

ergebnis" dem Umstande zu danken sei, daß die Gesellschaft für denjenigen Teil der Flotte, der nicht in der regelmäßigen Linie verwendet wurde, aus den außerordentlich hohen Frachtraten in erheblichem Maße Nutzen ziehen konnte." Und Walter Munciman, der Leiter einer der bedeutendsten englischen Trampreedereien, rief, als die Frachten schon auf 1/2 bis zur Hälfte der früheren Preise gesunken waren: "Was jetzt ist alles gut. Nicht prächtig, aber gut genug, um damit für eine erste Auszubehaltung. Dabei auch das genügen." Während so Munciman den Trübsalblafen in der Trampschiffahrt Trost zuspricht, hat Ballin dies im Januar 1914 in der "Neuen freien Presse" für die Linienreederei. Er sagt zu einem Korrespondenten: "Die Konjunktur war im Jahre 1913 außerordentlich günstig, der Verkehr ungemein lebhaft. Auch jetzt noch ist der Verkehr sehr befriedigend, es ist nicht mehr die allerhöchste Konjunktur, aber das Geschäft ist noch ein sehr lebhaftes, und Symptome eines scharfen Umwälzungs sind nicht zu erblicken. Eine gewisse Abschwächung ist ja für dieses Jahr zu erwarten, aber sie wird, soweit sich bis jetzt beurteilen läßt, nicht sehr tiefgreifend und dieses Jahr nicht einschneidend schädlicher als das vorige sein. Maßgebend für unsere Gesellschaft und überhaupt den internationalen Seeverkehr wird die Entwicklung der Verhältnisse in Amerika sein. Es ist drüben etwas besser geworden, namentlich in Südamerika haben sich die Verhältnisse gebessert. Die Maisernte in Argentinien ist glänzend und hat dem Lande über die Kräfte hinweggeholfen. Brasilien ist zwar noch immer geschwächt, aber eine ernste Gefahr für dieses große Land ist nicht zu erblicken. Die übrigen Staaten Südamerikas sind in verhältnismäßig normaler Entwicklung. (Diese "normale Entwicklung" wird heute als vollendete Krise geschildert. Red. v. C.) In der Hauptsache wird es aber darauf ankommen, wie es in den Vereinigten Staaten geht, und der Wirtschaft dieses Landes muß man den Puls fühlen, wenn man die Weltkonjunktur erkennen will. Die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten sind entschieden gesünder, die Aussichten etwas besser geworden, die argsten Ausschläge sind beseitigt und auch der Geldmarkt spricht sich freundlicher aus. Solange aber die Wirren in Mexiko fortbestehen und solange die ewige Unruhe durch die Trübsalgebungen nicht verschwinden ist, wird man damit rechnen müssen, daß die amerikanische Wirtschaft sich noch nicht gründlich erholen kann. Ich muß sagen, daß mich der Verlauf der Ereignisse in den Vereinigten Staaten etwas enttäuscht hat. Ich hätte gedacht, daß ein so junger Wirtschaftskörper ungemein elastisch sein und bei dem Niedrigem und den unerwarteten Hilfsquellen des Landes eine Krise viel rascher überwinden werde als das alte Europa, wo diese Hilfsquellen nicht bestehen. Nun dauert die Depression in den Vereinigten Staaten mit kurzen Unterbrechungen schon mehr als fünf Jahre. Inzwischen hat Europa eine Hochkonjunktur mitgemacht, nach ihr ist ein Rückschlag gekommen, und jetzt spricht man bereits wieder von einer beginnenden Besserung, deren Symptome nicht zu verkennen sind."

Wir haben dies etwas lange Zitat hierhergeführt, weil es in loco alles sagt, was in den Geschäftsberichten der deutschen Reedereien über die Aussichten im laufenden Jahre gesagt wird. Wir genaues weiß man nicht, aber das gibt eigentlich nur der Bericht der Kosmos-Linie zu. Die übrigen Gesellschaften hoffen auf Belebung, teils durch mehr oder minder

glänzende Ernten, teils durch politische oder wirtschaftliche Bewegungen. In Einzelheiten weichen die Urteile der Berichte allerdings von Ballins Ansichten ab. So weist die Hamburg-Süd auf die häufig erlebten Ueberertragungen hin, die die Ernteschätzung Argentiniens gebracht haben. In der Tat sei die Schätzung bereits von 9 auf 7 Millionen Tonnen zurückgegangen. (Zwischenzeitlich wurde gemeldet, daß die Ernte total verregnet sei, worauf Charterungen rückgängig gemacht wurden.) Mit den großen Frachtschiffen könne die Gesellschaft aber noch niedrige Frachten vertragen. Der Lloydbericht hebt die Wirtschaftslage nicht so hoffnungsvoll an wie Ballin. Auch die "Hansa" hofft auf Ernten. Ballin wurde assistiert vom Vorsitzenden seines Aufsichtsrats: "Es wird in Hochkreisen überwiegend die Ansicht vertreten, daß in der zweiten Hälfte dieses Jahres (1914) eine neue Steigerung des Verkehrs eintreten wird."

Aber dieser etwas sehr problematische Wechsel auf die Zukunft behagt den handfesten Schiffahrtsaktionären nicht. Das Passagegeschäft geht ganz unmerklich zurück *) und die langfristigen Frachtkontrakte helfen nichts, wenn es nicht zu verschiffen gibt. Hand in Hand mit diesem Rückgang des Frachtenangebots geht eine Zunahme der Schiffstände. Ballin hat im "Berliner Lokalanzeiger" zu diesem Thema geschrieben. Als Vertreter der Gesellschaft, die am stärksten baut, konnte er natürlich der starken Vermehrung der Tonnage keine Schuld an dem Tiefstand der Frachten zuerkennen. Jeder vernünftige Reder, der neue Schiffe bestellt hat, muß sich darüber klar gewesen sein, daß selbst bis zur Weltstillstände gesteigerten Güterumsatz eine Ueberfüllung der überseeischen Märkte und damit auch eine Störung des Verkehrs folgen mußte. Es war die Pflicht einer jeden sorgsam geleiteten Reederei, in den guten Zeiten nach Möglichkeit vorzujagen für

*) Der Londoner Standard hat im April die großen Gesellschaften über die Aussichten des nordatlantischen Kajitäts-Passagegeschäfts befragt. Die S. M. L. berichtet, daß sowohl der Dampfer "Waterland" wie der "Imperator" für die nächsten vier Monate von New York eintreffend voll besetzt und daß die Buchungen für diese beiden Dampfer im ausgedehnten Verkehr für September und Oktober bereits enorm seien. Die White Star Line berichtet, daß sie bereits eine große Zahl von Passagieren für die diesjährige Saison gesucht habe und daß die drei größten ihrer Dampfer bereits mit ihrer ganzen Leistungsfähigkeit engagiert seien. Die Canadian Pacific erklärt, daß sie eine Anzahl von Sondertouristenfahrten nach Kanada arrangiert habe und daß dieses Jahr wegen der anglo-amerikanischen Ausstellung in London besonders viele Kanadier nach England kommen würden; der Reder habe so angenommen, daß zwei neue Dampfer gebaut werden müßten. Die Atlantic Transport Line berichtet, daß ihr direkter Dienst London-New York ständig an Beliebtheit beim Reisepublikum gewinne, teils wegen der direkten Verbindung, teils wegen der Einrichtung von nur einer Klasse bei mäßigen Preisen. Die Red Star Line meldete eine immer mehr zunehmende Beliebtheit ihrer Route Dover-New York. Die Cunard Line erwartet ein sehr lebhaftes Geschäft im kommenden Sommer sowohl ein- wie ankommend. Die American Line erklärte, daß sie dieses Jahr ein viel größeres Geschäft zu verzeichnen habe, seitdem ihre Dampfer nur eine Klasse besäßen. — Aber die Geldbringer, die Zwischendecker, fehlen.

die gegenwärtige Verminderung des Verkehrs." In den Berichten der großen deutschen Linienreedereien ist denn auch zu lesen, daß die Gesellschaften dem zu erwartenden Minderertrag des Wirtschaftsjahres 1914 wohl gegenüberstünden, da sie in den vergangenen ertragreichen Jahren für die Stabilisierung des Unternehmens gesorgt hätten. Damit ist das Ueberangebot der Schiffsräume aber nicht aus der Welt geschafft. Die Deutsche Austral-Linie (auch die Stettiner Neue Dampfer-Compagnie und die "Oceana"-Hamburg) führt den Rückgang der Frachtpreise auf das große Schiffsangebot zurück; da aber das, was noch gebaut wurde, für die Linienreederei bestimmt sei, dürste ein weiterer Druck vermindert werden. In der Tat gilt das, was Ballin ausführte, für die Linienreederei, nicht aber für die Trampreederei. Eine Reederei mit festen Linien kann ungefähr abmessen, wieviel Schiffsraum sie in den nächsten Jahren braucht. Wer wird der S. M. L. die Vaulust über nehmen, wenn sie wie Ballin auf der außerordentlichen Generalversammlung der S. M. L. Aktionäre im Oktober 1913 erklärte, vom Jahresbeginn bis zu der Zeit bereits 124 Neuen von Fremden Dampfern ausführen lassen mußte. Ebenso haben Lloyd und Hansa Schiffe chartern müssen. Bei den Trampreedereien fällt dieser Ueberblick weg. Sobald die Frachten anziehen und die Linienreederei Trampschiffe chartern, werden zu den vorhandenen neuen Schiffe bestellt. Wenn sie fertig sind, flaut die Konjunktur bereits wieder ab. Das erklärt die Verzweiflungsschreie aus dem Lager der Trampere.

Das Hauptkontingent der Trampreedereien stellen England und die skandinavischen Länder. Von hier aus wird der Plan propagiert, Trampere aufzulösen, um das Gleichgewicht zwischen Angebot der Frachten und Schiffsräume wieder herzustellen. Die Baltic und White Sea Conference ist zu diesem Zweck mit der International Shipping Federation in Verbindung getreten. Die Baltic und White Sea Conference umfaßt 3/4 Millionen Tonnage, darunter 1/2 Million aus Deutschland. Der International Shipping Federation gehören alle großen und europäischen Reedereien mit insgesamt 18 1/2 Millionen Tonnage Schiffsraum an. Mr. Noble von der Cairn-Linie in Newcastle, der als Vertreter der Baltic und White Sea Conference Vorkämpfer der Idee von der internationalen Stilllegung von Trampschiffen ist, malte die Folgen der internationalen Redereiföderation in den rosigsten Farben. Die Antwort auf diesen Plan gab der schon erwähnte Sir Walter Munciman von der Moore-Linie in Newcastle. Er erklärte die Idee, von Reedereien, deren Schiffe zu guten Zwecken beschäftigt seien, eine Abgabe zu zahlen von Reuten, "die vernachlässigt hätten", zu erheben, für unsinnig. — "Diese Theorie", sagte Munciman, "verlangt, daß diejenigen Reder, die ihr Geld und ihre Arbeitskraft darauf verwenden haben, ihre Flotte zu modernisieren und sich nach profitablen Geschäften umzusehen, sich auf ein Mittel einlassen sollen, um damit willkürliche Methode des Geldmachens für die Unzulänglichkeiten zu schaffen." Er nannte es "einen nicht zu überlegenden Versuch, die Maschinerie der mächtigsten Handelsorganisation in der Welt für einen Zweck zu benutzen, der einfach empörend sei." Und so empörte er sich in Gestalt weiter über den "Krieg gegen die Laalichsten". — "Manchester" liegt bekanntlich auch in England. —

In einer Sitzung der beiden Organisationen hatte Noble den Erfolg, daß seine Pläne nicht direkt abgelehnt wurden. Ein Beschluß wurde nicht gefaßt, man will weiter untersuchen. Trotzdem hoffen die

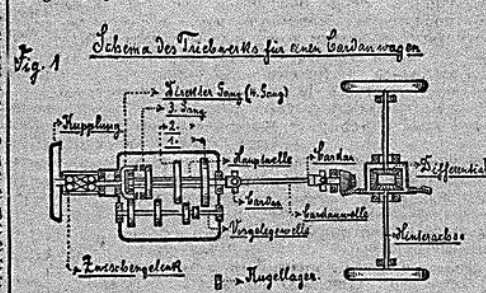
Das Automobil-Triebwerk und seine Störungen.

(1. Fortsetzung.)

Die Frage nun, welcher Kupplungsart — Lamellen oder Lederkonus — für ein Automobil der Vorzug zu geben ist, ist nicht ohne weiteres zu entscheiden. Für den komfortablen Lutzschwung, bei dem es weniger auf geringe Kosten als auf eine möglichst angenehme Beförderung der Insassen ankommt, ist eine Lamellenkupplung sicher am Platze. Selbst wenn das Kupplungspedal mit wenig Geschick bedient wird, also die Kupplung plötzlich einfällt, findet immer noch ein relativ sanftes Ausfahren statt. Dieser Vorzug findet darin seine Erklärung, daß eine gewisse Zeit notwendig ist, bis das zwischen den Lamellen befindliche Öl weggepreßt ist; erst dann, wenn metallische Berührung zwischen den Lamellen eingetreten ist, kann die volle Kraft übertragen werden. Dagegen verlangt die Lamellenkupplung mehr Wartung und bei Störungen die Kenntnis der Konstruktion und Funktion der einzelnen Teile. Letztere wird aber dadurch erschwert, daß die Uebertragungsorgane eingekapselt sind und deshalb wenig übersichtlich sind. Der Ausbau der Kupplung zwecks Ersatz von Lamellen verlangt eine gelübte Schlofferhand. Die Herstellungskosten sind höher wie beim Lederkonus. Die Lederkonuskupplung ist robuster in der Bauart und anpruchsvoller in der Wartung, jedoch empfindlicher in der Bedienung. Die Wirkungsweise ist jedem Laien verständlich infolge der sichtbaren Anordnung der übertragenden Teile; der Ausbau sowie die Zerlegung geht schneller von statten. Im Gegensatz zu den Lamellen kann ein Lederbelag unter Umständen überall beschafft und auch ausgetauscht werden. Dagegen verlangt die Bedienung des Kupplungspedals mehr Geschick und Gefühl, da sonst die Kupplung scharf faßt und man das Fahrzeug mit einem Ruck zum Fahren bringt. Wegen der Anpruchslosigkeit in Wartung und Bedienung wird heute der Lederkonus beim Automobil-Laufwagen bevorzugt. Durch stetige Behandlung mit Fettsäure wird ein sanfteres Fassen der Kupplung günstig beeinflusst. Mit Hilfe eines Gleitringes wird nun der Druck der Feder durch Ziehen auf das Pedal aufgehoben

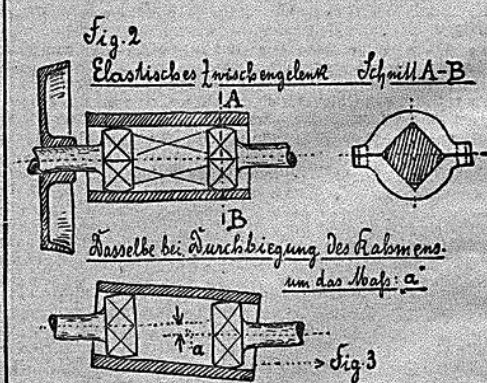
und die Kupplung ausgeschaltet. Diese Druckhebel hat man früher oft als Kugellager ausgebildet, um dem starken Verschleiß zu begegnen und weniger schmerzen zu müssen. Der Vorteil der geringen Reibung der Kugellager ist aber hier ein Nachteil, da die Kupplungscheibe beim Ausstüpfen nicht so schnell zum Stillstand kommt, was aber im Interesse des geräuschlosen Bedienens der Schaltgänge unbedingt erforderlich ist. Neuerdings verwendet man für diesen Zweck Gleitringe, die am besten im Ölbad laufen, wodurch Bedienung und Abnutzung gering wird.

Bevor wir in unseren Einzelbetrachtungen fortfahren, möchten wir noch einen Hinweis auf die Fig. 1 geben, aus welcher schematischen Darstellung deutlich zu ersehen ist, welchen Weg die Kraft von der Kupplung bis zu den Antriebsrädern zurücklegt. Dabei ist



der gegenwärtig fast ausschließlich verwandte Cardanwagen zugrunde gelegt. Man sieht nun, daß die Antriebswelle von der Kupplung nicht direkt zum Getriebekasten geht, sondern daß eine Cardankupplung eingeschaltet ist. Mit diesem Zwischengelenk hat es nun folgende Bewandnis: Wenn das Automobil mit großer Geschwindigkeit über eine holprige Straße fährt, so kann der leichte Stahlblechrahmen seine ursprünglich gerade Form nicht beibehalten, er wird vielmehr die Form einer Wellenlinie annehmen. Wäre nun Kupplung und Getriebe durch eine starre Welle verbunden, so wäre diese gezwungen, den Durch-

biegungen des Rahmens zu folgen, was bald zu einem Bruch führen müßte; außerdem würden starke Lagerbelastungen entstehen. Die Ausfühungsform dieser Zwischengelenke hat sich im Laufe der Zeit sehr verändert; die ursprüngliche Form war das sogenannte Knochengelenk, wie es in der Fig. 2 dargestellt ist. Man erkennt, daß die beiden Wellenenden vierkantig und ballig ausgeführt sind. Ueber dieselben



wird eine zweiteilige, entsprechend ausgebildete Hülse geschoben. Der ballige Teil des Knochens macht es nun möglich, daß die Wellenröhrenhülse sich scharf einstellen kann ohne Zwang. Diese Stellung ist in der Fig. 3 festgehalten und zwar in übertriebener Maße. Diese Konstruktion wurde bald verlassen, da in kurzer Zeit ein harter Verschleiß eintrat. Die Pressungsbüchse bei diesem Gelenk waren zu groß und die Schmiermittelmöglichkeit mangelhaft. Hat nun dieses Zwischengelenk zu viel Spiel, so tritt eine äußerst unangenehme Tatsache in Erscheinung: ein hart klopfendes und rasselndes Geräusch, das man abhören konnte, es geht alles in Trümmer. Mit dem Augenblick, wo man begonnen hat, an die Geräuschlosigkeit des Automobils die

Tagelohn oder Akkordlohn in Mineralwasserbetrieben.

In der Nr. 14 der Fachzeitschrift „Der Mineralwasserfabrikant“ vom 2. April 1914 finden wir unter obigem Titel einen Artikel vom Generalsekretär des Verbandes der deutschen Mineralwasserfabrikanten Herrn S. Wittig, der uns Belehrung gibt, zu diesem Thema auch ein paar Worte zu sagen. In diesem Artikel wirft Herr Wittig die Frage auf, welche von den beiden Bezahlungsarten für den Betriebsinhaber materiell am günstigsten wäre. Er stellt zu diesem Zweck Rechenexempel auf, die den Vorteil oder den Nachteil der beiden Bezahlungsarten darthun sollen. Daß für einen Generalsekretär einer Unternehmerorganisation bei einem solchen Rechenexempel die Arbeiter nur als Puff in Frage kommen können, ist natürlich selbstverständlich. Aus diesem Grunde läßt er sie bei seinen Berechnungen auch vollständig außer Betracht. Ist darum schon sein Exempel für die Mineralwasserfabrikanten unbrauchbar, so ist es auf der anderen Seite auch nicht einmal richtig. Er sagt: „Da die weiblichen Arbeiterkräfte billiger sind, so stellt man zum Heiniigen der Flaschen wohl nur solche ein. Für die meisten modernen Flaschenreinigungsanlagen sind drei Personen erforderlich. Diese reinigen bei zehnstündiger Arbeitszeit im Durchschnitt täglich 6750 Flaschen, also die Person 2250 Stück. Werden für das Tausend 90 Pf. gezahlt, dann erhält jede Arbeiterin täglich 2,25 Mt., also wöchentlich 13,50 Mt. Da der Wochenlohn für Arbeiterinnen 9 bis 12 Mt. beträgt, stehen sich diese beim Akkordlohn besser, vorausgesetzt, daß die nötige Anzahl Flaschen zur Reinigung vorhanden sind.“ Also ein Lohn von 90 Pf. pro 1000 gereinigte Flaschen wäre nach dem Herrn Generalsekretär eine angemessene Bezahlung. Aber dann erhält die Arbeiterin bei der angegebenen Flaschenzahl von 6750 Stück ja nicht 2,25 Mt. pro Tag, sondern nur 2,025 Mt. und nicht 13,50 Mt. pro Woche, sondern nur 12,15 Mt., also gerade soviel als angeblich der Wochenlohn einer Arbeiterin beträgt. Dasselbe steht sich also, um mit den Worten des Herrn Wittig zu sprechen, beim Akkordlohn um ganze 15 Pf. pro Woche besser. Wir wissen nicht, ob Herr Wittig schon selbst einmal in seinem Leben Flaschen gereinigt hat. Aus diesem Grunde wollen

wir auch nicht mit ihm darüber streiten, ob es für den Fabrikanten vorteilhafter ist, für diese Arbeit Arbeiterinnen einzustellen. Die Berliner Mineralwasserarbeiter werden zu dieser Frage Stellung nehmen, wenn diese an sie herantraten sollte. Im übrigen dürfte der Herr Generalsekretär mit seinem Rechenexempel bei den Mineralwasserarbeitern nur einen Scheitelerfolg ernten. Denn hätte er sich bei seinen Berliner Kollegen, die im Akkord arbeiten lassen, erkundigt, so würde er festgestellt haben, daß nicht etwa 90 Pf. pro 1000 Flaschen, sondern bis zu 2 Mt. für pro 1000 Flaschen heute schon gezahlt werden. Und doch können auch diese Arbeiter von sich nicht behaupten, daß sie auf Kosten gearbeitet wären. Und dann noch eine bescheidene Frage, Herr Wittig: wie ist es denn bei diesem Tagespensum mit der Reinlichkeit bestellt, die von Ihrem Vorstehen Herrn Dr. Lohmann u. a. und zwar mit Recht, als höchste Tugend der Mineralwasserindustrie gefordert wird? Daß dies Rechenexempel bei den Abfüllern, 1000 Flaschen für 2 Mt. füllen, und den Etikettierern, die 1000 Flaschen für 50 Pf. leisten sollen, noch weniger Gegenliebe findet, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Aber bei den Berliner Fabrikanten wäre die Einführung der Akkordarbeit, von einigen Ausnahmefällen abgesehen, auch aus einem anderen Grunde nicht möglich. Die wenigsten derselben verfügen über ein ausreichendes Flaschenmaterial, so daß im Sommer, bei einzelnen auch im Winter, die Arbeiter oft stundenlang warten müssen, bis die Kautschuk-Flaschen von der Tour zurückbringen. Und darauf ist es größtenteils zurückzuführen, daß im Sommer von früh 6 Uhr bis spät in die Nacht hinein, oft bis 12 und 2 Uhr gearbeitet werden muß. Zum Dank dafür fliegen dann die Arbeiter bei eintretender kühler Witterung auf Straßenpflaster, weil der Betriebsinhaber mit seinen Familienangehörigen oder einigen Arbeitern die Arbeit selbst fertigstellt. Aus diesen Gründen kann für die beteiligten Arbeiter nur ein Tagelohn oder besser gesagt ein Wochenlohn als erstrebenswert in Frage kommen. Die Konjunktionsgesellschaft Berlin und Umgebung zahlt heute bei einer achtstündigen Arbeitszeit für Abfüller einen Anfangswochenlohn von 33 Mt., für Flaschenpflücker einen solchen von 28,60 Mt., der sich vorläufig jährlich um 1,30 Mt. pro Woche erhöht. Abgesehen von den sonstigen Vergünstigungen dürfte dieses Lohnverhältnis wohl in absehbarer Zeit dasjenige sein

dem das Streben der Berliner Mineralwasserarbeiter gilt. Die Kautschuk erhalten nur Wochenlohn und dazu Zehrgelder oder Prozente in der verschiedensten Form. Es wäre auch für unsere Kollegen Kautschuk besser, wenn sie auf diese sogenannten Projekte verzichten könnten, dafür aber einen anständigen Wochenlohn erhielten. Wenn Herr Wittig aber sagt: „Bei der Berechnung nach den zurückgebrachten leeren Flaschen ist streng darauf zu achten, daß nur die Flaschen des Geschäftsinhabers berechnet werden. Dadurch werden die Kautschuk angeblich, absichtlich keine fremden Flaschen mitzubringen“, so müssen wir annehmen, daß er sich diesen Satz doch wohl nicht reichlich überlegt hat. Waren es nicht Fabrikanten, die von ihren Vereinen, denen sie angehören, in Strafe genommen werden mußten, die man vor Gericht aburteilen ließ, weil sie fremde Flaschen benutzten? War es nicht einer dieser Herren, von dem vor Gericht festgestellt wurde, daß er seinen Arbeitern gegenüber, die ihn auf das Straf bare seiner Handlungsweise aufmerksam machten, erklärte, daß er die volle Verantwortung dafür übernimmt? Ist es nicht der Allgemeine Verband deutscher Mineralwasserfabrikanten, der in seinem Fachorgan immer und immer wieder folgenden Beschlus in Erinnerung bringt: „Um der widerrechtlichen Benutzung der mit Firmenvermerk versehenen Flaschen der Verbandsmittelglieder entgegenzutreten, wird eine Belohnung bis zu 100 Mt. für den Erfasser der Anzeige ausgesetzt. Diese Summe erhält jeder, a u c h A n g e s t e l l t e, sobald eine gerichtliche Verurteilung des Mißtäters erfolgt ist.“ Also auch der Angestellte erhält eine freundliche Einladung, für 100 Mt. gegen seinen Arbeitgeber den Angeber zu machen. Wenn alle diese Dinge bekannt sind, wozu also dann die unangebrachten Erziehungsbüchse auf den Kautschuk? Wir sind davon überzeugt, daß die Arbeiter ihre volle Pflicht und Schuldigkeit tun werden, wenn man ihnen menschenwürdige Lohn- und Arbeitsbedingungen gewährt. Dann wird auch die Frage, ob Akkord oder Tagelohn, hinfällig werden. Aber leider müssen die Fabrikanten immer erst durch die Organisation der Arbeiter zu dieser vernünftigen Anschauung gebracht werden, und deshalb können wir den beteiligten Kollegen immer wieder nur empfehlen: hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband, dann wird auch diese Frage im befriedigenden Sinne gelöst werden.

Aus unserm Berufe



Automobil-Führer

Zum Abwehrkampf der Berliner Droschkenschaffere. Nach Beendigung des Kampfes hat sich ergeben, daß ein Teil der Arbeitgeber sich dem Einigungsantrag des Gewerbegerichts nicht fügt. In einer am 2. Mai stattgefundenen Versammlung wurde festgestellt, daß einzelne Betriebe überhaupt noch keinen Fahrer eingestellt haben, andere wieder haben die Wagen in Arbeit gebracht und nur einen Wagen im Betrieb gehalten, den der Bestzer allein fährt, auch fahren Einzelbesitzer, die sonst einen Fahrer beschäftigen, ihren Wagen jetzt allein.

Nach diesen Feststellungen suchten wir mit den Arbeitgebern eine Verhandlung nach. In dieser Verhandlung erklärten die Arbeitgeber keinen Einfluß auf ihre Kollegen zu haben, auch könnten sie dem einzelnen nicht beistehen, wenn er seinen Wagen selbst fährt. Auf unsere Einrede, daß diese Erklärung mit dem Einigungsantrag in Widerspruch steht, wurde aufgestanden, daß der Vorstand nochmals mit den sich sträubenden Bestzern reden würde. Einige Differenzen wurden dann auch sofort durch Erklärung der antwortenden Bestzer erledigt.

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen erklärten die Herren, daß sie sich im übrigen um den Einigungsantrag nicht kümmern werden, sie würden auch jetzt nur Fahrer wieder einstellen ohne die bekannten Vergünstigungen.

Von dem Vorstehenden wurde ganz offen erklärt, daß sie sich dem Schiedsspruch des Gewerbegerichts nicht fügen würden. Dies bekräftigte er auch mit den Worten: „Darauf sind wir nun einmal hineingefallen, aber nie wieder.“

Also auf Treu und Glauben scheint man, wie bisher, auf der anderen Seite wenig zu geben.

Zu den weiteren Maßnahmen haben unsere Kollegen am 4. Mai in zwei stark besuchten Versammlungen Stellung genommen.

Nachdem der Sektionsleiter einen ausführlichen Bericht über die Bewegung gegeben und zugleich über die Vorgehen, die wir aus dem Abwehrkampf gezogen haben, sprach, beschloß die Versammlung in einer Vertrauensmännerkonferenz weitere Stellung zu den Tarifverhandlungen zu nehmen.

An unseren Kollegen wird es nun liegen, mit derselben Einigkeit und Geschlossenheit wie bisher, kampfbereit zu stehen.

Zu viel Ehre kann der Verband der Kraftdroschkenschafferevereine Berlins nicht ertragen. Er sendet uns eine Verächtlichkeit, in der er bestreift, daß, wie wir berichtet, die Unternehmer das Einigungsamt angreifen hätten. Die Verächtlichkeit lautet:

„Es ist unwise, daß den Unternehmern die Zeit für Verhandlungen gekommen war und daß sich dieselben an das Einigungsamt des Gewerbegerichts ge-

wendet hatten. Wahr ist vielmehr, daß bei Eröffnung der Verhandlungen vor dem Einigungsamt des Gewerbegerichts der Vorstehende, Herr Magistratsrat von Schulz, die Erklärung abgab, daß das Einigungsamt von keiner Partei angeregt worden ist, sondern daß gerade er sich verpflichtet gefühlt habe, im Interesse des Gewerbes und Befehrs die Parteien zu einer Einigung zu sich zu berufen.“

Man gebührt die Ehre, den Frieden angebahnt zu haben, nicht, wie wir fälschlich annahmen, den Unternehmern, sondern Herrn von Schulz, was unsere Kollegen mit Dank zur Kenntnis nehmen werden. Die Unternehmer haben wider den hellsten Geist oder Scharfsinn nicht gekündigt. Uns geschieht ganz recht, daß wir relativiert worden sind, wie konnten wir auch den Kraftdroschkenbesitzern so viel Ehre antun.

Berlin. Ein recht eigenartiger Automobilunfall, bei dem der Verletzte lediglich durch einen Schreck eine Nervenlähmung davontrug, beschäufte kürzlich die 8. Strafkammer des Landgerichts 1 unter Vorsitz des Geh. Justizrats Quast. Wegen fahrlässiger Körperverletzung war der Kraftwagenführer Otto Marx angeklagt. Der wegen ähnlicher Fahrlässigkeitsdelikte schon vorbestrafte Angeklagte stand in Diensten der Fuhrfirma Altmint, die für die Firma Louis Runge mittels eines Kaskoautomobils Aufträge ausführte. Am 1. Dezember v. J. hatte der Angeklagte auf dem Hof der Berliner Sandeshüttengesellschaft „Spreehof“ in der Wusterhauser Straße eine Reparatur an dem Wagen vornehmen lassen. Bei der Ausfahrt benutzte er irrtümlich einen falschen Torweg. Als er sich mitten in der schmalen Ausfahrt befand, trat ihm der Portier Hillenberg entgegen und gebot Halt. Der Angeklagte hielt auch einen Augenblick, fuhr dann aber mit dem Aufseher: „Beg da!“ weiter. Der Portier, der hiermit nicht geduldet hätte, konnte sich nur durch einen schnellen Sprung retten. Trotzdem er mit dem Fahrzeug selbst gar nicht in Berührung gekommen war, hatte der ausgetretene Schrecken für ihn sehr üble Nachwirkungen. Kurze Zeit darauf wurde er benimmungslos und nach einer etwa zweifünftägigen Bewußtlosigkeit wurden bei ihm Zeichen einer Nervenlähmung konstatiert, die erst nach längerer Zeit wieder vergingen. Das Schöffengericht verurteilte den Angeklagten, da es sich um eine an Verpfändbarkeit grenzende Fahrlässigkeit handele, zu sechs Monaten Gefängnis. — Die Berufungskammer ermäßigte die Strafe auf zwei Monate Gefängnis.

Der Schuhmann tritt sich nie! Am 14. Februar erhielt der Chauffeur K. H. vom Amtsvorsteher Berlin-Treptow einen Strafbefehl über 3 Mt. („nebst 80 Pf. Porto!“), an deren Stelle, wenn sie nicht beizutreiben, eine Haftstrafe von einem Tage treten sollte. Der Polizeiergeant Arnold wollte beweisen, daß K. H. am 16. Januar mit dem Kraftfahrzeug 1 A 1617, dessen hinteres Kennzeichen sich nicht mehr in lesbarem Zustande befand, durch die Grachtstraße gefahren sei. Der Schuhmann tritt sich nie! — aber zum Leidwese des scharfen Polizeiergeanten konnte K. H. nachweisen, daß er am 16. Januar garnicht in Treptow gewesen ist. Das kommt davon, wenn man ein Kennzeichen,

das sich nicht mehr in lesbarem Zustande befindet, trotzdem lesen will.

Am 30. April erhielt K. H. folgendes Schreiben: „Die gegen Sie erlassene Strafverfügung in Höhe von 3 Mt. bzw. einem Tage Haft ist hiermit aufgehoben.“

Während die Strafverfügung mit 30 Pf. frankiert war, vergaß man diesen Nachzug frei zu machen. Leider war der Kollege K. H. naiv genug, für den Amtsvorsteher das Porto zu zahlen, anstatt die Annahme zu verweigern. Vielleicht hält er sich bei dem Polizeiergeanten Arndt schadlos!

Der rühmlichst bekannte Herr Kreutzer, Inhaber der Chauffeur-Zentrale, Berlin N 39, Reimendorfer Straße 116, scheint Deutschland mit seiner Stellenvermittlung allmählich abgegrast zu haben. Er sucht sich jetzt seine Opfer in Oesterreich. Erst am 25. März und dann am 25. April richtete Kreutzer folgendes vervielfältigtes Schreiben an einen österreichischen Kollegen:

„Teile Ihnen hierdurch mit, daß ich beauftragt worden, Sie zu engagieren. Die Stellung ist in der Provinz. Amrit 1. April b. J. Gehalt bzw. Anfangsgehalt bei voller freier Station monatlich 30 Mark. Wie in den meisten Chauffeurstellungen sind auch in dieser Stellung Nebenarbeiten zu übernehmen. Sollte Ihnen das Gehalt nicht hoch genug sein, so ist zu berücksichtigen, daß Sie bei zufriedenstellenden Leistungen Zulage erhalten. Unter allen Umständen ist es richtiger Stellung anzunehmen, als noch länger zu warten, wodurch ein viel größerer Schaden entstehen kann. Da ein Grund zur Ablehnung nicht vorhanden ist, so geben Sie mir sofort telegraphisch Nachricht, ob ich Ihnen den Kontrakt, durch welchen Sie unter jeder Garantie zu den erwähnten Bedingungen fest engagiert sind, zu senden soll. Die Ausständigung geschieht wie vereinbart gegen Zahlung des von Ihnen selbst ausgegebenen Betrages für Unkosten und Gebühren laut Auftragsbestätigung. Zufendung des Kontrates erfolgt in zwei Ausfertigungen, wovon Sie eine als Beleg behalten. Der Betrag wird per Nachnahme erhoben und ist selbige sofort anzulassen. Ist dieses geschehen, so sind Sie, wie schon einmal bemerkt, unter jeder Garantie fest engagiert. Lehnen Sie die Stellung ab, wozu ein Grund nicht vorhanden ist, so sende ich Ihnen meine Kostenrechnung zu. Sollten fortigen Nachrichten siehe entgegen.“

Hochachtungsvoll
Chauffeur-Zentrale, Berlin N 39.“

Kreutzer scheint also nur 30 Mt. Stellungen zu vermitteln. Drianeil ist es, daß er von vornherein weiß, daß der Chauffeur Zulage bekommt. Sehr verächtlich ist uns die Geste, mit der Kreutzer nach dem letzten Wagnis der Stellungsuchenden freibt. Dem ersten Schreiben fügt er nämlich folgendes an:

NB. Ich würde Ihnen empfehlen, sofort dem bewilligten Betrag von 25 Mt. telegraphisch abzuschicken, denn dann ist Ihnen die Stellung unter jeder Garantie sicher. Lassen Sie nicht die Gelegenheit, in Ihrem Berufe weiter zu kommen, unbenutzt

vorbegehen. Wenn Sie den Betrag gleich nach Empfang dieser Nachricht auf der Post einzahlen, so sind Sie fest engagiert.

Kreuzer.

Dem Chauffeur schien es nicht so eilig, in seinem Beruf „weiter zu kommen“ (!!) — jedenfalls hielt er das in einer solchen „verlockenden“ Stellung nicht für möglich. Auch den zweiten Brief verwarf Kreuzer mit einer Nachschrift. Und zwar wurde er beängstigt energisch, er schrieb:

„Dieses ist das letzte Angebot. Ich ersuche die Kopien von 25 Mk. sofort telegraphisch einzusenden, aber sofort. Sie erhalten telegraphisch die genaue Adresse und fahren sofort ab. Den Kontrakt sende ich direkt an den Herrn, denn sonst geht zu viel verloren. Der Herr ist Kgl. Kreisarzt. Wenn der Betrag bis Montag (der Brief trägt das Datum vom Samstag) nachmittags 7 Uhr hier ist, spätestens, so ist die Stellung die Ihrige und Sie sichern sich Ihre Existenz.“

Unserem Kollegen kam es jedoch vor, als sei er auserselbst, die Existenz des Kreuzer zu sichern. Er hielt vernünftigerweise seine 25 Mk. in der Tasche, die er eigentlich schon bevor er die beiden — Angebote bekam, an Kreuzer schicken sollte.

Wir können wieder nur bringen raten, die Kreuzer o tutti quanti (Kreuzer ist leider durchaus nicht „einzig in seiner Art“, wie am Kopf seiner Briefe steht, und sein „Institut“ ist durchaus nicht „ohne Konkurrenz“, obwohl wir nicht lieber als dies bekämpfen würden) nicht zu beklagen. Wenn es wirklich Stellen vermitteln, dann nur bei solchen Herrschaften, die auf besondere Achtung keinen Anspruch erheben dürfen. Meistens haben diese sogenannten Stellenvermittler es aber nur auf das Geld der Arbeitslosen abgesehen.

Kollegen, stärkt euren eigenen Nachweis.

Urteile! 1. Der Droschkenchauffeur, der die beiden Zentrumskoordinaten, die eine Berliner Straße für so sicher wie einen Viechfuß hielt, umfiel, erhielt drei Monate Gefängnis. Beantragt waren sechs Monate; doch hat das Urteil als strafmildernd hervor, daß die beiden Gottesgelehrten, in der Berliner Straße gebotene Aufmerksamkeit außer acht gelassen haben.

2. Vor der Mannheimer Strafkammer stand der Kommerzienrat Ph. Plach, der frühere Inhaber der Maschinenfabrik „Babenia“ in Weinheim wegen Anstiftung zu einem Verbrechen als Angeklagter. Am Abend des 26. Oktober v. J. hat das Automobil des Kommerzienrats zwischen Schriesheim und Leutershausen an der Bergstraße einen Arbeiter überfahren. Der Mann hatte eine starke Kopfverletzung und blutete so stark, daß sich auf der Landstraße eine Blutlache gebildet hatte. Anstatt den Verletzten in das Auto zu nehmen und zum nächsten Krankenhaus zu bringen, ließ man den schwerverletzten Mann liegen und fuhr nach Schriesheim. Dort liegt der Notar Lederte, der zur Plachischen Autogesellschaft gehörte, bei der Polizei wache ab und rief zur Tür hinein: „Da draußen an der Straße nach Leutershausen liegt einer, er ist betrunken, es ist wahrscheinlich ein Schnapsler!“ Die zwei Schriesheimer Polizisten begaben sich auf die Suche, kehrten aber, als sie bis zum Ortsausgang nichts fanden, wieder zurück. Am andern Morgen fand man eine Leiche; es war die des überfahrenen 62 Jahre alten Tagelöhners Michael Leidner aus Rimbach. Erst zwei Wochen später konnte der Autobeiher festgestellt und zur Verantwortung gezogen werden. Vom Schöffengericht wurde der Kommerzienrat merkwürdigerweise freigesprochen. Das Gericht hatte seine ebenfalls merkwürdige Ausrede, „der Mann könne ja von einem anderen Auto überfahren worden sein“, Glauben geschenkt. Hatten etwa die Schöffen angenommen, der von dem Kommerzienrats Auto überfahren, der man blutend hatte liegen lassen, habe sich bald wieder erholt und sei denn seines Weges sühnd gegangen, — genau an derselben Stelle sei dann in derselben Nacht ein anderer Mann von einem anderen Auto überfahren und getötet worden? Die Strafkammer kam vernünftigerweise zu einem anderen Schlusse und zu einer Verurteilung des Angeklagten. Die Strafe fiel allerdings sehr milde aus. Sie lautete auf — 300 Mk. Geldstrafe. — Wenn das ein Chauffeur gewesen wäre!

Königsberg i. Pr. Die Lohnbewegung der Chauffeure bei der Königsberger Automobil-Droschken-Betriebsgesellschaft ist im Wege friedlicher Vereinbarungen beendet worden. Die Gesellschaft erhobte den Anteil von den Einnahmen des gefahrenen Wagens von zehn auf dreizehn Prozent, wodurch ein wöchentliches Mehrverdienst von zirka 4 Mk. erzielt wird.

Wenn auch die Droschkenchauffeure Königsbergs in ihrem Verdienst sich noch nicht mit ihren Kollegen anderer Großstädte messen können, so sind dennoch konstatiert worden, daß es mit Hilfe der Organisation gelungen ist, bereits zweimal die recht traurigen Verhältnisse in diesem Betriebe nennenswert zu verbessern. Vorbedingung für eine weitere Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen ist, daß die Kollegen Chauffeure der K. A. V. mehr wie bisher den Organisationsgedanken in ihre Reihen hineinbringen und die Indifferenzen aufheben.

Nürnberg. Sch u m m a n n s a g e n. Schutzleute wie auch sogenannte „höhere Wesen“ irren befaulich nie, und dementsprechend wird auch vor den Gerichten die Aussage der Schutzleute — mögen sie noch so unwahrscheinlich anmuten — bei der Verurteilung des Angeklagten höher bewertet als die Aussagen der übrigen Erdbewohner. Ein charakteristisches Beispiel wie Schutzmannsaussagen zu beurteilen sind, lieferte uns ja die vor kurzer Zeit stattgehabene Verhandlung vor dem Landgericht gegen den Chauffeur Dehling. Auf die Aussagen des Schutzmannes Wehlich wurde der Chauffeur vor dem Schöffengericht wegen zu schnellen Fahrens verurteilt. Vor dem Berufungs-

gericht konnte der Angeklagte aber durch eintandfreie Zeugenangaben nachweisen, daß er in der vom Schutzmann angegebenen Zeit überhaupt nicht am Tatort, dem Hauptbahnhof, gefahren ist. Vom Gericht selbst wurde dem Schutzmann Wehlich nahegelegt, seinen Irrtum — Meinid darf man ja nicht sagen — doch zugeben.

Nach diesen Vorkommnissen sollte doch eine vorzüglichere Bewertung der Aussagen von Schutzleuten Platz greifen, aber eine am Donnerstag, den 8. April, stattgehabene Schöffengerichtssitzung legte von dem Gegenteil Zeugnis ab. Insbesondere Amtsrichter Wittstatt gefiel sich in äußerst schamhafter Weise gegen die angeklagten Chauffeure. In dem einen Falle war ein Chauffeur Raub wegen zu schnellen Fahrens angeklagt. Das Schnellfahren wurde von dem angeklagten Schutzmann beschworen, während dem Angeklagten und seinem Verteidiger die Führung des Entlastungsbeweises abgelehnt wurde. Der Angeklagte wollte durch die mitgebrachten Zeugen und Sachverständigen beweisen, daß in der fraglichen Straße unmöglich in dem gefährlichen Tempo gefahren werden kann. Dieser Entlastungsbeweis wurde dem Angeklagten durch die jeder Objektivität entbehrende Verhandlungsführung abgeschnitten, und wurde der Kollege wegen Schnellfahrens zu 10 Mk. Geldstrafe verurteilt.

Auch in der Anlage gegen einen anderen Chauffeur am gleichen Tage wurde dem Angeklagten die Führung des Entlastungsbeweises unmöglich gemacht. Chauffeur Bork soll nach der beschworenen Zeugen-aussage des Schutzmannes Nüssel am 4. Januar in der Karlottenstraße, und zwar von der Himmelsleiter bis zum Erbacher Gäßchen, zu schnell gefahren sein. Schutz-

Ein öffentlicher Skandal!

Wie der nationalliberale „Deutsche Courrier“ in Berlin mitteilt, haben Konferenzen von Reichs- und Staatsbehörden mit Machern der gelben „Arbeiter“-organisationen stattgefunden, in welchen von den Behörden finanzielle Hilfe für die Gelben gefordert wurden. Es heißt dann in der genannten Zeitung weiter:

Es ist nach unserer Kenntnis der Dinge unmöglich zu bestreiten, daß die sogenannte gelbe Bewegung aus öffentlichen Mitteln gefördert wird. So erhält der Hauptauschuß der „Wirtschaftsfriedlichen“ jährlich 15 000 Mk. aus Mitteln der öffentlich-rechtlichen Versicherung! Der gesamte Etat des Hauptauschusses beträgt nur 20 000 Mk. jährlich, 5000 Mk. zahlt der Förderungsausschuß!

Es muß erwartet werden, daß der preussische Minister des Innern diesem Skandal im Interesse der Versicherten der öffentlich-rechtlichen Versicherung ein Ende macht. Und Kapp, der Direktor der „Deutschen-Versicherung“, hatte die Dreistigkeit, öffentlich zu behaupten, die „Volksfürsorge“ verwende die Gelder ihrer Versicherten zu politischen Zwecken!

Ein öffentlicher Skandal!

mann Nüssel schätzte die Entfernung von der Himmelsleiter bis zum Erbacher Gäßchen auf 250 Meter, und kam deshalb auch zur Schätzung, daß der Chauffeur in der fraglichen Straße mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern gefahren sei. Diese durchaus unrichtige Schätzung vermochte der Schutzmann Nüssel mit seinem Eide zu bekräftigen. Der Verteidiger, Herr Rechtsanwalt Dr. Ehrenbacher, bezeichnete sofort diese Schätzung des Schutzmannes als nicht den Tatsachen entsprechend, nachdem die Entfernung nicht über 100 Meter betrage. Nachdem der Schutzmann trotz dieser Feststellung des Rechtsanwalts auf seiner Aussage und Schätzung bestehen blieb, beantragte nun Herr Dr. Ehrenbacher die Verhandlung auszusetzen und durch Sachverständige das Schätzungsvermögen des Schutzmannes festzustellen. Ein Schutzmann, der eine Entfernung von 100 Metern auf 250 Meter schätzte, könne doch auch kein Urteil über Schnellfahren abgeben und auf eine derartige Aussage hin die Verurteilung des Angeklagten erfolgen. Diesem zur Klärung des Sachverhalts sehr dienlichem Antrage wurde nicht stattgegeben, und schickte sich der Gerichtshof kompetent, sich selbst ein Urteil zu bilden, da ihm die Sachaufnahme genügend erscheine. Der Anklagebetreiber beantragte auch auf Grund der Aussage des Schutzmannes Nüssel den Angeklagten zu verurteilen. Herr Dr. Ehrenbacher hob in seinem Plädoyer hervor wie unzählige Drangsalierungen die Chauffeure durch die Polizei zu erdulden haben, die vor einiger Zeit sogar zu einem Demonstrationsstreik der Chauffeure führte. Anzeigen auf Anzeigen werden durch die Polizeibehörden konfirmiert und dadurch die Chauffeure in ihrer Existenz aufs schwerste bedroht. Nach der Praxis der Verwaltungsorgane folgt nach mehreren Strafen die Entziehung des Fahrscheines und damit die Arbeitslosigkeit. Aus objektiver Täuschung werden viele Anzeigen gemacht, und sollten die Schutzleute bei der Erteilung von Anzeigen vorzichtiger sein. Dieser Fall beweise wieder zur Genüge, daß die Chauffeure gegenüber den Schutzleuten vogelfrei sind, insbesondere zeige die Unwahrscheinlichkeit der Aussage des Schutzmannes, auf wie schwachen Füßen die Anklage stehe. Der Verteidiger beantragte die Freisprechung des Angeklagten. Das Gericht verurteilte entgegen dem Antrage des Verteidigers den Angeklagten zu 10 Mk. Geldstrafe mit der Begründung, daß durch die Zeugen-aussagen des Schutzmannes festgestellt sei, daß Bork zu

rasch gefahren. Schutzmann Nüssel besitze sibiob Beobachtungsgabe, daß er wohl unterscheiden könne, ob Bork zu schnell gefahren sei. Das Gericht habe keinen Zweifel in der Angabe des Schutzmannes, daß die vorgeschriebene Schnelligkeit überschritten worden sei. Auf Grund der Aussage des Schutzmannes mußte nach Ansicht des Gerichts die Verurteilung erfolgen. Dieses Urteil ist zweifellos als Fehlurteil anzusehen. Wie sind bezeichnend weit im „Rechtsstaate“ gekommen, wenn auf Grund derartiger Aussagen die Verurteilung erfolgen kann.



Leipzig. In Nummer 18 des „Couriers“ wird ein Schiedsgerichtsurteil publiziert, welches angeblich dazu angetan sein soll, die Grenzstreitigkeiten zwischen dem Verband der Brauerei- und Mühlenarbeiter und dem Transportarbeiter-Verband zu beilegen. Da in diesem Schiedspruch Widersprüche enthalten sind und außerdem Behauptungen aufgestellt werden, von denen gerade das Gegenteil zutrifft, so halten wir es doch für angebracht, auf die Entscheidung an dieser Stelle etwas näher einzugehen. Die Tätigkeit des Schiedsgerichts, die unliebmanen Grenzstreitigkeiten zu beilegen, erkennen wir gern an, nur wird durch die getroffene Entscheidung das gesteckte Ziel deshalb nicht erreicht werden, weil die Grenzstreitigkeiten nicht nur in den Brauereien, sondern auch in den Mühlenbetrieben, Spiritfabriken, Destillationen usw. bestehen. In allen diesen Betrieben reklamiert der Brauer-Verband nicht nur das Fahrpersonal, sondern alle darin Beschäftigten für seine Organisation. Hinzu kommen dann die Milch-, Wein- und Wasserbandmanen; auch hier ist es zu Grenzstreitigkeiten mit den Brauereien gekommen. Wer nun weiß, in welcher Weise seit länger als einem Jahrzehnt der gegenseitige Kampf geführt wird und wie die Gewerkschafts-forderungen beschlisse von den Brauereikandidat mit Füßen getreten worden sind, dem wird ohne weiteres einleuchten, daß auch durch das Schiedsgerichtsurteil der Grenzstreitigkeiten in Zukunft keine Einschränkung, sondern eine Verschärfung erfahren dürfte. Nun zu der Entscheidung: Im Absatz 1 wird der Standpunkt vertreten, daß Knüfcher und sonstige im Fahrdienst beschäftigte Arbeiter zum Organisationsgebiet des Transportarbeiterverbandes gehören. Das Verlangen der Brauer, daß für alle in Brauereien Beschäftigte nur der Brauerverband zuständig sein soll, wurde erneut zurückgewiesen und im übrigen die Hamburger Gewerkschafts-forderungen in Erinnerung gebracht. Gestützt auf diese Kongreßbeschlüsse, gehört das Fahrpersonal in den Brauereien unbedingten zum Transportarbeiterverband. Trotzdem gelangt das Schiedsgericht im Absatz 2 zu dem Ergebnis, daß Bierfahrer und Mifahrer als Führer (Knüfcher und Geschirrführer) oder Transportarbeiter im gewöhnlichen Sinne nicht angeschlossen werden können. Wie der neue Titel für die Knüfcher heißt, ist aus dem Urteil nicht recht ersichtlich. Weiter wird behauptet, Bierfahrer und Mifahrer rekrutieren sich in der Regel aus den Brauereiarbeitern und ständen in vielfacher Beziehung zum Produktionsbetriebe. Für Leipzig dieser Satz angewandt, ist gerade das Gegenteil davon richtig. Soweit Bierfahrer und Mifahrer nicht durch untern Arbeitsnachweis zur Einstellung gelangen, bedienen sich die Unternehmer bei Bedarf von Arbeitskräften hauptsächlich der Geschäftstüchtigen, Brotfahrer, Milchfahrer, Knüfcher aus Destillationen und Selterwasser-geschäften werden bei Bedarf in erster Linie als Flaschenbierfahrer berücksichtigt. Flaschenbierfahrer sind heute überhaupt nur noch Saisonarbeiter. Sobald im Herbst der Geschäftsgang etwas zurückgeht, werden die meisten entlassen und sind gezwungen, in Expeditions-, Fuhr- oder Handelsbetrieben ein Unterkommen zu finden. Wie liegen die Dinge bei den Fahrbieren und Mifahrern? Die Unternehmer, die neben dem Brauereiverband fast alle dem Arbeitgeberverband für das Fuhr- und Verkehrs-gewerbe angehören, beziehen von dessen Arbeitsnachweis fortgesetzt Geschirrführer, ohne danach zu fragen, ob betreffende jemals ein Faß Bier gefahren haben. Die Hauptsache ist, daß sie Pferde behandeln, fahren können und über eine lichte Portion Körperkräfte verfügen. Die Zahl derjenigen, die für den Fahrdienst aus dem inneren Betrieb Beschäftigten entnehmen wird, läßt sich an den Fingern abzählen. Genauso so haltlos ist die Behauptung, daß das Fahrpersonal bei seiner Tätigkeit in vielfacher Beziehung zum Produktionsbetriebe stände. In Wirklichkeit liegen die Dinge so, daß von den Unternehmern in den einzelnen Stadtteilen Stellungen gemietet sind, wo die Fahrer mittags ausspannen und somit von morgens 6 Uhr bis nach beendeter Tour nicht wieder nach den Betrieben zurückkommen. Außerdem muß doch auch den Gehtenen vom Schiedsgericht bekannt sein, daß beispielsweise für Flaschenbierfahrer und Mifahrer i a r t i c l e l i c h festgelegt ist, daß dieselben nach beendeter Tour zu Arbeiten im inneren Betrieb gar nicht mehr herangezogen werden dürfen, mit Ausnahme der Pferde-befahrung. Wo bleiben denn da die vielfachen Beziehungen zum Produktionsbetriebe? Wenn es nun auch vorkommt, daß an den Nachmittagen teilweise einige Fahrer im inneren Betrieb tätig sein müssen, so besteht deren Tätigkeit doch nur darin, Äsche zu fahren oder Kohlen usw. vom Bahnhof zu holen.

Was nun die in den Vierneidertagen Beschäftigten anbetrifft, so haben diese mit dem Produktionsbetriebe erst recht nichts zu tun. Seit einem Jahrzehnt bestehen hier Tarifverträge mit dem Transportarbeiterverband, wodurch die Lohn- und Arbeitsbedingungen geregelt



Jugend-Bewegung

Berlin. Am 29. April fand die Monatsversammlung der Abteilung **Lichtenberg** statt. Nach Verlesung des Protokolls sprach ein Kollege über Dichtungen und Dichter. Am Schlusse seiner Ausführungen registrierte der Referent einige Werke eines Volksdichters. Alsdann wurde auf die Partie am 10. Mai aufmerksam gemacht. Am 20./21. Juni soll eine Sonnenwendfeier in Tempik stattfinden. Die Anwesenden erklärten sich damit einverstanden. Die Abfahrtszeit wird durch Handzettel bekanntgegeben. Das Programm der Pfingstwanderungen lag vor. Die Anmeldungen hierzu müssen bis zum 18. Mai erfolgt sein. Am Himmelfahrtstage findet eine Besprechung der Partieteilnehmer statt. In Rücksicht auf die Pfingstwanderungen wurde beschloffen, die Ende Mai fällige Monatsversammlung nicht stattfinden zu lassen. Eventuell soll am 7. Juni eine Tagespartie unternommen werden. Die nächste Monatsversammlung findet daher am Mittwoch, den 24. Juni statt. Wegen anderweitiger Beschäftigungen legte der Kollege Schwerdt sein Amt als Bezirksführer nieder. Nach Bepfändung einiger Abteilungsangelegenheiten erfolgte der gute Bescheidene Verfallung. Von den Funktionären fehlte der Kollege Wildenhayn unentschuldig.

Die Monatsversammlung der Abteilung **Ostern** fand am Mittwoch, den 6. Mai statt. Das Protokoll der letzten Monatsversammlung wurde verlesen und ohne Veränderung angenommen. Alsdann sprach ein Kollege über „Literatur“. Der Referent erläuterte den Anwesenden an der Hand von mitgebrachten Büchern und Broschüren, daß sie sich nicht mit Sekundärliteratur beschäftigen brauchen, zumal besserer Vorrat allen Kollegen ohne Kosten zur Verfügung steht. Darauf fand eine äußerst lebhaft Ausprache über die bevorstehenden Wanderungen (statt, an welcher sich der Schriftführer in hervorragender Weise beteiligte. Wegen der Pfingstwanderungen wurde beschloffen, die Juniversammlung ausfallen zu lassen und findet daher die nächste Versammlung am Mittwoch, den 1. Juli statt, in welcher der Delegierte der Jugendsektion über die Beschlüsse des Verbandstages berichten wird. Wegen anderweitiger Inanspruchnahme legten die Kollegen Verbandsort und Vlot ihre Ämter als Bezirksführer nieder. Hierauf erfolgte der Verfallung. Von den Funktionären fehlten unentschuldig die Kollegen Rasche und Schröder.

Die Abteilung **Zentrum** hielt ihre Monatsversammlung am 7. Mai ab. Der Schriftführer verlas das Protokoll. Nach Annahme desselben sprach ein Kollege über die zeitgemäße Frage des „Wanderens“. Er erläuterte den anwesenden Kollegen, was man tun und unterlassen, wie man sich kleiden und nicht kleiden soll usw. Hieran schloß sich eine längere Diskussion, in welcher die bisherigen Erfahrungen ausgetauscht wurden. Darauf wurden die bevorstehenden Veranstaltungen besprochen und beschloffen, die Juniversammlung ausfallen zu lassen. Die nächste Versammlung findet daher am Donnerstag, den 2. Juli statt, in welcher der Abteilungsleiter über den Verlauf und die Beschlüsse des Verbandstages berichten wird. Hierauf erfolgte der Verfallung. Von den Funktionären fehlte unentschuldig der Kollege Kietzen.



Bühnen- und Kino-Angestellte Schausteller-Gehilfen

Kattowitz. Am 30. April fand hier für den Industriebezirk eine Bezirksmitgliedsversammlung statt, zu der sich außer den Kattowitzer Kollegen auch Kollegen aus Königshütte, Beuthen und Laurahütte eingefunden hatten. Zuerst fanden Ergänzungswahlen der Sektionsleitung für den Kollegen Collin, der wegen Krankheit ablehnte, und für den Kollegen Tabbert, der aus dem Verfallung ausgeschieden, statt. An ihrer Stelle wurden die Kollegen Kollisto-Beuthen (2. Sektionsleiter) und Schega-Laurahütte (Schriftführer) gewählt. Dann wurde über das Organisationsverhältnis der ober-schlesischen Kinoangestellten berichtet. Hierbei zeigte es sich, daß in Oppeln alle Kollegen organisiert sind, vor einiger Zeit haben sich auch die Kollegen in Kattowitzer unserer Organisation angeschlossen. Im Industriegebiet gibt es leider noch eine Anzahl Kollegen, die sich unserer Bewegung fernhalten, die glauben etwas Besseres zu sein und deshalb den Verband nicht zu brauchen. Von allen Kollegen wurde betont, daß unter den heutigen Umständen alle Kollegen den Verband brauchen, die von einigen Kollegen zur Schau getragene Ueberhebung sei durchaus nicht am Platze. In unserem Stande gibt es so viel zu verbessern, daß, sollen die Angestellten davon Nutzen haben, alle in den Verband eintreten müssen. Beim dritten Punkt (Arbeitsnachweis) wurde mitgeteilt, daß unser Zentralarbeitsnachweis in Breslau sehr gut arbeitet. Ueberall nach Niederschlesien, aber auch nach Oberschlesien vermittelt er den Unternehmern tüchtige Kollegen. Es ist deshalb auch an der Zeit, daß hier im Industriegebiet auch die Stellenvermittlung geregelt wird. Vor allen Dingen müssen die Kollegen, die eine Stelle verlassen und eine andere wünschen, dies sofort melden. Ueberhaupt jede freiverwendende Stelle muß sofort dem Sektionsleiter gemeldet werden. Mit dem Wunsche, daß unsere Sektion weitere Fortschritte machen möge, wurde die Versammlung geschlossen. Die nächste Versammlung findet am Mittwoch, den 20. Mai, in Beuthen statt.



Transport-Arbeiter

Der Streik der Fuhrleute in Dortmund zeigt ein überaus bewegtes Bild infolge des Eingetretens der Polizei zugunsten der bestreikten Firmen, die versuchen, mit Streikbrechern ihre Betriebe aufrechtzuerhalten. Auf allen Wagen der Müllabfuhr, auf den Kollwagen der Expeditionsfirmen, überall hat auf dem Krutcherstuhl neben dem Krutcher ein Schwamm Mann Platz genommen. In der Nähe der Lagerräume der bestreikten Firmen sieht man große Schwammannaufgebote zu Fuß und zu Pferde. Die Straßen werden abgepöckelt und große Volksmassen sammeln sich infolgedessen an. Es ist wieder genau so wie bei früheren Anlässen, wo schon oft das Vorgehen der Polizei zu großen Straßenschlachten Anlaß gegeben hat. Es ist auch jetzt schon zu ersten Konflikten mit dem Polizeifeld gekommen. Die Forderungen der Streikenden sind: ein Wochenlohn von 30 M., elfstündige Arbeitszeit, Bezahlung der Ueberstunden und der Sonntagsarbeit mit 25 Prozent Aufschlag. Das sind wirklich bescheidene Forderungen. Bisher gab es noch 14-, 15- und 16stündige Arbeitszeit bei 25 M. Wochenlohn. Ein eingehender Bericht folgt.

Duisburg a. Rh. W e r t e r r o r i s m u s ? Der in Nr. 19 des „Couriers“ mitgeteilte Tarifabschluß mit dem Unternehmer Volschlag hat einen Teil unserer hiesigen Fuhrleute aufgeweckt. Um den Kollegen Gelegenheit zu geben, sich wieder der Organisation anzuschließen, beriefen wir für den 3. Mai drei Versammlungen ein. Diese Ladungen brachte das stramm organisierte Unternehmertum vollständig aus dem Häuschen. Sie verboten bei Strafe der Entlassung den Fuhrleuten den Besuch der Versammlung. Ein Unternehmer, Begmann mit Namen, warf bereits am Tage vor den Versammlungen einige Fuhrleute schon deshalb auf's Pflaster, weil sie die Versammlungsseinladungen angenommen hätten; dabei gehörte keiner von diesen der Organisation an. Der Unternehmer Stodt entließ am Montag früh zwei Fuhrleute, weil sie die Versammlungen besucht hatten, und er drohte allen denen mit Hinauswerfen, von denen er noch feststellen würde, daß sie die Versammlungen besucht hätten.

Der Unternehmer Stodt ging sogar soweit und holte sich ein Polizeiaufgebot nach seinem Betrieb. Als nämlich die Kollegen am 5. Mai morgens nach dem Betrieb kamen, mußten sie die Wahrnehmung machen, daß sich dort mehrere Schutzeleute aufhielten. Diese blieben dort, bis angeplampt wurde. Von der Rheinstraße bis zum Marienort, wo Stodt seinen Wagenplatz hat, waren eine Anzahl Schutzeleute aufgepflanzt. Ebenso befanden sich zwei Schutzeleute auf dem Wagenplatz. Zu welchem Zwecke die Polizisten herangezogen wurden, blieb den Fuhrleuten unverständlich.

Beide, Polizei und auch Stodt, scheinen zu glauben, mit Polizeigewalt könnten sie den Kollegen den Organisationsgedanken austreiben. Anders kann man sich ihr Vorgehen nicht erklären. Offenlich sind die Kollegen Männer und tragen mit dazu bei, daß die Hoffnungen der Fuhrherren zu Wasser werden. Außerdem haben die Unternehmer eine Versammlung abgehalten, wo sie über ihren Kollegen, der den Tarifabschluß gestiftet hat, ein Scherbengericht gehalten haben. Sie sollen beschloffen haben, den Unternehmer dadurch müde zu machen, daß sie versuchen wollen, die Preise bei seiner Kundschaft zu drücken.

Sicher dürfte sein, daß die Duisburger Staatsanwaltschaft, die ja bekanntlich gegen die freizugeworbene Arbeiterschaft bei Volksbewegungen und sonstigen Unruhen, wo sich diese nur das geringste zutenden können lassen, äußerst scharf vorgeht, auch die Herren Hammermann, Begmann, Stodt und Konsorten am Schlaflagen nehmen und ihnen den Prozeß machen wird. Wir glauben's ganz bestimmt.

Wie man sieht, nehmen die Fuhrherren für sich das Recht, sich zusammenzuschließen, in vollem Maße in Anspruch. Aber ihren Arbeitssklaven wollen sie das selbe gesetzlich gewährtestete Recht dadurch streitig machen, indem sie diese aus Straßensplattieren werfen. Die Herren haben Angst vor der Einigkeit ihrer Arbeitssklaven. Das ist der beste Beweis für die vorhandenen erbärmlichen Verhältnisse. Denn sie wissen, daß mit dem Augenblick, wo die Kollegen sich einig sind und Mann für Mann zusammenhalten, mit ihrer Ausbeutung aufgeräumt werden kann. Deshalb ihr jeder Menschlichkeit Sohn sprechendes Vorgehen. Und solche brutalen Gesellen sprechen nach Ausnahmegeetze gegen die Arbeiterorganisationen.

Kollegen! Wer von euch noch einen Funken von Ehrgefühl und Mannesmut in der Brust besitzt, dem muß die Schamröte ins Gesicht steigen, daß das hiesige Unternehmertum unter den Augen der Behörden es wagt, in solcher frecher und dreister Weise den Kollegen das Koalitionsrecht zu rauben. Gegen eine derartige Kämpfersturm zu laufen muß das eifrige Bestreben eines jeden rechtlich denkenden Kollegen sein.

Reizt jenen Gesetzbrecher durch Massenintimität in die Organisation, daß die Zeit der Hörtalität vorüber ist und daß ihr bereit seid, euch im ethischen Kampfe das zu eringen, was euch als Menschen zusteht.

Darum seid einig, denn in der Einigkeit liegt eure Stärke!

Duisburg a. Rh. Ein en Schrei nach Gerechtigkeit führt der Fuhrunternehmer Hammermann im Duisburger „General“ aus. Es handelt sich nämlich um folgendes. Ein Polizeibeamter hat gegen Hammermann eine Anzeige erstattet. Nach der Anzeige soll Hammermann am 8. April d. J. mit seinem Auto in der Königstraße in das aus einem Straßensplattwagen aussteigende Publikum hineingefahren sein, so daß eine Panik entstanden wäre. Herr Hammermann

glaubt sich zu Unrecht zur Anzeige gebracht und sucht nun im Inzidententeil des „Generals“ Zeugen. Zu der Aufforderung heißt es u. a. wie folgt:

„Zeugen des Vorfalles, besonders der Wagenführer der Elektrizität, welcher nach der Müllweimer Straße fuhr und in dessen Nähe der Unterzeichnerte hielt und der den ganzen Vorfall gehört und mit angesehen hat sowie diejenige Person, die in Arbeitskleidern hinter dem Wagenführer stand, werden höflichst, und zwar der G e r e c h t i g k e i t wegen, gebeten, ihre Adresse dem Unterzeichneten mitzutellen.“

Nach der Aufforderung zu urteilen, ist jetzt Herr Hammermann auch von dem Geschied ereilt worden und mit der Polizei in Konflikt geraten. Herr Hammermann muß endlich auch einmal an eigenen Leiden spüren, wie es einem Menschen zumute ist, wenn er von der Polizei nach seiner Ansicht ungerecht behandelt wird. Es ist die Fronte des Schicksals, daß gerade Herrn Hammermann derartiges passieren muß, ihm, der bei jeder Gelegenheit, wenn die bei ihm tätigen Arbeitssklaven sich rühren und für bessere Arbeitsbedingungen eintreten, nach der Polizei rufft und mit dieser Hilfe die Arbeiter rechtlos machen will.

Wir hätten von der ganzen Sache keine Notiz genommen, wenn nicht gerade Herr Hammermann es wäre, der diesen Schrei nach Gerechtigkeit ausstößt. Denn von ihm wirt dieser Schrei geradezu überflüssig. Er, der es für gerecht hält, daß den Transportarbeitern das Koalitionsrecht beschliffen wird und der mit seiner Wimper zuckt, wenn die Transportarbeiter wegen der Ausübung ihres Koalitionsrechtes dem Hunger preisgegeben werden.

Ist das vielleicht Gerechtigkeit, Herr Hammermann?

Freiberg i. S. Im Amtsblatt, dem Freiburger Anzeiger, vom 7. April d. J. befindet sich folgende Bekanntmachung:

„Ein kürzlich vorgekommener Unfall durch einen Kraftwagen gibt der Königlichen Amtshauptmannschaft Anlaß, die Geschäftsführer darauf hinzuweisen, daß es beim Halten von Zugtieren nicht genügt, die Tiere nur abzusträngen und die Zügel an dem Wagen zu befestigen. Die Zügel sind vielmehr an einem festen Gegenstande anzubinden, so daß ein Entweichen der Zugtiere mit dem Wagen ausgeschlossen wird.“

Als ein sehr gutes Mittel empfiehlt es sich, einen schweren Stein mit Ring und fester Leine daran auf dem Wagen mitzuführen, der beim Halten des Gesdhirrs auf den Boden gelegt und am Gesdhir der Zugtiere befestigt wird, wodurch die Tiere an jeder Stelle so befestigt werden können, daß sie nicht fortlaufen können.

Freiberg, 4. April 1914.

Rönl. Amtshauptmannschaft*
Unseren Kollegen Geschäftsführern von Freiberg und Umgegend geben wir, um sie vor etwaigen Bestrafungen zu schützen, noch besonders Kenntnis von dieser Amtshauptmannschaft's Verfügung.

Bemerkenswert ist allerdings hierbei, daß ein einziger Automobilunfall hier schon als ausreichend erachtet worden ist, eine Maßregel zu treffen, die die betreffenden Kutscher mit weiteren Strafbestimmungen bedroht und ihnen, zumal wenn sie öfter ungenügend genügt sind, neue Maßregeln zumutet. Wie schwer ist demgegenüber der Amtschimmel in Trapp zu bringen, wenn es sich um Anordnungen von Schutzbestimmungen (siehe Kutscherliste usw.) zum Schutze der Arbeiter handelt. — Es wird angebracht erscheinen, einmal an maßgebender Stelle auf diese Angelegenheit zurückzukommen.

Salle a. b. S. Ein organisationsfeindliches Bestreben legt die Firma L. Deparade, Holzhandlung in der Mansfeldstraße, an den Tag, indem sie ihren Betrieb auf jeden Fall von organisierten Geschäftsführern und Arbeitern freizumachen sucht. Den Inhabern dieser Firma scheint es fürchtbar auf die Nerven gefallen zu sein, daß vor einigen Jahren sich ihre Arbeiter durch fast viertägigen Streik eine Erhöhung des bis dahin miserablen Lohnes erkämpften. Seit dieser Zeit hat man fortwährend versucht, die „Streikbrüder“ aus dem Betrieb hinauszugradeln und ging dabei so zu Werke, daß diejenigen, die nicht freiwillig der Organisation den Rücken kehren, einfach wegen sogenannten „Arbeitsmangel“ entlassen wurden. Würde auf so eine Entlassung hin Herr Karl Deparade erlucht, Nebe und Antwort zu stellen, so lautete die stereotype Redensart: „Schaffen Sie mir Arbeit, schaffen Sie mir Absatz, sehen Sie zu, daß Ihre Herren im Volkspart und im Satz mich in Richtung sehen, dann will ich die Entlassenen wieder weiterbeschäftigen.“ Trotzdem konnte regelmäßig festgestellt werden, daß einige Tage darauf die solcherart freigewordenen Stellen durch Deparade angenehmere Arbeiter neu besetzt wurden. Es wäre ja nun ein leichtes gewesen, diesem organisationsfeindlichen Gebahren einen Damm entgegenzusetzen, wenn die Arbeiter im Betriebe nicht maßgebendlicherweise auf dieses ruhig hätten über sich ergehen lassen. Anstatt aber sich in ihrer Arbeiterwürde dagegen aufzuwärmen, ließen sie ihre Organisation fahren und rissen aus wie Schafleder. Herr Deparade hat es damit diesen denn auch dahin gebracht, daß sein Betrieb jutzzeit „rein“ ist. Wie lange es so bleiben wird, wird an seinen Arbeitern liegen, die es sich, wenn sie innerhalb der Arbeiter-schaft nicht den letzten Kredit verlieren wollen, für die Dauer nicht gefallen lassen können, als Menschen zweiter Klasse behandelt zu werden. Kommen sie nicht zur Einsicht, dann brauchen sie sich auch nicht zu wundern, wenn ihnen über kurz oder lang die seinerzeit schwer erzwungenen Löhne wieder gestürzt werden. Wie wir hören, soll letzteres übrigens schon eingetreten sein. Wenn das der Fall wäre, dann hätten sie, die ihre Rechte an ihre Organisation unentgeltlicher preisgaben, von jener Seite schon den Dank vom Hause Habsburg in der Tasche.

Samburg. Streik der Koll- und Expeditions-kutscher. Seit einiger Zeit schwoben

zwischen dem Deutschen Transportarbeiterverband und dem Verband, dem die Fuhrunternehmer angehören, Verhandlungen über die Erneuerung des Tarifvertrages. Die Unternehmer, die offenbar von gewissen Scharfmachern beraten wurden, lehnten jede Verbesserung rundweg ab und wollten lediglich eine Verlängerung des Vertrages um zwei Jahre zugestehen. Schließlich beschloß die Kautscher, die Kündigung des Vertrages zurückzuziehen, wodurch er stillschweigend um ein Jahr weitergelaufen wäre. Daraus erklärten die Unternehmer aber, daß dieser Beschluß „zu spät“ käme. Zwar wollten sie in Zukunft nach dem bisher geltenden Tarif zahlen, sich aber nicht vertraglich binden. Zugleich wurden Anstalten getroffen, die Roll- und Speditionskautscher mit der Arbeitsvermittlung zu begünstigen, die im Hafen als „Kartensystem“ einen so hohen Ruf erlangt hat. In einer Versammlung, die am Donnerstag, 3. April, tagte, kam in einer erregten Debatte die maßlose Erbitterung zum Ausdruck, die durch das Vorgehen der Unternehmer ausgelöst war. Auf den Rat der Verbandsleitung stellte die Versammlung den Unternehmern aber trotzdem noch ein Ultimatum. Bis Sonntag sollte erklärt werden, daß der Vertrag um ein Jahr verlängert werde und das geplante System der Arbeitsvermittlung nicht eingeführt wird. Diese Forderung wurde nicht erfüllt. Mit überwiegender Mehrheit wurde deshalb der Streik beschlossen. Die Unternehmer, die vom Arbeitgeberverband zu ihrer wertwürdigen Politik verurteilt sind, hat die einmütige Arbeitsniederlegung vollkommen übersehen. Die angeblich wenig günstige Geschäftslage scheint den Unternehmern geeignet, einen entscheidenden Schlag gegen die Organisation zu führen. Für blindes Vertrauen zu ihren scharfsinnigen Beratern kann ihnen jedoch recht teuer zu stehen kommen. Bis Montag mittag hatten bereits 24 Unternehmer zugestanden, daß der alte Vertrag um ein Jahr verlängert werden solle. Um nochmals die Hand zum Frieden zu bieten, haben die Streikenden am Montag mittag beschlossen, eventuell mit dem Arbeitgeberverband auch über die Arbeitsbedingungen im zweiten Vertragsjahr zu verhandeln. Diesen Verhandlungen sollen dann die ursprünglichen Forderungen der Kautscher zugrunde gelegt werden. Am 5. Mai brachte der „Hamburger Correspondent“ eine Annonce der Unternehmer folgenden Inhalts:

„Zum Streit der Roll- und Speditionskautscher.“ Der sozialdemokratische Transportarbeiterverband hat zur Durchführung einer Nachprobe die organisierten Kautscher veranlaßt, in vertragsbrüchiger Weise, d. h. ohne Kündigung die Arbeit heute niederzulegen.

Unbegreifbar ist noch nie ein Streit inszeniert, denn in dem vorliegenden Fall handelt es sich nicht um eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen, sondern lediglich um den Zwang, mit dem Transportarbeiterverband einen Vertrag schließen zu lassen.

Wir stellen fest, daß wir eine Verlängerung des bisherigen Tarifvertrages auf zwei Jahre in Vorschlag brachten. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt. Die Arbeitgeber haben sich dann ihren Leuten gegenüber erklärt, trotz der ungünstigen Konjunktur die bisherigen Löhne und Arbeitsbedingungen voll und ganz bestehen zu lassen, allerdings ohne Mitwirkung des Transportarbeiterverbandes. Infolgedessen hat dieser Verband einfach einen Streik provoziert, indem nur die Wahl gelassen wurde, einen gedruckten neuen Tarifvertrag mit wesentlich erschwerenden Bedingungen zu unterzeichnen oder auf eine weitere Arbeitsleistung ihrer Kautscher zu verzichten.

Angesichts dieser Sachlage haben wir heute unsere Betriebe stilllegen lassen müssen. Es sind jedoch Vorkehrungen getroffen, daß sofort arbeitswillige Kautscher engagiert werden können, so daß ab morgen Dienstag, den 5. Mai, sämtliche Betriebe wieder ihre Tätigkeit aufnehmen.

Selbstverständlich wird in den nächsten Tagen die Abwicklung der Geschäfte noch nicht so glatt gehen, wie es vielleicht gewünscht wird.

Aus diesem Grunde rufen wir an unsere verehrten Auftraggeber die höfliche Bitte, hinsichtlich der Ausführung ihrer Transporte Nachsicht zu üben und damit die von dem Streike betroffenen Rollfuhrunternehmer nach Möglichkeit zu unterstützen.

Hamburg, den 4. Mai 1914.

Verein der Hamburger Fuhrherren von 1885.
Verein der Möbelspediteure von Hamburg-Altona und Wandsbek.

Verein der Altona-Ottensener Fuhrherren.

Also der Spieß soll umgedreht werden. Nun, da müssen wir auch dabei sein.

Die Vereine der Arbeitgeber unterzeichnen diese Anzeige in der bürgerlichen Presse, in der mit handgreiflichen Unwahrheiten das sinnlose Vorgehen der Unternehmer erklärt werden soll. Danach soll der Transportarbeiterverband eine „Nachprobe“ veranlassen, die Kautscher sollen in vertragsbrüchiger Weise, d. h. ohne Kündigung, die Arbeit niedergelegt haben. Obwohl derartige Redensarten bei fast jedem Streik wiederkehren, wollen wir doch auch hier feststellen, daß von einer Kündigung bei den Kautschern bisher nie die Rede war und sich kein Arbeitgeber hindern ließ, jederzeit die Kautscher zu entlassen. Ein Tarifvertrag bestand seit dem 1. Mai durch das Verschulden der schlecht beratenden Arbeitgeber nicht mehr, so daß sich auch aus dem Tarifverhältnis kein Vertragsbruch herleiten läßt.

Mit solcher Kühnheit behaupten die stillgebliebenen Sintermänner der Arbeitgeber dann weiter: „Unbegreifbar ist noch nie ein Streit inszeniert, denn in dem vorliegenden Fall handelt es sich nicht um eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen, sondern lediglich um den Zwang, mit dem Transportarbeiterverband einen Vertrag schließen zu lassen.“ Wir stellen fest, daß wir eine Verlängerung des bisherigen Tarifvertrages auf zwei Jahre in Vorschlag brachten.

Dieser Vorschlag wurde abgelehnt. Die Arbeitgeber haben sich dann ihren Leuten gegenüber bereit erklärt, trotz der ungünstigen Konjunktur die bisherigen Löhne und Arbeitsbedingungen voll und ganz bestehen zu lassen, allerdings ohne Mitwirkung des Transportarbeiterverbandes. Infolgedessen hat dieser Verband einfach einen Streik provoziert, indem nur die Wahl gelassen wurde, einen gedruckten neuen Tarifvertrag mit wesentlich erschwerenden Bedingungen zu unterzeichnen oder auf eine weitere Arbeitsleistung ihrer Kautscher zu verzichten.

So viel Behauptungen, so viel Unwahrheiten, so viel Verdrehungen. Es muß um die Sache der Arbeitgeber sehr schlecht bestellt sein, wenn ihre Berater bedenkenlos zu solchen Mitteln greifen. Da es aber in der weiteren Öffentlichkeit noch Kreise geben mag, die solchen „Erklärungen“ einen gewissen Wert beimessen, seien hier nochmals kurz die Tatsachen dargestellt. Am 1. Mai lief der Tarifvertrag ab, der zwischen dem Deutschen Transportarbeiterverband und dem Arbeitgeberverband für das Transportgewerbe im Namen der hiesigen Fuhrherren reine abgeschlossen war. Die Roll- und Speditionskautscher formulierten einen neuen Vertrag, der in verschiedenen Positionen Verbesserungen enthielt. Auf diesen Vertrag antwortete der Arbeitgeberverband in einer langen Resolution, in der er auf die ungünstige Konjunktur hinwies und behauptete, die Arbeitsbedingungen für die Roll- und Speditionskautscher seien an andern Orten wesentlich schlechter als in Hamburg; die Rollgelde könnten und dürften nicht weiter erhöht werden. Die vorgeschlagenen Verbesserungen müßte er ablehnen. Dann hieß es wortreich in der Resolution: „Unter diesen Umständen kann von den Arbeitgebern der Ortsgruppe lediglich eine Verlängerung des bestehenden Tarifvertrages auf zwei Jahre, bis Ende April 1916, gutgeheißen werden. Dieser Termin ist aus dem Grunde gewählt, weil dann gleichzeitig der Tarifvertrag für die Wochenausfuhr zum Ablauf kommen würde. Dieses Angebot versteht sich aber nur für den Fall, daß die Annahme durch den Transportarbeiterverband rechtsverbindlich spätestens bis zum 16. März erfolgt ist.“

Das war schon ein Ultimatum der Arbeitgeber. Aber noch wurde von einer Verlängerung des Tarifvertrages gesprochen. Die Versammlung der Roll- und Speditionskautscher nahm „mit Bedauern Kenntnis“ von dem ablehnenden Standpunkt der Arbeitgeber und sprach aus: „Die Versammlung vermag nicht einzusehen, weshalb der neue Entwurf nicht als Grundlage für eine Verhandlung gelten kann.“ Nachdem dann den Einwürfen der Arbeitgeber gegenüber darauf hingewiesen war, daß die Forderungen lediglich den Zeitverhältnissen entsprechen, hieß es am Ende der Entscheidung: „Die Versammlung glaubt, daß bei etwas quiem Willen und williger Einsicht in die sozialen Verhältnisse der Arbeitnehmer auf Seiten der Herren Arbeitgeber eine friedliche Regelung der Angelegenheit herbeizuführen ist, und empfiehlt aus diesem Grunde, dennoch in eine Verhandlung einzutreten.“ Der Arbeitgeberverband lehnte aber auch jetzt noch Verhandlungen ab. Es wurde in der Folge lediglich eine unverbindliche Vorproben abgegeben, die zur Folge hatte, daß sich die Kautscher in einer Versammlung bereit erklärten, die Kündigung des Vertrages zurückzuziehen, wodurch er stillschweigend ein Jahr weitergelaufen wäre. Damit wäre nun eigentlich die Sache vorläufig beigelegt und die Bahn für Verhandlungen für künftige Jahre frei gewesen. Jetzt aber erklärte der Arbeitgeberverband plötzlich, daß dieser Beschluß „zu spät“ komme. Ganz offenbar wollte man es auf einen Konflikt ankommen lassen. Zwar wurde ausgedrückt, die Lohn- und Arbeitsbedingungen sollten auch in Zukunft dem bisher geltenden Vertrag angepaßt sein, aber einen Vertrag wollte man nicht wieder abschließen. Diese Entschließung konnte keinen andern Zweck haben, als die Hände für künftige Verschlechterungen freizubekommen. Gleichzeitig wurden energische Vorbereitungen getroffen, die Arbeitsvermittlung kraft organisiert unter die Aufsicht des Arbeitgeberverbandes zu bekommen, wodurch das Vermittlungssystem des Hafenerlebensvereins und des Verbandes der Eisenindustriellen auf die Roll- und Speditionskautscher übertragen werden sollte. Bereits wurden die Vermittlungsstellen an die Kautscher ausgegeben. Jetzt handelte es sich nicht mehr um die Verlängerung des Tarifvertrages, um die Behauptung der bisher bestehenden Lohn- und Arbeitsbedingungen, jetzt handelte es sich für die Kautscher um die Abwehr eines wohl vorbereiteten Angriffs auf die Organisation. Der Gedanke der Dr. Westphal und Genossen, den Arbeitsnachweis als Kampfmittel gegen die Arbeiterschaft auszubauen, sollte verwirklicht werden. Die Empörung der Arbeiter war so allgemein, daß sie bereits am 30. April den Streik beschließen wollten. Nur dem eindringlichen Zureden der Organisationsleiter war es zuzuschreiben, daß nochmals den Arbeitgebern die Hand zum Frieden geboten wurde. Aber der Arbeitgeberverband, der eine Nachprobe um jeden Preis haben wollte, lehnte abermals Verhandlungen ab, obwohl keine Forderung der Arbeiter mehr bestand, sondern nur das Bestehende ein weiteres Jahr erhalten werden sollte. Dann erst, dem zwingenden Trieb der Selbsterhaltung folgend, beschloßen die Arbeiter mit erdrückender Mehrheit den Streik.

Nach alledem kann man ermaßen, welche Einnahme dazu gehört, von einer „Nachprobe“ des Transportarbeiterverbandes zu reden. Der Kampf im Roll- und Speditionsgewerbe hat über die Kreise der unmittelbar Beteiligten eine Bedeutung erlangt, die die Arbeiter nicht vorahnten. Doch paßt der Verlauf des Konflikts durchaus in den neuesten Scharfschadenkurs, der auf dem Wege der Arbeitsvermittlung ertreten will, was auf gleichem Wege nur unter größerem Risiko erreichbar wäre. Der gewerkschaftlichen Macht der Arbeiterschaft soll die Spitze abgebrochen werden. Im Vordergrund wird von allen Seiten an der Erreichung dieses Zieles mitgearbeitet. Der Hafenbetrieb ist vereint geht dazu über, seinerseits in den Kampf ein-

zugreifen und Arbeitswillige für die Roll- und Speditionsbetriebe zu vermitteln. Nichtsdestoweniger kann der Ausgang des Kampfes nicht zweifelhaft sein, wenn die gesamte Arbeiterschaft sich der weitläufigen Bedeutung dieses Kampfes bewußt wird.

Der Arbeitgeberverband verlegt sich in einem Schreiben vom 5. Mai auf Winkelzüge, die sich nur aus dem Verstreben erklären lassen, den Arbeitern doch noch die Schuld an dem Konflikt zuzuschreiben. Die Organisation hat demgegenüber nochmals deutlich erklärt, daß sie den bisher geltenden Vertrag ein Jahr weiter laufen lassen und für das zweite Vertragsjahr (1915/16) jederzeit in Verhandlungen eintreten will.

Mit den Arbeitswilligen hat man bisher nicht viel Glück gehabt. Die ortskundigen Kautscher lassen sich nicht ohne weiteres durch Hinbergsdienen erleben. Die Verteilung der verfügbaren Arbeitswilligen ist übrigens von besonderem Interesse. So hält der Vorsitzende des Arbeitgeberverbandes, Cornelsen, seinen Betrieb mit Arbeitswilligen einigermaßen aufrecht, während seine Verbandsmitglieder bittere Arbeitswilligenmangel leiden. Im Betrieb der Transport-Aktien-Gesellschaft, in dem sonst etwa 100 Mann arbeiten, sind fünf bis sechs nützliche Elemente befreit, die Verwirrung möglichst zu vermehren. Die Kampfesüberwacht der Kautscher hat dem auch durch die Ausreißerdienste nicht die geringste Einbuße erlitten.

Hönigsberg i. Pr. Der Streik der Holzplagarbeiter der Firma Gebr. Faltsch-Mühlendorf ist durch einen Beschluß der Streikenden beendet erklärt worden, nachdem ein neuer Tarifvertrag, welcher bis zum 1. Mai 1917 seine Gültigkeit haben soll, zum Abschluß gelangt ist. Der Streik hat volle fünf Wochen gedauert und haben die Streikenden geschlossen am 2. Mai die Arbeit wieder aufgenommen. Die Streikenden haben musterghültige Disziplin in diesem Kampfe an den Tag gelegt, kein einziger der 69 am Kampfe beteiligten Arbeiter ist zum Verräter an seinen Klassenossen geworden. Die neuen Tarifvereinbarungen werden der Arbeiterschaft nennenswerte Vorteile bringen, da durch Vereinbarung einer großen Anzahl neuer Arbeitspositionen die Möglichkeit gegeben ist, Verdienste über den regulären Stundenlohn zu erzielen. Auch sind monatlich zahlbare Mietsentzuschüßungen von 5 Mark vereinbart worden, welche im zweiten Jahre auf 6,70 Mark und im dritten Jahre auf 7,85 Mark steigen. Öffentlich gelingt es, den nächsten Tarifabschluß ohne Streit zustande zu bringen.

Hönigsberg i. Pr. Die Lohnbewegung der Holzplagarbeiter bei der Firma H. Sandmann ist beendet. Es gelang im Wege friedlicher Vereinbarungen einen neuen Tarifvertrag abzuschließen, welcher bis zum 1. Mai 1917 Gültigkeit hat. Die Arbeitslöhne erhöhen sich um 4 Prozent, die Stundenlöhne um 2 resp. 8 Pfennige.

Schramberg. Einen schönen Erfolg haben unsere seit verhältnismäßig kurzer Zeit organisierten Kollegen Fuhrleute und Vierstaber errungen. Obgleich das Organisationsgebiet in dem Schwarzwaldbereich mit seinen 11.000 Einwohnern nur ein beschränktes ist, haben sich doch eine ganz beträchtliche Anzahl Kollegen dem Verbande angeschlossen, und durch ihre Einmütigkeit konnten sie sogar die vereinigten Uhrenindustriellen und Fuhrwerksbesitzer zum Nachgeben zwingen. Nachdem unsere Forderungen bei dem Brauereibesitzer Schraibogel, dem anlichen Güterbesitzer Weinheimer und dem Baumunternehmer Storz eingereicht waren, hielten sämtliche Schramberger Fuhrwerksbesitzer eine Sitzung ab, in welcher zunächst beschlossen wurde, vom Verband die Vollmachten derjenigen zu verlangen, für welche Forderungen gestellt waren. Zugleich wurde versucht, einen Kollegen bei dem Uhrenfabrikanten Landenberger aus der Arbeit zu bringen, weil er als Vertrauensmann benannt war. Mit dem Vollmachten bezweckten die Unternehmer lediglich, die Namen der organisierten Kollegen zu erhalten, um sie dann nachregeln zu können. Selbstverständlich wurde diese Forderung unsererseits abgelehnt, und da die Arbeitgeber auf ihrem unbilligen Verlangen verharren, kam es am 27. April bei den Firmen Weinheimer und Schraibogel zum Streik. Noch am gleichen Tage wurden durch die Verbandsfunktionäre Verhandlungen mit den Arbeitgebern nachgefordert, wobei der Vorsitz der Arbeitgeber, Herr Baumeister Storz, die Ausarbeitung sämtlicher Fuhrleute androhte, wenn die Arbeit seitens der Streikenden nicht am nächsten Morgen aufgenommen würde. Bei uns löste diese Drohung nur Heiterkeit aus, wir hätten es ganz gern gesehen, wenn die Herren einmal acht Tage lang ihre Fuhrer selbst besorgen und die schwierigen Wege hätten fahren müssen. Auch einen Einigungsversuch durch den Bürgermeister in Schramberg lehnten die Herren ab, die Aussperrung unterließ aber wohlweislich. Am vierten Streiktag bequamen sich die drei Arbeitgeber endlich zu Unterhandlungen, und es kam zu einer Tarifvereinbarung mit sämtlichen Firmen. Demnach beträgt der Wochenlohn im ersten Jahre der Beschäftigten für die Fuhrleute 27 Mk., im zweiten 28 Mk., im dritten 29 Mk. und im vierten Jahre 30 Mk. Die Ueberstunden werden mit 50 Pfennige, Sonntagsfahrten mit mindestens 2 Mk. bezahlt. Bei Ueberlandfahrten wird das Mittagessen mit 1 Mk. vergütet.

Die Arbeitszeit und Pausen sind gleichfalls geregelt, ebenso der Sonntagsdienst, welcher abwechselungsweise zu geschieden hat. Für das Ausfahren von Gepäck und Ulgart am Sonntag wird 1 Mk. extra bezahlt. Mit der Gewährung von Urlaub — nach einjähriger Beschäftigungsdauer zwei Werktage und nach zweijähriger drei Tage unter Fortbezahlung des Lohnes — haben die Transportarbeiter in Schramberg vor der übrigen Arbeiterschaft einen Schritt voraus. Der Ueberwältigung von Schramberg, Herr Kommerzienrat Jungmann, macht alljährlich, trotz seines Schloßes in schönster Lage Schramberg, einmal längere Zeit Ferien. Den Tausenden von Uhrenarbeitern aber, welche den

zu bezahlen. Die Namen zu nennen, ist nicht ratsam, da diese dann noch mehr den Nachteil von dieser „Christlichen Nächstenliebe“ haben würden. Verrierbild: Wo ist der Staatsanwalt? Ein Gegenstück: Vor ein paar Jahren nahm der Kollege Studentenrot einige Moorboorer Kollegen auf, welche freiwillig ihren Beitritt erklärten, bei der Aufnahme das Beitrittsgehalt aber nicht entrichteten, sondern unter Zeugenangewandtheit erklärten, das Beitrittsgehalt und den Beitrag bei der Zahlung, welche früher durch die Vorarbeiter geschah, zu entrichten. Als nun St. am Zahltermin erschien und das Geld für die fertigmachten Bücher einfordern wollte, erklärten einige der Kollegen, sie wollten nicht bezahlen und liefen flüchtig zur Polizei, die auch flüchtig durch einen Geheimpolizisten vertreten war und St. verhaften wollte. Als dem Polizisten dann der richtige Sachverhalt mitgeteilt wurde, was die Zeugen sofort bestätigten, wurde von der Verhaftung abgesehen. Wenn hier die Kartographenkollektion des Staatsanwalts gut funktioniert hätte, wäre St. sicher auf einige Zeit der preussischen Freiheit entzogen worden. Bei dem früheren Kollegen W. Poff, jetzt Vorsteher der Christen, kostete der Beitritt letzter 2,70 M., früher 1,70 M., vielleicht infolge der teureren Fleischpreise? Wenn es den Christen im Grunde mit den Unternehmern nicht recht gelingen will, die Kollegen zum Beitritt resp. zur Zahlung der Beiträge zu zwingen, flüchtig ist der Oberchrist Linz aus Hannover da und stimmt ein Klagegeld bei den Unternehmern an, was dann die Wirkung hat, daß gleich nachher ein paar Kollegen vom Arbeitsnachweis die Legitimationskarte entzogen wird. Alles christlich, sehr christlich! Es gilt nun die Frage aufzuwerfen: Wie lange wollen die Kollegen sich solches gefallen lassen? Ein Teil der Kollegen bezahlt den Beitrag bei den Christen aus Angst vor der Entziehung der Legitimationskarte, ein Teil aber, um überhaupt bei den Unternehmern zu glänzen und nach ihrer Meinung die beste Arbeit zu haben. Alle Angst und Gleiherei hilft aber doch manchmal nichts; trotzdem kommt es vor, daß solchen Kollegen die Arbeitskarte entzogen wird. Also es hilft hier nicht die Angst, sondern die Kollegen müssen den Mut finden, sich gegen ein solches System zu wehren. Was hat die christliche Gewerkschaft denn gemacht? Kann sie davon reden, Vorteile für die Kollegen und die Allgemeinheit geschaffen zu haben? Antwort: Nein! Im Gegenteil! Die Christen haben sich nur in das Welt gelegt, was wir früher zurecht gemacht haben (bitte! gesprochen). Der Tarif, den sie mit den Unternehmern abgeschlossen haben, ist fast wörtlich von unsrem abgeschrieben und läuft bis 1917. Einige Akkordpositionen sind erhöht, diese Arbeiter kommen aber sehr wenig vor. Auch die Stundenlöhne sind erhöht, aber hier ist eben alles Akkord. Die Akkordsätze für Erz sind nicht erhöht worden, trotzdem der Lohn hierfür seit 6 Jahren derselbe geblieben ist. Diese Arbeit ist aber die Haupt- und schwerste Arbeit. Wartestunden, welche früher bezahlt werden mußten, werden jetzt nicht mehr bezahlt. Als einen Vorteil sehen es die Christen an, daß die Kollegen, die zu einem Dampfer angenommen sind, das Recht haben, andere Arbeit annehmen zu dürfen, was jeder Arbeiter, der einigermaßen selbstbewußt ist, verurteilt. Diese Bestimmung ist aber überflüssig, da die Kollegen andere Arbeit gar nicht annehmen können, da ihnen die Legitimationskarte bei der Annahme zur Arbeit abgenommen wird. Wenn die Kollegen also zu einer Arbeit angenommen sind und das Schiff kommt noch nicht oder ist noch nicht ladebereit oder es liegt etwas anderes vor, dann müssen die Kollegen warten bis Ulino, ohne auch nur einen Pfennig Vergütung dafür bezahlt zu erhalten. Ertragsvergütung für Sonntags- und Nacharbeit und sonstige Vergütungen, welche auch sogar nach dem Christentum bezahlt werden müssen, werden zum größten Teil einfach nicht bezahlt, weil die Unternehmer genau wissen, daß, wenn die Kollegen nicht zu ihrem Rechte kommen, die Christen ihnen nicht dazu verhelfen, auch Poff nicht, der früher bei uns so radikal war, daß er mit Revolver und Dolch, Bomben und Granaten das Recht von den Unternehmern holen wollte. Jetzt aufgeweckt, das Recht der Kollegen zu vertreten, antwortet derselbe Poff: „Rein, sie, ich will mit de Fingers verbrannen.“ So sehen die Erfolge der Christen aus, und da sollten die Kollegen doch wohl alle einsehen, daß es so nicht weitergehen kann. Das erkennen auch die meisten, sie müssen nur den Mut finden, sich samt und sonders frei und offen zum Deutschen Transportarbeiterverband zu bekennen, nur dann kann, dann muß es anders werden. Wo sind überhaupt die erzuultraradikale Kollegen, denen die Verwaltung, der Kollege Studentenrot, das Schiedsgericht nie radikal genug waren und die zu den betreffenden Körperschaften gehörenden Kollegen auf der Strafe mit den Worten anhielten: „Du, legg eben, wo ist woren“, und wenn es ihnen nicht genug erschien, was die Kollegen für sie herausholten: „Herre Fesse, mehr neit!“ Verrierbild: Wo sind sie? Sind denn auch diese Kollegen mit einem Male so zahm geworden? Nein, das wohl nicht. Mit knirschenden Zähnen tragen sie das Unrecht, das über sie ergeht. Kollegen! Muß es denn erst noch schlechter werden, ehe wir uns gegen solche Zustände zu wehren insstande sind? Der Beifall, den die sehr gut besuchte Versammlung seinen Ausführungen zollte, beweist, daß die Kollegen sich nicht länger von den Christen an der Nase herumführen lassen wollen, sondern daß sie es einsehen, daß nur der Deutsche Transportarbeiterverband, wie es früher geschah, ihnen zu ihrem Rechte verhelfen kann. Nachmittags tagte eine sehr gut besuchte Versammlung in Moorboor, welche sich mit derselben Tagesordnung befaßte. Alles in allem, sorgen die Kollegen dafür, daß alle dahin aufgestellt werden, daß sie sich selbst sagen: Sinein in den Deutschen Transportarbeiterverband! Nur dort werden unsere Rechte vertreten. Nur dieser Verband, weil er leistungsfähig ist mit seinen 230.000 Mitgliedern, kann uns dazu verhelfen, die Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verbessern!

Glückstadt. Unsere letzte Mitgliederversammlung beschäftigte sich zunächst mit dem Kassenbericht; nach dem Bericht stehen die Finanzen der Lokalfasse gut. Nach weiterer Detaillierung des Kassenberichts, der revidiert und für gut befunden war, ertheilte die gut besuchte Versammlung dem Kassierer Entlastung. Kollege Bibbelind gab den Vorstandsbericht und plädierte für ein regelmäßiges belebtes Versammlungsleben am Orte. Ueber den Stand und die Agitation der Heringsfänger machte derselbe befruchtende Angaben und gab der Hoffnung Ausdruck, daß es uns, dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, gelingen muß, hier menschenvürdigere Zustände herbeizuführen. Was bis jetzt an Lichtbliden und Ertragskapfen vorhanden ist oder im Mai, dem Anfang der Saison, unsern Seeleuten geboten wird, ist das Verdienst jähler beharrlicher Arbeit des Transportarbeiter-Verbands. Die Vorstandswahl ergab nachfolgendes Resultat: 1. Vorsteher Fritz Saffran, 2. Vorsteher Bibbelind, Kassierer Versuch, Weisner M. v. Vorsteher und Willy Jölsner, Kartelldelegierte H. Poffel und Bibbelind. Die Monatsversammlungen finden jeden zweiten Sonnabend abends 8 Uhr in „Stadt Altona“ bei Ellerbrook statt. Die Wahl zum Verbandstag ergab bei 33 abgegebenen Stimmen von 45 Mitgliedern sämtliche Stimmen für Kollegen Karl Weiden, Tschöke. Mit einem kräftigen Appell an die Mitglieder für rege Organisationsarbeit und Versammlungsbesuch trennte man sich.

Hamburg. Generalversammlung am 24. April. Saad verweist auf den gedruckt vorliegenden Bericht. Das erste Quartal schließt mit einem Mitgliederbestand von 34085, also einer Zunahme von 518 Kollegen, und der örtliche Kassenbestand mit einem Ueberschuß von 31.831,68 M. ab. Im Gegensatz hierzu stehen die Ausgaben für Unterstützungen, deren Höhe sich in erheblichen die Wirkungen der Krise recht deutlich zeigen. Es fanden acht Anzugsbewegungen statt, worunter eine ganze Branche, die der Fruchtarbeiter. In Anzugsbewegungen hatten wir im ersten Quartal eine, und zwar bei der Firma Väter u. Co., welche trotz Arbeitsentziehung verboten ging, da der Betrieb durch Arbeitswillige vollständig besetzt wurde. Die Zahl der Differenzen hat zugenommen. Es zeigt sich hierbei, daß die Unternehmer in den Zeiten schlechter Konjunktur versuchen, die Tarife zu durchbrechen und die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern.

Ein weiteres Zeichen der Krise ist die Zunahme der sich arbeitslos meldenden Kollegen. Es wurden unterstützt 972 Mitglieder für 20737 Tage mit 28478 Mark 95 Pfennigen. Nachdem Rechner die Resultate der Wahlen der verschiedenen Krankenkassen befragt, machte derselbe die Mitglieder der Kaufmännischen Ortskasse ganz besonders auf ihre Pflicht aufmerksam, da es von der Anwesenheit eines jeden Delegierten abhängt, welche Beschlüsse in der betreffenden Versammlung gefaßt werden.

Die Beteiligung an der Verbandstagswahl war eine so schlechte, wie es noch nie der Fall gewesen. Es haben, mit Einschluß der Seeleute, die in einer Sektionsversammlung geteilt, sich im ganzen 2332 Mitglieder an der Wahl beteiligt, also rund 1100 weniger als das letzte Mal vor zwei Jahren. Hierbei wurden 20 Proz. ungültige Stimmzettel abgegeben.

Zum Kassenbericht machte Thormann ebenfalls auf den gedruckt vorliegenden Bericht aufmerksam, dabei einige Erläuterungen geltend.

Den Bericht des Arbeitsnachweises gibt Sachau. Es melden sich im ganzen arbeitslos 2917 Kollegen mit 26588 Tagen. Bei 1 wurden 252 Stellen für 1st und 2290 zur Ausschüsse an 9135 Tagen, während 34 Stellen nicht besetzt werden konnten. Bischof trägt an, wie es komme, daß im Bericht eine Differenz mit dem „Harbur-er Kassenrat“ als erfolglos bezeichnet werden mußte. Die Beteiligung an der Verbandstagswahl sei eine so schlechte gewesen, weil die Ertragsmarken verlangt wurden. Auch sei es nicht allen Mitgliedern möglich gewesen, an der Wahl teilzunehmen.

Nachdem noch Sterb, Seins, Ehlmann, Dreuer und Förster zur Wahl gesprochen, stellte Saad und Thormann einiges richtig, und wird darauf der von Sterb gestellte Dechargeantrag einstimmig beschlossen.

Zur Maisfeier macht Saad auf den von den Delegierten der Landesorganisation und des Gewerkschaftsrates gefaßten Beschluß aufmerksam und ersucht um rege Beteiligung an derselben.

Hillers führte aus, daß die Maisfeier schon seit Jahren ein Schmerzenskind sei. Die Partei propagierte diese, und die Gewerkschaften müssen sie zur Durchführung bringen. Rechner ersucht um rege Beteiligung, jedenfalls müssen alle Mitglieder, denen es ohne wirtschaftliche Schädigung möglich sei, an der Maisfeier teilnehmen.

Wahl ist der Meinung, daß die Maisfeier noch recht lange bestehen wird. Von der Erringung des Achtfundentages lassen wir uns aber auf keinen Fall abbringen.

Nachdem noch die Kollegen Leiber, Thälmann und Förster im Sinne der guten Beteiligung gesprochen, wird ein Beschluß gefaßt, der alle Kollegen, denen es möglich ist, sich ohne wirtschaftliche Schädigung an der Maisfeier zu beteiligen, auffordert, dieses zu tun. Die vorgeschlagenen Kontrollstellen werden angenommen, gleichfalls, daß nur derjenige Unterstützung erhalten kann, der sich zur Kontrolle gemeldet hat.

Die Änderung des Funktionsreglements, nach welcher die Sektionsleitungen der Sektionen mit über 10.000 Mitglieder aus 9 Mitgliedern bestehen sollen, wird einstimmig beschlossen, und erfolgt darauf Schluß der nun mäßig besuchten Versammlung.

Sannover. Die hiesige Verwaltungsstelle hielt am 30. April ihre ordentliche Generalversammlung für das erste Quartal ab. Im Geschäftsbericht konnte besonders hervorgehoben werden, daß es im ersten Quartal möglich war, zwei Tarifverträge abzuschließen, die für die Kollegen wesentliche Verbesserungen und vor allen Dingen die Regelung des ganzen Arbeitsverhält-

nisses auf zwei Jahre brachten. Auf der andern Seite konnte durch die Zahl der Veranlassungen bewiesen werden, daß alles getan wurde, um die indifferenteren Kollegen für die Organisation zu gewinnen und die wirtschaftlichen Verhältnisse zu verbessern. Abgehalten wurden 68 Sitzungen und Versammlungen. Erwähnt werden müsse aber, daß besonders in der diesmaligen Berichtsperiode unsere Kollegen schwer unter der Wirtschaftskrise zu leiden hatten. Folgende Zahlen beweisen dies: Arbeitslos waren 96 Kollegen, die eine Unterstützung von 1344,65 M. erhielten, krank melbten sich 104 Kollegen, denen eine Unterstützung von 1894,95 M. gezahlt wurde. In Prozenten ausgedrückt, heißt das, daß im ersten Quartal 16 Prozent der Mitglieder krank und arbeitslos waren. Die Kasse bilanzierte in Einnahme und Ausgabe mit 8871,30 M. Die gezahlten Unterstützungen verteilen sich folgendermaßen: Für Erwerbslosenunterstützung a) an Arbeitslose 1344,65 M., b) an Kranke 1894,95 M., für Notfallunterstützung 120 M., für Rechtschutz 162,50 M., zusammen 3522,10 M. Nach langer, ausgiebiger Diskussion, die sich um die Berechnung des Gehalts für den Kollegen Weidner drehte, wurde die nachgesuchte Entlastung einstimmig erteilt. Der vorerwähnte Zeit wegen wurde der Punkt „Erweiterungsplan des Gewerkschaftshauses“ von der Tagesordnung abgeseht. Nachdem noch mitgeteilt, daß die Kollegen Engelhardt und Weidner als Delegierte für Pöln gewählt sind und daß unser Bureau von der zweiten in die dritte Etage verlegt sei, war Schluß.

Silbesheim. Am 25. April tagte unsere Quartalsversammlung von 1914. Kassenbestand vom vorigen Quartal 696,25 M., Einnahmen 2303,10 M., Ausgaben 1527,68 M.; es verbleibt somit ein Kassenbestand von 775,42 M. Kollegen! Der Verband steht in allen auch treffenden Vorfällen hinter euch. Es gilt, mit der Ortsverwaltung Hand in Hand zu arbeiten, damit wir noch in diesem Jahre die uns fernstehenden gewinnen. Desto eher können wir auch an eine durchgreifende Lohnbewegung denken.

Leipzig. Quartalsversammlung am 24. April. Nach einem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag des Genossen Seger über „Streifzüge durchs Dollarland“ erstattete der Bevollmächtigte den Geschäftsbericht.

Als dessen Ausführungen ging hervor, daß im ersten Quartal fünf Lohnbewegungen, darunter ein Streik, geführt wurden. In den Lohnbewegungen, die sich auf 114 Betriebe verteilten, waren 894 Betriebskollegen beteiligt. Von den Bewegungen endeten vier erfolgreich und eine erfolglos. Erreicht wurde für 700 Beteiligte ein wöchentliches Mehrlohn von 793 M., und für 36 Personen eine wöchentliche Arbeitszeiterhöhung von 136 Stunden, außerdem wurden für 137 Personen noch sonstige Vorteile, wie Bezahlung der Ueberstunden, Sonn- und Feiertagsarbeit, Verbesserungen der Loungerbetten und Verlängerung der Ferien erzielt. Tarifverträge wurden drei vereinbart. In vier Fällen waren 16 Kollegen an Lohnbewegungen anderer Gewerkschaften beteiligt. Arbeitslos waren im Quartal 1161 Mitglieder. Diese waren gezwungen, 26709 Tage zu feiern. Gegenüber dem gleichen Quartal des Vorjahres ist die Zahl der Arbeitslosen um 309 gestiegen, und das Mehr der unfreiwillig gefeierten Tage betrug 8834. Am Quartalsfluß waren 68 Arbeitslose vorhanden. Im Arbeitsnachweis wurden 220 Stellen gemeldet, von denen 156 besetzt werden konnten. Bei den besetzten Stellen betrug der Durchschnittslohn 28 35 M., wöchentlich und die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit 9,2 Stunden. Von den erkrankten Mitgliedern bezogen 658 Unterstützung. Die Ausgabe für Erwerbslosenunterstützung betrug 30 592,71 M. Insgesamt wurden für die verschiedenen Arten von Unterstützungen die Summe von 37 420 06 M. ausbezahlt. Der Agitation dienten 92 Versammlungen und 126 Betriebsbesprechungen und Sitzungen. In 27 Fällen machten sich mündliche Verhandlungen mit Unternehmern nötig. Eingaben an die Behörden erfolgten sieben darunter je eine an das Polizei- und Gewerbeamt, die sich mit den Zuständen in dem Schmirrbüchischen Fuhrbetrieb beschäftigte, wo für 42 Personen nur ein Abort zur Verfügung steht und die Unfallverhütungsvorschriften in keiner Weise beachtet werden. Von dem Polizeiamt ging uns die Mitteilung zu, daß der Fuhrwerksbesitzer Schmirrbüsch zur Instandsetzung seiner Wagen aufgefordert worden sei. Das Gewerbeamt weist in seinem Antwortschreiben darauf hin, daß der Abort einen sauberen Einbruch mache. (?) Bei der Anzahl der ihn benutzenden Personen ist dem Fuhrwerksbesitzer Schmirrbüsch aber aufgegeben worden, binnen 14 Tagen noch ein Abort herzustellen.

Der schriftliche Verleih war ein recht umfangreicher. Posteingänge waren 818 zu verzichnen. An Postausgängen mußten 5751 erledigt werden. Schriftstücke für Mitglieder wurden 137 angestrichelt, außerdem gelangten noch eine große Anzahl von Zirkularen durch die Funktioneure zum Versand. Die Mitgliederzunahme beträgt 425, so daß am Quartalsfluß unsere Verwaltungsstelle 8801 Mitglieder zählte, darunter 6 sind 466 weibliche und 235 zu endliche Mitglieder.

Nachdem das Ansehen von 10 verstorbenen Mitgliedern in üblicher Weise gelehrt worden war, erstattete der Kassierer den Kassenbericht. Einer Einnahme von 111.831,99 M. steht eine Ausgabe von 50.045,89 M. gegenüber, so daß am Quartalsfluß ein Lokalfassenbestand von 61.786,10 M. verbleibt. Im Gürtlingsfeldern wurden vertrieben 899,25 M. Der Marktmettag erreichte die Höhe von 107.898 Stück, darunter befinden sich 98.623 Betragsmarken. Auf Antrag erhielten 359 Mitglieder 2505 Betragsmarken erlassen. Der Hauptkasse wurden 37.555,54 M. überreicht. Der Obmann der Bezirksleitung erstattete kurz Bericht, worauf der Antrag der Revisionskommission, dem Kassierer Decharge zu erteilen, einstimmig angenommen wird.

Unter „Gewerkschafts-Kasse“ gibt der Bevollmächtigte eine Erklärung der Ortsverwaltung ab, durch welche der Streikfall Kemlich-West als erledigt betrachtet wird.

