang, deren Asphaltpflaster durch Regen naß und schlüpfrig geworden war. Im gleichen Augenblick, als W., um einem vor einem Neubau lagernden Schuttbau und einem Straßenschnitzwerk auszuweichen, weit nach links ausbog, überschritt plötzlich vom linken Bürgersteig her die 59jährige Witwe Koch eine Zeitungsträgerin, den Fahrdamm, ohne auf das heranabende Automobil zu achten. W. brachte durch Benutzung der Fußbremse die Geschwindigkeit auf acht Kilometer herab und gab mehrere Hupensignale, die jedoch von der Frau, deren Kopf mit einem dicken Tuch umwunden war, überhört wurden. W. zog daher, als der Abstand nur noch ein Meter betrug, die Handbremse. Die Fahrer standen zwar sofort still; der Kraftwagen rutschte jedoch infolge des Erregungsgeleches noch zwei Meter weiter, schleuderte hierbei die Koch zu Boden und verletzte sie derart heftig am Kopf, daß die Koch infolge des hierbei erlittenen Schädelbruchs bald darauf verstarb.

Das Landgericht Köln hat daher am 27. Oktober 1913 den W. wegen fahrlässiger Tötung (§ 222 St. G. B.) zu einem Monat Gefängnis verurteilt, weil er durch Außerachtlassung der durch Berufspflicht und durch die besonderen Umstände gebotenen äußersten Vorsicht und Sorgfalt den Tod der Koch verursacht habe. Wenn er sah, wie die Frau, ohne den Kraftwagen und die Signale zu beachten, den Fahrdamm überquerte, wäre es seine Pflicht gewesen, nicht erst die Fußbremse zu benutzen und Ausweichversuche zu machen, sondern sogleich mittels der Handbremse den Wagen zum Stehen zu bringen. Zum mindesten hätte er vorher so langsam fahren müssen, daß ein Bremsweg von 2 Metern vermieden und ein sofortiges Halten möglich gewesen wäre. Dem Umstand, daß im Augenblick der Benutzung der Handbremse die Geschwindigkeit des Wagens noch so groß war, daß der Zusammenstoß nicht vermieden werden konnte, sei unbedingt zu entnehmen, daß W. nicht mit der Vorsicht verfahren sei, wie er sie angefallen der gefährlichen Situation hätte beobachten müssen. Die Vorberücksichtigung sei einwandfrei gegeben.

W's Revision, die geltend machte, daß ein Automobil überhaupt nicht mit geringerer Geschwindigkeit als 8 Kilometer hohe fahren können, daß die Feindschaft des Pflasters am Gleiten des Wagens schuld sei, daß auch die bekannte Bundesratsverordnung über die Fahrgeschwindigkeit innerhalb der Städte nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts einen angemessenen Bremsweg gewähren müsse und daß er mit der Unvorsichtigkeit der Gefährtin keinesfalls habe rechnen

können, hat das Reichsgericht auf Antrag des Reichsanwalts als unbegründet verworfen, da nach tatsächlicher Feststellung W. das recht erhebliche Verschulden und die völlige Unaufmerksamkeit der Frau rechtzeitig bemerkt haben müsse und daher verpflichtet gewesen wäre, seine Maßnahmen sogleich dementsprechend einzurichten.

Münchberg-Gürth. Das Dienstmädchen mit männlichen Abzeichen glaubt Herr Dr. Hein, Zelmernstr. 15, in dem Privatchauffeur zu sehen. Er verliert es, bei Einstellung eines Chauffeurs denselben zur Unteichung eines Vertrages zu veranlassen, der diesen nur in, ich ten auferlegt, dafür alle Rechte abspricht, ihn vollständig unter die Befehlsordnung stellt, also ihm jede Gelegenheit nimmt, bei entstehenden Differenzen ein Gewerbegericht anzurufen.

Wir haben schon bei jeder Gelegenheit auf solche unhaltbare Zustände hingewiesen, aber immer gibt es wieder Leute, die auf den Beim gehen. Ein Zeichen, daß sie nicht alle werden, auch unter denen nicht, die glauben, den ändern um eine Verbelange voraus zu sein. Wir halten es trotzdem für unsere Pflicht, erneut auf oben erwähnten Herrn hinzuweisen, weil er es ausgezeichnet versteht, seinen Mustervertrag auch richtig anzuwenden.

Besonderen Wert legt er auf den Passus, der die Kündigung ausbleibt, wenn der Chauffeur ein ungebührliches Benehmen an den Tag legt, sei es gegen den Dienstherrn oder dessen Familienangehörige. Ob das Benehmen gebühlich oder ungebührlich ist, entscheidet selbstverständlich die gnädige Frau. Daß diese Dame neue Gesichter liebt, geht daraus hervor, daß sie im Jahre fast soviel Dienstmädchen (mit weiblichen Abzeichen) hat, als das Jahr Monate zählt. Welch edle Gesinnung auf sozialem Gebiet den Leuten innewohnt, beweist die Regelung der Urlaubsfrage. Sie erdreisten sich von Urlaub zu sprechen, wenn sie schreiben: Urlaubsantrag: Sonntag nachmittag, je nach der Praxis und Wunsch des Dienstherrn. Um ihre soziale Rücksichtigkeit zu bemängeln, verstehen diese Herrschaften der Feindschaft gegenüber den Frommen zu spielen und verfahren nicht, mit hohen kirchlichen Würdentragern stets engste Fühlung zu halten.

Weitere Beachtung verdient ein Absatz des Dienstvertrages, der vorschreibt, daß der Führer sofort, ohne irgendwelchen Anspruch, entlassen werden kann, wenn er bei Fahrten den Anordnungen des Dienstherrn, in bezug auf Fahrgeschwindigkeit, nicht Folge leistet. Also der Befehl des Herrn Hein steht über den gesetzlichen Bestimmungen. Dem Automobilführer steht es somit frei, entweder mit seinem Dienstherrn oder der Polizei in Konflikt zu kommen.

Zur weiteren Orientierung lassen wir den Vertrag in seinem Wortlaut folgen.

Vertrag.
1. Festsetzung der Gehaltsansprüche in Geld 32 M. pro Woche.

Regelung der Urlaubsansprüche: Sonntag nachmittag, je nach der Praxis und Wunsch des Dienstherrn.

Benutzung zu anderen häuslichen Arbeiten: Je nach Bedarf.

2. Kündigung: Sollte sich nicht für den Posten eignen, so tritt achtägige Kündigung ein. Normale Kündigungsfrist, gewöhnliche gesetzliche Kündigungsfrist, 14 Tage.

Besondere Kündigung für sofort kann eintreten unter Verlust aller Ansprüche des Führers auf irgendwelche Zeugnisse:

- a) wenn der Führer bei Arbeiten am Wagen oder in der Garage raucht oder mit Feuer und Licht unvorsichtig umgeht;
- b) wenn er ohne ausdrückliche Genehmigung des Herrn den Wagen benutzt;
- c) wenn er bei Fahrten den Anordnungen des Dienstherrn über Fahrgeschwindigkeit nicht Folge leistet;
- d) wenn ihm die polizeiliche Führerlaubnis entzogen wird;
- e) wenn er sich ein ungebührliches Benehmen gegen den Dienstherrn, dessen Vertreter oder Familienangehörigen zuschulden kommen läßt;
- f) wenn er unmäßig alkoholische Getränke zu sich nimmt;
- g) wenn er im Dienste untreu ist oder das Vertrauen mißbraucht oder sich eines lieblichen, unfittlichen Lebenswandels schuldig macht;
- h) wenn er sich einer vorsätzlichen Sachbeschädigung zum Schaden des Dienstherrn oder fahrlässiger Uebertretung durch bedöbliche Bestimmungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen schuldig macht;
- i) wenn er von Lieferanten Provisionen oder Vergütung irgendwelcher Art annimmt;
- k) wenn er den Bestimmungen der Dienstordnung zuwiderhandelt.

3. Der Dienstherr ist gehalten, auf seine Kosten den Führer gegen Unfall zu versichern.

Der Führer erklärt jedoch ausdrücklich, daß er sich mit der Entschädigung begnügen wird, die ihm gegebenenfalls auf Grund eines richterlichen Urteils oder auf Grund privater Abmachung von der Versicherungsgesellschaft zugewilligt wird und keine weiteren Ansprüche stellen wird. Mein Liebchen, was willst du noch mehr! Wer sich also die Finger nicht verbrennen will und sich

Fortschritte gemacht. Die Kohlenhebergesellschaft eröffnete ihren Betrieb 1910 mit zwei Kohlenhebern, von denen der eine lediglich Ueberladeapparat, der andere gleichzeitig zum Transport der Kohlen bestimmt war. Der mechanischen Unternehmung stellten sich im Anfang manderselbst Schwierigkeiten und Widerstände entgegen, die teils auf die Neuheit des Betriebes, teils darauf zurückzuführen waren, daß die Heber in technischer Beziehung noch nicht allen Anforderungen entsprachen. Die Apparate sind aber inzwischen verbessert worden, so daß sie heute gern zur Belohnung herangezogen werden. Die mit den Hebern gebundenen Kohlenmengen haben in den letzten beiden Jahren erheblich zugenommen. Sie betrugen 1910: 93 273,5 t, 1911: 77 259,5 t, 1912: 176 533 t und 1913: 195 438 t. Die Kohlenhebergesellschaft beabsichtigt, in diesem Jahre (1914) zwei weitere Heber in Betrieb zu setzen, die auf Grund der mit den bisherigen Apparaten gemachten Erfahrungen mit verbesserter Konstruktion versehen und eine Stundenleistung von 350 t erhalten sollen.

Die mechanische Unternehmung bedeutet, Erparnis an Kosten und Zeit — für die Unternehmung natürlich. Die Arbeiter sparen, ja auch Zeit, doch wird man nicht satt davon. Trotzdem verlangt eine bloße Unternehmerzeitung von den Arbeitern, sie sollten sich über den technischen Fortschritt freuen. Um sie es nicht, dann sind sie „Feinde des Fortschritts!“ —

Und noch ein Fortschritt: Die Handarbeit beim Sähen von Getreide ist, obwohl der Getreide-Import etwas größer gewesen ist als im Vorjahre, weiter, und zwar sehr erheblich zurückgegangen. Es wurden nur 11 Schiffe (gegen 20 im Vorjahre) mit Hand bearbeitet und 28 Gänge mit 196 Arbeitern (im Vorjahre 58 Gänge mit 406 Arbeitern) dabei beschäftigt, die 805 (im Vorjahre 1876) Mannstagen gearbeitet haben. Die Beanspruchung der Heber ist dagegen stärker geworden. Durch die Getreideheber-Gesellschaft sind 2252 000 t (gegen 2 000 000 t im Vorjahre) umgeschlagen worden, wovon 255 000 t (im Vorjahr 190 000 t) auf Ausfuhrware entfielen.

Und damit die Hafenarbeiter auch des Segens der technischen Entwicklung teilhaftig werden, will der Hafenbetriebsverein im Jahre 1915 die Arbeitszeit auf 10 Stunden verlängern. Die gelbe Hafenarbeiter-Zentrale hat bereits Order bekommen, eine Gelb-Adel-Schutztruppe zu sammeln. Unsere Kollegen werden wissen, was sie angesichts der unerschämten provozierenden Drohung der Unternehmer zu tun haben.

Verlust des Anspruchs auf Affordüberschuß bei grundlosem Verlassen der Affordarbeit. (Entscheidung des Gewerbegerichts Kiel vom 30. April 1913.) Für Unternehmer, welche in Gruppenafford arbeiten lassen, ist folgender Fall von Interesse, der sich mit der Gültigkeit einer Arbeitsordnungsbestimmung beschäftigt, wonach dem Arbeiter bei vorzeitigem Verlassen der Affordarbeit der Affordüberschuß verloren geht. Die beklagte Firma vergibt die Arbeiten im Gruppenafford, wobei dem einzelnen Arbeiter ein fester Stundenlohn und erst nach Beendigung des Affords ein Teil des etwaigen Ueberschusses gewährt wird. Die Arbeitsordnung sagt nun: „Ein Anspruch auf Affordüberschuß wird von dem Arbeiter überhaupt nicht erworben, wenn er unbegründeterweise den Afford verläßt, bevor er eine volle Lohnwoche daran gearbeitet hat oder durch eigenes Verschulden aus dem im § 123 G.D. angeführten Gründen, welche zur sofortigen Entlassung des Vertragsverhältnisses berechtigen, den Afford nicht beendet.“ In diesem Falle hat der Arbeiter für die auf den Afford verwendete Zeit nur Anspruch auf seinen Stundenlohn. Die nicht erworbenen Affordüberschüsse stehen in die Unterzahlungskasse.“ Das Arbeitsverhältnis kann von beiden Parteien an jedem Freitag zum nächstfolgenden Freitag gekündigt werden. Der Kläger hat am 6. März 1913 einen Afford nach ordnungsmäßiger Kündigung, jedoch vor Beendigung desselben, verlassen. Er fordert den auf ihn entfallenden Ueberschuß von 16,65 M., der ihm vorenthalten wird an die Arbeitsunterzahlungskasse abgeführt wurde. Nach seiner Behauptung verstößt die Arbeitsordnung gegen die guten Sitten. (Seine sonstigen Einwände fallen nicht ins Gewicht.) Die Beklagte war bereit, den Betrag an den Kläger zu zahlen, hat aber um Urteil. Das Gewerbegericht Kiel hat dann die Klage abgewiesen. Es führt dazu u. a. aus, daß der Vorwurf des Verstoßes gegen die guten Sitten keine Berechtigung habe. Den Anspruch auf den Affordüberschuß, wenn ein solcher vorhanden ist, erwirbt der Arbeiter nach den klaren Bestimmungen der Arbeitsordnung nur unter der in seinem eigenen Belieben stehenden aufschiebenden Bedingung, daß er den Afford zu Ende führt; er hat also überhaupt keinen Anspruch auf Affordlohn, wenn er vor Beendigung desselben den Arbeitsvertrag aufhebt oder aus in seiner Person liegenden Gründen entlassen wird. Daß der Anspruch auf den Stundenlohn unbedingt sein müsse, wird nirgends gefordert; es wird daher wegen der Bedingtheit eines verhältnismäßig geringen Teiles desselben Teiles kein „ehrer, billig und gerecht Denkender“ den Vertrag als unbillig anprechen wollen. Aber auch in der allerdings den Arbeiter etwas bindenden Vereinbarung der Kündigung von Freitag zu Freitag könne etwas Unbilliges nicht erblickt werden. Nur dann entgeht dem Arbeiter der höhere Arbeitslohn, wenn er ohne Grund die Arbeit aufgibt. Nur sind aber so unendlich viele Möglichkeiten als Kündigungsgrund anzuerkennen, daß tatsächlich nur die ganz mutwillige, unvernünftige Vertragsauflösung unter jener Bestimmung der Arbeitsordnung sich unterordnen läßt. Daffur, daß die Bestimmung der Arbeitsordnung nicht im Interesse des Unternehmers errichtet sei, spreche ja der Umstand, daß der Ueberschuß letztendlich doch den Arbeitern zukomme.

Stettin. Am 21. April hielt die Sektion der Hafenarbeiter ihre Mitgliederversammlung ab. Der Sektionsleiter machte den Anwesenden bekannt, daß nach Abhaltung mehrerer Sitzungen von Vertretern des Hauptvorstandes und der Verhandlungskommission mit den hiesigen Reedern es gelungen sei, einen Tarifvertrag auf drei Jahre wieder abzuschließen. Wenn auch nicht jeder Kollege mit dem Abschlusse zufriedenge stellt worden ist, so liegt das nicht an den Verhandlungskommission, sondern an den gegenwärtigen Verhältnissen. Wenn wir auch von einer direkten Verbesserung nicht reden können, so ist der neue Tarifvertrag auch nicht als eine Verschlechterung anzusehen. Neu aufgenommen in dem Tarifvertrag ist, daß während der Dauer dieses Vertrages je drei Arbeitgeber und Arbeitnehmer und ein Vertreter des Gewerbegerichts als unparteiischer Vorsitzender ein Schiedsgericht bilden, das dann die vorkommenden Streitigkeiten zu schlichten hat. Als Beisitzer zu diesem Schiedsgericht wurden die Kollegen Warichau, Scheibe und König einstimmig gewählt. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten erfolgte Schluß der gutbesuchten Versammlung.



Die Aktiengesellschaften im Handelsgewerbe. Im Gegensatz zur Gesellschaft m. b. H. hat sich die Aktiengesellschaft im Handelsgewerbe außer Banken verhältnismäßig wenig eingebürgert. Die gegenwärtig bestehenden Aktienunternehmungen dieser Art (ca. 80) repräsentieren zusammen ein Nominalkapital von ungefähr 190 Millionen Mark. So weit vergleichbare Bilanzen vorliegen, ergaben sich für die Jahre 1908/09 bis 1912/13 folgende Durchschnittswerte:

Veröffentl.	Ges.	Geschäftsjahr	Alt-Kap. in 1000 M.	Dividende in Proz.
1910	69	1908/09 bzw. 1909/10	189 779	10 977 7,9
		1909/10	1909 140 488	10 710 7,6
1911	68	1909/10	1909 137 480	10 846 7,9
		1910/11	1910 153 244	12 918 8,4
1912	82	1910/11	1910 178 677	14 016 8,1
		1911/12	1911 178 488	15 155 8,5
1913	88	1911/12	1911 179 972	15 116 8,4
		1912/13	1912 187 448	16 061 8,6

Demnach hat sich die Rentabilität dieser Aktiengesellschaften, soweit sie nach der Dividendenziffer zum Ausdruck kommt, nach der allgemeinen Wirtschaftskrise der Jahre 1908/09 ständig gehoben. Im Handel wird also noch sehr schönes Geld verdient. Daffur werden die Handelsarbeiter desto schlechter bezahlt.

Das Risiko des Hausdieners. In den Spalten des „Courier“ wurde schon öfters das große Risiko der Hausdiener, Ausläufer, Fahrhürchen usw. besprochen. Auch finanziell kann großer Schaden für diese Leute entstehen, obschon ihnen nur ein farger Lohn gegeben wird, weil man heute sehr praktisch die Kaffierung mit der Kaffierung verbindet. Früher war Kredit üblich. Der Fahrhürche oder Hausdiener gab einfach die bestellte Ware gegen Schein ab und kümmerte sich nie um den Betrag selbst. Nach Monaten kam die „Gnädige“ oder der „Herr“ selbst in das Geschäft und zahlte oder ließ wieder durch seine Angestellten die Beträge einzahlen, wenn er die Post nicht „belästigen“ wollte. Heute aber ist fast in vielen Geschäften die Ablieferung der Waren gegen sofortige Zahlung üblich. Ja es gibt sogar Geschäfte, die schon bei der Bestellung sich 10 Prozent des Kaufpreises anzahlen lassen, wenn eine kleine Änderung vorgenommen oder frei ins Haus gebracht werden soll. Auch die kleinsten Gegenstände, an die früher kein Mensch dachte, werden heute „frei ins Haus geliefert“, weil Madame zu faul ist, das keine Paket zu tragen. Dadurch ist aber nicht die Zahl der Ausläufer oder Hausdiener der Geschäfte größer geworden, sondern nur die Zahl der ihnen ausgegebenen Kommissionen. Statt 40 Pfoten hat man jetzt einfach 75 Pfoten zu erledigen und damit es schneller geht, ein Fahrrad gestellt, wenn es zum Auto nicht langen sollte, welches natürlich noch ganz andere Zahlen bringen muß. Nun liefert der Ausläufer nicht allein die Waren ab, er muß auch darauf bestehen, daß die quittierte Rechnung auch gleich bezahlt wird. Ohne Geld keine Ware. Gefagt wird dies leider in vielen Geschäften nicht, wenn man Madame höflich bis zur Türe begleitet, damit sie ja den Ausgang findet. Den Betrag hat dann nur der Bote zu schulden, wenn er die Ware abliefern soll. Hat er endlich sein Geld im dunklen Hausgang, auf der Treppe usw. in Empfang genommen, so ist er nicht sicher, daß der Betrag auch immer kommt. Doch ein Mantelgeld wird ihm nicht gewährt, wie es der Kassierer der Bank usw. hat. Und doch können bei 70 Pfoten bei kleinen Zahlen am Abend sich Beträge als Mantel erweisen, die einen Teil des Tagelohnes selbst ausmachen. Von 24 Mt. Wochenlohn muß sich der Bote auch noch einige Mark für Mantel abziehen lassen. Ja es gibt Geschäftsinhaber, die so „gut rechnen“ können, daß fast immer ein kleines Mantel bei der Abrechnung herauskommt. Klagen doch viele Kollegen, daß sie bei der größten Aufmerksamkeit doch immer Defizit haben, wenn der „Alte“ oder die noch schlaudere „Alte“ mit ihnen abrechnet. Kein Wunder auch. Der Alte kann eben besser rechnen als der dumme Bursche. Das „festgestellte“ Defizit wird dann jeden Abend in das bestimmte Mantelbuchlein eingetragen und am Bogen- oder Monatschlusse einfach vom Lohne in Abzug gebracht. Dieses Verfahren ist so weit verbreitet und wird ganz als selbstverständlich betrachtet, daß man heute fast gar nicht mehr gegen diesen groben Unfug vorgehen kann. Natürlich wird meistens mit unorganisierten Arbeitern dieser Betrag getrieben. Das

aber auch dann Organisierte darunter zu leiden haben, versteht sich von selbst. Es hieß dann einfach, daß sich der frühere Bursche diese Abzüge gefallen ließ, also auch der Nachfolger damit einverstanden sein müsse oder Anzeige wegen — Unterschlagnung erfolge sofort. Diese Drohung zieht leider auch bei Leuten, die ganz richtig ihre kassierten Gelder beizulassen haben, und mit Angstschweiß auf der Stirn erklären sie sich damit einverstanden, daß ihnen das Mantel am Lohn abgezogen werden soll. So unangenehm auch das ganze Verfahren an sich ist, so sehr ist dieser Unfug heute noch vorhanden, und ist auch kein Ende abzusehen, solange sich die unorganisierten Arbeiter dies gefallen lassen. Daffur wieder ein drastisches Beispiel aus der Fülle des uns vorliegenden Materials:

Ein Ausläufer hatte in einer Großfirma seine und schreibe 23 Mt. Wochenlohn und damit drei Kinderchen zu erhalten. Immer stimmte abends seine Kasse, wenn er abends mit dem Buchhalter abrechnete. Da eines schönen Tages vermiste er zu seinem Schrecken bei der Abrechnung einen Hundertmarkschein. Große Aufregung, der Schein war aber nicht da. Um sich vor dem Verdacht zu retten, daß er Unterschlagung getrieben, gab er sich damit zufrieden, daß ihm der Betrag in Raten von 5 Mt. alle Woche vom farger Lohne in Abzug gebracht werden soll. Er brachte somit seiner Familie nur 18 Mt. alle Zwölftage nach Hause, und die Not wurde immer noch größer. Nachdem er glücklich den Betrag von 75 Mt. in Raten abgetragen hatte, wurde ihm eines schönen Tages gekündigt, und der Chef versuchte nun noch den Rest von 25 Mt. in den 14 Tagen Kündigungszeit zu „retten“. Er glaubte, daß der Familienvater auch noch ohne Geld nach Hause gehen würde. Er hatte sich aber doch verrechnet, denn inzwischen war der Arbeiter in seine Organisation eingetreten und erfuhr erst da, daß ja seine ganze Abmachung gegen Geld und gute Sitten verstoße. Der Chef hatte ja eigentlich gar kein Recht, seinem Ausläufer bei diesem Hungerlohn auch noch das Kassieren von großen Beträgen zuzumuten, zumal ihm ja auch gar kein Pfennig Mantelgeld garantiert war. Komme ein Verlust vor, was ja nicht ausgeschlossen ist, der bei der Kassierung von Teilbeträgen fast immer vorkommen kann, dann habe der Chef und nicht der arme Arbeiter das Risiko zu tragen. Nachdem dem Chef dies auch klargemacht worden war, verzichtete er großmütig auf die Zahlung des Restes der verlorenen Summe. Sicher hätte der naive Ausläufer aber den ganzen Betrag gebedt, wenn ihm nicht in der Zwischenzeit gekündigt worden wäre, weil sich eine billigere Arbeitskraft gefunden hatte. Aus diesen Gründen gilt es, endlich gegen den Unfug Stellung zu nehmen, daß man bei farger Lohn überlassenen Hausdienern usw. zumutet, bei der Ablieferung der Waren gleich zu kassieren und ihnen dann bei Mantel einfach Abzüge vom farger Lohne auch noch macht. Das Risiko eines solchen „billigen“ Geschäftsinhabers hat auf alle Fälle die Firma selbst zu tragen. Nimmt man nicht endlich energig Stellung, indem man in allen Orten die Kollegen auffragt, sie zum Verbands bringe, dann kommt womöglich noch die Zeit, in welcher den Fahrhürchen die Verpflüchtung auferlegt wird, auch noch die Kosten für Neubekleidung eines erkrankenden Pferdes oder eines zertrümmerten Autos aufzubringen. Die Herren Chefs haben dann gar kein Risiko mehr und streichen den ganzen Gewinn noch mühelosfer ein.

Hannover. Die Sonntagstruhe-Vertreter im Reichstage. In einer von den Ortsgruppen Hannover des Zentralverbandes der Handlungsgehilfen Deutschlands und unseres Verbandes einberufenen, zahlreich besuchten öffentlichen Versammlung, die am Freitag abgehalten wurde, sprach der Reichstagsabgeordnete Bender (Elberfeld) über die „Sonntagstruhe-Vertreter im Reichstage“. Er stellte in der Einleitung seines Referates das ungünstige Prognostikon, daß, nach dem bisherigen Verlauf der Verhandlungen in der Reichstagskommission und im Plenum des Reichstages zu urteilen, in dem Kampf für die Einführung der völligen Sonntagstruhe im Handelsgewerbe wohl die Mächte streng bleiben würden, die die Profiliten der kaufmännischen Arbeitgeber höher stellen als das gesundheitsliche, sittliche und geistige Wohl ihrer Handlungsgehilfen und Arbeiter. Bender gab zunächst einen kurzen Ueberblick über die Entwicklung der früheren Kämpfe um die Sonntagstruhe und das widerstreitende Verhalten der Regierungen und der sie beerchtigenden Handelskreise und unterzog dann den neuesten Sonntagstruhe-Gesetzentwurf der Regierung einer scharfen Kritik. Der Entwurf sei völlig ungenügend und mache die Einführung der Sonntagstruhe abhängig von dem Ermessen der Kommunen und Polizeibehörden. Daß die völlige Sonntagstruhe durchführbar sei, beweise, daß sie in sehr vielen Städten Deutschlands bereits eingeführt sei, ohne die Geschäftskreise zu benachteiligen. Die Regierung habe darauf hingewiesen, daß weite Konsummentkreise die völlige Sonntagstruhe als Beschränkung der Einkaufsfreiheit ablehnten. Demgegenüber sei darauf hinzuweisen, daß die familiären Arbeiterorganisationen, die freien Gewerkschaftskartelle, in denen also viele Millionen von Konsumenten vereinigt seien, sich für die völlige Sonntagstruhe erklärt hätten. In den Tarifverträgen seien Bestimmungen enthalten, wonach der Lohn am Ende der Woche so früh ausbezahlt sei, daß die Frauen der Arbeiter nicht am Sonntag einzukaufen bräuchten. Der Kampf für die Sonntagstruhe gelte also auch der Freigabe des Sonnabendnachmittags für die Arbeiter. Im Reichstage sei es einzig und allein die sozialdemokratische Partei gewesen, abgesehen von einigen bürgerlichen Abgeordneten, wie Behrens, Mümm, Buchardt und Poladowitz, die für die völlige Sonntagstruhe konsequent eintraten sei. Eine sonderbare Veranstaltung sei der Deutsche Arbeitgeberkongress in Berlin gewesen, auf dem eine große Anzahl von bürgerlichen Abgeordneten „geglänzt“ hätten, der sich

aber doch im Prinzip für die völlige Sonntagsruhe ausgesprochen habe. Im Reichstage sei dieser Kongress aber schmächtig verweigert worden. Das Zentrum habe durch den Abgeordneten Erberger erklären lassen, daß die Handelsangestellten doch wohl selbst nicht eine Schädigung der Detailhändler im Mittelstand wünschlich, nachdem die Arbeiter doch schon sozialpolitisch so sehr bedrängt seien. In Wirklichkeit habe der christliche Abgeordnete das göttliche Gebot nicht beachtet, wonach man den Feiertag heiligen müsse. Selbst der christliche Arbeiterführer Gieseler habe Erberger gegenüber nicht das nötige Rückgrat gezeigt. Die Hauptforderung des Deutschen Arbeitgeberkongresses sei also nur von der sozialdemokratischen Fraktion vertreten worden. Im Reichstage sei dann mit Hilfe des Zentrums, der Nationalliberalen, der Fortschrittler und Konserverdaten das bekannte Kompromiß zustande gekommen, das für Städte über 75 000 Einwohner zwar die völlige Sonntagsruhe fordere, für Städte unter 75 000 Einwohnern die dreifünftägige Arbeitszeit zulasse, den Verwaltungsbehörden aber in Städten von 10 000 bis 75 000 Einwohnern gestatte, die Arbeitszeit um eine Stunde, und in Städten unter 10 000 Einwohnern die Arbeitszeit um zwei Stunden zu verlängern. Die Kommission zur Vorbereitung des Sonntagsruhe-Gesetzes habe die grundsätzliche Forderung der sozialdemokratischen Partei auf Einführung der völligen Sonntagsruhe mit 17 gegen 11 Stimmen abgelehnt. Auch die Forderung, den sogenannten Bedürfnisgebühren nur wenige Stunden am Sonntagmorgen freizugeben, sei abgelehnt worden. Die Vorlage werde, wenn sie aus der Kommission herauskomme, eine Karrikatur wirklicher Sonntagsruhe sein. Im Plenum des Reichstages werde sie womöglich noch mehr verschlechtert werden. Vorbeugend sei z. B., daß ein nationalliberaler Abgeordneter in einer Detailisten-Versammlung in Berlin auf Vorhalt erklärt habe, er sei über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Mittelstandes nicht unterrichtet gewesen und werde jetzt gegen die Abstufung nach der Einwohnerzahl stimmen, und ähnlich habe sich ein fortschrittlicher Abgeordneter geäußert. Zu bedauern sei, daß die Angestellten im Handelsgewerbe der Gefahr gegenüber so teilnahmslos seien und den richtigen Kampfesmut vermissen ließen. Und doch gehöre nur dem Mühen, dem Tapferen die Welt, dem Feigen aber die Hölle. Die Regierung und die bürgerlichen Parteien würden sich bestimmen, den Handlungsgehilfen und Handelsarbeitern das unbestreitbare Recht auf einen ganzen Tag der Erholung und Ruhe vorzuenthalten, wenn hinter den Angestellten und Arbeitern eine zur Tat entschlossene große und starke Organisation stünde, die zu wirksamsten Mitteln der Selbsthilfe greifen könne. Die Sonntagsruhe sei im Reichstage von den bürgerlichen Parteien vertreten worden, weil der profitwütige Kapitalismus das verlangt habe. Die Handlungsgehilfen und Handelsarbeiter hätten sich deshalb bei den Parteien politisch und wirtschaftlich anders als bisher orientieren. Nur die sozialdemokratische Partei kämpfe für das Wesenrecht der Handelsangestellten auch auf dem Gebiete der uneingeschränkten Sonntagsruhe, und der Zentralverband der Handlungsgehilfen sei in diesem Kampf treu geblieben und dahinter ständen sämtliche freien Gewerkschaften Deutschlands als die Armee der Selbsthilfe. Hinein also in diese Organisationen, um die Gewährung der völligen Sonntagsruhe vom Kapitalismus zu erzwingen. (Stürmischer Beifall.)

Bürgervorsitzer Genosse Weirich-Linden erinnerte in der Diskussion daran, daß rund 3000 Ladeninhaber von Hannover und Linden sich für die Einführung der völligen Sonntagsruhe erklärt hätten. Die entsprechenden Eingaben an die Magistrate der beiden Städte hätten aber wenig Aussicht auf Erfolg, weil infolge der reaktionären hannoverschen Städteordnung die städtischen Kollegien, abgesehen von den drei sozialdemokratischen Bürgervereinen in Linden durchweg mit Vertretern des Kapitalismus besetzt seien. Wie wenig sozial man in Linden denke, beweise die Tatsache, daß man zur Vinderung der Not der Arbeitslosen nicht mal 6000 M. übrig habe. Zimmerhüter würden die drei sozialdemokratischen Bürgervorsitzer die völlige Sonntagsruhe zur Diskussion bringen und die entsprechenden Petitionen unterstützen. Genosse Weirich wies dann die Haltlosigkeit der in einer großkapitalistischen Gegenpetition enthaltenen Gründe für Sonntagsarbeit nach und meinte, daß man in Linden die völlige Sonntagsruhe jedenfalls nicht gewähren werde, wenn Hannover nicht tritt. Auf die organisierten Arbeiter Lindens sei zwar Verlaß, denn sie würden auch in Hannover nicht am Sonntag eintreffen. Am besten sei es, wenn die Handelsarbeiter einmal Ernst machten und die Sonntagsarbeit verteidigten. Die Vorbedingung des Sieges im Kampfe sei aber die gewerkschaftliche Organisation, und deshalb sei den Handlungsgehilfen und Handelsarbeitern nur zu raten, sich dem Zentralverband der Handlungsgehilfen und dem Deutschen Transportarbeiterverband anzuschließen.

Genosse Kühne richtete den gleichen Appell an seine Kollegen im Handelsgewerbe und begriffte das entscheidende Eintreten der sozialdemokratischen Bürgervereine im Lindener Rathaus für die völlige Sonntagsruhe. Im hannoverschen Stadtparlament seien die Ansichten der Handelsangestellten minimal. Dort dominiere der Geist des Kapitals, des Großhandels, und die Frau des Sonntagsruhegegners Norma sei eine intime Freundin von Frau Stadtdirektor Tramm. — Auch der Versammlungsleiter Genosse Weidner erwartete Erfolg nur von der gewerkschaftlichen Selbsthilfe. Die Handelsangestellten sollten ihr Gesicht in die eigene Hand nehmen. Wenn sie nur alle wollten, hätten sie Erfolg. Hinter ihnen ständen die freien Gewerkschaften und die Sozialdemokratie; die Reihen dieser wirtschaftlichen und politischen Organisationen zu härten, liege somit im eigenen höheren Lebensinteresse der Handelsangestellten.

Zur Annahme wurde dann die folgende Resolution

vorgeschlagen: „Die am 21. April im Konzerthaus zu Hannover tagende Versammlung von Handelsangestellten erhebt auf das entschiedenste Protest gegen die völlig unzureichende Art, in der die Reichsregierung durch ihren Gesetzentwurf die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe zu regeln gedenkt. Die Versammelten nehmen mit Bestimmtheit Kenntnis von der Tatsache, daß die Regierung sich zur Einführung der vollständigen Sonntagsruhe im Handelsgewerbe nicht entschließen kann, vielmehr auch jetzt wieder die Ausdehnung der Sonntagsruhe den Gemeinden übertragen will, die während der mehr als zwanzigjährigen Geltung der gegenwärtigen Sonntagsruhebestimmungen gesiegt haben, daß sie nur in einer Minderzahl von Fällen den Erwartungen entsprechen haben, die man in ihre Tätigkeit gesetzt hat. Die Versammlung protestiert weiter gegen das Verhalten der bürgerlichen Parteien, die gleichfalls gegen die vollständige Sonntagsruhe sind. Gleichzeitig richten die Versammelten an die Magistrate von Hannover und Linden das dringende Ersuchen — unabhängig von der reichsgesetzlichen Regelung der Sonntagsruhe — diese durch Ortsstatut einzuführen. Die im Handelsgewerbe Beschäftigten sind davon durchdrungen, daß die Einführung der völligen Sonntagsruhe ohne Schädigung volkswirtschaftlicher Interessen sich durchführen läßt. Die Versammelten bitten das tausende Publikum, Einfälle an Sonntagen und Festtagen vollständig zu unterlassen. Die Beschlüsse der Reichstagskommission sind für die Handelsangestellten unannehmbar. Einverständnis erklärt sich die Versammlung mit den Anträgen der sozialdemokratischen Fraktion, und sie erwartet vom Reichstag, daß er diesen Anträgen zustimmt. Andernfalls erwarten die Versammelten, daß die im Handelsgewerbe Beschäftigten dem Vorschlag des Zentralverbandes der Handlungsgehilfen Folge leisten und darauf hinwirken, daß die Vorstände aller für das Handelsgewerbe zuständigen Organisationen die Parole ausgeben, von einem zu bestimmenden Termin an die Sonntagsarbeit zu verweigern.“

Diese Resolution wurde einstimmig angenommen.



Was den Berliner Kutschern in der Zukunft blüht. Die Berliner Kutscher können noch eine gehörige Portion Pläderei vertragen, so meint eine gewisse Unternehmergesellschaft, die auf leichte Art einen schönen Wagen Geld verdienen möchte. Sie gehört zu den Allzuüberbissigen, die produktive Arbeit nicht zu leisten vermögen, aber dennoch existieren möchten und sich deshalb ein bißchen auf's Demütigen anderer Menschen legen. Diese Gesellschaft hat kürzlich folgendes Reklameschreiben an die Berliner Fuhrherren versandt:

„Berliner Fuhrwerts-Kontroll-Gesellschaft
Mier u. Co., Klosterstr. 44.
(Verbeschuß.)
Abt. A. Reviorkontrolle.
Abt. B. Spezialkontrolle.“

Die Berliner Fuhrwerts-Kontroll-Gesellschaft wurde von Fachleuten, welche selbst jährelang mit ersten Berliner Kutschen als Kontrollreute tätig waren, gegründet, und zwar auf Grund von Beobachtungen, nach denen die sich unbeeinträchtigt fühlenden Kutscher usw. sehr häufig zum Schaden ihres Arbeitgebers gegen ihre Vorschriften verließen.

Zweck der Gesellschaft ist, die Fuhrwerte, Autos usw. ihrer Abonnenten zu beobachten, damit deren Führer und Mitfahrer keine Unregelmäßigkeiten begehen. Sehr häufig ist es vorgekommen, daß Pferde von rohen Kutschern durch übermäßige Schläge mißhandelt wurden; oft auch saßen die Reite stundenlang in Desifikationen, während die Pferde ungeduldet der Mißregierung preisgegeben waren. Wird ein Kutscher in solchem Falle von der Polizei angegriffen, so erhält er wohl ein Strafmandat, doch erfährt der Arbeitgeber sehr selten den Grund. Ferner standen die Wagen oft mit wertvoller Ladung ohne jede Aufsicht. Kollis, ja ganze Fuhrwerte wurden von der Straße weggehoben. Das Futter, welches zum Füttern der eigenen Pferde bestimmt war, wurde von gewissenlosen Kutschern an fremde Leute verkauft, ohne daß es möglich war, den Leuten etwas nachzuweisen.

Und so lassen sich Hunderte von Fällen anführen, welche eine gewissenhafte und genaue Kontrolle als notwendig erscheinen lassen. Wir nun bemühen uns, dem Interessenten über alle solche Fälle umgehend zu berichten, so daß er jederzeit über das Tun und Lassen seiner Reute unterrichtet ist.

Abt. A. Reviorkontrolle.
Abt. B. Spezialkontrolle.

Die Kontrolle geschieht auf folgende Art und Weise. Groß-Berlin ist in Reviere eingeteilt, deren jedes einem oder mehreren Kontrollreuten zugeteilt ist. Dieselben sind angewiesen, während ihrer Dienstzeit die Reviere unter keinen Umständen zu verlassen und genau darauf zu achten, ob bei den Gespannen oder Autos unserer Abonnenten sich irgendwelche Unregelmäßigkeiten bemerkbar machen. Bei Pferdebeschädigungen, Diebstahl usw. tritt unser Kontrollreute nicht als solcher, sondern als Privatmann auf. Ueber jede Wahrnehmung haben

dieselben dann alsbald beim Nappart schriftliche Meldung zu machen, welche wir untereits einmal wöchentlich an unsere Abonnenten gelangen lassen.

Wichtige Vorkommnisse werden sofort telephonisch oder durch Citarie an die Interessenten berichtet. Eine Kontrolle durch unsere Gesellschaft empfiehlt sich schon aus dem Grunde, weil unsere Kontrollreute nicht mit den Fuhrzeugführern und Mitfahrern unserer Abonnenten persönlich in Berührung kommen, und somit keine Veranlassung haben, irgendwelche Versehen oder Verfehlungen zu verheimlichen, wie das häufig bei eigenen Kontrollreuten der Fall ist, wenn diese mit den Leuten befreundet worden sind.

Abt. B. Spezialkontrolle.
Auf Wunsch stellen wir unseren Abonnenten einen Kontrollreute zur Verfügung eines bestimmten Fuhrwerks für den ganzen Tag zur Verfügung. Derselbe hat über jede Beobachtung genau Buch zu führen. So z. B. wo und wie lange der Wagen hält, ob der Kutscher abläßt, wie lange dieser sich in Restaurationen aufhält usw. Den Bericht hierüber senden wir dann umgehend an die betreffende Firma ein.

Kontrolle unserer Beamten.
Unsere Kontrollbeamten werden durch Oberkontrollreute und Inspektoren ständig auf gewissenhafte Ausführung der ihnen anvertrauten Tätigkeit hin inspiziert. Außerdem haben dieselben eine Skaution gestellt, welche laut Bericht verfaßt, wenn sie wiederholt während ihrer Dienstzeit bei Pflichtwidrigkeiten betroffen werden.

Andernfalls haben wir für jede Meldung von Wichtigkeit Prämien ausgesetzt, so daß auch auf diese Weise ein Ansporn zu gewissenhafter Pflichterfüllung gegeben ist.

Die Berliner Fuhrwerts-Kontroll-Gesellschaft bleibt dauernd bemüht, durch Eingangsvermittlung neuer Abonnenten neue Kontrollreute einstellen zu können und dadurch die Reviere immer mehr zu verfeinern.

Nach diesem neuen Prospekt sind also die Berliner Kutscher allesamt so schlecht Kerle, daß die Polizei zur Verhütung ihrer Verbrechen nicht mehr genügt und deshalb eine ganze Horde privater Pinkertons zu ihrer Überwachung geschaffen werden muß. Offenlich nimmt man im Interesse der Fuhrunternehmer zu Kontrollreuten besaßter Art eingearbeitete Leute: Kollibebe, ehemalige Zuchthäuser usw. Gerade, daß die Oesterreicher den Kelling eingesperrt haben, das wäre ein feiner Oberkontrollreute für dieses Institut. Inbes, es gibt auch noch andere Leute, die ehlicher Arbeit gern aus dem Wege gehen und sich infolge dessen als Angestellte für beratliche Geschäfte vorzüglich eignen würden. Der ganze Geschäftsbetrieb und Abonnentensorg ist natürlich auf die Dummheit unter den Fuhrherren berechnet, deren es augenscheinlich nach Meinung der famosen Kontrollgesellschaft nicht wenige gibt. Die mögen zahlen. Vernünftige Unternehmer gewöhnen annehmbare Arbeitsbedingungen, erhalten sich dann tüchtige zuverlässige Arbeiter und können auf die Verhinderung ihrer Angestellten verzichten und damit die gewöhnlich billigen Beiträge zur Kontrollgesellschaft sparen.

Breslau. Zur Lohnbewegung bei der Solat-Eisenbeton-Mittengesellschaft. Die Arbeiter der Solat-Gesellschaft sind in rüchlichster Weise seitens der Direktion veranlaßt worden, die Arbeit niederzulegen. Die Ursache hierzu war nun folgende: Die auf den Bauten beschäftigten Handwerker und Arbeiter hatten am 1. April und einige Tage später eine Zulage zu den Stundenlöhnen von 3 Pf. erreicht. Die auf dem Platz beschäftigten Arbeiter, welche bei den bisherigen Zulagen seitens der Firma stets berücksichtigt wurden, wandten sich deshalb in Form eines sehr höflich gehaltenen Schreibens an den Herrn Direktor, mit der Bitte, ihnen ebenfalls die Zulage zu gewähren. Was tat der Herr Direktor? Am Freitag, den 17. April, schrieb die Organisation wegen der Zulage, am Sonnabend, den 18. April, wurde der Vertrauensmann der Organisation entlassen und am Freitag, den 25. April, wurde den Arbeitern eröffnet, daß ihnen statt der bisherigen Stundenlöhne 10 Pf. pro Stunde weniger gezahlt werde mit der Bemerkung, wenn es nicht gefällt, kann sich auf dem Bau oder anderweitig Arbeit verschaffen. Leute, die jahrelang im Betriebe tätig und bisher 45 Pf. die Stunde erhielten, sollten jetzt für 35 Pf. arbeiten. Und dies alles bei einer Firma, die ihrem Geschäftsbericht in der Nr. 113 der „Breslauer Morgen-Zeitung“ schreibt, daß ein befriedigendes Ergebnis des Vorjahres vorliegt, daß trotz vermindertem Tätigkeit im Baujahr gegen das Vorjahr eine Steigerung des Gesamtumsatzes zu verzeichnen ist, und daß im laufenden Jahre reichlich Bestellungen vorhanden, die ein weiteres Steigen voraus schiden, so daß sich eine Erweiterung des Geschäftsbetriebes notwendig macht. Der Bruttogewinn betrug für 1913 820 272 M., nach den sehr reichlichen Abschreibungen erhielten an Familie 23 972 M., Lantime für den Aufsichtsrat 4413 M. und 8 Prozent Dividende gleich 120 000 Mark. Der Arbeiter aber, welcher all die Summen dem Unternehmen verdienen muß, erhält anstatt Zulagen erhebliche Abzüge; so will es das Unternehmertum, und trotzdem finden sich noch Arbeiter, die die Arbeiten für den Hungerlohn verrichten.

Duisburg. Einen schönen Erfolg haben wir bei der Firma W. Holslag, Fuhrbetrieb, zu verzeichnen. Bei der Firma sind 14 Kollegen beschäftigt, deren Lohn- und Arbeitsverhältnisse nicht besonders geregelt waren. Die gezahlten Wochenlöhne schwankten zwischen 24 und 28 M. Einige Kollegen erhielten Kost und Logis und 14 M. Wochenlohn. Teilweise wurden den Kollegen auch noch die Versicherungsbeiträge abgezogen. Gesetzliche Feiertage wurden nicht bezahlt. Wer am Sonntagmorgen nicht im Stall erschien, erhielt 1 M. für

mit einem einpännigen mit 20 Jentnern Grünwarenen beladenen Kollwagen vom Augustusplatz her durch den Grimmaischen Steinweg nach dem Johannisplatz und der Dresdener Straße zu, und zwar im Trab. Am Johannisplatz kam ihm von der Hospitalstraße her ein Radfahrer, der 17jährige Wägenmacher Arno Scheel aus Zomburg, entgegen, der nach der Querstraße fahren wollte und hierbei den Weg des Kollwagens kreuzen mußte. Da dieser zu schnell fuhr, konnte Scheel nicht mehr überkommen, sondern wurde von der Deckel zu Boden geschoben und von den linksseitigen Rädern überfahren, wobei er eine Gehirnerschütterung und eine Schädelverletzung erlitt. Wenige Stunden später ist Scheel im Krankenhaus verstorben. Wie die Strafkammer für erwiesen hielt, hatte Krausch durch Nachlässigkeit, nämlich durch Auserkennung der von einem ordentlichen Fuhrmann zu beobachtenden Sorgfalt, den Tod des Scheel verursacht, indem er über die verkehrsreiche Straßenzugung, auf der sich fünf belebte Straßen treffen, im Trab gefahren war. Da er in dem lebhaften Gedränge der Fuhrwerke, Straßenbahnen und Radfahrer stets mit pflichtigen Verkehrsbindnissen und Zusammenstoßmöglichkeiten rechnen mußte, war er verpflichtet, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß Unfälle möglichst vermieden werden konnten. Besonders zwingt ihn hierzu § 151 der Leipziger Verkehrsordnung, wonach auf stark belebten Straßenzugungen im Schritt zu fahren ist. Ein zweites als Unfallursache anzuprechendes Verschulden des K. ist darin erblickt, daß er ungeachtet der handgreiflichen Beweiskraft, daß nachlässiges Verhalten sein Ungeheuer nicht auf die Verkehrsverhältnisse gerichtet hatte, sondern unbesonnen „draußlos“ gefahren war. Hätte Krausch vorzüglich Umschau gehalten, so würde er den Radfahrer noch rechtzeitig erkannt haben, wodurch dann der Unfall durch sachgemäße Ausweichung vermieden worden wäre. Den Verunglückten selber, der bedachtig gefahren war, traf kein eigenes Verschulden. Bei der Strafverurteilung kam in Betracht, daß K. nach dem Unfall eiligst davongefahren war und schließlich von den Passanten aufgehalten, sich sehr gleichgültig gezeigt hatte. K.s Revision, die den Kaufaufsammenhang als ungenügend festgelegt bezeichnet, hat das Reichsgericht auf Antrag des Reichsanwalts als unbegründet verworfen und das Urteil nur in soweit berichtigt, als aus dem Urteilsauspruch die Ausübung des § 151 der Leipziger Verkehrsordnung, die nur eine zu schwere Strafbemessung ist, in Begleit gebracht wurde.

Müstringen. Wie andere Städte, geht auch die Stadt Müstringen dazu über, Arbeiten möglichst in eigene Regie zu übernehmen, wenn aber mit einem in Regie übernommenen Betrieb nichts mehr zu verdienen ist, verläßt man die Arbeiten wieder an einen Unternehmer, wie es jetzt mit der Fäkalienabfuhr der Fall ist. Unwillkürlich kommt man zu der Frage: Ist dieses unbedingt nötig? Wer die Verhältnisse kennt, wird es verneinen. Man kann die Aufstellung nicht loswerden, daß die Verwaltung der Stadt hiemit ihre Unfähigkeit, einen Fuhrbetrieb rationell auszumühen, klar ausgesprochen hat.

Am 1. Mai nahm nun die Stadt die Müllabfuhr in eigene Regie. Also wieder einen Fuhrbetrieb. Hierzu werden ein Aufseher und 8 Arbeiter gebraucht. Wir glauben nun, die Stadterhaltung würde zunächst darauf gesehen haben, eine Aufsichtsperson aus dem Kreise derjenigen Personen, die mit dem Wesen eines solchen Betriebes vertraut sind, anzustellen. Das ist nicht der Fall. Genau wie man früher bei der Fäkalienabfuhr einen Fuhrer anstelle als Vorarbeiter, so hat man auch diesmal einen Fischer, der jahrelang auf der Werft seine Beschäftigung hatte, einstellt. Wenn wir auch die Fähigkeiten und Eigenschaften dieses Mannes nicht unterzählen, sind wir doch der Ansicht, daß er nicht in der Lage sein wird, den Betrieb von Anfang so zu gestalten, daß alles glatt verlaufen geht. Was würde man wohl sagen, wenn man einen Transportarbeiter als Hofmeister in einen städtischen Betrieb einstellen würde? Hat ein solcher, wenn er sich auch die größte Mühe gibt, die Fäkalien, einen derartigen Betrieb zu organisieren? Evident hat man mit der Fäkalienabfuhr doch Erfahrungen gesammelt. Werde sich totgejaagt worden, weil eben der Vorarbeiter nicht anwies, was ein paar Pferde leisten können. Wird der neue Aufseher inlaube sein, dieses zu beurteilen? Hoffentlich wird dieser Betrieb nicht ein ähnlicher Tauschgang, wie es im Anfang bei der Fäkalienabfuhr der Fall war.

Auch bei der Anwerbung von Arbeitern, die bei der Müllabfuhr beschäftigt werden sollen, hätte man anders verfahren können, wenn man geeignete Personen wollte. Aber dann hätten doch unsere Stadtväter einen Transportarbeiterverband berücksichtigen müssen, sich aber soweit herabzulassen, kann man auch von unserer Stadtverwaltung nicht erwarten. Wenn nachher aber nicht alles so geht wie es sollte, dann macht man sich eben selber keine Vorwürfe, dann sucht man sich einen Sündenbock, wie es letzten Endes bei der Fäkalienabfuhr der Fall gewesen ist.

Müstringen-Wilhelmshaven. Die Jagd der Funktionäre des Gemeindearbeiterverbandes nach Mitgliedern. Am 1. Mai b. F. übernimmt die Stadt Müstringen die Müllabfuhr in eigene Regie. Hierzu werden, wenn wir richtig unterrichtet sind, 8 Arbeiter neu eingestellt, die aber bereits vor dem 1. Mai ihren Posten antreten sollen. Wer dort beschäftigt werden wird, das ist uns zurzeit nicht bekannt, nur wissen wir, daß, trotzdem der Betrieb noch nicht eröffnet ist, die Funktionäre des Gemeindearbeiterverbandes die Arbeiter, die bei der Müllabfuhr in Arbeit treten sollen, in ihren Wohnungen oder auf den Arbeitsplätzen aufsuchen, um diese zu bewegen aus ihrer Organisation aus und in den Gemeindearbeiterverband einzutreten.

Diese Art „Häuserattil“ sind wir ja nun mit der Zeit gewöhnt. Schon seit Jahren wird es von Seiten dieser Organisation so getrieben. Dort hingehen, wo

Unorganisierte zu organisieren sind, scheint man wegen der damit verbundenen Arbeit und Unannehmlichkeiten Abstand zu nehmen. Um aber ihren Mitgliederbestand wieder aufzurichten, versucht man es auf die eben angeführte Weise.

Bei diesem unsauberen Treiben versucht man die Funktionäre anderer Gewerkschaften als unfähige Leute hinzustellen, und das nur deshalb, weil diese nicht ruhig zusehen, wie die Vertreter des Gemeindearbeiterverbandes am Orte ihr „Papierhandwerk“ bei den hiesigen Straßenbahnen betreiben. Wir sind der Ansicht, daß die hiesigen Vertreter des Gemeindearbeiterverbandes sich nur selber bei der Nase fassen sollen, denn wenn sie ehrlich sind, so müssen sie doch eingestehen, daß nicht ihre Organisation es war, die Tarife hier mit den Kommunen geschaffen hatten, sondern daß es ein Verstoß des Vertreters unserer Organisation gewesen ist, der damit den Anfang machte. Nur seiner Ehrlichkeit einer anderen Organisation gegenüber hat der Gemeindearbeiterverband es zu verdanken, daß der Transportarbeiterverband nicht die Tarife abgeschlossen hat.

Der Tarif, wie er heute noch besteht, ist dem früheren Vorsitzenden der hiesigen Verwaltungsstelle des Gemeindearbeiterverbandes von dem Vertreter unserer Organisation fertig ausgearbeitet übergeben und auf Grund der hiesigen Verhältnisse auch angenommen worden. Sich in die Brust zu werfen und sagen: wir haben hier etwas geschaffen, dazu haben am allerwenigsten die Vertreter des Gemeindearbeiterverbandes ein Recht. Sie haben nur gemeint, was andere getan haben. Um die städtischen Betriebe hat man sich wenig gekümmert. Die Hauptfrage war, daß nur ein Tarifvertrag bestand, ob auch danach gearbeitet wurde, darum hat man sich am wenigsten bei der Fäkalienabfuhr gekümmert.

Aber mit der Wahrheit scheinen die Leute auch auf gespanntem Fuße zu stehen. Auf einer Gantonsferenz sagte der hiesige Vertreter Meyenburg: Seine Organisation hätte im vorigen Jahre, wie wir den Streit wegen den Straßenbahnen in Müstringen hatten, insgesamt nur 13 Straßenbahner aufgenommen. Wir erklären, daß dieses eine wider besseres Wissen aufgestellte Behauptung ist. Aber wie heißt doch das Sprichwort: Verteilte Ruhe ruht weiter, etwas bleibt doch hängen.

Was jetzt haben aber die Funktionäre des Gemeindearbeiterverbandes immer den Standpunkt vertreten, daß alle in städtischen Betrieben beschäftigten Arbeiter in ihre Organisation gehören, daß es aber in den Privatbetrieben von Mitgliedern des Gemeindearbeiterverbandes, zum Teil auch solche, die einen Staats- oder Gemeinbetrieb niemals gesehen haben, wimmelt, das scheinen diese Leute gar nicht zu wissen. Sie denken gar nicht daran, solche Mitglieder der zuständigen Organisationen zu überweisen. Wir sind zu einem Umtausch gern bereit, weil wir ganz bestimmt wissen, daß wir gut dabei fahren, uns aber Mitglieder abzugeben zu lassen, die zunächst noch als Geschäftsführer in Tätigkeit bleiben, dem werden wir nicht in aller Seelenruhe zusehen.

Nachen. Ein Dokument der Schande. Die Firma Gebr. Waife, Kgl. Eisenbahn-Einzelhändler, Inhaberin des größten Fuhrwerksbetriebes in Nachen, ist bekannt wegen der an ihre Arbeiter gezahlten niedrigen Löhne. Es muß schon ein Kolossalverbrechen sein, wenn er in sechs vollen Tagen es zu einem Zwangsamtshaus bringen will. Die miserable Lohnzahlung ist der Firma anscheinend noch zu hoch. Sie muß wohl der Meinung sein, daß ein Transportarbeiter, der einen mit dem Wochenlohn der Firma erfüllten Beutel nach Hause schleppt, damit wunderliche Sprünge machen kann. Sie beißt sich also dem Krebs durch ein ausgezeichnetes Mittel aus seiner Bedrängnis zu helfen, indem sie die Steuerbehörde darauf aufmerksam macht, daß so ein Fuhrmann gelegentlich ein Trinkgeld bekommt. Wer es nicht glaubt, hier steht es schwarz auf weiß:

Gebüder Waife, Expedition.
Wir bescheinigen hierdurch, daß vom bis bei uns beschäftigt gewesen ist.
Der vereinbarte Wochenlohn betrug 19 Mark. Die Beiträge für Krankenkasse und Invalidenversicherung in Höhe von 62 Pf. pro Woche sind nicht in Anrechnung gebracht.
Bei Annahme des ist bezüglich der Höhe des Lohnes eine Vereinbarung der zu erwartenden Trinkgelder nicht getroffen worden.
Nachen, den 1914.

Gebüder Waife.
Großmützig, nicht wahr? Die Firma ist nobel! Sie zahlt ganze 19 Mark die Woche und hat bei der Lohnfestsetzung gar nicht an Trinkgelder gedacht. Sie hält somit 19 Mark pro Woche als eine ausreichende Entlohnung, bei der sich Leben und Ehrlichkeit krühen läßt. Nur wenn die Steuerbehörde die Lohnnachweise fordert, heilt die Firma sich die Veranlagungsbehörden mit der Nase darauf zu stoßen, daß der beneidenswerte Fuhrmann ein so Großes über die vorrende Waifeische Lohnsala hinüberkommt.
Wenigstens eine Frage: Glaubt die Firma, es existiere in Nachen ein so harter Mann, der ihm glaubt, daß bei der Lohnfestsetzung von 19 Mark nicht schon die zu erwartenden Trinkgelder in Betracht gezogen sind? Gerade weil die Kundchaft den Aufsehern hier und da ein Trinkgeld gibt, zahlt die Firma so niedrige Löhne. Was's nicht so, dann gehörte sie wegen Anweisung auf Diebstahl unter Anklage, denn es ist ganz ausgeschlossen, daß ein Transportarbeiter, der eine Familie zu ernähren hat, mit 19 Mark ehrlich bleiben kann. Er muß entweder hungern oder kriegeln.

Lungenleiden als Unfallfolge. Wohl in keinem anderen Berufe wird den Arbeitern zugemutet, sich

schwere Lasten zu heben und zu tragen als im Transportgewerbe. Ja, man müßte den Transportarbeiter oft zu diese schweren Lasten ganz allein zu heben, abzuladen, zu rollen und wieder auf den Rücken zu heben und in gebückter Stellung niedrige Räume, Keller u.ä. zu betreten. Daß man dann den eintretenden Leistenbruch nicht mehr als Unfallfolge entschädigt, ist keine Neuheit auf dem Gebiete der Unfallversicherung. Anders liegt aber der Fall, wenn ein Kollege, sonst gesund und munter, eine schwere Last getragen und dann diese Last abstellen muß, weil er einen plötzlichen Hustenanfall bekommt, dem ein Blutsprung folgt. In solcher Fällen wird wohl jeder Kasse annehmen, daß nur der Transport dieser schweren Last die Ursache des plötzlich auftretenden Leidens sei und annehmen, daß dann der arme Kollege auch eine Unfallrente erhalte, da doch das Leiden bei der Arbeit plötzlich aufgetreten und den Arbeiter oft zeitweilig zu weiteren schweren Arbeiten unfähig machte. Doch die neueste „Wissenschaft“ hat auch da ihre Hinterlist gefunden. Der Kranke wird vom Betriebsarzt der Berufsgenossenschaft nach vielen Wochen Krankenlager „gründlich“ untersucht und dann einfach festgestellt, daß ja ein Lungenleiden schon vor dem „traglichen“ Unfälle vorhanden gewesen wäre. Nicht der Transport der schweren Lasten u.ä. habe den Blutsprung verursacht, sondern das Leiden sei eben nach und nach soweit vorgegriffen, daß eine Blutung erfolgen mußte. Die Ursache sei also auch der „tragliche“ Unfall gar nicht gewesen. Dann wird der arme Teufel einfach mit seinen Rentenansprüchen abgewiesen und kann sich mit der „Wissenschaft“ trösten.

Folgender Fall möge dies wieder illustrieren:
Ein Fuhrmann war jahrelang mit dem Transport der schweren Lasten tätig und hatte niemals wegen Lungenleiden den Arzt aufsuchen müssen. Da plötzlich bekam er einen Blutsprung und konnte nicht weiterarbeiten. Er befragte vergeblich eine Rente zu erlangen, da er doch arbeitsunfähig geworden war und auch von der Krankenkasse viele Wochen sein Krankengeld erhielt. Als aber die Krankenunterstützung zu Ende war, mußte sich die Berufsgenossenschaft doch mit dem Verlehten befassen, und wie oben erwähnt, stellte der Betriebsarzt derselben fest, daß das Lungenleiden längst vor dem Unfälle vorhanden gewesen sei. Er wurde abgewiesen und hatte auch bei dem königlichen Oberverwaltungsamt kein Glück. Seine einzige und letzte Hoffnung war dann noch das Reichsversicherungsamt, da es doch „Nichter in Berlin“ gebe. Auch da wurde der Vermitt abgewiesen und ihm im Urteil erklärt, daß gar kein Betriebsunfall vorliege. Ein Professor in München hatte ja ein Oberurteil erstatet, wonach eine Tuberkulose vor dem Unfall vorhanden gewesen sei, und dieses Oberurteil, heißt es im Urteil, „weist überzeugend nach, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Leiden des Klägers und dem von ihm behaupteten Unfall nicht anzunehmen ist. Das Leiden bestand in einer Tuberkulose, die schon lange vor dem angeblichen Unfall im Körper des Klägers schlummerte. Daß sie durch den Unfall angefaßt worden sei, mag nicht ganz unmöglich sein, wahrscheinlich ist es aber nicht.“ Punktum. Jetzt weiß der arme Teufel, daß bei ihm „schon lange vorher“ eine Tuberkulose „geschlummert“ hatte, daß der Unfall aber das Leiden gar nicht einmal angefaßt hatte. Das ist jetzt sein einziger Trost im Leid.

Die Gebuld der Unfallverlehten. Der Anforderung des „Couriers“ in verschiedenen Nummern entsprechend, erhalten wir von vielen Kollegen lebhaft Klagen über die Saumlustigkeit vieler Berufsgenossenschaften. Monatslang lassen sie die armen Verlehten mit Weib und Kind hungern und alle Schreiben, wenigstens einen Rentenvorstoß zu gewähren, lassen sie unbeantwortet. Kein Wunder, daß aus allen Zuschriften ein großer Groll gegen diese Versicherungsträger spricht, die ja sozialneuren machen können, was sie wollen. Kein Arbeiter fährt da die Mühe der ganzen Verwaltung und kein Sozi wird da als Beamter seinen Einzug halten können. Man läßt die Verlehten warten und warten. Beschwerden haben ja auch keinen Zweck, denn das überlastete Reichsversicherungsamt antwortet gewöhnlich auch erst nach mehreren Wochen und dann auch nur mittels vorgebrachten Antwortscheinen, daß die Beschwerde eingegangen und die Berufsgenossenschaft amtlich angewiesen worden sei, jetzt die Rentenentscheide zu erlassen. Und der Präsident Dr. Kaufmann, welcher ja auf allen Genossenschaftstagen große Reden hält, hat aber noch nie über diese Nummerlei im Rentenverfahren ein Wort verloren. Kein Wunder auch, denn sonst wäre es ja auch keine — „schöne Rede“ gewesen und der Beifall der Unternehmerprogen bedeutend geringer ausgefallen. Für Lobbedienen hat man aber dort ein gutes Ohr und die Verlehten sind jamur Objekte der Versicherung, die warten können. Sind sie verhungert, aber dann juristisch niemals an den Folgen des Unfalls.

Seute geben wir nur eine kurze Zuschrift aus der Fülle der eingelaufenen Klagen wieder.

Der Transportarbeiter Sch. zu Frankfurt a. M. verunglückte schon am 9. Mai 1913 in einer dortigen Großfirma und wartet bis heute geduldig auf seine Rente. Bis Ende November 1913 hungerte er sich mit Weib und Kind durch und erst dann ließ er von sachkundiger Seite eine Warnung an die Berufsgenossenschaft — Lageri-Berufsgenossenschaft — los. Fast vier Monate blieb auch diese Anfrage von der Berufsgenossenschaft unbeantwortet und jetzt erst im März 1914 fiel es der Berufsgenossenschaft endlich ein, dem Verlehten eine Antwort zu geben. Statt Geld erhielt der Verlehte jetzt die Zusicherung, daß weitere Ermittlungen in seiner Unfallsache angeestellt worden seien und daß er dann weitere Nachricht erhalten werde. Der Verlehte fragt mit Recht, wann er nun endlich in den Besitz der Rente gelangen würde? Der Unfall kann als Betriebsunfall nicht geltend gemacht werden, ist gemeldet, durch Zeugen auch

