

Sommer

Zentral-Organ für die Interessen
der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäft. Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.
Publikations-Organ des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franco 1,50 M.
Der Couleur ist in die Postzeitungslinie eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950 und 11864.
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

Redaktionschluss
am Montag Morgen vor Erscheinen des Blattes.
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt.
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 49.

Berlin, den 3. Dezember 1911.

15. Jahrg.

Die Transportarbeiter und die Reichstagswahlen.

Das ganze deutsche Volk wählt zum Reichstag, gewiß! Das ganze Volk hat ein Allgemeininteresse an der künftigen Zusammenfassung der gesetzgebenden Körperschaft des Reiches. Die Transportarbeiter als solche haben aber noch ein besonderes Berufsinteresse daran. Sind sie es doch, die man mit Polizeiverordnungen blüht und schüttert, denen man aber anderseits jeden gesetzlichen Arbeiterschutz verweigert. Die Transportarbeiter waren jederzeit und sind bis heute noch die Stiefkinder der sozialen Gesetzgebung. Unbeschränkt durch gesetzliche Maßnahmen ist Arbeitszeit und Ausbeutung im Transportgewerbe. Den Transportarbeitern ist noch kein Tropfen und keine Krume aus der angeblichen Kompottschüssel der sozialen Reform zuteil geworden. Das Vaterland ist ihnen teuer nur in Form von Steuern, Abgaben und Polizeistrafen. Mit diesen schönen Dingen überschüttet es die Transportarbeiter, sonst läßt es sie darben an Leib und Seele, an Gesundheit und im Alter, an freier Zeit und Lebensglück. Die Transportarbeiter sind für das Vaterland knechte, die tagaus, tagein, vom frühesten Morgen bis in die sinkende Nacht zu arbeiten, zu frohnen und für andere Gut und Geld zu schaffen haben. Dafür gibt man ihnen einen Lohn, der zum Verhungern gerade etwas zu viel, zum Leben aber viel zu wenig ist. Als Wohnung dient ihnen vielfach der Pferdestall und als Damenbett für die abgerackerten Knochen ein Bund muffigen Strohes. Nicht daß etwa die gesetzgebenden Gewalten von all diesen Zuständen nichts wüßten. Im Gegenteil, sie sind über die mißlichen und kulturwidrigen Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe sehr gut unterrichtet. Es ist nur mangelnder guter Wille der regierenden Körperschaften, die es selbst zu einem primitiven Arbeiterschutz im Transportgewerbe nicht kommen läßt. Schon im Laufe des letzten Jahrzehnt des neunzehnten Jahrhunderts hat Genosse Bebel im Namen der sozialdemokratischen Fraktion wiederholt im Reichstage angeregt, die Reichsregierung möge endlich mal den menschenwürdigen Arbeitsverhältnissen im Transportgewerbe ihre Aufmerksamkeit widmen resp. Erhebungen in dieser Richtung anstellen. Des ewigen Gedrängtwerdens müde, bequemte man sich im Reichsamt des Innern 1902 endlich dazu, Erhebungen über die im Transportgewerbe herrschenden Arbeitsbedingungen zu veranstalten. Es wurden Fragebogen an Arbeitgeber und -nehmer hinausgegeben. Die Befragung erfolgte durch die Polizeibehörden, was der Schönfärberei der Antworten schon vornherein großen Vorschub leistete. Sorgsam war aller Einfluß der Arbeitnehmerorganisationen auf diese Befragung ausgeschlossen, um einer Beeinflussung der Arbeitnehmer von gewerkschaftlicher Seite gründlich vorzubeugen. Dennoch war das Ergebnis dieser Enquete ein derartiges, daß selbst von bürgerlicher Seite die Notwendigkeit der gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit im Transportgewerbe anerkannt werden mußte. Es wurde amtlich festgestellt, daß in den gewerblichen Fuhrwerksbetrieben im Sommer 91 pCt. und im Winter 89 pCt. aller Beschäftigten

täglich mehr als 11 Stunden arbeiten mußten. Außerdem mußten noch 16,82 pCt. der Befragten auch an Sonn- und Feiertagen den ganzen Tag arbeiten, nur 32 pCt. aller Beschäftigten konnten eine Sonntagsruhe genießen. Dies Resultat genügte aber der Regierung nicht, um daraufhin einen Gesetzentwurf zur Beschränkung der Arbeitszeit im Transportgewerbe vorzubereiten. Sie wollte es nicht glauben, daß die Arbeitsbedingungen in gewerblichen Fuhrwerksbetrieben wirklich solch haarsträubender Natur sind. Der Beirat für Arbeiterstatistik ordnete eine Vernehmung von Auskunftspersonen an. Diese erfolgte in der Zeit vom 9. bis 12. Januar 1905 und ergab, trotzdem unter 29 vorgeladenen Arbeitnehmern nur 9 Angehörige unserer Organisation waren, die volle Bestätigung des Ergebnisses der schriftlichen Erhebungen. Aber damit noch nicht genug, der deutschen Gründlichkeit sollte die Probe aufgesetzt werden. Der Beirat für Arbeiterstatistik beschloß am 13. April 1905 die Fortsetzung der Erhebungen durch Ausgabe von Fragebogen an die Organisationen der Unternehmer und Arbeiter sowie an Berufskrankenkassen. Aber alles Mühen, die Dinge schöner erscheinen zu lassen, als sie in Wirklichkeit sind, half nichts, auch diese dritte Erhebung bestätigte nur die Resultate der beiden vorhergegangenen.

Und siehe da, sehr zum Unmut der Majorität des Beirats und der Reichsregierung fanden sich sogar Unternehmervereinigungen, die es für möglich und wünschenswert hielten, die Arbeitszeit im Transportgewerbe allgemein einer gesetzlichen Schranke zu unterwerfen.

Zu Ostern 1904 tagte in Berlin ein allgemeiner Transportarbeiterkongress, auf dem 42 000 Berufsangehörige durch 154 Delegierte vertreten waren. Dieser forderte einstimmig von der Gesetzgebung:

1. Die Schaffung eines Arbeitstages
 - a) von zehn Stunden für Erwachsene,
 - b) von acht Stunden für jugendliche,
 - c) von acht Stunden für Führer von Kraftfahrzeugen;
2. Unterbrechung der Arbeitszeit durch regelmäßige Pausen von insgesamt drei Stunden täglich;
3. Vollständige Sonntagsruhe für alle Betriebe mit Ausnahme derjenigen, welche ihrer Natur nach und im öffentlichen Interesse Sonntagsarbeit bedingen. Für in solchen Betrieben beschäftigte Personen entsprechende Ruhezeit an Wochentagen;
4. Verbot des Post- und Logiewesens;
5. Verbot der Lohnzahlung an Sonntagen;
6. Einsetzung von Inspektoren für das gesamte Handels- und Verkehrsgewerbe analog den Einrichtungen der Fabrikinspektion."

Auf Grund des gegebenen Materials wäre es also dem Reichstag und der Regierung ein Leichtes gewesen, den Forderungen der Transportarbeiterschaft wenigstens einigermaßen auf gesetzlichem Wege Rechnung zu tragen. Man hatte aber in jenen Kreisen anscheinend gar keine Lust dazu. Der Beirat beriet weiter und die Majorität desselben zerbrach sich die Köpfe darüber, wie man es anstellen sollte, um für

die armen, bis auf die Knochen ausgebeuteten Transportproletarier ein Linsengericht ohne Fettsaugen zurechtzubrauen. Und siehe da, nach jahrelangem Bemühen der in Arbeitertrug bewährtesten tüchtigsten Kräfte gelang den Beiratsköchen und ihren Helfershelfern die Herstellung eines solchen Krastragens. Der deutschen Transportarbeiterschaft wurde in der faulstumpf belämmerten Kompottschüssel folgendes Menü serviert:

1. Den im privaten gewerblichen Fuhrwerksbetriebe beschäftigten über 16 Jahre alten Personen ist eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 9 Stunden innerhalb der auf den Beginn ihrer Arbeit folgenden 24 Stunden zu gewähren.
Die Ruhezeit darf nur in Nothfällen, sowie, falls die Ruhezeit auf zehn Stunden ausgedehnt wird, bis zu einer Stunde zum Füttern und Tränken der Pferde unterbrochen werden.
Der Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten, der auch die Arbeitsbereitschaft und die Ruhepausen umfasst, darf höchstens 15 Stunden betragen;
2. Eine Verlängerung des Zeitraums zwischen zwei Ruhepausen ist für den Betrieb bis zu dreißig mal im Jahre zulässig. Doch darf diese Verlängerung in einer Kalenderwoche nicht ohne Genehmigung der Polizeibehörde mehr als zweimal erfolgen;
3. Den bei dem schweren Lastfuhrwerke und mit Stallarbeiten beschäftigten Personen sind zwischen den Arbeitsstunden zusammenhängende Pausen von zusammen mindestens zwei Stunden Dauer, darunter eine mindestens einstündige Mittagspause zu gewähren;
4. Die im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Personen sind in jedem Vierteljahr mindestens an vier Sonntagen von aller Arbeit freizulassen. An den übrigen Sonn- und Festtagen dürfen die bei dem schweren Lastfuhrwerke beschäftigten Personen nicht länger als drei Stunden beschäftigt werden, die so zu legen sind, daß die Beteiligten im Stande sind, an dem Hauptgottesdienste teilzunehmen;
5. Ist eine im Fuhrwerksbetriebe beschäftigte Person in demselben Betriebe abwechselnd, bei schwerem oder leichtem Lastfuhrwerk bzw. Personalfuhrwerk, oder abwechselnd im eigentlichen Fuhrwerksbetriebe oder mit Stallarbeiten beschäftigt, so finden auf sie die Vorschriften der Betriebsart Anwendung, in der sie vorwiegend beschäftigt ist;
6. Die im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Personen im Alter bis zu 16 Jahren dürfen an den Werktagen lediglich in den Stunden von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends und einschließl. einer einstündigen Mittagspause nicht über 8 Stunden, an Sonn- und Festtagen aber überhaupt nicht beschäftigt werden."

Vergebens vertrat der einzige Sozialdemokrat im Beirat die Forderungen der Transportarbeiter, vergebens versuchte er durch Verbesserungsanträge ein für die Arbeiter günstigeres Resultat zu erzielen. Geschlossen stimmten die Regierungsbektriker mit den bürgerlichen Abgeordneten alle seine Anträge nieder. Und so wurde obige Fassung eines Gesetzentwurfes zur Verhöhnung der Transportarbeiterschaft mit allen gegen die eine Stimme des Sozialdemokraten zum Beschluß er-

haben. Damit hatten die bürgerlichen Parteien im halden Verein mit der Reichsregierung den Unternehmern im Fuhrwerksgewerbe die möglichste Ausbeutung ihrer „Rechte“ mit allen Schikanen in alle Zukunft garantiert. Fünfzehn Stunden und mehr täglich die Arbeitskraft der Transportarbeiter auszubenten, sollte in der Folge das gesetzliche Recht der Fuhrherren sein.

Und dennoch, die Unersättlichkeit der Fuhrwerkskapitalisten, ihre Raffgier nach Profit ist zu groß als daß diese „Beschränkung“ oder vielmehr Sanktionierung des Ausbeutungsrechtes Gnade vor ihren Augen gefunden hätte. Sie schreien Peter und Paul und siehe da, Regierung und bürgerliche Parteien schwenken wie gehorsame Rekruten ein und liehen auch diese eifernen und primitiven Vorschläge im großen Papierkorb verschwinden. Im Jahre 1908 hatte der Reichstag diese Vorschläge veröffentlicht, und der Reichstag hat während seiner ganzen Legislaturperiode keine Zeit gefunden, sie auch nur zu diskutieren.

So haben Regierungsparteien und Reichstag die deutschen Transportarbeiter mißhandelt, zum Narren gehalten, mit Erhebungen ein Jahr lang verhöhnt und mit Beschlüssen verspottet.

Gibt es angesichts dieser Tatsachen heute noch die Möglichkeit, die Frage aufzuwerfen, wenn die deutschen Transportarbeiter bei der kommenden Reichstagswahl am 12. Januar 1912 ihre Stimme geben sollen?

Etwa ihren Erz- und Erbfeinden, den Vertretern der bürgerlichen Parteien, schwarzer, blauer oder sonstiger Couleur?

Nein und zehnmal nein! Auf alle diese Mißhandlungen der Transportarbeiter, diese Nichtachtung ihrer beständigen Wünsche, dürfen diese nur eine und ungeteilte Antwort haben: Wir geben am 12. Januar unsere Stimme nur den Kandidaten der Sozialdemokratie!

Die Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes im 1. Halbjahr 1911.

In den Nummern 44-47 des „Courier“ haben wir bereits einen großen Teil Einzelergebnisse der durch unsere Organisation im 1. Halbjahr geführten Bewegungen gebracht. Die nachstehenden Ausführungen und tabellarischen Übersichten ergeben das Gesamtbild aller bis zum 30. Juni d. J. abgeschlossenen Bewegungen. Beim Vergleiche derselben mit dem bereits veröffentlichten Zahlen, ergeben sich einige unwesentliche Differenzen, hervorgerufen durch nachträgliche Ergänzungen der eingegangenen Berichte.

Der zahlenmäßige Nachweis über den Umfang und das Ergebnis aller Bewegungen des 1. Halbjahres stellt wiederum einen gewaltigen Aufschwung unserer Organisation dar. Die vorliegende Statistik läßt zwar — weil diesbezügliche Erhebungen halbjährlich noch nicht stattgefunden haben — einen Vergleich mit den Vorjahren bezw. dem letzten Halbjahr nicht zu. Aus den bis zur Niederschrift dieser Zeilen vorliegenden Schlussberichten, über die im 3. Quartal d. J. erledigten Lohnbewegungen ist aber mit absoluter Sicherheit zu entnehmen, daß dieselben am Ende des Jahres die vorjährigen Zahlen sowohl in Punkt Bewegungen als auch die der erfaßten Betriebe und der beteiligten Personen weit übersteigen werden.

Die Gesamtzahl aller geführten und abgewehrten Bewegungen betrug 476. Dieselben erstreckten sich auf 137 Orte und 2001 Betriebe mit 60 242 — 59 452 männlichen und 790 weiblichen — Beschäftigten, von denen 56 180 — 55 861 männliche und 319 weibliche — beteiligt waren.

Ein Vergleich dieser Zahlen mit denen des Jahres 1910 ergibt, daß die Anzahl der an den Bewegungen beteiligten Berufsangehörigen, die des Vorjahres bereits um 7940 übersteigt.

Die Tabelle 1 gibt eine Übersicht der Lohnbewegungen ohne Arbeitseinstellung, der Streiks und der Aussperrungen, nach den Gauen und Mitgliedschaften geordnet. Daraus geht hervor, daß geführt bezw. abgewehrt worden sind:

Art der Bewegungen	Anzahl der Bewegungen	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Beteiligten
Angriffsbewegungen ohne Arbeitseinstellung	331	1396	46 673
Abwehrbewegungen ohne Arbeitseinstellung	11	17	313
Angriffsstreiks	93	518	6 845
Abwehrstreiks	38	38	1 549
Aussperrungen	3	32	800

Es entfallen demnach insgesamt auf die Angriffsbewegungen 424, 1914, 53 518, Abwehrbewegungen 49, 55, 1 862, Aussperrungen 3, 32, 800.

Von diesen Bewegungen entbieten:

Erfolgreich	Teilweise erfolgreich	Erfolgslos
357	97	22
1699	280	22
47 356	8 094	730

Als günstigstes Resultat kann konstatiert werden, daß nur 4,6 pCt. der Bewegungen mit 1 pCt. der Betriebe und 1 pCt. aller Beteiligten ohne besondere Erfolge geführt worden sind.

Auf jede Lohnbewegung entfallen durchschnittlich 4,2 Betriebe und 118 Beteiligte. Der Reihenfolge nach rangiert der Gau 5 mit 84 von allen Lohnbewegungen. Ihm folgen Gau 11 mit 72, Groß-Berlin mit 59, Gau 9 mit 44, Gau 15 mit 34 und Gau 6 mit 20 Bewegungen. Alle übrigen

Das Wahlrecht zum Reichstage.

Wählen kann jeder Deutsche der am Wahltag 25 Jahre alt ist, wenn sein Name in der Wählerliste steht. Wer also sein Wahlrecht sichern will, muß sich davon überzeugen, daß sein Name in der Wählerliste steht. Die Wählerlisten müssen mindestens vier Wochen vor dem Wahltag und mindestens 8 Tage lang zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt werden. Es ist also jeder berechtigt, die Listen einzusehen.

Jeder wählt dort, wo er in der Wählerliste eingetragen ist. Jeder Wähler muß dort eingetragen sein, wo er zurzeit der Aufstellung der Wählerlisten wohnt. Wer wahlberechtigt ist, aber nicht in der Wählerliste steht, muß auf sein Verlangen nachträglich eingetragen werden. Der Antrag muß aber innerhalb 8 Tagen nach Beginn der Auslegung der Listen beim Gemeindevorstand mündlich zu Protokoll oder schriftlich gestellt werden. Der Antragsteller hat die Beweismittel beizubringen. Die Zugehörigkeit zu einem anderen Bundesstaat ist auf die Wahlberechtigung ohne Einfluß.

Von der Berechtigung zum Wählen sind nach § 3 des Wahlgesetzes ausgeschlossen:

1. Personen, welche unter Vormundschaft oder Kuratel stehen.
2. Personen, über deren Vermögen Konkurs- oder Fallzustand gerichtlich eröffnet worden ist, und zwar während der Dauer dieses Konkurs- und Fallverfahrens.
3. Personen, welche eine Armenunterstützung aus öffentlichen oder Gemeindemitteln beziehen oder im letzten der Wahl vorhergegangenen Jahre bezogen haben.
4. Personen, denen infolge rechtskräftigen Erkenntnisses der Vollgenuß der staatsbürgerlichen Rechte entzogen ist, für die Zeit der Entziehung sofern sie nicht in diese Rechte wieder eingesetzt sind.

Schulgeldreste, erlassenes Schulgeld, unentgeltliche Lieferung von Lernmitteln für die Kinder, Steuerrückstände, rückständige Kosten für Krankenhauspflege bilden keinen Grund, einen Wähler vom Wahlrecht auszuschließen. Als Armenunterstützung ist auch nicht anzusehen, wenn jemand infolge eines großen Unglücksfalles, wie Feuerbrand, Ueberschwemmung, Mißernte usw. eine Unterstützung aus öffentlichen Mitteln erhalten hat.

Gaue bezw. Mitgliedschaften haben unter 20 Bewegungen aufzuweisen.

Nach der Zahl der von den Lohnbewegungen erfaßten Betriebe steht Gau 11 mit 444 an erster Stelle. Ihm reißen sich an: Gau 5 mit 344, Groß-Berlin mit 249, die Gaue 15 und 16 mit je 140, die Seelente mit 108 und der Gau 9 mit 107 Betrieben. Alle übrigen erreichen die Zahl 100 nicht.

Die größte Zahl der bei den Bewegungen Beteiligten hatten aufzuweisen: Die Seelente: 25 295; Gau 11: 5811; Groß-Berlin: 4077; Gau 5: 3541; Gau 12: 2428; Wilmensdorfer Elbe zc.: 2415; Gau 9: 1995; Gau 15: 1843; Gau 1: 1787; Gau 4: 1098; Gau 6: 1097 und Gau 16: 1088. Die übrigen Gaue zc. bleiben mit ihrem Anteil unter 1000 Beteiligten. Aus der Tabelle 2 ist zu ersehen, wie sich die verschiedenen Arten der Bewegungen über die einzelnen Gewerbegruppen verteilen. Es entfallen von allen Bewegungen insgesamt auf:

	Anzahl der Bewegungen	Zahl der Betriebe	Zahl der Beteiligten
das Handelsgewerbe	176	415	6455
Transportgewerbe			
a) Fuhr- u. Transportbetriebe	139	822	6500
b) Hafensbetriebe	43	216	7793
Verkehrsgewerbe	31	140	30719
die diversen Gewerbe	87	408	4713

Mit 38,2 pCt. aller Bewegungen nimmt das gesamte Transportgewerbe den ersten Platz ein. Auf das Handelsgewerbe entfallen 37,0, auf die diversen Gewerbe 18,3 und auf das Verkehrsgewerbe 6,5 pCt. Der Löwenanteil aller von den Bewegungen erfaßten Betriebe (51,9 pCt.) entfällt gleichfalls auf das gesamte Transportgewerbe.

Auch in der Spezialaufstellung steht ein Teil des Transportgewerbes — die Fuhr- und Transportbetriebe — mit 822 Betrieben, an erster Stelle. Ihm folgt das Handelsgewerbe mit 415, die diversen Gewerbe mit 408, die Hafensbetriebe mit 216 und das Verkehrsgewerbe mit 140 Betrieben.

An den Gesamtbewegungen beteiligt ist das Verkehrsgewerbe mit der weitaus größten Zahl — 30 719 = 54,7 pCt. — aller Berufsangehörigen. Hier von entfallen allerdings 25 295 Beteiligte auf die Bewegung der Seelente. Das gesamte Transportgewerbe ist gleichfalls mit einem starken Prozentsatz — 14 293 Personen — beteiligt, wovon 7 793 Personen auf die Hafensbetriebe und 6500 auf den Landtransport entfallen. Das Handelsgewerbe zählt 6455 und die diversen Gewerbe 4713 Beteiligte.

Der Anteil der verschiedenen Gewerbegruppen in bezug auf Anzahl der Bewegungen, Zahl der erfaßten Betriebe und beteiligten Berufsangehörigen bei den Angriffsbewegungen ist mit einer Ausnahme analog dem bei den Gesamtbewegungen. Die Gruppierung ist diese:

Gewerbegruppe	Zahl der Bewegungen	Zahl der Betriebe	Zahl der Beteiligten
Transportgewerbe (insgesamt)	166	1016	13 552
Handelsgewerbe	156	366	5 313
Diverse Gewerbe	79	400	4 453
Verkehrsgewerbe	23	132	30 200
Anders gelagert sind die Verhältnisse bei den Abwehrbewegungen:			
Handelsgewerbe	18	18	440
Transportgewerbe (insgesamt)	15	21	643
Verkehrsgewerbe	8	8	519
Diverse Gewerbe	8	8	260

Hier nimmt das Handelsgewerbe den ersten Platz ein, wird aber vom Transportgewerbe durch die Zahl der erfaßten Betriebe und die Anzahl der an den Bewegungen Beteiligten — in letzter Beziehung auch durch das Verkehrsgewerbe — übertraffen.

Die drei Aussperrungen entfallen auf das Handelsgewerbe mit 2 Bewegungen in 31 Betrieben und 792 Beteiligten, während das Transportgewerbe — (Hafensbetriebe) eine Bewegung in einem Betriebe mit 98 Beteiligten zu verzeichnen hat. Hierzu sei noch bemerkt, daß alle drei Aussperrungen mit einer völligen Niederlage der betreffenden Unternehmer endeten.

In Tabelle 3 sind die Ergebnisse aller Lohnbewegungen rubriziert. Aus der Aufstellung der einzelnen Positionen ist genau ersichtlich, wie die verschiedenen Gewerbegruppen an den Erfolgen partizipieren.

An den Gesamterfolgen sind 55 450 Berufsangehörige in 1979 Betrieben beteiligt. Eine Verkürzung der Arbeitszeit wurde erzielt in 146 Fällen für 850 Betriebe und 12 611 Beteiligte. Eine Erhöhung des Lohnes wurde durchgesetzt in 393 Fällen für 1807 Betriebe und 50 778 Beteiligte. Die diesbezüglichen Erfolge verteilen sich auf die einzelnen Arten der Lohnbewegungen wie folgt:

Art der Bewegung	Anzahl der Beteiligten	Verkürzung der Arbeitszeit pro Woche um Std.
Angriffsbewegungen ohne Arbeitseinstellung	9 357	35 927%
Angriffsstreiks	2 805	17 914
Abwehrbewegungen und Aussperrungen	449	2 599
Zusammen:	12 611	56 440%

Die erzielte Arbeitszeitverkürzung beträgt für den einzelnen Beteiligten pro Woche 4,5 Stunden. Die Verkürzung der Arbeitszeit für alle Beteiligten pro Jahr bringt die enorme Summe von 2 934 906 Stunden.

Die erzielten Lohnerhöhungen ergeben auf die einzelnen Arten der Lohnbewegungen diese Verteilung:

Art der Bewegungen	Anzahl der Beteiligten	Erhöhung des Lohnes pro Woche um Mt.
Angriffsbewegungen ohne Arbeitseinstellung	44 007	73 872,95
Angriffsstreiks	5 665	18 618,28
Abwehrbewegungen und Aussperrungen	1 106	3 236,78
Zusammen:	50 778	95 727,41

Für den einzelnen Beteiligten beträgt die Lohnerhöhung pro Woche im Durchschnitt 1,89 Mt. Die gesamte Lohnerhöhung für alle Beteiligten beträgt pro Jahr 4 977 825,32 Mt.

Ausschließend hieran sei bemerkt, daß bei den Abwehrbewegungen, die Versuche der Unternehmer, die Arbeitszeit zu verlängern und Lohnreduzierungen vorzunehmen, glänzend abge schlagen worden sind. Es

Lohnbewegungen ohne ArbeitsEinstellung, Streiks u. Aussperrungen im 1. Halbjahr 1911, nach Gauen u. Mitgliedschaften geordnet.

Table with 19 columns: Gau bzw. Mitgliedschaft, Angriffsbewegungen ohne ArbeitsEinstellung, Abwehrbewegungen ohne ArbeitsEinstellung, Angriffstreiks, Abwehrtreiks, Aussperrungen, Gesamtzahlen. Rows include Groß-Berlin, Gau 1-16, Binnenschiffer Elbe usw., Rhin., Old. Wasserkraften, and Allgemeine Bewegung der Seeleute.

Lohnbewegungen ohne ArbeitsEinstellung, Streiks und Aussperrungen im 1. Halbjahr 1911, nach Gewerbegruppen geordnet.

Table with 19 columns: Gewerbegruppen, Angriffsbewegungen ohne ArbeitsEinstellung, Abwehrbewegungen ohne ArbeitsEinstellung, Angriffstreiks, Abwehrtreiks, Aussperrungen, Gesamtzahlen. Rows include I. Handelsgewerbe, II. Transportgewerbe, III. Verkehrsgewerbe, IV. Diverse Gewerbe, and Gesamtergebnis I bis IV.

Ergebnisse der Lohnbewegungen des 1. Halbjahres 1911 nach Gewerbegruppen.

Table with 23 columns: Gewerbegruppen, Durch die Bewegungen wurde erreicht (Verlängerung der Arbeitszeit, Erhöhung des Lohnes, etc.), Die Bewegungen führten (zum Abschluß einer Tarifvereinbarung, etc.). Rows include I. Handelsgewerbe, II. Transportgewerbe, III. Verkehrsgewerbe, IV. Diverse Gewerbe, and Gesamtergebnis I bis IV.

wurden abgewehrt: eine Verlängerung der Arbeitszeit für 108 Personen um 728 Stunden — 6,7 Stunden pro Woche und Beteiligten. Ferner für 174 Personen die Herabsetzung des Wochenlohnes um 808,10 Mt. oder im Durchschnitt um 4,64 Mt. pro Woche und Person.

Die Bezahlung von Ueberstunden, Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit wurde erreicht in 202 Fällen für 1180 Betriebe und 15 852 Beteiligte. Die Regelung der Bezahlung erfolgt nach folgenden Sägen:

Table with 3 columns: a) bei Ueberstunden ein Lohnaufschlag, b) bei Sonn- und Feiertagsarbeit ein Lohnaufschlag. Rows show percentages (bis zu 25 pCt., von 26 bis 50 pCt., über 50 pCt., ohne Angabe) and counts for cases, enterprises, and participants.

Table with 3 columns: c) bei Nachtarbeit ein Lohnaufschlag. Rows show percentages (bis zu 25 pCt., von 26 bis 50 pCt., über 50 pCt., ohne Angabe) and counts for cases, enterprises, and participants.

Außerdem wurde abgewehrt die Nichtbezahlung von Ueberstunden in 3 Fällen für 3 Betriebe und 44 Beteiligte.

Die Gewährung von Prozenten, Spesen, Zehr-, Fuhr- und Lourengebern resp. eine Erhöhung derselben konnte durchgeführt werden in 62 Fällen für 527 Betriebe und 6117 Beteiligte.

Freie Sonn- resp. Ruhetage und Ferien gelang es durchzuführen in 94 Fällen für 497 Betriebe und 4452 Beteiligte. Und zwar: Freie Sonn- resp. Ruhetage in 26 Fällen für 126 Betriebe und 1017 Beteiligte.

Table with 3 columns: Ferien werden gewährt. Rows show percentages (bis 1 Woche, bis 2 Wochen, ohne Angabe) and counts for cases, enterprises, and participants.

Materielle Vorteile wurden ferner erzielt in bezug auf:

Table with 4 columns: Erfolge (Schaffung eines Garantielohnes, Entschädigung für besondere Arbeiten, etc.). Rows show counts for cases, enterprises, and participants.

Ideele Forderungen wurden durchgesetzt in bezug auf:

	Fällen	Betriebe	Beteiligte
Anerkennung der Organisa- tion und des Streik- nachweises	33	114	1174
Einführung von Stünd- gangslisten	1	2	74
Durchführung der vereinbar- ten Tarifverträge	4	4	143
An prinzipiellen Forderungen wurden erreicht:			
in Füllen			
Erfolge	Fällen	Betriebe	Beteiligte
Abkündigung der Affordarbeit	2	2	132
Abkündigung der Monats- löhning	8	102	498
Lohnzahlung am Freitag	30	92	1239
Schaffung sanitärer Einrich- tungen	20	67	1706
Regelung der Arbeitszeit und der Pausen	3	12	64
Regelung laut § 616 B.G.B. und zwar	29	99	1558
bei Krankheitsfällen	7	27	398
bei militärischen Übungen	3	3	34
bei Erfüllung staatsbürger- licher Pflichten	11	47	980
ohne nähere Angaben	8	22	146
Ferner wurden durchgesetzt, an Erleichterungen und Vergünstigungen, sonstige Vorteile in 72 Fällen für 266 Betriebe und 6264 Beteiligte.			
Außer den oben geschilderten Erfolgen wurden bei den geführten Abwehrkämpfen abgewehrt:			
in Füllen			
die Einbehaltung d. Lohnes	1	1	2
die Nichtzahlung der Feler- tage	1	1	10
die Einführung schlechterer Arbeitsbedingungen	4	4	223
der Zutritt aus der Or- ganisation	1	1	80
Zusammen	7	7	315

Weiter wurde erzwungen in 21 Fällen und 21 Betrieben für 230 in Frage kommende Beteiligte bessere Behandlung und die Zurücknahme bereits erfolgter Kündigungen bzw. Entlassungen, wobei 889 Kollegen die erforderliche Solidarität ließen.

Die aus der Tabelle III gleichfalls ersichtlichen, im 1. Halbjahr zum Abschluß gelangten Tarifvereinbarungen betragen 208 Einzelfälle in 1223 Betrieben für 16 060 Beteiligte. Und zwar sind dieselben:

	Fällen	Betriebe	Beteiligte
Neuabschlüsse	173	959	10811
Erneuerungen, Verlängerun- gen oder Ausdehnungen bisheriger Tarife	35	264	5249
Die Neuabschlüsse erfolgten bei den			
in Füllen			
Angriffsbewegungen	156	943	10201
Abwehrbewegungen und Aus- sperrungen	17	16	610
Die Erneuerungen usw. erfolgten bei den			
in Füllen			
Angriffsbewegungen	34	244	4879
Aussperrungen	1	20	370

* Für einen Betrieb sind zwei verschiedene Tarife für zwei verschiedene Branchen zum Abschluß gelangt.

Die Neuabschlüsse entfallen auf:

	Fällen	Betriebe	Beteiligte
das Handelsgewerbe	68	133	2109
das Transportgewerbe (Land- transport)	42	447	3262
das Transportgewerbe (Ha- fenbetriebe)	25	77	3799
das Verkehrsgewerbe	4	6	359
die diversen Gewerbe	34	296	1282

Die Erneuerungen usw. entfallen auf:

	Fällen	Betriebe	Beteiligte
das Handelsgewerbe	14	107	1353
das Transportgewerbe (Land- transport)	3	38	314
das Transportgewerbe (Ha- fenbetriebe)	6	59	2420
das Verkehrsgewerbe	1	1	13
die diversen Gewerbe	11	59	1149

Wie aus den obigen Zusammenstellungen ersicht- lich, nimmt das Handelsgewerbe in bezug auf die Zahl der Vereinbarungen den ersten Platz ein. Nach der Zahl der erfassten Betriebe steht jedoch das ge- samte Transportgewerbe an erster Stelle. Ihm folgen die diversen Gewerbe, während das Handelsgewerbe erst an dritter Stelle rangiert. Auch in bezug auf die Zahl der an den Betrieben beteiligten Berufsange- hörigen steht das Transportgewerbe mit der erdrückenden Mehrheit — 61 p Ct. — oberan. Das Handelsgewerbe steht hier an zweiter Stelle. Das Verkehrsgewerbe nimmt in den Fällen, Zahl der Be- triebe und Beteiligten nur eine bescheidene Stelle ein.

Damit wäre der Inhalt der drei Tabellen im wesentlichen erschöpft. Zu bemerken wäre noch, daß die Gesamtkosten aller Bewegungen 186 109, 03 Mark betragen. Davon entfallen auf die Haupt- klasse 164 048, 42 Mk., während die Ortsklassen 22 060, 61 Mk. verausgaben. Nicht in Betracht gezogen sind bei den obigen Ausführungen die Kämpfe, bei denen unsere Mitglieder in Mitleidenschaft gezogen wurden. Dieses soll, wie bisher, im Jahresbericht be- handelt werden.

Wir dürfen unsere Betrachtungen schließen mit der sicheren Erwartung, daß die Erfolge unserer Or- ganisation im zweiten Halbjahr 1911 sich denen der ersten beiden Quartale würdig anschließen.

Ein gewaltiges Stück Kulturarbeit liegt in den Errungenschaften vor uns.

Stolze Zahlen sind es, die bei der Verkürzung der Arbeitszeit, der Lohnaufbesserung, der Erhaltung freier Sonn- und Ruhetage, der Ferien und den zahlreichen sonstigen Vorteilen aufmarschieren. Daß wiederum der überwiegende Teil aller Bewegungen mit der über- großen Mehrheit der Beteiligten sich auf friedlichem Wege abgepielt hat, dürfen wir ganz besonders be- grüßen, als ein Zeichen der Machtfülle, die unser Verband in sich verkörpert. Wir wünschen die Entwicklung nach dieser Richtung auch weiterhin, werden aber unter keinen Umständen vor Unternehmerrücktritt und Übermut zurückweichen, wenn es gilt, die Rechte unserer Mitglieder zu schützen. Das dieses in ausreichendem Maße geschehen ist, be-

weisen die Erfolge der uns aufgezwungenen Abwehr- kämpfe und die Aussperrungen. Und nun, Kollegen! Raslos wei- ter in der Agitation. Werbet neue Streiter für die Einheitsorganisa- tion. Vorwärts zu neuen Kämpfen und neuen Siegen.

Der Hafenbetriebs-Verein als Friedenstörer.

Als im Jahre 1909 über den Lohn- und Arbeits- tarif der in der Kesselreinigungsbranche beschäftigten Arbeiter unter Leitung des Arbeitgeber-Verbandes von Hamburg-Altona Beratungen stattfanden und damals eine Lohnerhöhung für die Schiffskesselreiniger nicht sofort gewährt wurde, gaben die Arbeitgeber das Versprechen ab, daß während der Vertragsdauer für die Schiffs- und Landkesselreiniger in neue Beratungen bis 1. April 1911 eingetreten und eine Lohnaufbesse- rung gewährt werden sollte. Diese Bestimmung wurde auch in den Vertrag aufgenommen. Bezugnehmend auf diese Bestimmungen des Vertrages wandten sich die Kesselreiniger durch ihre Organisation unterm 28. März 1911 an den Arbeitgeber-Verband mit der Bitte, die Verhandlungen zu vermitteln.

Am Donnerstag, den 13. April, fand die erste Verhandlung statt, in welcher unsere Vorschläge dem Arbeitgeber unterbreitet wurden.

Die Arbeitgeber erklärten sich zur Erhöhung des Lohnes für Schiffskesselreiniger sofort bereit und woll- ten auch in den übrigen Punkten nach Besprechung in ihrem Verein Entgegenkommen zeigen. Nach längerer Zeit erhielt die Organisation auf Anfrage vom 27. April beim Verein der Kesselreinigungsüber- nehmer unterm 1. Mai vom Vorstand des Hafenbe- triebsvereins die schriftliche Mitteilung, daß die Kesselreinigungsunternehmer Mitglieder des Hafenbetriebs- vereins seien und die Lohnaufbesserung dem Hafenbetriebsverein übertragen hätten. In einer un- verbindlichen Vorbesprechung am 4. Mai verlangte zunächst Dr. Hager die Anerkennung des alten Ver- trages durch den Vorstandsvorsitzenden. Sobald diese erfolgt, sei der Hafenbetriebsverein zu Verhandlungen bereit.

Nachdem am 22. Mai alle Formalitäten erfüllt waren, mußte nochmals am 6. Juni zur Verhandlung aufgefordert werden, die dann am Mittwoch, den 15. Juni im Bureau des Hafenbetriebsvereins statt- fand, und in welcher die Arbeitgeber durch Dr. Hager erklären ließen, da die Arbeitgeber sich moralisch bei Abschluß des Vertrages im Jahre 1909 verpflichtet hätten, eine Lohnaufbesserung zu gewähren, seien sie bereit, den Schiffskesselreinigern den Lohn von 3.50 Mark auf 3.70 Mark zu erhöhen unter der Bedingung, daß die Kesselreiniger sich mit Arbeitstarben vom Ha- fenbetriebsverein versehen und die Vermittlungsstelle benutzen wollten. Da das Angebot nicht im ent- ferntesten den veränderten Verhältnissen entsprach, er- klärte doch Dr. Hager selbst, daß die Kessel- reiniger im Lohn den Schiffskesselreinigern, die 4 Mk. erhalten, gleich gestellt sein müßten, so wurden in noch- maliger Verhandlung am Freitag, den 23. Juni für die Nacht-, Sonn- und Festtagsarbeit noch 20 Pf. zu- gestanden. Die Kesselreiniger nahmen noch am selben Tage in einer Versammlung zu dem Resultat Stel- lung und erklärten sich bereit, die Zugeständnisse an- zunehmen unter Ausschaltung der Bedingung der Ent- nahme der Arbeitsarten.

Betrachtungen über die internationale Automobilausstellung zu Berlin.

II. Die meisten der ausgestellten Motoren sind mit automatisch arbeitenden Vergasern versehen, d. h. die Regulierung der sogenannten Zu- fahrluft geschieht nicht wie früher von Hand, sondern für eine bestimmte Motorleistung wird den Zylindern eine bestimmte Luftmenge selbsttätig zugeführt. Ist der Motor in Tätigkeit, so durchziehen den Vergaser zwei Luftströme: Der Primärluftstrom, der über der Düse eine Luftverdünnung erzeugt und das Benzin in dünnem Strahl austritt und der Zufahrluftstrom, der die Benzindämpfe sauerstoffreicher macht, bevor sie in die Zylinderkammer kommen und von dem elektrischen Fun- ken entzündet werden. Es leuchtet nun ein, daß, je schneller ein Motor läuft, desto mehr Benzin aus der Düse austritt wird. Soll aber das Benzin gründ- lich verbrennen, also möglichst viel Arbeit leisten, so muß dafür gesorgt werden, daß genügend Sauerstoff, den bekanntlich die Atmosphäre in reichem Maße ent- hält, zugeführt wird, damit die Zusammensetzung des Gemisches möglichst dieselbe bleibt. Vergaser, die nun in der eben geschilderten Weise die Mängel der Zu- fahrluft selbsttätig regulieren, nennt man kurzweg automatische Vergaser. Auf große Zugänglichkeit zum Vergaser und auf seine leichte Demontierbarkeit finden wir fast durchweg großes Gewicht gelegt. Speziell sehr wichtig ist die bequeme Abnehmbarkeit der Ver- gaserdüse. — Es kommt nämlich während des Auto- mobilbetriebes verhältnismäßig oft vor, daß trotz aller in die Benzinleitung eingebauter Filter kleine Schmutz- partikelchen in den Vergaser kommen, und sich in der äußerst feinen Düsenöffnung festsetzen. Die Benzin- versorgung ist dann für den Motor eine unregelmäßige, so daß er meistens nach einigen Umdrehungen wieder stehen bleibt.

Mit Recht ist deshalb bei vielen ausgestellten Mo- toren der Notwendigkeit leichter Demontage der Düse Rechnung getragen. Außer den Vergasern mit automatischer Zufah- lustregulierung finden wir auch solche, bei welchen die Anschließungsfähigkeit derselben an die variable Lou- renzahl und Leistung des Motors durch Anordnung

von 2 Spritzdüsen erreicht wird. Beim Zenith- Vergaser stehen dieselben in einem derartigen Zu- sammenhang, daß sie, in gemeinschaftlicher Arbeits- weise, ein jeder Luftgeschwindigkeit entsprechenden, proportionales Gewicht liefern. Die Bedienung der Drosselklappe, mit welcher die Leistung des Motors bzw. die Geschwindigkeit des Wagens reguliert wird, geschieht in der Regel von 2 Stellen aus: Mit der Hand von einem auf der Steuersäule drehbar ange- brachten kleinen Hebel, mit dem Fuß durch Treten auf den sogenannten Accelerator (Beschleuniger). Während man früher den Accelerator ganz rechts am Fußbreit anbrachte, neigt man jetzt dazu, denselben zwischen Kupplung und Bremspedal zu legen. Eine Verwechslung desselben mit dem Bremspedal ist bei der neueren Anordnung weniger wahrscheinlich. Da das Bremspedal und der Accelerator gerade entgegen- gesetzte Funktionen haben, könnte eine Verwechs- lung derselben unter Umständen sehr verhängnisvoll werden.

Die Zündeinrichtungen der Motoren sind derart ausgebildet, daß fast alle kleineren Wagen und auch manche mittlerer Größe mit der Magnete- kerzenzündung ausgerüstet sind. Größere Wagen haben außer dieser noch eine Altkumula- torenzündung, die eine manchmal willkommene Reserve darstellt und gerade bei großen Motoren das Anwerfen sehr erleichtert. Wie außerordentlich un- fangreich übrigens die Zündapparateindustrie gewor- den ist, zeigt die große Zahl der ausgestellten Zün- dmer. Die Apparate mit automatischer Zündstellung scheinen sich mehr und mehr einzuführen; die auf diesem Substrat zweig neu erstehenden Firmen bauen ihre Apparate fast sämtlich nach diesem Prinzip. Es ist ja bekannt, daß bei Verbrennungsmotoren nur dann bessere Leistungen erzielt werden können, wenn mit der Steigerung der Tourenzahl der Moment der Entzündung derart verändert wird, daß derselbe bei hoher Tourenzahl früher, bei niedriger Tourenzahl später eintritt. Bei gewöhnlichen Zündapparaten wird die Zündmomentverstellung derart bewerkstelligt, daß ein an der Steuersäule angebrachter kleiner Hebel seine Bewegungen auf den Nockenmechanismus am Zünd- apparat überträgt. Der Tourenzahl des Motors ent- sprechend muß also der Fahrer jeweils diesen kleinen Hebel einstellen. Da der Fahrer jedoch noch manch

andere wichtigere Funktion während der Fahrt zu er- füllen hat, so wird manchmal die Bedienung dieses Hebels vergessen. Diese Nachteile können bei der automatischen Zündverstellung in Wegfall. Nicht äußer- lich genommen bekommt der Motor ein viel ruhigeres Aussehen und die Konstruktion wird billiger, da das manchmal recht komplizierte Hebelwerk von dem kleinen Handhebel auf den Zündapparat wegfällt. Die Ma- schine arbeitet rationeller, weil die automatische Zünd- verstellung dafür sorgt, daß der Funke immer im günstigeren Moment entzündet, unabhängig von der augenblicklichen Tourenzahl des Motors. Gerade beim Fahren im gebirgigen Terrain, wo die Tourenzahl der Maschine stark wechselt, empfindet man es ange- nehm, wenn man von der fortwährenden Bedienung des Zündverstellhebels befreit ist. Die führende Firma in der Zündapparateindustrie — Robert Bosch, Stutt- gart — hat sich übrigens dieser Richtung nicht ange- schlossen. Um ebenfalls den Vorteil des Fortfalls des unhandlichen, komplizierten Hebelwerks anzuführen zu können, ist bei Bosch's Doppelfunkensystem der Zündzeit- punkt für die verschiedenen Tourenzahlen des Motors ein und derselbe. Um den hierdurch verschlechterten Wirkungsgrad des Motors wieder zu erhöhen, sind anstatt eine, zwei Zündkerzen an dem Zylinder ange- bracht; die Zündfunken an beiden Kerzen entzünden genau zur selben Zeit. Dadurch, daß das explosive Gemisch an zwei Stellen entzündet wird, verbrennt dasselbe viel gründlicher und der Expansionsdruck wird größer, wodurch der Nachteil der konstanten Zünd- momenteneinstellung mindestens ausgeglichen ist und der Motor auch bei ungünstigen Tourenzahlen immer noch ebensoviel leistet als jener mit einer Kerze und ge- nauer Zündeneinstellung.

Die Schmierung der Motoren — von deren Aus- bildung die Lebensdauer der Maschine stark abhängig ist — finden wir mit der größten Sorgfalt ausge- bildet. Selbst bei kleinen Motoren hat man die hoch arbeitende Laubschmierung verlassen, weil die Motoren zu stark qualmen und auch der Ölverbrauch ein großer war. Bei kleinen und mittleren Motoren ist die Zirkulations- schmierung vorherr- schend, deren Arbeitsweise darin besteht, daß von einem Ölbehälter im unteren Teil des Kurbelgehäuses eine Saugleitung abgeht, welche zu einer Ölbruc- kpumpe führt. Von dieser Pumpe wird das Öl durch

Dieser Beschluß wurde am 24. Juni dem Hafenbetriebsverein zugestellt, worauf derselbe auf noch-malige Aufforderung schließlich am 20. Juli folgendes Schreiben sandte:

Wir teilen Ihnen bezüglich der Schiffsstempelreiner Angelegenheit hierdurch mit, daß wir in Aussicht genommen haben, die Lohnhöhe von 20 Pf. pro Werklag und pro Feiertag sowie von 10 Pf. pro halbe Nacht (5 bis 10 Uhr) und 20 Pf. pro ganze Nacht (5 bis 5 Uhr per 1. August) er-auf Basis unserer Besprechung in Kraft zu setzen, falls von Seiten der Arbeiter nicht neue Schwierigkeiten gemacht werden.

Wir würden dann bereit sein, einen Zusatzver-trag zu dem bestehenden Lohnvertrag zu schließen, welcher die oben bezeichnete Lohnhöhe festsetzt.

Hochachtungsvoll
Hafenbetriebs-Verein in Hamburg e. B.
Dr. Hager.

In den verschiedenen Sitzungen und Versamm-lungen beschäftigten sich die Kesselreiniger mit dieser Angelegenheit und hielten an ihrem Beschluß fest, daß die Lohnhöhe und die Arbeitsbedingungen der Bedingung der Entnahme der Arbeitstufen, zunächst in Kraft zu setzen sei. Der Hafenbetriebsverein beharrte unge-achtet auf dem Standpunkt der Bedingung und ver-langte, nachdem die Ortsverwaltung die Angelegenheit dem Verbandsvorstand zur Erledigung überwiesen hatte, laut Schreiben vom 28. September, Mitteilung innerhalb 8 Tagen über die Stellungnahme des Ver-bandsvorstandes zur Angelegenheit der Schiffsstempel-reiniger-Lohnsätze.

Die Antwort des Verbandsvorstandes ist dem Ha-fenbetriebsverein am 26. Oktober zugestellt und be-sagt, daß der Vorstand die Unterschrift unter dem Nachtrag der Kesselreiniger Hamburgs solange ab-lehnt, als der Hafenbetriebsverein sich bemüht, die Ar-beitsnachweisfrage mit der Lohnfrage zu verknüpfen. Sobald der Hafenbetriebsverein die Arbeitsnachweis-frage aus den Verhandlungen herausnimmt, erklärt sich der Vorstand zur Leistung der Unterschrift bereit. Anstatt, daß der Hafenbetriebsverein das von dem Arbeitgeberverband gegebene Versprechen auch für sich anerkennt und einfließt, ging er nach dieser Antwort dazu über, trotzdem er weiß, daß Kesselreiniger ge-nügend vorhanden sind, in einer ganzen Anzahl bü-rgerlicher Zeitungen, durch seitgedruckte Anzeigen, Kessel-reiniger für den Hamburger Hafen zu suchen. Den „horenden“ Lohn von 3,50 Mk. für eine 10stündige Arbeitszeit, für die sehr schmutzige und äußerst ge-sundheitsschädliche Arbeit der Schiffsstempelreiniger, der auch für die Ueber- und Nachstunden mit 50 Pf. viel zu gering ist, in den Anzeigen anzugeben, unterläßt der Hafenbetriebsverein absichtlich, da es wohl wenige Arbeiter geben würde, die sich unter solchen Beding-ungen zur Arbeit der Kesselreinigung hergeben. Der Hafenbetriebsverein scheint kein Mittel. So haben Ar-beiter anderer Branchen, denen nach dem Verächtligten (§ 10*) der Bestimmungen für die Arbeiter die Karte

entzogen ist, die schriftliche Aufforderung erhalten, sich als Kesselreiniger zu melden und für diesen Hunger-lohn zu arbeiten. Dann sind den durch den Hafenbetriebsverein Bestraften die Sünden vergeben. Auch die Arbeitgeber bemühen sich, Leute von der Straße zu holen, wo sie sie finden, auch die Mühle für Ob-dachlose benutzt man hierzu, um sie dann mit einem Schreiben zur Vermittlung zu empfehlen. Damit die so aus Not und Glend Herangeholten sich später nicht für die besser — meist auch viel zu gering — ent-lohnte Arbeit der Schiffsstempelreiniger vermitteln lassen können, hat man zu diesem Zweck graue Karten an-fertigen lassen, damit die Angestellten der Filiale gleich wissen, daß der Arbeiter „nur“ Kesselreiniger ist. Noch schlechter sind die Kesselreiniger der Hamburg-Amerika-Linie gestellt. Eine Kuriosität ist der Absatz 4 der Arbeitsordnung dieser Gesellschaft, der die Lohnbe-rechnung regelt: „Sämtliche Kesselreinigungsar-beiten werden zu einem bestimmten Akkordsatz ausge-führt. Jeder Arbeiter erhält nach Fertigstellung der Arbeit einen Zuschlag von 25 pCt. zu seinem ver-dienten Lohn.“ Ein bestimmter Akkordsatz besteht über-haupt nicht und die Festsetzung des Akkordsatzes sowie des Einstellungslohnes, der 2,40 Mk., 2,60 Mk., 2,80 Mk. Markt, höchstens 3 Mk. beträgt, bestimmt und regelt die Gesellschaft resp. ihre Meister nach Gunst und Willkür. Die Gesellschaft, die sonst in allen Welt-teilen über dem Schellendanz für sich Melame macht, hat sich hier selbst schämen müssen und verschweigt deshalb die Löhne sowohl für die Tages- wie Ueber-stundenarbeit.

Der Hafenbetriebsverein ist hier der Friedensflärer der Arbeit im Hafen. Deshalb Achtung, Kollegen in allen Hafenstädten, sorgt dafür, daß sich keiner bereit findet, auf die Werbeanzeigen dieser Scharf-macher in Hamburg hineinzufallen.

In Reih' und Glied.

Stell Dich in Reih' und Glied, das Ganze zu verstärken,
Mag auch, wer's Ganze sieht, dich nicht darin bemerken.
Das Ganze wirkt, und du bist drin mit deinen Werken.
Stell dich in Reih' und Glied und schare dich den Scharen;
Und teilst du nicht den Ruhm, so teilst du die Gefahren.
Wird nicht der Musterer den Einzelmann gewahren,
Mit Eust doch wird er sein vollzählig seine Scharen.
Damit im Lanzenwald nicht fehlet eine Lanze,
Heb deine Fein und sei gefaßt auf jede Schanze.
Sei nur ein Blatt im Kranz, ein Ring im Ringelkranz,
Fühl dich im Ganzen ganz und ewig wie das Ganze.
(Friedrich Rückert.)

Am Vorabend der Aussperrung.

Wenn irgend welche unvorhergesehene Wendungen nicht eintreten, dann geht die Berliner Arbeiter-schweren und opfervollen Kämpfen entgegen. Es ist daher nicht ausgeschlossen, daß wenn diese Zeilen den Kollegen in die Hände gelangen, bereits Tausende schaffensfreudige Arbeiter durch Unternehmerbrutalität auf Straßensplaster geworfen sind.

Der Verband der Metallindustriellen, eine aus-geprochene Scharfmacherorganisation, hat in seiner Sitzung vom 17. November beschlossen, am Donner-stag, den 30. November 60 pCt. Arbeiter und Ar-beiterinnen, die in Verbandsbetrieben beschäftigt wer-den, auszusperrn. Da in den Betrieben, die dem Arbeitgeberverbände angehören, ungefähr 115 000 bis 120 000 Arbeiter und Arbeiterinnen tätig sind, so werden 75 000 bis 80 000 zur Aussperrung gelangen. Mit dem noch verbleibenden Rest von 40 pCt. wollen die Unternehmer ihre Betriebe aufrecht erhalten und glauben mit diesen die dringendsten Arbeiten bewäl-tigen zu können.

Es erhebt sich, nachdem die Aussperrungsbeschlüsse der Unternehmer bekannt geworden sind, die Frage: Welche Maßnahmen berechtigen die Unternehmer dazu, so gewaltige Arbeitermassen kurz vor dem Feste der christlichen Liebe, dem Weihnachtsteste, wo stets vom Frieden auf Erden in tausend Tonarten gepredigt wird, auf die Straße zu werfen?

Was berechtigt die Unternehmer hierzu und was haben die Arbeiter, die so brutal hinausgeworfen werden, den Unternehmern getan? Die Antwort hierauf ist nicht schwer, sie lautet kurz: Nichts! Sie haben nicht im geringsten den Magnaten das Wasser getrübt und trotzdem werden sie schuldlos hinaus-geworfen, weil es den Kapitalproben so beliebt.

Als Ursache, die diesen Massenmord Taus-ender rechtfertigen soll, wird der Streik der Former und Gießerarbeiter herangezogen. Daß ein solcher Streik besteht, soll nicht in Abrede gestellt werden, aber was hat denn zum Teufel die Aussperrung mit dem Streik der Former zu tun?

Der Streik der Former und Gießerarbeiter dauert bereits 7 Wochen. Am 6. Oktober wurde der Streik erklärt und nach 14tägiger Dauer des Streiks erklärten die Unternehmer großspurig: der Streik sei für sie wirkungslos und so gut als erledigt. Es sei ihr in vollem Maße gelungen, den notwendigen Guß von aufwärts zu bekommen und die Aufrecht-erhaltung der Betriebe sei in vollem Umfange ge-währleistet. Und nun mit einemmal der schnelle Um-schwung im Unternehmerlager?

Höchstwahrscheinlich rechnen die Unternehmer da-mit, daß durch die sinnlose Massenaussperrung die Aussperrten einen starken Druck auf die streikenden Former und Gießerarbeiter ausüben werden und diese veranlassen, von ihren Forderungen abzugeben

und zur Arbeitsstelle zurückzukehren. Denn was an-deres kann ja in den Aussperrungsabsichten nicht stecken. Ist man im Unternehmerlager dieser Mei-nung, so kann schon jetzt mit Sicherheit gesagt wer-den, daß sie durch die Aussperrung und deren Wir-kungen sehr bald eines anderen belehrt werden.

Keiner der Aussperrten wird auch nur im ent-fertesten daran denken, die Former und Gießerar-beiter zu veranlassen, zu den alten Bedingungen in die Betriebe zurück zu geben. Vielmehr wird das Gegenteil eintreten, daß die Aussperrten, nachdem sie einmal der Not, dem Glend und der Entbehrung überantwortet sind, den streikenden Brüdern zurufen: Halt aus, Euer Sieg ist auch der unsrige!

Betrachtet man den Former und Gießerarbeiter-streit, der als Ursache dienen soll, etwas näher, so ergibt es sich deutlich, daß die Unternehmer diejenigen sind, die den Frieden gestört und den Formerstreik zum großen Teil verursacht haben.

Bereits zu Anfang Juli ist der Metallarbeiterver-band mit den Forderungen der Former und Gießer-arbeiter an die Unternehmer herangetreten. Zu Ver-handlungen kam es erst im August und zwar von Verband zu Verband. Absichtlich sind dann die Ver-handlungen von den Unternehmern hinausgezogen worden, so daß die Verhandlungen zwei und einer halben Monat in Anspruch nahmen. Die Unterneh-mer machten Zugeständnisse, so daß ein friedlicher Ab-schluß als gesichert erschien. Doch bei den letzten Ver-handlungen sind sie plötzlich mit Verschlechterungen hervorgetreten und versuchten das, was sie an Ver-besserungen in den Lohn- und Arbeitsverhältnissen zu-gestanden hatten, zu widerrufen und nutzten den Ar-beitern wesentliche Verschlechterungen zu. Das mit einem beratigen Verhalten der Unternehmer die In-frage kommenden Arbeiter sich nicht einverstanden er-klären konnten, versteht sich am Bande und daher war ein Streik unausweichlich. Die Schuld für diesen Streik tragen die Unternehmer. Von den Streikenden sind weitere Unterhandlungen sofort angeboten wor-den, doch die Unternehmer machten in einem Schreiben solche von der vorausgegangenen Aufnahme der Ar-beit abhängig. Es hat den Anschein, als wenn die Unternehmer sich durch ihr Schreiben in eine Sad-gasse verannt haben und aus der sie einen anderen Ausweg als die Aussperrung von Tausenden von un-schuldigen Opfern nicht finden können.

Wird die Aussperrung zur Tatsache, so wird auch unsere Organisation hierbei ganz erheblich in Mit-leidenenschaft gezogen. Unsere Section 5 zählt gegen-wärtig 6500 Mitglieder, von denen voraussichtlich 4000 bis 4500 in den Kampf mit hineingezogen werden. Doch ungeachtet dessen, daß auch wir eine große Zahl Opfer zum unterstehen erhalten, darf es uns dennoch nicht davon abhalten, dem Ausgang des Kampfes die möglichst größte Sympathie entgegen zu bringen. Die große Verrechnung mit den Unternehmern scheint unausweichlich zu sein und daher ist es gleich, ob sie später oder jetzt erfolgt.

Fürstliche Kohlenhändler.

Zur Gruppe der Fürsten Hohenlohe und Fürsten-berg gehört auch die Firma Wulff u. Co., G. m. b. H. in Berlin, die im Jahre 1908 gegründet wor-den ist. Als Zweck des Unternehmens wurde bei der Gründung angegeben: Herstellung und Vertrieb von Briketts und Kokes, An- und Verkauf und Be-arbeitung von Kohlen, Erwerb von Kohlenbergwerken, Beteiligung an Unternehmungen, die mit diesen Ge-schäftszwecken in Verbindung stehen. Dem Aufsichtsrat der Firma Wulff u. Co. gehören neben den Ver-tretern der beiden Fürsten auch Vertreter des Kohlen-syndikats und der Kohlenfirma Wulff u. Co. in Düsseldorf an. Eine besondere Bedeutung hatte diese fürst-liche Kohlenfirma insofern, als sie westfälische und ober-schlesische Steinkohleninteressen verband, zugleich aber auch mit bedeutenden Braunkohlenbergwerken enge Beziehungen herstellte.

Zum Braunkohlenbesitz des Fürstentums gehören die Niederlausitzer Braunkohlenwerke, die im Vorjahre ihr Kapital von 6 auf 12 Millionen Mark erhöhten, um neue Braunkohlenwerke zu erwerben. Von den großen ober-schlesischen Montanunternehmungen stehen die Hohenlohewerke jetzt ganz unter der Auf-sicht der Hohenlohe-Gesellschaft, nachdem die Berliner Handelsgesellschaft aus dem Aufsichtsrat des Un-ternehmens verdrängt wurde. Bei dieser Gelegenheit ist auch der Inhaber der großen Kohlenfirma Emanuel Friedländer u. Co., die den Vertrieb der Kohlen der Hohenlohegesellschaft hatte, aus der Gesellschaft der Handelsgesellschaft zum Fürstentum übergetreten, wodurch die Stellung der Kohlenhandelsfirma des Fürstentums gleichfalls in ihrer Stellung gefestigt worden ist.

Als der Großindustrielle Hugo Stinnes lebhafte seine Kohlenabsatzorganisation durch Erwerb von Kohlenfirmen und Gründung neuer Handlungen stark auszuweiten begann, schritt auch die Wulff u. Co., G. m. b. H. zu Erweiterungen. Sie schloß im April dieses Jahres mit der Breslauer Firma Dzialas, Zickfusch u. Co. eine Interessengemeinschaft ab, die weitgehende Wirkungen hatte. Zur Breslauer Firma Dzialas, Zickfusch u. Co. gehört die Berliner Firma Schiebel u. Co., die wiederum die Betriebsfirmen „Flamme“, G. m. b. H., und Paul Dorff, G. m. b. H., in Berlin beaufschlagt. Die Breslauer Firma gehört fernerhin zur Handelsorganisation der Gewerkschaft Georg von Giesches Erben, ferner ist sie Großabneh-merin der sächsischen Gruben in Oberschlesien; außer-dem unterhält sie bedeutende Beziehungen in Oester-reich-Ungarn und nimmt in der schlesischen Zement-industrie eine hervorragende Stellung ein. Auch der Einfluß der Fürstengruppe in der Braunkohlenindustrie wurde durch die Interessengemeinschaft gestärkt, da die Firma Schiebel u. Co., Großabnehmerin des Nieder-

*) Der § 10 lautet: „Arbeitern, welche sich einer groben Pflichtverletzung im Arbeitsverhältnis oder einer strafbaren Handlung schuldig gemacht haben oder wegen einer solchen in Untersuchung sind oder sich weigerten, eine ihnen zugewiesene Arbeit zu ver-richten, soll die Karte vorübergehend oder dauernd entzogen werden.“ — Die Entziehung der Karte ist gleichbedeutend mit der Protokollmachung.

Die hohle Nockenwelle gepreßt und von da mittels Kanälen zu den schmierbedürftigeren Stellen des Mo-tors; den Kurbelwellenlagern geführt. Nachdem es da seinen Zweck erfüllt hat, sammelt sich das ab-fließende Öl in Oelfangfassen, von von da nach den ebenfalls sehr wichtigen Pleuellstangenlagern getrieben zu werden. Von da wird das Öl in den unteren Teil des Kurbelgehäuses geschleudert, wo es von der Pumpe wieder angesaugt wird, um von neuem seinen Kreislauf zu beginnen. Uebrigens liegt der Öl-pegel im Kurbelgehäuse immer so hoch, daß bei der Rotation der Kurbelwelle die Pleuellstangenlager immer noch in denselben tauchen. Man kann also diese Schmierung als eine k o m b i n i e r t e T a u c h - u n d D r u c k s c h m i e r u n g bezeichnen. Großer Wert ist auf eine bequeme Kontrolle über das richtige Arbeiten der Oelpeileitung gelegt. Man findet zu diesem Zweck an gut über-sichtlicher Stelle am Spritz-breit ein Kontrollmanometer angebracht, welches an die Oelbrückeleitung angeschlossen ist. Sobald der Zeiger sich auf den vorgeschriebenen Druck einstellt, hat man die Gewißheit, daß die Oelung in Ordnung ist. Ist in der Leitung irgend eine Stelle undicht geworden, so zeigt der Zeiger keinen Druck an; andererseits würde ein zu großer Ausschlag des Zeigers auf irgend eine Verstopfung in der Leitung hinweisen. Hieraus er-wächst für den Fahrer die Pflicht, während der Fahrt dieses Manometer nicht aus den Augen zu lassen. Wesentlich bei dieser Schmierungsweise ist also, daß den Pleuellstangen während der Fahrt kein frisches Öl zugeführt wird, sondern daß das abfließende, nicht verbrauchte Öl immer wieder den Lagerstellen zu-fließt. Bei größeren Motoren findet man O e l - p u m p e n , die mit F r i e s c h ö l g e s p e i s e r - b e n und bei denen also auch die Kurbelwellenlager durch Leitungen von der Pumpe immer mit Frischöl versorgt werden. Die sehr sinnreich für diese Zwecke konstruierten kleinen Kolbenpumpchen ordnet man nicht mehr am Spritzbreit an, sondern man findet sie, or-ganisch mit dem Motor verbunden, am oberen Kurbel-gehäuse angebracht. Der Antrieb kann dann direkt von der Kurbelwelle aus erfolgen. Die F r i e d - m a n n p u m p e hat sich sehr gut etabliert; von Bosch, Stuttgart, finden wir die ersten Erzeugnisse der neu aufgenommenen Oelpumpenfabrikation aus-gestellt. (Fortsetzung folgt.)

lauffter Brittellfunds ist, in dem neuerdings die Firma Friedlaender durch ihren Anschluß gleichfalls eine nicht unerhebliche Beteiligung hat.

Jetzt breitet die Kohlenhandelsfirma der Hohenlohegruppe ihre Pläne weiter aus, indem sie Zweigniederlassungen in Dresden und Fürstberg a. O. errichtet hat und demnächst auch eine Niederlassung in Leipzig eröffnen wird. Die Filiale in Fürstberg a. O. soll besonders die Pflege des Verkehrs auf dem Wasserwege betreiben, was darauf schließen läßt, daß die Hohenlohe ihre Beteiligung auch in der Flußschiffahrt auszuweiten beabsichtigen. Von den großen Kohlenfirmen werden, wie auch von dem Kohlenfundat und den großen westfälischen Montanwerken, vielfach bereits eigene Schiffahrtsunternehmen betrieben. Diese haben gegenüber den Privatschiffern natürlich große Vorteile, da sie der Sorge um die Erlangung von Frachten entzogen sind und außerhalb des Wettbewerbes stehen, weil sie eigenes Gut verfrachten. Durch die Fürstengruppe wird die schon weit vorgeschrittene Ausschaltung von Kohlenhandelsfirmen und Privatschiffern aus dem Verkehr noch bedeutend beschleunigt.

Wirtschaftliche Rundschau.

Nachdem der Marokkorummel glücklich überstanden ist, hat sich das Geschäft wieder in glücklicher Weise weiter entwickelt. Nur die Börse kam noch nicht recht mit. Auf sie hat der türkisch-italienische Krieg anscheinend einen größeren Einfluß als auf die sonstige Handelsstätigkeit, die zwar durch den Raubzug unserer lieben Bundesbrüder geschädigt wird, durch andere, vom Kriege unabhängige Momente aber neue Förderung erhalten hat. Der Wert des deutschen Handels im reinen Warenverkehr belief sich im September d. J. (für Oktober sind die Zahlen noch nicht bekannt) auf 770,6 Millionen Mark in der Einfuhr und auf 718,8 Millionen Mark in der Ausfuhr. Im abgelaufenen Jahreszeit belief er sich auf 6928,2 Millionen Mark in der Einfuhr gegen 6518,0 Millionen Mark; in der Ausfuhr auf 5898,6 Millionen Mark gegen 5460,4 Millionen Mark im Vorjahr.

Das der Arbeitsmarkt im laufenden Jahre starke Abweichungen von einer ganz normalen Entwicklung zeigen muß, ist angesichts der Verschiebung und Verkürzung der diesjährigen Erntearbeiten und angesichts der Bestimmungen durch die politischen Verhältnisse nicht auffallend. Man mußte sogar besorgen, daß der September einen Andrang am Arbeitsmarkt hinausgehen würde, der über das Niveau des Vorjahres hinausgehen würde. Das ist nun erfreulicher Weise nicht eingetreten. Das Niveau des vorjährigen Septemberandrangs war ja schon recht niedrig, aber es wäre doch kein gutes Zeichen gewesen, wenn eine Verschlechterung gegenüber 1910 eingetreten wäre. Auch den Verichten der öffentlichen Arbeitsnachweise an den "Arbeitsmarkt" stellte sich der Andrang im September dieses Jahres auf 108,5. Im nämlichen Monat des Vorjahres hatte der Andrang an den gleichen Nachweisen 109,2 betragen, so daß der Andrang dieses Jahres noch um 0,7 niedriger ist als 1910. Das ist allerdings nur noch eine ganz geringe Differenz zugunsten des laufenden Jahres, die schon seit Juni von Monat zu Monat abnimmt: sie betrug im Juni noch 20,1, im Juli 13,0, im August 2,7 und nunmehr nur noch 0,7. Vergleicht man die Andrangsziffern des Septembers für die Periode 1900 bis 1906 und dann wieder von 1907 ab, also immer von dem Jahre aus, in welchem der Umschwung der Konjunktur nach unten einsetzte, so erhalten wir folgende zwei Reihen:

Table with 4 columns: Jahr, Andrang, Jahr, Andrang. Rows show data for years 1900-1911.

Vergleicht man beide Reihen miteinander, so äußert sich die Krise 1901/02 in der Bewegung des Andrangs viel schärfer als die der Jahre 1908/09. Das Jahr 1910 brachte auch schon eine größere Erholung als das Jahr 1903, während dann allerdings das laufende Jahr keine weiteren Fortschritte mehr zeigt, sondern ziemlich stabil bleibt, während das Korrespondenzjahr 1904 eine weitere Besserung ergab. Absolut stehen sich die zwei Jahre 1904 und 1911 ziemlich gleich. Berücksichtigt man alle diese Umstände, so wird man das Ergebnis des laufenden Jahres doch als durchweg befriedigend bezeichnen müssen. Noch mehr ist dies der Fall, wenn man den Arbeitsmarkt für Männliche gesondert von dem für Weibliche betrachtet. Am Arbeitsmarkt für Männliche ging der Andrang von 124,51 im Vorjahr auf 119,17 im laufenden Jahre zurück; die Differenz zugunsten des laufenden Jahres beträgt 5,34, ist also merklich größer als für den Gesamtmarkt. Am Arbeitsmarkt für Weibliche ist dagegen eine Verschlechterung infolge eingetreten, als das an sich nicht zureichende Angebot etwas gewachsen ist. Auf 100 offene Stellen kamen nämlich im September dieses Jahres 89,08 Arbeitsuchende, während es im Vorjahr nur 82,07 gewesen waren. Die Zahl der weiblichen Arbeitsuchenden hat im September viel stärker zugenommen als die Zahl der offenen Stellen, woraus die geringe Abnahme des Gesamtandrangs resultiert. Der Zuzug weiblicher Arbeitsuchenden vom platten Lande nach den Städten war im September des laufenden Jahres erheblich stärker als sonst, wo er erst im Oktober stärker hervortreten pflegt. Hängt diese Bewegung mit der zeitlichen Verschiebung der landwirtschaftlichen Arbeiten zusammen, so ist zu erwarten, daß der Zuzug weiblicher Arbeitskräfte im Oktober sich weniger stark bemerkbar machen wird als im September.

Leider läßt die Lebensmittelteuerung eine Beruhigung nicht aufkommen. Trotz alles Geredes der Minister und ihrer Drahtzieher steigen die Preise in erschreckender Weise weiter. Die Behauptung dieser schlauen Herrschaften, daß die Presse eigentlich schuld sei an den Teuerungspreisen ist natürlich Unfug. Die Presse hat einfach aufmerksam gemacht auf das, was ist und die Ursachen der Teuerung aufgedeckt. Daß das den Brotwucherern nicht lieb ist, läßt sich denken, aber ihre Abwehr ist doch gar zu plump. Unter der Überschrift "Refordhöhe der Lebensmittelpreise" schreibt die "Voss. Ztg." u. a.:

"Das Preisniveau der wichtigsten Lebensbedürfnisse, das wir hier namentlich auf Grund der vom Kaiserl. Statistischen Amte veröffentlichten Großhandelspreise feststellen, hat infolge der allgemeinen großen Preissteigerung der landwirtschaftlichen Produkte bereits im September d. J. eine Höhe erreicht wie nie zuvor. Der bisher teuerste Monat, der Juni 1907, wird durch den September d. J. hinsichtlich der Preislage noch um etwa 5 pCt. überstiegen. Dabei ist nicht anzunehmen, daß die Preissteigerung aber schon ihren Höchststand überschritten. Von 39 Waren, die die Hauptrolle spielen, im Wirtschaftsleben sowohl als im Haushalt der einzelnen Familien, haben im September d. J. 20 ihren Preis gegenüber dem August d. J. erhöht, 11 Warenpreise blieben auf der alten Höhe und nur für 8 erniedrigten sich die Preise. Im Vergleich mit dem September v. J. hatten 28 Waren einen höheren, 2 denselben und 9 einen niedrigeren Preis. Die Preissteigerungen waren am größten beim Zucker mit 55,5, bei den Kartoffeln mit 46,9, bei der Mehlasse mit 104,2 und beim Hopfen mit 166,4 Punkten. Ueber den zehnjährigen Durchschnitt lag der Preis bei 34, unter ihm bei 5 Waren, die sich aber sämtlich dem Durchschnitt nähern.

Richard Calver berechnet für 175 deutsche Plätze die Einwirkung der Bewegung der Preisveränderung auf die Kosten der Haushaltung. Verfolgt man die Preisveränderung in den einzelnen Plätzen in der Weise, daß man berechnet, wie hoch sich an jedem Orte die Kosten für die Ernährung eines deutschen Marinefeldaten pro Woche stellen würden, und multipliziert man diesen Satz mit 3, um eine Familienration zu erhalten, wobei zwei Kinder sich in eine volle Ration zu teilen haben, so erhalten wir für jeden Platz eine Indexziffer, in der sich bei monatlicher Berechnung die Preisbewegung der wichtigsten Nahrungsmittel deutlich spiegeln muß. Wenn wir den Durchschnitt für alle berücksichtigten Plätze in der Weise nehmen, daß die Indexziffer der einzelnen Plätze nach deren Einwohnerzahl gewertet wird, so erhalten wir eine Reichsindexziffer. Diese betrug nun im Monat Januar dieses Jahres 23,50 Mk. und ist bis September auf 24,77 Mk. angestiegen. Die Steigerung stellt sich also in dieser Zeit für den wöchentlichen Nahrungsmittelaufwand auf 1,27 Mk. oder auf rund 5,4 pCt.

Welcher Weg auch eingeschlagen wird: eine Schädigung der Volkswirtschaft ist auf keinen Fall mehr abzutreiben, wenn Calver sich auch bemüht, sie so niedrig als irgend möglich hinzustellen, um nicht in den Verdacht der Subjektivität und der Willkür zu geraten. Auch die lächerlich geringfügigen Maßnahmen der Regierung und Kommunen können an dem Notstand wenig ändern. Der Eisenbahnminister beklagte z. B. im Reichstag, daß die Frachtkosten für den Konsumenten zuante komme, sondern in vielen Fällen in die Taschen der Händler verschwände. Jetzt rächen sich die Händler, indem sie darauf aufmerksam machen, daß in recht vielen Fällen die Agrarier, Kartoffel z. B. nicht zu Marktpreisen liefern, sondern die Frachtersparnisse (zum Teil wenigstens) drausschlagen. So sieht das Saitenspiel der Meaerungsmaßnahmen gegen die (nicht zugegebene) Teuerung aus. Die Reichen haben einen Extraprofit, die Armen hungern weiter. Die Kommunen haben sich plötzlich auf das ehrsame Gewerbe des Seefischhandels geworfen. Diese Maßnahme mag wohl dem aufrichtigen Willen, daß irgend etwas gegen die Teuerung unternommen werden müsse, zuzuschreiben sein. Ihre praktische Bedeutung ist jedoch gleich Null. Beruht sie doch auf ganz falschen Voraussetzungen! Die Teuerung erstreckt sich doch nicht nur auf Fleisch, sondern vorläufig in der Hauptsache auf Brot, Kartoffeln, Getreide, Mehl, Butter, Schmalz, Kaffee, Zucker, Eier, Gemüse usw.

Und dagegen hilft ein Seefisch nicht viel. Außerdem haben diese Meeresbewohner die schlechte Angewohnheit, sich nicht um den Hunger der Menschen zu kümmern, sie lassen sich nicht in größeren Quantitäten fangen als früher. Und so ziehen denn die Preise für Seefische wieder an, bevor die große Masse daran dachte, die Fleischnahrung durch Fische zu ersetzen. Berücksichtigt man weiter, daß es sich größtenteils um so minderwertige Fische handelt, die eine Hausfrau zu anderen Zeiten wahrscheinlich gar nicht laufen würde, so darf man wohl sagen, daß die Kommunen in ihrem Kampf gegen die Teuerung keine größeren Erfolge aufzuweisen haben, als die Regierung.

Das ist charakteristisch: in ruhigen, friedfertigen Zeiten kann jeder Esel mit wenig Mühe und viel Behagen regieren, wo aber außergewöhnliche Zustände außergewöhnliche Tatkraft und Umsicht erfordert, wie z. B. die gegenwärtige Teuerung, da verkagt die kapitalistische Klassenherrschaft kläglich!

Auf der Ausbeutung der Armen und Bedrückten ruht schließlich die gegenwärtige Gesellschaftsordnung. Die Organe dieser herrschenden Klassen, die Regierung usw., dürfen und können nichts Durchgreifendes gegen die Not der Arbeiter unternehmen, es sei denn, sie wollten den Ast absägen, auf dem sie sitzen. Da sie

das nicht tun, bleibt es uns, den Arbeitern, vorbehalten, diese Arbeit zu verrichten. Wer bei dieser skulturarbeit helfen will, der gibt am 12. Januar den sozialdemokratischen Stimmentzettel ab.

Wögen unsere Feinde über „sozialdemokratische Gewerkschaften zetern — es ist nicht unsere Schuld, daß sämtliche bürgerlichen Parteien die Arbeiterinteressen mit Füßen treten und daß allein die Sozialdemokratie den richtigen Weg wandelt, den einzigen Weg, den der aufgeklärte Arbeiter wandeln muß.

Aus der Unfallversicherung.

Die Gefahren des Fuhrmannsberufes. Der 46 Jahre alte Fuhrmann G. zu Soffenheim hatte am 30. Juni 10 im Auftrage seines Arbeitgeberz eine große Backsteine in die Farbwerke nach Höchst a. M. zu verbringen. Auf dem Rückwege nahm er aus reiner Gefälligkeit und ohne Wissen seines Arbeitgeberz, für einen Bekannten in Soffenheim einen Wagen voll leerer Kisten mit. An dem Bahnübergang in Höchst a. M. scheuten die Pferde und gingen mit dem Wagen durch. Bei dem Versuche, die Pferde wieder zum Stehen zu bringen, stürzte G. vom Wagen und erlitt einen schweren Beckenbruch und eine Verletzung des rechten Arms.

Nach monatelangen Krankentagen stellte er dann bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft den Antrag auf Gewährung einer Rente. Diese lehnte jedoch den Anspruch ab, weil die angestellten Ermittlungen ergeben hätten, daß kein Betriebsunfall vorliege. Dem Verletzten sollte als Trost in seinem schweren Unglück dienen, daß die Holzlisten einzig und allein die Ursache seiner schweren Verletzung gewesen seien, denn die Pferde scheuten infolge des Mittels des Wagens beim Ueberfahren der Geleise und Herabstehens der Kisten, welche hinten auf die Pferde stießen etc. Die Folgen dieses Unfalls können von uns um deswillen nicht entschädigt werden, weil es sich beim Kistentransport lediglich um eine Gefälligkeitshandlung handelte. Die Versicherung Ihrer Person erstreckt sich aber bei der diesseitigen Berufsgenossenschaft nur auf diejenigen Unfälle, welche Ihnen bei Arbeiten im Backsteinfuhrwerksbetriebe d. p. M. zustoßen." — Punktum.

Damit beruhigte sich der Verletzte auf Anraten des Frankfurter Arbeiter-Sekretariats jedoch nicht und legte Verurteilung zum Schiedsgericht ein. In der Berufungsschrift wurde geltend gemacht, daß er einzig und allein einer Betriebsgefahr zum Opfer gefallen sei und daher auch die Rente zu zahlen sei. Daß der Verletzte auf dem Heimwege leere Kisten aus reiner Gefälligkeit mitgenommen habe, sei nicht zu bestreiten. Daß Fuhrwerk mußte aber unbedingt, mit oder ohne Kisten beladen, den fraglichen Bahnübergang passieren. Darauf sei einzig und allein Gewicht zu legen. Der Verletzte wolle noch Zeugen dafür erbringen, daß der Bahnübergang die Gefahr gebildet habe. Die Strafe sei damals am Bahnübergang aufgebrochen gewesen und habe die Barriere der Bahn, der Rauch des dort aufgestellten Asphaltessels, sowie das laute Schreien der dort beschäftigten Arbeiter die Betriebsgefahr eigentlich gebildet. Das Schiedsgericht wartete jedoch nicht ab, bis der Verletzte die Zeugen des Vorfalls weiter ermittelt hatte, sondern wies die Berufung als unbegründet einfach ab. Die von der Genossenschaft gehörten Zeugen, Eisenbahnarbeiter, hätten sich gegen das Vorliegen eines Betriebsunfalls ausgesprochen. Durch das Mitteln des Wagens seien eben die Kisten ins Nutschen gekommen und auf die Pferde zu liegen gekommen. Ein Eisenbahnzug sei auch zur fraglichen Zeit nicht vorbeigefahren, der das Scheuen der Pferde hätte veranlassen können. Diese Darstellung decke sich auch mit der ersten Aussage des Verletzten, welcher eben gedankenlos ein Protokoll damals unterschrieben hatte, ohne die Bedeutung des Inhaltes zu kennen. Leider geschieht dies bei so vielen Unfallverletzten und sollte dieser Fall wiederum als Warnung dienen. Das Schiedsgericht legte daher den neueren Darstellungen des Verletzten keinen Glauben bei und nahm an, daß der Unfall lediglich durch das Herabfallen der Kisten zustande gekommen ist. Da das Mitteln der Leckeren ohne Wissen des Arbeitgebers und nicht im Interesse des Betriebes erfolgt, so wurde hierdurch der Zusammenhang mit dem Betrieb gelöst. Im übrigen hat Kläger auch grobfahrlässig gehandelt, daß, obwohl ihm seiner eigenen Aussage im Termine nach wohl bekannt war, er mit sehr wilden, leicht scheuenden Pferden zu tun zu haben dennoch die losen, nicht gebundenen auf dem Wagen liegenden Kisten und Holzteile beförderte. Sonach ist der Anspruch auf Unfallrente unbegründet.

Der Verletzte hatte natürlich schon allen Mut verloren, als er diese Begründung gelesen hatte. Da aber seine ganze Zukunft von dem Ausgange dieses Prozesses abhängig war, so galt es, eifrig nach den Unfallzeugen zu forschen. Diese fanden sich denn später auch und wurden vom Amtsgericht auf Verlangen des Reichsversicherungsamtes eidlich vernommen. Ein Soldat sagte aus, daß am Bahnübergang die Barriere heruntergelassen war, als der Wagen ankam, weil diese gestrichen werden sollte. Vor der Barriere schon scheuten die Pferde, welche von Arbeitern aufgehalten werden sollten. Ein anderer Arbeiter sagte aus, daß die Pferde sehr unruhig schon antamen und vor dem „Rauche des Teeressels scheuten". Mehrere Arbeiter schrien nun und hoben ihre Schuppen, woraufhin die Pferde durchgingen und das Unglück passierte.

Das Reichsversicherungsamt kam nach dieser Beweisaufnahme zu einer ganz anderen Auffassung als das Schiedsgericht und verurteilte die Berufsgenossenschaft zur Zahlung der Rente.

Der Sieg

heftet sich bei der kommenden Reichstagswahl sicher an die Fahnen der Sozialdemokratie der einzigen und wahren Vertreterin des arbeitenden Volkes, wenn dieses selbst sich mit seiner ganzen Kraft im Wahlkampfe für seine Ideale betätigt. Den Volkswillen zum höchsten Gesetz zu machen, das kann nur das Volk selbst, indem es Fleisch von seinem Fleische und Seil von seinem Seile in den Reichstag wählt. Das Volk kann die Klinke der Gesetzgebung in die eigene Hand nehmen, wenn es nur will. Diesem Willen muß jeder Proletarier mit dem sozialdemokratischen Stimmzettel in der Hand klaren und festen Ausdruck geben.

Im Urteil wurde darauf hingewiesen, daß die Pferde nicht allein infolge des Fallens der Klüften scheiterten, sondern daß andere Ursachen, die Betriebsgefahren bedingten, die Barriere, der Rauch des Leertreffels, das Verhalten der Arbeiter, dabei mitgewirkt haben, anscheinend sogar zuerst die Pferde unruhig machten. Der ursächliche Zusammenhang des Unfalls mit dem Betrieb ist also gegeben. Der Kläger hatte sich auch nicht durch die Mitnahme der Klüften aus dem Betrieb begeben, wenn sie auch nicht im Betriebsinteresse und ohne Wissen des Betriebsunternehmers, vielleicht sogar seinem Willen zuwider geschah, so nahm sie doch nicht der Fahrt den Charakter der Betriebsfähigkeit. Unerheblich wäre es, wenn man dem Kläger große Fahrlässigkeit vorwerfen müßte, da solche den Entschädigungsanspruch nach dem Gesetze nicht ausschließt. Das Rekursergericht hat hiernach das Vorliegen eines Betriebsunfalls anerkannt und die Beklagte zur Entschädigung des Klägers verurteilt.

So erhält also jetzt der arme Fuhrmann seine Rente, deren Höhe jetzt noch festgestellt werden muß und sicher zu weiteren Prozessen führen wird. In der Hauptsache hat er aber gesiegt und er fällt nicht der Armenpflege zur Last.

Stellt das Hineinfliegen von Straßenstaub in das Auge eines auf der Geschäftsfahrt befindlichen Kutschers einen Betriebsunfall oder eine Gefahr des gewöhnlichen Lebens dar? Dem Geschäftsvorgangstutcher M. flog am 2. Januar 1911 auf einem Geschäftswege ein Fremdkörper ins linke Auge. Infolge dessen verlor er die Sehkraft dieses Auges. M. nimmt an, daß ihm infolge des am fraglichen Tage herrschenden ziemlich starken Windes auf der dem Winde besonders ausgeprägten Mühlbühlenerbrücke ein Stückchen Strauß ins linke Auge geflogen ist. Die Berufsgenossenschaft lehnte den geltend gemachten Rentenanspruch aus der Erwägung ab, es liege kein Betriebsunfall, vielmehr eine Gefahr des gewöhnlichen Lebens vor, denn jeder andere Straßenpassant sei auch ständig der Gefahr ausgesetzt, durch einen ins Auge geflogenen Fremdkörper die Sehkraft einzubüßen. Die gegen diesen Bescheid eingelegte Berufung machte geltend, diese Behauptung möge an sich zutreffend sein. Kläger aber sei, als er den Unfall erlitt, nicht „jeder andere Straßenpassant“, vielmehr infolge seiner Tätigkeit im Fuhrwerkbetriebe, nämlich als Kutscher auf dem Wagenbusch, den Gefahren der Straßenpassage besonders ausgesetzt gewesen. Inmitten der befahrenen Straße an exponiertester Stelle und infolge desfahrens in stärkerem Zuge, schließlich auch durch die unverwandte Aufmerksamkeit auf sein Pferd gezwungen, die Augen gespannter geöffnet zu halten, unterliege ein Kutscher leichter als andere Passanten der Gefahr, durch in der Luft herumwirbelnde Fremdkörper beschädigt zu werden.

Unter Aufhebung des Ablehnungsbeschlusses und Anerkennung eines Betriebsunfalls verurteilte das Schiedsgericht die Berufsgenossenschaft mit folgender Begründung zur Zahlung einer Rente:

Das Schiedsgericht vermochte sich der Auffassung der Berufsgenossenschaft nicht anzuschließen. Nach der ständigen Rechtsprechung, des Reichsversicherungsamtes ist in manchen Fällen der ursächliche Zusammenhang des Unfalls mit dem Betriebe darin zu erblicken, daß der Standpunkt beziehungsweise die Arbeitsstätte des Arbeiters oder die Aufmerksamkeit, die er seiner Betriebsarbeit zuwenden muß, ihn der Gefahr in höherem Maße aussetzt, als eine andere, nicht im Betriebe beschäftigte Person. So sind denn auch in zahlreichen Entscheidungen Unfälle, die Angehörigen der Fuhrwerks- und Straßenbahnbetriebe auf offener Straße zugefallen waren, als Betriebsunfälle anerkannt. Ganz besonders wird hier auf eine Rekurserentscheidung des Reichsversicherungsamtes vom 20. März 1903 verwiesen. Sie behandelt den Fall, daß ein Kutscher sich dadurch eine Augenverletzung zuzog, daß ihm aus einer vorüberfahrenden Lokomotive Kohlenstaub in ein Auge flog. Durchaus ähnlich jenem Fall ist der hier vorliegende geartet. Auch hier ist der räumliche und zeitliche Zusammenhang des Unfalls mit dem Betriebe ohne weiteres gegeben, weil der Unfall während der Ausübung der Betriebsfähigkeit sich ereignet hat. Es liegt aber auch hier ein ursächlicher Zusammenhang mit dem Betriebe vor. Es ist der Berufsgenossenschaft zuzugeben, daß die Gefahr, Kohlen- oder Straßenstaub in die Augen zu bekommen, allerdings für jedermann besteht, indes ist ein Kutscher infolge seiner Betriebsfähigkeit dieser Gefahr regelmäßig in erhöhtem Maße ausgesetzt. Da er sich einerseits schneller als ein Fußgänger fortbewegt und sich hierbei an einem ungeschützten Platz befindet, und da er andererseits, zumal er die Bügel zu halten hat, seine Augen nicht zu schließen vermag und bei drohender Gefahr, wie z. B. bei dem Auftreten einer Staubfahle oder dergleichen, nicht wie jeder andere stillstehen oder sich umdrehen kann. Es konnte somit gerechtfertigten Bedenken nicht unterliegen, das Vorliegen eines Betriebsunfalls anzuerkennen. Nach dem als maßgebend anzuerkennenden Gutachten des Dr. B. handelt es sich um den Verlust der Sehkraft eines Auges. Es war somit unter Aufhebung des angefochtenen Bescheides dem dagegen eingelegten Rechtsmittel zu entsprechen.

Gegen diese Entscheidung ist Rekurs beim Reichsversicherungsamt nicht eingelegt, sie hat somit Rechtskraft erlangt.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Ein Schutzmann irrt viel Kommt da vor einigen Wochen ein Polizeibeamter zu einem Kollegen mit einer Anzeige aus Braunschweig, wonach derselbe an einem Sonntag mit einem Auto in Braunschweig übermäßig schnell gefahren sei. Erstaunt erklärt ihm der Kollege, daß er noch nie in Braunschweig war und an dem betreffenden Sonntag überhaupt nicht gefahren hat. Eine Untersuchung ergab, daß die Nummern des Wagens nicht abnehmbar sind. Nach zwei Wochen kommt von Braunschweig die Antwort, daß ein Irrtum des dortigen Schutzmanns ausgeschlossen sei, weiter war das Auto beschrieben und sollte dasselbe graue Farbe haben. Diese Angaben paßten „leider“ nicht auf das Auto unseres Kollegen, dieses hatte grüne Farbe. Nun hat sich wohl die Braunschweiger Behörde beruhigt, denn sie hat sich nichts wieder merken lassen. Armer Schutzmann!

Magdeburg. In mehreren Versammlungen beschäftigten sich die hiesigen „Droschkenchauffeure“ mit dem Ansuchen der Kraftwagenbesitzer, in nächster Zeit von den „Chauffeuren“ eine Kaution von 50 M. zu erheben. Die Stellung einer Kaution wurde von den zu 99 pCt. organisierten „Droschkenchauffeuren“ einstimmig abgelehnt. Wenige Tage darauf wurde nun nicht nur die Stellung einer Kaution verlangt, sondern den „Droschkenchauffeuren“ nachstehendes „Monstrum“ von Arbeitsvertrag zur Unterschrift vorgelegt.

Arbeitsvertrag

herausgegeben vom Verein der Kraftdroschkenbesitzer Magdeburgs.

Engagement.

Ein Führer kann engagiert werden:

1. Sobald er im Besitze eines Droschkencheinens ist.
2. Sobald er über Kleidung verfügt, die den polizeilichen Vorschriften entspricht.

Arbeitszeit und Leistung.

Die Arbeitszeit beginnt in den Monaten April bis September um 7 Uhr, in den Monaten Oktober bis März um 8 Uhr morgens und endet mit dem Schichtwechsel, welcher abends 7 Uhr stattfindet. Der Führer ist verpflichtet, den Wagen in betriebsfähigem Zustande zu erhalten und ihn jeden Tag zu reinigen; jedoch wird er gegen Zahlung von 50 Pf. pro Schicht von der Reinigung entbunden.

Der Führer hat ferner bei eintretenden Reparaturen behilflich zu sein, eine Entschädigung hierfür hat er nicht zu beanspruchen.

Der Führer ist haftbar für jede durch ihn ausgeführte resp. vereinbarte Fahrt und hat die Fahrtrichtung sowie den Fahrpreis dafür nach jeder beendeten Fahrt gewissenhaft zu buchen.

Die Einnahme ist täglich bei Schichtwechsel an den Arbeitgeber resp. dessen Vertreter abzuliefern.

Kaution.

Der Führer hat beim Antritt eine Kaution von 50 M. zu stellen; dieselbe wird ihm bei der hiesigen Sparkasse sichergestellt.

Ist der Führer nicht in der Lage, die genannte Kaution sofort zu leisten, so ist der Arbeitgeber berechtigt, dieselbe in wöchentlichen Raten von 3 M. vom Lohn abzuziehen.

Haftung der Kaution.

Die Kaution haftet:

- a) für sämtliche einklassierten Beträge sowie für Auktionen, fehlendes Werkzeug und Inventar,
- b) als Schadenersatz für jede Fahrlässigkeit im Betriebe.

Ueber die Ausdehnung des Begriffs Fahrlässigkeit entscheidet der Arbeitgeber.

Arbeitslohn und Lohnzahlung.

Der Führer erhält 20 pCt. seiner Einnahme abzüglich der gesetzlichen Beiträge zur Kranken- und Invalidenkasse. Die Auszahlung des Lohnes findet wöchentlich statt, und zwar Sonnabends. Die Lohnwoche rechnet von Freitag bis Freitag.

Kündigung.

Eine Kündigung findet beiderseits nicht statt; es ist dem Arbeitgeber sowie dem Arbeitnehmer gestattet, das Arbeitsverhältnis jederzeit zu lösen.

Mit vorstehenden Bedingungen erklären sich durch Unterschrift einverstanden

Der Arbeitgeber:

Der Arbeitnehmer:

Magdeburg, den
NB. Der Vertrag tritt mit seinem Erscheinen in Kraft.

Hier Chauffeuren bei zwei Unternehmern wurde mit sofortiger Entlassung gedroht, wenn sie diesen Vertrag nicht unterschreiben würden. Drei Chauffeure verweigerten die Unterschrift und wurden sofort entlassen. Zwei davon wurden nachträglich bis zum Ablauf ihrer 14tägigen Kündigungsfrist weiter beschäftigt.

Was diesen „Arbeitsvertrag“ selbst anbetrifft, so enthält er ja Paragraphen, die gegen „das Recht und die guten Sitten“ verstoßen. Er enthält überhaupt nur Verpflichtungen der „Chauffeure“, verpflichtet aber die Herren „Besitzer“ zu rein gar nichts. Nur einen Paragraphen haben die Herren „Kraftdroschkenbesitzer“ verlesen, nämlich: „daß jeder Chauffeur beim Engagement noch ein Loszettel mitzubringen hat“, damit einzelne der Herren dann nur nötig haben, daß für bestimmte Kniepen notwendige Geld einzulassen. Die Magdeburger Droschkenchauffeure werden sich zu wehren versetzen, und wenn die Herren Besitzer nicht mehr Vernunftgründen, betreffend Zurückziehung dieses Vertrags, zugänglich sind, von dem aller äußersten Mittel Gebrauch machen. Die Chauffeure der anderen Orte wollen auf „Magdeburg“ ein wachsam Auge haben.

Zum neuen Automobilgesetz. (Urteil des Reichsgerichts vom 20. November 1911.) Der Kaufmann F. in Stuttgart war am 24. September 1909 in der Poststraße in Stuttgart, während wegen eines damals stattfindenden Volksfestes in den Straßen ein reger Verkehr herrschte, von einem Automobil angefahren worden und zu Schaden gekommen. Auf Grund der Bestimmungen des neuen Gesetzes betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen begehrte er Schadenersatz von dem Beklagten F., dem das Automobil gehörte und der dasselbe auch selbst gelenkt hatte. Das Landgericht hatte dem Kläger auch zwei Drittel der Schadensansprüche zugesprochen, das Oberlandesgericht Stuttgart nur die Hälfte. Es hatte ausgeführt, nach § 7 Abs. 1 des neuen Gesetzes müsse der Beklagte den Schaden ersetzen, da ihm das Kraftfahrzeug gehöre und er dasselbe auch selbst gelenkt habe. Nach Abs. 2 derselben Bestimmung entfalle diese Haftung nur, wenn der Unfall unabwendbar gewesen sei, d. h. wenn er auf dem schuldhaften Verhalten des Verletzten selbst beruhe und auch bei Anwendung der größtmöglichen Sorgfalt eingetreten sein würde. Das behauptete Verschulden des Verletzten solle darin bestehen, daß dieser vom Bürgersteige heruntergegangen und kurz vor dem Auto über die Straße gelaufen sei. Der Beklagte habe aber den Beweis nicht erbracht und könne ihn auch nicht erbringen, daß dadurch allein der Unfall zu einem für den Beklagten unabwendbaren Ereignisse geworden sei. Der Beklagte behauptete in dieser Beziehung, den Kläger erst in dem Momente wahrgenommen zu haben, als dieser unmittelbar vor dem Automobil gestanden habe. Selbst wenn nun richtig wäre, daß ein vorübergehendes Fahrzeug die Aussicht versperrt habe, so sei der Beklagte dadurch noch in keiner Weise entschuldigt; denn er dürfe nur so schnell fahren, daß er sofort halten könne. Ob der Beklagte schuldhaft gehandelt habe, könne dahingestellt bleiben, da die Verschuldensfrage nicht entscheidend sei. Jedenfalls habe der Beklagte stets dann, wenn nachgewiesen sei, daß der Unfall nicht für ihn unabwendbar gewesen sei. Nach § 9 des neuen Gesetzes sei dann lediglich zu prüfen, ob ein Mitverschulden des Verletzten vorliege. Dies sei zu bejahen, denn es sei undenkbar, daß er das Automobil nicht gesehen haben würde, wenn er sich vor dem Ueberkreuzen der Straße gehörig umgesehen hätte. Die Zeugen hätten das gerade Gegenteil bestätigt, zumal das Automobil vier hellleuchtende Laternen geführt habe. Wer in einer Großstadt die Straße überfahre, müsse selbst gehörige Obacht geben. Das schuldhafte Verhalten des Klägers könne aber niemals die Haftung des Beklagten ganz ausschließen. Dies wäre nur dann möglich, wenn der Unfall die unmittelbare Folge des Verhaltens des Klägers sei. Hier aber habe die Schuld des Verletzten nur zum Schaden mitgewirkt, weshalb dieser geteilt werden müsse. Eine Teilung zur Hälfte erscheine angemessen. Auch das Reichsgericht erklärte, daß die Haftung des Beklagten nur dann entfallen könne, wenn für ihn der Unfall unabwendbar gewesen sei und wies mangels dieser Feststellung die Revision zurück.

Bierfahrer.

Haftet der Bierkutscher für die unbeglichenen Konten der Abnehmer? Den Kutschern der Berliner Brauereien wird es in der Regel zur Pflicht gemacht, den Gastwirten nur dann Bier zu liefern, wenn diese es baar bezahlen. Für etwaige Ausfälle haftet stets der Kutscher mit seiner Kaution. Bereits vor Jahren hatte das Berliner Kaufmannsgericht in einer derartigen Sache zu entscheiden, weil die beklagte Brauerei behauptete, der Bierkutscher sei ein selbständiger Agent, die Abnehmer seine persönlichen Kunden. Das Kaufmannsgericht kam damals zu einem die Brauerei verurteilenden Erkenntnis. Es nahm an, daß der Kutscher ein Gewerbegehilfe sei, der für die unbeglichenen Konten der Abnehmer nicht hafte. Jetzt hatte die Kammer 6 des Oberlandesgerichts sich

mit einer ähnlichen Angelegenheit zu befaßen. Der Bierkäufer Fuchs war bei der Hansa-Brauerei beschäftigt gewesen. Er hatte einem Gastwirt Bier auf Konto geliefert, der gewöhnlich erst am Wochenschluß abrechnete und bezahlte. Den zuletzt bezogenen Posten überließ er der Brauerei schuldig, weshalb diese den Futscher mit diesem Posten belastete. Das war vor 1 1/2 Jahren. Als jetzt der Futscher das Arbeitsverhältnis löste, wurde ihm der Betrag der Schuld von der Brauerei in Abzug gebracht. Das Gewerbegericht ordnete Beweiserhebung darüber an, ob der Futscher ohne Auftrag handelte, als er dem Gastwirt das Bier ohne sofortige Zahlung lieferte. Die vernommenen Zeugen, der Inspektor der Beklagten und eine ehemalige Buchhalterin derselben bezeugten, daß dem Kläger der Auftrag gegeben war, dem Gastwirt Bier auf Konto zu liefern. Obwohl hier also klar zu Tage lag, daß nicht der Futscher, sondern die Brauerei selbst den Ausfall der Verzinsung verschuldet hatte, verzögerte der Vorsitzende die Urteilsfällung, indem er den Parteien riet, sich ohne Anträge zu entfernen. Der Vertreter der Beklagten sollte nochmals die in der Beweisaufnahme vorgebrachten Dinge prüfen, wenn andere Momente sich nicht ergeben, dem Kläger den Rest der Klauktion auszahlen lassen, sofern er aber noch Zeugen für die Schuld des Klägers finde, möge er unter Angabe derselben um neuen Termin bitten. Um die Parität zu wahren, wurde auch dem Kläger der Rat gegeben, einen neuen Termin zu beantragen, wenn die Sache nicht nach seinem Geschmack ansetze, d. h., wenn er nicht in einer bestimmten Zeit sein Geld erhalte, ohne daß ihm eine Schuld bewiesen werde.

Unserer Ansicht nach handelt es sich hier um eine unbillige Verschleppung des Rechtsstreits von Gericht zu Gericht. Wohin es führen soll, wenn nach einer die Beklagte belastenden Beweisaufnahme das Gewerbegericht ohne jede Veranlassung der Beklagten das Recht erteilt, noch nachträglich nach neuen Beweisen für die Schuld des Klägers zu suchen, ist unverständlich. Die vernommenen Zeugen erschienen durchaus glaubwürdig und ohne Interesse zur Sache. Es kann also nicht angenommen werden, daß der Vorsitzende an der Wahrheit ihrer Aussage Zweifel hegte. Ist die Handlungsweise des Vorsitzenden aber aus der Absicht hervorgegangen, ein Urteil zu vermeiden, dann heißt dies doch den Willen des Gesetzgebers auf die höchste Potenz treiben.

Droschkenführer.

Hamburg I. Branche Droschken- und Stallkutscher. Mitgliederversammlung am Mittwoch, 8. November. Ueber die kommenden Reichstagswahlen hielt Kollege Albrecht einen lehrreichen Vortrag. Reicher Beifall lohnte den Redner für seine trefflichen Ausführungen. In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, daß diejenigen Kollegen, welche noch nicht Mitglieder der Partei sind, dieses schnellstmöglich nachholen müssen; ferner müssen sie eifrige Leser des „Hamburger Echo“ werden, denn der „Generalanzeiger“ muß aus den Arbeiterwohnungen verschwinden. Zur Agitation führte Born an, daß diese in letzter Zeit nicht so betrieben worden ist, wie es hätte sein sollen. Es stehen uns noch eine ganze Reihe Unorganisirter fern. Es muß unsere Aufgabe sein, dieselben zu organisieren. Wenn jeder Kollege sich mit ein paar Aufnahmeheschen versteht und kräftig agitiert, dann muß auch der Letzte zu gewinnen sein. H. Pedersen machte der Branchenleitung den Vorwurf, daß dieselbe ihre Pflicht nicht getan hätte, da sie die Versammlungen nicht genügend bekannt mache. Dies wurde von Albrecht und Born zurückgewiesen. Wenn alle Kollegen so arbeiten wie die Branchenleitung, dann könnten wir auch mit der Organisation zufrieden sein. Ins Festkomitee wurden Driewer, S. Hansen, Höpfe, Städt, Spier und Wobbe gewählt. Nach Erledigung einiger Internas erfolgte Schluß der Versammlung.

Fahrtstuhlführer und Portiers.

Berlin. In der letzten Branchenversammlung hielt der Gauleiter einen instruktiven Vortrag über Partei und Gewerkschaften und erzielte damit den lebhaftesten Beifall der Versammelten. Dann wurde der Bericht von der letzten örtlichen Generalversammlung erstattet. Nach Regelung einiger Internas trat dann Schluß der Versammlung ein.

Hafenarbeiter.

Lohnerhöhungen in Hamburg. Der Hamburgische „Korrespondent“ vom 17. November schreibt: „Eine heute abgehaltene Generalversammlung des Hafenbetriebsvereins hat beschlossen, den Tagelohn der Schauerleute von 4,80 Ml. auf 5 Ml. mit Wirkung von Montag, den 20. November, ab zu erhöhen. Außerdem wurde beschlossen, den Wochenlohn der Kontrakt-Schauerleute, der bisher 30 Ml. betrug, vom gleichen Tage ab auf 31,20 Ml. festzusetzen. Endlich ist für die Katarbeiter der Nachtbetriebe (Hamburg-Amerika-Linie, Woermann- und Deutsche Ostafrika-Linie, Deutsche Levante-Linie) beschlossen worden, den Tagelohn der Hilfsarbeiter von 4 Ml. auf 4,20 Ml. und den der Gelegenheitsarbeiter von 3,60 Ml. auf 3,80 Ml. zu erhöhen. Ebenso wie die Lohnerhöhung, welche die Hamburger Reedereien im April dieses Jahres für die Seeleute eingeführt haben, ohne vorausgehende Forderung einer Gewerkschaft bewilligt wurde, ist auch die nunmehrige Lohnaufbesserung der Hafenarbeiter aus freier

Entscheidung der Arbeitgeber erfolgt.“

So wenig die Lohnerhöhung eine „freie Entscheidung“ der „Arbeitgeber“ war, ebenso wenig ist die Lohnerhöhung, die der Hafenbetriebsverein beschlossen hat, seiner „freien Entscheidung“ zu danken. Diese Lohnerhöhung ist eine geringe Abschlagszahlung auf unsere Forderungen. Das Jahr 1912 wird für die Hafenarbeiter in Hamburg-Mitona noch die Verkürzung der Arbeitszeit und den paritätischen Arbeitsnachweis bringen... Wie wir hoffen, „aus freier Entscheidung der Arbeitgeber“.

Die Hungerpeitsche des Hafenbetriebsvereins. Wie ungeheuerlich der Hafenbetriebsverein mit den Schauerleuten umgeht, zeigt folgender Fall: Am Sonntag, 4. November, wurden für den Stauerbetrieb von Lodbjerg eine Anzahl Schauerleute angenommen. Als die Arbeiter auf einem Schiffe bei der Arbeit waren, sagte gegen Mittag der Vize Vescheld, daß sich die Arbeiter auf Späterarbeiten einrichten sollten. Als die Leute dann zu Mittag aus dem Kabinenraum war der Vize nicht mehr zu sehen. Am Nachmittag sagten fünf Mann Verzeid, wenn der verdiente Tagelohn nicht an Bord ausgezahlt werde, müßten sie um 6 Uhr ausscheiden, da die Frau im Hause keinen Pfennig Geld habe und sie mit ihren Kinder Hunger leiden müßten. Die Leute hatten in der Woche nur 1/2 Tag gearbeitet, folglich auch nur ein paar Mark verdient, von denen sie natürlich die Woche nicht leben können. Hätten sie nun bis abends 9 Uhr gearbeitet, so hätten sie kein Geld mehr bekommen, weil dann alle Kontore geschlossen sind, folglich hätten sie am Sonntag nichts zu essen gehabt. Da nun der Vize nicht dafür gesorgt hatte, daß die Leute an Bord ihr Geld bekamen, schieden die fünf Mann um 6 Uhr aus. Vom Vize erhielten sie nun einen Lohnzettel, den sie abends noch einlösten, aber damit waren sie auch ihre Arbeit los, denn der Vize W. Stüber gab die Arbeitskarten nicht heraus, sondern stellte sie dem Hafenbetriebsverein zu. Dieser verfügte, daß den Leuten die Arbeitskarte auf acht Tage entzogen werde. Ist das nicht geradezu ungeheuerlich? Und dann jammert der Hafenbetriebsverein, es seien nicht genügend Arbeitskräfte für den Hafen vorhanden, und fortlaufend läßt er Anzeigen in die bürgerlichen Blätter einrücken, wonach Arbeiter für den Hamburger Hafen gesucht werden. Die ansässigen Arbeiter werden gemüppelt und getrieben, so daß sie die Lust zu solcher Schwebearbeit verlieren und sich nach anderer Arbeit umsehen. Und wie wird es den Arbeitern ergehen, die man nach hier lockt? Genau so, wie es den ansässigen heimischen Arbeitern ergeht, sobald sie nur für ihr Recht eintreten.

Schlechtes Material bei der H.-A.-L. Bei einem Bootsmanöver auf dem Dampfer „Sachsenwald“ (Hamburg-Amerika-Linie) brach beim Ausfahren des Bootes der vordere Lahnstutzen. Das Boot schlug, seines Halts beraubt, nach unten, wobei der sich im Boot befindliche Matrose H. Niedertrone ins Wasser stürzte und ertrank. Dieser Todesfall kommt auf das Konto des schlechten Materials der Millionenfirma H.-A.-L.

Schlechtes Material. Die Woermann-Linie läßt der traurige Ruhm der Hamburg-Amerika-Linie nicht schlafen. Vor einigen Monaten wurde ein Verschwärter totgequetscht, weil ein mehrere tausend Kilo schwerer Holzblock anstatt mit einem Draht mit einem Taumnurmer außerbords gehievt wurde. Der Taumnurmer brach, worauf der Block zurückschlug und den Verschwärter totquetschte. Folgende Zeitungsnote („H. C.“) beleuchtet wiederum das Material der Woermann-Linie treffend:

„Auf dem Dampfer „Eleonore Woermann“, der im Vaalenhafen an den Pfählen lag, ist am Sonntag, 18. November, beim Löschen von Holzblöcken aus der Luke 1 der vordere Ladebaum eingeknickt, so daß er gebrauchsunfähig wurde. Zum Glück bemerkten die Arbeiter noch rechtzeitig den Fehler. Am Montag, 20. November, ist auf demselben Dampfer an der Luke 2, wo mit zwei Gängen Schauerleuten schwere Holzblöcke gelöscht wurden, der Lugholzer, worin die schwere Gin hängt, mitsamt der Gin von oben gekommen und in den Raum gefallen. Auch in diesem Falle ist zum Glück kein Mensch verletzt worden. Es scheint, als wenn auf diesem Schiffe recht viel schlechtes Material ist, welches einmal einer gründlichen Ueberholung bedarf.“

Eine gründliche Ueberholung vor Beginn der Arbeit, könnte allem Material, das im Hafen verwandt wird, nicht schaden. Die beste Hilfe ist aber die Selbsthilfe — das darf kein Hafenarbeiter vergessen.

Lebensgefährliche Schlamperei. Die Hamburger Ortsverwaltung schreibt uns: Es hat sich herausgestellt, daß auf verschiedenen Schleppdampfern, die zur Beförderung von Arbeitern im Hafen Verwendung finden, die Seitenlichter zu niedrig sind, da sie, wenn der Dampfer mit Arbeitern dicht besetzt ist, von diesen verdeckt werden und dadurch leicht eine Kollision mit einem entgegenkommenden Dampfer heraufbeschworen wird. Dieser Mifstand besteht auch auf dem Schleppdampfer „Windsbraut“. Der Führer dieses Dampfers ist bereits Anfang Oktober von einigen Arbeitern darauf aufmerksam gemacht worden, daß seine Seitenlichter zu niedrig angebracht seien. Der Schiffer antwortete hierauf, daß der Eigentümer es abändern lassen wolle, das Material dazu sei bereits

an Bord, nur die Handwerker wären noch nicht gekommen. Am 18. November fuhr derselbe Dampfer wieder als Beförderungsdampfer, aber eine Uänderung der Lichter war noch nicht erfolgt. Hieraus kann man ersehen, wie gleichgültig man im Hafen über Fehler hinwegsieht, die unter Umständen einer großen Anzahl Menschen das Leben kosten könnten. Man stelle sich einmal vor, ein solcher mit Arbeitern vollgeproppter Dampfer wird dadurch angerannt, daß der andere Dampfer die Seitenlichter nicht gesehen hat; wie viele Menschen müssen ihr Leben dabei lassen! Es kann doch nicht ein so hoher Kostenpunkt sein, wenn solche Seitenlichter ein paar Fuß höher angebracht werden. Aber immer nur einnehmen und nichts ausgeben, das ist Parole der Parasiten im und am Hafen.

Ein schlechter Wolf, dem die Hund nicht nachbellen, sagt ein serbisches Sprichwort. Der Generalsekretär des Südwestdeutschen Arbeitgeber(1)-Verbandes des Transport-, Handels- und Verkehrsgewerbes, Herr Wolff, ist anscheinend in der Literatur sehr bewandert und kennt obiges Sprichwort ganz genau. Seine epileptischen Tänze, die er in der „Südwestdeutschen Arbeitgeber(1)-Zeitung“ ausführt, könnten nämlich nicht nur Hunde, sondern sogar die Spitz zum Heulen verleiten. Sein letzter Weitzanz betitelt sich „Vertragstreue des Hafenarbeiterverbandes“ und konträrriert den bekannten Prozeß des Hafenbetriebsvereins gegen den (früheren) Hafenarbeiterverband. Was anlässlich dieses Prozesses von kapitalistischen Blättern bereits über die Vertragstreue des Hafenarbeiterverbandes zusammengelogen worden ist, das geht auf keine Kuhhaut. Wir nehmen das Volksgescheh zum Anlaß, jeden Zweifel an unsere Vertragstreue energisch zurückzuweisen, weil dadurch Unternehmer abgeschreckt werden könnten, die Arbeitsverhältnisse unserer Auftraggeber, also der Hafenarbeiter, tariflich festzulegen. Und das soll die Wirkung der Wolffsmilch in der „Südwestdeutschen Arbeitgeber(1)-Zeitung“ sein. Auf den Artikel selbst gehen wir nicht ein, weil Wolff selbst zugeben muß, daß unsere Verteidigung „im streng juristischen Sinne“ unanfechtbar ist. Alles, was Wolff sonst noch vorbringt, geht nur zu dem ausgedehnten Zweck, unsere Vertragstreue zu verunglimpfen und um sein fadenförmiges Material gegen die Tarifverträge um eine ebenso fadenförmige Nummer zu vermehren. Wenn Wolff zugibt, daß der „Vertrag“, „streng juristisch“ genommen, kein Vertrag ist, dann ist es „deutsch-bürgerlicher“ Unsinn, wenn er sagt, daß der Vertrag im deutsch-bürgerlichen Sinne als vollständig angesehen werden müßte. Vielleicht hält er dem Oberlandesgericht in Hamburg einen „deutsch-bürgerlichen“ Vortrag über: „Die deutsch-bürgerliche Auslegung eines Vertrages.“ Ein „deutsch-bürgerliches“ Geschäfter, vor dem Homer sich verstecken soll, wird ihn lohnen. Wir versprechen dem Wolff, daß wir mitlachen — die Hunde mögen ihm nachbellen.

Quisburg. Ein polizeilicher Uebergriff. Während des Streits bei der Rhein-Westfälischen Expedition versuchte die Polizeibehörde alles, um den Streikenden das Leben schwer zu machen. So verbot sie ihnen unter anderem das Betreten der Schifferstraße. Einige der Streikenden erhielten, weil sie demot die Schifferstraße betraten, Strafverfügungen zugestellt. Der Kollege K. legte gegen die polizeiliche Bestrafung in Höhe von 6 Ml. Berufung ein. So kam die Sache vor das Schöffengericht, das sich in seiner Sitzung am 8. November damit befaßte. Als Zeuge trat der Polizeifergeant Briehl auf. Er behauptete, daß er dem Kollegen K. das Betreten der Schifferstraße verboten habe, weil K. ein Streikender war und die Gefahr vorlag, daß er die Arbeitswilligen belästigen werde. K. führt zu seiner Verteidigung an, daß er an dem fraglichen Tage nach der Firma Weidmann u. Fintel wollte, um dort um Arbeit nachzufragen, da es nach dem Lager der Firma keinen anderen Zugangsweg gebe, als die Schifferstraße, habe er sich um das Verbot des Schutzmannes nicht gekümmert. Das Gericht beschloß, die Sache zu vertragen, um festzustellen, ob die Schifferstraße eine öffentliche Straße sei oder nicht. Am Samstag, den 18. November wurde das Urteil verkündet. Danach wird der Angeklagte freigesprochen. Zur Begründung wird angeführt, daß die Schifferstraße eine öffentliche Straße sei, die jeder betreten dürfe, ganz gleich, ob er dort zu tun habe oder nicht. Es komme gar nicht in Frage, daß der Angeklagte zu den Streikenden gehörte oder daß er bei irgend einer Firma um Arbeit nachgesucht hätte. Das Verbot der Polizei sei unzulässig. — Damit ist bewiesen, daß die Polizei mit dem Verbot zur Betretung der Schifferstraße ungesetlich gehandelt hat. Sollte das nach Auffassung des Herrn Amtsgerichtsrats Wiedemhöver kein Terrorismus, zum wenigsten aber Begünstigung der Unternehmer sein?

Quisburg. Der Eid des Arbeitwilligen. Vor dem Duisburger Schöffengericht hatten sich am Freitag, den 17. d. Mts. die Kollegen W. und St. wegen angeblicher Beleidigung des Arbeitswilligen Brachhagen — des Mörders unseres Kollegen Meierling — zu verantworten. Sie sollen beide den Brachhagen durch den Jurist „Streifbrecher“ beleidigt haben. Brachhagen, der als Zeuge vernommen wurde, verteidigte sich bei seinen Aussagen in Widersprüche. Bei der Voruntersuchung hatte er mit Bestimmtheit behauptet, die Angeklagten wären diejenigen gewesen, welche ihm das Wort Streifbrecher zugerufen hätten. Vor Gericht sagte er aus, daß er W. schon längere Zeit kenne, denn er habe vier Wochen lang mit ihm gearbeitet. Als der Vorsitzende ihn fragte, welcher von den Angeklagten W. und welcher St. wäre, wies er unter allgemeiner Heiterkeit mit dem Finger auf den Beschriebten. Rechtsanwält Markoth stellte dem Brachhagen die Frage, ob es zutreffend sei, daß er

Transportarbeiter.

Ludwigsburg. Feuer im Dache scheint bei Herrn Expediteur Sturm in Ludwigsburg zu sein. Mann hatte die Organisation vor ein paar Wochen einige Versammlungen abgehalten, da bekam auch Herr Sturm wieder seine obligaten Wutanfälle. Besonders angehen hat es ihm ein Kollege, der die Freiheit besaß, "seinen" (Sturms) Arbeitern Flugblätter und Versammlungseinladungen zu geben. Ein derart unerhörtes und frevelhaftes Verhalten mußte natürlich gerügt und dem "Herrn" das Handwerk gelegt werden, zumal Herr Sturm absolut nicht einsehen konnte warum "seine Leute", die "er bezahle und die bei ihm arbeiten und nicht bei dem Verband" nun auf einmal durch solche Hezereien ins Unglück gestürzt werden sollten. Denn so folgert Herr Sturm: geht einer in den Verband, dann steigt er bei mir raus und sitzt inselgeheßen im größten Glend, ergo ist er unglücklich! Daß Gott erbarm, kann sich denn Einer elender stellen ohne Arbeit als mit Arbeit bei Sturm???

Denn der Verdienst, den Herr Sturm, der selbst, seinem Lebensumfang nach, der immer größere Dimensionen annimmt und sehr gut genährt ist, seinen Arbeitern zahlt, reicht ja nicht einmal dazu aus, um sich richtig satt essen zu können. Dies ist ja anscheinend bei der langen Arbeitszeit auch nicht notwendig. Das eine gute hat das jedenfalls, nämlich das, daß wenn der Wagen karrt, "seine Leute" nur selten verschlafen und eben dann immer zeitig zur Arbeit kommen können. Um nun aber dem Freier das Handwerk schleunigst legen zu können, ging Herr Sturm flugs ans Telefon, um die Arbeitgeber, in diesem Falle den C. Verein, von dem weitergeschüttelten Ereignis in Kenntnis zu setzen, sichtlich mit dem Gedanken, sich, da der C. Verein gegenwärtig noch einer seiner besten Kunden ist, noch besondere Sporen zu verdienen. Woshafter Leute sagen aus, daß das Gesicht Herrn Sturms vor dieser Meinungsäußerung förmlich gebläht habe, zumal Herr Sturm die Telefonnummer nicht lange zu suchen brauchte, weil sie ihm von unseren Kollegen bereitwilligst noch mitgeteilt wurde.

Aber o weh! Die mit so viel Eifer eingeleitete Aktion ging nach hinten los, da der Arbeitgeber unsere Kollegen ob dieser ständigen Entrüstung des Herrn Sturm sich nur zu einem mitleidigen Lächeln verstehen konnte. Unglaublich, nicht wahr Herr Sturm? Seine Drohung, unseren Kollegen vom Wagen herunterzuschlagen, wenn er nochmal an den Güterschuppen komme, hat er bis jetzt allerdings noch nicht ausgeführt, trotzdem er beinahe jeden Tag Gelegenheit dazu hätte. Jedenfalls glaubt er, daß es besser für ihn sei, wenn er der Tapferkeit anderer Zeit wähle. Wir können ihm in diesem Falle nur in seiner Ansicht beistimmen.

Wer in den Verband geht, steigt raus! Am nächsten Tag lag jedem die Kündigung bei; so erklärte Herr Sturm letzte Woche vor stattfinden einer Versammlung kategorisch, im Stalle sowohl als auch auf dem Bahnhof.

Trotz alledem war die Versammlung jedoch wieder sehr gut besucht und der Erfolg der Sturmschen Agitation war wieder eine Reihe Aufnahmen in den Verband. Ein Beweis, daß selbst dem Sturmschen Eldorado kein einziger eine Träne nachzuweinen geformt ist. Neugierig, wie wir nun einmal sind, möchten wir gar zu gerne verschiedene wissen. Zu diesem Zwecke richteten wir an Herrn Sturm einige ganz harmlose Fragen. Wir nehmen dabei an, daß Herr Sturm so lebenswürdig ist, uns dieselben in entgegenkommender Weise zu beantworten, zumal Herr Sturm ja immer, sobald er etwas vom "Verband" hört oder hört, sehr redselig wird. Also:

- 1. Warum ist denn Herr Sturm plötzlich so sehr für das Wohl "seiner" Arbeiter besorgt???
- 2. Warum hat denn Herr Sturm so fürchterliche Angst vor dem Verband???
- 3. Mit welchem Recht will Herr Sturm "seinen" Arbeitern das ihnen gesetzlich gewährleistete Koalitionsrecht vorenthalten???
- 4. Wo steht denn geschrieben, daß "seine" Arbeiter Hunger leiden müssen, wenn er sie nicht mehr beschäftigt???
- 5. Sind vielleicht schon welche verhungert, die nicht mehr das Vergnügen haben zu "seinen" Arbeitern gezahlt zu werden??

Also bitte, Herr Sturm, wir wären Ihnen für eine gewissenhafte Beantwortung sehr, sehr dankbar. Vielleicht kommen wir dann auf Grund der Beantwortung zu der Einsicht, daß wir selber im Unrecht sind und Herr Sturm im Recht war. Sollte dies zutreffen, dann versprechen wir heute schon an dieser Stelle, Buße zu tun in Staub und Asche. Bis dahin aber gestatten wir uns, unsere Tätigkeit unbeeinträchtigt zu entfalten zu Ruh und Frommen auch der Ludwigsburger Transportarbeiter. Den Kollegen aber rufen wir zu, rastlos mit zu arbeiten an dem Ausbau der Organisation, damit auch endlich einmal in Ludwigsburg die 15- bis 16stündige Arbeitszeit bei Wochenlöhnen von 19 bis 23 Mk. (dabei ist der Sonntag als voller Tag mitbezahlt!) ins Reich der Vergangenheit gehören.

Drum mit Volldampf voraus, Trotz Sturm und Gegenwind!

Oeffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Beelitz i. d. M. Die hiesige Verwaltungsstelle hielt am Freitag, den 3. November, ihre Mitgliederversammlung ab. Der Kassierer gab den Bericht vom 3. Quartal, demselben ist zu entnehmen, daß unsere Verwaltung 27 männliche und 2 weibliche Mitglieder zählt. Die Einnahme betrug einschließlich Bestand vom 2. Quartal 237,30 Mk., die Ausgabe

131,72 Mk., bleibt Bestand 105,58 Mk. Die Hauptkasse erhielt in bar 87,52 Mk., in Quittung 35 Mk. Dem Kassierer, Kollegen B., wurde auf Antrag der Revisionen Entlastung erteilt. Hierauf wurde beschlossen, unser zweites Stiftungsfest im Januar 1912 festlich zu begehen.

Auf die Eingabe, welche wir gemeinsam mit dem Staats- und Gemeindefarbeiter-Verband und dem Verband der Maschinisten und Heizer, dem Vorstande der Landesversicherungsanstalt Berlin unterbreiteten, ist ein Antwortschreiben bei unseren Vertretern eingegangen, in welchem es abgelehnt wird, mit den Vertretern der Organisation zu verhandeln, ferner wird darin erklärt, daß dieser Standpunkt schon im Jahre 1903 eingenommen worden sei, als der deutsche Transportarbeiter-Verband diesbezügliche Forderungen stellte. Trotzdem lassen wir uns nicht zurückweichen, wir werden unsere ganze Kraft daran setzen, die noch indifferenten Kollegen und Kolleginnen in der Heilstätte Beelitz für die Organisation zu gewinnen, denn auch sie werden mit der Zeit einsehen müssen, daß ihnen mit Schontum und Liebkindmachen nicht geholfen ist.

Besonders das weibliche Personal in unseren Betrieben würde gut tun, sich der Organisation anzuschließen. Auch in den Betrieben der Stadt Beelitz gibt es eine große Anzahl Kollegen, welche der Organisation noch fern stehen, und die gut täten, sich der Organisation anzuschließen, damit auch für sie mal eine bessere Lebenslage geschaffen werden kann. Die Lohnverhältnisse sind in Beelitz noch sehr weit zurück. Wochenlöhne von 16 bis 21 Mk. und noch darunter werden bezahlt. Trotzdem sind die Lebensmittelpreise auch nicht niedriger wie in anderen Orten, manche Produkte sind sogar noch teurer wie in den Großstädten. Der Bevollmächtigte ersuchte die Kollegen, in der Werbung neuer Mitglieder, insbesondere in der Stadt Beelitz nicht zu ermüden.

Beuthen. In unserer Versammlung am 17. November hielt der Bezirksleiter einen instruktiven Vortrag über Löhne und Steuern und fand damit den lebhaftesten Beifall der Versammelten. Die folgende Diskussion, an welcher sich mehrere Kollegen beteiligten, bewies, daß die Kollegen den Ausführungen des Redners mit Interesse und Verständnis gefolgt waren. Zur Sprache kamen auch die inhaltbaren Zustände der Expeditionsfirma Kaluga. Ein ausländischer Kollege könne dort überhaupt nicht arbeiten. Dort sind nur solche Leute angesehen, welche für 1,50 bis 2 Mk. arbeiten und bei der Firma im Pferdehof oder auf dem Strohhoden, welcher auf einer lebensgefährlichen Leiter zu erreichen ist, kampieren. Hier wird es vor allen Dingen nötig sein, einmal die Desinfektion für diesen Betrieb zu interessieren, um mit solchen haarsträubenden Zuständen aufzuräumen. An den Kollegen selbst liegt es, diesen Betrieb so viel wie möglich zu meiden, und auch diejenigen, welche dort arbeiten, aufzuklären, damit auch bei diesen das Klassenbewußtsein geweckt wird. An euch selbst liegt es, Kollegen, wenn ihr mit dem Lohne, welchen ihr verdient, nicht auskommen könnt. Wollt ihr einmal in der Woche ein Pfund Fleisch mehr essen und auch nicht täglich 13 bis 15 Stunden arbeiten, dann müßt ihr euch organisieren. Jeder Kollege muß bemüht sein, Aufklärungsarbeit zu leisten, damit auch die Indifferenten bis auf den letzten Mann dem deutschen Transportarbeiter-Verbande zugeführt werden.

Bitterfeld. Nachdem nunmehr seit 7 Jahren wiederholt der Versuch gemacht worden ist, auch unsere Kollegen der Organisation zuzuführen, können wir heute erfreulicherweise über den ersten nennenswerten Erfolg berichten. Fast schien es, als ob unsere Berufs Kollegen in einem Winterschlaf verfallen seien, aus dem sie nie wieder erwachen wollten. Die industrielle Entwicklung hat nun auch in diesem Winkel ihren gewaltigen Einzug gehalten. Die teilweise, mit Hilfe anderer Organisationen erlangten besseren Lohn- und Arbeitsbedingungen haben auch unsere Kollegen von der Notwendigkeit des Zusammenschlusses überzeugt. Einige Kollegen aus Halle haben am Sonntag, den 19. November, die Kollegen in ihren Wohnungen aufgesucht und dieselbe veranlaßt, der Organisation beizutreten. In der für nachmittags anberaumten Versammlung hielt ein Kollege einen Vortrag über "Zweck und Nutzen der Organisation". Der Erfolg des Tages war, daß 12 neue Mitglieder gewonnen wurden. Der Grundstock für unseren Verband ist gelegt worden. Jetzt heißt es, darauf weiterbauen und systematisch die Agitation betreiben. Wenn alle Kollegen Hand ans Werk legen ist es sehr gut möglich, eine Verwaltungsstelle von einigen hundert Mitgliedern zustande zu bringen. Also Kollegen, helft alle tüchtig mit, dann werden wir in absehbarer Zeit über die zur Zeit bestehenden, teilweise traurigen Verhältnisse ein ernstes Wort reden. In der nächsten Versammlung, welche bei Menzel im "Hohenzollern" stattfindet, wird die Ortsverwaltung gewählt werden und ist es doppelt notwendig, daß alle Kollegen erscheinen.

Cunhausen. Am Freitag, den 10. November tagte hier unsere Mitgliederversammlung. Nach Eintritt in die Tagesordnung wurde zunächst über die Aufnahme von zwei Kollegen beraten. Zunächst handelte es sich um den Kollegen Siendorf. Derselbe war schon einmal Mitglied des Verbandes und Schriftführer. Er trat aber aus. Jetzt will er im Verband der Maschinisten sein. Ihm wurde bedeutet, daß, wenn er in diesem Verbands sei, er sich umschreiben lassen könne. Eine Neuaufnahme des Kollegen wurde abgelehnt. Im zweiten Fall handelte es sich ebenfalls um einen Kollegen, welcher bereits Mitglied war. Auch die Aufnahme dieses Kollegen wurde von der Versammlung abgelehnt, weil der Betreffende nicht zuverlässig erscheint. Nach Erledigung einiger anderer geschäftlicher Angelegenheiten hielt der Kassierer einen Vortrag über die Hygienische Ausstellung in Dresden.

Die Ausführungen des Redners fanden den Beifall der Versammlung. Eine Anregung der Kollegen, einen neuen Vorsitzenden zu wählen, wurde bis zu den ordentlichen Neuwahlen im Januar vertagt.

Sodann teilte der Kassierer mit, daß sich die Zahlstelle in der letzten Zeit gut weiter entwickelt habe und es Pflicht eines jeden sei, an dem ferneren Ausbau der Organisation mitzuarbeiten. Da hier am Orte noch einige hundert Kollegen der Organisation zugeführt werden können, müsse jeder seine Kräfte in den Dienst der Organisation stellen, um dieses Ziel zu erreichen. Dann Schluß der gutbesuchten Versammlung.

Deffau. Am 13. November fand unsere einigermaßen gut besuchte Versammlung statt. Doch hatten es angesichts der wichtigen Tagesordnung und der bewegten Zeit halber bedeutend mehr sein können. Kollege aus Halle hielt einen Vortrag über "Die Transportarbeiter und die kommenden Reichstagswahlen". Redner verstand es, in ausgezeichneter Weise in seinem einstündigen Referat, den Anwesenden vor Augen zu führen, welche enorme Lasten dem deutschen Volke auferlegt werden. Er wies zahlenmäßig nach, wie ungeheuer die einzelnen Kräfte, vor allem die notwendigen Lebensmittel, durch die indirekten Steuern belastet werden. Aber gerade, um den deutschen Michel nicht aus seinem Schlafe erwecken zu lassen, habe man von den Regierung und den bürgerlichen Parteien zu den Mitteln der indirekten Steuern gegriffen. Speziell in unserem Verufe ist noch sehr viel zu klagen über zu lange Arbeitszeit und schlechte Bezahlung. Darum muß es schon jetzt heißen, sagt dafür, daß der nächste Reichstag ein anderer wird als der jetzige. Ueberall, in den Betrieben, auf der Straße und wo sich auch die Gelegenheit bieten mag, dafür zu agitieren, daß endlich mal auch der erste Anhaltische Wahlkreis durch einen Sozialdemokraten im Reichstag vertreten wird. Da wir besonders durch die Kandidatur des Genossen Rechtsanwalt Wolfgang Heine in günstiger Lage sind, dürfte uns die Arbeit nicht schwer fallen. Sodann wurde über das Stiftungsfest Bericht erstattet. Der Besuch war ein reger. Mit besonderer Freude konnte der Kassierer die Mitteilung machen, daß ein Ueberschuß von rund 150 Mark erzielt wurde. Es wurde sodann beschlossen, für die ausgesperrten Tabakarbeiter 30 Mk. aus der Kasse zu bewilligen. Nach dem vom Vorstand aufgefodert, kräftig in die Agitation einzutreten, auf das Volksblatt für Anhalt zu abonnieren und Mitglied des Parteiverbands zu werden, folgte Schluß der Versammlung.

Flensburg. Gemeinschaftliche Mitgliederversammlung am 15. November. Tagesordnung: Welches Interesse haben die Transportarbeiter an den Reichstagswahlen? Antrag des Vorstandes zwecks Aufhebung der Notewechselordnung. Zum Antrag des Vorstandes gab die Begründung der Vorsitzende, Derselbe führte aus, daß die Verhältnisse in der Seeschifffahrt, was Flensburg anbetrifft, sich im Gegensatz zu früher, sehr geändert hätten. Demzufolge sei auch eine Änderung bezüglich der Schiffbefähigungen eingetreten. Da nun das Notewechsel großes Vertrauen in sich schloße, nach dieser Richtung aber keine guten Erfahrungen gerade in der letzten Zeit gemacht wurden, und nun vorzubeugen, daß die Ortsklasse vor weiteren Schäden bewahrt bleibt, hat der Vorstand den Antrag eingebracht: Das Notewechseln ganz zu beseitigen. Nach kurzer Diskussion wurde der Antrag einstimmig angenommen.

Fürstenwalde. In der Mitgliederversammlung vom 3. November gab Werner den Klaffenbericht. Der Klaffenbestand vom 2. Quartal war 286,60 Mk. An Einnahmen sind zu verzeichnen 552,90 Mk., an Ausgaben 546,71 Mk. Somit verbleibt für das vierte Quartal ein Klaffenbestand von 292,79 Mk. Unter den Ausgaben sind 25 Mk., die dem Wahlfonds zugeführt wurden. Der Mitgliederbestand war am Ende des 2. Quartals 95 männliche, 6 weibliche und 2 jugendliche. Im Laufe dieses Quartals sind aufgenommen 17, aus anderen Verbänden übergetreten 3, aus anderen Verwaltungsstellen zugeworben 1; ausgeschieden 19 männliche, 1 weibliche und 2 jugendliche Mitglieder, 2 sind nach anderen Verwaltungsstellen abgereist. Es verbleibt somit am Ende des 3. Quartals ein Gesamtmitgliederbestand von 100, gegen 103 Mitglieder im vorigen Quartal. 17 Kollegen mußten geprücht werden, da sie schon wochenlang ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen waren. Der Kassierer verlas die Namen derselben, sie sind nicht mehr als Kollegen anzusehen und zu betrachten. Kollegen! Es hat den Anschein, als ob wir einen Mitgliederverlust gegen das vorige Quartal hätten. In Wirklichkeit ist das anders, verschiedene Kollegen hätten damals schon geprücht werden müssen. Nun muß jeder sein Teil dazu beitragen, daß unsere Zahlstelle an Mitgliedern zunimmt. Es muß in dieser Hinsicht mehr an den Kollegen getan werden. Gerade in dieser Zeit muß jeder Kollege ein Agitator und Organisator sein. Nach dem kommenden Wahlkampf, wo die Arbeiterschaft aufgerüttelt wird, müssen wir zu organisieren beitragen, damit Fürstenwalde ein gut Teil dazu beiträgt, daß wir am Jahreschluß 200 000 organisierter Transportarbeiter im Reich muster können. Den Bericht von der kombinierten Parteistellung, den Parteibereich, gab der Kollege Heinrich. Angenommen wurde ein Antrag, daß bei Gewerkschaftsvergütungen nicht mehr in den hiesigen bürgerlichen Blättern inseriert werden darf. Der Kassierer macht die Kollegen auf einen früheren Versammlungsbeschluss aufmerksam, wonach arbeitslose Mitglieder zwecks Kontrolle ihm am Mittwoch ausfinden müssen und zwar vormittags von 9 bis 10 Uhr in der Friedrichs-promenade oder Sembritzkystraße und nachmittags von 2 bis 3 Uhr in der Wohnung, Promenadenstraße 38. Auch fordert er die Kollegen auf, mehr als bisher die Gewerkschaftsbibliothek zu benutzen, damit die Transport-

Der Transportarbeiter-Notizkalender für 1912

ist beinahe vergriffen, wer daher noch in den Besitz des agitatorisch und informativ wertvollen Büchleins gelangen will, bestelle dieses ungefümt bei der örtlichen Verwaltung.

Schuldigkeit zu tun, indem sie sich auch bei Flugblattverteilung vollzählig zur Verfügung stellen, schließlich derselbe mit einem Hoch auf den Verband die gut verkaufte Veranstaltung.

Allgemeines.

Im Herzen des bayerischen Oberlandes. Nicht nur auf wildbewegtem Meere bei unseren braven Seeleuten im Norden an der Wasserkante oder im Osten und Westen Deutschlands, sondern auch im Süden bis tief in das bayerische Hochgebirge hinein, hat der Deutsche Transportarbeiter-Verband die Wurzeln seiner unwichtigen Kraft, Reichenhall, Garmisch-Partenkirchen, Tölz, legen Zeugnis davon ab, daß es auch unter den Gebirglern zu tagen beginnt. Da, wo früher kein Gedanke an Organisation war, sind heute zum Teil blühende Verwaltungsstellen unseres Verbandes, die für die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage unserer Berufscollegen schon recht segensreich gewirkt haben. Wiederum ist es nun gelungen, eine neue, vielversprechende Verwaltungsstelle mitten im Hochgebirge zu gründen. Nach längerer und schwerer Pionierarbeit ist es möglich geworden, die Föhler in Leuggries an der Isar zu organisieren. Kernige, witterfeste Alpenhöhen sind es, welche sich dem Verbandsangehörigen haben. Im wildromantischen Isartal, von hohen Bergen umgeben, liegt Leuggries, fast vom Verkehr abgeschlossen. Die gewerbliche Tätigkeit in diesem Ort besteht fast ausschließlich in der Holzföhlererei. Gewaltige Mengen Holz werden das Jahr über auf der Isar nach München hinabgeschlößt. Es ist dies eine schwere und gefährliche Arbeit, die Kraft und Geschicklichkeit erfordert. Die Isar in ihrem oberen Teile ist mit einem anderen Strome nicht zu vergleichen. Ein gekrümmtes, oft ungeheuer weites, mit Geröll und Felsstücken bedecktes Flußbett, hat sie eine recht schmale fahrbare Wasserrinne, welche sich häufig in verschiedenen Arme teilt und dem Föhler das Suchen nach dem richtigen Faktwasser ungeheuer erschwert. Morgens noch ein braves und sanftes Fließen, kann sie nachmittags schon ein alles vernichtendes, ungeheuerer Strom sein, der brausend seine Wellen gegen die, häufig mitten im Flußbett sich befindlichen riesigen Felsblöcke aufstürmt. So manches Märrerl gibt Kunde von den Opfern, die der Fluß schon geholt hat. Wo heute noch glattes Wasser zum Fahren ist, kann morgen schon eine der Föhlfahrt hinderliche Untiefe sein. Nach jedem Hochwasser hat sich das eigentümliche Flußbett in hundertfacher Form verändert, und die neue Fahrtrasse muß erst wieder gesucht werden. Helle Augen, nervige Hände und eine witterharte Gesandtheit gehören dazu, das Floß unverfehrt nach München zu bringen. Trotz aller Geschicklichkeit kommt es vor, daß das Floß in einem falschen Wasserarm einläuft und auf eine Untiefe gerät, dann müssen die Föhler oft bis an die Hüften im eisigen Schneewasser der Isar stehend, das Floß wieder flott machen. Auch beim Passieren der Seilbäume (Wasserfälle) schlägt meistens das Wasser über das ganze Floß zusammen und nur zu häufig wird der Föhler naß bis auf die Haut. Es müssen schon robuste Naturen sein, die in den nassen Kleibern den Tag über der rauhen Gebirgsluft stand halten. Nicht ein jeder ist im Stande, eine derartige Arbeit verrichten zu können. Und trotzdem sind die Leute noch lange nicht so bezahlt, wie es eigentlich sein müßte. Für das Herabbringen des Floßes erhalten die Kollegen pro Mann und Tag 8 Mk. Dafür müssen sie sich während des ganzen Tages selbst verpflegen und haben auch noch für die Heimreise von München das Fahrgeld für die Bahn aus ihrer Tasche zu tragen. Alle Unkosten und Spesen abgerechnet bleibt ihnen dann ein Lohn von 4 bis 5 Mark pro Tag, also nicht einmal soviel, wie mancher Tagelöhner bei ruhiger, sicherer und geregelter Arbeit hat. Die Fahrzeit ist dabei zwischen 7 bis 10 Stunden. Bei niedrigem Wasserstand beträgt die Floßfahrt ca. 10 Stunden, rechnet man dann für die Heimreise von München 3 bis 4 Stunden dazu, so ergibt dies eine Arbeitszeit von 12 bis 14 Stunden pro Tag. Würde man den Lohn auf Stundenlohn umrechnen, so läme ein recht geringer Betrag dabei heraus. Bei diesen Verhältnissen ist es erklärlich, daß trotz aller Schwierigkeiten die Agitation unter den Kollegen auf fruchtbaren Boden fiel. Und der Schwereitigkeiten gab es gar viele. In die ersten Versammlungen kamen die Arbeitgeber, die Floßmeister, in höchst feiner Person und machten die Leute vor den bösen „Sozi“ graulich. Am liebsten wäre es den Herren gewesen, wenn sie durch ihre Hebereien eine Mafferei zustande gebracht hätten. Beinahe wäre es ihnen gelungen, aber durch die Kaltblütigkeit der Versammlungsleitung kam es doch nicht soweit und die Meister mußten sich mit mancher Abfuhr zufrieden geben, zum Gaudium ihrer Leute. Mitterhand Lügen und Verleumdungen wurden nun über den Verband seitens der Herren unter den Kollegen herumgesprengt und als auch das nicht zog, griff man zu einem ganz alten Trick. Unseren Vertrauensleuten, den Kollegen Hans Taubenberger und Kaspar Drechsler sowie anderen Kollegen gab man „freiwillig“ pro Tag eine Zulage von 1 Mk. Jedenfalls in der Hoffnung, die Kollegen dadurch vom Verbands zu trennen. Zur Ehre der Kollegen können wir sagen, daß sie sich um diesen Fudastlohn nicht haben kaufen lassen, sondern treu und fest bei der Organisation im Interesse der gesamten Kollegschaft ausgehalten haben. Die Herren haben sich auch nach dieser Richtung hin gekämpft, wenn sie glauben, daß ein ehrlicher Arbeiter seine Ehre für Geld verkauft. Von Woche zu Woche

sehen sich mehr Kollegen im Verbands aufnehmen und heute können wir sagen, daß nicht nur die größte Anzahl, sondern auch die tüchtigsten Kollegen Mitglieder der Organisation sind. Die Kollegen stellten nunmehr an die Gauleitung das Ersuchen, in Leuggries eine selbständige Verwaltungsstelle gründen zu dürfen. In einer Versammlung am 19. Oktober setzte der Gauleiter den Kollegen noch einmal den Zweck und Nutzen der Organisation auseinander. Er verwies besonders auf die Notwendigkeit des Zusammenschlusses aller Föhler, um die Lohn- und Arbeitsverhältnisse verbessern zu können. Die Meister haben es nicht nötig, ihren Profit aus den Knochen ihrer Leute heraus zu schinden, sie sollen endlich einmal die Schnupfkonzurrenz aus der Welt schaffen, dann können sie leicht ihren Arbeitern ein paar Mark Lohn mehr geben. Insbesondere gelte es bezüglich des Walschen-Projektes, das der Föhlererei ungeheuren Schaden zufügt, alles abzuwehren, um diesen Schaden von den Kollegen abzuwenden. Die Herren Floßmeister und sonstigen Interessenten haben zwar bei der Agitation für sich horrendes Summen als Entschädigung gefordert, aber für die Föhler hat sich bis jetzt noch kein Mensch verwendet. Deshalb wird die Organisation die Gelegenheit in die Hand nehmen und die Interessen der Kollegen vertreten. Auch die Unterstützungsvereinigungen des Verbandes sowie die Hilfe bei Unfällen wurde den Kollegen nochmals eingehend auseinandergesetzt. Neben freut sich, konstatieren zu können, daß aus den früheren Organisationsgegnern jetzt Organisationsfreunde geworden sind. Mit freudigem Interesse hören die Kollegen den Ausführungen des Referenten zu und spendeten lebhaften Beifall als der Medner mit dem Ersuchen schloß, daß die Kollegen alle, und zwar in ihrem eigenen Interesse, fest und treu zur Organisation halten sollen.

Nachdem sich noch eine Anzahl Kollegen im Verbands aufnehmen ließen, wurde unter allseitiger Zustimmung die Gründung der Verwaltungsstelle sowie die Wahl des Vorstandes vollzogen. Als erster Vorsitzender und Kassierer wurde der Kollege Hans Taubenberger, als zweiter Vorsitzender Kollege Kaspar Drechsler, als zweiter Kassierer Kollege G. Simon und als Schriftführer Kollege Anton Obel gewählt. Wir wollen wünschen und hoffen, daß die neue Leitung der Verwaltungsstelle durch recht fleißige Agitation unter den noch fernstehenden Kollegen es soweit bringt wie die Kollegen in Tölz, wo alle Föhler bis auf 2 Mann organisiert sind. Sie müssen ihren Stolz und ihre Ehre daran setzen, daß bis zum nächsten Frühjahr, wenn wir in die Lohnbewegung eintreten, kein unorganisierter Föhler in Leuggries und Umgebung mehr vorhanden ist. Den gesamten Kollegen aber rufen wir ein herzliches Willkommen zu ihrem Eintritt in die Organisation zu.

Ortskrankenkasse für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker.

Bekanntmachung

betreffend die Wahl der Vertreter der Rassenmitglieder und Arbeitgeber.

Mit dem 31. Dezember 1911 laufen die Mandate sämtlicher Vertreter der Rassenmitglieder und Arbeitgeber für die Generalversammlung ab. Es haben deshalb auf Grund der §§ 48 u. ff. des Rassenstatuts die Neuwahlen derselben stattzufinden.

Zu wählen sind 437 Vertreter der Rassenmitglieder und 205 Vertreter der Arbeitgeber für die nächste dreijährige Wahlperiode, welche mit dem 1. Januar 1912 beginnt und am 31. Dezember 1914 endigt.

Die Wahlen der Rassenmitglieder finden am **Samstag, den 3. Dezember 1911** statt. Gewählt wird in zwei Abteilungen.

Abteilung I umfaßt die Rassenmitglieder, welche in Betrieben beschäftigt sind, die rechts der Spree liegen, sowie alle freiwilligen Mitglieder, die rechts der Spree wohnen (also die Postbezirke D., N.D., N., sowie ein Teil von O. und N.W.). Das Wahltotal befindet sich in den **Musiker-Festsälen, Kaiser Wilhelmstraße 18 II.**

Abteilung II umfaßt alle Rassenmitglieder, welche in Betrieben beschäftigt sind, die links der Spree liegen, sowie alle freiwilligen Mitglieder, die links der Spree wohnen (also die Postbezirke O., S., S.W., sowie ein Teil von E. und N.W.). Das Wahltotal befindet sich in den **Krona-Festsälen (früher Neues Kurhaus), Kommandantenstraße 72.**

Die Wahlversammlungen werden um 10 Uhr vormittags eröffnet und die Wählerlisten um 4 Uhr nachmittags geschlossen.

Um Zweifeln vorzubeugen, machen wir ausdrücklich darauf aufmerksam, daß die Gesamtzahl der Delegierten in beiden Wahltotalen zu wählen ist.

Wahlberechtigt und wählbar sind nur diejenigen Rassenmitglieder, welche großjährig und im Besitze der bürgerlichen Ehrenrechte sind. Als Legitimation dient eine Wahlkarte, welche auf Verlangen in unserer Rassenlokale, Klosterstr. 71-72, vorn 3 Tr. in den Dienststunden wochentags von 8 bis 2 Uhr gegen Vorzeigung des Mitgliedsbuches oder einer Bescheinigung des Arbeitgebers ausgestellt wird, aus welcher hervorgeht, daß Antragsteller in versicherungspflichtiger Beschäftigung stehen. (Datum, Unter-

schrift der Firma bezw. Stempel). Freiwillige Mitglieder haben zur Erlangung der Wahlkarte im Rassenlokale ihr Mitgliedsbuch vorzuzeigen.

Die Wahlen der Arbeitgeber finden am **Montag, den 4. Dezember 1911,** im Rassenlokale Klosterstraße 71-72, Vorderhaus 1 Tr. statt.

Zu wählen sind 205 Vertreter. Es werden hierzu die Arbeitgeber eingeladen mit dem Bemerkten, daß um 6 Uhr abends der Wahllast beginnt und die Listen um 8 Uhr abends geschlossen werden.

Wahlberechtigt sind alle Arbeitgeber, welche für die bei ihnen beschäftigten Personen Beiträge aus eigenen Mitteln zu obigenannter Klasse zahlen.

Die Arbeitgeber sind berechtigt, sich bei der Wahl zur Generalversammlung durch ihre Geschäftsführer oder Betriebsbeamten vertreten zu lassen. Von der Vertretung ist dem Rassenvorstande vor Beginn der Wahlversammlung Anzeige zu machen.

Die Arbeitgeber sind ferner berechtigt, zu Mitgliedern der aus Vertretern bestehenden Generalversammlung und des Vorstandes Geschäftsführer oder Betriebsbeamte der zu Vertreten verpflichteten Arbeitgeber zu wählen.

Der Vorstand.
H. Nürnberg, Vorsitzender.
F. von Stahl, Schriftführer.

Verbandsmitglieder!

Als diesjährige Weihnachtsprämie empfehlen wir unseren Mitgliedern in einfacher und gediegener Ausstattung:

Lenau's Gedichte

zum Preise von 1,50 Mk. pro Exemplar, ferner ihres guten Inhalts wegen noch einige Exemplare von:
Freitag's Werke, 3 Bände, für 3.— Mk.
Fische, Was ist die Natur? 1.50 "
Moz, Ende vom Lied 1.50 "
Hinter, Das Glend der neuen Welt 1.— "

Wir bitten unsere Mitglieder, ihre Bestellungen recht bald ihren örtlichen Verwaltungen übermitteln zu wollen.

Verlagsanstalt „Courier“.

Mitteilungen des Vorstandes.

Abhanden gekommen sind die Mitgliedsbücher nachstehend genannter Kollegen:

- In Berlin: Willy Haufe, Spt.-Nr. 73788, eingetr. 15. 5. 11; Herbert Sohn, Spt.-Nr. 425101, eingetr. 5. 12. 09; Max Jordan, Spt.-Nr. 13604, eingetr. 19. 11. 09; Richard Döck, Spt.-Nr. 426382, eingetr. 6. 11. 11.
- In Dortmund: Wilh. Schöfers, Spt.-Nr. 238139, eingetr. 1. 7. 11.
- In Jena: Roderich Gelmeroth, Spt.-Nr. 264193, eingetr. 16. 5. 10.
- In Reichenhall: Franz Scheuberg, Spt.-Nr. 297027.

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

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstellen Bremen und Erfeld suchen wir je eine tüchtige Kraft als Angeestellten. Bewerber müssen sowohl mit der gewerkschaftlichen Büroarbeiten wie mit der Agitation vertraut sein, die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen und auch in der Sozialgesetzgebung Bescheid wissen. Dreijährige Zugehörigkeit zur gewerkschaftlichen Organisation ist Vorbedingung.

Handschriftliche Offerten sind für jede Stelle getrennt, unter Beifügung einer Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten und Schilderungen der bisherigen Tätigkeit bis 15. Dezember d. J. an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Vorstandsvorsitzende.
F. A.: O. Schumann.

Bekanntmachung.

Den Bewerbern um die in Nr. 40 des „Courier“ vom 1. Oktober 1911 ausgeschriebenen Stelle eines Ortsbeamten für unsere Verwaltung in Küstrin geben zur Kenntnis, daß dieser Posten besetzt ist.

Näheres ist die Befegung der in Nr. 42 des „Courier“ vom 15. Oktober 1911 ausgeschriebenen Stelle eines Ortskassierers für unsere Verwaltung in Eberfeld erfolgt.

Die Befegung der in Nr. 43 des „Courier“ vom 22. Oktober 1911 ausgeschriebenen Stelle eines Ortskassierers in Königberg hat ebenfalls ihre Erledigung gefunden.

Der Vorstand.
Verantwortl. Redakteur: Karl Willhahn, Lichtenberg.
Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.
Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Walsberstr. 37.