

SOZIALISMUS

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. franko 1,50 M.
Der Courler ist in die Postzeitungsliste 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 zurückgeschickt.
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 3.

Berlin, den 21. Januar 1912.

16. Jahrg.

Verbandsmitglieder!

Auf Grund der §§ 21 und 22 des Verbandsstatuts berufen wir den

Achten Verbandstag

auf den

9. Juni 1912 und folgende Tage

nach

Breslau, Gewerkschaftshaus

Margaretenstr. 17, ein.

Tagesordnung:

1. Berichte:

- Geschäfts- und Kassenbericht des Verbandsvorstandes.
- Bericht der Revisionskommission.
- Bericht des Verbandsausschusses.
- Bericht der Redaktion.
- Bericht vom 7. internationalen Transportarbeiter-Kongress.
- Bericht vom Dresdener Gewerkschaftskongress.

2. Das Koalitionsrecht der Transport- und Verkehrsarbeiter im Vorentwurf zum neuen Strafgesetzbuch.

3. Die sozialpolitischen Aufgaben des Verbandes.

4. Anträge:

- zum Statut
- andere Anträge.

5. Wahl der Verbandsleitung und Beschlussfassung über Ort und Zeit des nächsten Verbandstages.

6. Wahl der Delegierten zum 8. internationalen Transportarbeiter-Kongress und zum 9. Gewerkschafts-Kongress.

Anträge zum Verbandstage sind laut § 22, Abs. 2 des Statuts mindestens 10 Wochen vor Stattfinden desselben — also bis zum 31. März — an uns einzusenden, später einlaufende Anträge können nicht berücksichtigt werden. Die Bekanntgabe der rechtzeitig eingesandten Anträge erfolgt spätestens am 28. April 1912.

Die Wahlkreiserteilung wird nach Eingang der Mitglieder-Fragebogen (Abrechnungen) vom 4. Quartal 1911, spätestens jedoch am 3. März 1912 bekannt gegeben.

Wir ersuchen nunmehr die Verbandsmitgliedschaften allerorts, zum bevorstehenden Verbandstage Stellung zu nehmen und eventuelle Anträge rechtzeitig an uns einzusenden.

Der Verbandsvorstand.

J. A.: Oswald Schumann.

Zur Taktik im sozialen Kampf.

Auf dem großen sozialen Kampffeld stehen sich Kapitalisten und Arbeiter gegenüber. Wir sprechen da in der Mehrzahl, wir reden nicht mehr von dem einzelnen Arbeiter und von dem einzelnen Unternehmer, die sich gegenüberstehen, ja es kennzeichnet alle Wirtschaftsercheinungen unserer Zeit, daß das Individuum außer Betracht kommt, daß wir mit unseren Betrachtungen nicht mehr vom Individuum ausgehen dürfen und können, daß wir überall Gemeinsamkeiten sehen. Die Gruppierung ist die allgemeine Erscheinung des hochentwickelten Kapitalismus, so wie der Individualismus, die Betonung des Einzelinteresses und die Messung aller Erscheinungen und Wirkungen nach den Vorteilen, die sie dem Individuum bringen können, die erste Epoche des Liberalismus, seine Ueberwindung des Feudalismus und der gewerblichen Beschränkungen kennzeichnet. Der einzelne tritt heute zurück hinter der Gesamtheit, der einzelne sucht seinen Vorteil zu erreichen, indem er mitteilt, daß die Gesamtheit, der er angehört, zu möglichst großen Erwerbungen gelangt. Gewerkschaft und Arbeitgeberverband, Konsumverein und Einkaufsvereinigung, Kartell und Trust zeigen uns in mannigfachen Formen die Gemeinsamkeiten, die gruppenweise Vertretung wirtschaftlicher Absichten. Das sind alles heute durchaus laudfähige Erscheinungen, die man in beiden Lagern des sozialen Kampfes begrüßt, wenn man sie auch nicht immer als die natürliche Erscheinung beim Streik ansieht. Noch immer kommt es vor, daß Unternehmer den Arbeitern zu beweisen suchen, daß es für sie eigentlich überflüssig, sicherlich nicht vorteilhaft sei, sich gewerkschaftlich zu organisieren, daß sie doch recht sparen könnten an Zeit, Geld und Sorgen, wenn sie als einzelne nach möglichst günstiger Lage streben würden, wenn sie sich nicht unterordnen würden dem Willen großer Gesamtheiten. Freilich der Unternehmer, der mit väterlicher Zone den Arbeitern den Beweis erbringen will, daß es für sie eine vorsehenswerdige Handlung sei, sich zu organisieren; er, der kapitalistische Unternehmer, der seine Sache auf sich selbst stellen könnte, gehört dem Arbeitgeberverband, dem Kartell, einer Einkaufsvereinigung, einem Komitee zur Durchführung technischer Experimente an, er mißt alle Vorteile gemeinsamen Wirkens aus; der schwache, nur über seine Arbeitskraft verfügende Arbeiter soll aber die Anlehnung an die gruppierten Berufsgenossen für überflüssig erachten.

Noch nach einer anderen Hinsicht ist es interessant, zu beobachten, daß der einzelne Arbeiter heute vollständig zurücktritt in dem ganzen Denken und Rechnen der Unternehmer. Unlängst hat der Wiener Professor Richard Schüller in interessanten Abhandlungen über die Nachfrage nach Arbeitskräften die Frage berührt, wie der große Unternehmer rein wirtschaftlich sich zu seinen Arbeitern stellt. Der einzelne Arbeiter steht außerhalb ihrer Rechnung; die Unternehmer, ihre Angestellten, ihre Kalkulationsbureaus, so fein sie auch ihre Rechnungen machen, so genau sie auch bis auf die dritte Dezimalstelle feststellen wollen, was jedes Rad und jede Achse, was jeder Meter Leitwand und jedes Paar Schuhe, das die Fabriken verlassen soll, an Selbstkosten verursacht, so fremd ist ihnen — und mögen sie auch Fanatiker der Fabrikstatistik sein — der Gedanke, festzustellen, was der einzelne Arbeiter dem Betrieb leistet. So lächerlich es klingen mag: der einzelne Arbeiter verflüchtigt sich für den Unternehmer nicht, für ihn gibt es nur eine Gesamtheit der Arbeiter oder bestenfalls Gruppen von Arbeitern oder Arbeiterinnen, die man als Gesamtheit in der Kalkulation in Rechnung stellen kann. Bei der heutigen Methode der Produktion, bei dem Prinzip weitestgehender Arbeitsvereinigung kann der einzelne Arbeiter in seiner Wirkung und Leistung nicht gemessen werden, es hätte auch durchaus keinen Zweck, dies zu versuchen. Denn das Zusammenwirken der Arbeiter, die von zahlreichen Arbeitern miteinander greifende und nicht auseinander zu zerrende Leistung, kommt allein für den Unternehmer in Betracht.

Daß heute das Verhältnis zwischen Unternehmern und Arbeitern ein durchaus unpersönliches wird, ist nicht auf irgend eine neu entstandene Schlechtigkeit oder frisch entwickelte Herzlosigkeit der Unternehmer zurückzuführen. Es wächst dieses unpersönliche Verhältnis aus den tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnissen ganz von selbst heraus. Die Arbeiter werden für den Unternehmer, auch für den, der ein Sequer der Zusammenfassung der Arbeiter ist, Glieder einer Gesamtheit, ihr Wirken kommt nicht mehr als Einzelleistung in Rechnung, sondern nur noch als Teil der Gesamtheit des Wirkens. Eine Fabrik ist heute ein kunstvolles Gebilde, bei dem viele Hunderte Arbeitskräfte genau so wie die Maschinen eingegliedert sind in eine planmäßige Geschlossenheit und genötigt sind, miteinander arbeiten zu müssen, sich gegenseitig anzupassen. Ohne daß sie es wissen, ohne daß es vielleicht auch den Leitern lange Zeit bekannt ist, wirken sie mindestens ebenso durch das vollständig reibungslose Nebeneinandergehen ihrer Arbeit wie durch diese Arbeit selbst. Fast jede Arbeit setzt andere Arbeit fort und bereitet neue vor. Der einzelne ist nicht mehr auf sich gestellt, sondern arbeitet auch da als Glied einer Gesamtheit, die die Tätigkeit anderer Gesamtheiten fortsetzt und die Tätigkeit neuer Gesamtheiten vorbereitet. Ein überaus merkwürdiges Nebeneinanderwirken tritt uns im modernen Fabrikbetrieb entgegen, wo der einzelne zwar absolut notwendig ist, aber doch zu etwas Unpersönlichem wird. Hieraus ergibt sich, daß nur die ganze gemeinsame Handlung und die ganze gemeinsame Wirkung dem Leiter des Unternehmens wichtig ist und von ihm voll gewürdigt wird.

Es wäre falsch, anzunehmen, daß diese Erwägungen nur theoretische sind. Bängst ist es ein Prinzip des Unternehmers geworden, keinen Arbeiter, auch den besten, tüchtigsten, erfahrensten, am besten eingearbeiteten, ruhig gehen zu lassen, wenn er will, ihr fast nie zurückhalten zu wollen. Deswegen setzen sich die Arbeiter auch so häufig enttäuscht, die den Wert ihrer Leistung sehr wohl einschätzen können, die aber durchaus nicht fassen können, daß die Vorgesetzten, daß die Unternehmer selbst ihrer Person und ihrer Wirksamkeit so völlig gleichgültig gegenüberstehen. Wie oft stellt sich bei einem Streik der Unternehmer zu jeder Verhandlung ablehnend und hochmütig. Er bemüht sich um Streikbrecher, um arbeitswillige Leute, die an die Stelle der Ausständigen treten sollen, aber merkwürdig schnell sucht er sich dieser Streikbrecher zu entledigen, wenn er sich wieder seiner Arbeiter verschern kann. Diese Streikbrecher schätzt er selber schlecht ein, diese Streikbrecher sind ihm wohl Notpflaster in der schweren Situation, die ihm die Arbeitseinstellung bereitet hat, aber sie können ihm nicht die eingearbeiteten Arbeiter ersetzen, er weiß nur zu genau, daß diese arbeitswilligen geraume Zeit benötigen, nicht nur um mit den Werkzeugen und mit den Maschinen und ihrer Anordnung in dem betreffenden Betrieb richtig umzugehen, sondern um sich in den Arbeitsprozess, in die Arbeitergruppen einzufügen, denen sie zugeteilt werden, und um wieder die ganzen Arbeitergruppen einzufügen, den vorangehenden und den folgenden. Hier liegt die merkwürdige Ursache dafür, daß die Unternehmer, wenn sie einen Streik siegreich erledigt haben, doch sehr häufig bemüht sind, möglichst viele alte Arbeiter wieder zu gewinnen und die Streikbrecher, so bald es möglich ist, zu ersetzen durch die früheren Arbeiter. Freilich ist das nur dann vorteilhaft für die Unternehmer, wenn die Zahl der Streikbrecher nicht so groß und wenn die Dauer der Betätigung der Streikbrecher in dem Betrieb nicht so lange geworden ist, daß sie sich an die Betriebsanordnung, an die Betriebsinteressen, an die Gruppierung der ganzen Arbeitsleistung gewöhnt haben. Deshalb liegt auch unter diesen Gesichtspunkten ein großes Interesse für die Gewerkschaften vor, einen aussichtslos gewordenen Streik möglichst rasch abzubrechen, so schnell als möglich die ausständigen Arbeiter wieder unterzubringen und sie bei neuer, besserer Gelegenheit wieder in geschlossener Einheit in den Kampf um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu führen.

Gerade die nüchterne Erwägung der heutigen Betriebsverhältnisse legt uns eine neue und überlegte Taktik der Gewerkschaften als eine ihrer dringendsten Aufgaben im Interesse der Arbeiter nahe.

Der 6 Uhr-Schluß in Bayern.

II.

Auch in Südbayern wurde die gleiche Umfrage gehalten und können wir konstatieren, daß sie fast das gleiche Bild ergab wie in Nordbayern. —

Wollen die Arbeitgeber die tatsächlich vorhandenen Mißstände bei der Güternahme und Abgabe beseitigen, dann mögen sie sich bei den zuständigen Bahndirektionen etwas energisch bemühen. Sollte das nichts helfen, so können sie sich einmal ruhig an die Arbeiterschaft wenden, diese und ihre Organisation werden jederzeit bereit sein, gemeinsam mit ihnen die Mißstände abzuschaffen. Dadurch, daß von den Unternehmern einer sich mehr wie der andere bemüht, bei den Bahngewaltigen lieb und zu sein, nur um für sich ein kleines Kronzeßdöndchen herauszuschinden, wird an den Verhältnissen nichts geändert. Es brauchen nur ein paar Tage keine Güter angeliefert und abgeholt werden, und wir sind fest überzeugt, daß sofort eine Milderung zum Besseren eintreten würde. Wenn heute jedoch die Unternehmer verlangen, daß alle bis um 5 bzw. 6 Uhr im Ladehof anwesenden Wagen noch abgefertigt werden sollen, so können wir dem unter keiner Bedingung zustimmen, denn dies wäre eine glatte Verschlechterung. Eine große Anzahl Arbeitgeber würden sicher die Gelegenheit wahrnehmen und überhaupt nicht mehr früher anliefern resp. abholen lassen. Die Folge davon wäre, daß bei dem unzureichenden Personal die Fuhrleute bis 8 und 9 Uhr und noch länger auf den Bahnhöfen herumwarten dürften. Auch ein anderer Wunsch der Unternehmer: einen Schalter für alle Richtungen mittags von 12 bis 2 Uhr offen zu lassen, muß energisch zurückgewiesen werden. Haben heute schon die Fuhrleute unregelmäßige Pausen, so würden durch derartige Bestimmungen ein großer Teil überhaupt keine Mittagspause mehr erhalten.

Strikte Einhaltung der Verfügung der Generaldirektion bezüglich des Sechszuhr-Bahnverkehrs ist das, was wir unter allen Umständen verlangen müssen.

Wir wollen auf die Fragen der Statistik im allgemeinen nicht eingehen, weil sich jeder die Beantwortung selbst durchsehen kann, sondern wollen nur einige derselben kurz streifen.

Bei der Frage 5 und 6 handelt es sich für uns zum Teil darum, die Aus- und Einladeverhältnisse zu zeigen. Schon manchmal wurden Diebstähle, die auf den Ladehöfen vorkamen, einfach unseren Kollegen, oft ohne den geringsten Beweis in die Schuhe geschoben. Die Beantwortung dieser beiden Fragen beweist aber, daß es auch anderen Personen recht leicht möglich ist, an die Güter heranzukommen.

Auch die Beantwortung der Frage 9 war für uns von Wichtigkeit. Wenn auch die Frage bei dem leider vorhandenen Mangel unserer Kollegen nicht so erschöpfend beantwortet worden ist, so konnten wir doch unsere Erfahrungen über die schlechte Beschaffenheit mancher Güterbahnhöfe um ein beträchtliches vermehren. In der Hauptsache ist es die schon oft festgestellte Sparsamkeit verschiedener Direktionen in bezug auf das Personal bei der Abfertigung und beim Manövrieren. Hier sollte einmal mit dem unangebrachten Sparsystem gebrochen werden, denn darunter leidet nicht nur das Bahnpersonal, sondern auch die Fuhrleute und die gesamten Speditoren.

Auch die schlechte Beschaffenheit der Zufahrtsstraßen könnte bei einigem guten Willen leicht behoben werden. Es ist eine Qualerei für Menschen und Tiere und außerdem auch gefährlich, denn schon manches Unglück ist auf Rechnung der schlechten Beschaffenheit der Zufahrtsstraßen zu setzen.

Geradezu himmelschreiend ist es, wenn im zwanzigsten Jahrhundert, zur Zeit der internationalen Hygiene-Ausstellungen, es noch Bahnhöfe gibt, wo nicht einmal Bedürfnisanstalten bezw. Urorte vorhanden sind. Diese nicht einmal den elementarsten For-

derungen der Sittlichkeit entsprechenden Zustände müssen jedenfalls schleunigst beseitigt werden.

Ueber die vielen anderen noch vorhandenen Mißstände wollen wir uns nicht weiter aussprechen. Für die Transportarbeiter ist diese Statistik aber jedenfalls eine neue Mahnung, durch festen Zusammenschluß in der Organisation dafür zu sorgen, daß den Scharmachern unter den Arbeitgebern bei ihrem Vorhaben in bezug auf die Durchbrechung des Sechszuhr-Bahn-

Merkworte.

Der Sinn der grossen sozialistischen Bewegung sei, man solle sich nicht als Gegner im Kampf ums Dasein zerfleischen, sondern als Bruder gemeinsam die Errungenschaft der Kultur besitzen. Dahin gelangen könne auch die Menschheit auf dem Wege der Entwicklung. Auch die sozialistische Neuordnung werde nicht gleich das Paradies auf Erden schaffen, sondern die Neuerung nur als eine höhere Kulturstufe ansehen. Wenn von christlicher Seite eingewandt werde: „Die Menschen sind einmal auf Erden schlecht, es wird hier nicht besser,“ so teile er (Redner) diese Stimmung nicht. Der Mensch müsse einem Ideal nachstreben. Es sei nicht nötig, das Armut und Elend zu allen Zeiten weiter bestehen. Aufwärts müsse die Menschheit streben, damit sich das Volk als ein Volk von Brüdern fühle. Auch Jesus habe nicht gewollt, dass Elend und Not unter den Brüdern weiter wachsen solle, sondern sein Wille war, dass die Menschen wie Brüder sein sollen. Auch in der radikalen Arbeiterbewegung könne man dem Christentum Verwandtes finden. Unerträglich sei es, zu hören, wenn man drei Millionen deutscher Arbeiter als eine Bande von Mordbrennern und Vaterlandsveräthern schmähle obwohl sich bei ihnen ein sehr patriotischer Idealismus, der Glaube an die Zukunft des Volkes zeige!

Pfarrer Cordes, Hamburg in einer Rede vor dem Arbeiterverein in M ö r s (Rheinland Dezember 1907.)

schlusse ein Megeel vorgeschoben werden kann, und andererseits durch die Macht der Organisation die vorhandenen Mißstände aus der Welt geschafft werden.

Die Wahlen zum bairischen Landtag geben unseren Kollegen willkommenere Gelegenheit, dafür zu sorgen, daß möglichst viel Sozialdemokraten in das Landesparlament einzutreten. Diese sorgen dann schon dafür, daß der Eisenbahnminister vorwärts getrieben wird. — Wenn nicht anders, dann mit Peitschenhieben.

Die Lohnbewegung der Hausdiener in Solingen.

Die Zahl der in Solingen beschäftigten Hausdiener ist sehr gering. Ein Warenhaus oder ein größeres Spezialgeschäft gibt es hier nicht. Die Betriebe, welche Hausdiener beschäftigen, sind sogenannte Zwergbetriebe. Daher kommt es, daß in 13 Geschäften nur 16 Hausdiener tätig sind. Hier von sind 10 organisiert. Dieselben beschloffen im November, in eine Lohnbewegung einzutreten. Vor allen Dingen sollte der Arbeitsvertrag einheitlich geregelt werden. Neben der Festschreibung von Mindestlöhnen sollte vor allen Dingen die Bezahlung der Ueberarbeit verlangt werden. Am 17. November wurde den Geschäftsinhabern, welche organisierte Hausdiener beschäftigen, ein entsprechender Vertragsentwurf zugesandt. Bis zum 25. November erbaten wir uns Antwort an. Eine Antwort ließ uns aber keiner der Herren zuteil werden. Deshalb suchten wir uns dieselben auf, um mit ihnen in dieser Angelegenheit Rücksprache zu nehmen. Der Inhaber der Firma Klasing u. Baumann, Kaiserstraße 156, erklärte uns, daß er einen Vertrag mit uns nie abschließen würde. Diese Firma entließ dann auch den Hausdiener. Die anderen Herren erklärten uns, daß sie sich erst in einer Versammlung ihres Vereins darüber aussprechen müßten. Sie verwiesen uns deshalb an den Vorsitzenden des Vereins zur Wahrung kaufmännischer Interessen und Rechte. Auch mit diesem Herrn konnten wir noch an demselben Tage verhandeln. Er versprach uns, in aller kürzester Zeit eine Versammlung einzuberufen und dafür zu sorgen, daß die Angelegenheit in friedlicher Weise erledigt würde. Nur eine Firma, H. Heynemann, unterzeichnete an diesem Tage den Vertrag. Die Versammlung des kaufmännischen Vereins fand dann auch statt, und erheleten wir dann folgendes Schreiben:

„Unserm Versprechen nachkommend, haben wir die Firmen aus unserm Mitgliebertreife, von welchen uns bekannt wurde, daß sie an der Sache interessiert sind, zu einer Besprechung über den von Ihnen eingereichten Entwurf eines Arbeitsvertrages für Hausdiener eingeladen. Die zahlreich erschienenen Vertreter der Firmen konnten sich zur Annahme des Vertrages nicht entschließen, die Versammlung sagte vielmehr den folgenden Beschluß: „Die Mitglieder des Vereins lehnen es mit aller Entschiedenheit ab, den Vertragsentwurf anzuerkennen oder wegen des Abschlusses eines einheitlichen Arbeitsvertrages für Hausdiener in Verhandlungen einzutreten. Sie stehen auf dem Standpunkte, daß das Arbeitsverhältnis eines Hausdieners so vielgestaltig, die persönlichen Leistungen der einzelnen Hausdiener aber so verschieden sind, daß eine einheitliche Regelung ihres Dienstverhältnisses einfach unmöglich ist.“ Es wurde hierbei fast allezeit betont, daß man die persönlichen Wünsche der eigenen Angestellten gerne entgegennehmen und prüfen will. Auftragsgemäß geben wir Ihnen von diesem Beschluß hierdurch Kenntnis.“

Diese Herren glaubten, daß nunmehr die ganze Bewegung erledigt sei. Sie sollten sich aber täuschen. Der zuerst eingereichte Entwurf wurde in einigen Punkten geändert und an den Vorsitzenden des Vereins mit dem langen Namen das folgende Schreiben gerichtet:

Solingen, den 6. Dezember 1911.

Herrn H. v. Bruch, Solingen.

Wir bestätigen den Empfang Ihres Schreibens vom 2. 12. cr. und müssen gestehen, daß wir von diesem Beschluß überrascht sind. Nach Rücksprache

gesunden Konstruktionsprinzip, für jede auftretende Kraft ein Konstruktionselement zu deren Aufnahme zu schaffen, gehen viele tonangebende Firmen ab; gerade die neuesten Modelle zeigen die Tendenz zum Zwecke billigerer Herstellung das eben angeordnete Konstruktionsprinzip zu brechen und für verschiedene, wichtige Funktionen ein und dasselbe Organ zu verwenden. Charakteristisch ist in dieser Hinsicht das von der in Frankreich führenden Automobilfabrik Renault ausgestellte Sechszylinder-Chassis. Der vordere Teil der Hinterfeder ist an dem Rahmen nicht mit einer Federlasche, sondern nur drehbar in einem Bolzen am Chassis-Rahmen fest angebracht. Demnach hat das oberste Federblatt folgende drei wichtige Funktionen zu übernehmen: 1. die Kräfte zu übertragen, die den Wagen fortbewegen und die ganz erheblich größeren Kräfte, die beim plötzlichen, scharfen Bremsen entstehen. 2. Das Drehmoment, das sowohl beim Fahren und in noch größerem Maße beim Bremsen auftritt. 3. Wird das Federblatt beansprucht durch seinen Hauptzweck, nämlich die Stöße, die durch die Unebenheiten der Straße auf die Räder kommen, in sich aufzunehmen und das Chassis davon zu verschonen. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß, wenn es überhaupt möglich ist, es größter ingenieuer Geschicklichkeit und Erfahrung bedarf, ein Konstruktions-element derart auszubilden, daß es drei wichtige Beanspruchungen in einwandfreier Weise in sich aufnehmen kann. Gerade die gegenwärtig viel verlangte, weiche Abfederung des Wagens wird mit den beiden übrigen Forderungen schwer in Einklang zu bringen sein. Die starke Konkurrenz und das daraus folgende nervöse Hasten und Suchen nach immer billigerer Fabrikation, drängen den Konstrukteur mit der Zeit daraufhin, 5 gerade sein zu lassen.

Die erhöhten Ansprüche, die vom tausenden Publikum an die Bequemlichkeit des Automobils gestellt werden, haben, wie bereits erwähnt, zu einer speziellen Ausbildung der Federform geführt. An Stelle der früher üblichen, elliptischen Form der Hinterfedern, findet man jetzt vielfach die sogenannte „C“-Feder. Bei dieser Federkonstruktion wird der hintere Teil des Rahmens als Feder ausgebildet, wogegen sich dann die eigentliche Wagenfeder, die auf der Hinter-

achse sitzt, abstützt. Diese Konstruktion ist wesentlich teurer als die normale, elliptische Feder und stellt in der Wirkung noch lange keine ideale Abfederung dar. Tatsächlich zeigen einige Firmen Konstruktionen, die ziemlich vollkommen in ihrer Arbeitsweise sind, und den außerordentlich komplizierten Vorgängen, die bei der Abfederung eines Wagens auftreten, Rechnung tragen. Um von den Federn die heftigsten Stöße fernzuhalten, findet man vielfach zwischen Hinterachse und Rahmen sogenannte Stoßdämpfer oder Federdämpfer eingebaut. Für sehr schlechte Wege leisten diese Apparate gute Dienste, indem sie ein zu starkes Schwingen der Feder verhindern und somit auch die Gefahr eines Federbruches herabmindern. Sehr erschwert wird für den Konstrukteur eine richtige Federdimensionierung durch die unangenehme Tatsache, daß mit ein und derselben Feder bei den stark variierenden Belastungen eines Automobils unumgänglich immer eine gleich gute Federung erzielt werden kann. Eine Feder, die z. B. bei Vollbesetzung des Wagens vorzüglich weich federt, wird, wenn derselbe nur mit einer Person besetzt ist, viel zu hart wirken. Die neueste Richtung in der Wagenfederbildung geht nun dahin, nicht nur eine Feder sondern ein System von zwei Federn zu verwenden. Bei guten Wegen und kleiner Belastung arbeitet nur die schwächere der beiden Federn — die man vielfach als zylindrische Feder zwischen Federbolzen und Rahmen eingeschaltet findet — während bei größeren Unebenheiten der Straße und erhöhter Belastung die Hauptfeder in Funktion tritt. Dieser Konstruktionsgedanke ist französischen Ursprungs; tatsächlich ist die Abfederung des Wagens mit diesem Federhsystem eine überraschend gute; leider ist die Lebensdauer dieser kleinen Federn keine genügend lange, da sie für die Aufnahme der starken, seitlichen Stöße nicht geeignet sind. Ueber den Hinterachsantrieb sei noch erwähnt, daß einige Firmen auf den Wurmtrieb (Schneckenrad), der in den allerersten Zeiten des Automobilbaues für kurze Zeit auftauchte, wieder zurückgekommen sind. Zwei Konstruktionen findet man dabei: entweder wird das große Schneckenrad oben oder unten angetrieben. Liegt die Cardanwelle oben, so liegt sie geschützt, jedoch ist die Schmierung des Triebes, die sehr gründlich sein muß, schwer durch-

zuführen; liegt die Cardanwelle unten, so ist die Schmierung leicht durchzuführen; die tiefe Lage der Welle ist jedoch bedenklich, da die Gefahr vorliegt, daß dieselbe auf unebenem Gelände in Berührung mit der Erdoberfläche kommt.

Die Ausstellung zeigt außer den eigentlichen Automobil-Chassis und fertigen Wagen — deren sachliche Beurteilung hauptsächlich Gegenstand dieses Aufsatzes gewesen sein soll — eine reiche Schau zum Teil außerordentlich interessanter, zu dem Automobil gehörender Apparate, wie Geschwindigkeitsmesser, Suppen- und Signalapparate, Beleuchtungskörper, Anfahrvorrichtungen, Luftpumpen, abnehmbare Felgen und dergleichen mehr, auf die jedoch im einzelnen nicht eingegangen werden soll. An den außerordentlichen vielen Ständen erkennt man jedenfalls, wie stark sich diese Nebenindustrien der Automobiltechnik entwickelt haben.

Ueber die Carosserieform sei nur kurz erwähnt, daß man immer mehr danach strebt, dieselbe derart zu formen, daß dem Wind möglichst wenig Fläche geboten wird. Gerade bei der hohen Geschwindigkeit des modernen Automobils ist dieser Grundsatz von erhöhter Bedeutung, da bekanntlich der Luftwiderstand mit dem Quadrate der Geschwindigkeit des Gefährtes wächst, also bei Verdoppelung derselben vierfach wird. Die neuesten Torpedobootsform-Carosserien vermeiden jede hervorstechende, dem Wind Widerstand bietenden Kanten, Ecken und Flächen und machen auf den Beschauer einen äußerst gefälligen Eindruck. Bei Ausgestaltung der ausgestellten Karosserien hat man dieses Prinzip bis aufs äußerste durchgeführt; sogar die kleinen Flächen der Vorderachsen sind zu diesem Zweck mit einem spitzwinkligen Blech verkleidet.

Die Ausstellung ließ erkennen, daß trotz der einzig dastehenden Fortschritte auf dem Gebiete der Automobiltechnik es keinen Stillstand gibt, sondern in unermüdlichem Eifer an der weiteren Vervollkommnung dieses wunderbaren Behelfes gearbeitet werden wird; denn nirgends mehr als auf diesem Gebiete dürfte der Grundsatz gelten: Stillstand ist Rückschlag.

mit den verschiedenen Herren Geschäftsinhabern gaben wir uns der Hoffnung hin, daß die ganze Angelegenheit einen für beide Teile befriedigenden Verlauf nehmen würde. Wir glauben auch jetzt noch, daß mit Ihrem Schreiben in dieser Angelegenheit das letzte Wort noch nicht gesprochen ist.

In der Anlage überreichen wir Ihnen einen abgeänderten Entwurf mit der Bitte, denselben Ihren wertigen Mitgliedern zu überreichen. Wir schlagen Ihnen vor, möglichst bald eine neue Versammlung einzuberufen und unsere Vertreter zu derselben zuzulassen, um die gegenseitigen Differenzpunkte zu erledigen. In der Hoffnung, daß Sie unserem Wunsche nachkommen

Hochachtungsvoll
Deutscher Transportarbeiter-Verband,
Verwaltung Solingen.

Hierauf erhielten wir keine Antwort. Jetzt wurde es immer mehr klar, daß die Herren Geschäftsinhaber versuchten, die ganze Angelegenheit bis nach den Feiertagen zu verschieben. Deshalb wurden in der "Vereins- und Arbeiterstimme" die Namen der Firmen veröffentlicht, welche den Vertrag nicht anerkannten. Vor den Geschäftsinhabern wurden Hausbesuche mit dem gleichen Inhalt verteilt. Das brachte die Herren zur Besinnung. Zwei Tage später erhielten wir schon die Nachricht, daß am selben Abend eine Versammlung des Hausdieners Vereins abgehalten werden sollte, welche sich erneut mit dem Vertragsentwurf beschäftigen würde. Die Beschlüsse der Versammlung würden uns sofort mitgeteilt werden. Am anderen Morgen erhielten wir schon die Nachricht, daß in demselben Tage früh um 10 Uhr die Verhandlungen mit einer von der Versammlung gewählten Kommission und unseren Vertretern stattfinden sollten. Diese Verhandlungen hatten dann das Ergebnis, daß in Tarifvertrag vereinbart wurde, dessen wichtigste Positionen wir hier wiedergeben.

Arbeitszeit.

Die tägliche Arbeitszeit beginnt um 7 1/2 Uhr morgens und endet um 8 Uhr abends. Samstags endet die Arbeit um 9 Uhr abends.

Lohn.

Der Lohn für Hausdiener bis zum Alter von 18 Jahren unterliegt der freien Vereinbarung. Der Mindestlohn für Hausdiener im Alter von 18 bis 20 Jahren beträgt 21 M. pro Woche, im Alter von 20 bis 22 Jahren 23 M. und über 22 Jahre 25 M. pro Woche. Dieser Mindestlohn steigt jährlich um 1 M. bis zu einem Wochenlohn von 30 M. Diejenigen Hausdiener, welche den Mindestlohn oder einen höheren Lohn zur Zeit beziehen, erhalten eine Lohn-erhöhung von 1 M. pro Woche. Rentener empfänger darf bei der Lohnfestsetzung nur die Hälfte der Rente in Anrechnung gebracht werden.

Ueberarbeit.

Arbeiten, die nach 8 Uhr abends und vor 7 1/2 Uhr morgens zu verrichten sind, gelten als Ueberarbeit und sind pro Stunde an Hausdiener im Alter bis zu 22 Jahren mit 40 Pf. und an die übrigen mit 50 Pf. zu vergüten. Jedoch sollen dabei nur volle halbe Stunden gerechnet werden.

Die Sonntagsarbeit in der Zeit von 8 Uhr bis 9 1/2 Uhr und von 1 1/2 Uhr bis 2 Uhr wird nicht als Ueberarbeit gerechnet.

Ferien.

Den Hausdienern werden in der Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September unter Fortzahlung des Lohnes Ferien gewährt. Die Ferien betragen nach einjähriger Beschäftigung 3 Tage und nach zweijähriger Beschäftigung eine Woche.

Allgemeines.

Die Lohnzahlung erfolgt wöchentlich Freitags. In Krankheitsfällen, die eine Woche und länger dauern, werden den Hausdienern die ersten drei Tage voll gezahlt.

Wo höhere Löhne und sonstige Vergünstigungen bestehen, dürfen dieselben nicht gekürzt werden.

Diese Vereinbarung gilt vom 1. Januar 1912 bis zum 31. Dezember 1913. Wird der Vertrag von keiner der beiden Parteien 6 Wochen vor Ablauf gekündigt, so gilt er stillschweigend auf ein Jahr verlängert.

Da die Verhandlungen mit den Vertretern der Organisation der Geschäftsinhaber geführt wurden, reichen wir nunmehr auch denjenigen Firmen, welche keine organisierten Hausdiener beschäftigen, den Vertrag ein. In Betracht kamen noch sechs Firmen, mit ebenfalls beschäftigten Hausdienern. Auch diese Herren unterzeichneten den Vertrag bis auf einen. Es ist dies die Firma H. Gries, Joh. Gebr. Gries, Kirchstraße 29. Dieser Herr erklärte, so etwas niemals zu unterschreiben. Das Ergebnis dieser Lohnbewegung ist, daß mit Ausnahme von 2 Firmen die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Hausdiener in Solingen einheitlich geregelt und vertraglich festgelegt sind. Für jeden Beteiligten ist eine Lohn-erhöhung im Durchschnitt von 1,75 M. wöchentlich erreicht worden. Ferien sind bewilligt und vor allen Dingen findet von nun an eine Bezahlung der Ueberarbeit statt. Die Bedeutung dieser Lohnbewegung darf nicht gering eingeschätzt werden. Sie beweist, daß es möglich ist, auch für die Hausdiener einer ganzen Stadt und in ganz kleinen Betrieben etwas zu erreichen, wenn der Wille dazu vorhanden ist. Möge sie fruchtbar wirken für unsere Industriegegend.

W. Hier ist wieder einmal der schlagende Beweis erbracht, daß die Handelsarbeiter, selbst wenn sie einzeln in Geschäften tätig sind, sehr wohl eine Verbesserung ihrer Lage mit Hilfe des Verbandes herbeiführen können. Es bedarf nur des nötigen Willens zur Tat und geschickter Taktik, dann bleibt der Erfolg nie aus.

Haftung der Kollkutscher für Kollverluste.

Einen äußerst interessanten Beitrag zu dieser Rechtsfrage bringt die "Expeditions- und Schiffsahrtszeitung". Wir geben deren Ausführungen im Interesse unserer Kollegen Kollkutscher hier wörtlich wieder:

"Die Gewerbeberichte pflegen in ständiger Praxis den Schadenerschaftspruch des Prinzipals gegen den Kollkutscher wegen Verlustes von Kollgütern immer dann für begründet zu erachten, wenn der Kollkutscher einen Mitfahrer gehabt hat. Diese Praxis entspricht dem gesunden Rechtsgefühl. Gleichwohl wird sie von manchen interessierten Seiten angefochten; und eine Handhabe dazu bieten bisweilen die Begründungen, welche die Gerichte ihren Rechtsprüchen geben.

Diese Begründungen weichen nämlich vielfach voneinander ab. Es ist klar, wenn eine juristische Begründung aufsehbar ist, so braucht darum das Ergebnis, der Rechtspruch selbst, noch nicht falsch zu sein. Das Gericht hatte dann das richtige Rechtsgefühl, aber nicht die erforderliche juristische Technik. Da die Kollverluste in der Praxis immer noch häufig genug vorkommen, so dürfte eine Prüfung der Frage, wie weit der Kollkutscher für die ihm übergebenen Kollgüter zu haften hat, unsere Leser interessieren.

I.

Der Vertrag, auf Grund dessen der Prinzipal den Kollkutscher haftbar macht, ist der Dienstvertrag (§§ 611 ff. BGB.). Hiernach ist der Kollkutscher zur Leistung der "versprochenen Dienste" verpflichtet, d. h. zur Beförderung der Güter mit den vom Prinzipal gestellten Hilfsmitteln (Gespann) zu den angegebenen Adressen und während der Beförderung sorgfältig zu bewachen. Der Kollkutscher hat hierbei nach § 276 BGB. Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vermeiden, ferner nach § 282 BGB. im Streitfalle nachzuweisen, daß er die erforderliche Sorgfalt angewendet hat. Diese Regeln finden unstreitig auf den Dienstvertrag des Kollkutschers Anwendung.

II.

Wenden wir die zu I genannten Regeln auf den praktischen Fall, wie er typisch zu sein pflegt, an: Der Kollkutscher erklärt auf die Frage, er wisse nicht, wie das Gut abhanden gekommen sei; offenbar sei es ihm gestohlen worden, während er ein anderes Gut in ein Haus abgetragen hat. Hatte der Kollkutscher keinen Mitfahrer, so wird man die Möglichkeit ohne weiteres zugeben müssen, daß gerade während der Kollwagen unbeaufsichtigt war, ein Koll von dem Wagen gestohlen werden kann. Ob der Kollkutscher durch diesen Einwand bereits hinreichend seine Schuldlosigkeit an dem Verluste nachgewiesen hat, kann zweifelhaft sein. Es wird auf die Umstände ankommen. Wenn die Frachttüde so umfangreich und schwer waren, daß man einen Diebstahl während des Abtragens des Gutes nicht annehmen kann; wenn ferner der Verlust in einer kleinen Stadt vorfam, in welcher bekanntlich eine Kontrolle durch die Bürger der Stadt stattfindet, weil jeder Vorübergehende einen Unbefugten am Kollwagen sofort bemerken würde, so wird man den Entlastungsbeweis des Kollkutschers nicht als gelungen ansehen können.

Dagegen wird man in einer Großstadt, und vor allem wenn das abhanden gekommene Gut ein handliches, leicht zu entwendendes war, zugunsten des Kollkutschers entscheiden. Nicht weil er seinen Entlastungsbeweis geführt hat, sondern vielmehr deshalb, weil die Gefahr eines Diebstahls in solchen Fällen sehr groß ist und der Prinzipal selbst damit rechnen und dem Kutscher einen Mitfahrer begeben müssen. Diese Unterlassung seitens der Prinzipals ist eine so schwerwiegende, daß man nach § 254 BGB. ihm die volle Schuld auflegen mag, wenn er nicht selbst den Grund des Abhandenkommens des Gutes anderweit nachweisen kann.

III.

Ganz anders liegt der Rechtsstreit dann, wenn der Prinzipal dem Kollkutscher einen Mitfahrer beigegeben hat. Der Mitfahrer hat die Aufgabe, auf die Güter zu achten und besonders dann darauf zu achten, wenn der Kollkutscher ein Frachtstück in ein Haus abträgt. Hier müssen der Kollkutscher und der Mitfahrer angeben können, ob jemand das Gut vom Wagen genommen hat oder nicht; denn darauf hatten sie aufzupassen. Können sie das Abhandenkommen des Gutes nicht erklären, so haben sie eben nicht ordentlich aufgepaßt. Sie haben fahrlässig gehandelt und sind nach § 276 BGB. ersatzpflichtig. Es bedarf hier gar keiner Prüfung der Frage, wer die Beweislast trägt. Denn der Mangel einer Erklärung über den Verlust eines Gutes, auf das der Kollkutscher und der Mitfahrer aufzupassen hatten, ist an und für sich ein Verschulden.

IV.

Manche Gerichte begründen die Ersatzpflicht des Kollkutschers und des Mitfahrers damit, daß diese ihrer Bewachungs- und Verwahrungspflicht nicht nachgekommen seien. Diese Begründung kann nur so verstanden werden, daß zu den Diensten des Kollkutschers und des Mitfahrers auch das Bewachen der auf den Kollwagen geladenen Frachtgüter gehört. Sie kann aber nicht so verstanden werden, daß der Kollkutscher und der Mitfahrer Verpflichtungen aus einem Verwahrungsvertrage hätten.

Die Arbeiter schließen mit dem Prinzipal keinen eigentlichen Verwahrungsvertrag im Sinne des § 688 BGB. ab. Dies schließt jedoch nicht aus, daß zu den von ihnen versprochenen Diensten auch die Bewachung und Verwahrung von Gütern in gewissem Umfange gehört. Denn Verwahrungspflichten sind mit vielen Verträgen verbunden: so mit dem Frachtvertrag, oft mit dem Auftrag, bisweilen mit einem Werkvertrag und nicht selten auch mit einem Dienstvertrage. Die versprochenen Dienste können gerade in

einer Bewachung von Sachen bestehen. Wenn ich einen Wächter für einen Lagerplatz anstelle, so hat er gerade hauptsächlich die auf Lager befindlichen Sachen zu verwahren und zu bewachen; gleichwohl ist der Vertrag mit dem Wächter ein Dienstvertrag.

Der Inhalt des Dienstvertrages mit dem Kollkutscher und dem Mitfahrer ist nicht bloß die Ablieferung der Güter an die Adressaten, sondern auch die Bewachung der Güter während der Fahrt.

V.

Es ist nun auch schon eingewendet worden, daß bei Zugrundelegung der herrschenden Praxis die Haftung des Kollkutschers seinem Prinzipal gegenüber die gleiche wäre, wie die Haftung des Prinzipals seinem Anstaltgeber gegenüber aus dem Frachtvertrage. In Wirklichkeit ist aber die Haftung des Geschäftsherrn aus dem Frachtvertrage eine erheblich größere.

In allen den Fällen, in denen der Kollkutscher den Verlust des Gutes irgendwie erklären kann, z. B. durch falsche Ablieferung, weil die Adresse des Empfängers nicht genau bezeichnet war, durch Verwechslung, weil die Bezeichnungen nicht genau oder doch leicht zu verwechseln waren, wird der Kollkutscher sowie sein Mitfahrer nur selten zum Schadenersatz verpflichtet werden; während der Prinzipal aus dem Frachtvertrage regelmäßig haftbar gemacht wird. Denn der Prinzipal hat für den Erfolg seiner Arbeitsleistung, der Frachtlieferung einzustehen. Der Kollkutscher hat dagegen nur die "versprochenen Dienste", nämlich aufmerksame Bewachung und ordnungsmäßige Beförderung und Ablieferung der Kollgüter zu leisten."

Hannoversche Feindestruppen.

Mit des Schicksals Mächten ist kein ewiger Bund zu schließen und die Nemesis schreitet schnell. Die Scharfmacher sind zuweilen richtige Hochvögel. Sie produzieren die streng verträulichten Sachen, um sie dann, wenn sie bei Weib und Wein eine Nacht durchschmacht haben, ganze Wappen voll auf den Scheißsofa liegen zu lassen und im Müllstein zu verlieren. Und so ist nichts so fein gesponnen, es kommt doch an die Sonnen. Solche Unvorsichtigkeiten nach liebestollen Nächten spielen dann das streng verträulichte Material in die Hände der Gegner, die aus ihm ihre Feinde und deren Taktik lernen.

Wie oft hat nicht schon die "Südwestdeutsche Arbeiterzeitung" die Namen unserer Verwaltungsmitglieder in den einzelnen Orten zwecks Mahnung und Ueberwachung veröffentlicht. Heute sind wir in der Lage, Gleiches mit Gleichem vergelten zu können. Alle unsere lieben Freunde, die sich dem hannoverschen Scharfmacherverband angeschlossen haben, erfahren heute die Ehre, ihren Namen im "Courier" zu lesen. Der Arbeitgeberverband wird uns für diese Veröffentlichung dank wissen, weil er ja sonst außerstande wäre, seinen Mitgliederbestand feststellen und Beiträge in Zukunft kassieren zu können. Aber auch die Arbeiterschaft Hannovers weiß nun, wie sie die Leute, denen sie vielfach ihre Kundschaft gewährt und ihr Geld ins Haus bringt, einzuschähen hat. Sie wird hoffentlich in Zukunft diese Herrschaften nicht mehr allzusehr belästigen, denn der müßte wahrlich ein Mieserndieb sein, der seine mühsam verdienten Lohnroschen zu seinen Feinden, den Scharfmachern trägt.

So lassen wir dem zu beiderseitigem Ruh und Frommen hier das

Mitglieder-Verzeichnis 1911 des Arbeitgeber-Verbandes für das Transport-, Verkehrs- und Handelsgewerbe in Hannover folgen:

- Mihfeld, Albert, Fuhrwerk.
- Albrecht, Fr., Fuhrwerk.
- Bäte, Fritz, Expedition.
- Battermann, Aug., Fuhrherr.
- Bauer, Herm., Fuhrherr.
- Beckmann Nachf., Kohlenhandlung.
- Behrmann, Ernst, Expedition.
- Beckmann, Aug., Möbeltransport.
- Bieritz, Herm., Expedition.
- Boge, Carl, Expedition.
- Bogholz, Gebr., Fuhrwerk.
- Born, Gebr., Baumaterialienhandlung.
- Brandes, Alb., Kohlenhandlung.
- Brandes, Karl, Fuhrwerk.
- Brauding, Friedr., Kartoffelhandlung.
- Brodhage, Friedr., Forrage.
- Bergmann, Gust., Süßwarenhandlung.
- Botowski, W., N., Fuhrerschaft.
- Bredthauer, Heinr., Kohlenhandlung.
- Biermann, Aug., Delikatessen.
- Bornemann, Fr., Kohlenhandlung.
- Beute, Franz, Kohlenhandlung.
- Volte, Louis, Kartoffelhandlung.
- Bedey u. Niche, Kolonialwaren.
- Bachau, Aug., Kohlenhandlung.
- Christiani, E., Kohlenhandlung.
- Diehr, Fritz, Gerüstbau.
- Die, Heinrich, Fuhrwerk.
- Querning, Fritz, Expedition.
- Diemer, Ad., Fuhrwerk.
- Dobbersitz, Nachf., Expedition.
- Draugemeister, W., N., Expedition.
- Dörge, Herm., Fuhrerschaft.
- Dornhoff, W., Fuhrerschaft.
- Ewald, A., Kohlenhandlung.
- Fredmann, Carl, Kohlenhandlung.
- Fuß, Otto, Kohlenhandlung.
- Gaffy u. Köhler, Expedition.
- Gavrius, Karl, Süßwaren.
- Gavrius, Wilh., Fuhrwerk.
- Goubrand, Gebr., Transport.
- Gräbe, Heinr., Expedition.

- Grieser, Alb., Kohlenhandlung.
- Grote, Ernst, Kolonialwaren.
- Gruener, S. C., Getreidehandlung.
- Gruener, Paul, Getreidehandlung.
- Gucka, W., Expedition.
- Grupe, Wilh., Kohlenhandlung.
- Grund, R., Kohlenhandlung.
- Hannoversche Eiswerke.
- Harber, Otto, Expedition.
- Hege, S., Kohlenhandlung.
- Hanning, Josef, Expedition.
- Hederich u. Vertram, Kohlenhandlung.
- Heiners, Karl, Kohlenhandlung.
- Heine, Karl, Gerüstbau.
- Heine, J. Chr., Expedition.
- Hauer u. Sieverts, Eier en gros.
- Heine, Karl, Fuhrwerk.
- Hennecke, Chr., Getreidehandlung.
- Heyer, Gg., Expedition.
- Höfer, Gg., Fuhrwerk.
- Holtzoff, Heint., Möbeltransport.
- Hoppe, Wilh., Expedition.
- Huchhausen, S., Expedition.
- Huschbeck, S., Expedition.
- Hansen, S., Fuhrwerk.
- Hille, Ernst, Kohlenhandlung.
- Herbert, Rud., Getreidehandlung.
- Hengstmann, A., Getreidehandlung.
- Hanning u. Harbed, (?)
- Ide, Fr., Kohlenhandlung.
- Jürgens, Paul, Fuhrwerk.
- Jäger, Ernst, Getreidehandlung.
- Kahle, Heint., Expedition.
- Karten, Wilh., Expedition.
- Kehe, Louis, Kohlenhandlung.
- Kellner, Aug., Getreidehandlung.
- Klapprott u. Boges, Kohlenhandlung.
- Klemme, S., Fuhrwerk.
- Kohne, Gebr., Baumaterialienhandlung.
- Köhler, Karl, Fuhrwerk.
- Köhne, Wilh., Expedition.
- Kulp, Ernst, Kohlenhandlung.
- Künemund, Karl, Expedition.
- Künster, Ernst, Expedition.
- Kipp, Herm., Fuhrwerk.
- Kindwäter, Ww., Kohlenhandlung.
- Knipfel, Joh., Kohlenhandlung.
- Kohe, L., Fuhrwerk.
- Klingenberg, Paul, Fuhrwerk.
- Koch, Carl, Süßfrucht.
- Kotzenmüller, Friedr., Hofb.
- Kampe, Louis, Kohlenhandlung.
- Kange, Fritz, Fuhrwerk.
- Kindener Eiswerke.
- Kieder, Fr., Produktenhandlung.
- Luther, Wilh., Expedition.
- Lütje, Mar., Kohlenhandlung.
- Laroesen, Carl, Fuhrwerk.
- Lautenbach, Heint., Fuhrwerk.
- Malzfeld, Ernst, Bruchmühle.
- Märken, Louis, Kohlenhandlung.
- Matthies, Wilh., Fuhrwerk.
- Mehring, Gebr., Baumaterialienhandlung.
- Menell, S., Expedition.
- Meyer, Chr., Expedition.
- Meyer I, Nob., Kohlenhandlung.
- Meyerheim, W., Kohlenhandlung.
- Miehe, Aug., Getreidehandlung.
- Molthau, Gg., Kohlenhandlung.
- Müller jr., S., Expedition.
- Müller, Ludw., Expedition.
- Meyer II, Nob., Kohlenhandlung.
- Marten, Fr., Fuhrwerk.
- Metzel, W., Hgl. Hof-Expeditur.
- Niederhut, Th., Fuhrwerk.
- Nolte, Fr., Fuhrwerk.
- Nolte jr., C. W., Möbeltransport.
- Nolte sen., S., Möbeltransport.
- Norddeutsche Eiswerke A.-G.
- Niekerke, D., Expedition.
- Niemeyer, Conr. Wm., Getreidehandlung.
- Defmann, Wilh., Fuhrwerk.
- Peters, Fr. Aug., Expedition u. Getreidehdlg.
- Petersen, Nachf., Kohlenhandlung.
- Pöppe, Fr., Brunnbau.
- Quartisch, Nachf., Expedition.
- Richter, Heint., Expedition.
- Rien, Heint., Fuhrwerk.
- v. Roden, Aug., Fuhrwerk.
- Rose, Oskar, Expeditur.
- Rüttlerott, Chr., Fuhrwerk.
- Riese, Wilh., Fuhrwerk.
- Rewohl, Ernst, Fuhrwerk.
- Remke, Fr., Kohlenhandlung.
- Rott, Carl, Getreidehandlung.
- Schäper, W., Kolonialwaren.
- Sandros, C. A., Kohlenhandlung.
- Schäfer, Aug., Expedition.
- Schäfer, Karl, Expedition.
- Scheppler, Heint., Expedition.
- Schilling, Gg., Kohlenhandlung.
- Schmidt, C. Ferdn., Baumaterialien-Hgl.
- Schreyer u. Klug, Farbenfabrik.
- Schneewittchen, Waschanstalt.
- Sölter, W., Expedition.
- Sölter, Heint., Expedition.
- Spangenberg, L., Expedition.
- Suffrian, Heint., Expedition.
- Stintel Nachf., Fr., Kohlenhandlung.
- Springmann, Heint., Fuhrwerk.
- Steinmann, Fr., Fuhrwerk.
- Sievers, Conr., Kohlenhandlung.
- Scheele, Karl, Expedition.
- Schulz, S., Süßfrucht.
- Schneedes, Louis, (?)
- Legtmeyer, Chr., Hofbesitzer.

- Thomas, Karl, Fuhrwerk.
- Thöne, C. W., Getreidehandlung.
- Trapp, Heint., Kattstoffhandlung.
- Union, Kohlenhandlung.
- Urban, Heint., Expedition.
- Vollmer, Gebr., Getreidehandlung.
- Vorwohl, Heint., Fuhrwerk.
- Werges, S., Kohlenhandlung.
- Wannehorst, Carl, Fuhrwerk.
- v. Wolke, S., Süßfrucht.
- Walterstein, R., Expedition.

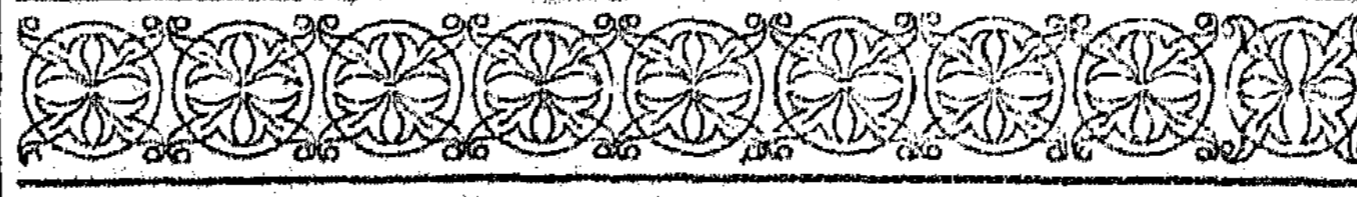


Die Fanfare des Glends.

Ein Spielmann zieht durch Stadt und Land,
 Nicht Jahre, viele Jahre lang.
 Und wo man fordert seinen Sang,
 Da rührt die Saiten seine Hand.
 Er zieht in keinen Fürstensaal,
 Er heischt nicht Reichthum zum Gewinn.
 Wo Armut haust mit ihrer Qual,
 Da führt sein dunkler Weg ihn hin.
 Und wenn er dann am Ziele hält,
 So nimmt die Geige er zur Hand,
 Und singt, daß schaurig es ergellt
 Und drohend hindröhnt durch das Land:
 „Das Glend muß schaffen — die Reichen verschwenden!
 Wir fronen — sie hungern!
 Sie schweigen — wir hungern!
 Reich stehen die Garben —
 Wir stehen und darben!
 Wir sind keine Hundel
 Drum schließt Euch zum Bündel
 Wir wollen es wenden und wollen es enden!“

Und wo der blüth're Spielmann singt,
 Da tritt man zu und lauscht ihm gern.
 Und Alles strömt von nah und fern,
 Wohin die wilde Weise dringt.
 Er singt nur stets dies eine Lied.
 Er weiß es, wo dies Wort erschallt,
 Daß zorniger jede Wange glüht,
 Und kräftiger jede Hand sich ballt.
 Umsonst ist nie des Alten Wort.
 Nein! Jedem tönt's und rauscht's im Ohr,
 Und jeder singt es selbst hinstür
 Und heller dringt das Lied empor!
 „Das Glend muß schaffen — die Reichen verschwenden!
 Wir fronen — sie hungern!
 Sie schweigen — wir hungern!
 Reich stehen die Garben —
 Wir stehen und darben!
 Wir sind keine Hundel
 Drum schließt Euch zum Bündel
 Wir wollen es wenden und wollen es enden!“

So zog er lang, Jahrein, jahraus,
 Von Land zu Land, von Stadt zu Stadt.
 Von Dorf zu Dorfe, nimmer matt,
 Und trug sein Lied von Haus zu Haus.
 Sang's unermüdtlich überall,
 Bis es zu jedem Ohre drang.
 Und jezt vom ganzen Erdenball
 Steigt's himmelan als Schlachtgesang.
 Jezt ättert bang die halbe Welt,
 Wenn sie das stolze Siegeslied hört,
 Daß drohend in ihr Brunnmahl gelst,
 Daß Lied, das uns die Not gelehrt:
 „Das Glend muß schaffen — die Reichen verschwenden!
 Wir fronen — sie hungern!
 Sie schweigen — wir hungern!
 Reich stehen die Garben —
 Wir stehen und darben!
 Wir sind keine Hundel
 Drum schließt Euch zum Bündel
 Wir wollen es wenden und wollen es enden!“



- Wannehorst, Aug., Fuhrwerk.
- Wannehorst, Karl, Fuhrwerk.
- Wannecke Ww., Wilh., Expedition.
- Wahmann, Fr., Fuhrwerk.
- Wahmann, Th., Fuhrwerk.
- Wesche, Jul., Gerüstbau.
- Wiese, Aug., Fuhrwerk.
- Wolke, Herm., Kohlenhandlung.
- Witt, Aug., Agentur.
- Wolf, Herm., Fuhrwerk.
- Weber, A., Expeditur.
- Zwern, W., Fuhrwerk.
- Zwern, Wilh., Fuhrwerk.

Die Arbeitgeber des Transportgewerbes sind also in Hannover sehr gut organisiert. Nicht so fest und geschlossen halten leider unsere Berufskollegen zusammen. Da gibt es unter obigen viele Firmen, deren Arbeiter sich bisher um ihre Organisation überhaupt noch nicht gekümmert haben. Und von vielen anderen Firmen ist leider nur ein Teil der Beschäftigten organisiert. Aber Druck erzeugt Gefantheit. Wenn die Kollegen jetzt sehen, daß ihre Arbeitgeber den Nutzen der Organisation voll zu werten wissen, dann werden sie hoffentlich nimmer länger zaudern, sich ihrer Berufsorganisation anzuschließen. Oder wollen sie sich etwa in alle Zukunft ihren Ausbeutern ausliefern? Wollen sie trotz des ständigen Steigens der Preise aller Lebensbedürfnisse ständig mit den Hungerlöhnen zufrieden sein. Soll etwa die Not und das Glend noch mehr in die Familien einziehen? Sollen Frauen und Kinder darben, weil die Männer zu feige sind, sich höhere Löhne zu erkämpfen? Die Schlafmützen herunter, Kollegen. Ohren und Augen aufgemacht, das verlangt die harte, die teure Zeit. Hinein mit dem letzten Mann in den Deutschen Transportarbeiter-Verband, damit dieser euch helfend zur Seite springen kann. Was die Unternehmer als Lebensnotwendigkeit erkannt, den festen Zusammenhalt in der Berufsorganisation, das muß für euch, die ihr mit eurer Hände Arbeit jenen das Brot verdient, ihnen Kapital und Wohlleben schafft, das muß für euch erst recht Lebensbedingung sein. Vereinzelt seid ihr nichts und die Kapitalisten lachen und lachen, so lange ihr nur die Frank in der Tasche habt und am Wirtshausisch räsonniert; aber vereint seid ihr eine unüberwindbare Macht, die ihren Worten Taten folgen lassen kann.

Tödtliche Verunglückungen in Preußen im Jahre 1909.

Nach den Mitteilungen des Preuss. Statistischen Landesamts sind im Jahre 1909 in Preußen 14 534 Personen, darunter 11 527 männliche und 3007 weibliche, tödtlich verunglückt. Es bedeutet dies gegen das Vorjahr, in dem 15 831 tödtliche Verunglückungen vorkamen, eine nicht unerhebliche Abnahme, die noch größer erscheint, wenn man nicht die absoluten, sondern die Verhältnisziffern ins Auge faßt. Denn während 1908 auf je Hunderttausend der preussischen Bevölkerung 41,1 tödtliche Unglücksfälle sich ereigneten, waren es 1909 nur noch 37,2. 1883 war die Ziffer noch 46,0 gewesen.

Auf die einzelnen Altersstufen kamen tödtliche Verunglückungen:

Alter	männl.	in % aller Fälle	weibl.	in % aller Fälle	zusammen	in % aller Fälle
0 — 5 Jahre	1399	12,2	977	32,5	2376	16,3
5 — 15 "	1209	10,5	488	16,2	1697	11,8
15 — 60 "	7576	65,7	914	30,4	8490	58,4
über 60 "	1260	10,9	621	20,6	1881	12,9
unbekannt	83		9		92	

Wie ersichtlich, kommen beim männlichen Geschlecht die weitaus meisten tödtlichen Verunglückungen im eigentlichen berufstätigen Alter von 15 bis 60 Jahren vor. Beim weiblichen Geschlecht, das überhaupt in der Unglücksziffer weit zurücksteht, sind die einzelnen Altersstufen an der Gesamtziffer gleichmäßig beteiligt. Die meisten Kinder verunglücken in den Provinzen Ost- und Westpreußen, in denen die landwirtschaftliche Kinderarbeit blüht, und in Schleswig-Holstein. In diesen drei Provinzen betrug die Zahl der tödtlich verunglückten Kinder unter 15 Jahren 37,1, 33,8 und 33,4 pro Hunderttausend. Aber verhältnismäßig auch die meisten Erwachsenen kommen in den genannten ostelbischen Gegenden durch Unglücksfälle ums Leben. In Ostpreußen verunglückten 78,1 pro Hunderttausend Erwachsene, in Westpreußen 74,4. Nur die hochindustrielle Rheinprovinz weist mit 77,3 eine ebenso hohe und Westfalen mit 103,9 eine noch höhere tödtliche Unglücksziffer auf.

Dem Familienstand nach befanden sich unter den Verunglückten 7805 Ledige, 5483 Verheiratete, 1078 Witwen, 58 Geschiedene und 110 unbekanntem Familienstandes, 2635 (22,9 pSt.) der Verunglückten gehörten der in Land- und Forstwirtschaft, 2166 (18,8 pSt.) der in Bergbau und Hüttenwesen, 3289 (28,5 pSt.) der in Gewerbe und Industrie und 1544 (13,4 pSt.) der in Handel und Wandel beschäftigten Bevölkerung an.

Die weitaus meisten Unglücksfälle sind natürlich Berufsungsunfälle und treffen daher vorwiegend die handarbeitenden Klassen. Rund 55 pSt. aller Unglücksfälle trafen Gehilfen, Lehrlinge, Dienstboten, Tagelöhner und andere physisch Erwerbstätige. 4,3 pSt. entfielen auf Rentner, Pensionäre und Almosenempfänger.

Fast ein Viertel (22,7 pSt.) aller tödtlichen Verunglückungen wurde durch Sturz aus größerer oder geringerer Höhe verursacht. An zweiter Stelle folgt das Ertrinken, dem 2861 Verunglückte zum Opfer fielen. Ueberfahren wurden in 2375 Personen. 1551 verloren durch Verbrennen und Verbrühen, 1541 durch Verschlucken oder Erstickung, 346 durch Maschinenverletzung, 348 durch Explosionen oder Caustik, 726 durch Erschden ihr Leben. Den Unfällen der Witterung erlagen 324 durch Erfrieren, 426 durch Sonnenstich und 84 durch Blitsschlag. Eine ständig stet vergrößerte Rubrik sind die Unglücksfälle durch die modernen Beförderungsmittel. 52 Männer verloren ihr Leben durch Sturz mit dem Fahrrad, 138 Personen wurden durch Sturz mit dem Automobil. Allein im Landpolizeibezirk Berlin wurden ferner 208 Personen durch Ueberfahren getödtet.

noch etwas besser vorgegangen würde, als es in der letzten Zeit der Fall war. Das Verbot des Agentenbetriebes und die Warnung vor jeder Klasse, die über einen gewissen Prozentsatz der Einnahmen zu Verwaltungskosten verbrachte, würde Wunder gewirkt haben. Immerhin liegt kein Anlaß vor, sich der geplanten Unterstellung dieser Versicherungen unter das Privatversicherungsgezet zu widersetzen, wenn Klartaten geschaffen werden, daß die realen Hilfsklassen der Arbeiterklasse von Schikanen verschont bleiben. — Das von der Regierung zur Begründung des Entwurfs beigebrachte Material über die Schwindelklassen enthält nichts, was nicht schon von anderer Seite vordem gesagt worden wäre, eher ließe sich noch eine Ergänzung desselben ohne Mühe beibringen. In den letzten Wochen ist nämlich erst wieder eine neue Klasse in Frankfurt a. M. gegründet worden, die den stolzen Namen „N o y a l-Versicherungsgesellschaft“ trägt, sich den Anschein gibt, als sei sie eine Lebensversicherung und zu diesem Zweck eine sogenannte Police ausgibt, auf der die Bezeichnung „eingeschriebene Hilfsklasse“ völlig fehlt. Trotzdem handelt es sich nur um eine solche, was sich schon aus der Ummertung ergibt: „Genehmigt durch Reichsgesetz von 1876 z.“ Auch diese Klasse sei der Aufmerksamkeit der Gewerkschaftsmittglieder empfohlen.

Ähnliche Gepllogenheiten als die „N o y a l“ hat auch neuerdings die Bayerische Versicherungsanstalt in München, die auch zur Police, statt zum veralteten Mitgliedsbuch gegriffen hat. Ihr Direktor ist der bekannte P u t t i n g e r, der vordem die Hilfsklasse „Fortuna“ und den Schutzverband der Privatkrankenlassen leitete und glücklich zum Vertrachen brachte. Schlimm muß es nach dem Bericht des Arbeitersekretariats auch mit dem Hilfsklassenwesen in Köln stehen. Der dortige Polizeipräsident veröffentlichte vor einiger Zeit folgende Warnung: „Vor dem Eintritt in nachstehende hier domizilierte eingeschriebene Hilfsklassen Deutsche Krankenversicherungsanstalt A l l i a n z e, Magnusstraße 25, S e l u r i t a s, allgemeine Krankenversicherungsanstalt, Pfälzerstraße 15, und C o l o n i a, Krankenversicherungsanstalt, Moltkestraße 129, wird hierdurch wegen der Höhe der Verwaltungskosten im öffentlichen Interesse gewarnt.“

Das es noch immer nicht ungefährlich ist, diese Klassen beim richtigen Namen zu nennen, mußte kürzlich Genosse Schlegel von der „Fränkischen Tagespost“ erfahren, der vom Landgericht zu 10. — Mt. Geldstrafe verurteilt wurde, weil er eine lokale sehr unweisse Klasse richtig bezeichnet hatte. Es wurden zwar die unglücklichsten Dinge vor Gericht festgestellt, trotzdem aber dem Angeklagten der Schutz des § 193, die Wahrung berechtigter Interessen nicht zugesprochen. Der Direktor Levy von der Nürnberger Lebensversicherungsanstalt war von dem Kläger als Sachverständiger geladen worden, gab aber zu, daß die Warnung der „Tagespost“ vor der Klasse berechtigt gewesen sei. Er selbst würde jeden abraten, sich in diese oder eine ähnliche Klasse aufnehmen zu lassen. Die Verwaltungskosten dürften höchstens 20 pCt. der Einnahmen betragen. — Alle diese Klassen haben aber bedeutend höhere Verwaltungskosten; unter 40 bis 50 pCt. tutz keine.

Wer sich nun berufsmäßig mit diesen Feststellungen befassen muß, der hat noch obendrein das Vergnügen, daß ihm die unsaubersten Motive untersuchen werden. Dem Schreiber dieses erging es so, als die lokale Parteipresse aus dem Artikel „Schwindelklassen-Praktiken“ einen Auszug und die leider nur zu berechnete Warnung an die Gewerkschaftsmittglieder abdruckte. Das rief einen dieser Zutreiber auf den Plan und er sandte seinem Direktor, dem Herrn Stöber von der Württembergischen Privatkrankenlasse ein Schreiben, das dieser so leicht als eine Meinungsäußerung eines meiner Genossen mir überlieferte. Es heißt in dem Schreiben, daß die Mißgunst und der Herrschergeiz über die Arbeiterklassen in diesem Artikel recht deutlich gezeigt werde. Ich möchte den in der Dummheit untertänigen Arbeitern auch noch die Quelle verbieten, aus der sie gutes Wasser schöpfen für ihre Gesundheit und ihr Wohl. Es sei angebracht, mir, der von den Arbeitergrößen sorgenlos sein Leben genießt, die Frage vorzuhalten, wer mich erhalte? — Weiter gehts nun kaum. Dies Schreiben zeigt aber das eine, daß in der Aufklärung über die Gemeingefährlichkeit dieser Art Institute nicht nachgelassen werden darf. Gibt es doch noch immer Leute in den Gewerkschaften, die die Zutreibertätigkeit für solche Klassen mit ihrer Ehre für vereinbar halten.

Wem gehört der Fund in einer Droschke, wenn sich der Verlierer nicht meldet?

Ueber dieses für zahlreiche unserer Berufskollegen interessante Thema schreibt Prof. Dr. N e u b e c k e r in der Deutschen Juristenzeitung:

1. Ein Chauffeur hatte in einer Automobildroschke Geld und Juwelen gefunden und der Polizei abgeliefert. Binnen Jahresfrist hatte sich kein „Empfangsberechtigter“ gemeldet (§ 973 BGB.). Ist nunmehr der Finder Eigentümer der Sachen geworden? Uebertenerliche Gerichte gingen durch die Zeitungen. Allein die Tabelle ist die Forderung des Eigentümers der Droschke auf den Fund. In Betracht kommen §§ 978ff. BGB. Auf diese muß zuerst ein allgemeiner Blick in geschichtlichem und dogmatischem Zusammenhang geworfen werden.

2. Das römische Recht kennt keine Sonderbestimmungen über den Fund. So steht es auch im englischen. In allen anderen europäischen Rechten hat der Finder eine besondere Stellung mit Pflichten und Rechten, welche letzten allein hier interessieren. Die Rechte bestehen entweder in einem Anspruch auf Finderlohn oder in Eigentumsanwartschaft (Erwerb) oder in beiden. Meistens wird dabei kein Unterschieb gemacht, an welchem Ort der Fund gemacht wurde. Keinen Unterschied machen: das österreichische, holländische, dänisch-norwegische, schwedisch-finnländische; das italienische, spanische, portugiesische; das (geltende) russische, serbische, bulgarische, montenegrinische Recht. Teilweise Sonderbehandlung kennt das französische Recht. Nunmehr auch das Schweiz. BGB. Art. 720 III, 722 III. Auch der russische Entwurf (Art. 869). Beide in Nachahmung des deutschen BGB.

3. Dem Gedankenengang des BGB. muß man bis zur Entstehung des Gesetzes nachgehen, um eine grundsätzliche Erläuterung zu gewinnen.

Echon im §. 1 findet sich die Sonderbestimmung. Die Kritik hat nicht eingeseht. Die Protokolle (III, 273) konstatieren das. So kommt es auf die Motive an. Nach diesen (III, 381) dient der feste (und sehr niedrige!) Finderlohn dem Abschneiden von Zweifeln und Streitigkeiten; „der feste Satz ist dazu angehan, den Eifer in der Fürsorge für verlorenes fremdes Gut zu befördern und von der Unterschlagung abzuhalten.“ Also „Ehrlichkeitspreis.“

Bezüglich des Eigentumsrechts bemerken die Motive (III, 382): „Der Grund der Rechtsnorm liegt in dem Bedürfnisse, die tatsächliche Herrenlosigkeit der gefundenen Sache bei Erfolglosigkeit der Nachforschungen zu beendigen.“

Nun soll es aber Ausnahmen geben. Sind Sachen in den Geschäftsräumen oder Transportmitteln einer öffentlichen Behörde oder einer (öffentlichen) Verkehrsanstalt gefunden worden, dann soll es anders sein (Mot. 387, 388). Es heißt hier:

Hier unterliegen die Sachen „einer gewissen Aufsicht und Fürsorge; der dem Verkehr geöffnete Fundort untersteht einer besonderen organisierten Aufsicht, welche die dort befindlichen Personen und Sachen unter ihren Schutz nimmt. In diese Aufsicht darf niemand hindernd eingreifen; man darf, wenn man überhaupt tätig wird, nur dieser Aufsicht zu Hilfe kommen. Wenn sich auch schwerlich behaupten läßt, daß die Behörde oder die Anstalt schon Inhaberin der verlorenen Sachen sei, so entspricht es doch dem Interesse des Empfangsberechtigten, daß dieselben in die Inhabung der Sachen kommen, da auf diese Weise die Nachforschungen der Empfangsberechtigten wesentlich erleichtert werden. Dem Finder wird nur eine Pflicht auferlegt, kein Recht eingeräumt. Die Einräumung von Finderrechten würde mit der Geringfügigkeit der vom Finder zu leistenden Dienste nicht im Einklange stehen, die Gefahr einer Verleitung zu einem unredlichen Verfahren mit sich bringen und insbesondere für Beamte der Behörde oder Anstalt nicht passen.“

Was die Literatur zum BGB. sagt, berührt nur Einzelheiten. Betrachtet man nun die Motive näher, so muß man staunen über die Seltsamkeit der Begründung und über den Widerspruch mit sich selbst.

Der Ort untersteht einer besonderen Aufsicht. Schön. Hindert das das Verlieren?

Was hat nun der Finder hier zu tun? Im wesentlichen dasselbe wie beim gewöhnlichen Funde. Sonst kann er, ev. muß er an die Polizei abgeliefert, hier an die Behörde oder Anstalt. Den Finderlohn bekommt er auch sonst nicht sowohl für die Dienste — die sind in beiden Fällen nicht so erheblich —, als vielmehr als „Ehrlichkeitspreis“. Beim gewöhnlichen Funde soll der „Lohn“ ihn zur Ehrlichkeit anspornen, — beim „Verkehrsrechtsfund“ würden dagegen Finderrechte nicht im Einklange mit den geringfügigen Diensten stehen — sagen die Motive — und hier bestände sogar die Gefahr der Verleitung zur Unredlichkeit! Hat der Finder beim Eisenbahnfund z. B. eine andere Sache als beim gewöhnlichen Fund?

Damit nun ja keine Versuchung an den Finder in den Ausnahmefällen herantritt, bekommt er auch kein

*) So mit Recht Wolff, Sachenrecht S. 233. Vgl. Scherschenewitsch, Utschelnik ruhtawo grafshanskawo prawa, 1910 S. 294.

Eigentum. Er nicht. Im Interesse des Verlierers ist Ablieferung an die Behörde oder Anstalt vorgeschrieben, sagen die Motive. Diese Ablieferung hat mit den Finderrechten so wenig etwas zu tun wie die Ablieferung an die Polizei beim gewöhnlichen Fund. Das Interesse des Verlierers fordert wahrlich nicht, daß der Wert der Sache gerade einer öffentlichen Klasse oder der Anstalt zufällt. Im übrigen führt diese merkwürdige Interessenswahrung dazu, daß das Eigentum hier noch eher als sonst untergeht, und die 3jährige Konditionsfrist eher abläuft!

Die ganze Regelung ist verfehlt, die Begründung verkehrt. Doch — lex scripta est. Fragt sich nur, wie das geltende Recht anzulegen ist. Nach den kurzen Andeutungen schon muß man sagen: die „Ausnahmestimmungen“ der §§ 978ff. können gar nicht eng genug interpretiert werden. Sie sind geradezu sinnwidrig, totaliter contra rationem.

Hier kommt lediglich in Betracht, da es sich um eine Automobildroschke handelt, das „Beförderungsmittel einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsanstalt“ (§ 978).

Natürlich besteht über die Auslegung dieser verschwonnenen Ausdrücke Streit. Daß die „Verkehrsanstalt“ nicht eine „öffentliche“ zu sein braucht, geht klar aus § 981 hervor. Sie kann von einer „Privatperson“ betrieben werden. Diese kann „juristische“ oder „physische“ Person sein.

Aber, sagt man, vorausgesetzt ist eine „Großunternehmung“. So Biermann, Sachenr. § 978 Nr. 1. — Auch Bland verlangt „Unternehmen von größerem Umfang“ (§ 978, c. a. G.). Nach dem Kommentar der Reichsgerichtsräte (§ 978 Nr. 6 a. G.) „ist ein gewisser größerer Umfang der Betriebsrichtungen nötig. Vereinzelt Mietfuhrer genügt nicht“. Crome, Sachenr. S. 291, setzt ebenfalls einen „Großbetrieb“ voraus. Wolff, Sachenr. S. 238, nennt als einen Hauptfall „in größerem Umfang betriebene Droschkenunternehmungen“. „Ein Fuhrer, der eine oder ein paar Droschken hält, gehört nicht hierher.“ Wolff und Crome folgern das Erfordernis des „größeren Umfanges“ aus dem Wort „Anstalt“.

Hiernach käme es auf den „größeren Umfang“ an. Eine Droschke genügt noch nicht, 2, 3 auch nicht 4, 5, 7, 10? Man denkt an die alten Sophistenfragen. So kommt man nicht durch. Haben wir schon die alte Bestimmung, so muß man doch etwas Sinn hineinbringen. Zwar ist die Begründung in den Motiven für diese Ausnahmegesetzgebung verfehlt, dennoch muß man bei der Auslegung aus dieser Quelle schöpfen.

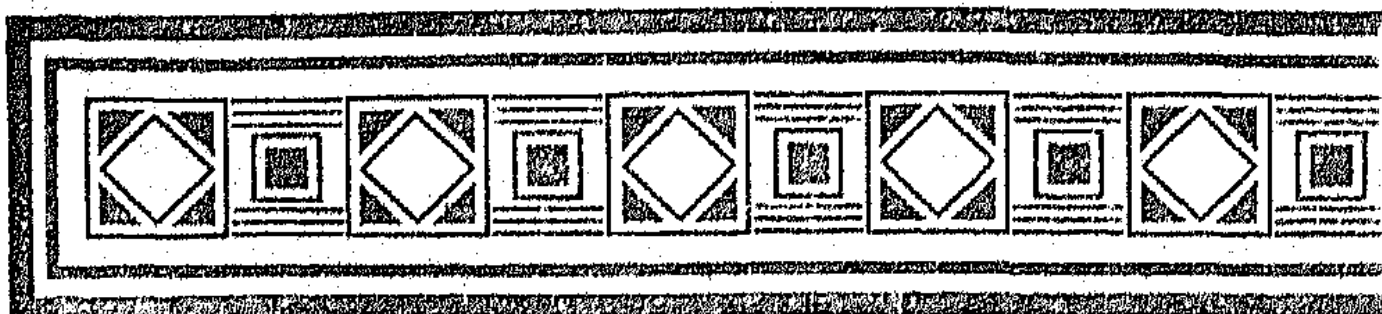
Der Grund war: Wo eine besondere Aufsicht und Fürsorge für die Sachen besteht, da wendet sich der Verlierer an ein „Fundbureau“. Man dachte an Eisenbahnen, Omnibusbetriebe, Straßenbahnen, Dampfschiffe. In den Fundbureaus dieser Unternehmungen zeigt sich ihre „Fürsorge“. Das „Fundbureau“, die Anweisungen der Betriebsleitung an die Angestellten bezüglich verlorener Sachen und entsprechende Bekanntmachungen sind die Symptome der „Fürsorge“. Sie werden bei „größeren Umfang“ des Betriebs notwendig. Und nur, wenn solche Maßnahmen vorliegen, ist der Betrieb im Sinne des Fundrechts ein „größerer“ oder „großer“, nur dann ist eine „Anstalt“ gegeben. Nicht auf die Zahl der Droschken kann es ankommen, sondern lediglich auf die Organisation, und zwar gerade in der „Fürsorge“ für verlorene Sachen.

Bei Droschkenunternehmungen aber trifft dies im allgemeinen n. B. nicht zu. Hier ist die Fürsorgestelle die allgemeine Fürsorgestelle, die Polizei.

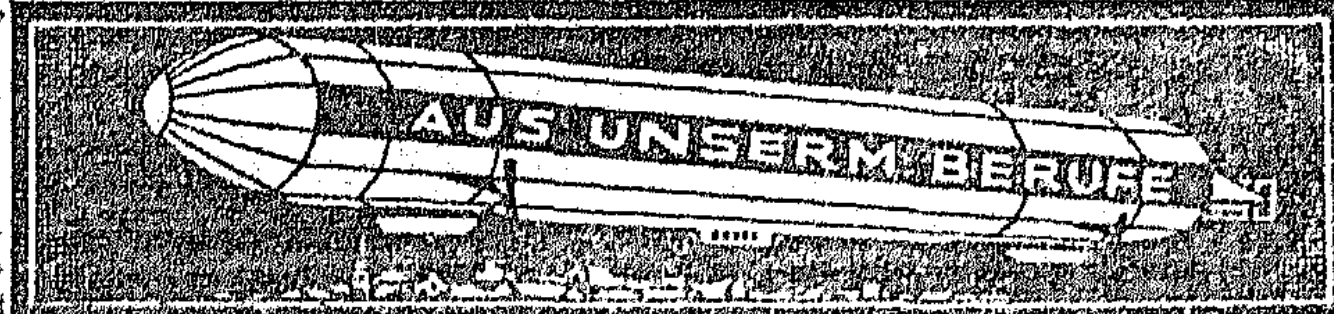
Auch im vorliegenden Fall bestand eine solche besondere Fürsorgeorganisation nicht. Der Chauffeur hatte als ehrlicher Mann die Sachen der Polizei abgeliefert und nicht an ein besonderes Fundbureau, offenbar deshalb, weil ein solches nicht bestand und weil er keine Anweisungen in der besagten Richtung hatte. Liegt dies aber so, woran ich nach den Zeitungsberichten nicht zweifle, so treffen die Ausnahmestimmungen der §§ 978ff. nicht zu, und es greift das allgemeine Fundrecht Platz, wonach der Chauffeur nach Ablauf eines Jahres Eigentum an den gefundenen Sachen erworben hat.

Hätten aber Anweisungen von Seiten des Fuhrherrn bestanden, so wäre noch sehr fraglich, ob sie wirksam das allgemeine Fundrecht ändern könnten, und in welcher Weise. Kann eine Privatperson ohne weiteres eine „Anstalt“ im Sinne der §§ 978ff. errichten und auf diese Weise nicht nur in das allgemeine Fundrecht (im objektiven und subjektiven Sinne) und in das Fundrecht der Angestellten, sondern auch in das Recht des Verlierers („Empfangsberechtigten“) in der vom BGB. beliebigen scharfen Weise eingreifen? Genügt einfach schon etwaige polizeiliche Konzeption des Betriebes?

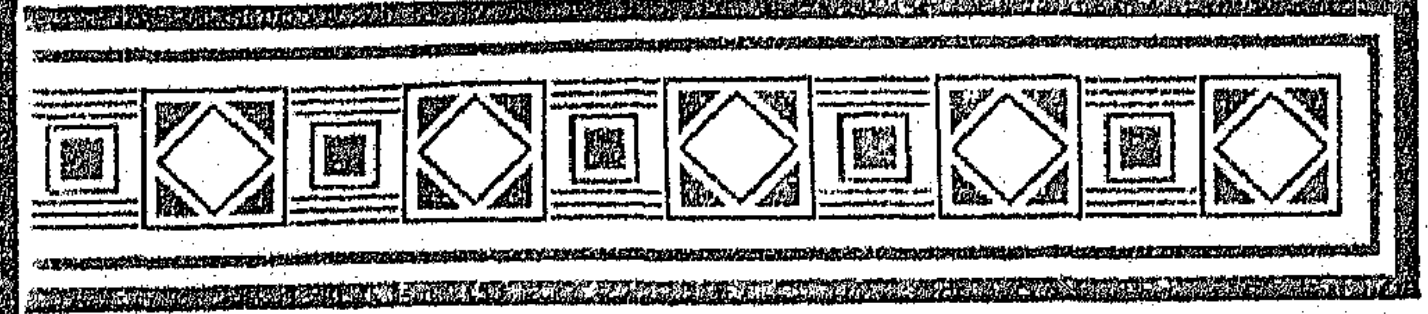
Dem redlichen Chauffeur wünsche ich seinen redlichen „verdienten“ Lohn, dem Gesetz aber völlige Umgestaltung.



Internationaler Bericht über die Arbeitsverhältnisse der Chauffeure. In Oesterreich grenzt im Südosten Rumänien. Es ist dies ein Land,



das noch zum größten Teil in asiatisch-orientalischen Verhältnissen steht, nur ganz oberflächlich als Firmis ist etwas europäische Zivilisation aufgetragen. In Bukarest, der Hauptstadt des Landes, existiert ein Kraftwagen-Unternehmen, das sich „Automobil“ nennt. Dessen Leitung haben wohlhabende und der hohen rumänischen Gesellschaft angehörnde Mitglieder in der Hand. Die Anzahl der bereits im Betrieb befindlichen Kraftwagen dürfte 30 betragen, doch sollen noch ungefähr 30 weitere Fahrzeuge dem



Verkehr übergeben werden. Die Entlohnung der Chauffeure geht aus einem Schreiben der Gesellschaft hervor, das uns ein deutscher Kollege überließ, der sich bei der Gesellschaft „Automobil“ um eine Stelle bewarb. Das Schreiben lautet: „Ihr fixer Gehalt ist von 2 Frcs. täglich. Von dem Erlös, den Ihr Tagemeier macht, erhalten Sie 5 Proz., also monatlich auch mindestens 60 Frcs. Außerdem haben Sie auch alle Trinkgelber, welche ja auch eine sehr beträchtliche Summe jeden Monat

anzumachen, denn Sie müssen nämlich wissen, daß hier in Nummern die Gewohnheit ist, immer sehr gute Trinkgelder zu geben.

Ins Obigen ersehen Sie nun, daß Sie bei uns eine sichere und sehr gut bezahlte Stellung haben würden, außerdem noch sichergestellt, vorausgesetzt, daß Sie Ihren Wagen in gutem Zustande erhalten und ruhig und gelassen fahren. Viel mehr bleiben Sie in Stellung, während des Winters, wie auch während des Sommers.

Jeden Monat werden noch mehrere gute Prämien in Geld ausgesetzt, die diejenigen Chauffeurs erhalten, die am wenigsten Benzin verbrauchen und sich am besten betragen.

Das Benzin, sowie das Öl, sind zu unserm Lasten, gleichfalls das tägliche Waschen der Wäsche. Der Chauffeur hat nur die Reisingteile des Automobils immer blank zu halten. Der Chauffeur ist für den Wagen, der ihm anvertraut wird, verantwortlich und muß ihn in gleich gutem Zustande, wie er ihn erhalten hat, zurückstellen.

Es gibt eine Winter- und eine Sommer-Uniform und wird der Preis derselben durch kleine Abzahlungen abgezogen.

Nun sind die Wohnungs- und Lebensverhältnisse in Mülhausen selbst für einen unverheirateten Mann außerordentlich teuer. Wohl erhalten die Chauffeurs auch noch mit einer jährlichen Steuer von 25 bis 30 Frs. beauftragt. Unter deutlicher Kollege nahm die Stelle an und hat dort schlechte Erfahrungen machen müssen. Seine Einnahme betrug pro Tag etwa 20 Frs., davon 5 pCt. und 2 Frs. Tagelohn, ein wahrer Hungerlohn. Von den sehr guten Trinkgeldern, die in Nummern nach dem Schreiben der Gesellschaft gegeben werden sollen, hat unser deutscher Kollege wenig gemerkt.

Uns Schweden wird uns berichtet: Die Automobil-Taxifahrer (Personenverkehr) erhalten in Stockholm einen Monatslohn von hundert Kronen plus 10 pCt. der eingefahrenen Summe (per Arbeitstag), die 10 Kronen übersteigt. Diese Automobilfahrer, die auch Sonn- und Festtage im Dienst sein müssen, haben als Ersatz hierfür vier freie Tage im Monat und fünf Feiertage pro Jahr. Das Personal ist gegen Unfall versichert, und zwar laut Gesetz mit Zulagen während der sogenannten "Krankzeit" (den ersten sechzig Tagen nach dem Unfall) von 1,50 Kronen pro Tag. Bei Krankheit, die nicht selbst verschuldet oder chronisch und nicht durch Unfall hervorgerufen ist, zahlt der Arbeitgeber 1,50 Kronen pro Tag während sechzig Tage im Laufe eines Jahres. Die Dienstzeit beträgt 12 bis 13 Stunden pro Tag.

Die Automobilwagenfahrer (Waren-Fuhrverkehr) erhalten einen Monatslohn (Minimallohn) von 120 Kronen. Unfallvergütung laut Gesetz mit Zulage während der "Krankzeit" von 2 Kronen pro Tag. Bei Krankheit wird, nach denselben Grundsätzen wie für Automobil-Taxifahrer 2 Kronen pro Tag während 60 Tage im Laufe eines Jahres bezahlt. Die Arbeitszeit beträgt durchschnittlich elf Stunden pro Tag.

In den sonstigen Plätzen des Landes, wo sich Chauffeurs befinden, die unserem Verbands angehören, sind die Bezüge und Bedingungen in der Hauptsache die gleichen wie in der Hauptstadt.

Dann wäre noch die Schweiz. Die Chauffeurs in der Schweiz sind, was die Lohn- und Arbeitsverhältnisse anbelangt, durchaus nicht auf Rosen gebettet. Aber trotz der elenden Ausbeutung wollen diese Leute von der Organisation nichts wissen. Sie haben jetzt einen Chauffeurverband, welcher jedoch mit dem Klub der Automobilbesitzer in enger Verbindung steht. Arbeitskräfte sind mehr als genügend vorhanden, Hunderte haben wieder zu anderer Arbeit greifen müssen.

Basel. Bezahlung: 2.— Frs. Tagelohn und 10 pCt. der Gesamteinnahmen; 4.— Frs. Tagelohn garantiert. Trinkgelder sind nicht nennenswert. Die Chauffeurs sind versichert gegen Unfall ohne Prämienabzug. Die Arbeitszeit sollte 12 Stunden betragen, wird aber zum großen Teil überschritten, ohne Vergütung. Die Chauffeurs haften für sämtliche Schäden durch Fahrlässigkeit mit einer Kaution von 100 bis 150 Frs. Monatlich zwei bezahlte Ruhetage.

Bern. Bezahlung: 2.— Frs. Tagelohn und 10 pCt. der Einnahmen und Garantie für einen Tagelohn von 4.— Frs. Versicherung gegen Unfall ohne Prämienabzug. Arbeitszeit unbefristet, durchschnittlich 15 bis 17 Stunden; monatlich einen Ruhetag. Die Chauffeurs haften für sämtliche Schäden mit einer Kaution von 500 Frs.

Zürich. Bezahlung: 2.— Frs. Fixum und 10 pCt. der Gesamteinnahmen, Garantie für einen Tagelohn von 4.— Frs. Trinkgelder unbedeutend. Arbeitszeit 12 Stunden, jedoch werden Überstunden oder Nacharbeit nicht bezahlt. Versicherung gegen Unfall ohne Prämienabzug. Die Chauffeurs haften für sämtliche Schäden mit einer Kaution von 600 Frs.

Der Automobilismus befindet sich noch immer in der ersten Entwicklung. Nur die ersten Kulturstaaten mit ihrer kapitalträchtigen Bevölkerung zeigen auch schon nennenswerte öffentliche Verkehrsbetriebe im Automobilwesen auf. Aber nur noch wenige Jahre wird es dauern, bis das Auto seinen Siegeszug auch in die fernsten Erdwinkel vollendet hat. Die nächste Aufgabe wird uns also schon bald sein, und reicher ausgestattetes Material über die internationalen Arbeitsverhältnisse der Automobilfahrer bringen.

Annahme und sein Ende. Der Vorstand des Mittel-europäischen Motowagenvereins hat sich dahin entschieden, vorläufig Motowagenführern, die mindestens 10 Jahre im Dienste von Mitgliedern gestanden haben, auf den Antrag der letzteren ein Ehren-Zeugnis namens des Vereins zuzufertigen. Dieses Ehrenzeugnis wird als erstes in ein dem Chauffeur für dauernden Gebrauch zu überreichendes Zeugnisbuch eingetragen, und gleichzeitig erhält der Chauffeur das Ehrenzeugnis in größerer künstlerischer Ausführung, eingerahmt, zum Schmuck seines Helmes.

Vielleicht findet sich einmal ein Chauffeurverein mit dem nötigen Geld, der allen Wagenbesitzern, die sich zehn Jahre lang ansständig betätigen, sodas der Chauffeur keine Ursache hatte, seine Stellung zu verlassen, ein Ehrenzeugnis überreicht.

Mit dem „Zeugnisbuch“ sollten die Chauffeurs sich in Acht nehmen. Es ist ein Arbeitsbuch und der erste Schritt zur Unterstellung der Chauffeurs unter die Gesindeordnung, d. h. der erste Schritt zur völligen Verflabung.

Die Haftung des Kraftwagenbesitzers. (Urteil des Reichsgerichts vom 14. Oktober 1911.) Nach § 831 B. G. B. haften bekanntlich der Besitzer eines Kraftwagens für Verschulden desjenigen, den er zur Führung des Wagens bestellt hat. Voraussetzung ist aber, daß zwischen beiden ein Verhältnis des Geschäftsherrn zum Angestellten besteht, das eine solche Unterscheidung oft nicht ganz leicht ist, lehrt folgender Fall:

Der Landwirt A. wurde von dem Kraftwagen des Fabrikanten D. überfahren. Den Wagen führte der Mechaniker B. Sowohl wie D wurden von A. auf Schadenersatz verklagt. Die Klage gegen D. wurde vom Landgericht abgewiesen; auf die Verurteilung des Klägers A. verurteilte jedoch das Oberlandesgericht Colmar auch den Beklagten D. Dieser rief nunmehr das Reichsgericht an, und wies daraufhin, der Mechaniker B. sei selbständiger Automobilhändler, nicht sein Angestellter, B. habe lediglich die Führung des Wagens nach Paris, wo eine Reparatur vorgenommen werden sollte, übertragen erhalten. Der 6. Zivilsenat des Reichsgerichts erklärte hierauf:

Der Revision ist nachzugeben, daß mit der Feststellung allein, daß B. den Kraftwagen des Beklagten in dessen Auftrage nach Paris brachte, dem Merkmale der Bestellung zu einer Verrichtung im Sinne von § 831 B. G. B. noch nicht genügt ist; denn von einem Auftrag kann auch dann gesprochen werden, wenn B. als selbständiger Unternehmer die Beförderungstätigkeit ausübte. Andererseits ist die Meinung der Revision irrig, die Annahme eines Geschäftsherrnverhältnisses und damit die Bestellung zu einer Verrichtung sei ausgeschlossen, wenn der Bestellte bei der auszuübenden Tätigkeit auf Grund eigener Sachkunde und Erfahrung handelt und handeln muß. Wäre dies zutreffend, so würde nicht nur der geprüfte Lenker eines Kraftwagens, sondern auch der herrschaftliche Kutscher und selbst der Bierkütcher, zumal, wenn der Dienstherr der eigenen Sachkunde ermangelte, ebensowenig jemals „ein zu einer Verrichtung bestellter“ im Sinne des § 831 B. G. B. sein können, wie etwa ein Baummeister oder ein Förster im Dienste der Stadtgemeinde. Maßgebend ist vielmehr, ob dem Auftraggeber die Verfügung über die Person und die Bestimmung ihrer Tätigkeit zusteht. In einer Reihe von Fällen, und so auch im vorliegenden Falle wird der Unterschied des Angestellten im Sinne des § 831 B. G. B. und des selbständigen Unternehmers mit dem Unterschiede eines Dienstvertrages und eines Werkvertrages zusammenfallen. Hatte B. das „Werk“ übernommen, den Kraftwagen des Beklagten in die Pariser Fabrik zu befördern dergestalt, daß es nur auf dieses Arbeitsergebnis ankam, er aber im übrigen über seine Handlungen die freie Verfügung hatte, so war er nicht Angestellter des Beklagten nach § 831 B. G. B.; hatte er aber, wenn auch nur für die einzelne Reise, die Diensttätigkeit eines Chauffeurs des Kraftwagens des Beklagten übernommen, so war er dessen Verfügungsgewalt unterstellt; der Beklagte war sein Geschäftsherr. Das Berufungsgericht stellt nun fest, daß B. an Stelle des Chauffeurs des Beklagten, da dieser noch nicht die genügende Erfahrung in der Handhabung des Kraftwagens hatte, die Führung des Wagens übernahm, während der Chauffeur des Beklagten dem B. zur Begleitung mitgegeben wurde, der alsdann nach Vollendung der Reparatur den Wagen, nachdem dieser durch einen französischen Chauffeur bis an die deutsch-französische Grenze geführt worden sein würde, von dort wieder nach Hause bringen sollte. Es ist nicht rechtmäßig, wenn das Berufungsgericht auf Grund dieses Sachverhalts annimmt, daß der Beklagte den B. in die Dienststellung eines Chauffeurs für seinen Kraftwagen für die Ueberführung des letzteren in die Pariser Fabrik eingesetzt und ihn mit der Verrichtung dieser Diensttätigkeit betraut hat. Da B. in Ausführung der ihm aufgetragenen Verrichtung den Kläger rechtswidrig körperlich beschädigt, und der Beklagte den ihm nach § 831 B. G. B. nachgelassenen Entlastungsbeleg für sorgfältiger Auswahl seines Angestellten nicht geführt hat, war die Entscheidung des Berufungsgerichts deshalb für gerechtfertigt zu erachten. Die Revision wurde deshalb zurückgewiesen.

Haftung des Kraftwagenbesitzers wegen mangelhafter Sorgfalt bei Auswahl des Chauffeurs. (Urteil des Reichsgerichts vom 6. November 1911.) Wenn jemand einen Chauffeur annimmt, so hat er die Verpflichtung, sich über dessen persönliche Eignung zu dem Berufe zu erkundigen. Dies Erfordernis wurde in folgendem Rechtsstreit vom Reichsgericht aufgestellt:

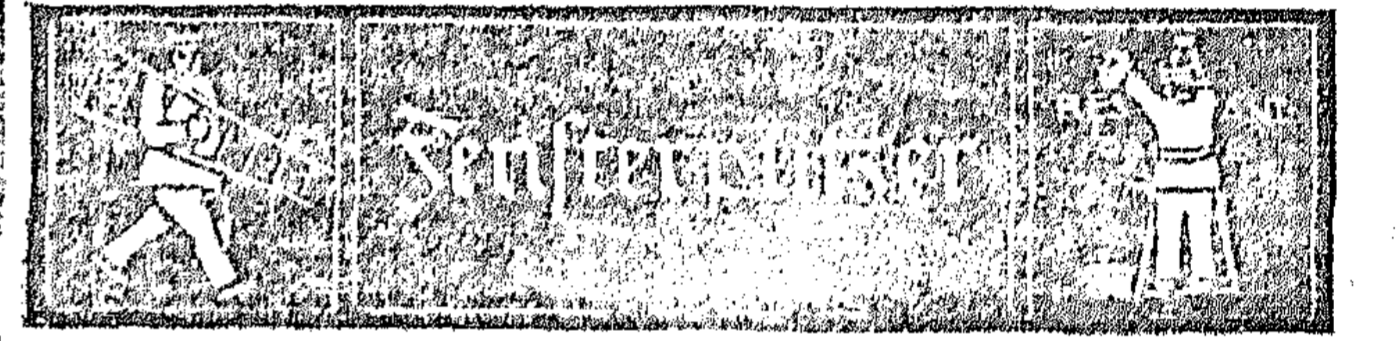
Der Arbeiter M. war von einem Kraftwagen der „Bedag“ in Berlin, den der Chauffeur J. gelenkt hatte, angefahren worden. Er klagte gegen J. und

die „Bedag“ auf Schadenersatz. Das Landgericht hat die Klage ab, das Berufungsgericht Berlin dagegen erklärte den Klageanspruch beiden Beklagten gegenüber dem Grunde nach für gerechtfertigt.

Auf die Revision der Beklagten Gesellschaft führte der 6. Zivilsenat des Reichsgerichts aus:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist der Beklagte J., von Beruf Konditor, nach einer etwa sechswöchentlichen technischen Ausbildung als Kraftwagenführer beschäftigt worden; eine Erlaubnis über seine persönliche Voreigenschaften hat nicht erteilt. Dieses Verfahren der beklagten Gesellschaft hat das Berufungsgericht mit durchaus zureichenden Ausführungen beanstandet. Wenn die Revision der beklagten Gesellschaft demgegenüber anführt, eine solche Erlaubnis wäre bei einem Konditor im Beruf sinnlos gewesen da seine Bewährung im Beruf als Konditor keinen Nachteil für den als Kraftwagenführer ergeben konnte, so mag das an sich zutreffen. Es wäre aber verfehlt, daraus zu folgern, der Beklagte J. habe unter solchen Umständen ohne weiteres angestellt werden dürfen; vielmehr durfte er eben, solange ein zuverlässiges Urteil über seine Voreigenschaften nicht möglich war, als Kraftwagenführer überhaupt nicht beschäftigt werden, wenn sich die „Bedag“ Gesellschaft nicht einer Haftung aus §§ 341, 276 B. G. B. aussetzen wollte. Das Berufungsgericht nimmt an, der Beklagte J. habe es bei dem dargelegten Hergang des Unfalls an Umsicht, Besonnenheit und Geistesgegenwart fehlen lassen und hierdurch den Unfall verursacht. Da ist tatsächlich und ohne erkennbaren Rechtsirrtum festgestellt. Ohne weiteres erhellt, daß, wenn der Frage, ob J. diese Eigenschaften in ausreichendem Maße besitze und im Großstadtverkehr zu bewahren verstehe, die gebührende Nachsicht zugewendet worden wäre, der Unfall hätte verhütet werden können, sei es, indem man ihn nicht fahren ließ oder zuvor soweit förderte, daß er richtig fuhr, ohne das Publikum zu gefährden.

Die Revision konnte deshalb keinen Erfolg haben. (Entscheidungen VI 165/11. Wert des Streitgegenstandes in der Revisionsinstanz: 8200—10 000 M.)



München. Am 17. Dezember fand unsere Generalversammlung statt. Der Sektionsleiter gab einen kurzen Bericht über das verflozene Geschäftsjahr und konnte erfreulicherweise konstatieren, daß die Kollegen jetzt zu 100 pCt. organisiert sind. Zur Ehrung der beiden verstorbenen Kollegen Max Schütte und Josef Stubenhofer erhoben sich die Kollegen von ihren Plätzen. Sodann wurde die Wahl des Sektionsausschusses vorgenommen. Gewählt wurde als Sektionsleiter Josef Meier, als Schriftführer Johann Fröhlich und als Kassierer Alois Hoffmann, Karl Baumgart und Anton Dertl; in die Bauarbeiter-Schutzkommission wurde der Kollege Eduard Kosmatsch delegiert. Zum Schluß verwies unser Geschäftsführer der Verwaltung auf das kommende Geschäftsjahr, wo wir unseren Tarif wieder neuern werden müssen, und ermahnte die Kollegen, auch fernerhin ihre Besonnenheit zu wahren.



Zum Streit der Gilboten in Drauschwitz. Schon zu wiederholten Malen beschäftigten wir uns mit den Mißständen, unter denen die hiesigen Gilboten zu leiden haben, jedoch nur mit dem Erfolg, Herrn Breithaupt einen Spah bereitet zu haben. Letzteres ist sehr bezeichnend für den Charakter des Herrn Breithaupt. Als aber jedoch die Gilboten sahen, daß in Guten nichts von dem Unternehmer zu erriegen war, taten sie das, was jeder Arbeiter tun muß, um seine wirtschaftliche Lage zu verbessern: sie schlossen sich ihrer Berufsorganisation, dem Deutschen Transporthandwerkerverbande, an. Herr Breithaupt nimmt zwar für sich das Recht in Anspruch, sich mit seinen Berufskollegen zu vereinigen, wenn aber die Gilboten sich ihrer Berufsorganisation anschließen, dann ist dieses ein Zustand, der nicht geduldet werden kann. So mußten nun Gründe hervorgehoben werden, um zunächst die Häufelführer aus dem Betriebe zu entfernen. So wurde ein Gilbote entlassen, weil der Herr Breithaupt der Ansicht war, oder wenigstens das Gefühl hatte, daß jener betrunken gewesen sei; in Wirklichkeit hatte sich dieser wegen infolge des fortwährenden kalten Regens eine Erkältung zugezogen, die ihn zwang, das Bett zu hüten. Vielleicht ist Herr Breithaupt der Ansicht, daß bei einem Gilboten schon der Regen genügt, wobei er seine Wege machen muß, um ihn betrunken zu machen. Zu verwundern wäre das nicht, denn ein Mensch, der gezwungen ist, von dem Verdienst eines Gilboten zu leben, wird bei weitem nicht so viel Alkohol vertragen können, als jemand, der das Einkommen eines Gilboten-Stützhabers hat. Daß jedoch schon jemand vom Regen betrunken geworden ist, glauben wir nicht, wohl aber, daß jemand, der vom Morgen bis in die Nacht hinein im Regen seine Arbeit machen muß, sich erkälten kann. Ein anderer Gilbote wurde entlassen, weil er sich weigerte, nachdem er schon über die vertragsmäßige Dauer gearbeitet hatte, noch Aufträge auszuführen. Als er sich schließlich doch bereit

erklärte, den Auftrag auszuführen, wurde er entlassen.

Vom Verbands wurde nun der Versuch gemacht, Herrn Breithaupt zu bewegen, die beiden Entlassenen wieder einzustellen, doch Herr Breithaupt erklärte, Verbandsmitglieder überhaupt nicht beschäftigen zu wollen und die beiden Entlassenen schon gar nicht, die nach den Schlichtungen dieses Herrn alle schlechten Eigenschaften eines Gilboten in sich vereinigen. Letzteres hat aber den Herrn Breithaupt durchaus nicht abgehalten, den einen schon zum zweiten Male zu beschäftigen und dem andern den Posten als Oberbote anzubieten.

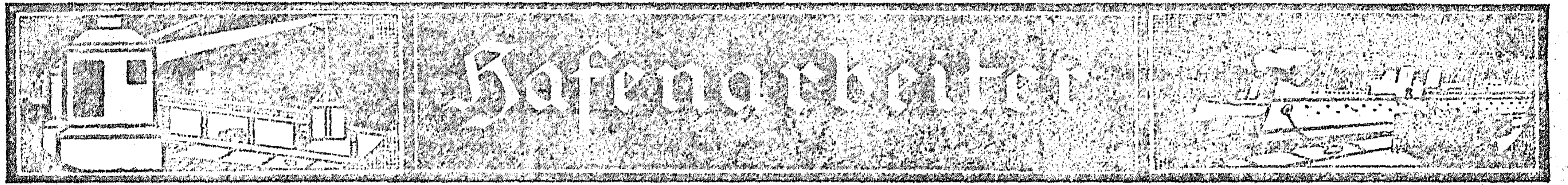
Die Gilboten beschäftigten sich nun in einer Betriebsversammlung mit diesen Angelegenheiten. Nachdem ihnen alle Wege zur Beseitigung der Missstände gezeigt waren, beschlossen sie einstimmig in geheimer Abstimmung am anderen Morgen, den 30. Dezember 1911, die Arbeit nicht wieder aufzunehmen. Aus-

drücklich wollen wir hier feststellen, daß nicht die Organisationsleitung es war, die sie beabsichtigt hat, sondern ohne von irgend einer Seite beeinflusst zu sein, fasten die Gilboten diesen einstimmigen Beschluß.

Am 30. Dezember morgens ruhte die Arbeit vollständig. Jetzt wurden vom Institut die Eltern dieser jugendlichen Arbeiter bearbeitet, diese wirkten wiederum auf die Gilboten ein und versuchten, diese zu überreden, die Arbeit wieder aufzunehmen und sich dem Unternehmer auf Gnade oder Ungnade wieder anzuliefern. Inzwischen hatten sich auch einige der nützlichsten Elemente gefunden. Der Unternehmer schickte die Gilboten mit Verlesen ein, in denen ihnen gesagt wurde, daß, wenn sie bis nachmittags 2 Uhr die Arbeit nicht wieder aufgenommen hätten, sie sich als entlassen betrachten könnten und die Kautions wegen Kontraktbruchs dem Unternehmer verfallen sei. Zum Schluß wird der Unternehmer bei der Abgabe der Sachen sein Möglichstes getan haben,

um die Gilboten zur Umkehr zu bewegen. Durch alle diese Einwirkungen ließen sich nun diese jugendlichen Arbeiter bestimmen, die Arbeit wieder aufzunehmen. Die Eltern, die hierzu mit beigetragen haben, mögen es mit sich selbst ansprechen, daß sie ihren Söhnen in diesem Kampfe nicht das Nützlichste gestiftet haben, und ihnen so für die nächste Zukunft eine Verbesserung ihrer Lage unmöglich gemacht haben. In allem Ueberflusse ließ der Herr Breithaupt noch ein Scheitern von einigen Voten unterschreiben, nach denen sie ihren Austritt aus dem Verbands erklärten. Wir wissen, daß die Gilboten sich bei dieser Unterschrift in einer Zwangslage befanden und werden diese Erklärung solange nicht Ernst nehmen, als wir nicht im Besitz unserer Mitgliederbücher gelangen, die laut Statut Eigentum des Verbandes bleiben.

In Zukunft werden wir aber dem Gilboten-Institut unser ganz besonderes Interesse widmen. Und dann Herr Breithaupt, auf Wiedersehen!



Hamburg. Ertrunken ist der Deckmann Deering. Er wollte von dem Schleppdampfer „Miel“ nach seinem Dampfer hüberspringen, sprang jedoch fehl und stürzte ins Wasser. Es wurden sofort alle möglichen Rettungsmaßnahmen ergriffen, doch waren sie leider vergebens. D. hat seinen Tod durch Ertrinken gefunden. Seine Leiche konnte noch nicht aufgefunden werden. — Gefahren der Hafnarbeit!

Misstände in Hamburger Hafenebetrieben. Wie im Hamburger Hafen mit Leben und Gesundheit der Arbeiter Schindluder getrieben wird, dafür eine Auswahl von bezeichnenden Vorkommnissen der letzten Tage: Auf dem Dampfer „Amantia“ der Hamburg-Amerika-Linie wurde aus der Luke 5 Kiste in Säcken gelöscht. In eine Hieve wurden etwa 20 Säcke eingeschlagen. Beim Wegheben schlingerte die Hieve jedesmal und pendelte herartig, daß sie jedesmal den im Mittelteil befindlichen Scherstock berührte. Dieser Scherstock war nun weder durch Bolzen befestigt, noch festgelastet, so daß er, wenn nur die Hieve im geringsten darunter pendelte, hochgehoben wurde. Die Schauerleute machten den Aufwizen hierauf aufmerksam und sagten ihm, er solle den Scherstock festmachen lassen; doch befolgte er den Rat der Leute nicht. Am Nachmittag gegen 3/4 Uhr geriet auch richtig eine Hieve unter den Scherstock und dieser kam von oben in den Raum heruntergefallen. Von dem vier unten beschäftigten Schauerleuten konnten 3 Mann seitwärts springen, während sich der vierte dicht bei der neben ihm stehenden Hieve hinwarf, doch wurde er von dem Scherstock an Kopf und Schulter getroffen. Nachdem einer der Hafenspektoren vor Gericht behauptet hat, Unfallverhütungsmaßnahmen nahmen zu viel Zeit in Anspruch, müssen wir allerdings unserer Verwunderung Ausdruck geben, daß die Unfälle nicht in weit stärkerem Maße zugenommen haben, als es tatsächlich geschehen ist.

Ähnlich wie auf der „Amantia“ sind die Verhältnisse auf dem Dampfer „Eider“. Auf diesem Dampfer arbeiteten zwei Gänge Schauerleute in einem Raum und zwar ein Gang im Unterraum und einer im Zwischendeck. Trotzdem war der Scherstock im Zwischendeck weder verholzt und gelastet, was gegen die Unfallverhütungsmaßnahmen verstößt. Der Bize kann zwar bestraft werden, wenn ein Unglück passiert, aber dem Verunglückten ist damit wenig geholfen. — Außerdem: die Verholzung hätte ja einige Minuten Arbeitszeit in Anspruch genommen. Auf der „Eider“ ist dann ein Schauermann dadurch, daß ihm ein Drahttau ins Kreuz schlug, so daß er arbeitsunfähig wurde und nach seiner Wohnung gebracht werden mußte. Dieser Vorfall ereignete sich auf folgende Art: Man hatte die Get des Ladebaums um eine Trosse gelegt, womit das Schiff festgelegt war. Durch das fortwährende Arbeiten des Ladebaums hatte der Draht die ganze Trosse um den Voller gelockert, die dann nachgab und den Mann traf. Unvorsichtiger hätte man das Drahtteil gar nicht festlegen können.

Der folgende Fall ist ein Schulbeispiel dafür, daß es im Hamburger Hafen zwar einen Arbeiterschutz gibt — wenigstens theoretisch, daß er aber praktisch Arbeiterschutz ist. Beim Löschen des Dampfers „Campeador“ am Fruchtstuppen 22 (Stauer Krott), werden die Apfelsinentkisten mittels Hafens gelöst, indem man die Haken in die Strohbander hält, die um die Kiste geschlungen sind. Nun ist es schon mehrfach vorgekommen, daß ein solches Band riß und die Kiste dann aus der Hieve fiel. So wieder am Sonntagabend, den 6. Januar. Als nun am 8. Januar morgens gegen 11 1/2 Uhr eine Hieve Kisten aus dem Schiff nach dem Kai mittels des Kranes geschwenkt wurde, riß wieder eines der Bänder, die Kiste fiel hinunter und traf den Arbeiter M. so unglücklich auf den Kopf, daß er blutüberströmt zusammenbrach. — Diese Art der Entlastung ist geradezu skandalös und wir zweifeln nicht daran, daß die Berufsgenossenschaft diesem groben Unfug ein Ende macht. Das heißt: wir hoffen es wenigstens; es ist nämlich keineswegs ausgeschlossen, daß sie diese gefährliche Vorfälle trotz der Unglücksfälle sanktioniert. Diese Befürchtung drängt sich uns auf, nachdem wir wissen, daß die Hafenspektoren (die von der „Haus“ gelobt) die Entlastung mittels Haken ausdrücklich zugegeben hat. Für den Hafensbetrieb (und die Seeschiffahrt)

gilt eben immer noch das Wort des alten Fuchses, des Neiders Laich:

„Unfallverhütungsmaßnahmen sind gute Delorationen, die man nicht verschmähen soll: Mund und bult decipi! (Die Welt will betrogen sein!)“

Aber trotzdem sagt die „Haus“: Es ist erreicht. Und die Hafensarbeiter...?

Noch eines Falles müssen wir gedenken, wobei unseres Erachtens die Hafenspektoren sich als der allzugute Finkolin des Unternehmertums betätigte. Dem Hamburger „Echo“ entnehmen wir folgende Notiz: „Verbesserungsbedürftig scheint die Stauwerkstätte im Raum 4 des englischen Dampfers „York“ zu sein. Dort ist der Schauermann E. Faber, Friedrichsbergerstraße 67, am Montag morgen 8 Uhr von der Treppe im Zwischendeck abgeglitten und in den Unterraum gestürzt. Mit schweren Kopf- und sonstigen Verletzungen wurde er nach seiner Wohnung gebracht. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß diese Stauwerkstätte nicht in ordnungsmäßigem Zustande ist. Der Hafenspektoren ist schon recht oft an Bord gewesen und hat diese Leiter für gut befunden; die Arbeiter aber behaupten, daß der Gang vom Zwischendeck nach dem Unterraum sehr gefährlich ist und die Arbeiter die äußerste Vorsicht üben müssen, wenn sie diese Leiter besteigen. Bei der geringsten Unachtsamkeit stürzen sie ab und liegen im Unterraum. Dieser Hinweis wird wohl genügen, daß hier eine Verbesserung vorgenommen wird.“

Wir können leider, nach den bisherigen Erfahrungen, die Hoffnung unseres Hamburger Arbeiterorgans nicht teilen. In der letzten Nummer (Nr. 2) des „Courier“ teilten wir mit, daß die „energische“ Hafenspektoren ein englisches Schiff stoppte, weil an Bord verschiedene Mängel vorgekommen werden sollten. Wir fügten hinzu: „Es war zwar ein englisches Schiff, doch zweifeln wir keineswegs, daß die Hafenspektoren den gleichen Mut beweisen wird, wenn ein deutsches Schiff in Frage kommt.“

Mundus vult decipi, sagt lakischelnd die verlastete Hafenspektoren und setzt hinzu: ergo decipiatur — also betrügen wir sie.

Hafensarbeiter, wach auf!

Wie ein Dichter den Hafen sieht. Die 5000. Nummer der bekannten Neclamschen Universal-Bibliothek bringt unter dem Gesamttitel „Rom Strände des Lebens“ einige Novellen und Skizzen des bekannten Hamburger Dichters Otto Ernst. In der Skizze: „Von Schiffahrt, Angst, Courage und der gleichen“ gibt der Dichter mit wenigen Worten den Eindruck wieder, den der Hafen bei einer Spaziersfahrt auf ihn machte. Er schreibt:

Der Hafen war diesmal wieder groß und schön. Wer den Hamburger Hafen in seinem Sonntagsgleise sehen will, der muß ihn an einem sonnigen Arbeitstage sehen. Ich kenne kein überwältigenderes Bild der Arbeit als dieses. Hier scheinen sich alle Geräusche der Welt zu vereinigen zu einer fassenden, rollenden, surrenden, hämmernden, knirschenden, pfeifenden, klirrenden, heulenden, stöhnenden, donnernden Symphonie der Arbeit. Hier sind wir nicht mehr in einem kleinen Staate, hier sind wir in der Welt. Hier weht Luft aus allen Poren, Klang und Duft aus allen Breiten. Die Massen der Schiffe, dieser Hyklopenmännern, weisen in blaue Höhen, ihr gerig-scharfer, durchschneidender Bug in blaue Weiten. Hier braust dir in einem Augenblick durch alle Adern wie Wein das ganze Kraftgefühl der Menschheit. Und das Heulen der Schiffsklößen gibt dir Antwort auf deinen Stolz: es ist ein wild aufstrebender, wahnwinniger Wutschrei der unterjochten Naturkraft. Aber die ungeheuren Klauvogelschnäbel der Kräne holen unermüdet neue Schätze aus den stropfenden Wäuchern der Schiffe hervor und streuen sie hinaus ins Land, unermüdet, unermüdet. Und droben auf dem Schiff, dessen feste Wand nur unmittelbar, zum Greifen nahe fast, neben uns emporsteigt, jäh, still, drohend, lauernd, als wollte sie im nächsten Augenblick sich neigen und uns zermalmen — droben an der Reeling tanzt ein feinstochelgeschwärtzter Arbeiter mit humorvollen Sprüngen zu einer Musik, die von einem Vergnügungsfahrer her lustig über die Wellen hüpft. Und auf dem Deck eines Chinafahrers sitzt eine deutsche Mutter und läßt ihr rundes Wübchen auf den Armen tanzen zu eben

jener Musik. „Musik! Musik!“ hallt es von allen Käis und Schiffen und aus allen Speichern, als die heitere Weise verstimmt ist.

Sie wollen Musik. Und über allem ist Sonne.

Wenn ich so durch diesen Hafen fahre, dann sehe ich ihn: den großen Triumphtag der Arbeit, da alles, was arbeitet, frei wird von gemeiner Sorge und frei wird zu reinerer Lust. So wird es aussehen, wie dieses große Bild voll Leben, Tat und Sonne. Ich weiß, ich weiß. Dies ist nur ein Bild, und der Tag ist noch nicht da. Aber zuweilen sah ich ihn schimmern um die Masten dieser Schiffe und um die Dächer dieser Stadt.

Wann werden die Hafensarbeiter den Hafen mit solchen Augen sehen können — und dürfen? —

Für drei Mark zerbrochene Knochen. Der Hamburgische Staat ist bekanntlich der Erbauer und Eigentümer der Kaianlagen, er hat sie aber streckenweise an die großen Reedereien, u. a. auch an die Boermann-Linie verpachtet. An einem Tage im August v. J. alitt ein Arbeiter in den Kaianlagen der Deutschen Ostafrika-Linie auf einer Treppe aus, kam zu Fall und erlitt eine Hüftverletzung, die ihn 5 Wochen lang völlig arbeitsunfähig machte und deren Folgen noch heute nicht wieder ganz beseitigt sind. Der Betriebsinspektor der Reederei, Kapitän Meyer, ist infolge dieses Unfalles wegen fahrlässiger Körperverletzung unter Außerachtlassung einer Verurteilung unter Auflage gestellt. Die Fahrlässigkeit wird darin erblickt, daß die Treppe nicht mit einem Geländer versehen war, wie die Lagerhaus-Betriebsgenossenschaft vorschreibt, und daß die Stufen der Treppen durch den langen Gebrauch ausgereiten waren. Der Angeklagte erklärt, er könne unmöglich bei seinen vielen anderen Obliegenheiten jenen Teil der langen ihm unterstellten Kaistrecke dauernd auf seine Betriebsfähigkeit untersuchen und er habe seinen Untergebenen den Auftrag erteilt, ihn auf etwaige Fehler aufmerksam zu machen. Im übrigen sei es sehr fraglich, ob nicht der Staat als Eigentümer und Verpächter der Kaianlagen für die Betriebsicherheit verantwortlich zu machen sei. Nachdem das Schöffengericht durch einen Vertreter der Deputation für Strom- und Hafenbau festgestellt hat, daß der Angeklagte für den Betrieb und die Betriebsicherheit verantwortlich ist, stellt es eine Fahrlässigkeit fest, setzt die Strafe aber auf nur 3 Mt. oder einen Tag Gefängnis fest. — Der wiedergefundene Verunglückte trägt seit der Publikation dieses Urteils den Kopf einige Zentimeter höher als sonst: Seine Knochen sind drei Mark wert! —

Zwei Tage vor der Wahl. Dem Schauermann H. Chr. Rosenthal, der wegen fahrlässiger Tötung eines Kollegen auf dem Dampfer „Thuringia“ zu zwei Monaten Gefängnis verurteilt wurde, ist diese Strafe auf dem Gnadenwege bis auf eine Woche erlassen worden. — Die fahrlässige Tötung hätte sich abwenden lassen, wenn man die Lutten angeeckt hätte; aber, sagte der Hafenspektoren vor Gericht als Sachverständiger aus, das Luttenandere nimmt zu viel Zeit (drei bis fünf Minuten). D. N. in Anspruch. Eine Woche Gefängnis für N. ist eine Woche zu viel.

Großbetrieb im Stauererigewerbe. Der „Hamburgische Correspondent“ meldet: „Baltic“ Stauerer-Gesellschaft m. b. H. in Hamburg. Unter dieser Firma ist hier mit einem Kapital von 100 000 Mt. eine Gesellschaft gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb einer Stauererei, eines Dampfergeschäftes und ähnlicher Betriebe, insbesondere für zwischen Hamburg und dem Baltischen Meer fahrende Dampfer, und der Betrieb aller mit diesem Gegenstande in Verbindung stehenden Rechts- und Handelsgeschäfte. Zum Geschäftsführer ist Herr Kapitän Heinrich Ferdinand Schröder bestellt. — Wir hören schon verschiedene „Ameise“ quetschen.

Der berühmte Stauerer Böhme in Harburg gab vor dem Harburger Gewerbegericht wieder einmal eine Gastrolle. Er ist meistens allerdings der minder Schuldige, die Hauptschuld trägt der Hafensbetriebsverein, der glaube nicht vorsichtig genug sein zu können, als er den Tarif entwarf. Fortwährend

hatte er bei der Beratung des Tarifes etwas zu ändern und zu flicken, so daß schließlich ein „einwandfreier“ Bret zustande kam, der die Unternehmer gegen jede „Ueberraschung“ schützen sollte. Im vorliegenden Falle war die Reue des Herrn Böhmie freilich wenig angebracht. Die Kläger hatten auf Rechnung des Beklagten einen Kahn mit Getreide zu lösen. Die Arbeit bestand in Einsacken, Wiegen des Getreides und Zusammenbinden der Säcke. Für diese Arbeit ist eine dreifache Staffelnung vorgegeben. Für 100 bis 90 Kilogramm werden 55 Pf., für 90 bis 75 Kilogramm 60 Pf. und unter 75 Kilogramm 65 Pf. pro Tonne bezahlt. Da die Unternehmer in solchen Fällen immer recht begriffstunig sind, so ergaben sich Differenzen darüber, ob die Gewichtsgrenze von 90 bezw. 75 Kilogramm zur oberen oder unteren Stufe gehörte. Diesen „Mangel“ im Tarif sollte nun das Gewerbegericht durch ein Urteil beseitigen. Das Gericht nahm an, daß die Grenze von 75 bezw. 90 Kilogramm stets nach oben zu legen sei, weil bei der letzten Stufe angegeben war: unter 75 Kilogramm werden 65 Pf. bezahlt. Dieser Auffassung schlossen sich beide (1) Parteien an.

Unter dem Eindruck dieses selbst bei einem Hamburger Gewerbegericht selbstverständlichen Urteils, erklärte Böhmie sich bereit, einen bis jetzt gezahlten Zuschlag weiter zu bezahlen und den rückständigen Lohn auszugahlen.

Zur glänzenden Lage der Seeschifffahrt äußert sich auch dieser Bericht der Hamburger Handelskammer recht günstig. Der ununterbrochen sich ausdehnende Weltmarkt hat in den letzten Monaten gerade den schwimmenden Transportmitteln eine erstaunliche Zunahme des Verkehrs gebracht. In abgelaufenen Jahre fanden sowohl regelmäßige Dampferlinien, wie die in freier Fahrt beschäftigten Flotten (Trampschiffe) gute Beschäftigung, und die Frachten auf vielen Verkehrsroueten stiegen beträchtlich. Verhältnismäßig weniger befriedigend sei der Personenverkehr mit Nordamerika gewesen. Die europäische Auswanderung ist im Vergleiche zum vorausgegangen Jahre 1910 zurückgegangen, auch die Zahl der Saisonreisenden blieb gegen früher zurück. Das fiel jedoch nur leicht in die Waagschale, und die Hamburger Reederei sind deshalb eifrig dabei, ihr Schiffsmaterial zu vermehren und zu modernisieren. Die Hamburg-Amerika-Linie beispielsweise hat bei Hamburger Schiffswerften den Bau dreier Dampfer in Auftrag gegeben, die zu den größten aller existierenden Fahrzeuge gehören sollen.

Auf eine stärkere internationale Konkurrenz scheint man sich jedoch für die Zukunft gefaßt zu machen. Was bisher unbeschränktes Hinterland der deutschen Seeschiffe war, suchen Nachbarländer mehr und mehr in ihren Verkehr hineinanzuziehen. Die skandinavischen Staaten arbeiten auf direktere Verbindungen mit den überseeischen Ländern hin. Diese Bestrebungen dattieren schon einige Jahre zurück und drohen mehrfach schon den Fluß der Lächerlichkeit zu verfallen. Inzwischen gewinnt in letzter Zeit der Plan einer skandinavischen Amerika-Linie festere Gestalt. In England hat sich soeben eine große Verschmelzung vollzogen, die, wie man sagt, England die größte Reederei der Welt verschafft: die bereits vereinigten Royal Mail Steamship und Elder, Dempster Companies haben die Union Castle Dampfschiffahrtsgesellschaft (mit 50 Schiffen zu 320 000 Tonnen) angekauft, so daß englische Zeitungen folgende Tabelle aufstellen:

Linie	Schiffe	Tonnengehalt
Royal Mail	304	1 270 000
Hamburg-Amerika-Linie	166	908 000
Norddeutscher Lloyd	133	718 000

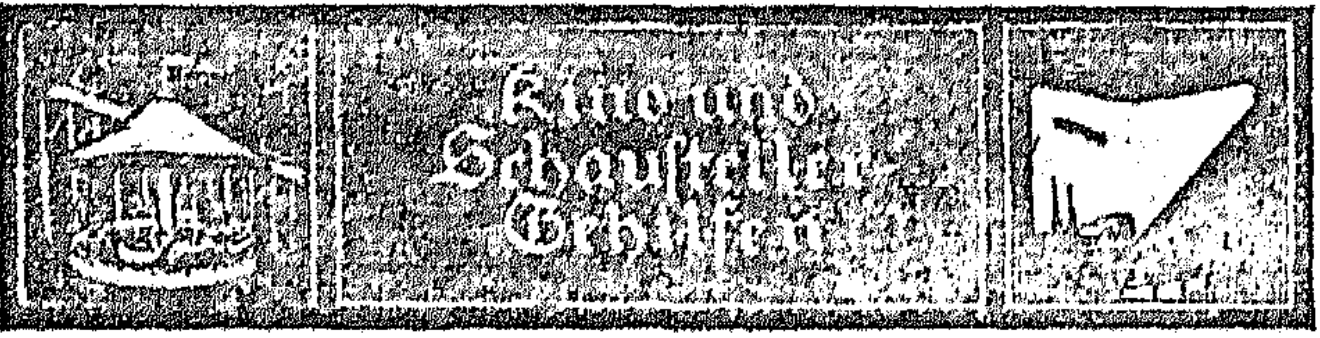
Ballin bestreitet allerdings im „Hamb. Fremdenblatt“ die Richtigkeit dieses Vergleiches ganz entschieden. Nechtle man die in Bau gegebenen und beschlossenen Neubauten mit, so umfasse die Flotte der Hamburg-Amerika-Linie rund 1 200 000 Brutto-Registertonnen. Der Konzern der Royal Mail Line sei dagegen kein einheitliches festgefügtes Gebilde, sondern nur ein durch Personalunion zusammengefaßtes loses Konglomerat, ähnlich den schon bestehenden Interessengemeinschaften deutscher Reedereien.

Der Konzern der Royal Mail sei nicht fester als die Betriebsgemeinschaften und Uebereinkommen der Hamburg-Amerika-Linie mit der Hansa-Linie, den Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Südamerika-Linie, Kosmos-Linie etc. Dennoch geht fast allgemein das Urteil dahin, daß in Zukunft ein schärferer englischer Wettbewerb zu erwarten sei, vor allem durch stärkeren Uebergang Englands vom freien Tramp zum festen Linienverkehr.

Die Dampfschiffreederei Horn A.-G. in Lübeck hat glänzende Geschäfte gemacht. Der Gewinn der Gesellschaft beträgt 604 021 Mk. und ermöglicht außer Verzinsung der Vorrechtsanleihe eine Abschreibung von über 9 pCt. auf den Buchwert der Schiffe und die Verteilung von 5 pCt. an die Aktionäre. Ferner ist eine Rückstellung von 67 500 Mk. gemacht und der gesetzliche Reservefonds um 10 000 Mk. erhöht worden. Das Jahr 1910 schloß mit 384 233 Mk. Betriebsgewinn ab, wenn 28 800 Mk. Gewinn aus Beteiligungen in Tarifdampfern und 7511 Mk. Vortrag treten. Nach 218 250 Mk. Abschreibungen (— 5½ pCt. vom Buchwerte der Dampfer von 3 966 250 Mk.) wurden 17 500 Mk. für Latonsteuer zurückgestellt, der gesetzliche Rücklage 10 000 Mk. überwiesen und 3 pCt. Dividende verteilt. Auch diese Reederei hat also aus der besseren Lage des Frachtmarktes Vorteile gezogen. Aber gegenüber den Lohnforderungen unserer Kollegen waren die Herren in Lübeck recht schwerhörig. Ohne ihre starke Organisation hätten sie jedenfalls nichts errungen.



Berlin. Am Sonntag, den 13. Januar fand die Monatsversammlung statt. Das Protokoll konnte nicht verlesen werden, weil der Schriftführer nicht erschienen war. Als Abteilungsleiter wurden gewählt die Kollegen Nieste und Lips, als Schriftführer Kollege Wendel. Als Bezirksführer wurden gewählt die Kollegen: Baah, Gritsch, Herzog, Kleinob, Büschel, Seibell, Thielke und West. Alsdann wurde beschlossen, am 21. Januar eine Winterpartie nach der „Berliner Schweiz“ zu veranstalten. Die Kollegen treffen sich früh 8 Uhr am Ringbahnhof Frankfurter Allee und am Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde. — Am 25. Februar soll ein Besuch der Arbeiterwohlfahrtsausstellung mit Führung stattfinden. Der Treffpunkt wird noch bekanntgegeben. Von der Abhaltung eines Unterhaltungsabends mußte Abstand genommen werden, weil die Säle bereits anderweitig besetzt sind, doch sollen die Säle für zwei im nächsten Winterhalbjahre zu veranstaltenden Unterhaltungsabende belegt werden.

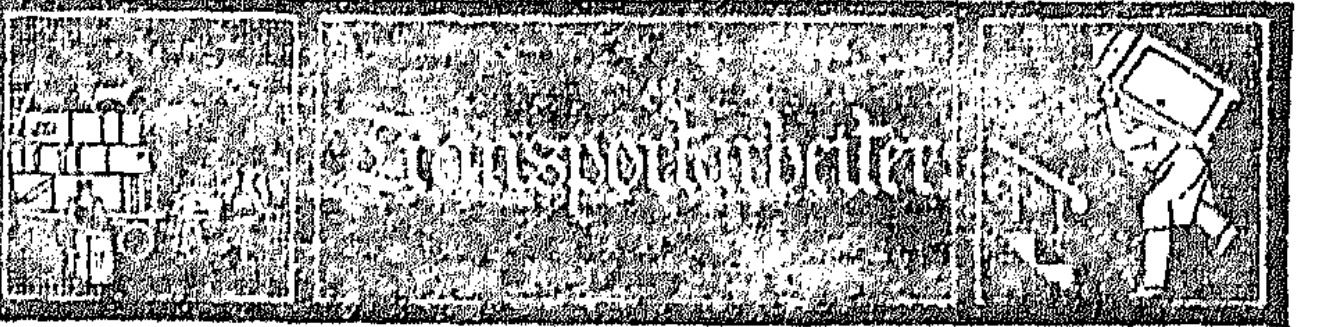


Hamburg. Nach Schluß des Hamburger Doms fand eine Versammlung der in unserem Verband organisierten Schaustellergehilfen statt. Der Ganleiter hatte das Referat übernommen. Er führte aus: Eine unserer jüngsten Gruppen bilden die Schaustellergehilfen. Wohl war ein Teil dieser Berufsangehörigen immer organisiert, jedoch war ein Zusammenhalten nicht vorhanden. Erörterungen über Berufsfragen fanden nicht statt. Von Jahr zu Jahr sind die Betriebe der Schausteller moderner geworden. Größere Kapitalien wurden in die Betriebe gesteckt. Die Ansprüche an das Personal wurden ebenfalls größer. Die Entlohnung aber nicht besser. Mißstände schlichen sich ein, die einer Abwehr bedurften. Um eine Abwehr vorzubereiten, mußte eine Sammlung der organisierten Berufskollegen vorgenommen und die Agitation planmäßig betrieben werden. Dieses war mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Erfolgreiche Arbeit konnte nur auf großen Märkten betrieben werden. Die agitatorischen Erfolge verteilten sich auf viele Verwaltungen unseres Verbandes und da die Unwesenheit der Berufskollegen an den einzelnen Plätzen nur von kurzer Dauer war, so ging die Einheitlichkeit schnell verloren. Ging kommt, daß zur Winterzeit viele Kollegen ihre Tätigkeit als Schaustellergehilfen einstellen und anderweitig Beschäftigung suchen müssen. Dadurch ging der agitatorische Erfolg wieder verloren und es mußte immer wieder von vorne angefangen werden. Damit konnten die Interessen der Schaustellergehilfen nicht vertreten werden und wir stellen auch heute noch fest, daß nicht nur eine unzureichende Bezahlung, sondern auch alle alten Mißstände vorhanden sind. Eine weitere unangenehme Begleiterscheinung ist die, daß einige Kollegen 1 Mk. als Eintrittsgeld zahlten, andere wieder zu diesem die Ortszuschläge von 25 bis 50 Pf. noch bunter ist die Beitragshöhe. Je nachdem, wo die Mitglieder ihre Beiträge zahlten, regelte sich die Höhe des Beitrags. Mitgliedsbücher einzelner Kollegen mit Beiträgen a 40, 45, 50 55 und 70 Pf. bilden keine Seltenheit. Die ungewisse Beitragshöhe, die durch den fortwährenden Ortswechsel hervorgerufen wird, ist zu einem Mißstand ausgewachsen. Das Sammeln von Material über Betriebszustände, die Uebervwachung der Betriebe sind ebenfalls mangelhaft. Es muß deshalb eine Regelung geschaffen werden. Die Bedingungen haben wir durch die Gauerteilung. Seitens des Vorstandes des Gau 11 sind Vorschläge gemacht worden, die jedoch noch nicht von den maßgebenden Instanzen beraten wurden. Der Zeitpunkt der Prüfung rückt näher und ist es notwendig, daß die Schaustellergehilfen auch die gemachten Vorschläge kennen lernen. Diese lauten:

1. Die bei uns organisierten Schaustellergehilfen gelten nur als Einzelmitglieder unserer Gause.
2. Eintrittsgeld, Beiträge und evtl. Zuschlagsbeiträge sind in allen Gauen gleich.
3. Aufnahmen, Beiträge und Berichterstattung werden nur mit den Gauvorständen vorgenommen.
4. Falls es notwendig ist, werden die größeren Verwaltungen unserer Gause als Zahlstellen und Agitationshilfe für Schaustellergehilfen herangezogen.
5. Die Gauvorstände haben unter sich und mit den Schaustellergehilfen dauernd in Fühlung zu bleiben.

Die Verwirklichung dieser Grundsätze wird noch lange nicht alle Unebenheiten beseitigen, Wohl aber eine Planmäßigkeit bringen. Die Interessen der Mitglieder werden besser gewahrt. Die Kontrolle über den Organisationsstand wird wirksamer. Vertrauensleute können ernannt werden. Alles Material einheitlich gestaltet und was die die Hauptsache ist, die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen systematisch betrieben werden. Auch die Auszahlung der statutarischen Unterstühtungen wird geregelt. Eine Fühlung mit den Gauvorständen ist sehr leicht möglich, da doch die Ganleiter selbst ebenfalls viel auf Reisen sich befinden. Die Vorschläge wurden lebhaft diskutiert. Freudig begrüßten die Kollegen, daß der Weg einer systematischen Organisations- und Agitationsarbeit betreten werden soll, trotz der nicht zu

verkennenden Schwierigkeiten. Die Vorschläge wurden allseitig als richtig anerkannt. Beschlossen wurde, fortan, soweit der Gau 11 in Betracht komme, einen einheitlichen Beitrag von 60 Pf. zu zahlen. Der Gauvorstand wurde beauftragt, im Sinne seiner Vorschläge und des gefaßten Beschlusses zu wirken. Nachdem noch mehrere Vertrauensleute ernannt wurden, erfolgte Schluß der Versammlung.



Die Braunschweiger Milchfütterer. Die Erkenntnis, daß die wirtschaftliche Lage nur durch starke Organisationen gebessert werden kann, drückt sich erfreulicherweise auch mehr und mehr unter den Handels- und Transportarbeitern Bahn. Die Milchverkäufer und -Käufer der hiesigen Molkereien haben sich in verhältnismäßig großer Zahl dem Deutschen Transportarbeiterverbande angeschlossen. Mit es doch auf den Molkereien noch so manches zur Verbesserung der Lage der Arbeiter zu tun. So müssen die Milchverkäufer jahraus, jahrein und Tag für Tag ihre Touren abfahren; ein freier Tag in der Woche ist für die Milchverkäufer ein unbekannter Begriff. Der Erholungsurlaub, der schon in vielen anderen Molkereien eingeführt ist, scheint nach Meinung der Molkereien für die Milchverkäufer überflüssig zu sein. Dagegen würden den Milchverkäufern Strafen von 3 Mk. für geringfügige Unachtsamkeiten und solche von 5 Mk., wenn ein Milchverkäufer bei plötzlicher Erkrankung nicht sofort Meldung macht. Schon die Unhöflichkeit des Milchverkäufers gegen seine Vorgesetzten (Direktor und Kontorpersonal), berechtigt zur sofortigen Entlassung, außerdem verfällt die Kautions in der Höhe von einigen Hundert Mark der Molkerei. Also ihr Milchverkäufer, macht immer recht höfliche Ehrenbezeugungen, wenn einmal ein junger Kontorist an euch vorübergeht, wenn auch der eine oder andere von euch dessen Vater sein könnte, sonst seid ihr unhöflich und könnt sofort aufs Pflaster geworfen werden und eure Kautions verfällt der Molkerei. — Höchste Zeit ist es daher, mit diesen ruffischen Zuständen aufzuräumen. Die Milchverkäufer werden nicht eher ruhen, bevor nicht auch für sie Arbeitsbedingungen geschaffen sind, die für beide Teile gleiche Rechte und gleiche Pflichten enthalten. Diese Forderungen können aber nur durch den Zusammenschluß der Milchverkäufer in ihrer Organisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande, erkämpft werden. Deshalb muß aber auch der letzte Milchverkäufer, der letzte Milchfütterer und Mitfahrer seiner Organisation beigefügt werden. In die Arbeiterfrauen und die arbeiterfreundliche Bevölkerung richten wir die Mahnung: ihre Milch nur von Milchverkäufern zu nehmen, die sich als Mitglieder der freien Organisation legitimieren können.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Stensburg. Generalversammlung am 7. Januar. Zuerst beschäftigte sich die Versammlung in einer 1½ stündigen Diskussion mit der Abführung der Beiträge für den hiesigen Gewerkschaftshausbau. Unserer Mitgliedschaft war es seit Bestehen der Einheitsorganisation nicht möglich, den Betrag von 4.— Mk. pro Jahr und Mitglied an das Kartell für das Gewerkschaftshaus abzuführen. Aus diesem Grunde waren Vertreter des Kartellvorstandes anwesend, um den Mitgliedern die Bedeutung des Gewerkschaftshauses vor Augen zu führen. Alle Diskussionsredner waren sich einig, daß vor der Hand ohne eine Beitragserhöhung nicht daran zu denken sei, den vorgeschriebenen Betrag an das Kartell abzuliefern. Bezüglich der Erhöhung des Beitrages stellten sich alle Diskussionsredner mit einer einzigen Ausnahme auf den Standpunkt, daß aber an eine Erhöhung des Beitrages nicht zu denken ist. Vom Vorsitzenden wurde darauf hingewiesen, daß wir erst sehen müßten, wie die Mitgliedschaft mit dem Wochenbeitrag von 50 Pf. fährt. Die Extramarken für das Gewerkschaftshaus seien im Betriebe; wer geben will, hat hier genügend Gelegenheit. Der Vorschlag: Die heutige Versammlung des Transportarbeiterverbandes erklärt, daß die Mitglieder sich die größte Mühe geben, damit dem Gewerkschaftshaus betreffs Abführung von Geldmitteln entgegengekommen wird, fand einstimmige Annahme. Zum Geschäftsbericht führte der Vorsitzende aus, daß unter den ländlichen Arbeitern die Agitation von Mund zu Mund noch bedeutend besser betrieben werden müsse, als dieses bis jetzt geschehe. Weiter werden die unergieblichen Verhältnisse geschilbert, unter welchen die Mitgliedschaft zu leiden hat und welche es ermöglichen, daß wir in der Entwicklung der Mitgliedschaft so wenig Errungenschaften aufzuweisen hätten. Die Tatsache sei zu verzeichnen, daß wir bei den ländlichen Berufen an Boden gewonnen haben, aber bei den Seelenten auf Grund der hier in Betracht kommenden eigentümlichen Verhältnisse ein zufriedenstellendes Resultat nicht zum Ausdruck bringen konnten. Um ein einigermaßen zufriedenstellendes Organisationsverhältnis herzustellen, müssen wir uns bei den ländlichen Arbeitern die größtmögliche Mühe geben.

Weim Massenbericht wurde dargelegt, daß die Einnahme 3709,76 Mk. sei, der eine Ausgabe von 3564,27 Mk. gegenüberstehe. Der Massenbestand beträgt somit 145,49 Mk. Arbeitslose hatten wir im letzten Quartal drei Mitglieder. In dieselben wurde eine

Unterstützung von 80.— Ml. ausbezahlt. An Krankenunterstützung zahlte unsere Mitgliedschaft die Summe von 313,89 Ml. aus. Eine Diskussion über Geschäfts- und Kassenbericht fand nicht statt. In den Vorstand wurde F. Köhler als 1., F. Staud als 2. Bevollmächtigter, Cohn als Kassierer, Wirt als Schriftführer und P. Clausen, M. Geis und Chr. Weber als Revisoren gewählt. Als Revisoren wurden R. Lehberg, W. Bach und S. Bachmann gewählt. Als Beitrags-einkassierer wurden P. Christensen, P. Clausen und C. Christensen bestimmt. Dann brachte ein Kollege eine Beschwerde über den Fahrwertbetrieb Clausen-Nestadt vor. Es sei schon des öfteren vorgekommen, daß jener Betriebsinhaber den im Wochenlohn stehenden Leuten, wenn dieselben ein oder zwei Tage krank seien, ihnen einfach diejenigen Tage in Abzug bringe, an welchen der Kollege krank gewesen sei. Da dieses etwas nicht statthaftes und rein ungesetzliches ist, werden weitere Schritte vorbehalten. Im übrigen wird den Kollegen aus Herz gelegt, alle solche oder ähnliche Fälle, überhaupt jeden Mißstand der Leitung zur Kenntnis zu bringen. Nachdem noch andere Sachen besprochen wurden, wurde die Versammlung mit der Aufforderung, unermüdet in der Agitation tätig zu sein, geschlossen.

Frankfurt a. O. Am Dienstag, den 9. Januar fand unsere Generalversammlung statt. An Einnahmen haben wir 1226,69 Ml. zu verzeichnen, demgegenüber steht eine Ausgabe von 267,11 Ml., an die Zentralkasse abgeführt 633,82 Ml., so daß ein Kassenbestand von 325,76 verbleibt. Der Mitgliederbestand war am Schluß des 3. Quartals 164 männliche und 7 weibliche, im Laufe des 4. Quartals sind 10 männliche neu eingetreten. Im Laufe des Quartals sind nach anderen Verwaltungsstellen gereist 7 Kollegen; wegen Kestierung von Beiträgen sind 5 gestrichen, so daß am Jahresfuß ein Mitgliederbestand von 162 männlichen und 7 weiblichen vorhanden ist. Der Jahresbericht, den der Vorsitzende gab, läßt erkennen, daß auch in diesem Jahre der Vorstand seine volle Pflicht und Schuldigkeit getan hat. Es waren an Eingängen von Briefen, Drucksachen usw. 269, an Ausgängen 244 Schriftstücke vorhanden. Versammlungen und Betriebs- resp. Vorstandssitzungen wurden 75 abgehalten. An Lohnbewegungen waren eine und zwar die der Expeditionskassier und Arbeiter im März, welche für 23 Kollegen eine Lohnhöhung von 1,65 Mark und für 13 Kollegen eine solche von 3,65 Ml. pro Woche einbrachte. Ist auch die Anerkennung der Organisation sowie Bezahlung der Ueberstunden durch das feige Verhalten einzelner noch nicht durchführbar gewesen, so werden wir in diesem Jahre aber unsere ganze Kraft einsetzen müssen, um das Versäumte nachzuholen. Tut ein jeder Kollege seine Pflicht, dann muß es auch in Frankfurt vorwärts gehen. Bei der Vorstandswahl wurden die Kollegen Straßburg, Aue, Schmidt, Pöhl, Reich, Wölfling, Hennig wiedergewählt und die Kollegen Blaas, Wilschke Mar. neu gewählt, als Revisoren fungieren die Kollegen Bassow, Wolff und Widert. Zu Kartellbelegierten wurden die Kollegen Aue, Schulte, Reich und Naumbach wieder gewählt. Unter Verschiedenes wurde bekannt gegeben, daß unser Vergütigen nun bestimmt am 20. Januar stattfindet. Die Kollegen Straßburg und Schulte wiesen dann noch auf die Reichstagswahl hin und ersuchten die Kollegen, alle ihren Mann zu stehen, damit der Arbeitervertreter gleich im ersten Wahlgang gewählt würde, auch müsse sich jeder, der es irgend möglich machen kann, der Partei zur Verfügung stellen. Kollegen, nach der Reichstagswahl wird es an uns liegen, die Erfolge, die wir erzielt haben, auch auf die Gewerkschaftsbewegung zu übertragen, läßt alle Quertreibereln und Heber beiseite, denn die Uneinigkeit bricht nur unseren Arbeitern Gewinn und Schaden mit uns. Mit einem begeisterten aufmerksamen Blick auf die Organisation und einen Appell an die Kollegen, im neuen Jahr mehr wie bisher für den Verband zu wirken, wurde die gutbesuchte, imposant verlaufene Versammlung geschlossen.

Harburg. Generalversammlung am 5. Januar. Vor Eintritt in die Tagesordnung wird das Ableben der Mitglieder Reige, Postmann, Weselmann und Weierkehl wie üblich geehrt. Die Abrechnung vom 4. Quartal erstattet der Kassierer Schiemann; Einnahme 5557,30 Ml., Ausgabe 4470,57 Ml.; Kassenbestand 1086,73 Ml. An die Hauptkasse 3162,65 Ml. In bar 1235,82 Ml., in Belegen 1575,02 Ml. An Unterstützungen wurden vorausab: Krankenunterstützung 978,92 Ml., Arbeitslosenunterstützung 92,80 Ml., Gematreueunterstützung 12.— Ml., Notstandsunterstützung 40.— Ml., Sterbenunterstützung 240.— Ml. und Reichsschulz 211,30 Ml. Die Ortsausgaben betrugen 1587,63 Ml. 68 Neuaufnahmen wurden im Laufe des Quartals dem Verbandszugeführt, die Mitgliederzahl beträgt 908. Den Bericht der Ortsverwaltung erstattete der Vorsitzende Kröger. Betreffs der vielen Notstandsunterstützungsgesuche, welche die Ortskasse schwer belasten, — verweist derselbe auf die Arbeitslosenunterstützung hin; auch über die in der Generalversammlung beschlossene Extrarsteuer von 200 Ml., wird es den Kollegen zur Pflicht gemacht, diesem Beschlusse nachzukommen. Dem Kassierer wird Entlastung erteilt und der Bericht ohne Diskussion angenommen. Ueber die Anstellung eines Neomanten referierte der Vorsitzende: Vom Zusammenbruch am 1. Juli 1910 bis 31. Dezember 1911 habe sich die Mitgliederzahl von 400 auf 900 erhöht, es ist daher nicht mehr möglich, im Nebenamt den Posten zu verwalten. Nach einer Aufstellung vom Gau hat dieser eine Berechnung vorgenommen, wonach es sehr gut möglich ist, den Beamten zu halten; auch in agitativer Hinsicht kann vieles geleistet werden. Vom Zentralvorstand ist dieses genehmigt worden. Gegen wenige Stimmen wird der Antrag angenommen. Falls geeignete Kräfte am Orte vorhanden sind, sollen sie berücksichtigt werden. Unter Verschiedenem fanden dann

noch einige interne Sachen ihre Erledigung. Hierauf folgte Schluß der Versammlung.

Liegnitz. Generalversammlung am 28. Dezember. Das Ableben des Kollegen Döring wurde in üblicher Weise geehrt. Die Wahl zur Ortsverwaltung ergab: Geisler 1., Lips 2. Bevollmächtigter, Zobel, Kassierer; Güter, Schriftführer. Seifert, Wolf, Pawlit 11, Revisoren. Fiebig, Lips, Wolf, Schmidt, Paul, Kartellbelegierte. Dann wurde der Kartellbericht zur Kenntnis genommen. Dann hielt ein Kollege einen längeren Vortrag, der mit vielem Beifall aufgenommen wurde.



Zahlen, die beweisen.

Unsere Kolonten kosteten bis jetzt jeden Einwohner des Deutschen Reiches 25 Mark.

Sie brachten ein ? ? ?

Unsere Ausgaben für Heer und Flotte beliefen sich im Jahre 1911 auf 1 576 Millionen Mark. Das macht im Durchschnitt auf die fünfköpfige Familie 121 Mark.

Die zur Deckung dieser Ausgaben hauptsächlich verwandten Zölle und Verbrauchsabgaben haben im letzten Jahr 1 483 Millionen Ml. eingebracht, von denen freilich 92½ Millionen durch die Anrechnung der Einfuhrschulden, die den Junkern als Extraprämie für die Ausfuhr von Getreide gegeben werden, verloren gingen.

Diese „indirekten Steuern“, die die Armen nahezu in gleicher Höhe treffen wie die Reichen, belasten die fünfköpfige Familie etwa mit jährlich 114 Mark.

An Getreidezöllen allein hat jede Familie im Durchschnitt jährlich 7,70 Mark zu bezahlen.

Das Brot wird ihr jedoch verteuert (da auch die einheimischen Getreideproduzenten ihre Preise entsprechend erhöhen) um 77 Mark.

Die Salzsteuer trifft jede Familie mit 5,50 Mark jährlich.

Die Zudersteuer trifft jede Familie mit 12,50 Mark jährlich.

Die Streichholzsteuer trifft jede Familie mit 1,40 Mark jährlich.

Die gleichfalls in erster Linie für militärische Zwecke eingegangene Reichsschuld betrug am 1. April 1910 pro Kopf der Bevölkerung 77 Mark.

Die Löhne, welche in 1. Quartal 1911 in Berlin 200 Mark, in London dagegen 142 bis 150, in Antwerpen 149 bis 156, in Odessa 140, in Chicago 145 und in Buenos Aires 141,3 Mark.

Nach den Untersuchungen des Bremer Statistischen Amtes sterben in dieser Stadt jährlich von je 10 000 Lebenden bei den Wohlhabenden 73, beim Mittelstand 107 und bei den Armen 196.

Die Säuglingssterblichkeit betrug in derselben Stadt bei den Kindern der Wohlhabenden 5,0 pCt., bei denen des Mittelstandes 9,1 pCt. und bei den Kindern der Armen 25,6 pCt.

Von den 19 Millionen in gewerblichen und landwirtschaftlichen Betrieben versicherungspflichtig beschäftigten Personen erlitten im Jahre 1909 664 247 Unglücksfälle, darunter 139 070 entschädigungspflichtige Unfälle.

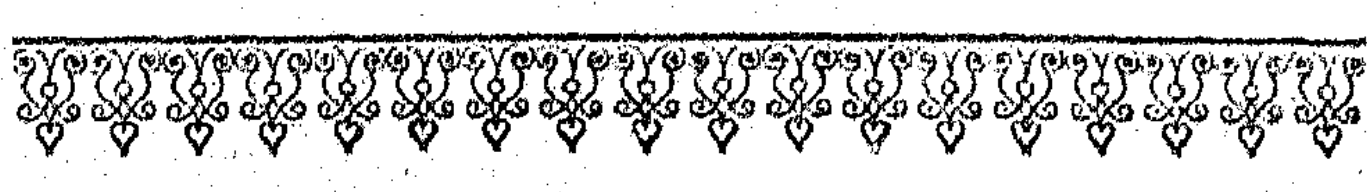
Die Zahl der tödlichen Unfälle belief sich auf 9363.

In Preußen hatten im Jahre 1910: 8 199 181 Zensiten, die mit ihren Angehörigen 42,8 pCt., also fast die Hälfte der Bevölkerung repräsentieren, ein Einkommen von weniger als 900 Mark.

Dagegen hatten 3893 Zensiten ein Einkommen von mehr als 100 000 Mark, darunter 145 ein solches von mehr als einer Million Mark.

Ein kommandierender General erhält bei uns ein Ruhegehalt von 19 500 Mark = 52 Mark pro Tag.

Nach der neuen Reichsversicherungsordnung wird künstlich die erwerbsunfähige Witwe eines Arbeiters eine tägliche „Rente“ von 20 Pfennig für sich und von 7—10 Pfennig für jedes Kind erhalten.



men wurde. Dann wurde beschlossen, beim Ableben eines Kollegen, für dessen Hinterbliebene eine 5 Pf.-Extramarkte zu geben. Nach Erledigung einiger Internas trat dann Schluß der Versammlung ein.

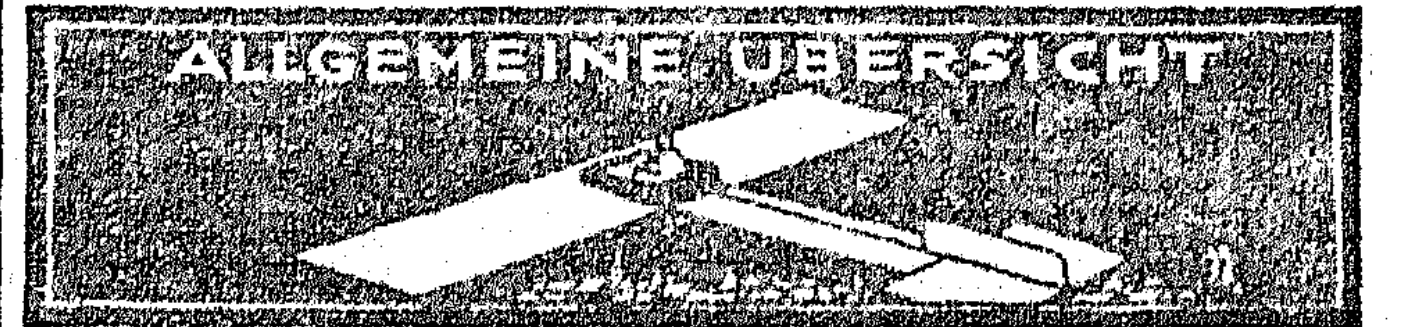
Mühlrose. Generalversammlung am 7. Januar. Der Geschäftsbereich weist auf: Eingegangene Briefe und Karten 38, Drucksachen 16, Pakete 52. Ausgegangen sind Briefe und Karten 43, Pakete 2 und 4 Geldsendungen. Am Schluß des Jahres 1910 betrug der Mitgliederbestand 61, im folgenden Jahre 56, so daß der Bestand um 5 Mitglieder zurückgegangen ist. Im Laufe des Jahres sind 7 Mitglieder ausgeschieden; nach anderen Verwaltungen abgereist 3,

neu aufgenommen wurden 10. Unterstützungen sind im vergangenen Jahre gezahlt worden an Arbeitslose 103,30 Ml., an Kranke 219,15 Ml., für Sterbenunterstützung 20 Ml., Extrainterstützungen 50 Ml. Im verfloßenen Jahre sind im ganzen 9 Mitgliederversammlungen und eine öffentliche Gewerkschaftsversammlung abgehalten worden. In den Mitgliederversammlungen wurden Verbandsangelegenheiten behandelt; Besprechungen und Vorstandssitzungen wurden 4 abgehalten. Die Abrechnung vom 4. Quartal gab der Kassierer Kollege Lehmann bekannt. Es ist eine Einnahme von 790,91 Ml. zu verzeichnen. Nach Abzug der Ausgaben verbleibt ein Bestand von 433,44 Ml. Die Abrechnung ist von den Revisoren geprüft und richtig befunden. Dem Kassierer ist Entlastung erteilt. Zum Vorsitzenden wurde Kollege Fiel, zum Kassierer Kollege Lehmann wiedergewählt. Zum Schriftführer wurde Kollege Henkel, zum stellvertretenden Vorsitzenden W. Kühle und zum stellvertretenden Kassierer E. Krause neugewählt. Zu Revisoren wurden die Kollegen Kaminski, Kneifel und W. Lehmann bestimmt. Die Mitgliederversammlungen finden statt am Dienstag nach dem 1. jeden Monats.

Stolz. In der Generalversammlung am 1. Januar erfolgte die Neuwahl der Funktionäre und gingen aus derselben hervor: Bevollmächtigter Jakob, Kassierer Karl Schmidt, Schriftführer Franz Schwarz, Weisker Bod und Bartel, Revisoren Bessin, H. Wegner und Burand. Als Kartellbelegierte fungieren Bartel und Kosbab. Hilfskassierer sind: Mahe, Kosbab, Stod und D. Albrecht. Der Gauleiter forderte die Kollegen auf, recht fleißig Agitation für den Verband zu betreiben und stets auf Werbung neuer Mitglieder bedacht zu sein. Es folgte dann noch eine Ansprache über die Arbeitsverhältnisse am Orte. In der Versammlung am 10. Dezember ist beschlossen worden, daß jedes Mitglied für die ausgeperrten Tabakarbeiter eine Marke zu 30 Pf. zu kleben hat.

Wetlar. Unsere Generalversammlung am 1. Januar wurde mit der Aufforderung an die Kollegen eingeleitet, im neuen Jahre sich noch mehr der Agitation für den Verband zu widmen. Die Kassenrechnung vom vierten Quartal balanziert in Einnahme und Ausgabe mit 118,22 Ml. Dem Kassierer wurde Decharge erteilt. Geprüft wurde, daß sich die Kollegen an dem Betrieb der Ortsfonds- und Matramen so mangelhaft beteiligt haben. Dann erfolgte die Wahl der Ortsverwaltung. Dann erfolgte nach Erledigung einiger Verbandsangelegenheiten Schluß der Versammlung.

Würgburg. Die den Arbeitern durch die Zentralkasse gebrachten und zugebauten „Vorteile“ haben es fertig gebracht, daß sich auch die bisher noch am rüchstandigsten stehenden Arbeiter des Handels- und Transportgewerbes auf ihre Menschenwürde besinnen. Die kürzlich stattgehabte Versammlung war glänzend besucht und nahezu 200 anwesende Kollegen lauschten in „drangvoll fürchterlicher Enge“ den vorzüglichsten, zu Herzen gehenden Ausführungen des Genossen Endres über die Bedeutung der Reichstagswahl. Seine Aufforderung, für alle Schilamerungen am 12. Januar mit der Ausgabe eines sozialdemokratischen Stimmzettels zu antworten, wurde mit jubelnder Zustimmung aufgenommen. In der Diskussion wurden die Ausführungen noch wirksam ergänzt. Die Versammlung ließ erkennen, daß viele Kollegen, die früher schwarz oder gar nicht gewählt haben, diesmal sich nicht mehr überdöseln lassen und eben rot wählen. 14 Neuaufnahmen für den Transportarbeiterverband waren zu verzeichnen. Die freie Organisation zählt nunmehr 290 Mitglieder, während das christliche Verbändchen mit dem langen Namen immer mehr zurückgeht. Auch ein Zeichen der Zeit!



Ein neues Organ für Arbeiterrecht gibt die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands als Beilage des „Correspondenzblattes“ heraus, dessen erste Nummer der Nr. 2 des „Corr.-Bl.“ beigegeben wird. Das Bedürfnis nach einem solchen Organ wurde schon seit Jahren in den Kreisen der Arbeitersekretäre und Ausführenden der Gewerkschaften, sowie der Arbeitervertreter in der Arbeiterversicherung und in den Gewerbe- und Kaufmannsgerichten sehr lebhaft empfunden. Der Wunsch nach der Schaffung eines neuen selbstständigen Organs, das die Praxis des Arbeiterrechts auf allen Gebieten erläutert, die wichtigsten Urteile und Urteilsgründe registriert und einer sozialen Rechtsauffassung die Wege ebnet, konnte indes seither nicht befriedigt werden, weil der Inhalt eines solchen Blattes auch für alle Gewerkschaftsvertreter von hohem Interesse war und der Abnehmerkreis desselben sich daher im wesentlichen mit dem des „Corr.-Bl.“ decken würde. Es wurde deshalb versucht, durch das „Corr.-Bl.“ selbst, solange es mit seinen allgemeinen Aufgaben zu vereinbaren war, auch den speziellen Bedürfnissen der Arbeitersekretäre und der in der Praxis des Arbeiterrechts tätigen Arbeitervertreter gerecht zu werden, bis schließlich das enorme Anwachsen des Stoffes eine Erweiterung unumgänglich notwendig machte. So entschoß sich die Generalkommission, zugleich einem Wunsch der zweiten Konferenz der Arbeitersekretäre 1911 zu Dresden entsprechend, zu der Herausgabe einer „Arbeiterrechtsbeilage“, die zugleich monatlich einmal im Umfang von acht Seiten, später nach Bedarf in größerem Umfang erscheinen soll.

In dem neuen Blatt sollen die Gebiete der Arbeiter-, Angestellten- und Betriebsversicherung, des Ar-

4 1/4 Millionen Stimmen, 65 Mandate, 123 Stichwahlen, das ist das Resultat

kampfes am 12. Januar für die Sozialdemokratie. Ein wahrhaft großartiges glänzendes Ergebnis pflichttreuer Agitationsarbeit der ziel- und zweckbewußten Arbeitermassen. Nun aber gilt es bei den Stichwahlen zu vollenden, was die Hauptwahlen so herrlich eingeleitet. Für die sozialdemokratischen Kandidaten muß der letzte Mann an die Urne gebracht werden. Und im Uebrigen gilt die Parteitagsparole: **Gegen den schwarz-blauen Block!**

beits- und Dienstvertrages, des bürgerlichen Rechts, des Koalitions-, Vereins- und Versammlungsrechts, des Presse-, des Strafrechts und des Zivil- und Strafprozessrechts sowohl der Genossen, die in der Praxis des Arbeiterrechts tätig sind, als auch durch Sachverständige, juristische und ärztliche Mitarbeiter behandelt werden. Die „Arbeiterrechtsbeilage“ soll sich indes auf Verhandlungen in der Praxis des Arbeiterrechts beschränken, während alle Fragen der Reformen nach wie vor im „Corr.-Bl.“ selbst erörtert werden.

Die „Arbeiterrechtsbeilage“ Nr. 1 bringt außer einem Einführungsartikel eine Arbeit von Rechtsanwalt Dr. H. Singsheimer-Frankfurt a. M. über „Tarifvertragspflichten“, eine Information über die neuen Vorschriften der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung, eine übersichtliche Darstellung der Rechtsprechung bei entschädigungspflichtigen Handverletzungen, sowie eine Reihe interessanter Entscheidungen aus der Praxis der Unfall- und Krankenversicherung, der Gewerbegerichte, des Vereinsrechts und des Haftpflichtgesetzes.

Möge die neue „Arbeiterrechtsbeilage“ des „Corr.-Bl.“ bald so ausgefallen werden, daß sie allen Ansprüchen genügen kann und dazu beitragen, die in der Arbeitervertretung tätigen Genossen mit brauchbarem Material zur infräufigen Vertretung der Arbeiterinteressen zu versehen.

Köln a. Rh. Der geschäftsführende Ausschuss des Bezirksverbandes des deutschen Flottenvereins für den Regierungsbezirk Köln hatte vor mehreren Tagen eine Anzahl hiesiger Arbeitervereinigungen das folgende Schreiben gerichtet:

Zu Erkennung der Weltlage im allgemeinen und der Ereignisse der letzten Monate im besondern, die mit großer Deutlichkeit darauf hingewiesen haben, wie notwendig der beschleunigte Ausbau unserer Flotte ist, hat unser Verein eine für Arbeiter besonders geeignete Flugchrift „Arbeiter und Flotte“ herausgegeben, welche in vielen Tausend Exemplaren zur Verteilung gelangen soll. Das Flugblatt soll dazu dienen, den Arbeiter auf die Bedeutung einer starken Flotte hinzuweisen und ihm die Vorteile vor Augen zu führen, die besonders auch der Arbeiter bei Sicherung des Friedens durch eine ausreichende Seemacht genießt. Wir bitten Sie nun um Ihre geistl. Mitteilung, ob sich in Ihrem Verein Gelegenheit zur Massenverteilung dieses Flugblattes bietet und Sie bereit wären, die Verteilung einer bei uns einzufordernden größeren Anzahl von Flugblättern im Kreise Ihres Vereins zu bewirken. Wir hoffen gerne, daß Sie sich hierzu bereit finden werden, handelt es sich doch um eine große vaterländische Aufgabe, die der Flottenverein mit zu erfüllen nach Kräften bemüht ist. Ein weiteres „In das deutsche Volk“ im allgemeinen gerichtetes Flugblatt erlauben wir uns zur geeigneten Verwendung mit beizufügen. Wir setzen Ihren gefälligen Rückäußerungen gerne entgegen und zeichnen

Hochachtungsvoll
Der Vorsitzende
gez.: Boehm, Generalmajor z. D.

Dieses Zirkular ist auch einer Anzahl freier Gewerkschaften zugegangen. Im folgenden sei die Antwort wiedergegeben, die die Ortsverwaltung des Deutschen Transportarbeiterverbandes dem Herrn Generalmajor z. D. hat zukommen lassen:

Auch wir glauben die allgemeine Weltlage zu erkennen, wie auch die Ereignisse der letzten Monate im besondern, und trotzdem können wir mit unserem beschränkten Untertanenverstand noch immer nicht einsehen, daß die Arbeiterschaft ein solch großes Interesse an Ausbau der deutschen Flotte haben soll. Die Bevölkerung des Deutschen Reiches ist von 1872 bis 1910 um 55 pCt. gewachsen, die Mehrausgabe für Heer und Marine aber um 420 pCt.!! Nicht die Arbeiterschaft, sondern die Panzerplattenfabrikanten und andere Spekulanten haben ein Interesse am Ausbau der Flotte. Im Jahre 1872 erforderten der Militär- und Marineetat, der Pensionfonds und die Reichsschuldenzinsen 303 Millionen Mark, im Jahre 1911 aber unter Hinzurechnung des Kriegsinvalidenfonds 1576 Millionen. Das macht auf den Kopf der Bevölkerung 24 Mk. pro Jahr. Als Patrioten stehen wir auf dem Standpunkte, daß dieses Geld zu wirtschaftlichen Kulturzwecken besser verwandt würde als zur Hebung einer Morbitalur. Wir haben aber auch als Arbeiter gar keine Ursache, den Militarismus zu stärken, mit welchem der „innere Feind“ vernichtet werden soll. Und diesem „inneren Feind“ hat es Deutschland zu verdanken, daß es heute mit die erste Geige auf dem Weltmarkt spielt. Eine recht große Anzahl unserer Mitglieder sind ausgesprochene Sozialdemokraten, denen seinerzeit vom deutschen Bundespräsidenten nachgesagt wurde, sie seien „nicht wert, den Namen Deutsche zu tragen“. Sollen wir da noch einen Pfennig mehr zahlen, als uns durch unsere unsoziale Gesetzgebung abgenommen wird? Hinsichtlich der Sicherung des Friedens stehen wir auf dem Standpunkte, daß internationale Schlichtungsgerichte eine zeltgemäße Forderung sind, und es ist für jeden Vaterlandsfreund traurig, daß wir im Zeitalter der Humanität noch nicht so weit gekommen sind. Vor Ausbruch des Krieges 1870 konnte keine Anleihe aufgenommen werden, weil sie von der bestehenden Klasse nicht gezeichnet

wurde. Als der Krieg gewonnen war, wurde sie dreimal übergezichnet. Die bestehende Klasse beteuert fortwährend ihren Patriotismus, und die Arbeiterschaft soll zahlen. Für diesen Patriotismus bedanken wir uns. Müßten wir aber zur Erreichung eines besseren Lohnes in einen Streit treten, dann will man gegen uns mit den Bajonetten vorgehen.

Diejenige Partei, welche unsere Interessen vertritt, ist die Sozialdemokratie. Wir werden deshalb bei der bevorstehenden Reichstagswahl alles aufbieten, um ihr zum Siege zu verhelfen, wohl wissend, daß wir damit nicht den Prozenpatrioten, aber dem Vaterlande dienen.

Literarisches.

Neues Buch der Jugend. Herausgegeben von Emma Adler. Verlag der Wiener Volksbuchhandlung. Mit reichem Buchschmuck, ganzseitigen Bildern und acht Beilagen auf Kunstdruckpapier. 188 Seiten. — Preis 3,60 K.

Ein Lesebuch für die Arbeiterjugend! Der reiche beglückende Inhalt unserer Weltanschauung wird hier in künstlerisch wertvoller Form dem kindlichen Verständnis zum Bewußtsein gebracht. Die tiefsten Denker und die reifsten Künstler der Gegenwart wollen nun Zwiesprache halten mit dem Arbeiterkind: Graf Tolstoi, Richard Wagner, Malwida von Meysenburg, Emile Verhaeren. Die Klassiker Goethe, Schiller und Lessing, wie die Modernen Gottfried Keller, Theodor Storm und Ferdinand Saar, Arbeiterdichter wie Wenzel Gabel, Alfons Petzold und Josef Schiller, wie die bekannten Säger des Proletariats Karl Henckel und andere, vereinigen sich, um der Jugend die Größe und die Schönheit der proletarischen Kampfideale vor die Augen zu stellen. Viktor Adler spricht mit feurigen Worten von den Aufgaben des Einzelnen; Debel, Liebknecht, Lassalle, alle unsere Kämpfer kommen zu Worte. Ein mächtiger aus Herz der Jugend greifender Chor der Solidariät klingt aus diesem prächtigen, vorbildlichen Buche. Besonderen Wert haben die zahlreichen Reproduktionen, die das Werk enthält, Bilder der größten Maler und Musiker, so das Gemälde von Delacroix „Die Freiheit führt das Volk“, Hofmanns Sonnenuntergang, Payers Nordpolbild, Thompsons Plügergemälde, eine feine Radierung Schabinskys, ein Pastell, das Lassalle veranschaulicht und viele andere Bilder, darunter meisterhafte Federzeichnungen und Schattenskizzen, alles in allem ein Buch, das jedem Arbeiterkind zur Steigerung seiner Lebensfreude und zur Bereicherung seiner Innenwelt zu wünschen ist. Wo das „neue Buch der Jugend“ ausnahmsweise bei den Genossen Parteikolporteurs nicht zu haben sein sollte, da empfiehlt sich die Einföhrung von 3,90 K. in Briefmarken an die Wiener Volksbuchhandlung Wien VI, Gumpendorferstraße 18, worauf sofortige Frankozuföhrung des Buches erfolgt.

Handelspolitik und Sozialdemokratie. Populäre Darstellung der handelspolitischen Streitfragen von Karl Rautsky. Zweite umgearbeitete Auflage. Preis 1 Mk., gebunden 1,50 Mk., Vereinsausgabe 50 Pf. Die erste Auflage dieser Schrift ist seit längerer Zeit vergriffen. Da zu den Aufgaben des neu zu wählenden Reichstags die Regelung der Handelsverträge gehört, hat die Buchhandlung Vorwärts die Neuausgabe noch vor den Reichstagswahlen erscheinen lassen. Alle Genossen, die über die schwierigen Probleme der Handelspolitik Aufklärung suchen, sollten nicht unterlassen, sich diese interessante und populär geschriebene Darstellung anzuschaffen. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Expeditionen und Kolporteurs.

Der Kampf um die Reichsversicherungsordnung. Herausgegeben vom Vorstand der sozialdemokratischen Partei. Verlag: Buchhandlung Vorwärts, Paul Singer G. m. b. H., Berlin SW. 68. Preis gebunden 2 Mk.

Das Buch gibt in übersichtlicher Darstellung ein Bild des Verdens der Reichsversicherungsordnung. Es erwähnt und behandelt die Anträge, die von sozialdemokratischer Seite gestellt wurden und führt gleichzeitig die reaktionäre und arbeitfeindliche Stellungnahme der bürgerlichen Parteien vor Augen.

In der Reichstagswahlagitation wird das Buch gute Dienste leisten. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Handlungsgehilfen, technische Angestellte und Reichstagswahl. Verlag: Buchhandlung Vorwärts, Paul Singer G. m. b. H., Berlin SW. 68. Preis 15 Pf. Eine Broschüre, die den Privatangestellten zeigt, daß ihre Interessen wie die aller Arbeitenden nur durch die Sozialdemokratie wahrgenommen werden. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Die Vernichtung der Sozialdemokratie durch den Geheimrat des Zentralverbandes deutscher Industrieller. Eine Antwort von K. Rautsky. Zweite umgearbeitete Auflage. Verlag: Buchhandlung Vorwärts, Paul Singer G. m. b. H., Berlin SW. 68. Diese Schrift erschien erstmalig im Jahre 1903 als Antwort auf eine Broschüre eines Herrn S. Bürger, die von freisinniger Seite in großen Massen zur Agitation gegen die Sozialdemokratie verbreitet wurde.

Da es die Liberalen auch im gegenwärtigen Wahlkampf nicht verschmähen, die längst widerlegte bürgerliche Broschüre zu verbreiten, erschien eine Neuausgabe der vorliegenden Schrift notwendig. Preis 1 Mk., Vereinsausgabe 20 Pf. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und Expeditionen.

Die Marokkokrise vor dem Reichstage. Verlag: Buchhandlung Vorwärts, Paul Singer G. m. b. H., Berlin SW. 68.

In dieser Broschüre wird einleitend die Gefahr des Imperialismus, wie sie sich besonders im letzten Marokkokonflikt offenbart hat, in knapper und doch überaus klarer und gründlicher Weise geschildert. Daran schließen sich nach dem stenographischen Bericht die Marokkodebatten im Reichstage vom 9., 10. und 11. November, deren Wert vor allem in der Kritik der sozialdemokratischen Redner, dann aber auch in der Rede Weismann Hollwegs gegen Heydebrand liegt. Die Broschüre ist zum Preise von 20 Pf. durch alle Buchhandlungen und Expeditionen zu beziehen.

Führer durch die Reichsversicherungsordnung. Die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung. Im 1. Januar 1912 tritt der Teil der Reichsversicherungsordnung in Kraft, der die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung behandelt. Will der Arbeiter dabei keinen Schaden erleiden, bedarf es eines zuverlässigen Führers, zumal in Betracht kommt, daß die Hinterbliebenenversicherung ganz neu und die Invalidenversicherung in wesentlichen Punkten abgeändert worden ist. Es sei hier nur auf die Beitragsregelung und die Minderleistung der Beiträge verwiesen. Der Führer, den die Buchhandlung Vorwärts, Paul Singer G. m. b. H., für den billigen Preis von 30 Pf. auf den Markt bringt, behandelt in 17 Kapiteln alle wichtigen Punkte in eingehender und doch leicht verständlicher Weise. Da dabei immer die Gesetzesparagrafen genannt werden, erleichtert er zugleich den Gebrauch der N. V.-O., in die er ganz vorzüglich eingeführt. Wie der Verlag weiter ankündigt, werden diesem Führer auch die durch die Kranken- und Unfallversicherung, sowie durch das Verfahren folgen, also durch die Bücher der Reichsversicherungsordnung, die erst später in Kraft treten. Dem gut ausgestatteten Werkchen ist weite Verbreitung zu wünschen. Es ist durch alle Buchhandlungen und Expeditionen zu beziehen.

Nachtrag zum Handbuch für sozialdemokratische Wähler 1912. Herausgegeben vom Vorstand der sozialdemokratischen Partei Deutschlands. Verlag Buchhandlung Vorwärts Paul Singer G. m. b. H. Berlin SW. 68. Preis 50 Pf. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen. Allen Politikern, die das Handbuch für sozialdemokratische Wähler besitzen, wird dieser Nachtrag unentbehrlich sein.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Bekanntmachung:

Der am 16. November 1911 vollzogene und in Nr. 48 des „Courier“ vom 26. November 1911 bekanntgegebene Ausschluß des Kollegen Fröh Schallerl-Duisburg, Spt.-Nr. 250 647, ist zu Unrecht erfolgt und wird hiermit rückgängig gemacht. Der Kollege Fröh Schallerl wird in seine vollen Rechte wieder eingefetzt.

Verloren gegangen ist das Mitgliedsbuch des Kollegen Jos. Hoffkätter in Mühlhausen i. Gf., Spt.-Nr. 283 026, eingetr. 2. 4. 11.

Falls dieses Buch vorgezeigt wird, ist es anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten einzuföhren.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3 Absatz 7 des Verbandsstatuts nachstehend genannte Mitglieder:

- In Bochum: Karl Engelhardt, Spt.-Nr. 227 090.
- In Düsseldorf: Paul Arnold, Spt.-Nr. 224 740.
- In Erfurt: Herm. Schröpfer, Spt.-Nr. 240 163.
- In Korbzburg: Gottlieb Darowski, Spt.-Nr. 296 880; Christian Eggers, Spt.-Nr. 296 930.
- In Verden (Aller): Heinrich Meyer, Spt.-Nr. 316 336.

Mit kollegialem Gruß

Der Verbandsvorstand.

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

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

Verantwortl. Redakteur: Karl Millhahn, Dichtenberg, Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.

Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.

Für die Mitglieder derjenigen Branchen, die zur Legitimation Kontrollkarten verausgaben, machen wir hiermit darauf aufmerksam, daß für das Jahr 1912 dieselbe in grau-grüner Farbe gehalten ist. Die Kontrollkarten werden unter Vorzeigung des Mitgliedsbuches durch die Branchenleitungen, bei den Einkassierern und in den Büros zur Ausgabe gelangen, jedoch müssen die Beiträge für das Jahr 1911 voll bezahlt sein.

Am Sonnabend, den 10. Februar 1912, finden in den nachstehend verzeichneten Lokalen

4 große Wiener Maskenbälle

statt, wozu die Mitglieder sämtlicher Branchen und Distrikte mit ihren Verwandten und Bekannten hiermit freundlichst eingeladen sind.

1. **Brauerei Friedrichshain** (sämtliche Räume) Am Friedrichshain 16-23 (Königstor).
2. **Hohenstaufen-Säle** (2 Säle) Kottbusser Damm 76 (am Hohenstaufen-Platz).
3. **Pharus-Säle**, Berlin N. (Großer und Parterre-Saal) Müllerstr. 142.
4. **Volkshaus**, Charlottenburg (3 Säle) Rosinenstr. 3.

Die Ballmusik wird von besonders stark besetzten, zum Teil Doppelpartien (Zivilberufsmusiker) ausgeführt.

Anfang 9 Uhr.

Entree nur 50 Pfg.

Demaskierung 12 Uhr.

Billets sind bei den Einkassierern, Betriebsvertrauensleuten, Verbandsfunktionären, Zahlstellen und in den verschiedenen Büros des Verbandes zu haben.

Achtung!

Der Verbands-Vorstand hat auch in diesem Jahr dem Wunsch einer großen Anzahl Verbandsmitglieder Rechnung getragen und für das Jahr 1912 einen **Transportarbeiter-Notizkalender** herausgegeben.

Dieser Kalender ist handlich in Taschenformat gehalten und der Inhalt desselben den Wünschen und Bedürfnissen unserer Mitglieder aller Branchen angepaßt. Derselbe ist ein kleines Nachschlagewerk für die bedeutendsten und interessantesten Fragen auf gewerkschaftlichem und politischem Gebiete und ist somit für die Agitations- und Organisationsarbeit von größtem Nutzen.

Der Kalender dürfte auch denjenigen Mitgliedern, welche sich weniger der Agitationsarbeit widmen können, als Ratgeber für alle wichtigen Fragen im Erwerbsleben eines Transportarbeiters dienen und ist infolgedessen jedem Mitgliede dringend zu empfehlen, sich einen solchen recht bald zu beschaffen.

Der Preis beträgt 50 Pfg. für Mitglieder und 60 Pfg. für Nichtmitglieder pro Exemplar.

Erhältlich ist derselbe in allen Verbandsbüros und Arbeitsnachweisen Berlins, Köpenicks und Charlottenburgs, sowie bei den angestellten Kollegen Einkassierern.

Achtung!

Mitglieder aus allen Branchen!

Die Bezirksverwaltung hält sich für verpflichtet, von dieser Stelle aus ganz besonders darauf aufmerksam zu machen, daß in letzterer Zeit eine ganze Anzahl Mitglieder aus den verschiedensten Branchen, welche um Gewährung von Kranken- oder Arbeitslosen-Unterstützung eingekommen sind, deshalb abgewiesen werden mußten, weil die Betreffenden mit ihren Beiträgen über die laut Statut vorgeschriebene Frist im Rückstande waren. Wir richten deshalb an alle Mitglieder das dringende Ersuchen, darauf achten zu wollen, daß ihre Beiträge stets pünktlich entrichtet werden, damit sie ihre erworbenen Rechte am Verbandsverbande nicht verlieren.

Alle Mitglieder, welche krank oder arbeitslos werden, haben das Recht, sich ihre Beiträge während dieser Zeit abstempeln zu lassen, vorausgesetzt, daß dieselben in Krankheitsfällen die hierzu erforderliche Bescheinigung von der Krankenkasse oder vom Arzt beibringen resp. bei Arbeitslosigkeit sich der laut Verbandsstatut (siehe Arbeitslosen-Reglement) vorgeschriebenen Kontrolle unterziehen.

Diese Vorschrift wird vielfach von den Mitgliedern nicht befolgt. Sehr oft kommt es vor, daß in solchen Fällen die Frist von 8 Wochen überschritten wird, so daß die Betreffenden vielfach erst nach 13, 15, ja selbst nach 20 Wochen Beitragsrückstand an ihre Pflichten denken, wo es dann selbstverständlich zu spät ist. Der Wert und die Notwendigkeit der Organisation wird leider dann erst wieder richtig erkannt, wenn die Betreffenden vereinzelt und verlassen dastehen.

Es liegt nach alledem im ureigensten Interesse aller Mitglieder, ihre Pflichten dem Verbandsverbande gegenüber pünktlich zu erfüllen. Aber auch im Interesse einer ordentlichen Buch- und Kassenführung ist die pünktliche Beitragsentrichtung eine unbedingte Notwendigkeit. Wegen

des Jahres- und Massenabschlusses muß jeder mit seinen Beiträgen in Ordnung sein.

Bemerkt sei noch, daß unsere Kollegen Einkassierer sowohl, als auch die Zahlstelleninhaber von uns angewiesen worden sind, von jetzt ab restierende Beiträge über 13 Wochen hinaus nicht mehr anzunehmen. In solchen Fällen sind die betreffenden Mitglieder verpflichtet, sich an die Verwaltung zu wenden, welche über die Annahme der restierenden Beiträge und den event. sonst erforderlichen Anweisungen resp. Vorschriften einen Beschluß herbeizuführen hat.

Desgleichen machen wir darauf aufmerksam, daß jedes Mitglied verpflichtet ist, die Baufondsmarken zu kleben, damit die „Beschaffung des eigenen Heims“ gefördert wird.

Ferner machen wir darauf aufmerksam, daß mit dem Ende des Jahres 1911 ein Teil Mitgliedsbücher voll geworden und zur Umschreibung an das Verbandsbüro einzureichen sind. Wir ersuchen hiermit, die vollen Bücher rechtzeitig abzuliefern, damit in der Zustellung der neuen Mitgliedsbücher eine Verzögerung nicht eintritt.

Gleichzeitig ersuchen wir jedes Mitglied, in seinem Mitgliedsbuch auf der ersten Seite (d. h. der Titelseite) unter der Rubrik „Eigenthändige Unterschrift“ in allen Mitgliedsbüchern, wo dies bisher noch nicht geschehen ist, den Namen und die Branche, in der es tätig ist, eigenhändig einzutragen.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A.: August Werner, Engelufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt 4, 2882 und 4747.

Sektion I.

Handelsarbeiter.

Holzindustrie!

Kollegen Packer, Hausdiener, Kutscher usw. aus Tischlereien, Vergoldereien und Möbelgeschäften Berlins und Umgegend.

Am Donnerstag, den 25. Januar 1912, abends 8 Uhr, im Gewerkschaftshaus, Engelufer 15, Saal 6:

Große Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Jahresbericht der Branchenleitung, 2. Diskussion, 3. Neuwahl der Branchenleitung, 4. Verschiedenes.

Es ist Pflicht jedes einzelnen Kollegen pünktlich zu erscheinen. Mitgliedsbuch ist mitzubringen und am Eingang vorzuzeigen.

Die Branchenleitung.

Packer, Markthelfer, Radfahrer, Boten und jugendliche Arbeiter aus den Buchhandlungen, Verlagsanstalten, Kolportagen und Lesezirkeln!

Am Mittwoch, den 24. Januar, abends 8 Uhr:

Große Bezirks-Versammlung

im Lokal Wiemers, Bülowstr. 58.

Tages-Ordnung: 1. Gewerkschaften und Unternehmer-Verbände, 2. Diskussion, 3. Verschiedenes
Berufskollegen! In Anbetracht der äußerst wichtigen Tagesordnung ist das Erscheinen jedes Einzelnen unbedingt erforderlich. Kein Betrieb darf unvertreten sein! Keiner darf fehlen! Bringt die Unorganisierten mit!

Die Agitationskommission.
J. A.: A. Lege.

Chemikalien-, Drogen-, Seifen-, Parfümerie- und Apothekenbranche!

Kollegen, Hausdiener, Packer, Kutscher etc.

Am Mittwoch, den 31. Januar 1912, abends 8 1/2 Uhr, findet im „Englischen Garten“, Alexanderstraße 27c unsere

Jahres-Branchenversammlung

statt.

Tages-Ordnung: 1. Antrag der letzten Branchen-Versammlung auf Erhebung eines Ortszuschlages für unsere Branche, 2. Jahresbericht der Branchenleitung, 3. Neuwahl der Branchenleitung, 4. Verschiedenes.

Kollegen und Kolleginnen! Da die Versammlung von weitgehender Bedeutung ist, erwarten wir das Erscheinen eines jeden Einzelnen. Mitgliedsbuch legitimiert! Wer länger als 8 Wochen mit seinen Beiträgen im Rückstande ist, hat keinen Zutritt.

Die Branchenleitung.
J. A.: Paul Pinnecke.

Hausdiener und Kutscher aus den Wäsche-Verleih-Geschäften Berlins.

Am Donnerstag, den 25. Januar 1912, abends 8 Uhr findet im „Gewerkschaftshaus“, Engelufer 15, Saal 1, unsere

Branchen-Versammlung

statt.

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Branchenleitung und Schlichtungskommission, 2. Diskussion, 3. Neuwahl der Branchenleitung und Schlichtungskommission, 4. Verschiedenes.

Kollegen! Erscheint in Massen zu dieser Versammlung!

Die Branchenleitung.
J. A.: W. Niecke.

Vertrauensleute Textilbranche.

Am Dienstag, den 30. Januar, abends 8 Uhr, findet in den Mustervälen, Kaiser Wilhelmstr. 18m, Hof links, eine

Sitzung sämtlicher Vertrauensmänner obiger Branche statt.

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Branchenleitung und Vorschläge zur Neuwahl derselben, 2. Ausgabe der neuen Vertrauensmännerkarten, 3. Branchenangelegenheiten.

Das bestimmte Erscheinen aller Funktionäre erwartet

Die Branchenleitung.

Glas-, Porzellan- und Beleuchtungsbranche!
Kollegen, Packer, Hausdiener Kutscher etc.
Am **Mittwoch**, den 7. Februar 1912, abends
8 1/2 Uhr, findet in den „Mittlerfäden“, Mitterstr. 75 unsere
Jahres-Branchenversammlung
statt.

Tages-Ordnung: 1. Antrag der Vertrauensleute, Erhebung eines Disziplinarschlages für unsere Branche. 2. Jahresbericht der Branchenleitung. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Verschiedenes.
Kolleginnen und Kollegen! In Anbetracht der sehr wichtigen Tagesordnung, erwarten wir Massenbesuch. Mitgliedsbuch legitimiert! Wer länger als 8 Wochen mit seinen Beiträgen im Rückstande ist, hat keinen Zutritt.
Die Branchenleitung.
F. U.: Paul Kohnschmidt.

Automaten-Kassierer und Füller!

Am **Dienstag**, den 6. Februar 1912, abends 10 Uhr, findet im Lokale von **H. Haberland**, Linienstr. 73 (am Rosenthaler Tor) eine

Verammlung

aller Automaten-Kassierer und Füller Berlins statt.
Die Kollegen der Firmen Vff.-Ges. für autom. Verkauf, Webr. Stollwerk und Hartwig & Vogel werden gebeten, vollständig zu erscheinen.
Die Branchenleitung.

Einkassierer, Kassenboten und Hilfsarbeiter aus den Abzahlungs-, Nähmaschinen-, Automaten- und Versicherungs-Geschäften.

Am **Donnerstag**, den 8. Februar 1912, abends 8 1/2 Uhr findet im Lokale von **H. Haberland**, Linienstr. 73 (am Rosenthaler Tor) unsere

Jahres-Branchen-Versammlung

statt, wozu wir die Kollegenschaft hiermit einladen.
Tages-Ordnung: 1. Bericht der Branchenleitung. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Ausgabe der Sammellisten zum Märzfranz. 5. Bericht vom Lichtbilder-Vortrag. 6. Ausgabe und Abstempelung der Kontrollkarten für 1912. 7. Verbandsangelegenheiten.
Die wichtige Tagesordnung erfordert das Erscheinen aller Kollegen. Die Kontrollkarte wird nur gegen Vorlegung des Mitgliedsbuches ausgestellt und müssen die Beiträge für 1911 bezahlt sein.
Die Branchenleitung.
F. U.: Friedrich Lutow.

Fahrschüler, Portiers!

Am **Mittwoch**, den 7. Februar 1912, abends 8 1/2 Uhr, im **Arbeitsnachweis**, Alte Leipzigerstr. 1:

Branchen-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Erstattung des Jahresberichts. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Verschiedenes.
Mitgliedsbuch ist am Eingang vorzuzeigen. Wer länger als 10 Wochen mit seinen Beiträgen zurück ist, hat keinen Zutritt.
Kollegen! In Anbetracht dieser sehr wichtigen Tagesordnung muß es Ehrenpflicht eines jeden Kollegen sein, zu erscheinen. Die säumigen Kollegen werden ganz besonders gebeten, sich auch mal sehen zu lassen.
Die Branchenleitung.

Sektion II.

Transportarbeiter.

**Branchenberater,
Branchenleiter, Betriebs-Vertrauensleute!**

Ein jeder Funktionär der Sektion II muß es als seine vornehmste Aufgabe betrachten, für den Ausbau des Verbandes nach Innen und Außen Sorge zu tragen. Die Branchenleitungen haben darauf zu achten, daß die Vertrauensmänner-Büsten stets in Ordnung gehalten werden und weiter dafür zu sorgen, daß Betriebsvertrauensleute, welche aus ihren Ämtern ausscheiden, sofort durch andere ersetzt werden. Kein Betrieb darf ohne einen Vertrauensmann sein! Den Betriebs-Vertrauensleuten erwirbt die Pflicht, für die Ausbreitung und Aufrechterhaltung der Organisation unter seinen Arbeitkameraden im Betriebe Sorge zu tragen; außerdem müssen die Vertrauensleute die für sie zuständigen Branchensitzungen unbedingt besuchen und ferner ihre Branchenleiter und Branchenberater über Mißstände und sonstige Vorkommnisse die auf das Arbeitsverhältnis Bezug haben, in Kenntnis setzen.
Die Sektion II. U. t h e b.

Kellarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Grossdestillationen, Wein- u. Bierversandgeschäften, wie den Mineralwasser- u. Essigfabriken Berlins u. Umg.

Am **Donnerstag**, den 1. Februar 1912, abends 8 1/2 Uhr, im „Arbeitsnachweis“, Alte Leipzigerstr. 1.

Allgemeine Funktionär-Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vorbereitungen zwecks Erledigung der Tages-Ordnung der nächsten Monatsversammlung. 2. Anträge. 3. Geschäftliches.

Am **Mittwoch**, den 7. Februar 1912, abends 8 1/2 Uhr, im „Arbeitsnachweis“, Alte Leipzigerstr. 1.

Große Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Jahresbericht. 2. Bericht des Kassierers. 3. Neuwahl der Branchenleitung und des Kassierers. 4. Anträge. 5. Geschäftliches, Aufnahme neuer Mitglieder und Ausgabe der neuen Kontrollkarten.
Kollegen! Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tagesordnung erwarten wir einen besonders guten Besuch der

beiden Versammlungen. Die Mitgliedsbücher sind mitzubringen und den mit der Buchkontrolle beauftragten Kollegen vorzuzeigen. Gleichzeitig diene noch zur Kenntnissnahme, daß unsere Januar-Versammlung ausfällt.
Die Branchenleitung.

Gewerbegerichtswahl in Rixdorf.

Achtung! Verbandsmitglieder aller Branchen!
Am **Sonntag**, den 4. Februar, findet die **Wahl der Arbeitnehmerbestitzer zum Gewerbegericht** von Rixdorf statt. Wir ersuchen dringend, daß unsere Mitglieder bei dieser Wahl ihre Pflicht erfüllen und vollständig an derselben durch Abgabe ihrer Stimme für die Kandidaten der freien Gewerkschaften sich beteiligen.
Die nähere Bekanntmachung über diese Wahl erfolgt durch die Tagesblätter und durch Flugblätter.
Die Distriktskommission.

Leitergerüstbauer.

laut Beschluß unserer letzten Versammlung, findet wegen der Reichstagswahltagstation unsere nächste Versammlung erst am 11. Februar 1912 statt.
Ferner hat die letzte Versammlung beschlossen, soweit nicht dringende Arbeiten vorliegen, die Arbeit am 12. Januar (Wahltag) ruhen zu lassen.
Alle Kollegen! welche nicht arbeiten, haben sich an diesem Tage an der Wahlarbeit zu beteiligen.
Die Branchenleitung.

Kollegen Kutscher, Mitfahrer, Stalleute und Arbeiter aus den Bau- und Arbeitsfuhrwerksbetrieben Gross-Berlins.

Nach der Reichstagswahl wird die Agitation unter den Bau- und Arbeitsfuhrwerkern mit ganz besonderem Eifer betrieben werden, denn, Kollegen, das Frühjahr kommt heran und dann sollen die Lohn- und Arbeitsbedingungen verbessert werden. Dies kann aber nur geschehen, wenn eine starke Organisation und in jedem Betrieb zwei Vertrauensmänner vorhanden sind.
Kollegen! Unsere Parole muß im neuen Jahr sein: **Vorwärts, agitiert und organisiert**, damit der Verband so gestärkt wird, daß wir nun endlich mal geregelte Lohn- und Arbeitsverhältnisse schaffen.
Mit kollegialem Gruß **Otto Franke.**

Vertrauensmänner aus sämtlichen Brauereien Gross-Berlins!

Am **Donnerstag**, den 25. Januar 1912, abends pünktlich 7 Uhr, im **Gewerkschaftshaus**, Saal 3, Engel-Ufer 14-15

Vertrauensmänner-Sitzung

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Branchenleitung. 2. Vorschläge für die Neuwahl der Branchenleitung. 3. Mitteilungen.
Die Branchenleitung.

Bretterträger, Kutscher, Platzarbeiter von den Holzplätzen Gross-Berlins.

Wegen der Reichstagswahlen fällt die Mitglieder-Versammlung im Januar aus. — **Nächste Mitglieder-Versammlung am Sonntag**, den 18. Februar 1912, im „**Königstötischen Kasino**“, Holzmarktstraße.

Abteilungs-Versammlungen

- finden statt:
1. **Abteilung, Charlottenburg**, am **Mittwoch**, den 17. Januar, abends 6 Uhr, bei **Kant**, Tegelerweg.
 2. **Abteilung, Wilmersdorf**, am **Freitag**, den 19. Januar, abends 6 Uhr, bei **Riffke**, Gasteinerstr. 6.
 3. **Abteilung, Schöneberg**, am **Montag**, den 22. Januar, abends 6 Uhr, bei **Neubauer**, Ebertstr. 35.
 4. **Abteilung, Britz**, am **Dienstag**, den 23. Januar, abends 6 Uhr, bei **Schulz**, Glajowstr. Ecke Walthersstr.
 5. **Abteilung, Rixdorf**, am **Mittwoch**, den 24. Januar, abends 6 Uhr, bei **Fiederhard**, Woppsstr. 4.
 6. **Abteilung, Treptow**, am **Donnerstag**, den 25. Januar, abends 6 Uhr, bei **Bogt**, Klefholzstr. 35.
 7. **Abteilung, Lichtenberg**, am **Montag**, den 29. Januar, abends 6 Uhr, bei **Blum**, Frankfurter Chaussee 118.
 8. **Abteilung, Weissensee**, am **Dienstag**, den 30. Januar, abends 6 Uhr, bei **David Köhler**, Greifswalderstraße 80.
 9. **Abteilung, Wedding**, am **Mittwoch**, den 31. Januar, abends 6 Uhr, bei **Grabow**, Müllerstr. 62.
 10. **Abteilung, Reinickendorf**, am **Donnerstag**, den 1. Februar, abends 6 Uhr, bei **Globig**, Kolonnenstraße 15.

In allen Versammlungen **Tages-Ordnung:**
1. Neuwahl eines Abteilungsleiters und Stellvertreters.
2. Erziehung von Betriebsvertrauensleuten. 3. Aufstellung der Delegierten zur örtlichen General-Versammlung für 1912. 4. Verschiedenes.
In allen Versammlungen dient das Mitgliedsbuch als Legitimation. Ohne Buch kein Zutritt.
Die Branchenleitung. F. U.: Otto Kiebe.

Mitglieder aus sämtlichen Jungbier-Brauereien Berlins und Umgegend.

Am **Freitag**, den 19. Januar 1912, abends 8 Uhr im **Gewerkschaftshaus**, Engel-Ufer 15, linker Seitenflg. 3 Tr., Arbeitsnachweis.

Mitglieder-Versammlung

Tages-Ordnung: Die Lage der Kollegen Jungbierfahrer unter besonderer Berücksichtigung des bestehenden Tarifes. 2. Diskussion. 3. Mitteilungen.
Kollegen! Bei der für jeden hier in Betracht kommenden außerordentlich wichtigen Tagesordnung ist das Erscheinen jedes einzelnen, auch der uns noch fernstehenden Kollegen als Ehrensache zu betrachten.
Die Branchenleitung. F. U.: G. Misch.

.....

An alle Mitglieder sämtlicher Branchen aus dem Distrikt Rixdorf, Britz, Treptow und Umgegend.

Am **Sonabend**, den 3. Februar 1912, abends 9 Uhr, in **Goppes Festsaal** (Inh. Bartsch), Rixdorf, Hermann-Straße 49,

Großer Wiener Masken-Ball

Die Ballmusik wird von einem stark besetzten Orchester ausgeführt.

Um 12 Uhr: **Demaskierung.**
Für interessante Unterhaltung ist bestens Sorge getragen.
Billet 50 Pfennig.

Alle Kollegen, Kolleginnen, Freunde und Bekannte des Verbandes sind auf das freundlichste eingeladen.

Die Distrikts-Agitationskommission.

Billets sind zu haben bei den Einkassierern **Karl Heuser**, Falkstr. 11, **Meier**, Banierstr. 61, **Wolter**, Sander 7; außerdem bei den Kollegen **Otto Franke**, Weissestr. 11, **Ernst Schade**, Kaiser Friedrichstr. 66; in der Zahlstelle bei **Lange**, Richardstr. 112, bei **Gollert**, Steinhilberstr. 93 und den Betriebs-Vertrauensleuten zu haben.

.....

Sektion IV.

Geschäfts- und Privatchauffeure.

Am **Mittwoch**, den 7. Februar 1912, abends 8 1/2 Uhr, findet im „**Englischen Garten**“, Alexanderstraße 27 c, unsere

Mitglieder-Versammlung

statt. — **Tages-Ordnung:** 1. Unsere Lohnbewegungen im Jahre 1911. 2. Berichterstattung über die Tätigkeit der Branchenleitung. 3. Vorschläge für die Branchenleitung und Neuwahl derselben. 4. Verschiedenes.
Einen zahlreichen Besuch erwartet
Die Branchenleitung.

Zentrale Kranken- und Sterbe-Kasse der Kutscher und verw. Berufsgenossen (E. H.-K. 82) zu Berlin.

Allen Kassenmitgliedern zur Nachricht, daß die nach § 18 unseres Statuts abzuhaltende

General-Versammlung

am **Mittwoch**, den 31. Januar cr., abds. 8 1/2 Uhr, im **Restaurant P. Noack**, Stralauer Brücke 2 a stattfindet, zu welcher sämtliche Mitglieder hiermit eingeladen werden.

Tages-Ordnung: 1. Jährlicher Kassenbericht, Bericht der Revision-Kommission und Decharge-Erteilung. 2. Verschiedenes.
Der Eintritt ist nur gegen Vorzeigung des gültigen Mitgliedsbuches gestattet.

Der Kassen-Vorstand.
F. U.: **Paul Borrmann**, Rentant, Grüner Weg 3.

Berliner Lokales.

Berlin in photographischer Apparat in schwarzem Glat in gelber Autodrohse. Fahrt Schleißer Bahnhof-Halleisches Tor; abzugeben gegen Belohnung bei **Kreger**, Schöneberg, Heurigtstr. 45.

.....

Distrikt 9.
Charlottenburg, Wilmersdorf, Halensee, Schmargendorf.

Arbeitskutscher und Stalleute!

Am **Sonntag**, den 28. Januar 1912, findet für die Kollegen aus den Vertrieben von **Friedenau, Wilmersdorf, Schmargendorf** bei **Fischer**, Daulacherstr., für die Kollegen aus den Betrieben **Moabit und Charlottenburg** im „**Volkshaus**“, Charlottenburg, Rosinenstr. 3 (Stehbierhalle)

Zwei sehr wichtige Versammlungen

statt. — **Tages-Ordnung:** 1. Mehr Lohn, mehr Brot. 2. Diskussion.

Am **Montag**, den 5. Februar 1912, abends 8 1/2 Uhr, findet im kleinen Saal im „**Volkshaus**“, Rosinenstr. 3, unsere

Mitglieder-Versammlung

statt. — **Tages-Ordnung:** 1. Bericht der Distriktsleitung über die Tätigkeit 1911. 2. Neuwahl derselben für das Jahr 1912. 3. Wahl von drei Delegierten zur Charlottenburger Gewerkschaftskommission. 4. Wahl von zwei Delegierten zum Volksauswahlschuß. 5. Wahl eines Beisitzers zur Bezirksleitung Groß-Berlin. 6. Verschiedenes.
Mitgliedsbuch ist mitzubringen und am Eingang vorzuzeigen.

Um dringendes Erscheinen aller Kollegen ersucht
Die Distriktsleitung. F. U.: Max Bernhardt.

Verantwortlicher Redakteur: **Franz Kettig**, Berlin. Verlagsgesellschaft „**Courier**“, G. m. b. H. Druck: **Mauter u. Dimmig**, Berlin, Adalbertstr. 37.