gleiterscheinungen des Subventionsunwesens, die für die Gewerkschaft eher alles andere denn angenehm sind. Italien zahlte 1912 an vier Mittelmeergruppen 19,05 Millionen Lire Unterstützung. Billiger kam die Regierung nicht weg, da viele Reedereien eine geringere Unterstützung ablehnten. Der Erfolg? Vom 1. Juli 1912 ab wollte die Regierung auf zehn Jahre einen jährlichen Kohlentransport von 700 000 Tonnen zu 8,5 Lire die Tonne nebst 300 000 Lire jährlicher Subvention vergeben. Im Jahre 1913 lag noch keine Bewerbung vor. Erschwerend wirkt vielleicht daß die Reederei sich verpflichten muß, acht neue Schiffe von 5000 bis 6000 Tonnen und 9 Meilen Geschwindigkeit zu bauen. Italien zahlt seit 1911 ebenfalls Schiffbauprämien (1912 = 6,2 Millionen Lire), die aber im Gegensatz zu Frankreich (wo doch wenigstens gebaut wird) wirkungslos bleibt.

Oesterreich-Ungarn erhöhte am 1. September 1912 auf die Dauer von zehn Jahren die Subvention. Der Oesterreichische Lloyd erhält 12,0 Millionen Kronen und Rückzahlung von Suezkanalgebühren, die z. B. für die Fiume anlaufenden Schiffe 800 000 Kronen betragen. Die ungarische „Adria" erhält nach den neuen Gesetzesvorlagen 4,6 Millionen (außerdem für eine La Plata-Linie 96 000, für eine geplante Fiume-New York-Linie 600 000 Kronen), die Ungarische See- und Flußschiffahrtsgesellschaft 1,8 Millionen, die Levante-Schiffahrtsgesellschaft 1,6 Millionen und die Ungarisch-Kroatische Schiffahrtsgesellschaft 2,775 Millionen Kronen. Die „Adria" und „Levante" erhalten auch noch Schiffbauprämien von 20 Kronen die Tonne und 15 Kronen die Pferdestärke.

Norwegen hat die viertgrößte Flotte. Zur Förderung überseeischer Linien und der Küstenfahrt bewilligte die Regierung für 1912/1913 insgesamt 1,9 Millionen Kronen. Außerdem soll eine neue norwegische Amerika-Linie bis zum 30. Juni 1915 mit 1 000 000 Kronen unterstützt werden.

Schweden gewährt „Vorschüsse": 1911 betrugen sie 1,08 Millionen, 1912 immer erst 1,4 Millionen, 1913 dagegen schon 3,5 Millionen Kronen. An Subvention erhalten Linien nach Ostasien, La Plata, Australien, Mexiko usw. 775 000 Kronen, worin auch die Suezkanal-Gebührrückerstattung enthalten ist. Auch der schwedischen Amerikalinie, für die seit Jahren in Schweden und Nordamerika das Kapital von 10 Millionen Kronen gesammelt wird, werden Subventionen in Aussicht gestellt.

Das „heilige" Rußland darf natürlich nicht fehlen bei einer Sache, wo es ohne Mühe und ehrliche Arbeit Geld zu verdienen gibt. Im Jahre 1912 wurden 5¼ Millionen Rubel Unterstützung gezahlt. Die Flotte stieg von 506 000 Tonnen im Jahre 1907 auf 531 000 im Jahre 1912. Dabei werden Schiffbauprämien von 65 bis 105 Rubel die Tonne und 35 Rubel die Pferdestärke gewährt. Nach einem Ende 1913 vom Ministerium für Handel und Industrie fertiggestellten Projekt sollen in Zukunft weitere Routen subventioniert werden und zwar mit 6 Kopeken für 100 Tons-Meilen. Die Ausgabe wird sich wahrscheinlich auf 1 Million Rubel belaufen. Nach neueren Meldungen beabsichtigt die russische Regierung, den Auswandererstrom über einen russischen Ostseehafen zu lenken und ihn durch russische Schiffe zu bewältigen. Auch dieser Plan wird sich — wenn überhaupt — so nur durch große Summen Regierungsgelder bewerkstelligen lassen.

Auch das krampfhaft „Entwicklung" mimende Japan fehlt nicht in dem Reigen der subventionspendenden Staaten. In den letzten zehn Jahren steigerte das Land seinen Anteil an der Weltdampferflotte von 2,2 auf 3,6 Prozent und ist damit Frankreich und Norwegen außerordentlich nahe gerückt. Nach folgender Aufstellung in der „Hansa" kann Japans Schiffahrt ohne Unterstützung überhaupt nicht existieren. Es hatten

Jahr	Gesellschaften	Nettogewinn in Millionen Yen	Subventionen in Millionen Yen
1906	11	4,0	4,9
1907	14	4,5	8,4
1908	15	3,8	8,6
1909	17	4,2	11,0
1910	20	7,7	11,6
1911	20	8,6	12,2

Die meisten Reedereien konnten keine Dividenden verteilen. Im Jahre 1912 liefen 58 000 Tonnen vom Stapel, obwohl die im Auslande gebauten Schiffe hohe Abgaben zahlen müssen.

Das starke England hat sich von dem Unfug mit den Steuergroschen nicht freihalten können. Die englische Schiffahrt wird mit etwa 34 bis 36 Millionen Mark unterstützt, wozu noch Hergabe von Baugeldern gegen geringe Verzinsung kommt sowie eine 2½ prozentige Zinsgarantie auf das Kapital, das in den neuen Ozeanriesen steckt. Die Cunard-Line erhält insgesamt 7,6 Millionen Mark. Für die Route, die dem Norddeutschen Lloyd mit 1,9 Millionen Mark subventioniert wird, erhält die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 2,9 Millionen und die Oriental-Line 3,5 Millionen Mark. (Allerdings expediert der Lloyd monatlich, die englischen Linien vierzehntäglich.)

Außer diesen Staaten subventionieren Spanien (12 bis 15 Millionen Mark), Portugal (soll neu festgesetzt werden, früher 200 000 Mk.), Belgien (250 000 Mark), Dänemark (620 000 Mark), Niederlande (3¾ Millionen Mark), Vereinigte Staaten von Nordamerika (6,5 Millionen Mark), Mexiko (300 000 Mark), Chile (1 bis 1¼ Millionen Mark), Aegypten (250 000 Mark), Brasilien (5,5 Millionen Mark) usw. Brasilien hat trübe Erfahrung mit dem Protektionssystem gemacht. Die Republik mußte die Brazil-Linie aufkaufen und kann sie jetzt nicht wieder loswerden.

Die letzten im Ramsch genannten Subventionen haben weder Anspruch auf Richtigkeit noch Vollständigkeit. Wir geben sie aus einer amerikanischen Statistik, die bekanntlich sehr selten zuverlässig sind.

Mit Ausnahme von England, das in Gewährung von Unterstützungen eine glückliche Hand zu haben scheint, haben alle andern Staaten Ursache, recht wenig über ihre Subventionspolitik zu reden. Auch die deutsche Linie muß nun die künstlich belebte Konkurrenz gegen die englischen Linien einstellen. Aber wenn die bürgerlichen Reichstagsabgeordneten beabsichtigen, aus „nationalen Gründen" aus den Taschen der Steuerzahler Jagdgründe zu machen, damit die Verbindung mit dem „Deutschtum" in Australien nicht unterbrochen wird, so ist darauf zu verweisen, daß die bestehenden Frachtdampferverbindungen allen Anforderungen gerecht werden. Von Hamburg (Deutsche Austral-Linie) und Bremen (Norddeutscher Lloyd) werden bei wöchentlicher Expedition regelmäßige Linien nach Australien unterhalten. Und zwar sollen die Dampfer dieser Linien nach dem Urteil von Fachleuten die englischen Frachtdampfer teilweise bedeutend überragen.

Die „nationalen Gründe" decken also nur wieder einmal die Geschäfte der bürgerlichen Parteien und ihrer Auftraggeber.

Im Sonnengold.

Von Max Barthel.

Durchs bleiche Fenster wunderhold
fließt eine Woge Sonnengold.

Im lärmdurchwühlten Arbeitsraum
erschien des Lichtes goldner Traum
in reichen, lebensfrohen Wogen
und ist dann weltenwärts gezogen.

Doch mit dem frohen Sonnenschein
zog in die dunklen Herzen ein
der Glaube an ein kommend Licht,
das in das graue Elend flicht
mit bunter Farbe Seligkeiten
und Segensonne neuer Zeiten!

Scheu floh der Lebenssonnenschein . . .
Das schrille Lied von Leid und Pein
durchhöhnt den finstern Arbeitssaal —
O, käm' ein neuer Sonnenstrahl,
zu scheuchen aus den armen Herzen
die Qualen ungestillter Schmerzen!

Nur Mut, nur Mut! In kurzer Zeit
kommt Sonnengold, drum seid bereit
und zaget nicht und zittert nicht
und glaubet an das Zukunftslicht!
Das wird das alte Elend brechen
und zu uns Armen liebend sprechen:

Ich bin das Heil! nun kommt und wollt
und stellt euch kühn ins Sonnengold!
Nach Himmelsstürmern ruft die Zeit!
Mein Arbeitsvolk: Glückseligkeit
und Sonne reift an allen Enden,
genug, um allen Heil zu spenden!

Nun wählt . . . Ihr Volk, seid eins und wollt
und reckt euch kühn im Sonnengold!

Zur Lohnbewegung im Transportgewerbe des Wuppertales.

Nicht gerade unter besonders günstigen Wirtschaftsverhältnissen sahen sich die Transportarbeiter in den beiden Wuppertädten Elberfeld und Barmen veranlaßt, in eine Lohnbewegung einzutreten und daher zum Kampfe zu rüsten. Das Wirtschaftsleben des Wuppertales wird fast allgemein beeinflußt durch eine ausgedehnte Textilindustrie. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der in dieser Industrie beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen lassen noch sehr viel zu wünschen übrig und haben dieselben unter der herrschenden Krise am schwersten zu leiden gehabt. Aber auch im Baugewerbe sieht es recht traurig aus. Die Wirtschaftskrise in der Textilindustrie blieb nicht ohne Einfluß auf das Speditionsgewerbe, während anderseits durch die Untätigkeit im Baugewerbe unsere Kollegen der Schwerfuhrwerke betroffen wurden. Die hierdurch entstandene Arbeitslosigkeit in unserm Berufe während des letzten Winters trat insofern recht bemerkbar in die Erscheinung, als die Summe der Arbeitslosenunterstützung im 4. Quartal 1913 fast an die für das ganze Jahr 1912 gezahlte heranreichte. Auch für das 1. Quartal 1914 zeigte sich eine kaum bemerkbare Besserung.

Wenn es trotzdem möglich war, unter Beobachtung der obigen Umstände für unsere Berufskollegen im Transportgewerbe recht beachtenswerte Erfolge ohne Arbeitseinstellung zu erzielen, so dürfte das in erster Linie darauf zurückzuführen sein, daß die Kollegen in allen Betriebsbesprechungen und Versammlungen seit Monaten auf den Ablauf der Vereinbarungen hingewiesen und sie dabei nicht im unklaren gelassen wurden, daß es eine der ungünstigsten Wirtschaftsepochen sein wird, während welcher die Vereinbarungen ablaufen. Und der stete Hinweis in den Versammlungen, daß gerade während der Zeiten eines wirtschaftlichen Niederganges die organisierten Arbeiter darauf bedacht sein müssen, ihre Organisation zu stärken, und nicht wie es leider vielfach geschieht, daß sie bei eintretendem Arbeitsmangel der Organisation den Rücken kehren, um dadurch eine Schwächung ihrer Position herbeizuführen, wodurch sich ihre Lage noch trostloser gestaltet, ist nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen. In allen Betrieben setzte eine lebhafte Werbearbeit ein, so daß von den in Betracht kommenden 7—800 Transportarbeitern fast 90 Prozent in unserem Verbande organisiert sind.

Seit dem 12. Mai 1911 waren die Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe durch eine Vereinbarung der Arbeitgeber und Arbeitnehmer geregelt. Diese Vereinbarung hatte Gültigkeit bis zum 11. Mai 1914. Am 5. April wurde in zwei öffentlichen Versammlungen hierzu Stellung genommen und beschlossen, neue Forderungen den Arbeitgebern zu unterbreiten. Die Leitung des Verbandes wurde beauftragt, den in diesen Versammlungen diskutierten Tarifvertragsentwurf den Unternehmern der Fuhr- und Speditionsbetriebe zuzustellen. Dies geschah am 9. April und wurden sämtliche Unternehmer gebeten, sich bis zum 20. April zu äußern, ob sie geneigt sind über den eingereichten Entwurf mit uns zu verhandeln. Zu bemerken ist noch, daß die Unternehmer des Transportgewerbes in den beiden Städten zum großen Teil Mitglieder des Arbeitgeberverbandes, der Vereinigung der Fuhrwerksbesitzer und Güterverlader des Wuppertales sind. Von dem Vorsitzenden dieser Vereinigung erhielt die Verbandsleitung dann auch am 15. April ein Schreiben, worin lediglich mitgeteilt wurde, daß sie bis Ende der nächsten Woche auf die Angelegenheit zurückkommen werden. Es mußte jedoch auffallen, daß bereits am Tage nach Eingang dieses Schreibens sich die Unternehmer in einem Rundschreiben an ihre Kundschaft wandten, worin diese ersucht wird, sich rechtzeitig mit Materialien zu versehen, da der von uns eingereichte Entwurf maßlos hohe Forderungen enthalte, die zu bewilligen sie nicht in der Lage wären, sie stellten also bereits den Streik in Aussicht. Es zeigte sich denn auch bald, daß auf den Bahnhöfen eine fieberhafte Tätigkeit einsetzte, insbesondere war man bestrebt, den Fabriken soviel als möglich Kohlen anzufahren. Endlich am 28. April erhielten wir auf telephonische Anfrage bei dem Vorsitzenden des Arbeitgeberverbandes die Mitteilung, daß ihre Vereinigung beschlossen habe, mit uns zu verhandeln, jedoch nur auf Grundlage der alten Vereinbarungen. Eine Rückäußerung unsererseits erbat man sich bis zum 30. April. Die Art der bisherigen Erledigung dieser Angelegenheit durch die Arbeitgeber zeugte also nicht gerade von einer besonderen Friedensliebe. Nichtsdestoweniger teilten wir der Vereinigung mit, daß wir zu Verhandlungen auch auf der Grundlage der bisherigen Vereinbarungen bereit sind und wurden diese nunmehr alsbald in die Wege geleitet. Nach einer persönlichen Aussprache mit dem Vorsitzenden der Vereinigung wurde gewünscht, daß die Verhandlungen unter Leitung eines unparteiischen Vorsitzenden stattfinden sollten und einigte man sich auf den Herrn Oberbürgermeister Dr. Hartmann, Barmen, dem wir für seine mühevolle und objektive Leitung unseren Dank abstatten.

Nach der bisherigen Vereinbarung betrug die tägliche Arbeitszeit im Sommerhalbjahr 12 und im Winterhalbjahr 11 Stunden. In diese Arbeitszeit fielen Pausen in einer Gesamtdauer von 2 Stunden. Nach dem neuen Tarif sollte die Arbeitszeit um eine Stunde verkürzt und die Mittagspause um eine halbe Stunde verlängert werden. Der Mindestlohn betrug im letzten Jahre der Vereinbarung 27,50 Mk. Außer diesem Mindestlohn war aber noch ein sogenannter Einstellungslohn für neueintretende Leute vorgesehen, der auf 25 Mk. pro Woche festgesetzt war und erst nach halbjähriger Tätigkeit im Betriebe auf den jeweiligen Mindestwochenlohn stieg. Fuhrleute oder Arbeiter, die nun aus irgend einem Grunde ihre Stelle wechselten und bei einer anderen Firma eintraten, in der alten Stellung aber im Genuß des Höchstlohnes von 27,50 Mk. waren, mußten dennoch bei der neuen Firma wieder mit 25 Mk. anfangen, und erst nach einem halben Jahre erhielten sie den bisherigen Mindestlohn von 27,50 Mk. Es ist daher nur zu begreiflich, daß unter den Transportarbeitern ein allgemeiner Unwille gegen ein solches System erzeugt wurde und sie ein lebhaftes Interesse daran hatten, daß die Einstellungslöhne in dieser Form unter allen Umständen beseitigt werden. Nach dem eingereichten Entwurf sollte der Wochenlohn 30 Mk. betragen und im nächsten Jahre auf 31 Mk. steigen. In den reinen Speditionsbetrieben sollte der Wochenlohn in diesem Jahre 32 Mk. und im nächsten Jahre 33 Mk. betragen. Für Möbelpacker und Handwerker war ein Wochenlohn von 33 resp. 34 Mk. vorgesehen. Außerdem die Erhöhung der Sätze für Ueberstunden von 50 auf 75 Pf., Bezahlung der Sonntags-Dienste mit 2 Mk. und sonstige Arbeiten an Sonn- und Feiertagen wie Sprengwagen fahren usw. mit 6 Mk. pro Tag, für Mittags durcharbeiten 1,50 anstatt wie bisher 1 Mk.; ferner Sommerurlaub und sonstige Bestimmungen, die einen Lohnabzug ausschließen sollten, wie bei der Teilnahme an Wahlen, Kontrollversammlungen, Geburts- und Todesfallanzeigen usw.

Auch der Tarif für die Ablader sah eine allgemeine Steigerung um 10 bis 20 Prozent vor.

Die Verhandlungen, die am Freitag, den 1. Mai, im Barmer Rathause ihren Anfang nahmen, zeigten zuerst auch, daß die Arbeitgeber nicht willens waren, nennenswerte Zugeständnisse zu machen. Erst bei den Samstagsverhandlungen wurde seitens der Arbeitgeber ein Vorschlag bezüglich der Löhne unterbreitet. Danach sollte der Mindestlohn 28 Mk. pro Woche betragen, steigend alle zwei Jahre um weitere 50 Pf., mit einer Tarifdauer von 5 Jahren. Ein Vermittlungsvorschlag

A. E. G. Konzern. (9 Betriebe.)

Organisationen	Stimmen	Anzahl d. Vertr.	
Freie Gewerkschaften	346	2	582 Stimmen
Beamten	231	1	

A. E. G. Hennigsdorf

gewählt 1 Vertreter der freien Gewerkschaften mit ..... 140 Stimmen

Gesamtresultat:

Abgegebene Stimmen	25 581		
Freie Gewerkschaften	19 938	=	40 Vertreter
Gelben	3 500	=	7 „
Beamten, Christliche, Polnische Berufsvereinigung, Hirsche	1 655	=	3 „

Die gelben Drahtzieher hatten zu den Wahlen alles aufgeboten, um das Resultat möglichst zu ihren Gunsten zu gestalten. Dieses um so mehr, da sie bei jeder Gelegenheit damit prahlten, daß bereits die Hälfte der A. E. G.-Arbeiter Mitglieder in ihren Vereinen sei. Das Wahlergebnis zeigt aber, daß dies nicht der Fall sein kann, denn die übergroße Zahl der Wahlberechtigten haben für die Listen der freien Gewerkschaften gestimmt. Und das ist auch gut so. Wäre das Verhältnis ein anderes, so würden die Nachteile für die Versicherten und Kranken sicher nicht ausbleiben. Durch das kraftvolle Eintreten sind manche drohende Gefahren bis auf weiteres abgewehrt.

Besonders anerkennenswert haben die Arbeiter und Arbeiterinnen vom Glühlampenwerk sich benommen. Diese Abteilung setzt sich hauptsächlich aus Arbeiterinnen zusammen und ist das männliche Element nur ganz verschwindend vorhanden. Durch den ausgeübten Druck und Terrorismus der Betriebsleitung besteht diese Abteilung fast völlig aus Gelben. Aus dem Resultat geht aber hervor, daß eine Neigung zu den freien Gewerkschaftern auch hier in starkem Maße besteht. Als der Herr Betriebsleiter Gallus das Stimmenverhältnis seiner Abteilung erfuhr, soll er den Ausruf getan haben: „Da kann man doch verzweifeln. Nach außen sind die Leute gelb um im Innern bleiben sie trotz allen Anstrengungen doch rot!"

Hoffen wir, daß es in Zukunft noch anders wird. Nicht nur im Innern soll die Anschauung rot sein, sondern offen auch nach außen hin in kraftvolle Erscheinung treten. Darum vorwärts! Ihr seid auf dem besten Wege.

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer

Welcher Kleiderjude steckt dahinter? Der „Fuhrhalter" brachte folgende Notiz:

„Graue Uniformen für die Berliner Droschkenchauffeure. Wie wir hören, schweben auf dem Berliner Polizeipräsidium gegenwärtig Verhandlungen wegen Abänderung der blauen Uniformen der Droschkenchauffeure. Der blaue Stoff hat sich bisher nicht so bewährt, wie man erwartete und ist gegen Staub und Regen ziemlich empfindlich. In den Kreisen der Droschkenbesitzer und Chauffeure ist daher der Wunsch nach Einführung von grauen Uniformen rege geworden. Es sind deshalb Vorstellungen bei den maßgebenden Behörden gemacht worden, um eine Umwandlung der Bekleidung herbeizuführen. Nach dem Muster der Münchener Droschkenführer sollen die Fahrer Litewka, Hose, Mütze und Mantel aus dunkelgrauem Stoff erhalten."

Da der „Fuhrhalter" sich von Windbeuteleien freizuhalten pflegt, erregte die Notiz unser Staunen. Bei den großen Ausgaben, die eine neue Kleiderordnung den Chauffeuren bringt, war es von vornherein unwahrscheinlich, daß diese Wünsche geäußert haben sollten, die auch nur entfernt solche Deutung zulassen, wie sie im „Fuhrhalter" Ausdruck gefunden haben. Trotz angestrengten Suchens fanden wir keinen Droschkenchauffeur, der auch nur das leiseste Verlangen nach einer Uniformänderung hätte. Wir hielten es deshalb für notwendig, im Polizeipräsidium Erkundigungen über die „schwebenden Verhandlungen" einzuziehen. Dort wurde uns mit wünschenswerter Deutlichkeit gesagt, daß weder „Verhandlungen schweben", noch daß eine Uniformänderung der Droschkenchauffeure im Bereich der Erlaßtätigkeit des Präsidenten gezogen wird. — Wahrscheinlich ist der „Fuhrhalter" dem Schwindel irgend eines Kleiderjuden zum Opfer gefallen. Vielleicht auch nur den Hintermännern des Kleiderjuden. Wo die sitzen, ist unschwer zu erraten.

Der Berliner elektrische Droschkenbetrieb hat sich die Farbenfreiheit wiedererobert. Jagow hat gestattet, daß die elektrischen Autos in Zukunft hellblau oder hellgrün oder hellrot gestrichen werden dürfen. Endlich ein Erfolg.

Ein nächtlicher Automobilunfall auf der Landstraße. (Urteil des Reichsgerichts vom 12. Mai 1914.) Wie wertvoll für die Vermeidung von Unfällen bei nächtlichen Automobilfahrten eine ausreichende Beleuchtung des Kraftwagens ist, zeigt folgender jetzt vom 2. Strafsenat des Reichsgerichts entschiedene Fall:

Der städtische Oberkontrolleur Erich Koch aus Berlin führte in seinem eigenen Klein-Auto am 8. Oktober 1913 um ½9 Uhr abends als Selbstfahrer eine Automobiltour in die weitere Umgebung von Berlin aus, bei welcher er auch eine Landstraße in der Nähe von Schildow auf eine längere Strecke hin zu benutzen hatte. Seine Begleiter waren der Beamte W. und ein Fräulein Else Neumann. W., der den Wagen schon kannte, hielt sich vorsichtig bei der Fahrt an den seitlichen Griffen fest; Fräulein Neumann aber, die sich wegen der Kälte mehrere Tücher um den Oberkörper geschlungen hatte, konnte die Arme nicht frei bekommen und entbehrte daher eines festen Halts. Der Wagen, der mit zwei hellbrennenden Azetylenlaternen und zwei Scheinwerfern beleuchtet war, fuhr im 25-Kilometer-Tempo. Koch minderte diese Geschwindigkeit auch nicht, als der rechte Scheinwerfer plötzlich erlosch und daher die rechte Seite der schmalen Straße plötzlich ins Dunkel versank. Infolgedessen übersah Koch einen zur Rechten liegenden großen Schotterhaufen und fuhr mit solcher Wucht auf das Hindernis auf, daß Fräulein Neumann, die sich nicht festgehalten hatte, herausstürzte und das Genick brach. Gleich darauf trat ihr Tod ein. Dem Koch und dem W. ist nichts zugestoßen. Die Schuld an dem Unfall wurde der unvorsichtigen Fahrweise des Koch beigemessen. Das Landgericht Berlin III hat ihn daher am 19. Februar 1914 wegen fahrlässiger Tötung zu zwei Wochen Gefängnis verurteilt aus folgenden Gründen:

Der Unfall ist auf das Auffahren des Automobils auf den Schotterhaufen zurückzuführen. Dieses kam daher, daß Koch bei ungenügender Beleuchtung zu schnell gefahren ist. Koch hat gemerkt und gewußt, daß der rechte Scheinwerfer während der Fahrt erloschen war. Als erfahrener Automobilist hätte er daher die Pflicht gehabt, entweder zu halten und den Scheinwerfer wieder zu entzünden oder in mäßiger Geschwindigkeit, die ihm erlaubte, vor plötzlich auftauchenden Hindernissen rechtzeitig zu halten, weiter zu fahren. Keinesfalls aber durfte er bei einer ungenügenden Beleuchtung, die ihm nicht die ausreichende Beobachtung der rechten Straßenseite gestattete, mit der früheren, verhältnismäßig hohen Geschwindigkeit weiterfahren. Einwandfrei steht fest, daß die Leuchtkraft des linken Scheinwerfers und der Azetylenlaternen nicht ausreichte, um die rechte Straßenseite zu beleuchten. Somit hat Koch fahrlässig gehandelt, indem er die Fahrt in einem Tempo fortgesetzt hat, bei welcher ein rechtzeitiges Halten vor Hindernissen nicht mehr möglich war. Koch hätte bei Aufwendung gehöriger Sorgfalt voraussehen können, daß unter derartigen Umständen für die Insassen Lebensgefahr bestand. Er hat daher durch Außerachtlassung der nötigen Aufmerksamkeit den Tod der Neumann verursacht, deren eigenes Verschulden daher dahingestellt bleiben kann.

Kochs Revision, die ausführte, daß weder nach der bekannten Bundesratsverordnung über den Kraftwagenverkehr eine rechtliche, noch nach der Sachlage eine tatsächliche Verpflichtung zum Brennen der beiden Scheinwerfer bestanden habe und daß auch durch solche Sorgfalt der Unfall nicht hätte verhindert werden können, hat das Reichsgericht auf Antrag des Reichsanwalts als unbegründet verworfen, da der Kausalzusammenhang zwischen Kochs Fahrlässigkeit und dem Tode der Dame genügend erwiesen und in Anbetracht der tatsächlichen Feststellungen ein Eingehen auf die Bundesratsverordnung nicht notwendig war.

Das Lindenthaler Autounglück vor dem Reichsgericht. (Urteil des Reichsgerichts vom 15. Mai 1914.) Als im Jahre 1912 auf dem Flugplatze Lindenthal bei Leipzig eine Flugwoche veranstaltet wurde, fand naturgemäß von Leipzig aus nach dort ein reger Verkehr statt. Der Fuhrwerksbesitzer Eduard Oertel aus Leipzig-Eutritzsch hatte auch einen Kremserverkehr von und nach dem Flugplatze eingerichtet. Als er am Abend des 7. Juli selbst einen zweispännigen Wagen lenkte, kam ihm im raschen Tempo ein Automobil entgegen, das der Chauffeur Bauer steuerte. Da Oertel nicht genügend weit nach rechts ausbog, so prallten Kremser und Automobil zusammen. Hierbei stieß die Deichsel des Wagens dem Bauer derart heftig vor die Brust, daß eine Zerreißung der Herzkammern erfolgte und der Tod auf der Stelle eintrat. Dieses Vorganges wegen hatte sich Oertel am 12. Februar 1913 vor dem Landgericht Leipzig zu verantworten. Da durch die Zeugenaussagen sich ergab, daß dem Angeklagten wegen falschen bzw. ungenügenden Ausbiegens die Hauptschuld an dem Unfall beizumessen war, so verurteilte ihn die Strafkammer wegen fahrlässiger Tötung zu zwei Monaten Gefängnis. Auf Oertels Revision hin hatte das Reichsgericht das Urteil aufgehoben und die Sache an die Vorinstanz zurückverwiesen, da das Urteil ein unverständliches Versehen in der Feststellung der Geschwindigkeit des Kraftwagens enthielt. In der erneuten Verhandlung am 1. Dezember 1913 erkannte das Landgericht abermals auf eine Gefängnisstrafe von zwei Monaten. Gegen diese Entscheidung legte Oertel abermals Revision beim Reichsgericht mit materiellen und prozessualen Beschwerden ein, indem er vor allem rügte, daß der Vorderrichter die für ihn günstigen Zeugenaussagen nicht genügend gewürdigt habe. Der 4. Strafsenat erachtete jedoch die Feststellungen der Strafkammer als ausreichend und verwarf daher gemäß dem Antrage des Reichsanwalts das Rechtsmittel als unbegründet.

Autoverkehr und Straßenpolizeivorschriften. (Urteil des Sächsischen Oberlandesgerichts vom 1. April 1914.) Ein in Diensten eines Fabrikanten stehender Chauffeur war mit dem Kraftwagen, in dem dessen Eigentümer saß, über einen freien Platz gefahren, der nach der Verkehrsordnung der Stadt für jeden Fahrverkehr gesperrt ist. Chauffeur und Autobesitzer sind deshalb wegen Uebertretung der Verkehrsordnung verurteilt worden. Die Angeklagten hatten sich damit verteidigt, daß sie behaupteten, von dem Verbote keine Kenntnis gehabt zu haben. An dem Platze fehlten die bekannten gelben Schilder mit den schwarzen Punkten, wie sie sonst an für den Kraftwagenverkehr gesperrten Straßen angebracht sind. Der Chauffeur machte noch geltend, daß er mit Vorwissen des Eigentümers des Wagens über den Platz gefahren sei. Das Landgericht erkannte das Verbot für rechtsgültig an. An dem Platze befänden sich auch Verbotstafeln, deren Aufschriften das Befahren im Sinne der Straßenpolizei-Verordnung untersagen. Beide Angeklagten seien Einheimische, so daß es wenig glaubhaft erscheine, daß sie von dem Verbot keine Kenntnis gehabt haben wollen. Mindestens liege Fahrlässigkeit vor, da sie sich hätten unterrichten müssen, welche Straßen und Plätze für den Autoverkehr gesperrt seien. Die Revision der Angeklagten wandte sich dagegen, daß die Fahrlässigkeit bejaht worden war. Es könne keinem Automobilisten zugemutet werden, während der schnellen Fahrt die Inschriften von Straßenschildern zu studieren. Man müsse verlangen können, daß die großen Verbotstafeln in der üblichen Form angebracht werden, die dem Kraftwagenführer schon von weitem die Sperrung der Straßen und Plätze für den Autoverkehr anzeigen. Das Sächsische Oberlandesgericht hat das Rechtsmittel verworfen. Ein besonderes Autoverbot sei im vorliegenden Falle nicht erforderlich gewesen, da ein allgemeines Fahrverbot bestand, das auch die Kraftfahrzeuge mit einschloß.

Durch Anprall eines Automobils aus dem Wagen geschleudert. (Urteil des Reichsgerichts vom 12. Mai 1914.) Am Morgen des Pfingstsonntag 1913 fuhr der Regierungsbaumeister a. D. Becker mit einem Automobil der Firma Siemens u. Halske, bei der er angestellt ist, auf der Chaussee von Bromberg nach Neuenburg i. Westpr. Kurz hinter Maximilianowo bemerkte er vor sich auf der geraden und sehr gut übersehbaren Straße ein Fuhrwerk. Er näherte sich dem Gefährt in ziemlich schnellem Tempo und gab erst kurz bevor er heran war, ein Hupensignal. Der Wagen machte hierauf eine ausbiegende Bewegung. Becker konnte infolge seiner übergroßen Geschwindigkeit beim Vorbeifahren nun nicht mehr weit genug zur Seite lenken, das Automobil prallte gegen das eine Hinterrad des Geschirrs. Durch den gewaltigen Stoß wurden die drei Insassen des Wagens, der Landwirt Böhlke, seine Ehefrau und sein Sohn, der Postbote Böhlke, auf die Chaussee geschleudert. Während die beiden Männer mit Hautabschürfungen und geringfügigen Quetschungen davonkamen, erlitt die Frau schwere innere Verletzungen. Becker brachte sie zwar sofort mit seinem Automobil ins Krankenhaus nach Bromberg, sie starb jedoch wenige Tage später an den Folgen des Unfalls.

Dieses Vorgangs wegen hatte sich Becker am 28. Oktober 1913 vor dem Landgericht Bromberg zu verantworten. Es wurde festgestellt, daß er viel zu spät das Hupensignal hatte ertönen lassen, so daß dem vor ihm fahrenden Geschirr keine Zeit zum genügenden Ausweichen geboten war. Anderseits waren die Böhlkeschen Pferde ganz ruhige Tiere und der Sohn ein durchaus sicherer Fahrer, so daß von einer falschen oder unbestimmten Bewegung auf dieser Seite nicht die Rede sein konnte. Hätte Becker rechtzeitig die Geschwindigkeit des Kraftwagens herabgemindert, so daß es ihm möglich gewesen wäre zu halten, als er merkte, daß er nicht mehr vorbeikommen konnte, so hätte er den Unfall vermeiden können. Da ihn mithin allein ein Verschulden zur Last viel, verurteilte ihn die Strafkammer wegen fahrlässiger Körperverletzung

Privatchauffeure.

Die Reisezeit hat begonnen. Täglich trefft Ihr mit nichtorganisierten Berufskollegen zusammen. Macht sie auf den **Deutschen Transportarbeiter-Verband** aufmerksam und sagt ihnen, daß es in ihrem eigensten Interesse liegt, sich dieser **machtvollen** und **einzig maßgebenden Berufsorganisation anzuschließen.** Nehmt stets das Adressenverzeichnis der Verbandsverwaltungsstellen und Agitationsmaterial mit auf die Reise.

und fahrlässiger Tötung zu insgesamt zwei Monaten Gefängnis.

Die vom Angeklagten gegen diese Entscheidung mit materiellen und prozessualen Beschwerden eingelegte Revision hat das Reichsgericht auf Antrag des Reichsanwalts hin als unbegründet verworfen.

Bierfahrer

Leipzig. „Die Faß- und Flaschenbierarbeiter von Leipzig und Umgegend hielten am Sonntag, den 10. Mai, eine Sektionsversammlung mit der Tagesordnung ab: Das Schiedsgerichtsurteil in Sachen Grenzstreitigkeiten mit den Brauern und unsere Stellungnahme hierzu.

Der Referent führte hierzu aus: Die Grenzstreitigkeiten gehören zweifelsohne zu den unliebsamsten Begleiterscheinungen in der deutschen Gewerkschaftsbewegung. Solche Differenzen sind nicht nur bei den Brauern und Transportarbeitern anzutreffen, sondern sie finden sich mehr oder weniger in allen Gewerkschaften. Was unser Verhältnis zu den übrigen Gewerkschaften am Orte betrifft, so muß gesagt werden, daß Ursache zu klagen nicht vorliegt. Bestanden über irgend welche Fragen einmal Meinungsverschiedenheiten, so sind dieselben durch Aussprachen mit den in Betracht kommenden Verbandsleitungen erledigt worden. Eine unrühmliche Ausnahme hiervon macht allein der Brauerverband, mit dem aber in früheren Jahren Grenzstreitigkeiten auch nicht bestanden.“

Als wir Mitte der Neunziger Jahre, für die damals noch bestehende Lokalorganisation, die Werbetätigkeit unter den Hof- und Kellerarbeitern sowie unter den Bierfahrern aufnahmen und dieselbe von Erfolg gekrönt war, haben die Brauer sich nicht um uns gekümmert und Kollegen, die sich damals dem Brauerverband anschließen wollten, wurden von diesem zurückgewiesen. Nach Gründung unseres Zentralverbandes wurde die Werbetätigkeit noch intensiver betrieben und auch hier war von Grenzstreitigkeiten nichts zu merken, sondern wir hatten manchen Spott zu ertragen, weil wir uns anmaßten zu sagen, nach Aufbau einer straffen Organisation, genau so gut wie die gelernten Arbeiter wirtschaftliche Kämpfe zu führen. Anfang der Jahre 1900 setzten dann die Grenzstreitigkeiten mit den Brauern ein, die dann auch schärfere Formen annahmen. Nach Abschluß des ersten Lohntarifs im Jahre 1903 waren fast sämtlich beschäftigte Berufsangehörige Mitglieder des Transportarbeiterverbandes.

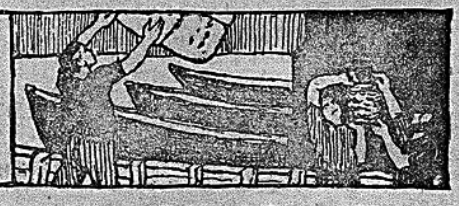
Im Jahre 1904 schloß unser Verband Verträge für die in Bierniederlagen beschäftigten Kollegen ab, die Lohnzulagen bis zu 7 Mk. wöchentlich und Arbeitszeitverkürzungen bis zu 12 Stunden pro Woche brachten. Diese Erfolge gaben den Brauern Veranlassung, sich immer mehr an unserer Organisation zu reiben, ohne damit auch nur das geringste zu erzielen. Der reichlich ein Jahrzehnt geführte Grenzstreitigkeitskrieg hat bewirkt, daß die Organisation der Brauer am Orte stabil blieb, wohingegen unsere Verwaltungsstelle von nicht ganz 1600 Mitgliedern im Jahre 1903 auf 8800 Mitglieder gestiegen ist. Die Sektion der Faß- und Flaschenbierarbeiter zählt gegenwärtig 837 Mitglieder. In Anbetracht solcher Verhältnisse hätte man erwarten dürfen, daß die Brauer das Nutzlose ihres Kampfes hätten einsehen müssen, doch weit gefehlt und nun will ein ergangenes Schiedsgerichtsurteil diesem Zustand ein Ende bereiten. Dieser Schiedsspruch steht im direkten Widerspruch mit den Gewerkschaftskongreßbeschlüssen. Das Parlament der deutschen Gewerkschaften hat auf seiner Tagung in Hamburg beschlossen: Wenn in einem Betriebe Angehörige verschiedener Berufe beschäftigt sind, dann dürfen die einzelnen Arbeiter nur in derjenigen Organisation aufgenommen werden, welche für ihren Beruf besteht. Da dieser Beschluß nach dem Urteil des Schiedsgerichts wohl Gültigkeit für gelernte Arbeiter, nicht aber für ungelernte Arbeiter haben soll, so ist dieses die Proklamierung von zweierlei Recht in der deutschen Gewerkschaftsbewegung. Wenn in dem ergangenen Urteil weiter die Behauptung aufgestellt wird, daß die in den Brauereien und Bierniederlagen beschäftigten Bierfahrer — Mitfahrer, Stalleute, Hof- und Kellerarbeiter — in vielfachen Beziehungen zum Produktionsprozeß ständen, so trifft dieses in keiner Weise zu, denn die Bierfahrer, die morgens auf ihre Touren fahren, kommen gewöhnlich erst nach beendeter Tour zurück. Mittags wird ausgespannt in entlegenen Stadtteilen, wo die Brauereien und Niederlagen zum Teil Stallungen gemietet haben. Vielfach ist auch durch Tarifvertrag festgelegt, daß das Fahrpersonal nach beendeter Tour zu Arbeiten im inneren Betrieb nicht mehr herangezogen werden darf. Die Arbeiter der Flaschenkellereien haben mit dem Produktionsbetrieb gleichfalls nichts zu tun. Die Abteilungen sind von den Brauereien vollständig getrennt. Nach dem Urteilsspruch hängt die Organisationszugehörigkeit der Arbeiter in den Bierniederlagen davon ab, wer zufällig Besitzer der Betriebe ist. Gehört der Betrieb einem Brauereibesitzer, so gehören die Beschäftigten in den Brauereiarbeiterverband, wechselt der Betrieb seinen Besitzer, so daß ein Verleger den Betrieb übernimmt, so sind die Beschäftigten Transportarbeiter. Ob ein solcher Zustand geeignet ist, die Grenzstreitigkeiten zu beseitigen, ist sehr zu bezweifeln. Ganz unhaltbar ist auch die Behauptung, daß Bierfahrer sich in der Regel aus Brauereiarbeitern rekrutierten. Die Brauereiunternehmer sind Mitglieder des Unternehmerverbandes für das Fuhr- und Verkehrsgewerbe und beziehen zum Teil ihre Arbeitskräfte vom Unternehmernachweis. Von unserer Organisation wurden in den letzten drei Jahren 309 offene Stellen aus den Brauereien und Brauereiniederlagen gemeldet und fast sämtlich besetzt. Bei Bedarf von Flaschenbierfahrern wird hauptsächlich die bürgerliche Presse von den Unternehmern in Anspruch genommen. Wenn das Schiedsgericht zum Schluß noch verlangt, einen Mitgliederaustausch vorzunehmen, so ist doch sehr zu bezweifeln, ob Kollegen, die 10 bis 15 Jahre Mitglied unserer Organisation sind, auch hierzu ihr Einverständnis geben. Aus all diesen Gründen heraus muß man die Ueberzeugung gewinnen, daß der Schiedsspruch ein Fehlspruch ist. Wenn die Schiedsrichter der Meinung waren, durch ihren Urteilsspruch die Grenzstreitigkeiten zwischen Brauern und Transportarbeitern beseitigt zu haben, so ist hierbei ganz vergessen worden, daß die Brauer nicht nur Anspruch auf alle in Brauereien und Bierniederlagen beschäftigten Arbeiter erheben, sondern auch auf alle Geschirrführer und Arbeiter, die in Mühlen, Spritfabriken, Weinhandlungen, Malzfabriken, Destillationen, Kohlensäurewerken und Likörfabriken beschäftigt werden. Selbst Kutscher in Milchhandlungen wurden von den Brauern für ihre Organisation reklamiert. Daraus ist ersichtlich, daß die Grenzstreitigkeiten nicht beseitigt, sondern nur verschärft werden. Hält man aber die Organisationen der ungelernten Arbeiter für überflüssig, so soll man sie nicht stückweise trennen, sondern die Aufteilung sofort vornehmen.

An die mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen schloß sich eine längere sachliche Diskussion, an der sich die Kollegen Werch, Fröhlich, Fischer, Gödel, Lommatzsch, Müller, Kalbitz, Fröbel zum Teil wiederholt beteiligten. Hierbei wurde hervorgehoben, daß Mitfahrer, Keller- und Hofarbeiter heute meistens nur noch Saisonarbeiter sind und im Herbst, wenn die Witterung etwas umschlägt, entlassen werden und dann gezwungen sind, im Handels-, Transport- oder Verkehrsgewerbe ein Unterkommen zu suchen. Scharf wurde von allen Diskussionsrednern betont, lieber unorganisiert zu bleiben, als dem Brauerverband sich anzuschließen. An zahlreichen Beispielen zeigten die Kollegen, wie unhaltbar das Schiedsgerichtsurteil ist und wie streng die berufliche Trennung in den Betrieben am Orte durchgeführt ist und wenn dabei noch behauptet wird, die Kollegen seien beim Produktionsprozeß tätig, so brauche man nur einmal in die Betriebe hineinzugehen, wo an den Sudhäusern jedem das Plakat entgegenleuchte, daß der Zutritt zu denselben unsern Kollegen bei Strafe verboten sei. Nachdem Kollege Sängerlaub nochmals in eingehender Weise die Konsequenzen des Urteilsspruchs beleuchtet hatte, gelangte eine Resolution zur einstimmigen Annahme, in welcher die Versammelten den Schiedsspruch als einen Fehlspruch bezeichnen, der mit den Gewerkschaftskongreßbeschlüssen sich nicht in Einklang bringen läßt. Die Versammelten erklärten daher, treu zu ihrer Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband zu stehen und jeden Zersplitterungsversuch zurückzuweisen.

Mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf die Organisation erfolgte Schluß der imposanten Versammlung.

Speyer. Großen Widerspruch hat die Entscheidung des Schiedsgerichts über die Organisationszugehörigkeit der Bierfahrer in der am 10. Mai tagenden Mitgliederversammlung hervorgerufen. Besonders die von seiten der Brauer aufgestellte Behauptung, wonach sich die Bierfahrer ausschließlich aus Brauereiarbeitern rekrutieren, wurde als eine bewußte Täuschung des Schiedsgerichts gekennzeichnet. Tatsache ist, daß die hiesigen Bierfahrer nur aus Transportarbeitern und aus Söhnen von proletarisierten Bauernfamilien bestehen. Glauben vielleicht die Brauer, daß, wenn man jemand die Zügel und die Peitsche in die Hand gibt, der Bierfahrer fertig ist? Oder gehören in bezug auf Pflege der Pferde und Erfahrung im Fuhrwesen keine Kenntnisse? In den drei hiesigen Großbrauereien sind 60 Bierfahrer und 6 Kraftwagenführer beschäftigt. Davon ist ein Drittel im Transportarbeiterverband und ein Drittel im Brauerei- und Mühlenarbeiterverband organisiert. Das übrige Drittel ist unorganisiert und befindet sich in der Sonnenbrauerei, in der nur die Brauereiarbeiter dominieren und die für uns unzugänglich ist. Die hiesige Zahlstelle des Brauerei- und Mühlenarbeiterverbandes zählt 118 Mitglieder. Von den 6 Kraftwagenführern gehört einer unserer Organisation, zwei den Christlichen und drei den Brauern an. Diese Leute sind absolut nicht zu überzeugen, daß sie im Transportarbeiterverband die wahre Vertretung ihrer Interessen erlangen. Wie sich das Los der Bierfahrer unter den Fittichen der Brauer gestalten würde, sei an folgendem Beispiel geschildert. In den kombinierten Sitzungen, bei dem letzten Tarifabschluß machte ein Kollege der Brauer unseren Kollegen gegenüber die naive Bemerkung: „Was wollt denn ihr noch mehr, ihr liegt doch den ganzen Tag auf dem Bierwagen und schlaft, und wir müssen euer Geld verdienen.“ Der Kollege würde aber ganz gewaltig die Nase verziehen, wenn er seine geregelte Lebensweise mit der unregelmäßigen eines Bierfahrers vertauschen müßte. Der Vorsitzende wurde ersucht, den Zentralvorstand zu veranlassen, alle ihm zu Gebote stehenden Mittel zu ergreifen, um diesen Fehlspruch illusorisch zu machen. Unter keinen Umständen stellen sich die hiesigen Kollegen unter die Botmäßigkeit des Brauerei- und Mühlenarbeiterverbandes. Folgende Resolution wurde einstimmig angenommen. Die heutige Mitgliederversammlung erhebt gegen die von dem Schiedsgericht über die Organisationszugehörigkeit der Bierfahrer gefällte Entscheidung flammenden Protest. Sie erblickt in der Behauptung, die Bierfahrer gehen aus den Brauereiarbeitern hervor, eine bewußte Täuschung des Schiedsgerichts. Sie ist der felsenfesten Ueberzeugung, daß für die Bierfahrer nur der Transportarbeiterverband zuständig ist. Sie erachtet ferner, daß es erste Aufgabe des nächstens in München tagenden Gewerkschaftskongresses ist, den Fehlspruch des Schiedsgerichts aufzuheben und die strittige Frage im Sinne der früheren Gewerkschaftskongresse zu regeln.

Hafenarbeiter



Ein sozialdemokratisches Aufsichtsratsmitglied. Unter dieser Spitzmarke finden wir in der „Hansa“ Nr. 19 vom 9. Mai unter „Wirtschaftliche Rundschau“ folgende nationalökonomische Offenbarungen Mercators:

„Im Hafen von Altona befinden sich Kai- und Lagerhausanlagen, die der Altonaer Kai- und Lagerhausgesellschaft gehören. Die Stadt ist durch Kapitalbesitz an dieser Gesellschaft interessiert und hat jetzt die Absicht, einen sozialdemokratischen Stadtverordneten, der gleichzeitig Führer der Transportarbeiter-Gewerkschaft ist, als Mitglied in den Aufsichtsrat zu entsenden. Einstweilen ist das durch Zufall vereitelt. Die Stadt beharrt auf ihrer Absicht und will ein zweites Aufsichtsratsmitglied, einen Senator, sein Amt niederlegen lassen, damit der sozialdemokratische Stadtverordnete in den Aufsichtsrat eintreten kann. Die Angelegenheit hat naturgemäß allerhand Staub aufgewirbelt; denn man fragt sich, welches Interesse eigentlich die Stadt an der Entsendung eines radikalen Parteimannes in den Aufsichtsrat haben kann. Außer Zweifel steht, daß ein solches tendenziös abgestempeltes Aufsichtsratsmitglied zum allermindesten nicht allein das Interesse der Gesellschaft in bezug auf die Rentabilität wahrnehmen kann. Er wird selbstverständlich versuchen, innerhalb des Aufsichtsrats diejenigen Verpflichtungen zu erfüllen, die ihm als Gewerkschaftsführer obliegen. Er wird damit oft genug in die Lage kommen, die Unkosten, unter denen das Unternehmen arbeitet, zu steigern, ohne in der Lage zu sein, gleichzeitig auch der Gesellschaft erhöhte Einnahmen zu verschaffen. Daß eine solche Tätigkeit sehr oft zu Differenzen in der Verwaltung führen kann, liegt auf der Hand. Ob eine solche Tätigkeit mit den Absichten des Handelsgesetzbuches, das naturgemäß unter einem Aufsichtsratsmitglied einen Mann versteht, der das Interesse der Gesellschaft wahrnehmen soll, zu vereinbaren ist, darf gleichfalls dahingestellt bleiben. Angesichts all dieser Zweifel verbleibt die rätselhafte Schlußfrage, welche Absichten eigentlich die Altonaer Stadtverwaltung mit dieser eigenartigen Maßnahme verbindet. Jedenfalls scheint mir der Fall ein so ausgesprochenes, besonderes Interesse zu haben, daß ich ihn an dieser Stelle vermerken wollte. Seine Weiterentwicklung verdient nicht nur aus prinzipiellen Gründen alles Interesse.“

Die Sorge des ganz und gar unabhängigen „Hansa“-Mercators um den Profit der Kai- und Lagerhausgesellschaft nötigt uns mit einigen Zeilen auf die Angelegenheit einzugehen. Der Kollege Gustav Hähnel wurde von der Stadtverordnetenversammlung als Aufsichtsratsmitglied vorgeschlagen und der Magistrat trug diesem Verlangen Rechnung. Der „Zufall“, der die Ausführung der Absicht bisher unmöglich machte, kam wohl nicht von ungefähr. Man glaubte durch ein plumpes Manöver dem Kollegen Hähnel eben die Tür vor der Nase zu schließen und dann unter sich weiter zu techtelmechteln. Aber Stadtverordnete und Magistrat haben nicht die Absicht, sich von den Zionswächtern düpieren zu lassen und verlangen die Durchführung ihres Beschlusses. Das ist der „aufgewirbelte Staub“. In Wirklichkeit werden wohl nur die Kreise Staub gemacht haben, denen die kleine „Korrektur des Glücks“ mißlungen ist.

„Welches Interesse hat eigentlich die Stadt an der Entsendung eines radikalen Parteimannes in den Aufsichtsrat?“ fragt Mercator. Wir denken, jedes Aufsichtsratsmitglied ist Partei; wäre er es nicht, so sorgte er nur für sich; sorgte er nur für sich, so würde ihn kein Aktionär in den Aufsichtsrat wählen — also ist er der Vertreter einer interessierten Partei. Man nennt das allerdings nicht Partei-, sondern Interessenvertretung. Nun, dies Recht der Interessenvertretung nimmt auch Hähnel für sich in Anspruch: wie der Senator die Interessen der besitzenden Klasse, so vertritt Hähnel die Interessen der nichtbesitzenden Klasse der Altonaer Einwohner, die ja

einem Jahre drei Tage, zwei Jahren vier Tage, drei Jahren fünf Tage, vier Jahren sechs Tage unter Fortzahlung des Lohnes. Anstatt jeden dritten Sonntag haben die Kutscher in Zukunft jeden zweiten Sonntag gänzlich frei. Eine Ausnahme machen lediglich die Fruchthbetriebe in der Saison. Die Feiertage werden als Sonntage gerechnet. Im dritten Vertragsjahr soll abermals eine Lohnerhöhung um 50 Pf. eintreten.

Eine nicht unwesentliche Forderung der Kutscher war, daß in diesem Jahre auch die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Schuppenarbeiter in den Fuhrbetrieben geregelt würden. Das ist geschehen, und zwar enthält die Regelung Lohnerhöhungen in verschiedener Höhe. Da ungleiche Arbeitszeiten bestehen, ist in der Festsetzung der Löhne darauf Rücksicht genommen. Bei zehnstündiger Arbeit soll der Lohn im ersten Vertragsjahr 29,50 Mk., im zweiten Jahre 30 Mk. und im dritten Jahre 30,50 Mk. betragen. Wird die reguläre Arbeitszeit überschritten, so steigt der Lohn um jede halbe Stunde Arbeitszeitüberschreitung um 1,50 Mk. bis zu 35 Mk. bei elfeinhalbstündiger Arbeitszeit im dritten Vertragsjahre.

Die Arbeitgeber verpflichten sich, innerhalb zehn Tagen nach Beendigung des Streiks 50 Prozent der Streikenden wieder einzustellen. Maßregelungen finden nicht statt. Die Kutscher treten in ihre alten Rechte wieder ein. Die Arbeitgeber verpflichten sich weiter, über die 50 Prozent hinaus die Kutscher aus den Reihen der Streikenden einzustellen.

Eine einberufene Versammlung der Kutscher nahm diese Vorschläge an. Da nun nur noch die Zustimmung der Arbeitgeberversammlung eingeholt zu werden braucht, dürfte das den Abschluß der Bewegung bedeuten. Wichtig ist vor allem, daß das System der Arbeitskarten abgewehrt und die Organisation als Träger des Vertrages anerkannt wurde.

Eine Versammlung des Arbeitgeberverbandes stimmte den Abmachungen des Vorstandes zu. Ein sehr großer Teil der Streikenden ist bereits wieder eingestellt. Bekanntlich sollten 50 Prozent der Streikenden in den ersten zehn Tagen eingestellt werden, doch sind in einigen Betrieben, so bei der Transport-Aktien-Gesellschaft jetzt schon fast 100 Prozent der Streikenden wieder in Arbeit, ein Beweis dafür, daß die Unternehmer mit den Streikbrechern nicht viel anzufangen wissen und froh sind, daß sie die alten Leute wieder haben. Wesentlich für den Ausgang der Bewegung ist, daß der Versuch, die Kutscher in das von den Unternehmern geplante Nachweissystem zu pressen, mißlang und die Organisation wiederum als Vertragskontrahent anerkannt werden mußte.

Die Arbeitgeber haben bei dem Streik keine Seide gesponnen. Das geht aus dem Inhalt einer Bekanntmachung hervor, aus der wir nur folgenden charakteristischen Satz wiedergeben:

„Wir hoffen, daß die Auftraggeber, die während des Streiks hin und wieder gezwungen waren, sich anderer Vermittlung zu bedienen, in Rücksicht auf die ohnehin schon schweren Verluste der Unternehmer nunmehr wieder zu ihrer alten Verbindung zurückkehren werden."

Das hätten die Unternehmer billiger haben können, wenn sie sich nicht hätten scharfmachen lassen. Die schweren Verluste hätten sie sich gänzlich erspart. Hoffentlich sind die Herren nun belehrt genug und vergessen ihre diesbezüglichen Erfahrungen in der Zukunft nicht.

Hannover. Die hiesigen Gerüstbauer haben eine erfolgreiche Lohnbewegung hinter sich. Seit dem Jahre 1908 hatten die Lohn- und Arbeitsbedingungen dieser Berufsgruppe keine Veränderungen erfahren. Jeder objektiv Urteilende wird zugeben, daß die Lebensmittelpreise in diesem Zeitraum um mindestens 25 Prozent gestiegen sind. Die Gerüstbauer hielten es darum für geboten, um einen Ausgleich in den Verhältnissen herbeizuführen, ihre Wünsche um eine kleine Lohnerhöhung den Herren Unternehmern zu unterbreiten. Am Freitag, den 17. April, wurden die Wünsche den Arbeitgebern per eingeschriebenen Brief übermittelt und bis Dienstag, den 21. April, Antwort erbeten. Die Antwort blieb aus, und der Organisationsvertreter machte sich auf den Weg, um sich dieselbe zu holen. Herr Heine erklärte ohne weiteres, daß er mit der Organisation nicht verhandle. Er fand es nur bedenklich, daß die armen Arbeiter die Angestellten der Organisation bezahlen. Ihm wurde bedeutet, daß es für ihn selbstverständlich zu sein scheine, daß die Arbeiter ihn ernähren. Als selbstverständlich scheint es Herr Heine auch anzusehen, daß sich die Arbeiter ev. in seinem Interesse zu Tode stürzen. Der letzte Unfall, der sich im Betriebe des Herrn Heine am Sonnabend, den 18. April, ereignete und dem ein blühendes Menschenleben von 27 Jahren zum Opfer fiel, ist lediglich nach den von uns eingezogenen Erkundigungen darauf zurückzuführen, daß die notwendigen Schutzmaßregeln außer acht gelassen wurden.

Als der Vermglückte beerdigt wurde, glänzte Herr Heine durch Abwesenheit, er hatte auch keinen Vertreter der Firma entsandt. Damit dokumentierte die Firma so recht eindrücklich, was ihr am Arbeiterleben liegt. Die Firma Wehde hat den Vertrag unterschriftlich anerkannt. Der Inhaber der Firma Richter, Richter sen., entpuppte sich als der gelehrige Schüler des Herrn Heine. Seine ständige Redensart war: „Ich zahle das, was Heine zahlt." Als ihm vom Organisationsvertreter bedeutet wurde, daß dies eine leere Redensart sei, verlangte derselbe vom Organisationsvertreter, daß er den Beschäftigten das Rauchen abgewöhnen sollte. Als unser Kollege erklärte, daß dies nicht seine Aufgabe sei, erklärte Herr Richter, überhaupt nicht mehr verhandeln zu wollen. Als nun unser Kollege der Beschäftigten nochmals den Versuch machte, Herrn Richter zu besänftigen, verwies ihm dieser den Aufenthalt auf dem Holzplatz und fügte hinzu, daß er ein Stück Vierkantholz nehmen würde und damit unserem Kollegen vor den Kopf schlagen. Aus dieser Handlung und dem ganzen Auftreten des Herrn Richter ging hervor, daß der Schüler den Meister noch übertraf. Die Firma Hartmann als letzte verhielt sich auch ablehnend gegenüber den Wünschen der Beschäftigten. Eine am Abend abgehaltene Versammlung beschloß, bei der Firma Richter, wenn keine Zugeständnisse gemacht würden, in den Streik zu treten. Demgemäß wurde gehandelt. Nach zweistündigem Streik erklärte sich Herr Richter bereit, dasselbe zu bezahlen, was die Firma Wehde bewilligt hatte, ebenso erklärten die anderen Firmen, dieselben Zugeständnisse zu machen.

Das Ergebnis der ganzen Bewegung ist folgendes: Die Firmen Hartmann, Heine und Richter legen durchschnittlich den bei ihnen Beschäftigten pro Stunde 5 Pf. zu. Sie haben sich außerdem ehrenwörtlich verpflichtet, ihre Leute in allen Punkten nach dem Wehdeschen Tarif zu behandeln. Durch diese Bewegung ist vor allen Dingen die 10stündige Arbeitszeit erreicht. Müssen Ueberstunden gemacht werden, dann sind diese von 6 bis 9 Uhr mit 10 Pf. Aufschlag und nach 9 Uhr mit 50 Prozent Aufschlag zu bezahlen. Die Lohnzulage für den einzelnen beträgt durchschnittlich pro Woche 3 Mk. Als Löhne sind festgesetzt bei Wehde durch Tarif, bei den übrigen Firmen durch Ehrenwort: Vorarbeiter 70 Pf., Vollarbeiter 60 Pf., Anfänger 55 Pf. die Stunde. Im zweiten Jahre 2 Pf. und im dritten Jahre 3 Pf. Zulagen.

Leider war es nicht möglich, die drei genannten Firmen zum Tarifabschluß zu bringen. Schuld ist die Gleichgültigkeit, mit der ein Teil der Kollegen vom Gerüstbau ihrer Organisation bisher gegenüberstand. Bleiben die Kollegen ihrer Organisation treu, sorgen sie dafür, daß jeder neuanfangende Kollege der Organisation zugeführt wird, dann können sie versichert sein, daß alle Firmen den Vertrag anerkennen werden. Darum, vorwärts Kollegen! Durch Kampf zum Sieg!

Neukölln. Es tagte am 25. April eine gut besuchte Versammlung der Bau- und Arbeitskutscher. Ueber „Tarifverträge und die Gemeinde als Arbeitgeberin" referierte der sozialdemokratische Stadtverordnete Genosse Kloth. Der Redner führte den Versammlungsteilnehmern vor Augen, wie die Arbeiter in den Anfängen der Gewerkschaftsbewegung Tarifverträgen feindlich gegenübergestanden haben. Der Gewerkschaftskongreß (1897) habe sich durch Resolution für Tarifverträge ausgesprochen. Die Kutscher hätten nun ebenfalls ein Interesse daran, daß ihre Löhne und Arbeitsverhältnisse auf längere Dauer geregelt würden. Dort, wo die Organisationen der Arbeiter noch zu schwach sind, lehnen die Arbeitgeber Tarifverträge ab. Ein Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes in Breslau habe selbst erklärt, daß man dort, wo starke Organisationen beständen, zum Abschluß von Tarifverträgen übergehen müsse. Zu bedauern sei, daß die deutsche Regierung Tarifverträgen feindlich gegenüberstehe. Beweise dafür lieferte die deutsche Eisenbahnverwaltung, die nicht nur Tarifverträge ablehne, sondern auch keine Organisation der Eisenbahnarbeiter dulde. Der Redner wies darauf hin, daß die Arbeitszeit der Kutscher zu lang sei. Die Regierung solle Arbeitszeiten von über 10 Stunden überhaupt nicht dulden. Der Magistrat von Neukölln müsse einsehen, daß die Steuerkraft nur dann gehoben wird, wenn tarifliche Löhne von den Arbeitgebern gezahlt würden. Im Dezember 1912 haben die Stadtverordneten von Neukölln beschlossen, daß nur denjenigen Arbeitgebern Arbeiten übergeben werden sollten, die ihren Arbeitern tarifliche Löhne zahlten. Auf Antrag der Sozialdemokraten sei nun eine Tarifkommission geschaffen, welche nur langsam vorwärts komme, da die bürgerlichen Vertreter stets verhindert wären, sofern eine Sitzung zu diesem Zweck anberaumt würde. Der Referent führte der Versammlung vor Augen, wie die Bürgerlichen sich ins Zeug legen, wenn es heißt, die Gehälter der oberen Beamten zu erhöhen. Wenn aber Arbeiter pro Woche 1,50 Mark Lohn mehr erhalten wollen, dann gebe es bei diesen Herren Entrüstung. Der Referent erklärte, ihm sei bekannt, daß der Fuhrunternehmer Specht Arbeiten für die Stadt Neukölln ausführe und auch den Tarif der Bau- und Arbeitskutscher unterschrieben habe, aber diesen nicht aufrecht halte. Wenn die Kutscher gute Tarifverträge haben wollten, so könne dies nur dadurch geschehen, daß sie sich auch gut organisierten, und sollten die Verträge von den Arbeitgebern gehalten werden, dann heiße es für die Kutscher, über den Tarif wachen. Dann könnten auch die sozialdemokratischen Stadtverordneten dem Magistrat die Ueberzeugung beibringen, daß es notwendig ist, denjenigen Fuhrherren die Arbeiten zu übertragen, welche ihren Kutschern Tariflöhne zahlen.

In der Diskussion wies der Kollege Fr. nach, wie recht der Referent habe. Vor 1912 hätten die Arbeitsverhältnisse noch schlechter gelegen. Nur einige Fuhrherren: R. Neumann, Schinke und Wiere könne man als tarifstreue Firmen betrachten. Am allerschlechtesten komme Herr Specht seinen Verpflichtungen nach, dieser halte den Tarif nicht. 1912, bei der kolossalen Arbeitslosigkeit, habe diese Firma den Kutschern die Pistole auf die Brust gesetzt. Durch Erhebungen sei festgestellt, daß 15 bis 16 Arbeitsstunden bei der Firma Specht üblich seien. Neben Specht stehe die Firma Fahrenkrug, Berlin, wo der Tarif nicht im geringsten innegehalten würde. Daß in Arbeiterfragen die bürgerlichen Stadtverordneten die größten Gegner der Arbeiter seien, wäre eine bekannte Tatsache. Nur als Kandidaten seien diese Herren Arbeiterfreunde. Nachdem M. die Kollegen aufgefordert hatte, dafür zu sorgen, daß auch der letzte Bau- und Arbeitskutscher sich seiner Berufsorganisation anschließe, schloß der Vorsitzende die interessante Versammlung.

Rheydt. Ein vornehmer Arbeitgeber. Einen Beweis dafür, was mancher Unternehmer den Arbeitern zu bieten wagt, lieferte hier der Mitinhaber der Eisenwarenhandlung Goeters & Vitz. Bei dieser Firma war seit 3¼ Jahren ein Transportarbeiter beschäftigt. Wegen eines Zwischenfalles, bei dem sich die völlige Schuldlosigkeit des Arbeiters herausstellte, legte der Mann die Arbeit nieder. Darauf zahlte die Firma weder den Lohn aus, noch gab sie Invalidenkarte, Aufrechnungsbescheinigungen über vollgeklebte Karten heraus, auch verweigerte sie das Entlassungszeugnis. Um zu seinen Sachen zu kommen und unbehelligt wieder die Stätte seines bisherigen Wirkens verlassen zu können, suchte der Arbeiter die Hilfe seiner Organisation nach und nahm zu seiner Sicherheit den Verbandsbeamten mit. Auf dem Kontor der Firma angekommen, wurde nur ein Teil der fraglichen Papiere dem Arbeiter ausgehändigt, da noch nicht alles in Ordnung war. Jetzt wurde dem Mitinhaber Herrn Vitz erklärt, daß seit dem Entlassungstage am 18. April Zeit genug gewesen sei, um diese Dinge zu ordnen, man sei jetzt gezwungen, die Ortspolizei in Anspruch zu nehmen. Diese kategorische Erklärung des Verbandsbeamten brachte Herrn Vitz aber in gewaltige Aufregung. „Wer ist denn der Kerl?" schrie der vornehme Herr. „Meister, bringen Sie mir ein paar handfeste Leute, die den Kerl rausschmeißen!" So gellte es draußen über den Lagerplatz. Die Arbeiter aber verstanden das Unwürdige dieses Befehls zweifellos. Sie gingen in die Stallungen und Schuppen, innerlich jedenfalls froh, daß auch ihrem „Herrn" einmal die Wahrheit gegeigt wurde. Nachdem der Arbeiter die Papiere, soweit sie in Ordnung, wie auch den noch rückständigen Lohn empfangen hatte, begab er sich in den Stall, um noch einige ihm gehörige Kleidungsstücke zu holen. Als das Herr Vitz sah, überkam ihn abermals ein Wutanfall und er brüllte den Meister an: „Stellen Sie doch einen Mann dabei, damit der E. uns nichts stiehlt, passen Sie doch auf!" Endlich hatte der Arbeiter seine Sachen zusammengepackt und man verließ die gastliche Stätte an der Bendheckerstraße. Es ist doch wirklich eine vornehme Gesellschaft, diese Sippe von Bildung und Besitz!

In Rudolstadt toben zurzeit ein paar Lohnkämpfe, wie wir sie hier gar nicht gewohnt sind. In einer Goldleistenfabrik streiken die Holzarbeiter nun schon 9 Wochen, im zweiten Fall haben die „Mitteldeutschen Elektrizitätswerke" ihre organisierten Arbeiter in Stärke von 197 Mann ausgesperrt, daran sind wir mit 5 Kollegen beteiligt. Die Aussperrung dauert nun schon 8 Wochen und noch ist kein Ende abzusehen. Am 28. März legten nun auch noch die Arbeiter der Zellstoffabrik Richard Wolf, Aktiengesellschaft in Schwarza, die Arbeit nieder. Die Gesamtzahl der Streikenden beträgt hier 127 Mann, wir sind mit 10 Kollegen beteiligt. Stehengeblieben sind hier 38 Arbeiter, welche zum Teil im Fabrikarbeiterverband organisiert waren und jetzt Steikbrecherdienste leisten. Unsere Kollegen sind restlos in den Streik getreten. Nach kurzer Streikdauer verschrieb sich Herr Wolf 30 Hintzegardisten aus Berlin, welche auch prompt eintrafen und ihr edles Handwerk ausüben, allein, großen Staat kann die Firma damit nicht machen, denn diese Herren sind nicht gekommen, um Herrn Wolf die schwere Arbeit zu verrichten, sondern sie ziehen das Herumlungern auf den Holzplätzen vor. Welches sind denn nun die Forderungen, die diese Arbeiter gestellt haben? Die Leser werden staunen, wenn sie erfahren, daß die eingereichten Forderungen hinsichtlich des Lohnes die gewiß allzu bescheidene Bitte enthielten, die Firma möge sämtlichen Arbeitern so viel zulegen, damit der Lohn wieder die Höhe erreicht, die er bereits vor 10 Jahren hatte! Also eigentlich gar keine Zulage, sondern Herr Wolf sollte nur sein Versprechen einlösen, das er damals gab, als die ersten horrenden Abzüge gemacht wurden. Damals hieß es, bei gutem Geschäftsgang sollte der Lohn wieder aufgebessert werden, statt dessen fanden immer mehr Abzüge statt, ebenso regnete es Strafen auf Strafen. Gewiß wurden Löhne von 25—40 Mk. verdient, womit Herr Wolf so gern prahlt. Aber die Arbeitszeit? 70, 80, 90, 100 und noch mehr Stunden mußten die Lohnsklaven der Firma wöchentlich arbeiten, um diesen Verdienst zu haben. Tag und Nacht, 18—24 Stunden und noch mehr hintereinander schuften diese Leute, und wenn sie dann 30 Mk. verdient haben, heißt es bei der Firma, ja, was wollen sie denn, sie haben doch einen schönen Verdienst. Jeder Arbeiter, der sonst bei der Firma keine Arbeit erhalten hätte, wird jetzt eingestellt, was er leistet, ist gleich. Herr Wolf ist auch bereit, mit den Streikenden Frieden zu schließen, aber nicht alle will er wieder einstellen und dann soll jeder aus dem Verband austreten! Das ist doch gewiß auch bescheiden. Hoffentlich halten die Steikenden aus, dann wird auch diese Firma sich zu etwas anderem bequemen müssen! Leider hat sich auch unser Mitglied Karl Dittmar verleiten lassen, bei der Firma Arbeit anzunehmen. Unsere am 9. Mai stattgefundene Mitgliederversammlung beschloß daher einstimmig, beim Hauptvorstand den Ausschluß des Dittmar zu beantragen.

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Die Sektion 5, Industriearbeiter, hielt Sonntag, den 10. Mai, eine starkbesuchte Versammlung ab, in der von Rechtsanwalt Dr. Hugo Heinemann über das Thema: „Koalitionsrecht, Justiz, Polizei und Reaktion" referiert wurde.

In seinem zirka 1½ stündigen Vortrage führte der Referent etwa folgendes aus: Der Berliner Polizeipräsident, Herr v. Jagow, hat in letzter Zeit zu einem erneuten Schlage gegen die Gewerkschaften ausgeholt und eine Reihe nennenswerte Gewerkschaften für politische Vereine erklärt und die Einreichung einer Liste des Vorstandes gefordert. Niemand habe bezweifelt, daß von dem Augenblick an, wo das Reichsvereinsgesetz vom Parlament angenommen wurde, die Regierung die Absicht hatte, diesen Plan auszuführen. Man wußte also, daß es so kommen würde, und man kann sich nur wundern, daß es erst jetzt gekommen ist. Die Absicht des polizeilichen Vorgehens ist, den Gewerkschaften den jugendlichen Nachwuchs zu entziehen. Der Paragraph, der hierzu die Handhabe bietet, ist durch einen Verrat, den die Liberalen an ihren Grundsätzen übten, in das Gesetz gekommen. Es ist die größte Schmach für den Liberalismus, daß er diesen Verrat im Bunde mit den Konserva-