

SOUMIER

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. franko geg. franko 1,50 Mk.
 Der Courier ist in die Postzustellungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Platz 21.
 Telefon: Amt Moritzplatz, 950 und 11 864.
 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 Resonanzen an die Schriftleitung.

Nr. 15.

Berlin, den 14. April 1912.

16. Jahrg.

Gewinne, Löhne und Unfälle im Transportgewerbe.

Bei Gelegenheit der Etatsberatungen im Reichstage konstatierte der Verbandsvorsitzende Schumann, an der Hand reichhaltigen Materials die schlechte Entlohnung im Transportgewerbe. Sie steht in scharfem Widerspruch zu der guten wirtschaftlichen Konjunktur, deren sich besonders das Schiffahrtsgewerbe erfreut. Der Aufstieg datiert schon ein paar Jahre zurück. Die Dividendenanschlüsse der Aktiengesellschaften sind dafür der untrügliche Maßstab, untrüglich deshalb, weil trotz reichlicher Abschreibungen und Fondsanhebungen erhöhte Gewinnverteilungen möglich waren. Die bis Ende des letzten Jahres veröffentlichten Bilanzen von 427 Verkehrsgesellschaften mit einem Kapitale von 1 608 323 000 Mk. ergeben eine Durchschnittsdividende von 5 pCt. gegen nur 4,2 pCt. von denselben Gesellschaften im Jahre vorher. In den Ergebnissen der Gesellschaften, die mit dem 1. Januar abschließen, kommt die gebesserte Lage noch einbringlicher zum Vorschein. Das gilt speziell von der Schiffahrt. Eine Zusammenstellung der Dividenden von großen Unternehmen, die in den letzten 5 Jahren verteilt wurden, ergibt folgendes Bild:

	1907	1908	1909	1910	1911
Schiffahrtsgesellschaften:					
Argo, Bremen	4	0	4 1/2	6	7
Dtsch. Austr. Dampfsch.	8	7	7	9	11
Sapag	6	0	6	8	9
Hansa	8	6	10	10	15
Nordd. Lloyd	4 1/2	0	0	3	5
Klein- u. Straßenbahn- gesellschaften:					
Machener Kleinbahn	7	7	7 1/2	7 1/2	8
Münchener Kreisbahn	0	2	1 1/2	4 1/2	4 1/2
Hochim-Gelsenkirchener	6	6	6	6 1/2	7 1/2
Dresdener Electr.-Bahn	6	6	6 1/2	6 1/2	6 1/2
Danziger	6 1/2	6 1/2	6 1/2	6 1/2	7
Gr. Berl. Straßenb.	8	8 1/4	8 1/4	8 1/2	8 3/4
Hamburg. Straßenb.	10	10	10	10	10
Magdeburg. Straßenb.	8 1/2	8 1/2	8 1/2	8 1/2	9
Potsdamer Straßenbahn	8 1/2	8 1/2	8 1/2	9 1/2	9 1/2
Stettiner Straßenbahn	7 1/2	7 1/2	7 1/2	8	8

Das sind jedenfalls für die Aktionäre ganz erfreuliche Resultate. Stellt man die Ergebnisse der Argos, Levantelinie, des Lloyd und der Sapag zusammen, dann resultieren für 1910 bei rund 48 Millionen Mk. für Abschreibungen 8 1/2 Millionen Mk. Bruttogewinn und für 1911 bei rund 50 1/2 Millionen Mk. Abschreibungen 9 0 Millionen Mk. Bruttogewinn. Die finanziellen Ergebnisse des letzten Jahres sind der Ausdruck einer über die Dividendenanschlüsse hinausgehenden Gewinnsteigerung. Man hat durch reichliche Rückstellungen schon für die Zukunft vorgesorgt. Dabei haben sich im allgemeinen die Aussichten gebessert. Da ist zunächst die Entspannung der wirtschaftlichen Lage zu erwähnen. Die Verständigung unter den Schiffahrtsgesellschaften, die sich teils auf die Frachtfäße, teils auf die Routenführung erstreckt, ist ein weiteres Moment, das für die Zukunft eine gute Rentabilität gewährleistet. Von der größten Bedeutung jedoch ist die allgemeine Wirtschaftslage. Mit der fortschreitenden Güterproduktion muß sich naturgemäß auch das ganze Verkehrsgewerbe heben.

Als Regel des Verkehrs kann man die Betriebsmaßnahmen der Eisenbahnen und die Außenhandelsziffern werten. Und da zeigt sich, daß die Einnahmen der deutschen Bahnen aus dem Güterverkehr in den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres 307 Millionen Mk. betragen gegen nur 274 Millionen Mk. in der gleichen Zeit des Vorjahres. In denselben Zeitabschnitt ist die deutsche Ausfuhr von 91 Millionen Doppelzentnern auf 100 Millionen Doppelzentner und die Einfuhr von 86,6 Millionen Doppelzentnern auf ebenfalls 100 Millionen Doppelzentner gestiegen. Diese Zahlen geben die Gewißheit, daß für die Verkehrsgesellschaften das laufende Jahr eines der glänzendsten Gewinnergebnisse werden wird, denn die Verkehrssteigerung wirkt unfehlbar auch als Hebel der Frachtraten!

Schon die meisten Geschäftsberichte weisen mit einer zu verstehenden gewissen Reserve auf die große Hoffnungen auslösende Entwicklung der Frachtraten

hin. Die Bergarbeiterstreiks haben zuvörderst allerdings eine geringe Störung im Verkehr und eine Verteuerung der Brennstoffe gebracht. Die letztere ist in ihrem Ueberschwang natürlich nur eine vorübergehende Erscheinung. Insgesamt wird sie die Verkehrsgesellschaften nicht sonderlich belasten. Von andauernder Wirkung dagegen werden die aus den Vorgängen resultierenden Folgen für das Transportgewerbe, speziell für die Schiffahrtsgesellschaften sein. Die Verteuerung der Kohlen hat auch die Frachtraten weiter gehoben, und nach Beendigung des Kohlenarbeiterstreiks stellt sich ein so kolossaler Begehr nach Lageräumen heraus, daß von einer Abdrückung der hohen Frachtfäße sicher nicht die Rede sein wird. Schließlich nimmt auch der Passagierverkehr wieder stark zu.

So sieht man ein Gesamtbild, das in seiner Freundlichkeit kaum etwas zu wünschen übrig läßt. Erklärlich ist daher, daß die Wörse, soweit Transportwerke in Frage kommen, eine außerordentlich rosige Stimmung erkennen läßt. Eine Bestimmung als Ausflus der Kohlenarbeiterbewegung und einige dunkle Wölkchen, die kürzlich wieder mal am politischen Firmament aufzutauchen, ist schon wieder geschwunden. Optimismus und hochgespannte Dividendenwartungen sind die Signatur auf der ganzen Linie. Der direkte Beweis dafür liegt in der Kurvenentwicklung, die wir in der nachfolgenden Tabelle veranschaulichen. Es notierte:

	Ende Sept. 1910	Ende Nov. 1911	13. März 1911	25. März 1911
Lloyd	93,—	102,—	103,87	104,50
Hansa	178,75	193,62	214,50	217,86
Sapag	127,12	137,37	139,87	141,25

Die ansteigende Bewegung läßt genugsam erkennen, daß man auf weitere günstige Entwicklung rechnet. Zu demselben Urteil zwingen die Vorbereitungen zur Vergrößerung des Schiffsparks. Noch niemals hatten die Werften einen so hohen Auftragsbestand gebucht als zur Zeit. Ende des Jahres z. B. waren allein für Rechnung Hamburger Reedereien 51 Dampfer mit 413 040 Tonnen Raumgehalt vergeben worden. Der nächstgrößte Bestand war 1906 mit 37 Dampfern und 226 050 Tonnen Raumgehalt zu verzeichnen. Es ist gar nicht daran zu zweifeln, daß dem Verkehrsgewerbe aus einer bisher kaum erlebten Hochkonjunktur eine selten große Ernte winkt. Wie aber sieht es nun mit den Arbeitsverhältnissen?

Soweit die berufsgenossenschaftlichen Nachweise erkennen lassen, war die bisherige Lohnentwicklung im Verkehrsgewerbe durchaus nicht befriedigend. Vorweg mag bemerkt werden, daß die Nachweise die absoluten Löhne zwar nicht ganz genau, abgesehen von der Seebereitschaftsgenossenschaft, aber doch ziemlich richtig angeben. Auf jeden Fall aber zeigen sie in ihrer Vergleichung sehr genau die Entwicklung an. Und eine vergleichende Uebersicht läßt erkennen, daß im Transportgewerbe die Löhne vielfach nicht nur sehr niedrig sind, sondern auch in ihrem Aufstieg hinter dem Durchschnitt aller gewerblichen Berufsgenossenschaften zurückbleiben, teilweise sogar gegenüber 1907 eine Lohnentwicklung eingetreten ist. Bei Würdigung nachfolgender Tabelle muß noch berücksichtigt werden, daß in der Ziffer für alle gewerblichen Berufsgenossenschaften auch die Löhne für die unter aller Kritik niedrigen der Textilarbeiter, Papierarbeiter, Arbeiter in den Zuckerraffinerien, Tabakarbeiter und Fleischergehilfen enthalten sind, was naturgemäß den Durchschnittslohn stark herabdrückt. Hier nur ein Uebersicht über die Löhne der Verkehrsarbeiter im Vergleich mit dem Gesamtdurchschnitt. Es betrug der Jahresdurchschnittslohn pro Vollarbeiter:

	Zahl der Vollarbeiter	1907	1910	Zu- od. Abnahme des Durchschnittslohnes
Durchschnitt aller gewerbli. B.-G.	8 291 936	1069	1108	+ 39
See-B.-G.	74 611	1006	1047	+ 41
Elbschiff.-B.-G.	19 826	1194	1191	- 3
Dtsch. Binnenschiff.-B.-G.	16 505	879	891	+ 12

	Zahl der Vollarbeiter	1907	1910	Zu- od. Abnahme des Durchschnittslohnes
Westb. Binnenschiff.-B.-G.	21 550	984	1089	+ 105
Fuhrwerks-B.-G.	100 999	957	977	+ 20
Lager-B.-G.	399 371	1035	1069	+ 34
Straßen- u. Kleinbahn-B.-G.	77 712	1222	1304	+ 82
Privatbahn-B.-G.	19 910	1115	1078	- 37

Ein Vollarbeiter ist eine errechnete Größe, die sich ergibt, indem man für je 300 geleistete Arbeitsschichten, die natürlich nicht in allen Berufen gleich groß sind, einen Arbeiter einstellt. Die Rechnungsart schaltet die Differenz aus, die durch die fogen. Saisonarbeit und andere Betriebsstörungen entstehen. Der Jahreslohn ist der mit 300 multiplizierte effektive Tagesdurchschnittslohn, der in dem betreffenden Berufe erzielt worden ist.

Nur die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft und die Straßen- und Kleinbahn-B.-G. haben für das letztere Jahr einen höheren Jahreslohn ausgewiesen, als wie sich für alle in gewerblichen Berufsgenossenschaften Versicherten ergibt. Bei der letzteren und der Westdeutschen Binnenschiffahrts-B.-G. ergibt sich im Vergleich mit 1907 eine den Gesamtdurchschnitt übersteigende Lohnsteigerung. Dagegen ist bei den von der Elbschiffahrts-B.-G. und den Privatbahnen Versicherten sogar noch eine Lohnverminderung eingetreten. Berücksichtigt man die mittlerweile eingetretene Verteuerung der Lebenshaltung, dann kann für alle im Transportgewerbe versicherten Personen, höchstens abgesehen von den beiden Berufsgenossenschaften mit den erheblichsten Lohnsteigerungen, eine Verschlechterung der Lebensführung konstatiert werden, die bei einer großen Zahl der betreffenden Arbeiter sogar als sehr bedeutend angesprochen werden muß. Daß da eine Aufbesserung der Einkommen dringend geboten ist, bedarf wahrlich keines weiteren Beweises mehr. Ganz besonders dann nicht, wenn man die schon nachgewiesenen günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse für das gesamte Transportgewerbe mit in den Kreis der Betrachtungen zieht.

Zwar nicht mit den Löhnen, wohl aber mit den Unfällen nimmt das Transportgewerbe in der berufsgenossenschaftlichen Statistik eine erste Stelle ein. Darüber unterrichtet die nachstehende Aufstellung. Sie enthält die Zahl aller Unfälle und dazu, in Klammern darunter gesetzt, die pro 1000 Vollarbeiter ermittelte Verhältniszahl:

	Zahl aller Unfälle	1907	1910	Entschädigungspflichtige Unfälle	1907	1910
Bei allen gewerbli. B.-G. zusammen	449 903	484 097	71 227	69 311	(9,48)	(8,36)
See-B.-G.	3 846	3 397	461	421	(45,89)	(42,53)
Elbschiff.-B.-G.	1 182	1 728	354	310	(88,52)	(87,16)
Dtsch. Binnenschiff.-B.-G.	873	936	168	155	(52,53)	(56,21)
Westb. Binnenschiff.-B.-G.	1 131	1 261	274	326	(53,84)	(58,52)
Fuhrwerks-B.-G.	7 732	7 801	2 193	1 957	(85,11)	(77,24)
Lager-B.-G.	19 661	21 433	3 562	3 274	(67,51)	(53,67)
Straßen- u. Kleinbahn-B.-G.	4 574	4 745	481	469	(70,82)	(61,06)
Privatbahn-B.-G.	1 960	1 300	170	104	(75,73)	(65,29)

Im allgemeinen hat die Zahl der Unfälle pro 1000 Versicherte nachgelassen, bei der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft jedoch ist sie gestiegen. Hier hapert es demnach ganz gewaltig mit der Unfallverhütung. Erfreulich hoch ist die Unfallhäufigkeit in der Elbschiffahrt, bezugleich auch immer noch in den Fuhrwerksbetrieben. Hier ragen auch die entschädigungspflichtigen Unfälle weit über den Durchschnitt hinaus. Die Abnahme der entschädigungspflichtigen Unfälle ist

im wesentlichen nur scheinbar, sie resultiert aus der berichtigten Mente...

Mit welchem Eifer die Unternehmer die Unfall-entfährdung bekämpfen, ist ja bekannt. Die berühmte Formel, nach der man selbst bei erheblichen Verletzungen die Renten entzieht...

Sobald bereitet der Herr Professor den Hüttenmännern noch einen Hochgenuss durch Ausfälle auf die Entartung der Arbeiterorganisationen.

Terrorismus würden gepredigt. Man huldige der Methode des „langsam und künftigen Arbeitens“...

Das bei solchen Tendenzen und Ansichten ohne den Druck der Gewerkschaften der Arbeiterschutzes ein Stiefkind bliebe, liegt auf der Hand.

Die hohe Unfallgefahrlichkeit im Transportgewerbe ist übrigens auch eine nicht belanglose Begründung für eine bessere Entlohnung.

Im Jahresbericht des Hafenbetriebsvereins in Hamburg (e. V.) über das Jahr 1911.

Früher als sonst erschien in diesem Jahr der Bericht des Hafenbetriebsvereins, der arbeiterselbstlichen Scharfmacherorganisation...

Der Verlauf der Zustände in Großbritannien, die eine Zeit lang das gesamte Wirtschaftsleben dieses Landes erschütterten, birgt auch für die festländischen Arbeitgeber manche Lehre.

empfindet und sie von hier aus auf Produktion und Handel hinüberwirkt.

Die Erfahrungen, die man in England mit Organisationen gemacht hat, die als friedlich und gerecht galten, aber nach den Gesetzen nicht verantwortlich sind...

Wenn schon vor den Arbeiterunruhen in England diese Gesetzesvorschläge an die Öffentlichkeit traten, so sind die Erfahrungen, die man seither gemacht hat...

Die mit dieser Frage im engsten Zusammenhang stehende Angelegenheit der gesetzlichen Gewährleistung der Arbeitswilligen hat im vergangenen Jahre die gewerblichen Verbände lebhaft beschäftigt...

Sehr verdienstlich ist auch, daß die Hamburger Bürgerschaft der Anregung, einen staatlichen Zwangsarbeitnachweis zu schaffen keine Folge gegeben hat...

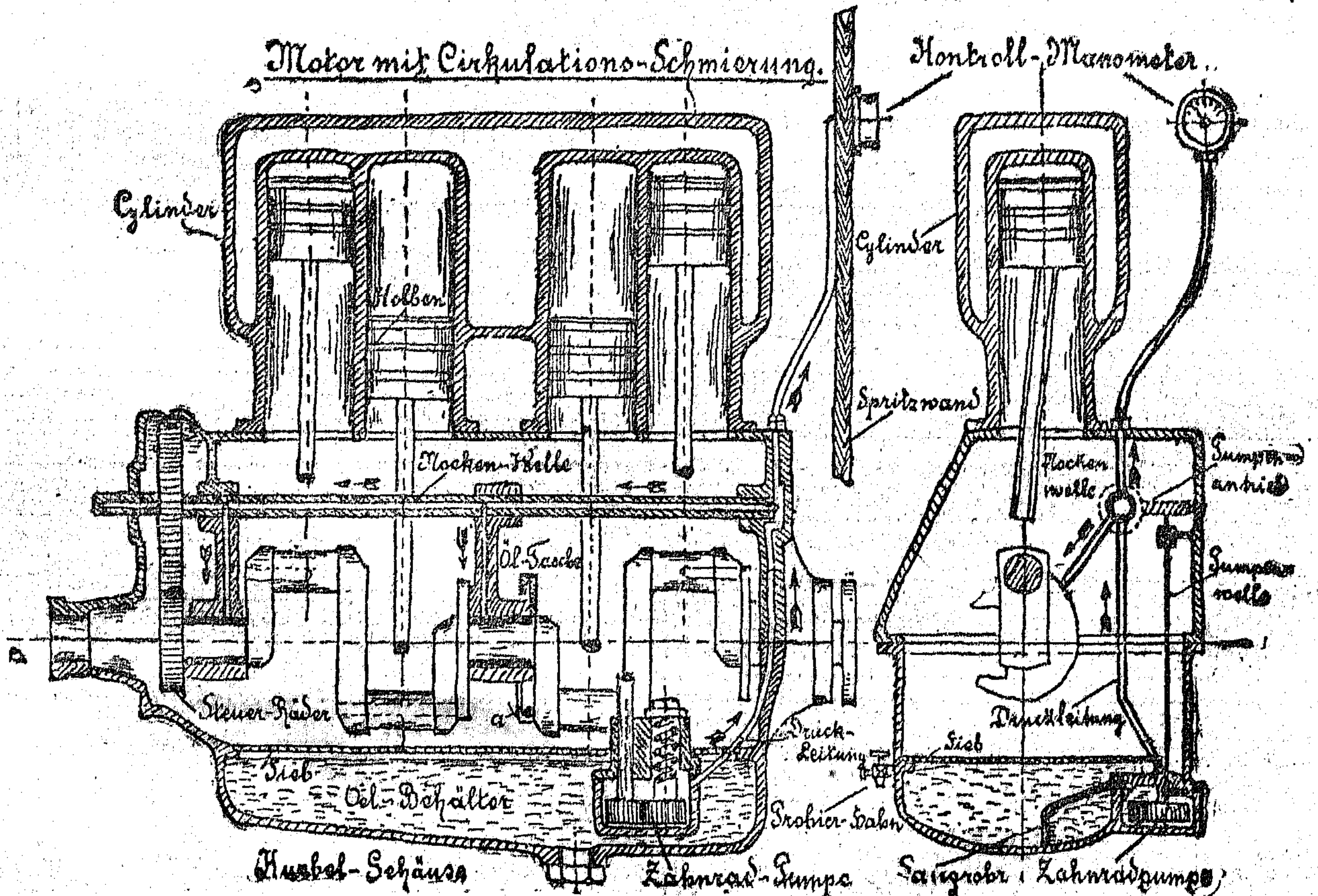
Sogenannte liberale Zeitungen erheben augenblicklich ein wildes Geschrei über die Absicht der bayerischen Zentrumregierung, das Jesuitengesetz so „auszulegen“...

Schmierzurrichtungen bei Automotoren.

III.

Am Schluß des vorhergehenden Teils dieses Aufsatzes wurde hervorgehoben, daß die bei der Tauchschmierung übliche Kontrolle durch eine Tropfstelle technisch als unvollkommen bezeichnet werden muß.

hin vergeht aber eine gewisse Zeit bis tatsächlich an der Tropfstelle ein Öltröpfchen erscheint; wird andererseits der Motor abgestellt, so hört damit nicht sofort der Druck im Ölbehälter auf und das Öl wird noch geraume Zeit aus dem Tropfapparat fließen.



Ölbehälter mit Öl bis zur vorschrittmäßigen Höhe füllt, beziehungsweise sich mit Hilfe der Kontrollöhne sich davon überzeugt, ob der Ölspiegel die richtige Höhe hat.

fleht eine tiefe Wahrheit in diesem Wort, ist der Zweck edel, dann heilig er das Mittel — wenn auch nicht alle. Wenn man einem Menschen aus Uebermut und Habsucht einen Arm abschlägt, so ist das eine diebstahlige Handlung; wenn man aber einen Arm abschneidet, um die Gesundheit und das Leben eines Menschen zu retten, so ist das eine berechnete Handlung, und etwas gutes und heilsames. Und wie weit geht die Moralität des Mittels durch den Zweck bestimmt. — Der Hafenbetriebsverein aber ist jesuitischer als die Jesuiten — nicht nur der Zweck ist habsüchtig, sondern auch die Mittel sind schlecht, grundschlecht. Der Zweck ist die Vernichtung der Gewerkschaften, die Zerstörung des einzigen Mittels, das die Hafenarbeiter vor der unumschränkten Ausbeutungswut der Unternehmer schützt. Der Appetit kommt beim Essen, sagt der Hafenbetriebsverein, deshalb ist er eifrig bemüht, den Arbeitern die Möglichkeit, sich satt essen zu können, zu rauben — vielleicht vergeht ihnen dann überhaupt der Appetit am Essen. Eine Schranke findet die edle Absicht an den Gewerkschaften. Um den schlechten Zweck der Unternehmer zu erreichen, müssen die Gewerkschaften zerstört, muß die Widerstandskraft, die die Vereinigung der Arbeiter gibt, gebrochen werden. Wie? Nun, durch Mittel, die der Moral des Zweckes entsprechend sind — habsüchtige. Beschäftigen wir uns einen Augenblick mit den, die der Hafenbetriebsverein oben erwähnt. Auf die verschwiegenen Mittel kommen wir vielleicht noch in einem anderen Zusammenhang. Charakteristisch ist die Anrufung der Staatsgewalt. Bisher wurde wenigstens noch die Fiktion aufrecht erhalten, daß Unternehmer und Arbeiter politisch gleichberechtigt seien. Jetzt verzichtet man auf diesen Schein — die herrschende Klasse verlangt von der regierenden Klasse die Niederwerfung der arbeitenden Klasse. Das ist allerdings gleichzeitig eine Dankerklärungs der Unternehmer — das Mittel mit Ausnahmegeboten die Arbeiterbewegung bleibt aber eine schreiende Ungerechtigkeit. Und wie begründet der Bericht die Notwendigkeit des staatlichen Einschreitens? In England sind „Gewaltakte“ vorgekommen, deshalb muß den deutschen Transportarbeitern das vornehmste Recht geraubt werden. Kann die Sache des Hafenbetriebsvereins mehr diskreditiert werden als durch diese lächerliche Beweisführung? Die Organisationen sollen nach dem Bericht außerhalb der „Rechtsordnung“ stehen, weil sie nach den Gesetzen für ihre Handlungen nicht verantwortlich gemacht werden können. Nur die Arbeiterorganisationen? Der Hafenbetriebsverein würde in Verlegenheit kommen, wenn er nachweisen sollte, daß die Unternehmerorganisationen schon jemals verantwortlich gemacht worden sind, für all das Unheil, das sie anrichten. Die Handlungen der Unternehmerorganisationen sind fast nie in Einklang zu bringen mit den bestehenden Gesetzen, obgleich diese Gesetze nur der paraphrasierte Ausdruck der einseitigen Machtverteilung in heutigen Klassenstaat sind. Mehr denn je gelten heute keines Worte:

„Seht mir doch die klugen, satten Leute
Wie sie mit einem Walle von Gesetzen
Sich wohlverwahrt gegen allen Andrang,
Der schreiend überläßt den Hungerleiden!
Weh' dem, der diesen Wall durchbricht!
Bereit sind Richter, Henker, Stricke, Galgen —
Die „Gesetze“ sind von der Regierung einseitig
auf die Interessen der Unternehmer zugeschnitten —
„dafür wird sie ja bezahlt“ —

Dagegen bewegen die Arbeiterorganisationen sich stets auf gesetzlichem Boden, so schwer ihnen das auch gemacht wird. Die Scharfmacher haben ja mit ihrem Geschrei anscheinend den Erfolg für sich. Der Vorwurf eines neuen Strafgesetzbuches bedroht jeden mit Strafe, der „vorsätzlich den Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn oder der Post verhindert“. Da diese Absicht den Scharfmachern aber nicht weit genug ging, haben sich deutsche Professoren — die sich selbst die Leidgarde der Habsüchtigen nennen und nach dem betauten Ausspruch eines hannoverschen Königs gleich Huren für Geld zu allen Zwecken zu haben sind — bereit gefunden, einen Gesetzentwurf auszuarbeiten, der die Strafbestimmungen ausdehnen will auf alle, die „den Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Anstalt stört“. Der Hafenbetriebsverein konstatiert schmunzelnd: „damit würden auch Schifffahrt und Hafenbetrieb unter Schutz gestellt sein.“ Mit anderen Worten heißt das: die Seeleute und Hafenarbeiter sind unschuldig ausgeliefert. Wir können mit ihnen schalten und walten, wie es uns beliebt. Mit Verlaub, verehrter Hafenbetriebsverein, — die Rechnung hat einen bösen Fehler: Wer soll den Begriff „öffentlichen Verkehr“ definieren? Der Begriff „Öffentlichkeit“ räumt auf mit dem Herrndiktat, läßt keinen Raum für das Phantom „Herr im Hause“. In einer dem „öffentlichen Verkehr“ dienenden Anstalt hat nur die Allgemeinheit, die Gesellschaft, heute also der Staat, das Verfügungsrecht. Wenn es dem Hamburger Unternehmertum danach gelüftet — wir haben nichts dagegen. Der Begriff der Öffentlichkeit trifft aber auf Hafenbetriebe (und Seeschifffahrt) gar nicht zu, weil sie heute keine öffentliche, d. h. gesellschaftliche Bedürfnisse befriedigen, sondern nur der Profitsucht der Unternehmer dienen.

Aber auch sonst schreckt uns der Professorenentwurf nicht. Selbst wenn nicht bis zur Verabschiedung des fertigen Gesetzes noch mancher Tropfen Wasser in den trüben Wein der Professoren und der Regierung fließen sollte, würde ein solches Gesetz nur den Klassenkampf verschärfen. Das Koalitionsrecht der Arbeiter abzustreifen, wäre gleichbedeutend mit der Ablehnung, daß am helllichten Sonntag die Sonne scheint. Noch weniger läßt sich über das Streikrecht der Arbeiter verfügen. Auch der stärkste Wogen springt eines Tages, wenn er stets zu straff gespannt wird — Gefängnis, Zuchthaus? — Man vergißt, daß es bereits Zeiten gegeben hat, wo man die Arbeiterbewegung mit diesen barbarischen Mitteln töten wollte. Als man in England den Willen zur Koalition mit solchen Mitteln töten wollte, da zündeten die Arbeiter der Reaktion die Häuser an. Und das Licht schien in der Finsternis, entblühte die Schande der englischen Reaktion und leuchtete den Arbeitern auf der Bahn des Sieges.

Aber — es sind Kämpfe um die Macht, Lohnforderungen sind nur Wort und. (Auf die Quasifakt, daß die Organisation zur Herrscherin im Arbeitsverhältnis gemacht werden soll, brauchen wir wohl nicht näher einzugehen, solange der Hafenbetriebsverein die Annahme aufrecht hält, daß der Hafenbetrieb eine Anstalt ist, die dem „öffentlichen Verkehr“ dient.) Ein alter scharfmacherischer Vorwurf, gegen den sich die Gewerkschaftsbewegung stets scharf und energisch wendet. Mit Recht, denn die Gewerkschaften haben wichtigeres zu tun, als sich mit dem Unternehmertum darüber herum zu streiten, was ein Machtkampf ist. Mit Unrecht, denn in jedem Kampfe entscheidet die Macht, wer die Macht hat, der siegt. In dem Augenblick,

wo die Unternehmer die Forderungen der Arbeiter ablehnen, geben sie zu verstehen, daß sie sich für die Stärkeren halten. Jede Ablehnung der Forderungen ist die stillschweigende Aufforderung an die Arbeiter: messen wir unsere Kräfte. Seid ihr stärker, dann müssen wir nachgeben und bewilligen die Forderung. Das Unternehmertum hat es stets in der Hand, die Machtproben zu verhindern. Die Arbeiter sind mit geringen Konzessionen zufriedengestellt. Wenn die Unternehmer trotzdem die geringsten Forderungen ablehnen, meistenteils noch brüsk und verlesend, dann wollen sie den Machtkampf. „Kein Zweig der Wirtschaft verträgt solche Machtproben weniger als das Verkehrsverwehren“, heißt es im Bericht. Der Meinung sind wir auch. In Hamburg haben die Unternehmer Gelegenheit zu verhindern, daß eine Lohnforderung zur Machtsfrage auswächst. Warten wir ab, was sie tun werden.

Weiter heißt es im Bericht, daß die „Arbeiterunruhen“ in England dazu angehen waren, „den Interessenten (?) und der Regierung die Augen über die Folgen der heutigen Rechtslosigkeit“ zu öffnen. Rechtslos sind heute nur die Arbeiter, schuldlos sind sie der Willkür der Unternehmer und der Behörden preisgegeben. Aber an diese Rechtslosigkeit denkt der Bericht nicht, er denkt nur an den Schutz der sogenannten Arbeitswilligen. Freudig begrüßt er das Vorgehen Sachsens und Hamburgs — aber zufrieden ist der Hafenbetriebsverein deshalb doch nicht. Die Führer, die bösen „Anstifter“, die muß man paden — dann läuft die Herde auseinander. Ja freilich! — wir werden uns hüten, die „Anstifter“ zu verteidigen. Wir brauchen es nicht, der Erfolg wird lehren, daß kein Verließ tief genug wäre, diese Leute ihrer Pflicht zu entfremden. Und was die „Masse“ ohne „Führer“ angeht, so halten wir's mit einem Worte W. Liebknechts aus seiner Einleitung zum Hochverratsprozeß:

„Da reden die Gegner von Bevormundung durch die „Führer“! Nun, die „Vormunde“ waren lange von den „Bevormundeten“ getrennt und zur völligen Untätigkeit verdammt gewesen — und die „Bevormundeten“ hatten ohne die „Führer“ genau das getan, was sie mit den „Führern“ getan hätten. Wer sein Ziel kennt, geht auch den richtigen Weg. Zielbewußtheit ist eine unfehlbare Führerin...“

Daß die Hafenarbeiter ihr Ziel kennen — auch ohne Führer — darf der Hafenbetriebsverein schon glauben — er mußte sonst an der Wirksamkeit seiner jahrelangen Arbeit verzweifeln. Wie gelangt übrigens der Bericht zu der Ansicht von der Gefährlichkeit der Führer, nachdem er wenige Zeilen vorher die englische Streikbewegung als ganz besonders gefährlich bezeichnet hat, weil die „Führer“ den „Wissensdrängen (11) Willen der Massen respektiert haben.“

Der Verfasser des Berichtes scheint also mit dem Studium der Logik noch nicht ganz fertig zu sein — quod erat demonstrandum in einem zweiten Artikel.

Aus der Verichtspraxis.

Zur Haftung der Eltern für die Unruhen ihrer Kinder. (Urteil des Reichsgerichts vom 30. März 1912.) Kinder über 7 Jahre sind für den Schaden, den sie einem dritten widerrechtlich zufügen, nur dann haftbar, wenn sie die zur Erkenntnis ihrer Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht besitzen haben. In vielen Fällen wird diese Einsicht, deren Vorhandensein nur nach den Umständen des Einzelfalles zu entscheiden ist, nicht vorliegen. Um daraus entstehende Unbilligkeiten auszuschließen, gewährt das Gesetz auch noch einen Schadenersatzanspruch gegen die Eltern des Kindes, denen gesetzlich die Sorge und die Aufsicht über das Kind obliegt. Doch auch diese Frage, ob die Eltern ihrer Aufsichtspflicht genügt haben, kann ebenfalls nur von Fall zu Fall entschieden werden, da hierfür die soziale Stellung der Kinder, deren Eigenart, die örtlichen Verhältnisse und andere Momente mehr berücksichtigt werden müssen. Bekannt ist die Unart vieler Knaben, sich ansehenden Geschritten entgegenzustellen und die Pferde durch Reden und Zurufe zu erschrecken. Daß dann die Pferde leicht durchgehen, bedarf keiner allzugroßen Einsicht. Dieser Erfolg wird ja auch gerade von den Kindern mit ihrer Unart bezweckt. Eine solche Unart hatte nun am 23. 3. 1910 in Gräfelfeld bei Memmingen einen recht bedauerlichen Unfall zur Folge gehabt. Der neunjährige St. hatte seinem Vater bei Holzarbeiten zugehört, die dieser an der Landstraße ausführte. Während der Vater einige Augenblicke ins Gehöft gegangen war, hatte der Knabe die Holzart ergriffen und sich damit einem vorbeikommenden Wagen drohend entgegengestellt, sodaß die Pferde erschreckt durchgingen, den Wagen umwarfen und die Insassen schwer verletzt liegen blieben. Die Verletzten klagten gegen Vater und Sohn auf Schadenersatz. Beide Vorinstanzen, Landgericht Memmingen und Oberlandesgericht Augsburg, wiesen aber die Klage ab. Das Berufungsgericht führte aus, daß der 9jährige Knabe nicht die nötige Einsicht gehabt habe, sein Unrecht zu erkennen. Der Knabe sei nach der Aussage seines Lehrers etwas minderbegabt gewesen, habe sogar das erste Schuljahr wiederholen müssen. Doch auch bezüglich der Haftung des Vaters könne nicht angenommen werden, daß es dieser an seiner Aufsichtspflicht habe fehlen

Bedingung durchaus nicht einwandfrei erfüllt. Das rauchlose Arbeiten der Schmierung — speziell bei Automobilen im Stadtverkehr — ist für den Chauffeur wohl das dringendste Verlangen. Warum dieses Schmiersystem in diesem Punkte oft versagen muß, wurde bereits in dem vorigen Teil des Aufsatzes ausführlich Erwähnung getan. Wenn wir als letzte wichtige Bedingung die Forderung des wirtschaftlichen Arbeitens bei einer guten Schmierung des Motors aufstellen, so muß konstatiert werden, daß bei der Tauchschrumpfung der Ölverbrauch verhältnismäßig groß ist, was in der äußerst robusten Arbeitsweise derselben seine Begründung hat.

Als einen guten Schritt vorwärts auf diesem Gebiete kann die in der Figur dargestellte Zirkulationsschmierung (Umlaufschmierung) bezeichnet werden. Bemerkenswert ist, daß dieses System in verschiedenen, kleinen Modifikationen von den verschiedenen Firmen zur Ausführung kommen, die aber an dem Prinzip der Sache nichts ändern. Das in der Folge beschriebene, in der Skizze zur Darstellung gebrachte Schmiersystem, das hauptsächlich für kleine Motoren verwandt wird, hat sich in der Praxis gut bewährt.

Ein Blick auf die Figur zeigt, daß kein besonderer Ölbehälter vorgesehen, sondern daß in geschickter Weise der untere Teil des Kurbelgehäuses als Ölbehälter ausgebildet ist. Oben ist derselbe durch ein Sieb abgeschlossen. Das Öl wird bis zur Höhe des Siebes eingefüllt; von der richtigen Höhe des Ölspiegels kann man sich durch Öffnen eines Probierhahns überzeugen. Man erkennt, daß bei der Rotation der Kurbelwelle — im Gegensatz zur Tauchschrumpfung — dieselbe nicht in das Ölbad eintaucht. Das über dem Ölspiegel angebrachte Sieb hat den Zweck, daß bei dem Durchgang durch die Kurbel- und Pleuellager event. mitgenommenen Metallpartikeln zurückgehalten. An das Kurbelgehäuse ist eine kleine Fahrradpumpe angebaut. Bevor das Öl durch ein Saugrohr zur Pumpe gelangen kann, muß es nochmals einen Filter passieren, um möglichst sicher zu gehen, daß keine Fremdkörper in die Lagerstellen kommen. Der Antrieb der Pumpe

erzogen mittels kleiner Graubentrader von der Pleuellager aus. Die Pumpe selbst besteht im wesentlichen aus zwei Zahnrädern, die bei schneller Rotation einen luftverdünnten Raum erzeugen, sodaß das Öl durch die Saugleitung gezogen und in die Druckleitung gepreßt wird. In den Druckraum ist ein Ueberlaufventil eingebaut, das durch eine Feder, deren Spannung verändert werden kann, geschlossen gehalten wird. Den Zweck dieses Ventils werden wir später zu erläutern haben. Die Druckleitung findet nun ihre Fortsetzung in der durchbohrten Pleuellager, von welcher wieder Kanäle nach den Pleuellagerlagern abgehen. Das Öl durchfließt also die hohle Pleuellager; nachdem die Pleuellager geschmiert sind, sammelt sich das abgelassene Öl bei einer (siehe Figur) in sogenannten Deltaförmigen Rotation der Pleuellager wird das Öl durch die Centrifugalkraft nach außen geschleudert und so in die Pleuellager gedrückt. Nachdem auch diese geschmiert sind, tropft das Öl ab, fällt auf das Sieb und sammelt sich, nach erfolgter Reinigung im unteren Teil des Kurbelgehäuses, um von da von neuem seinen Kreislauf zu beginnen; daher auch der Name Umlaufschmierung. Die Kontrolle kann mittels eines am Spritzbrett bequem zu beobachtenden Manometer ausgeführt werden. Zu diesem Druckmesser führt nämlich ein Zweig von der Druckleitung; zeigt dasselbe den vorschriftsmäßigen Druck an, so hat man den Beweis, daß in den Ölversorgungsleitungen (hohle Pleuellager) derselbe Druck herrscht, d. h., daß die Ölung richtig funktioniert. Normaler Weise beträgt der Druck ca. 0,5 Atmosphären (d. h. 1/2 kg pro qcm). Mit Hilfe des in den Druckraum der Pumpe eingebauten Ueberlaufventils kann übrigens dieser Druck verändert werden, indem die Feder mehr oder weniger gespannt wird; ist der Druck in der Leitung gering, so wird auch die Ölversorgung der Zylinder schwächer. Dieses Ueberlaufventil wirkt derart, daß, wenn der Druck in der Leitung zu groß wird, sich dasselbe anhebt und ein Teil des von der Pumpe angefaugten Öles seinen Weg nicht durch die hohle Pleuellager nimmt, sondern direkt in das Kurbelgehäuse zurückläuft.

(Fortsetzung folgt.)

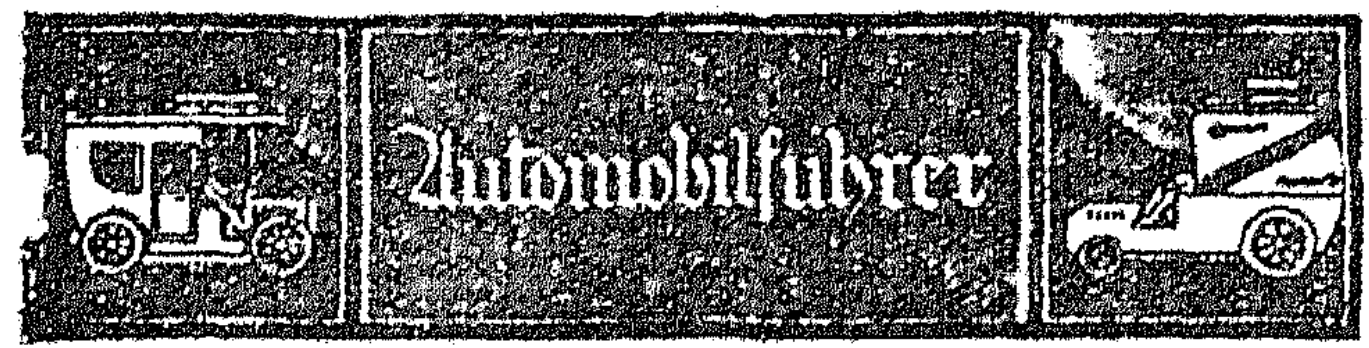
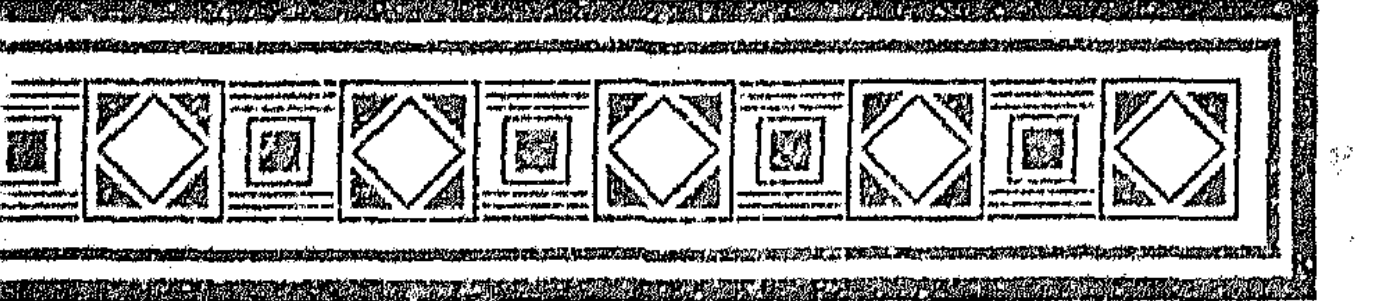
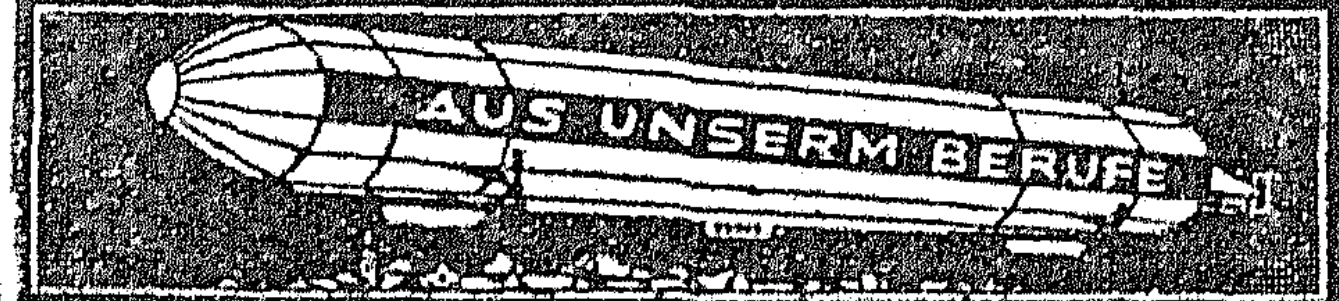
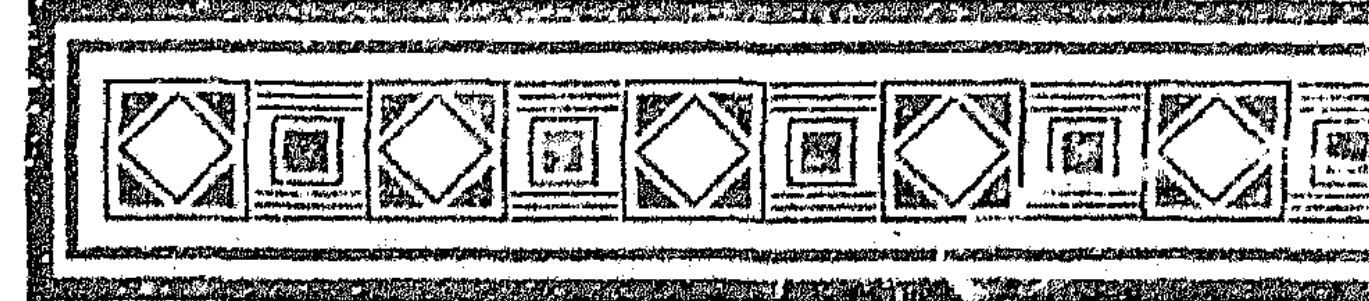
*) Wenn der Hafenbetriebsverein von „Recht“ spricht, erinnern wir uns stets eines Wortes von Schiller: Zahlreich schon bedien ich mich meiner Nase zum Nutzen. Hab ich denn wirklich an sie auch ein erweisliches Recht? Ist das „Recht“, das der Hafenbetriebsverein meint, auch wirkliches Recht?

lassen. Allerdings habe der Vater gesehen gehabt, daß sich der Knabe mit der Art habe zu schaffen gemacht. Deshalb habe er aber noch nicht besorgt zu sein brauchen, da auf dem Lande die Kinder schon in jugendlichen Jahren mit landwirtschaftlichen Geräten vertraut seien. Es könne einem Vater auch niemals zugemutet werden, ein Kind, besonders einen Knaben, unter ständiger Aufsicht zu behalten. Eine strengere Aufsicht wäre nur dann nötig gewesen, wenn dem Vater bekannt gewesen sei, daß der Junge zu solchen Streichen neige. Das aber sei dem Vater erst im Verlaufe dieses Prozesses, nicht früher bekannt geworden. Die Revision der Kläger beschwerte sich darüber, daß die Beweise dafür, daß dem Vater die Neigung seines Sohnes zu solcher Unfug, besonders Maschinerie, Automobilen und Pferden gegenüber, bekannt gewesen sei, als unerschütterlich abgewiesen habe. Das Reichsgericht hob deshalb auch das Urteil auf und verwies die Sache zur nochmaligen Verhandlung an das Verfüngsgericht zurück.

Fahrerfähigkeit beim Beladen eines Wagens mit überhängenden Maschinenteilen. (Urteil des Reichsgerichts vom 30. März 1912.) Sehr häufig wird die Fahrerfähigkeit begangen, Wagen mit zu weit überhängenden Ladungen zu befahren, sodaß dadurch der Wagen eine viel größere Gefahr für den Verkehr als dies sonst für ihn erforderlich ist. Wird dadurch

schon überhaupt eine Erschwerung des Fahrverkehrs geschaffen, so entsteht besonders zur Nachtzeit eine direkte Gefahr für andere Fuhrwerke, die beim Begegnen nicht sofort erkennen, in welchem Abstände sie sich von dem anderen zu halten haben. Besonders wenn dann auch noch die Wagenlaternen, in dunkler Nacht oft das einzige Erkennungszeichen, am Wagen falsch angebracht ist, so sind Unfälle kaum zu vermeiden. Ein Expedient in Chemnitz hatte seinem Fuhrwerke den Auftrag erteilt, mit einem zweispännigen Fuhrwerke eine Maschine aus Großenhain nach Chemnitz abzuholen. Die Maschine war so auf den Wagen verladen worden, daß einzelne Teile von ihr etwa 50 Zentimeter über die Wagenbreiten hinausragten. Dadurch war auf der Rückfahrt des Wagens in der Nacht vom 7. Juli 1910 ein folgenschwerer Unfall in der Weise geschehen, daß ein dem Wagen begegnender Kraftfahrer E., der das Licht des Wagens zu spät bemerkte, an dem Wagen selbst zwar noch vorbeikam, mit dem Stoße aber gegen die überhängenden Maschinenteile fuhr und schwer verletzt vom Mäde fiel. Seine gegen Fuhrherrn und Führer gerichtete Schadensklage war vom Landgerichte Chemnitz nur zur Hälfte für berechtigt erklärt worden, da das Gericht ein eigenes gleich großes Mitverschulden des Verletzten bei dem Unfälle annahm. Das Oberlandes-

gericht Dresden hatte dann auf die Berufung des Klägers dahin erkannt, daß dieser nur zu ein Drittel des Schadens verantwortlich sei. Das Mitverschulden des Kraftfahrers fand das Gericht darin, daß dieser das Fuhrwerk unbedingt schon lange zuvor gesehen haben müsse, daß er aber selbst zu schnell gefahren sei, um noch rechtzeitig auch vor der überhängenden Ladung des Wagens sich in Sicherheit zu bringen. In einer industriereichen Gegend wie Chemnitz herum seien solche überladenen Wagen Transporte nicht selten, sodaß der Kläger auch in diesem Falle damit rechnen könne. Das Verschulden des beklagten Fuhrherrn dagegen bestehe darin, seinen Angestellten nicht gehörig instruiert zu haben. Der Fuhrherr habe annehmen können, daß der Maschinentransport sich nicht allzuleicht würde bewerkstelligen lassen, er hätte deshalb dem Fuhrwerke auch für das Verhalten während der Nachtzeit Anweisungen geben müssen, da der Wagen nicht gut vor dieser Zeit zurück sein könne. Das aber habe er nicht getan. Von beiden Parteien war gegen das Urteil Revision beim Reichsgericht eingelegt worden, indem sie sich gegenseitig die alleinige Schuld für den Unfall zuschoben. Das Reichsgericht erachtete aber keine der Revisionen für begründet, sondern wies beide zurück und bestätigte damit das Verfüngsurteil.



Charlottenburg. In der Mitgliederversammlung der Privat-Chauffeure am 31. März wurde der Bericht von der öffentlichen Generalversammlung erstattet. Sodann wurden 9 Delegierte zur Vertretung in der Generalversammlung gewählt. Dann wurden einige Anträge zum Verbandstag in Breslau diskutiert und einstimmig zum Beschluß erhoben. Dann wurden noch verschiedene Berufsfragen erörtert und beschlossen, daß die nächste Mitgliederversammlung sich damit beschäftigen soll.

Eine prinzipielle Entscheidung des Reichsgerichts zum neuen Automobilgesetz. (Urteil des Reichsgerichts vom 19. März 1912.) Seit liegt abermals eine prinzipielle Entscheidung des Reichsgerichts zum neuen Automobilgesetz vom 3. Mai 1909 vor und zwar betrifft diese die für die Haftung des Automobilhalters überaus wichtige Frage: Wenn ist ein Kraftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters in Betrieb gesetzt? In einem solchen Falle nämlich ist der Halter eines Kraftfahrzeuges von der strengen Haftung, die ihm § 7 Abs. 1 des Gesetzes auferlegt, befreit. Der Chauffeur der Beklagten, einer Brauerei, hatte den Auftrag, ein auf der Landstraße liegendes gebliebenes Automobil wieder flott zu machen. Da ihm dies aber nicht gelang, holte er ein anderes Lastautomobil der Beklagten herbei, er selbst aber unternahm, statt nun heimwärts zu fahren, erst eine kleine Fahrt in die Umgegend, um seine Mutter zu besuchen. Bei dieser Fahrt überfuhr der Chauffeur den Kläger, der die Brauerei als Halterin des Kraftwagens nach § 7 Abs. 1 des Gesetzes in Anspruch nahm. Die Brauerei berief sich in allen drei Instanzen ohne Erfolg darauf, daß das Automobil jedenfalls zu dieser Extrafahrt des Chauffeurs ohne ihr Wissen und ohne ihren Willen in Betrieb gesetzt sei. Das Reichsgericht erklärte zu der Frage: Das Gesetz bezweckt durch die Bestimmung in Abs. 3 des § 7 die Haftung des Kraftwagenhalters lediglich auszuschließen, wenn das Fahrzeug zu der Fahrt, auf der ein Unfall sich ereignete, durch Unberufene in Betrieb gesetzt, d. i. aus dem Zustande der Ruhe in den seiner bestimmungsmäßigen Tätigkeit gebracht worden war. Dieser Unberufene kann zwar auch der von dem Fahrzeughalter angestellte Kraftwagenführer selbst sein. Aber zureichend hat das Verfüngsgericht ausgesprochen, daß es für die Anwendung des § 7 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes nur auf die Inbetriebsetzung des Fahrzeuges zu der Fahrt, überhaupt ankomme, und ein auftragwidriges und pflichtwidriges Verhalten des Kraftwagenführers auf dieser Fahrt gleichgültig sei und den Fahrzeughalter von seiner Haftung nicht befreie. Die Inbetriebsetzung des Wagens selbst, seine Befreiung aus dem Zustande der Ruhe und Betriebslosigkeit in den seiner bestimmungsmäßigen Bewegung und Betriebsfähigkeit war im gegebenen Falle mit Wissen und Willen der Vertreter der Beklagten erfolgt. Eine Abweichung von dem Auftrage nach der von der Beklagten gewollten und erfolgten Inbetriebsetzung von Seiten des Angestellten, die Fortsetzung und Ausdehnung derselben begangenen Betriebsfähigkeit des Wagens außerhalb der vorgezeichneten Weglinie stellt an sich eine neue Inbetriebsetzung nicht dar. Es ist das ja auch dann nicht der Fall, wenn die Betriebsfähigkeit, z. B. durch den Aufenthalt des Fahrzeuglenkers in Wirtschaften oder zu Geschäfts- oder Privatbesuchen, Unterbrechungen erleidet, sofern diese nicht eine vollständige Inbetriebsetzung des Fahrzeuges, eine Beendigung der Reise bedeuten, auf die dann natürlich nur eine neue Reise nach einer neuen Inbetriebsetzung des Fahrzeuges erfolgen kann. Nicht eine Abweichung des Fahrzeuglenkers vom Willen des Fahrzeughalters überhaupt, sondern nur eine solche bei der Inbetriebsetzung des Kraftfahrzeuges, bei der Unternehmung einer Fahrt mit diesem läßt

die Befreiung des Fahrzeughalters von der Haftung nach § 7 Abs. 3 eintreten. Eine solche liegt aber im gegebenen Falle nicht vor. Denn der Kraftwagen der Beklagten ist, nachdem er auftragsgemäß mit Wissen und Willen der Beklagten in Betriebsfähigkeit versetzt worden war, in derselben Tätigkeit und in der Verfügung des von der Beklagten mit der Reise betrauten Lenkers geblieben und war, als der Unfall sich zutrug, inzwischen nicht außer Tätigkeit gestellt, nicht in den Zustand der Betriebsruhe zurückversetzt worden. Die Revision der Beklagten wurde daher zurückgewiesen.

Wenn zwei dasselbe tun... „Die Lehrzeit hatte begonnen, dabei lernte ich auch die Leiden des Autoführers kennen: Liebe Nachbarinnen, die gerade eine ihrer Mitschwestern beim Wädel hatten und infolge dessen die Hupe überhörten, oder Kinder, die, statt auf dem Bürgersteig, ins Auto laufen wollten, wieder andere, die ihren Schritt absichtlich verlangsamten, um den Fahrer in eine schwierige Situation zu bringen. So passierte es mir gerade einmal in der ersten Zeit, in der ich noch unsicher war, daß bei einer Wegbiegung von der einen Seite ein Radfahrer, von der anderen ein alter Herr auf mein Auto losstürzten — ich verlor den Kopf, mein Lehrer nahm mir das Steuer aus der Hand und mit großer Geschwindigkeit fuhren wir auf den Bürgersteig, um den Baum herum und wieder herunter, als ob nichts geschehen wäre.“

Die das schreibt, ist eine Frau Doktor, d. h. ihr Mann ist Arzt und sie benutzt den Doktorhut als Vorname. Wenn ein Chauffeur, der eine Fahrt ohne Erlaubnis seines Herrn macht, auf den Bürgersteig gefahren wäre, dann wäre er ein erbärmlicher Stroch gewesen. Aber so... Im übrigen hat Frau Dr. den Jargon der Autoprofen ganz gut getroffen — so züchtet man Automobilseinde.

Recht vernünftige Ansichten über Autostrocherverfolgung gibt der Rechtsanwalt Wittermann im „Kraftwagen“ zum besten. Er schreibt nach Darlegung der jetzigen Rechtslage:

„Wenn man nun die krampfhaften Bestrebungen gewisser Kreise, einen „energetischen“ strafrechtlichen Schutz gegen das sogenannte Stroch einzuführen, seit langer Zeit beobachtet, so bekommt man beinahe die Auffassung, als ob alle Chauffeure solche „Stroche“ wären. Der beste Schutz ist das Vertrauen, das der Chef seinem Chauffeur schenken kann, und wenn einige unzureichende Elemente den Chauffeuren dieses Zeugnis nicht verdienen, so darf man doch den allergrößten Teil derselben als so vertrauenswürdig bezeichnen, daß sie schon aus eigenem Interesse, um ihre Stellung zu behalten, solche widerrechtlichen Scherze nicht vollführen werden.“

Es gibt also doch noch Leute, denen die bezahlten Gehaltsposten gegen die Chauffeure, das freie Denken nicht getrübt hat. Die „Strochereien“ sind plötzlich so gefährlich geworden, seitdem die Fabrikanten eine gewisse Sorte Presse in ihren Dienst gezogen haben und dieser Presse für Gehaltsposten gute Preise zahlt. — Geschäft ist Geschäft.

Erlaubnisarten auch bei „gelegentlicher“ Benutzung von Lastautomobilen „zur Personenbeförderung“. (Urteil des Reichsgerichts.) Eine Firma belag zwei Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Lasten. Sie hatte aber diese Fahrzeuge in den Jahren 1907—1909 gelegentlich ihren Arbeitern zu Sonntagsausflügen unentgeltlich überlassen. Die Steuerbehörde verlangte deshalb auf Grund des Tarif Nr. 8 des Reichssteuergesetzes eine Abgabe von 402 Mk., die die Firma zurückverlangte, weil die Fahrzeuge bestimmungsgemäß der Beförderung von Lasten, nicht der Personenbeförderung dienten. Landgericht und Oberlandesgericht München hatten auch der Klage stattgegeben. Letzteres insbesondere hatte ausgeführt, daß nur die bestimmungsgemäße nicht die tatsächliche Benutzung eines Fahrzeuges entscheidend sei. Ein Kraftwagen diene der Personenbeförderung nur dann, wenn diese nach dem Willen

des Verfügungsberechtigten die regelmäßige Benutzung des Fahrzeuges darstelle. Der außergewöhnliche, nur gelegentliche Gebrauch eines Lastautomobils zur Personenbeförderung aber unterliegt nicht den Vorschriften des Reichssteuergesetzes. Das Reichsgericht aber hob diese Entscheidung auf und wies die Klage zugunsten des Steuerfiskus ab. „Legt man“, so führte der Senat aus, „den Nachdruck auf die Abhängigkeit der Steuerpflicht von der Ingebrauchnahme des Fahrzeuges, so ist es nicht notwendig, als ein der Personenbeförderung dienendes Fahrzeug nur ein solches anzusehen, das regelmäßig nach der ihm vom Besitzer verliehenen Bestimmung Personen befördert. Das Fahrzeug dient dem bezeichneten Zweck auch dann, wenn es für ihn nur im Einzelfall oder in Einzelfällen benutzt wird. Aus dem vom Entwurf zum Stempelgesetz von 1906 geplanten Bemessung der Steuer nach Sitzplätzen ist ebensoviele für die Meinung des Verfüngsrichters etwas zu folgern, wie daraus, daß die zur Regelung und Überwachung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen berufenen Behörden den Steuerstellen die Umwandlung eines Lastautomobils in ein Personenautomobil mitzuteilen haben. Ob außer den Fällen, in denen es sich nicht um eine eigentliche Personenbeförderung handelt, wie bei der Minahme von Arbeitern zur Besetzung und Entladung des Fahrzeuges, noch andere denkbar sind, in denen im Hinblick auf ganz besondere Umstände von einer Ingebrauchnahme des Kraftwagens zur Personenbeförderung im Sinne des Gesetzes nicht gesprochen werden kann und darum Steuerfreiheit eintritt, darf dahingestellt bleiben. Es ist unstreitig, daß die Klägerin mehrfach in den Jahren von 1907 bis 1909 die ihr gehörenden Lastkraftfahrzeuge ihren Arbeitern für Sonntagsausflüge zur Verfügung gestellt hat, und daß sie entsprechend benutzt worden sind. Damit ist aber der Tatbestand erfüllt, an den das Gesetz die Steuerpflicht knüpft. Erhöhungen der Willigkeit haben bei der Prüfung der Rechtsfrage auszuscheiden.“

Strassenperre für Lastautomobile in Jena. Der Großherzoglich Sächsische Direktor des 2. Verwaltungsbezirks in Apolda gibt bekannt, daß folgendes weiteres Verbot für Kraftfahrzeuge erlassen worden ist: „Der Verkehr mit Lastautomobilen auf dem Fürstengraben in Jena ist verboten.“ Zwei Schilder mit der Aufschrift: „Verbot für Lastkraftfahrzeuge“ sind angebracht worden.

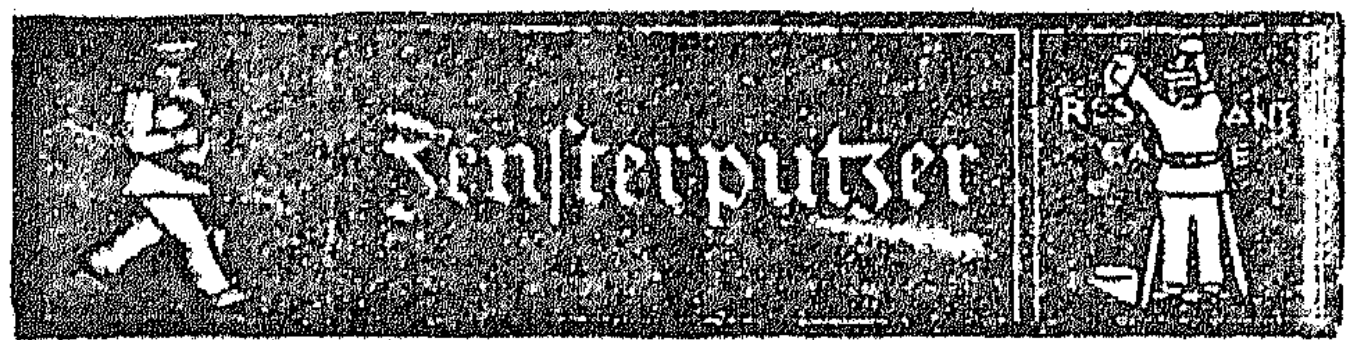
20 Kilometer Geschwindigkeit in Stuttgart. Der Rgl. Württ. Automobil-Club, die Chauffeurvereinigung und der Kraftmaschinenbesitzerverein in Stuttgart hatten an die Stadtverwaltung Stuttgart die Zulassung der Erhöhung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen bis zu 5/4 Tonnen Gesamtgewicht innerhalb des geschlossenen Stadtbezirks auf 25 Kilometer (bisher 15 Kilometer) beantragt. In der letzten Sitzung der bürgerlichen Kollegien wies der Ratssassessor Kopp darauf hin, daß mehrere deutsche Großstädte 20 Kilometer Geschwindigkeit haben, und daß bei der Prüfung des Antrags durch die Polizeibehörde darauf hingewiesen wurde, daß die Fahrzeuge durchschnittlich bisher sowieso mit höherer Geschwindigkeit gefahren seien, daß die Polizei jedoch nur bei ganz groben Verstößen eingeschritten sei. Bei einer vom Rgl. Württ. Automobil-Club veranstalteten Probefahrt sei die Polizeibehörde von der Überzeugung gelangt, daß eine Geschwindigkeit von 20 Kilometer den wirtschaftlichen Ansprüchen wohl genüge. Oberbürgermeister Lautenschlager unterstützte diesen Antrag der Polizeibehörde und hielt die seit herige Geschwindigkeit von 15 Kilometer für viel zu gering. Der Antrag auf Erhöhung der Geschwindigkeit auf 20 Kilometer wurde dann von den Kollegen angenommen.

Geschwindigkeitsbeschränkung in Bad Sachsa. Die Polizeiverwaltung der Stadt Bad Sachsa gibt bekannt:

Die Bestreife Bahnhof Bad Sachsa-Pädagogium im Osterthal darf von Kraftfahrzeugen nur in einer Höchstgeschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde befahren werden. — Zuwiderhandlungen gegen diese

Verordnung werden mit Geldstrafen bis zu 30 Mk., im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Der Fortschritt des Automobils in London. Während des mit dem 31. Dezember 1911 zu Ende gegangenen Vierteljahres registrierte der London County Council 1619 Automobile, 312 Autostransportwagen und 498 Motorräder.



Hannover. In einer Versammlung der Sektion der Fensterputzer, die am 28. Februar stattfand, wurden die miserablen Lohnverhältnisse, die im Betriebe der Glaserinnung herrschen, einer eingehenden Kritik unterzogen.

Der Lohn beträgt für diejenigen Arbeiter, die nachweislich 2 Jahre gepulvt haben, pro Woche 24 Mk. ohne Abzug.

Uebersunden werden mit 50 Pf. pro Stunde vergütet. Nacht- und Sonntagsarbeit ist nur in dringenden Fällen zu leisten und wird mit 75 Pf. pro Stunde entschädigt.

Die Arbeitszeit beginnt früh um 6 Uhr und endet abends um 6 Uhr, unterbrochen wird dieselbe durch eine zweistündige Pause.

Sonnabends und am Tage vor einem hohen Festtage ist die Arbeitszeit um eine Stunde zu kürzen. Bei Arbeiten außerhalb der Stadt ist eine entsprechende Zulage zu gewähren.

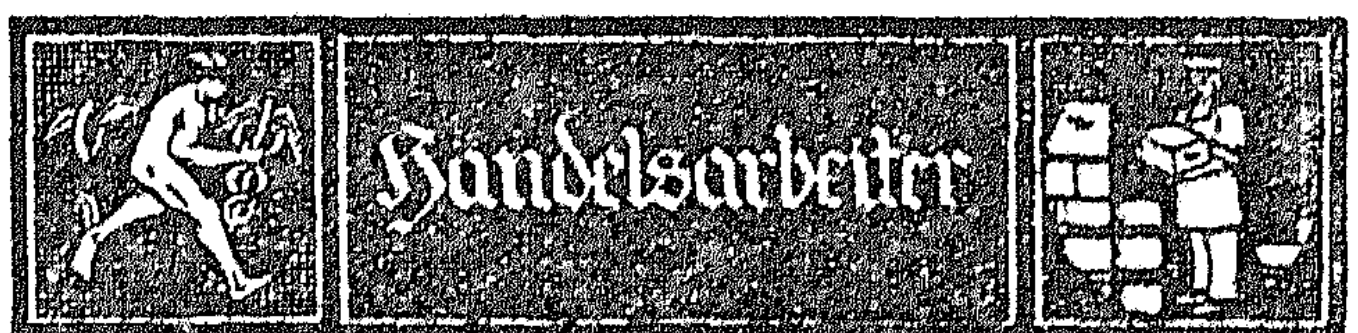
Durch diese Bewegung erreichen die Kollegen eine durchschnittliche Erhöhung des Wochenlohnes von mehr als 3 Mk., ferner Regelung der Arbeitszeit usw. Hoffentlich trägt dieser Erfolg dazu bei, daß sich nunmehr die der Organisation noch fernstehenden Kollegen anderer Betriebe und zwar bis auf den letzten Mann der Organisation anschließen.



Berlin. Versammlung der Fahrstuhlführer und Portiers vom 11. März. Kollege L. gab den Bericht von der Generalversammlung.

Leipzig. Der Sturz in den Fahrstuhlschacht infolge Mangelhaftigkeit des Fahrstuhltürschlosses. (Urteil des Reichsgerichts vom 29. März 1912.) In einem der Kontorhäuser des Beklagten, des Kaufmanns W. in Hamburg, befand sich ein automatischer Fahrstuhl, zu dem sich die Zugangstür jeden Stockwerks nur öffnen ließ, wenn der Fahrstuhl auf dem betreffenden Stockwerke hielt.

lastungsbeveis nach § 831 B. G. B. geführt habe. Das Oberlandesgericht Hamburg hat die Berufung, soweit es die Klage auf Schmerzensgeld betraf, zurückgewiesen, im übrigen aber den Anspruch für zur Hälfte gerechtfertigt erklärt.



Berlin. Die Hausdiener aus der Textilbranche hielten am 21. März ihre Branchenversammlung ab. Ein Kollege gab den Bericht von der letzten örtlichen Generalversammlung.

Berlin. Einlassierer und Kassensboten. Am 31. März er. fand eine gut besuchte Branchenversammlung statt.

Aus Dortmund erhalten wir zwei Nachrichten. Die Firma M. Engelhardt Nachf., Kolonialwaren en gros, schreibt uns: Meine Firma zahlt 27 Mk. Wochenlohn und außerdem noch 9,50 Mark Spesen bei ca. 4 bis 5 Touren.

Die Firma Emil Schulte, Nahrungsmittelwerke, schreibt uns: Auch bei mir erhalten sämtliche Fuhrleute ohne Ausnahme 24 Mk. Wochenlohn abzüglich 40 Pf.

Das der tatsächliche Inhalt der Berichtigungen, den allein aufzunehmen, wir laut Gesetz verpflichtet sind. Daran haben die Herren noch allerhand Bemerkungen geknüpft, die lediglich ihrem Aerger über die Notiz in unserem Blatte entsprungen sind.

Elbing. Lohnbewegung der Handelsarbeiter bei der Firma Gebr. Igner. Die erste Bewegung kann man sagen, welche in Elbing unsererseits für die Kutscher und Arbeiter obiger Firma durchgeführt wurde, und welche mit einem Erfolge nach ganz kurzen Ausstände abschloß.

Die Auszahlung von Unterstützungen in Krankheitsfällen und bei Arbeitslosigkeit werden jeden Freitag in der Woche, abends von 8 bis 10 Uhr, vorgenommen. Wir bitten die Kollegen, sich hiernach zu richten.

Halle a. S. Gründliche Niederlage der gelblichen Nationalen. Die Vertreterwahlen bei der kaufmännischen Ortskrankenkasse, die am 27. März stattfanden, endeten mit einem durchschlagenden Erfolge der freien Gewerkschaften.

rangierung von Versammlungen unseres Verbandes schon freiwillig Zugeständnisse gemacht. Ein Beweis, daß die Arbeitgeber können wenn sie wollen. Aber diese stehen eben auf dem realen Standpunkt, wo nichts verlangt wird, da wird auch nichts gegeben.

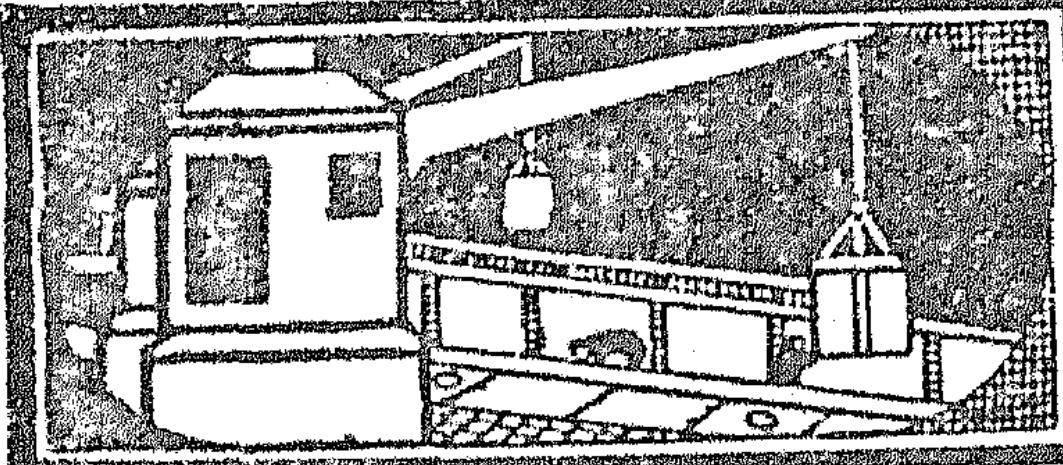
Den anderen Elbinger Kollegen rufen wir hiermit aber zu: Sorgt, daß auch in euren Betrieben der letzte Kollege organisiert wird, damit ihr bald dem Beispiel eurer Kollegen von Igner folgen könnt.

Die Auszahlung von Unterstützungen in Krankheitsfällen und bei Arbeitslosigkeit werden jeden Freitag in der Woche, abends von 8 bis 10 Uhr, vorgenommen. Wir bitten die Kollegen, sich hiernach zu richten.

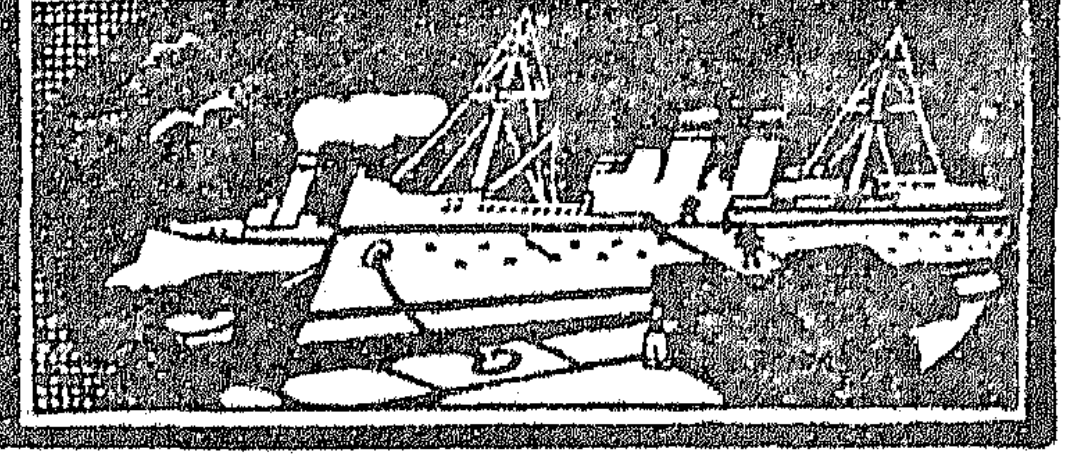
Bedenklich muß es genannt werden, daß auch unsere Kollegen Hausdiener der Firma Huth u. Co. sich zum größten Teil ins Schlepptau der Gegner nehmen lassen. Hier wird es uns erst dann möglich sein Remedur zu schaffen, wenn diese Kollegen für unsere Organisation gewonnen worden sind.

Sonneberg. Vorwärts immer, rückwärts niemals! Mit welchen Riesenschritten in letzter Zeit die Organisation der hiesigen Bader und Einbinder vorwärts schreitet, beweist die fortwährend steigende Mitgliederzahl der Sektion 2.

Wir bekämpfen niemals Personen, sondern nur das System, und uns ist gewiß jeder lieb und wert, der mithilft, die gerügten Missetände zu bekämpfen.



Hafenarbeiter



Zur Lohnbewegung im Hamburger Hafen erfahren wir, daß der Hafenbetriebsverein zur Verhandlung bereit ist. Der Termin soll noch festgesetzt werden. Hoffentlich warten unsere Kollegen nicht so lange, bis die Unternehmer genügend Arbeiter herangeschleppt haben. Die Spuren vom Jahre 1907 schrecken.

Zur Lohnbewegung der Hamburger Hafenarbeiter nimmt die „Konjunktur“, Wochenschrift für Kapital und Arbeit, in folgenden Ausführungen Stellung:

Gegen die Hamburger Hafenarbeiter. Die Arbeiter im Hamburger Hafen sind in eine Lohnbewegung eingetreten. Da die Konjunktur im überseeischen Geschäft nach einer kürzlichen Klüftung des Generaldirektors der Sapag überaus günstig ist, so haben die Arbeiter den Zeitpunkt nicht ungünstig gewählt. Von Arbeitgeberseite werden die Arbeitsverhältnisse der Hafenarbeiter günstig geschildert, während die Berichte der Gegenseite sehr unbefriedigend lauten. In der den Arbeitern nicht nahestehenden Presse wird die Sachlage nach den Berichten der Arbeitgeber geschildert. Es muß namentlich auffallen, daß auch die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ ganz kritiklos die Berichte, die aus dem Lager der Arbeitgeber stammen, aufnimmt. Sie druckt in ihrer Nummer vom 31. März einen Artikel der „Hamburger Beiträge“, ab, die ganz einseitig den Standpunkt der Arbeitgeber vertreten. Die „Hamburger Beiträge“ sind eine Korrespondenz, die ihre Artikel an die Presse gratis abgibt. Hinter der Korrespondenz stehen die Schiffsverkehrsinteressen, vor allem die Hamburg-Amerika-Linie. Es ist ganz klar, daß die Information durch die „Hamburger Beiträge“ im vorliegenden Falle nur einseitig sein kann. Der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ fällt es nun nicht ein, auch die Gegenseite zum Worte kommen zu lassen, sondern sie übermittelt ihrem Lesepublikum einfach die Darstellung der „Hamburger Beiträge“, und diese Darstellung wird auch in amtlichen Kreisen als maßgebend betrachtet (die „Nordd. Allg. Ztg.“ ist Regierungsblatt! Neb. des „Couriers“), so daß von vornherein ein schiefes Bild entsteht. Eine derartige Information der Öffentlichkeit ist bedauerlich, und ist weit entfernt von einer Erfüllung der elementarsten Ansprüche von Gerechtigkeit. Ist es ein Wunder, wenn die Arbeiter nicht mehr das geringste Vertrauen zu der Regierung haben, wenn sie sehen, wie überall nur die Auffassung der Arbeitgeber Beachtung und Verbreitung findet? Da soll man von ihnen verlangen, daß sie mit weniger Mißtrauisigkeit ihre Forderungen durchsetzen sollen?

Man gibt sich ja nicht einmal die Mühe, die tatsächlichen Verhältnisse unparteiisch und objektiv zu ermitteln, sondern man macht sich die Informationen der Arbeitgeber zu eigen, die natürlich die Arbeiter immer ins Unrecht zu setzen suchen. Es soll hier nicht verlangt werden, daß die Regierungspresse die Partei der Arbeiter führen solle, aber man sollte endlich aufhören, einseitig die Sache der Arbeitgeber zu vertreten. Das verträgt sich allmählich doch nicht mehr mit der steigenden Macht der Arbeiterorganisationen. Wenn man den Artikel der „Hamburger Beiträge“ liest, so könnte man meinen, das Hafengebiet sei für die Arbeiter ein wahres Eldorado. Was hier an einzelnen Beispielen angeführt wird, ist für das Gros der Arbeiter nicht typisch. Die starken Schwankungen der Arbeitsgelegenheit beeinträchtigen den Verdienst der Mehrzahl der Arbeiter dermaßen, daß es wohl an der Zeit ist, vor allem die Arbeitszeiten einer besseren Regelung zu unterziehen.

Die Konjunktur geht dann auf die Forderungen der Arbeiter ein und fährt fort:

„... All das sind Forderungen, die man ernsthaft in Erwägung ziehen sollte. Aber anstatt dessen denkt man gar nicht daran, die Berechtigung der Forderungen zu prüfen, sondern man läßt sich von den Arbeitgeberern den Nachweis liefern, daß es den Arbeitern in Hamburg schon viel zu gut geht. So stellt man sich in den oberen Regionen nach den Reichstagswahlen 1912 an den sozialen Kämpfen.“

Es ist die alte Geschichte: Korruption der bürgerlichen Presse durch die Unternehmer. Um so notwendiger ist der Ausbau der Arbeiterpresse!

Hamburg. Wahl der Beschwerdekommision für Schauerleute (Kartenteile). Am 24. März fand die Wahl von drei Arbeitnehmern zur Beschwerdekommision statt. Von den Schauerleuten waren als Mitglieder vorgeschlagen Wilhelm Schwenn, Hermann Racklam 1 und August Herzog als Stellvertreter Carl Wobns, Heinrich Meyer 15 und Heinrich Meyer 52, die auch gewählt wurden. Die Beschwerdekommision, die aus sechs Mann besteht, wovon nach den Satzungen einer von den Arbeitgebern den Vorsitz führen muß, hat bis jetzt die Wünsche der Schauerleute nicht erfüllt, deshalb hat sich die Branchenleitung an den Vorstand des Hafenbetriebsvereins gewandt, mit dem Wunsche, das Arbeitsfeld dieser

Kommision zu erweitern. In der stark besuchten Mitgliederversammlung der Schauerleute gab der Vorsitzende bekannt, daß der Hafenbetriebsverein den Wünschen der Arbeiter entgegenkommen wolle, doch müsse der Vorstand dieses Vereins noch darüber beschließen. Seit dem Bestehen der Beschwerdekommision habe diese nur Sachen betreffs Kartenentziehung verhandelt. Andere Beschwerden werden nicht zugelassen. Wenn die Beschwerdekommision ihren Zweck erfüllen solle, so müßten unbedingt auch andere, sich aus dem Arbeitsverhältnis ergebende Beschwerden dort geregelt werden können. Bei den Gewerkschaften besteht seit mehreren Jahren eine Beschwerdekommision, die zur Zufriedenheit aller Beteiligten arbeitet. Die Schauerleute wünschen, daß auch die Beschwerdekommision für Schauerleute in dieser Weise ausgebaut wird. Es soll nicht die Kommission zusammentreten, wenn bereits die Kartenentziehung erfolgt ist, sondern wenn Kartenentziehung erfolgen soll, damit über die Gründe des Ausschlusses verhandelt werden kann. Für Streitigkeiten, betreffend Auslegung des Lohntarifs und Differenzen über die Lohnhöhe, die zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer vorkommen, müsse die Kommission zuständig sein. Auch müsse die Kommission Entscheidungen über Beschwerden treffen können, welche die Arbeiter gegen Arbeitgeber resp. Wizen wegen ungerechter Behandlung und falscher Anordnungen erheben. Ueber alle diese Fälle zu verhandeln, muß Sache der Beschwerdekommision sein. Die Versammelten erklärten sich mit den Ausführungen des Vorsitzenden einverstanden. Nach Schluß der Versammlung gingen die Versammelten geschlossen zur Wahl. Es sind für die oben benannten Kandidaten im ganzen 146 Stimmen abgegeben worden.

Hamburg. Versammlung am 8. März. Nachdem das Protokoll der letzten Versammlung vorgelesen, erklärte Schu., dem Schriftführer sei ein Fehler beim Aufzählen der gewählten Direktoren unterlaufen, indem sein Name mit angeführt sei; er habe auf den Posten verzichtet. Dann gab Schu. folgende Erklärung ab: In der letzten Generalversammlung habe Vockelmann behauptet, daß seitens der Sektion Hafenarbeiter die Vorschläge zu Vertretern in der Ortsverwaltung nicht auf der rechtmäßigen Grundlage zustande gekommen seien. Diese Behauptung sei absolut unwahr. Er nehme nochmals Anlaß, zu erklären, daß die Sektionsleitung im Auftrage der gemeinsamen Branchenleitung die drei Kollegen zu Delegierten zur Ortsverwaltung vorschlug und diese nach erschöpfender Diskussion von der Sektionsversammlung als die zur Wahl geeigneten Personen akzeptiert wurden. Diese Erklärung konnte auf der Generalversammlung nicht abgegeben werden, da dieselbe vertagt wurde. Bei der kommenden Generalversammlung sind diese Wahlen noch vorzunehmen und werden wir wieder die Kollegen Ernst, Hüls und Lindemann auf die Vorwahlsliste bringen. Dieser Erklärung stimmte die Versammlung ohne Diskussion zu. Eine Resolution des Kollegen Schneider, in welcher er die gleichen Vorwürfe erhebt wie Vockelmann, wird nachdem dieselbe diskutiert und der Vorsitzende den sachlichen Teil derselben zur Abstimmung gebracht hat, abgelehnt. Die Verhandlungen über den Tarif der Winkereiarbeiter haben sich zerschlagen und werden wir erneut Stellung dazu nehmen müssen. Der strittige Punkt ist der Beginn der Leberstunden, die mit 15 Pf. Aufschlag pro Tour bezahlt werden, aber erst ab 8 Uhr abends. Der Einwand der betreffenden Kollegen, daß dann der Arbeitstag stets erst um 6 Uhr endigen würde und sie deshalb die höhere Bezahlung von 6 Uhr abends ab verlangen, ist wohl berechtigt. Betreffs des Streiks der Bergleute in England haben die im Kohlentransport beschäftigten Kollegen eine abwartende Stellung einzunehmen, da die englischen Bergarbeiter Solidaritätsstreiks nicht wünschen. — Zum ersten Punkt der Tagesordnung „Anträge zum Verbandstag“ unterbreitete die Sektionsleitung einige Anträge, die angenommen wurden. Abgelehnt wurde der Antrag des Kollegen R., den neuen Mitgliedern im ersten Jahre eine Mitgliedskarte anstatt eines Buches auszubändigen. Schl. verbreitet sich dann über die Wahl zum Verbandstage. Hamburg I wird mit 25 Delegierten vertreten sein und zwar die Sektion der Transportarbeiter mit 9, Hafenarbeiter mit 9, Seelente mit 5, Verkehrsarbeiter mit 2. Die Hafenarbeiter stellen 31 Kollegen auf die Wahlliste, wovon 22 zu streichen sind. In der Diskussion wünscht R. eine Beschwerdekommision, während des Wahltages bei der über ein wegen der Extramarken verweigertes Wahlrecht reklamiert werden kann. R. beantragt, die vorliegende Wahlliste der Hafenarbeiter um zwei Kandidaten von 29 auf 31 zu erhöhen. Diesem wird zugestimmt und folgende Leute genehmigt: Karpinski, Hänel, Hilke, Wäpke, Rohde, Schneider, Gerdaun, Grygler, Lindemann, Dptk, Schloef, Hanjen, Levern, Schuster, Müller, Forz, v. Habeln, Zech, Eichelmann, A. Ernst, A. Evers, Parep, Hüls, Suhr, Geiger, Beuchhahn, Eggers, König, Brühne, Gothrh. Darauf Schluß der mächtig besuchten Versammlung.

Bremen. Auf dem im Holzhafen Baumwollsaat löschenden Dampfer „Neuenstein“ ereignete sich am Freitag, den 22. März, ein bedauerlicher Unglücksfall. Schon vor Beginn der Arbeit wurde der Steuermann von dem Vorarbeiter auf die schlechte Be-

schaffenheit des Drahtes, welcher am Winter zum Aufhieben der Klübel benutzt wurde, aufmerksam gemacht. Er erhielt jedoch von dem Steuermann die Antwort: „Der Draht ist noch gut genug und kann noch wohl die Last von 10 Klübeln tragen.“ Ferner verlangten die Arbeiter, daß der Leitblock am Mast aufgefangan würde; auch dieses war nach Ansicht des Steuermanns nicht notwendig. Als man jedoch zirka einen halben Tag lang gearbeitet hatte, zerriß der Draht und der Klübel stürzte hinunter in den Laderaum. Der Steuereiarbeiter M. Krübel, welcher nicht schnell genug zur Seite springen konnte, wurde von dem Klübel getroffen und trug einen doppelten Weinbruch davon.

Nachdem der Unglücksfall passiert war, nahm auch der Hafeningenieur eine Besichtigung des Drahtseiles vor. Er soll ja festgestellt haben, daß nach 58 Güten und nur fünf schlechte Drähte an dem Drahtseil vorhanden waren. Aber jedenfalls mutet es einen sonderbar an, wenn ein gutes Drahtseil, ohne überlastet zu werden, zerreißt. Trifft unsere Vermutung, daß der Draht nicht mehr gebrauchsfähig war, nicht zu, dann muß entweder die Ursache die sein, daß der Draht von dem Windkopf heruntergesprungen ist, und durch den ungehobenen Stoß, welchem dieser hierdurch ausgesetzt war, zerrissen ist, oder der Draht hat sich vor dem Leitblock am Mast festgelaufen und ist hierdurch zerrissen. Eine von unseren Behauptungen muß also zutreffend sein; denn als das Unglück geschehen war, wurde nicht nur ein Leitblock angebracht, um dem Draht auf die Trommel zu leiten, sondern auch der Mast unter dem Windbaum am Mast wurde mittelst einer Kette aufgefangen. Warum geschah dieses nicht vorher? Die alle Geschichte: nach dem das Kind in den Brunnen gefallen ist, deckt man ihn zu. — Ken ist aber — wenigstens für die Bremer Hafengebiete — und es ist das erste Mal, daß seitens der Unternehmer versucht wird, die Arbeiter auch noch für den Unfall verantwortlich zu machen. So erlaubte sich Herr G. Heinrich die Bemerkung zu machen: „Wenn der Windemann ein vernünftiger Mensch wäre, hätte er doch sehen müssen, daß er mit dem Drahtseil nicht arbeiten durfte.“ Man hätte die Arbeit stoppen sollen usw. Ob der letzte Satz ernst gemeint war, darüber wollen wir nicht streiten. Wie die Unternehmer aber über Arbeitsentstellungen der Arbeiter denken, selbst wenn sie im vollsten Rechte sind, ist zur Genüge bekannt. Also nachdem die Arbeiter die Schiffsleitung bereits auf die Mißstände aufmerksam gemacht haben und diese erklärt hat, daß das Arbeitsgeschirr vollkommen den Anforderungen genüge, versucht man auch noch die Arbeiter als die Schuldigen hinzustellen. Aber nicht der Arbeiter ist hier der Schuldige, sondern das Unternehmertum, das mit solchem Geschirr arbeiten läßt.

Dem Hafeningenieur möchten wir empfehlen, sämtliche Schiffe sofort zu besichtigen, wenn sie in den Hafen einlaufen, damit etwa vorhandene Mängel gleich beseitigt werden können und nicht erst dann, wenn bereits einige Tage gearbeitet wurde und sich Unfälle ereignet haben.

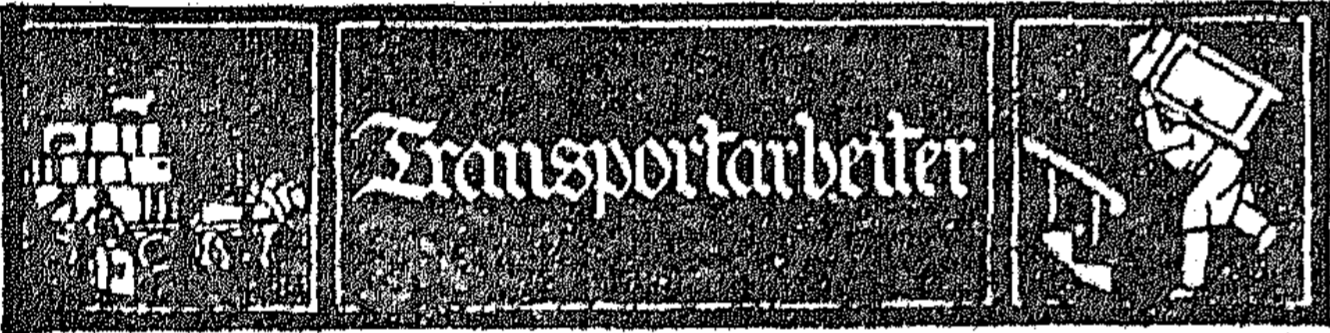
Stettin. Am Sonntag, den 17. März, hielt die Sektion Hafenarbeiter ihre ordentliche Mitgliederversammlung ab. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde zunächst der verstorbenen Kollegen Westphal, Fr. Brümmer, Lucht, Stüber und auch der Märzgefallenen von 1848 in üblicher ehrender Weise gedacht. Nachdem wurden vom Kollegen R. die von der Ortsverwaltungsabteilung ausgearbeiteten Anträge zum Verbandstage in Breslau vorgelesen. Als wesentlich ist von diesen hervorzuheben, daß der Bezug von Unterstützungen, die heute nach einer Karenzzeit von 52 Wochen gezahlt wird, erst nach einer Mitgliedschaftsdauer von 78 Wochen gezahlt werden soll. Und hat ein Mitglied drei Jahre hintereinander die volle Unterstützung bezogen, dann kann erst nach Entrichtung von 156 Wochenbeiträgen wieder Unterstützung gezahlt werden. Nach einer ziemlich heftigen Diskussion, in welcher auch die Plänen- und Arbeitsentschädigungsfrage behandelt wurde, wird nach Ablehnung mehrerer Anträge ein Antrag Hansschild angenommen. Die Erwerbslosenunterstützung ist wie bisher beizubehalten, aber die Karenzzeit von 6 Tagen auf 12 Tage zu erhöhen. Lebhaften Unwillen erregte es, daß den Angehörigen des Verbandes bei Krankheit außer ihrem vollen Gehalt auch noch die Krankenunterstützung zufließt. Auch die Ausgestaltung der Verbandspresse wurde moniert, diese entspricht nicht den Wünschen unserer Sektion. Zu Kandidaten zum Verbandstage wurden die Kollegen Karl Zoch mit 79 und Gustav König mit 78 Stimmen vorgeschlagen. In die Lohnkommission wurden die Kollegen Hansschild, Gufowatz, Bruse, Redler, R. Schulz und W. Präger gewählt. Anstatt der früheren Kontrollkommission wurden auf Vorschlag der Leitung aus den einzelnen Betrieben heraus Kollegen gewählt, welche von nun ab die Kontrolle ausüben sollen. Die Kollegen F. Linde, M. Bretagne und Stedding hatten sich unbefugter Weise von einem Weisendampfer absetzen lassen; dieselben sollten auf Antrag des Kollegen Busch je 3 Mk. Strafe zahlen. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten erfolgte Schluß der gut besuchten, aber äußerst unruhigen Versammlung.

Die Wirkung des englischen Kohlenarbeiterkreises auf die Arbeitslage der Hamburger Hafenarbeiter zeigt sich in folgender Gegenüberstellung. Es kamen Kohlenhiffe an in Hamburg im ersten Quartal 1907: 430; 1908: 495; 1909: 391; 1910: 397; 1911: 250. Allerdings geht die Kohleneinfuhr Deutschlands seit dem Jahre 1907 ständig zurück. Der starke Rucl von 397 auf 250 läßt sich jedoch nur daraus erklären, daß England während des Bergarbeiterstreiks so wenig wie möglich Kohlen exportiert



Berlin. Die Monatsversammlung der Abteilung Ostern fand am 3. April bei Schumann, Tilsiterstraße 6, statt. Ein jugendlicher Kollege der Abteilung Dichtenberg hielt einen Vortrag über: "Alkoholismus" und schilderte die Schädlichkeit desselben. Die anwesenden Kollegen folgten den klügelnden Ausführungen mit Interesse und lebhafter Beifall. Die anwesenden Kollegen folgten den klügelnden Ausführungen mit Interesse und lebhafter Beifall. Die anwesenden Kollegen folgten den klügelnden Ausführungen mit Interesse und lebhafter Beifall.

Die nächste Monatsversammlung findet infolge der Matkeiler bereits am Mittwoch, den 24. April, statt. In derselben wird der Kollege W. Schilling (Sektionsleiter der Dinnenschiffer) einen Vortrag halten. Nach Besprechung einiger Abteilungsangelegenheiten und Wahl einiger Bezirksführer erfolgte gegen 11 Uhr der Schluß dieser interessanten Versammlung.



Celle. Am Sonntag, den 17. März, fand eine Transportarbeiter-Versammlung statt. Ein Kollege hielt einen Vortrag über Mißstände in unserm Berufe, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse von Celle. In scharfen Worten übte der Kollege Kritik an den hier herrschenden Zuständen, besonders in bezug auf Lohn- und Arbeitsbedingungen unserer Kollegen. Aber auch das Verhalten unserer Fuhrherren, in bezug auf die Unfallverhütungsvorschriften, brandmarkte er in scharfen Worten. Alles in allem lasse hier bei uns viel zu wünschen übrig. Es sei deshalb Abhilfe dringend nötig.

Des Weiteren führte er aus, daß wir nur durch eine starke und schlagfertige Organisation im Stande seien, die angeführten Mißstände zu bekämpfen.

Leider mußte aber hinter dem Wort schlagfertig hier in Celle ein großes Fragezeichen folgen. Er wisse nicht, was man hier mehr bewundern müsse, die Gleichgültigkeit unserer Kollegen der Organisation gegenüber, oder die Schaffensgebild, mit welcher sie alle Leiden ertrügen ohne dabei zu lernen. Er forderte dann die Anwesenden auf, alles daran zu setzen, daß der letzte Kollege dem Verband zugeführt würde und es in absehbarer Zeit möglich sei, derartige Mißstände abzustellen. In der darauffolgenden Diskussion wurde es auch von sämtlichen Rednern als wünschenswert bezeichnet, daß endlich Ordnung geschaffen wird. Im Namen des Jugendausschusses richtete der Kartelldelegierte die Aufforderung an die Kollegen, ihre konfirmierten Söhne und Töchter der Arbeiterjugend zuzuführen, damit sie nicht gegnerischen Vereinen als Mitglieder beitreten; denn nur die Arbeiterjugend sei die Organisation, in der unsere Kinder im Geiste ihrer Eltern erzogen würden.

Nach Beledigung einiger Internas war Schluß der leider wieder schlecht besuchten Versammlung.

Darmstadt. Man muß es Paul Wolf überlassen, er versteht es, für sich aus allen Vorgängen Vorteile zu verschaffen und Vorteile zu machen. So angefecht der Tatsache, daß der Transportarbeiterverband über den Wolfischen Betrieb die Sperre verhängte. Herr Wolf hat auf ein vom Transportarbeiterverband herausgegebenes Flugblatt in den hiesigen Zeitungen großspurig im Namen des „Südwestdeutschen Arbeitgeberverbandes für das Transportgewerbe“ ein Inserat losgelassen, indem er wieder seine bekannten Kunststückchen probiert. Herr Wolf hat es sehr leicht, eine Erklärung im Namen des genannten Arbeitgeberverbandes zu seiner eigenen Ehrenrettung loszulassen, weil er ja schließlich nur noch das einzige Mitglied dieses Verbandes in der Möbeltransportbranche ist, die zwei noch in Betracht kommenden Firmen haben sich verpflichtet, tariflich zu entlohnen.

Es wird in der Erklärung besonders betont, daß die Firma Wolf in keiner Weise durch die Sperre in ihrem Betrieb gehindert sei. Dagegen ist doch festzustellen, daß auch die Transportarbeiter sich darüber einig waren, daß die Firma genügend Leute bekomme, um ihre Aufträge zu erledigen, ebenso einig war man sich aber auch darüber, daß die Quantität dieser Arbeiter mit der Qualität in bezug auf fachliche Tüchtigkeit in einem traurigen Mißverhältnis steht und wir waren einhellig der Meinung, daß wir den eventl. Auftraggebern nach getaner Arbeit ruhig überlassen können, sich ein Urteil zu bilden. Wenn weiter von

der Firma Wolf behauptet wird, daß sie keine Mitglieder des Transportarbeiterverbandes für fest anstelle und deshalb auch der Abschluß eines Tarifvertrages mit dem Verband für sie keinen Wert habe, so werden wir alles tun, um ihre indifferenten Arbeiter dahin zu bringen, wo sie hingehören. Wenn behauptet wird, daß die übrigen Mitglieder des Südwestdeutschen Arbeitgeberverbandes der Ortsgruppe Darmstadt mit Ausnahme einer einzigen Firma den Abschluß eines Tarifvertrages mit dem Transportarbeiterverband abgelehnt hätten, so können wir feststellen, daß sämtliche größere Betriebe den Tarifvertrag teils durch Unterschrift, teils durch bindende Erklärungen anerkannt haben. Unterschriften haben den Tarifvertrag die Firmen L. Müller, G. Göb, G. Müller und L. Eberhard. Wir können also behaupten, daß sämtliche Möbeltransportunternehmer den Tarifvertrag entweder schriftlich oder mündlich anerkannt haben, — ausgenommen die Firma Wolf. Die Zeiten sind in Darmstadt vorbei, daß sämtliche Unternehmer der Parole eines einzelnen folgen, wobei bemerkt sei, daß dem Südwestdeutschen Arbeitgeberverbande nur noch folgende Möbeltransportfirmen angehören: P. Wolf, L. Müller und H. Vogt.

Wenn Herr Wolf weiter schreibt, daß bei seiner Firma nur bewährte und bei den vorjährigen Erzeugnissen nicht beteiligte Kräfte zur Verfügung stehen, so können wir behaupten, daß Herr Wolf die meisten seiner jetzigen Arbeiter überhaupt nicht kennt und viele von ihnen erst seit letzter Zeit als Möbeltransportarbeiter tätig sind. Die Bemerkung Wolfs: „Im übrigen werden sowohl von der Firma Paul Wolf u. Co., als auch von den anderen Mitgliedern unseres Verbandes dieselben und teilweise sogar höhere Löhne gezahlt, als sie in dem Tarifvertrag des Transportarbeiterverbandes vorgesehen sind“ findet seine Widerlegung darin, daß die unterschriebenen Tarifverträge dadurch nicht gleichlautend sind, indem einzelne Firmen in diesem Jahre schon 5 Mk. während der Bleichzeit und 4,50 Mk. während der ruhigen Zeit bezahlten. Hätte Herr Wolf vom 1. März 1912 bis 1. Oktober 1912: 4,25 Mk. während der ruhigen Zeit und 4,50 Mk. während der Bleichzeit, und vom 1. Oktober 1912 bis 1. März 1913: 4,50 Mk. bezahlt, so wären alle Vorkommnisse der letzten Zeit vermieden worden und aus den hier aufgeführten Tatsachen ergibt sich die Berechtigung des von uns erhobenen Vorwurfs, daß Herr Wolf der Friedensstörer ist.

Frankenthal. Die am 23. März, abends 8 Uhr, abgehaltene Versammlung befaßte sich nach einem Vortrag des Gauleiters mit den traurigen Verhältnissen, die leider noch in allen hiesigen Fuhrbetrieben bestehen. Von den Kollegen der Firma Jakob Mayer, Kartoffelhandlung, waren Lohnforderungen eingereicht, welche zuerst bewilligt wurden. Aus Versehen fehlte am Samstag der versprochene Zuschlag und nach einer nochmaligen Aufforderung durch den Gauleiter erhielten die Kollegen am Montag diesen nachbezahlt. Eine der traurigsten Erscheinungen ist das in hiesiger Gegend stark vertretene „Kost- und Logiswesen“. Nicht genug, daß schon an sich die Arbeitszeit des Fahrpersonals eine ungewöhnlich lange ist, wird durch das Kost- und Logiswesen der Ausbeutungswut noch mehr Tor und Tür geöffnet, und Arbeitszeiten von 18 Stunden und darüber keine Seltenheiten sind, sogar mehrere Tage hintereinander. Auch scheint die Anregung einer Lohnbewegung bei den Flaschenbierfahrern einem gewissen Herrn Randerwiel auf die Nerven gefallen zu sein, so daß jenem Manne geraten werden könnte, mit seinem Personal anders umzugehen, da er seine Ware meistens an organisierte Arbeiter verkauft. Nach einem trefflichen Schlusssatz, in welchem die Kollegen zur wackeren Hilfe und zum Werben neuer Kollegen aufgefordert wurden, erfolgte Schluß der Versammlung.

Gelsenkirchen. In Gelsenkirchen ist es im Handels- und Transportgewerbe um die Lage der Arbeiter noch schlecht bestellt; lange Arbeitszeit, wenig Lohn und hündische Behandlung. Besonders in Expeditions- und Fuhrbetrieben sieht es traurig aus, hier herrscht die längste Arbeitszeit und wird der niedrigste Lohn bezahlt. Wir können heute davon absehen, einzelne Betriebe zu benennen, denn es herrscht mit wenig Ausnahmen überall dasselbe Bild.

Was ist nun die Hauptursache? Man kann wohl ruhig sagen, daß die Organisation der Arbeiter auf dieses Gewerbe bisher so gut wie gar keinen Einfluß hatte. Das hat seine Ursache in dem ständigen Berufswechsel. Wir haben hier keine anfällige Arbeiterschaft im Handels- und Transportgewerbe, man kann feststellen, daß heute einer Vergmann ist, nach einigen Wochen ist er Bauarbeiter, nach kurzer Zeit wird man ihn als Fuhrmann usw. finden. Das sind Verhältnisse, die nicht dazu beitragen den Leuten den Organisationsgedanken beizubringen; will man sie über ihre traurige Lage aufklären, so wird man stets zur Antwort bekommen, daß sie nicht lange mehr in dem Berufe bleiben wollen und deshalb für sie der Verband keinen Zweck habe. Bei den Abladern ist es vielfach so, daß sie am Tage auf den Abladesträngen arbeiten und des Nachts auf den Bechen, was ja auch entschieden zu verurteilen ist. Wie gesagt, es hält sehr schwer, diesen Leuten das Zusammengehörigkeitsgefühl beizubringen; bei den Kollegen Kutschern und Fuhrleuten scheint es ja in letzter Zeit etwas besser zu werden, denn wir können feststellen, daß gerade unter den Fuhrleuten etwas Bewegung ist und der Zuwachs der Mitgliederzahl sich hauptsächlich aus Fuhrleuten rekrutiert. Aber auch hier sind noch manche Kollegen, die trotz ihrer erbärmlichen Lage noch den Standeshäutchen (H) beifügen und glauben, wir dürften nur Fuhrleute und Kutscher in unseren Verband aufnehmen, wir hätten nichts mit den Abladern, Lager- und Platzarbeitern zu tun. Die Kollegen, die so denken, werden schnell eines anderen belehrt, wenn wir einmal in eine Lohnbewegung eintreten sollten und es würde zur Arbeitsniederlegung kommen. Wie würden sie schimpfen, wenn sie zusehen müßten, wie sich eventl. die Lager- oder Platzarbeiter auf den Vordruck setzen und dadurch den Kollegen Fuhrleuten den Erfolg ihrer Bewegung streitig machen. Also Kollegen Fuhrleute und Kutscher, wie ihr an diesem

kleinen Beispiel seht, ist es eine Naturnotwendigkeit, daß wie alle Arbeiter, die nur irgendwie mit unserem Beruf Zusammenhang haben, im Transportarbeiter-Verband organisiert werden müssen.

Nun noch einige Worte an die Kollegen in den Fuhrmanns-Vereinen. Groß ist ihre Zahl nicht mehr, und das ist gut so, denn die Mehrheit der Mitglieder sind kleine Unternehmer und Händler. Diese Herren führen ja auch das Wort und beherzigen die Vereine, den Vorsitz führt ein Unternehmer.

Es hat sich ein regelrechter Kampf darüber abgespielt, ob ein Arbeiter oder ein Unternehmer den Vorsitz führen sollte, nun, daß Freibier des Unternehmers hat gesagt. Uns kann es Recht sein, und die Kollegen werden es jetzt wohl auch einsehen, daß die Fuhrmanns-Vereine nur Werkzeuge der Fuhrunternehmer sind und aufgegeben werden, den modern organisierten Arbeitern bei ihren Kämpfen um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen in den Rücken zu fallen. Darum kann es nur heißen: heraus aus den Fuhrmanns-Vereinen und hinein in den deutschen Transportarbeiter-Verband dann erst haben wir Aussicht auf eine bessere Zukunft.

Im Großen und Ganzen wollen wir die Hoffnung nicht aufgeben, daß auch in Gelsenkirchen sich der Organisationsgedanke im Transportgewerbe durchbringen wird, und dann wird die Zeit erst kommen, wo wir ausrufen können: wenn unser starker Arm es will, stehen alle Köder still. Bis dahin heißt es für die Kollegen, die wir heute schon mustern, ihre ganze Kräfte in den Dienst der gerechten Sache zu stellen.

Streik der Möbelräumer in Halle a. S. Seit einer Reihe von Jahren ist der Transportarbeiterverband von den Möbelräumern immer wieder aufgefordert worden, wie in anderen Städten, so auch hier eine Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse anzustreben. Dies Jahr wurden nun nach genügender Vorbesprechung den Transportfirmen die Wünsche der Beteiligten in Form einer Tarifvorlage überreicht mit dem Ersuchen, den Vertrag mit ihrer Unterschrift versehen an den Transportarbeiterverband einzusenden oder in Verhandlungen einzutreten. Am 21. März abends war die gestellte Frist abgelaufen. Bei persönlichen Anfragen in einigen Firmen wurde uns bedeutet, daß in einer Versammlung der Möbeltransportfirmen beschlossen sei, keine Aufbesserung der bisher gezahlten Stundenlöhne einzutreten zu lassen. In einer Zuschrift an die Halleische und die Saale-Zeitung ließen die Unternehmer sagen: 1. Daß sie mit dem Transportarbeiterverband nichts zu schaffen hätten; 2. daß sie jede tarifliche Vereinbarung ablehnten; 3. sei der bisherige Stundenlohn von 50 Pf. ausreichend; 4. bekämen die Arbeiter von den Umziehenden gute Trinkgelber, so daß der Lohn ausreichend sei.

Die Forderungen der Möbelräumer waren nun: Die tägliche Arbeitszeit soll zehn Stunden betragen und für diese Zeit 70 Pf. pro Stunde gezahlt werden; Nebenstunden sollten mit 10 Pf. Zuschlag vergütet werden. Für Beschäftigung außerhalb Halles sollte ein entsprechender Zuschlag auf den Stundenlohn gezahlt werden, dessen Höhe freier Vereinbarung unterliegen sollte. Einwöchiges Trinkgeld sollte zu gleichen Teilen den Möbelpolierern gehören und auf den Stundenlohn nicht angerechnet werden.

Ein Vergleich mit den in den übrigen Städten gezahlten Löhnen zeigt, daß die Möbelräumer seit Jahren viel zu gering entlohnt worden sind, daß aber die Firmen es wohl verstanden haben ihre materiellen Interessen zu wahren. Die Verteilung des sogenannten Trinkgeldes unter die Arbeiter muß gefordert werden, weil eine Reihe Firmen das Trinkgeld eingezogen und teilweise auf den Lohn angerechnet, oder überhaupt nicht zur Auszahlung gebracht haben.

Als Antwort auf unsere Eingabe entließ die Firma Th. Domann am 21. März abends sämtliche bei ihr beschäftigten Arbeiter. Das letztere und das strikt ablehnende Verhalten der Firmen im allgemeinen hatte die Gebuld der Arbeiter auf eine zu harte Probe gestellt, und so wurde der Streik für alle Firmen, die nicht bewilligt hatten, beschlossene. Die Streikenden erwarteten, daß sich niemand zum Klausurhörer bereit finden würde, so daß dann der Kampf um die berechtigten Forderungen nur von kurzer Dauer sein konnte.

Die Vorgänge im Ruhrgebiet hatten übrigens hier Schule gemacht, denn man konnte früh bereits beobachten, wie die Möbelwagen ohne jede Veranlassung von mit Browningpistolen bewaffneten Polizisten bewacht wurden. Wir sind der Meinung, daß auch diese Maßnahme die Stellung der Streikenden noch bestärken konnte.

Die Streikenden selbst waren guten Mutes und nur wenige aus Herbergen und Arbeitsnachweisen zusammen geleitete Arbeiter fanden sich, die ihren Arbeitsbrüdern in den Rücken fielen.

Die Unternehmer gerieten deshalb in furchtbaren Druck, und saßen sich, nachdem bereits am ersten Tage eine Reihe kleiner Firmen bewilligt hatten, veranlaßt, um Unterhandlungen bei uns nachzusuchen.

Dieselben fanden denn auch am dritten Streiktag unter Beisein von Vertretern der maßgebendsten Möbeltransportfirmen statt und endeten damit, daß außer einigen nebensächlichen Festlegungen der Stundenlohn von 50 auf 60 Pf. erhöht wurde und daß ferner die Frühstück- und Vesperpause mit bezahlt werden sollten.

Dieses zusammen wurde in einem schriftlichen Vertrag normiert und von 28 Firmen unterschrieben. Die Ausständigen erklärten sich mit den Abmachungen für Laufendes Jahr einverstanden und nahmen kurz darauf geschlossen die Arbeit wieder auf.

Auf Grund ihres diesmaligen gemeinsamen Vorgehens haben die Möbelräumer nun das erreicht, was sie in den früheren Jahren trotz verschiedener Vorstöße nicht erreichen konnten. Wenn sie die getroffenen Vereinbarungen hochhalten und auch sonst dafür sorgen, daß die Organisation unter ihnen immer mehr ausgebaut wird, dann wird es möglich sein, daß im nächsten Jahre, nach Ablauf des diesmaligen Vertrages dasjenige noch nachgeholt werden kann, was diesmal beim ersten geordneten Vorstoß nicht mit in Betracht gezogen werden konnte.

Deshalb sei allen Kollegen zugerufen: Hallet fest an Eurem Verband, kontrolliert Euch in jeder

Umzugsaison gegenseitig auf Cure Verbandszugehörigkeit und kontrolliert auch die von auswärts nach hier kommenden Wacker und Kämmer dazugehörend. Wenn Ihr das tut, dann festigt Ihr Cure Macht und könnt der Zukunft ruhig entgegen sehen.

Hannover-Münden. Einen großartigen Erfolg haben die hiesigen Transportarbeiter zu verzeichnen. Am 17. März waren von der Leitung des Verbandes an die Unternehmer Forderungen gestellt worden und bis zum 21. März wurde Antwort erbeten. Sämtliche Unternehmer beschloßen nun, ihren Leuten eine Zulage zu gewähren, wollten aber mit ihrem Personal selber verhandeln. Die Kollegen wiesen natürlich die Annahme der Unternehmer strikte zurück. Am 22. und 23. März wurde dann der Bezirksleiter bei sämtlichen Unternehmern vorstellig, wobei fünf Unternehmer die Forderungen mit einigen Abänderungen unter Anerkennung der Organisation bewilligten. Montag früh legten die Arbeiter in den anderen Betrieben, wo die Unternehmer die Organisation nicht anerkennen wollten, die Arbeit nieder. Schon im Laufe des Vormittags bahnten die Unternehmer in der Spedition mit dem Bezirksleiter Verhandlungen an und sofort gingen die Arbeiter und Kutscher wieder in ihre alte Stellung zurück. Nachmittags fanden auch Verhandlungen mit den Kohlenbetriebern statt, und so war auf der ganzen Linie der Kampf abends zu Ende. Sämtliche Kutscher und Arbeiter im Transportgewerbe haben dadurch eine Lohnerhöhung von 2-3 Mark pro Woche, Urlaub, Differenzausgleich zwischen Lohn und Krankengeld durch den Unternehmer für zwei Wochen und noch mehrere andere Vergünstigungen erlangt. Der feste Zusammenschluß der Kollegen, welche zu 90 pCt. organisiert sind, machte den Plan der Unternehmer, die Organisation zu vernichten, zu Wasser.

Karlsruhe. 6 Mark Lohn und Trinkgeld. Während der Plebezeit prankten an den Plakatsäulen große gelbe Plakate, laut welchen die Firma Eugen von Steffeln, Hofspeiditeur, tüchtige Möbelträger zum Tagelohn von 6 Mark und „Trinkgeld“ suchte. Der Hinweis auf das Trinkgeld ist gut, stützen sich doch die Herren Hofspeiditeure darauf mit der Motivierung, daß sie deshalb weniger Lohn als die kleineren Möbelspeiditeure zu bezahlen brauchen. Mit Ausnahme der 5 größten Firmen haben im Jahre 1911 sämtliche Möbelspeiditeure den Tarif des Deutschen Transportarbeiterverbandes anerkannt, laut welchem sie einen Tagelohn von 7 Mark bezahlen. Gelegentlich des Möbeltransportarbeiterstreiks im April 1911 erließen die Möbelspeiditeure eine Bekanntmachung folgenden Inhalts:

In Karlsruhe ist ein Streik der Möbeltransportarbeiter ausgebrochen und werden sofort Arbeitswillige gesucht. Lohn 6 Mk., Garantiertes Trinkgeld pro Tag 3 Mk., sowie freie Hin- und Rückfahrt etc.

Hier haben also die Herren Möbelspeiditeure außer dem 6 Mark Lohn noch drei Mark Trinkgeld und freie Hin- und Rückfahrt garantiert, während sie jetzt ganz schäbden von Trinkgeld reden, daß sie ja nicht bezahlen (oder wenn schon, dann sind 10 Pfennige auch ein Trinkgeld). Da war der Süddeutsche Arbeitgeberverband für das Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe i. F. Krager - Heidelberg doch nobler, der im September 1910 folgendes Inserat in den Süddeutschen Zeitungen losließ:

Zu Freiburg ist ein Streik der Möbeltransportarbeiter und Fuhrleute ausgebrochen. Wir suchen unorganisierte Arbeitswillige bei einem Tagelohn von Mk. 5,50 und garantierter täglicher Trinkgelddzulage von Mk. 4,50, Gesamtlohn also Mk. 10,00 pro Tag.

Herr von Steffeln ist mit im Vorstand dieses Arbeitgeberverbandes, welcher Streikbrechern pro Tag 4,50 Mk. Trinkgeld garantiert und christlich organisierte Streikbrecher bevorzugt. Warum werden nun die Herren Arbeitgeber im Möbeltransportgewerbe bezüglich der Trinkgeldder immer bescheiden? Werken sie vielleicht, daß es doch eine starke an das umliegende Publikum ist, öffentlich immer so propzend von den Trinkgelddern zu reden? Um Antwort wird gebeten!

Magdeburg. Annähernd 500 Kutscher in den hiesigen Speditionen, Fuhr- und Abfuhrgeschäften sind in eine Lohnbewegung eingetreten. In einer am 21. März im „Sachsenhof“ statt besuchten Versammlung wurden die von den Vertrauensmännern und der Verbandsleitung aufgestellte Lohnforderungen einstimmig gutgeheißen. Die Hauptforderungen der Kutscher sind eine einheitliche Regelung der jetzt 18 bis 18 Stunden täglich betragenden Arbeitszeit, eine den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechende Lohnerhöhung, sowie Bezahlung der Ueberstunden und Sonntagsarbeit. In Form eines Tarifvertrages sind die Forderungen den Unternehmern am 23. März unterbreitet worden mit der Begründung, bis zum 30. März der Verbandsleitung mitzutellen, ob sie gewillt seien, den Forderungen der Kutscher Rechnung zu tragen. Am 27. März erhielt die Verbandsleitung vom „Arbeitgeberverband“ ein Schreiben, worin mitgeteilt wird, daß die Fuhrherren es ablehnen mit der Verbandsleitung zu verhandeln, aber nicht abgeneigt wären mit ihren Kutschern in Verhandlungen einzutreten. Am Sonntag, den 31. März, fand eine zweite Kutscherversammlung statt, wo festgestellt wurde, daß bereits 37 Firmen eine durchschnittliche Lohnerhöhung von pro Woche 1 Mark den Kutschern zugestimmt hätten. Nach lebhafter Diskussion wurde beschlossen, nochmals den Unternehmern mitzutellen, daß die gemachten Zugeständnisse nicht befriedigten und um Regelung der neueren Wünsche, wie: Verkürzung der Arbeitszeit, Bezahlung der Ueberstunden und Sonntagsarbeit ersucht wurde. Es soll dann eine weitere Versammlung darüber entscheiden, ob die von den Unternehmern gemachten Zugeständnisse angenommen werden sollen oder ob neue Schritte zur Durchführung der Forderungen angewendet werden müssen.

Die Kutscher in den Abfuhrgeschäften von Ranning, Delge, Heine, Kietzmüller und Hinemann haben bereits die Arbeit niedergelegt, um ihre Forderungen zur Anerkennung zu bringen.

Posen. Am 17. März fand in dem Posener Vereinshallen eine von ca. 150 Personen besuchte allgemeine Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter-Versammlung statt, in welcher die Gauleiter Kollegen Zimmer-Breslau, Dahlbeck-Stettin und Schünning-Berlin referierten.

Die Referate fanden sehr beifällige Aufnahme. Der Kollege Zimmer teilte unter anderem mit, daß Posen jetzt nicht mehr zum Gau II (Breslau), sondern zum Gau IV (Stettin) gehöre. Kollege Zimmer ersuchte die Kollegen, das ihm bisher geschenkte Vertrauen auch auf den Kollegen Dahlbeck zu übertragen.

Kollege Dahlbeck appellierte in warmen Worten an die Posener Kollegen und ersuchte sie, ihn auch, wie Kollegen Zimmer, in seinen Bestrebungen zu unterstützen.

Kollege Schünning, von der Sektion der Binnenschiffer, machte interessante Ausführungen über die Organisation und Agitation der Binnenschiffer.

Die Versammlung nahm einen würdigen Verlauf, und jeder verließ befriedigt das Lokal in dem Bewußtsein, daß die Sache der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter auch in Posen marschiert. Das bewies auch der zahlreiche Besuch, welcher zu verzeichnen war, trotzdem die polnischen bürgerlichen Käseblätter tags vorher vor dieser Versammlung des sozialdemokratischen Transportarbeiter-Verbandes gewarnt hatten.

Ja, diese National-Polen, welche sich nicht genügend darüber entrüstet können, daß in öffentlichen Versammlungen nicht polnisch gesprochen werden darf, denunzierten uns in ihren Blättern, daß die sozialdemokratischen Transportarbeiter das Recht haben, in ihren öffentlichen Versammlungen polnisch zu sprechen. Es war nämlich auf dem Einladungszettel vermerkt, daß die Diskussion polnisch und deutsch stattfinden werde. Man wollte also die Polizei darauf aufmerksam machen.

Es ist dieses den großpolnischen Mattenfänger aber nicht gelungen; denn die Polizei weiß, daß sie in den Transportarbeiter-Versammlungen nichts zu suchen hat, und war trotz dieser schätzbaren Denunziation nicht erschienen.

Man sieht also, was dieses polnische Preßgeiher wert ist. Anstatt sich zu freuen, daß unser Verband seinen polnischen Mitgliedern Gelegenheit gibt, sich in ihrer Muttersprache zu unterhalten, denunzieren sie uns bei der Polizei.

Saarbrücken. Eine große Transportarbeiterversammlung, die von über 200 Fuhrleuten besucht war, tagte am 17. März. Das Referat hatte Herr Stadtschulinspektor Dr. Senftner übernommen. Das mag dazu beigetragen haben, daß die Versammlung so stark besucht war. In seiner bekannten, streng sachlichen Weise entledigte sich der Redner seiner Aufgabe. Da in einem früheren Bericht die Angelegenheit schon ausführlich besprochen worden ist, wollen wir auf Einzelheiten nicht eingehen. Interessant ist die Stellungnahme der Fuhrherren, die in der bekannten Interessenversammlung in ihrer Mehrheit für und in ihrer von der Fuhrherren-Vereinigung und dem Speditionverein gemeinsam abgehaltenen Versammlung sich gegen die Fahr- und Fachschule ausgesprochen haben. Die Verfassung der „Herren“ hat umgeschlagen. An der Diskussion beteiligten sich der Kollege Klein vom Fuhrnechte-Berein, Kollege Hengel, der frühere Vorsitzende der Fuhrherren-Vereinigung und Kollege Konnemacher. Folgende Resolution wurde einstimmig angenommen:

„An die Wohlthät. Stadtverwaltung Saarbrücken.

Die am heutigen Tage vom Transportarbeiter-Verband und Fuhrnechte-Berein Saarbrücken einberufene öffentliche Versammlung, die von über 200 Fuhrleuten besucht war, und das Referat des Herrn Stadtschulinspektors Dr. Senftner über die Einführung einer Fahr- und Fachschule entgegennahm, beschließt:

1. Die Fuhrleute stehen nach wie vor auf dem Standpunkt, daß die Einführung einer Fahr- und Fachschule in hiesiger Großstadt eine Notwendigkeit ist. Sie ist geboten im Interesse des öffentlichen Verkehrs, der eine genügende Ausbildung der Fuhrleute bedingt, im Interesse von Leben und Gesundheit der Verkehrsarbeiter und des der Straße passierenden Publikums.

2. Die Fuhrleute bedauern die ablehnende Stellungnahme, welche die Fuhrherren-Vereinigung und der Speditionverein in ihrer am 3. März abgehaltenen Versammlung eingenommen haben und erklären, daß diese Stellungnahme nicht aus sachlichen Motiven geboren wurde. Sie ersuchen die Stadtverwaltung ebenso höflich wie ernst, die Schule in die Wege zu leiten zu wollen, unbestimmt um die Stellungnahme einiger rückständiger Fuhrherren.

3. Die Versammelten versprechen, mit aller Energie dafür einzutreten, daß die Fahr- und Fachschule zur Wirklichkeit und so eingerichtet und geleitet wird, daß sie in gleichem Maße dem Verkehr, den Straßenpassanten, den Fuhrherren, den Fuhrleuten und den Zuguterer zugute kommt.“

Nach Annahme dieser Resolution erklärte Herr Dr. Senftner, er wolle die Sache dem Herrn Oberbürgermeister übergeben, mit dem Vorschlag, daß dieser eine Besprechung arrangiere, wo aber die Fuhrleute ausgeschlossen sein sollen. Kollege Hengel wünschte, daß diese auch zugezogen würden, was von Senftner nicht zugestanden werden konnte.

Dann ergriff der Bezirksleiter das Wort, um mit herediten Worten die anwesenden Kollegen aufzufordern, in den Transportarbeiterverband einzutreten. Zu derselben Stunde waren die Fuhrherren versammelt, um sich gegen die Fuhrleute zusammenzuschließen. Sie hatten in ihrer letzten Versammlung den „Wolff“ im Schafspelz, den Sekretär des Arbeitgeberverbandes im Transportgewerbe für Süddeutschland, kommen lassen. Die Fuhrleute sollten erkennen, was das für sie bedeute. Die Kollegen vom Fuhrnechte-Berein klärten dem Transportarbeiterverbande näher und die Zeit sei nicht mehr fern, wo wir gemeinsam auf einer

Straße zusammenkommen, um für besseren Lohn, Verhandlung und kürzere Arbeitszeit zu kämpfen. Unsere Verhältnisse seien traurige, überall, wohin man blicke, marschiere der Transportarbeiter an letzter Stelle. — Unsere Familien leiden Not, vom Leben haben wir nichts, als lange schwere Arbeit. Nur durch den Zusammenschluß im Transportarbeiterverband können die Fuhrleute eine Besserstellung ihrer Lebenslage erreichen. Kollege Klein legte den Anwesenden aus Herz, sich zu organisieren. Kollege Konnemacher meinte, die Beiträge seien zu hoch. Kollege Schnepf zerstreute in seinem Schlußwort die Bedenken, die gegen den Transportarbeiterverband erhoben wurden. Der reiche Beifall, den unsere Redner bekamen, beweist, daß die hiesigen Transportarbeiter die Scheu vor dem Verband fallen lassen, und wenn sie auch nicht haufenweise zu uns übertraten, so wird auf diese Weise doch der Weg geebnet zu gemeinsamem Handeln. Durch unsere Tätigkeit und unser Auftreten haben wir uns die Sympathie der denkenden Kollegen erworben und sie muß zum Vorteil unserer Organisation ausschlagen. Zum Schluß noch die Bemerkung: Die Fuhrherren lehnen die Schule ab, weil sie befürchten, daß dann die Fuhrleute höhere Anforderungen stellen würden und schließlich zum Streik greifen könnten, dann hätten sie keine willigen und billigen Fuhrleute mehr.

Stuttgart-Cannstatt. In der Nummer 13 des „Courier“ vom 26. März 1911 haben wir uns veranlaßt, den patriarchalischen Betrieb der Firma Ernst Kreder in Cannstatt etwas näher unter die Lupe zu nehmen. Die damals geübte Kritik an den Zuständen bezüglich des Kost- und Logiswesens schlug wie eine Bombe ein! Wahre Wunder zu wirken war sie imstande, sowohl die Wohn- als auch die Arbeitsverhältnisse wurden in dieser Zeit einer gründlichen Reform unterzogen. Selbst die Entlohnung wurde etwas besser. Es ist dies gewissermaßen der beste Beweis dafür, wie berechtigt die damalige Kritik war! Leider gelang es damals nicht, die Kollegen in größerer Anzahl für die Organisation zu gewinnen. Das unablässige Fortschreiten der Organisation am hiesigen Plage hat jedoch in letzter Zeit auch diese Kollegen erfasst, so daß auch wir in diesen Betrieb hineinkamen. Trohdem daß erst eine kurze Zeit darüber hin ist, können wir heute schon von einem prächtigen Erfolg für die dort beschäftigten Kollegen berichten. Der Erfolg selbst ist um so höher zu bewerten, wenn man sich die Verhältnisse wie sie vor genau einem Jahr noch bestanden, vor Augen hält, und dann mit der jetzt ohne Kampf erzielten vergleicht. Gelang es doch auch hier wieder, das Kost- und Logiswesen zurückzubringen! Kaum hatte der Firmeninhaber Herr Kreder Wind bekommen, daß die Organisation mit einem Schlag seinen Betrieb erfasst hatte, fing er auch gleich an, ein Loblied auf dieselbe zu singen, wie man es selten gewohnt ist. Er war auf einmal mit all den Zielen der Organisation vollständig einverstanden aber nicht etwa aus Furcht, o nein, sondern aus purer Ueberzeugung! Unsere bei ihm beschäftigten Kollegen wurden dann beauftragt, einen „Herrn vom Verband“ zu ersuchen, daß er einmal komme, damit er mit ihm sprechen könne. Dieser Wunsch wurde unsererseits erfüllt und kam im Laufe der Verhandlungen eine Vereinbarung zustande, deren wesentlichste Punkte wie folgt lauten:

„Die Arbeitszeit richtet sich nach den Bestimmungen des allgemeinen Tarifvertrages für das Fuhr- und Transportgewerbe Stuttgarts. Der Lohn der Latrinensuhrleute beträgt 25 Mk. pro Woche, für Schwerfuhrwerker ebenfalls 1 Mk. Mehrlohn herauszuholen als wie im allgemeinen. Stuttgarter Tarif vorgelesen ist. Alles in allem kann wohl gesagt werden, daß wir wiederum einen Schritt zur Verwirklichung unserer Ziele vorwärts gekommen sind. Die Bewegung selbst zeigt aber deutlich, wie mühlos eine, wie es gegenwärtig erfreulicherweise am hiesigen Plage der Fall ist, stetig erstarbende Organisation ist. Sorge deshalb ein jeder Kollege dafür, daß auch dieser Erfolg in den Reihen der indifferenten Kollegen richtig bewertet wird. An den bei der Firma Kreder beschäftigten Kollegen wird es jedoch liegen, dafür mit zu sorgen, daß die eingegangenen Verpflichtungen beiderseits auch eingehalten werden.“

Es besonders bemerkenswert muß dabei hervorgehoben werden, daß es auch hier gelang, für die Latrinensuhrleute zirka 2 Mk. für die Schwerfuhrwerker ebenfalls 1 Mk. Mehrlohn herauszuholen als wie im allgemeinen. Stuttgarter Tarif vorgelesen ist. Alles in allem kann wohl gesagt werden, daß wir wiederum einen Schritt zur Verwirklichung unserer Ziele vorwärts gekommen sind. Die Bewegung selbst zeigt aber deutlich, wie mühlos eine, wie es gegenwärtig erfreulicherweise am hiesigen Plage der Fall ist, stetig erstarbende Organisation ist. Sorge deshalb ein jeder Kollege dafür, daß auch dieser Erfolg in den Reihen der indifferenten Kollegen richtig bewertet wird. An den bei der Firma Kreder beschäftigten Kollegen wird es jedoch liegen, dafür mit zu sorgen, daß die eingegangenen Verpflichtungen beiderseits auch eingehalten werden.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Altona. Am Sonntag, den 24. März, fand hier eine öffentliche Versammlung der Handels- und Transportarbeiter statt. Der Gauleiter behandelte das Thema: „Wer schützt die Interessen der Transportarbeiter am wirksamsten“. In klarer, verständlicher Weise führte Redner den Anwesenden vor Augen, in welcher Weise der Deutsche Transportarbeiterverband die Interessen der im Handels- und Transportgewerbe tätigen Personen vertritt. In der nun folgenden Diskussion sprach u. a. auch der Vorsitzende des Verbandes rheinisch-westfälischer Fuhrmannsbereine. Er war der Ansicht, daß, wenn man Erfolge erzielen wolle, dahin gestrebt werden müsse, daß Einigkeit unter den Berufscollegen herrsche. Die Fuhrmannsbereine würden alles daran setzen, um gegebenenfalls mit dem Transportarbeiter-Verband Schuler an Schuler zu kämpfen. Öffentlich sind das nicht leere Worte.

Berlin. Die Fortsetzung der örtlichen Generalversammlung tagte am 28. März. Zur Erledigung stand nur der Punkt „Anträge“ auf der Tagesordnung. Vorher wurde jedoch mitgeteilt, daß am 25. April eine allgemeine Funktionärerversammlung im Saal 4 des Gewerkschaftshauses zwecks Stellungnahme zum 1. Mai stattfindet. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß am Sonntag, den 28. April die Wahlen der Delegierten zum Verbandstag in circa 40 Lokalen vorgenommen werden. Des Weiteren, daß die an die Vertrauensleute herausgegebenen Sammellisten für die Porzellan- und Bergarbeiter eingezogen und umgehend abgerechnet werden sollen. Gleichzeitig wurde auf den am 27. März ausgetragenen Streit der Geschäftsführer aufmerksam gemacht und erklärt, daß die Firma Klemm wohl mit Vertretern der Organisation verhandelt, jedoch befriedigende Zugeständnisse noch nicht gemacht hat. Da die genannte Firma in den verschiedensten Handwerksbetrieben die Führung ausübt, ist mit Bestimmtheit darauf zu rechnen, daß ein großer Teil dieser Angelegenheiten durch den Streit in Mitleidenschaft gezogen werden kann. In schwierigen Fällen haben die Betroffenen sich sofort an die Verbandsleitung zu wenden, während im übrigen um Solidarität ersucht wird. Wie recht der Bezirksleiter hatte, ging daraus hervor, daß einige Vertrauensleute sogar erklärt, daß mehrere Firmen von ihren Arbeitern verlangt, Arbeiten auszuführen, die unzulässig streikfähig war. Die Unternehmer hatten natürlich damit kein Glück. Der Streit ist inzwischen mit Erfolg für die Beteiligten beendet worden.

Als dann wurde auf die Streitigkeiten mit dem Brauereiarbeiterverband hingewiesen und erklärt, daß die Enders-Brauerei nach dem Konkurs in den Besitz der Bergbrauerei übergegangen ist und demzufolge auch nur der mit unserer Organisation seinerzeit abgeschlossene Tarifvertrag Geltung hat. Dem Brauereiarbeiterverband nach dieser Richtung hin irgend ein Recht einzuräumen, liegt durchaus keine Veranlassung vor, da das Verhalten dieses Verbandes unseren Mitgliedern gegenüber zur schärfsten Kritik herausfordert. — Einige Fälle wurden angeführt, wo der Brauereiarbeiterverband direkt von den Unternehmern verlangte, daß unsere Mitglieder, obgleich wir nach dem Vertrag ein Recht hatten, Arbeitskräfte zu vermitteln, wieder entlassen werden sollten. Gegen dieses Ansinnen ist über den Brauereiarbeiterverband durch unsere Organisation bei der Berliner Gewerkschaftskommission Beschwerde erhoben. Die Kommission hat sich mit der Angelegenheit bereits beschäftigt, hat aber gegen das unerhörte Vorgehen des genannten Verbandes endgültig das Urteil noch nicht gefällt. Das für die in den Brauereien beschäftigten Arbeitnehmer bestehende Kartell hat die vorerwähnte Angelegenheit zu der ihrigen gemacht, und steht mit Spannung den Urteilspruch der Gewerkschaftskommission entgegen. Die Delegierten nahmen mit Enttäuschung von dem Vorkommnis Kenntnis.

Nunmehr wurde sehr eingehend und sachlich besonders über den Antrag, der die Beitragserhöhung vorsieht, diskutiert. Einzelne Redner erklärten, obgleich sie früher wegen der Einführung des Ortszuschlages von 10 Pf. für die Erwachsenen und 5 Pf. für die Jugendlichen die heftigste Opposition betrieben, doch jetzt anderen Sinnes geworden zu sein und die Beitragserhöhung mit Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse dringend empfehlen müßten. Andererseits wurde wiederum betont, daß angeblich die Berliner Mitgliedschaft nicht in der Lage sei, den nach dieser Richtung hin gestellten Anforderungen zu entsprechen.

Nachdem das Für und Wider sehr ausgedehnt erörtert, wurde mit 220 gegen 104 Stimmen beschlossen, ab 1. Juli d. J. den einheitlichen Beitrag von 60 Pfennig für die männlichen Mitglieder aller Branchen und 30 Pf. pro Woche für die weiblichen und jugendlichen Mitglieder zu erheben.

Ein weiterer Antrag, von den Köpenickern gestellt, die nächsten örtlichen Generalversammlungen an einem Sonntag abzuhalten, wurde abgelehnt, da ein Bedürfnis hierfür nicht vorliegt und erfahrungsgemäß der Besuch der Versammlungen des Sonntags — namentlich im Sommer — sehr zu wünschen übrig läßt. — Der Antrag der Kollegen Möbeltransportarbeiter, das Ortsstatut dahin zu ändern, daß die Unterstützung beim Tode eines Kindes mit dem Tage der Geburt in Kraft tritt und der Unterstützungssatz erhöht wird, wurde, nachdem die einzelnen Sektionen zum Teil sich gegen den Antrag ausgesprochen hatten, ebenfalls abgelehnt.

Die in den Müllabfuhrbetrieben beschäftigten Kollegen hatten gleichfalls einen Antrag eingereicht, der für die Arbeiterschaft von weitestgehender Bedeutung ist. Die in Frage kommenden empfehlen, bei Streiks oder Ausperrungen anderer Gewerkschaften nicht mehr Sammellisten kursieren zu lassen, sondern Extrabeiträge in Höhe von 10—20 Pf. pro Woche von den Mitgliedern zu erheben. Auch hier erklärten einige Sektionsleiter, daß die Funktionäre zu diesem Antrag Stellung genommen hätten und mit Rücksicht auf die Beitragserhöhung sich ablehnend ausgesprochen haben. In diesem Sinne entschied auch die Generalversammlung. — Die in der Konfektion tätigen Kollegen hatten einen Antrag eingereicht, der verlangt, in den Berliner Mitteilungen eine Annoncenbeilage einzurichten, dies wurde abgelehnt; dagegen ein weiterer Antrag, eine Sterbetafel in der Mitteilungsbeilage für die verstorbenen Kollegen und Kolleginnen einzuführen, angenommen. — Abgelehnt wurde ferner der Antrag der Kollegen Geschäftsführer und Lagerarbeiter, der besagt, daß in Zukunft in Betrieben, in denen die Gewerkschaften Einfluß haben, an den Tagen der Wahlen den wahlberechtigten Angestellten freigegeben werden soll. — Angenommen wurde dagegen ein Antrag, daß die Delegierten am Eingang zur Versammlung ihr Wahlvereinsbuch und Vorwärtsquittung außer der sonstigen Legitimation den Kontrollleuten vorzuzeigen haben. Ferner wurde beschlossen, sämtlichen

arbeitslosen Delegierten, die sich durch die Kontrollkarte ausweisen können, eine Entschädigung von 50 Pf. für die Teilnahme zur Versammlung auszusprechen. Auf einzelne Anträge wurde darauf hingewiesen, daß die Anträge zum Verbandstag in der am 18. d. Mts. stattfindenden außerordentlichen Generalversammlung verhandelt werden. Nachdem noch auf die neu eingeführten Versicherungszweige bei Feuer, Diebstahl usw., der Konsumgenossenschaft, aufmerksam gemacht und um rege Inanspruchnahme ersucht wurde, war die Tagesordnung erschöpft und trat hierauf Schluß der Versammlung ein.

Berlin. Die am 17. März tagende Generalversammlung der Weitergerüstbauer war zahlreich besucht. Den Jahresbericht gab Kollege W.; er schilderte die Tätigkeit der Branche im verfloffenen Jahre und wies darauf hin, daß wir drei Bewegungen führten, die zu Tarifabschlüssen führten. Das Organisationsverhältnis in den Betrieben ist gut. Im Jahre 1911 haben 17 Versammlungen, 18 Branchenleitungs-, 17 Vertrauensmänner-, 15 Lohnkommissionsitzungen und 62 Betriebsbesprechungen stattgefunden. Im Anschluß daran sprach der Kollege S. In die Branchenleitung wurden gewählt: als Vorsitzender Herr Walter, Beisitzer Hugo Franke, als Schriftführer Joh. Wepfermüller. — Den Bericht der Generalversammlung vom 6. März gab der Kollege S. Die Versammelten nahmen hierauf Stellung zum Verbandstag in Breslau und schlugen den Kollegen Hermann Walter als Delegierten vor. Als Delegierte zu den örtlichen Generalversammlungen wurden sechs Kollegen gewählt. — Die Sammlung zur Kranzspende der Märzgefallenen gestaltete sich sehr gut. Der Rest der Summe soll laut Beschluß der Versammlung den Bergarbeitern und den Porzellanarbeitern zugewiesen werden. Kollege W. gab bekannt, daß die Vertrauensmänner am 14. März beschlossen haben, den 1. Mai wieder durch Arbeitsruhe zu feiern. Die Versammlung gab einstimmig ihre Zustimmung.

Berlin. Die Branche der Bretterträger und Plattenarbeiter tagte am 24. März. Den Bericht von der örtlichen Generalversammlung gibt der Branchenleiter, indem er zugleich das Nichterscheinen der Delegierten zur Generalversammlung tadelt. Als Delegierte zur örtlichen Generalversammlung wurden 26 Kollegen gewählt. Zum Verbandstag wurden Anträge nicht gestellt. Der Kollege Otto Kiebe wurde einstimmig als Kandidat zur Wahl der Delegierten zum Verbandstag gewählt. Ferner gab der Branchenleiter bekannt, daß die Wahl der Delegierten auf den 28. April festgesetzt ist. Gewählt wird in 42 Lokalen. Das Verbandsbuch legitimiert; wer länger als 8 Wochen mit seinen Beiträgen im Rückstande ist, hat kein Wahlrecht. Der Branchenleiter gibt einen Bericht über den Abwehrstreik bei der Firma Gutmann in Weiskesee. Durch das einmütige feste Zusammenhalten haben die Kollegen einige Verbesserungen erzielt. Der Kollege S. von der Firma Gutmann fragte an, wie sie sich den Unorganisierten gegenüber verhalten sollen, ob sie die Arbeit niederlegen sollen oder nicht. Der Koll. Kiebe und einige andere Kollegen raten dringend davon ab. Der Kollege S. führt an, daß der frühere Kollege Habelinski wegen Streikbruchs von uns ausgeschlossen ist, aber immer noch von dem Kassierer kassiert wird. Ebenfalls soll der frühere Kollege Alexander wieder Mitglied sein, trotzdem er im vorigen Jahre bei der Firma Beyer u. Erdmenger Streikbruch begangen hat. Der Branchenleiter erwiderte darauf, daß er die Sache untersuchen und der nächsten Versammlung berichten werde. Der Kollege B. schilderte die Mißstände auf dem Plage der Firma Arzur Prüßer, Koppenstr. 64, — unregelmäßige Arbeitszeit, ungleiche Pausen und vieles andere mehr. Der Kollege K. verspricht, auch hier Remedur zu schaffen. Der Kollege K. beklagte sich, daß viele alte Kollegen ihre Bücher in recht mangelhaftem Zustande haben und hofft, daß in Zukunft die Bücher besser in Ordnung sein werden. Da die Tagesordnung erschöpft war, schloß der Branchenleiter die Versammlung.

Berlin. Am 21. März fand die Versammlung der Glas-, Beleuchtungs- usw. Branche statt. Der Branchenleiter berichtete zunächst über die letzte Generalversammlung. In der Diskussion wünschte ein Redner Auskunft, wie die Delegierten der Branche bei der Abstimmung über den Ortszuschlag gestimmt haben. Der Branchenleiter erklärte, daß hierüber eine gültige Abstimmung noch nicht stattgefunden habe, er und ein großer Teil der Delegierten jedoch für die Einführung stimmen würde. Diese Mitteilung führte zu einer längeren Diskussion. Am Schluß einigte man sich jedoch, den Delegierten in dieser Frage freie Hand zu lassen. Hierauf erfolgte die Wahl von 37 Delegierten zur örtlichen Generalversammlung. Sodann wurde über den bevorstehenden Verbandstag in Breslau diskutiert. Ein Kollege brachte einen Antrag auf Einführung von Staffelleistungen ein, und zwar sollten 5 Kollegen mit einem Lohn bis 25 M., 50 Pf., von 25 bis 30 M., 60 Pf., von 30 bis 35 M., 70 Pf. und darüber 80 Pf. Beitrag zahlen. Dieser Antrag wurde nach längerer Aussprache, in der sowohl der Branchenleiter als auch der Sektionsleiter diesen Antrag bekämpften, mit großer Mehrheit abgelehnt. Als Kandidat zum Verbandstag wurde hierauf der Branchenleiter Kohl Schmidt einstimmig nominiert. Unter verschiedenen machten noch einige Redner Ausführungen über Vorwärtssitzungen in der Branche. Hierauf war Schluß der Versammlung.

Beetitz. Am 22. Februar 1912 fand unsere Generalversammlung statt. Der Kollege W. gab den Kasienbericht. Zu bemerken sei, daß Unterstützungen nur von abends 8 Uhr ab Viktoriasstraße, bei Kollegen Böhme ausgezahlt werden. Auf Antrag der Revisoren wurde dem Kassierer Entlastung erteilt. Der Bevollmächtigte, Kollege W., gab den Jahres-

bericht. Am 3. Januar 1911 wurde die Zahlstelle ins Leben gerufen. Mitgliederversammlungen wurden 8 und Betriebsversammlungen 2 abgehalten. Dann folgte die Neuwahl: als Bevollmächtigter wurde Kollege Wisse gewählt, als Kassierer wurde Kollege Böhme wiedergewählt; als Schriftführer Kollege Grote; als Hilfskassierer Kollege Ler; als Revisoren die Kollegen Waldien Hermann und Dräger gewählt. Das erste Geschäftsjahr liegt nun hinter uns, es hat so manches zu wünschen übrig gelassen, hauptsächlich die Versammlungen waren oft sehr mangelhaft besucht. Kollegen, es genügt nicht nur, wenn man seine Beiträge zahlt, jeder einzelne darf seine Pflichten zu erfüllen nicht vergessen. Hoffen wir nun, daß die Interessen im neuen Jahre um so größer sein werden. Pflicht eines jeden Kollegen und jeder Kollegin ist es, für den Ausbau der Organisation zu sorgen. Bedauerlich ist es, daß es noch so viele Verursachter und Kolleginnen gibt, die der Organisation noch fern stehen, gerade in unserm Betriebe hält es schwer, den Leuten Aufklärung zu geben, sie wagen zu sagen: ja, wenn etwas erzielt wird, sind wir ja auch dabei. Wie es kürzlich in einer Betriebsversammlung der Fall war, wagte es so ein gebildeter Handwerker vor allen Versammelten zu sagen: „Wir kommen ohne Organisation ja viel besser weg.“ Traurig, daß gerade die Handwerker in den Helfstättenbetrieben, die doch eigentlich an der Spitze der Organisation stehen müßten, gerade das Gegenteil behaupten. Hier sind es die Hausdiener und Wärter, die den anderen mit einem guten Beispiel voran gehen. Leider existieren hier noch ein paar Vereine, die man eigentlich Klimbinvereine nennen muß, an denen sich noch viel unorganisierte Kollegen beteiligen; sie ziehen die vor allen vor, und versuchen, sich in genannten Vereinen ordentlich hervorzutun. Diese Leute wollen absolut von der Organisation nichts wissen. Wie deutlich ein Kollege — E. W. —, als ihm etwas Aufklärung gegeben werden sollte, einfach sagte: macht ihr mit eurem Verband was ihr wollt, ich mach meins. — Kollegen, da diese Vereine jedoch den Bestrebungen der modernen Arbeiterbewegung völlig fern liegen, müssen wir dafür sorgen, daß selbige von der Wildschärpe verschwinden, damit die Organisation mehr Platz gewinnt. Es wäre so manches Unheil schon beseitigt, ständen wir nur geschlossen da. An der Organisation liegt es nicht, nein, an den Leuten selbst; hinein in die Organisation, so werden wir auch unser Ziel erreichen. Stolz können und müssen wir sein, auf unsere Zahlstelle, erinnern wir uns des schönen Sitzungsfestes, was wir am 2. März gefeiert haben, auch wird sich noch mancher der schönen Worte, die uns Kollege Gebert in seiner Festrede gegeben hat, erinnern; weiter der schönen Worte, die uns unsere Kollegin Brauer vorgetragen hat.

Erkennt doch, was so einfach, schlicht,
Daß nur der Fröhner kommt zum siegen,
Wenn er bereit die Kette bricht,
Sonst muß er hilflos unterliegen.
Vereitigung gibt Macht und Kraft,
Ihr könnt es schon beim Gegner wissen;
Sie ist es, die ihm Sklaven schafft,
Und die er ohne sie muß missen.

Darmstadt. Am 18. März fand unsere Monatsversammlung statt, die sehr gut besucht war. Der Geschäftsführer teilte mit, daß der Gauleiter in jedem Monate einen Vortrag halten werde, die sich mit dem Thema der Geschichte unserer Organisation befassen sollen und werden die Kollegen ersucht, die Versammlungen fleißig zu besuchen, da die Vorträge sehr lehrreich für unsere Kollegen seien. Zum ersten Vortrag: „Die Entwicklung des Westverkehrs“ erhielt der Gauleiter das Wort und führte in einleitendem Referat den Anwesenden vor Augen, wie wir wohl gegenüber früher einige Fortschritte gemacht hätten, im allgemeinen müsse doch gesagt werden, daß das Sklaventum heute fast noch eben so schlimm wäre wie früher. Auch heute wird die Arbeiterschaft besonders in unseren Berufen durch lange Arbeitszeit und larme Löhne ausgebeutet bis auf den letzten Blutstropfen. Gerade im Transportgewerbe habe die Arbeiterschaft alle Veranlassung, mehr denn je über diese Entwicklung nachzudenken und zu suchen, auf welche Art und Weise sie ihre Lebenslage verbessern können. Die Ruhe, mit der die Anwesenden die Ausführungen aufnahmen, bewies, daß der Referent den Anwesenden aus dem Herzen gesprochen hatte. Es wurde allgemein der Wunsch ausgesprochen, daß die nächsten Versammlungen noch besser besucht sein möchten, damit die Kollegschaft die richtige Lehre aus den Vorträgen ziehe. Zum Punkt „Verbandstag“ entspann sich eine lebhafteste Diskussion und wurde der Geschäftsführer, Kollege Lumb, einstimmig als Kandidat zum Verbandstag in Breslau nominiert. Nachdem noch unter Punkt „Gewerkschaftliches“ einige interne Angelegenheiten erledigt waren, wurde die Versammlung geschlossen.

Siberfeld-Barmen. Eine außerordentliche Generalversammlung tagte am 23. März, in der Stellung zu dem diesjährigen Verbandstag, der in Breslau tagt, genommen wurde. Einleitend wies Kollege Thomas auf die Arbeit hin, die der diesmalige Verbandstag zu erledigen habe. Im Vordergrund der Beratungen würde wohl die Stellungnahme zu der beabsichtigten Novelle zum Strafgesetzbuch stehen. Der Entwurf übertrage an Ungerechtigkeit bei weitem noch die Strafandrohung bei Verhängung schwerer Gefängnisstrafen. Sollte der Entwurf Gesetzeskraft erlangen, so würde für eine große Anzahl deutscher Arbeiter der § 152 der Gewerbeordnung außer Kraft gesetzt werden. Der § 185 der Novelle will mit 3 Jahren Gefängnis denjenigen bestrafen, der vorsätzlich den Betrieb einer Eisenbahn, der Post, oder einer den Wasser- oder Beleuchtungszwecken dienenden Anstalt hindert.

Was das zu bedeuten habe, insbesondere für die Kollegen Straßenbahner, die natürlich unter die Bestimmungen fallen, was hier für die Eisenbahn ausgedacht ist, liege auf der Hand. Gleichfalls für die Kollegen, welche in Expeditionsbetrieben arbeiten usw. Darum sei es namentlich für unsere Kollegen Pflicht, gegen diesen Gesetzentwurf in allerschärfster Form Protest zu erheben. Die Tagung in Breslau, wo die Vertreter von circa 200 000 organisierten Transportarbeitern zusammenkommen, sei eine geeignete Stelle dazu. Genau so wichtig, wie die Stellungnahme zu diesem Gesetzentwurf, sei die Behandlung sozialpolitischer Fragen. Es muß konstatiert werden, daß die Transportarbeiter-Gesellschaft aus der viel genannten „Kampfschiffel“ bisher recht wenig erhalten habe. Die Erhebungen, welche vom Jahre 1902 bis 1908 vorgenommen worden seien, hätten äußerst schwere Mißstände ergeben. Es sei festgestellt worden, daß im Sommer nicht weniger als 91,9 pCt. aller Beschäftigten mehr als 12 Stunden pro Tag arbeiten müßten. Ein äußerst über Mißstand sei das Kost- und Logiswesen, und die Vilder, die darüber Kollege Schumann vor einigen Tagen im Reichstage entrollt habe, seien fast unglücklich und ein Hohn auf das Wort Hygiene, das heute überall als Schlagwort gelte. Namentlich die Verhältnisse hier in Rheinland und Westfalen seien tieftraurig. — Daß infolge dieser miserablen Verhältnisse die Unfallziffer eine außerordentlich hohe, noch höher als die im Bergbau und im Baugewerbe, ist, sei zu leicht zu verstehen. Es sei die höchste Zeit, daß mit diesen Verhältnissen auf dem Wege der Gesetzgebung ausgeräumt werde. — Eine Reihe von Anträgen gelangten zur Annahme und wurden dem Hauptvorstand überwiesen. Zwei Delegierte sind zum Verbandstag zu entsenden und wurden als Kandidaten gewählt die Kollegen Thomas, Miskauf, Ernst Schmidt und Mehlner. Die eigentliche Wahl wird am 14. April in drei Lokalen in Barmen und in drei Lokalen in Elberfeld vorgenommen werden. Für das freiwillig ausgeschiedene Vorstandsmitglied Schumann wurde Kollege Beirat gewählt. Nachdem Koll. Thomas unter Verbandsangelegenheiten die Mitteilung gemacht hatte, daß die Mitgliederzunahme in diesem Quartal erfreulicherweise eine bedeutend höhere sei, als die im vorigen Quartal, wurde die Versammlung mit einem Hoch auf den Verband geschlossen.

Essen. Am Sonntag fand eine außerordentliche Generalversammlung statt. Zunächst erstattete der Geschäftsführer einen Bericht vom Stand des Fensterputzerstreiks. Er appellierte an die Anwesenden, die um die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen kämpfenden Kollegen nach Kräften zu unterstützen. Dann beschäftigte sich die Versammlung mit der Tagesordnung des bevorstehenden Verbandstages. Der Geschäftsführer hob in seinem diesbezüglichen Vortrag besonders die Notwendigkeit einer anderweitigen Regelung des Bezugsbedingungen der Erwerbslosenunterstützung hervor. Auch die übrigen Punkte wurden ausführlich von ihm behandelt. In der darauf folgenden Diskussion sprach sich der Kollege Rudorf gegen ein eventuelles gebundenes Mandat aus. Ferner sprachen in der Diskussion noch die Kollegen Hammer und Dauglich. In seinem Schlusswort wandte sich der Referent gegen einige Ausführungen des Kollegen Rudorf. Dessen Ausführungen, ein gebundenes Mandat betreffend, seien völlig überflüssig. Kein Mensch hätte etwas berättiges verlangt. Es gelang dann ein Antrag zur Annahme, der die Abhaltung der Verbandstage in Orten Mitteldeutschlands verlangt. Als Kandidaten wurden dann die beiden Kollegen Groen und Hammer gewählt. Zum vierten Punkt „Beitragsregelung“ wies der Kassierer die Notwendigkeit der Erhöhung des Wochenbeitrages von 50 Pf. auf 60 Pf. nach. Die Versammlung stimmte einem Antrag des Vorstandes und der Funktionäre, die Erhöhung am 1. April vorzunehmen, einstimmig zu. Nachdem der Vorsitzende noch auf das bevorstehende Stiftungsfest hingewiesen hatte und eine Kommission für die Einkommensim Konsumverein, bestehend aus den Kollegen Dörr, Engel und Rudorf, gewählt worden war, erfolgte Schluß der Versammlung.

Frankfurt a. M. Am 25. März fand eine außerordentliche Generalversammlung statt. Kollege B. gibt einen kurzen Rück- und Überblick über den in Hamburg 1910 erfolgten Zusammenschluß der drei Verbände, der befruchtend und erhaltend gewirkt habe und kam dann auf den Breslauer Verbandstag zu sprechen. Es lagen aus den verschiedenen Sektionen 15 Anträge vor. In ruhiger und sachlicher Weise wurden hierauf die einzelnen Anträge diskutiert; zehn Anträge wurden von der Versammlung angenommen. Die Kollegen Aneise und Richter erhielten bei der dann folgenden Delegiertenwahl die meisten Stimmen. Kollegin Sch. wurde an Stelle des Kollegen Kr., der in die Gauverwaltung gewählt wurde, ins Kartell entsandt. — Da diesen Sommer eine Rheindampfer-Partie an Stelle unseres Sommerfestes stattfindet, werden die Mitglieder aufgefordert, die zu diesem Zweck angefertigten Sparbons zu benutzen, um sich für diese Erholungsstunden mit etwas Kleingeld zu präparieren. Am 12 Uhr erreichte die gut besuchte Versammlung ihr Ende.

Selkenkirchen. Am 17. März fand unsere Mitgliederversammlung statt. Der Besuch war nicht zufriedenstellend, in Anbetracht der bewegten Zeiten sollten unsere Kollegen den Versammlungen etwas mehr Interesse entgegen bringen. Vor allen Dingen unsere Kollegen Fensterputzer haben es wohl am nötigsten, zumal die Kollegen von Essen im Streik stehen. Wir wollen hoffen, daß es in Zukunft besser wird, damit nicht nachher wieder welche kommen und sagen, sie würden vernachlässigt. In der Versammlung standen folgende Punkte auf der Tagesordnung: Als erster Punkt, Stellungnahme zum diesjährigen Verbandstag in Breslau und Vorschläge der Dele-

gierten; als zweiter Punkt: Wie stellen sich die Transportarbeiter zum Bergarbeiterstreik; als dritter Punkt: Die Bewegung der Kollegen Fensterputzer in Essen; vierter Punkt: Verschiedenes. Kollege B. führte an, daß der Verbandstag unsere höchste Instanz sei und die Beschlüsse des Verbandstages für die gesamte Organisation bindend wären. Deswegen müßten auch die Kollegen den Verbandstagen das größte Interesse entgegenbringen. Es wurden die Kollegen Struna und Becker als Delegierte vorgeschlagen, weiter wurde ein Antrag betr. Hilfskassiererkarten an den Verbandstag gestellt. Beim zweiten Punkt geistelte Kollege B. das erbärmliche Verhalten des christlichen Gewerkevereins der Bergarbeiter und im besonderen der christlichen Generale, die vor keinem Mittel zurückzucken, die streikenden Bergarbeiter zu verraten. Die Versammlung drückte den Streikenden ihre Sympathie aus. Die Kollegen, die auf den Beiden beschäftigt sind, als Pferdepfleger, Fensterputzer usw., wurden aufgefordert, keine Streikarbeit zu verrichten. Dann wurde darauf hingewiesen, daß die Kollegen Fensterputzer in Essen im Streik stehen und es Ehrenpflicht der Kollegen sei, in Essen während des Streiks keine Arbeit anzunehmen und mit allen Kräften dafür zu sorgen, daß Gelsenkirchen überhaupt keine Streikbrecher liefert. Da nur einige Fensterputzer in der Versammlung waren, wurde für Montag eine besondere Versammlung angesetzt. Zum Schluß wies Kollege St. auf die Notwendigkeit der pünktlichen Beitragszahlung hin. Dadurch, daß die Kollegen in Rückstand kommen, fällt es ihnen schließlich zu schwer, ihre gewerkschaftliche Pflicht zu erfüllen. Viele Kollegen halten es nicht für nötig, sich an- und abzumelden, was im Interesse einer geregelten Geschäftsführung unbedingt notwendig sei. Nach Besprechung einiger örtlicher Angelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

Hamburg. Extra-Generalversammlung am 14. März. Der Antrag: Diejenigen Mitglieder, welche vier Extramarken laut Beschluß vom 6. Dezember 1911, für Tabakarbeiter entnommen, haben ihrer Pflicht genügt. Alle anderen Mitglieder, auch diejenigen, die während des Streiks der Porzellanarbeiter eintreten, sind verpflichtet, ebenfalls vier Extramarken à 50 Pfg. resp. für jugendliche und weibliche Mitglieder vier Marken à 25 Pfg. zu entnehmen, und zwar pro Quartal im Minimum eine, mit Rückwirkung für Mitglieder, die bereits vor dem 6. Dezember 1911 unserem Verband angehört, wird einstimmig angenommen. Gaad macht auf die am Sonntag, 17. d. M. in Barmbeck stattfindende Hausagitation aufmerksam und ersucht um rege Beteiligung. Ferner wird einstimmig beschlossen: „Die Mitglieder aller vorgeschlagenen Funktionäre (Ortsverwaltung, Sektionsleitungsmittelglieder, Gauvorstandsmitglieder, Revisoren und Delegiertenkandidaten zum Verbandstag) sind einzusehen, ob die Kollegen allen Verpflichtungen bezüglich Extrabeiträge nachgekommen sind. Ist dies nicht der Fall, so sind die betreffenden Kollegen von den in Frage kommenden Kandidatenlisten zu streichen.“ Zu Vorstehenden werden die Kollegen Gaad und Hänel und zum ersten Kassierer Thormann einstimmig gewählt. In die Ortsverwaltung werden gewählt: Stender, Hamann, Cohn, Thälmann und Wolter von der Sektion Transportarbeiter; Schloef, Ernst, Hils und Lindemann von der Sektion Hafenarbeiter; Lorenz, Eiler und Broich von den Seeleuten und Albrecht und Charpentier von der Sektion Verkehrsarbeiter. In den Gauvorstand wurden die Kollegen Weidemann, Weenering, Möll, Albrecht und Dohrenbof, als Revisoren die Kollegen Sterb, Holzel, Dellrich, Graff und Strub bestimmt. Die Sektionsleitungen werden, so wie vorgeschlagen, bestätigt. Die Delegiertenvorschläge der einzelnen Sektionen zum Verbandstage werden verlesen und hierbei von Dörge beantragt, die Kollegen Hänel und Schloef von der Liste zu streichen. Die Versammlung beschließt, über diesen Antrag zur Tagesordnung überzugehen. Die übrigen Listen werden genehmigt. Die erweiterte Ortsverwaltung hat beantragt, daß zum Verbandstag im Höchstfall elf angeordnete Delegierte zu entsenden sind. Hierüber entspinnt sich eine äußerst lebhaft Debatte. Dem Antrage wird mit großer Majorität zugestimmt und beschlossen, für die Sektionen Transport- und Hafenarbeiter je vier, für die Seeleute zwei und für die Verkehrsarbeiter einen Angestellten als Delegierten zuzulassen. Zum Punkt 3: „Anträge zum Verbandstage“ liegt eine große Reihe von Anträgen vor. Die Versammlung beschließt, nachdem hauptsächlich über die Unterstützungseinrichtungen des Verbandes diskutiert, in einer Extraversammlung über die Anträge weiter zu verhandeln. Deshalb wird die Versammlung verlagert.

Harburg. Generalversammlung am 21. März. Nachdem der neue Geschäftsführer Lippold eine kurze Ansprache gehalten und zur Einigkeit ermahnt, den gemeinsamen Feind, den Kapitalismus zu bekämpfen, wird die Wahl der Ortsverwaltung vorgenommen. Gewählt wurde als Bevollmächtigter und Kassierer Lippold, 2. Bev. Krüger, 2. Kassierer Mehl, Schriftführer Lühring, Stellvertreter Hüfens; Revisoren Funf und als Revisoren Giesler, Möller und Schiemann. Die Wahlen der Kartelldelegierten werden den jeweiligen Sektionen überlassen. Zu wählen haben die Hafenarbeiter 2, Lager- und Kohlenarbeiter je einen, Putscher und Kolportiere je einen Delegierten. Die Tagesordnung der Generalversammlung in Breslau erläuterte der Kollege Kröger. Dem Antrage, eine allgemeine Konferenz der Kolportiere abzuhalten, wird zugestimmt. Es soll die Bekämpfung der Kinderarbeit erörtert und Stellung zum Reichstaxtarif genommen werden. Ferner fand ein Antrag Annahme, bei Erwerbslosen (Kranken), die Karenzzeit auf 3 Tage herabzusetzen. Ferner ein Antrag, daß

Eintrittsgeld von 1 M. auf 1,50 M. und von 50 auf 75 Pf. zu erhöhen, um der Fluktuation vorzubeugen und die Ortskasse zu stärken, der Ortsverwaltung zur nochmaligen Prüfung überwiesen. Zum Schluß wurde ein Antrag, wonach Mitglieder, welche 10 Jahre und länger dem Verbands angehört haben, dauernd erwerbsunfähig sind, vom Beitrage zu befreien und sie als Ehrenmitglieder zu führen, nach lebhafter Diskussion abgelehnt und die Antragsteller auf § 4 Abs. 3 des Statuts verwiesen. Als Kandidaten werden Schiemann, Böttcher und Lühring aufgestellt. Die Wahl wird auf den 14. April festgesetzt, alle übrigen Wahlarbeiten werden der Ortsverwaltung überwiesen. Nachdem dann noch 10 Kollegen zur Agitation gewählt waren, erfolgte Schluß der Versammlung. Am 16. Februar fand eine öffentliche Versammlung statt. Ein Kollege aus Breslau referierte über: Welchen Wert besitzt der Transportarbeiterverband für seine Mitglieder? Die Schilberung der Lohnsätze, wie die Bedeutung des Verbandstages in Breslau bildeten den Schluß seines Vortrages. Der Bevollmächtigte beauftragt die Versammlung, Vorschläge zu machen, worauf die Versammlung kräftlich aufstellte; als Wahltag wurde der 14. April bestimmt. Legitimations-Karten sind bereit zu halten. Nach äußerst lebhafter Diskussion über den Wert der Partei-Presse und noch einiger Internas erfolgte Schluß der Versammlung.

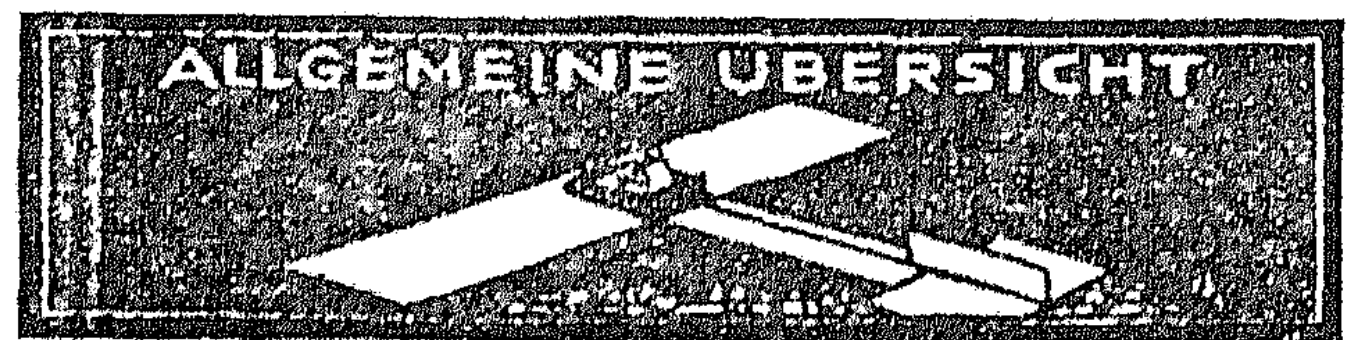
Königsberg i. Pr. Am Sonntag, den 21. März fand eine gemeinschaftliche Mitgliederversammlung in Ludwigshof statt. Das Referat für den Vortrag hatte Genosse Trille übernommen. Referent wies in seinem Ausführungen auf die Miesengewinne der letzten Jahre hin, wodurch es den verschiedensten kapitalistischen Unternehmungen gelang, um viele Millionen ihre Reichtümer jährlich zu erhöhen. Mit Zahlen belegte er unter anderem auch die gegenwärtig im Vordergrund des Interesses stehenden, die Bergmagnaten und Kohlenindustriale. Da von diesen jetzt behauptet wurde, daß ihr Gewinn ein nicht so wesentlicher sei, daß Lohnaufbesserungen in solchem Maße gemacht werden könnten. Trotz eines Reingewinnes von über 94 Millionen Mark im Jahre 1909 bei einer Steigerung von 7 Millionen Mk. jährlich, sei für die Bergknappen nichts übrig nach den ihnen gemachten Erklärungen. Im Gegenteil seien die bisher schon stets ausgemergelten Bergarbeiter bei ihrer schweren Arbeit, mit einem Lohnausfall in den Jahren 1908 bis 1910, mit nicht weniger als 179 Millionen Mark befehrt worden. Auch an den weiteren Ausführungen belegte Referent mit Zahlen die Miesensummen vom Ueberflüssen bei agrarischen Besitzungen, wie bei Handelsgesellschaften und sonstigen Großunternehmungen, wie hier Licht und Schatten ungleich verteilt seien. Es wies auf die Steuerhinterziehungen einzelner vermögender Großgrundbesitzer hin, obgleich aber 1908 in Preußen noch 18 Millionen Menschen ein Einkommen von unter 900 Mk., und verschiedentlich sogar dieses noch zu versteuern hatten. Im Fleischkonsum stehe Deutschland erst an sechster Stelle. Der deutsche Arbeiter läme aus Epidemien und schleichenden Krankheiten nicht heraus. Man habe sich erst kürzlich nicht entschließen können, bei Veratung der Reichsversicherungsordnung die Altersgrenze von 70 auf 65 Jahre herabzusetzen. Pensionen der „höheren Beamten“, aber bis zu 42 000 Mark zu entschädigen, wodurch solche sogar nach sechsmonatlicher Amtsdauer schon Gelegenheit haben, Pensionen zu beziehen. Für die armen Habseligkeit wolle man aber nichts hergeben. Medner forderte dann zum Schluß zum Zusammenschluß auf. Reichem Beifall erntete er für seine klaren eindrucksvollen Worte. Zum Verbandstag wurden folgende Anträge angenommen: Die bisherige Karenzzeit bei Erwerbslosigkeit ist von einer Woche auf drei Tage festzusetzen. Bei Todesfällen wird an weibliche sowie jugendliche Mitglieder eine Beerdigungsbeihilfe nach 52 Beitragswochen 15 Mk., steigend um jährlich 5 Mk., gezahlt. Betreffend Uebertritten zu unserem Verbands sollen nach einer noch zu bestimmenden Karenzzeit nur die Höhe in den früheren Verbänden nach deren Unterstützungsfähigen gezahlt werden. Als Kandidaten wurden von Königsberg die Kollegen Losh, Werner, Genau und Weid in Vorschlag gebracht, wovon 2 durch höchste Stimmenzahl als gewählt hervorgehen. Ein Delegierter und Stellvertreter wurde den zum Wahlkreis gehörenden Provinzorten abgetreten.

Leipzig. Die Mitgliederversammlung am 29. März beschäftigte sich mit Anträgen zum Verbandstag und nahm die Aufstellung der Kandidatenliste für die Wahl der Delegierten zum Verbandstag vor. Von den gestellten Anträgen verdient hervorgehoben zu werden, daß mit Majorität beschlossen wurde, den Verbandsbeitrag von 50 auf 60 Pfg. pro Woche zu erhöhen. Die zahlreich geführten wirtschaftlichen Kämpfe, sowie die hohen Unterstützungsausgaben, die im letzten Jahre am Orte rund 74 000 Mk. betragen, machen eine Beitragserhöhung zur dringenden Notwendigkeit. Eine längere Debatte rief der Antrag der Ortsverwaltung hervor, her dahingeh, die Streik- und Gemäßregelunterstützung einheitlich zu gestalten. Auf Antrag Streicher u. Graf wird beschlossen, dem Antrag der Ortsverwaltung zuzustimmen und die Streikunterstützung auf 14 Mk. pro Woche zu erhöhen. Weiter wurde beschlossen, daß in Zukunft Unterstützungen nur dann gezahlt werden sollen, wenn die Mitglieder nicht länger als 6 Wochen mit ihren Beiträgen sich im Rückstand befinden. Ein Antrag, die Sterbeunterstützung auf die Hälfte zu reduzieren, wurde abgelehnt. Der Antrag, den Ortsfonds auf 10 Mk. pro Kopf der Mitglieder zu erhöhen, gelangte zur einstimmigen Annahme. Nachdem eine aus 20 Personen zusammengesetzte Kandidatenliste aufgestellt worden war, wurde eine Er-

Wahl zur Ortsverwaltung vorgeschrieben, die durch die Wahl des Kollegen Wurmstich ihre Erledigung fand. Mit der Aufforderung, sich zahlreich an der Wahl zu beteiligen, erfolgte Schluss der Versammlung.

Liegnitz. Mitgliederversammlung vom 11. März 1912. Kollege Sch. gab den Kartellbericht. Es wurde bekannt gegeben, daß die Transportarbeiter 416 Mitglieder haben. Ferner wies der Redner auf die in die Wege geleitete Volkswacht-Agitation hin und ersuchte um rege Mitarbeit. Mehrere Anträge zum Verbandstage wurden von der Versammlung angenommen. In die Lokalkommission wurde P. und als Gewergerichtsbefugter B. vorgeschlagen. Es wurde beschlossen, an Stelle einer 5 Pf.-Marke eine solche zu 10 Pf. zu stellen. Z. empfahl den Kollegen, Umschlüge für die Mitgliedsbücher à Stück 10 Pf. Ferner wurde den Kartelldelegierten mit auf den Weg gegeben, bei der nächsten Kartelltagung in Erwägung zu bringen, daß bei Gewerkschaftsfestlichkeiten keine Waren von der Firma Reichenburg zu kaufen sind. F. stellte den Antrag, daß die Unterkassierer alle vier Wochen ihr Buch dem Hauptkassierer zur Abkempfung zu bringen haben. Ein endgültiger Beschluß wurde darüber nicht gefaßt.

Sangerhausen. Außerordentliche Mitgliederversammlung am 23. März 1912. Nachdem von einigen Kollegen klargestellt war, welche Bedeutung die Delegiertenwahl zum Verbandstag habe, wurde der Kollege Liebau einstimmig gewählt. In einer Streitigkeit wurde ein Schiedsgericht beantragt. Als Schiedsrichter fungierte Kollege Sch., als Beisitzer W. und K. Ein Antrag, betreffs Erneuerung eines Mitgliedsbuches soll erst näher untersucht werden, auf welche Art es verloren gegangen ist. Zum Schluss fordert der Vorstand auf, sich zahlreich an der Delegierten-Wahl am 14. April zu beteiligen.



Die Entwicklung der englischen Gewerkschaften. Der sechsten erschienenen 17. Bericht des Gewerke-Ministeriums über die Gewerkschaften behandelt die Jahre 1908/10. In diesen Jahren wurden gezählt:

Tabelle mit 3 Spalten: Verbände, Mitglieder, Gegen das Vorjahr. Zeilen für die Jahre 1908, 1909, 1910.

Also in 3 Jahren eine Zunahme von nicht ganz 16 000. Die Wirkungen der vorhergehenden Krisenjahre werden erst von 1910 an überwunden. Der Bericht für 1911 wird sicher ganz andere Zahlen, namentlich unter den Organisationen der Angelernten aufweisen. Auch die bisher noch äußerst langsame Verminderung der übermäßigen Menge beruflicher und Ortsverbände wird erst jetzt durch die Ausdehnung der Industriefriedensbewegung in rascheren Fluß gebracht. Die hauptsächlichsten Gewerbe weisen folgenden Stand und Fortgang seit 1901 auf:

Tabelle mit 3 Spalten: Gewerbe, Mitglieder, Veränderung. Zeilen für Bergbau und Steinbrüche, Maschinen- u. Schiffbau, Textilindustrie, Bekleidungsindustrie, Transportgewerbe, Buchdruck, Papier etc., Dampfgewerbe.

Auffällig ist der große Rückgang, um 35 pSt., im Dampfgewerbe. Im ganzen weisen die Gewerkschaften seit 1901 eine Zunahme um 466 000, d. i. um 23,6 pSt., auf. -- Weibliche Mitglieder zählte man 221 300 im Jahre 1910; 16 700 mehr als 3 Jahre zuvor.

Die Klassenverhältnisse werden nur für die 100 wichtigsten Verbände, die etwa Dreifünftel der Gesamtmitgliedschaft umfassen, näher angegeben. Danach waren Ende 1893 auf ein Mitglied 28 Schilling Vermögen vorhanden, 1910 aber 70, nachdem es 1906 schon 80 gewesen waren. Wurden doch von 1908 bis 1910 von diesen Verbänden unter insgesamt 8 1/2 Millionen Pfund nicht weniger als 2,6 Millionen als Arbeitslohn, 3,2 Millionen als Kranken- usw.-Unterstützung ausgegeben. Von 1892 bis 1910 gaben diese 100 für diese Unterstützungen 22,9 Millionen (467 Millionen Mark), für Kampfszwecke 5,1 Millionen Pfund aus.

Hundertmillionen-Unternehmungen. Das sechzehnte deutsche 100 Millionen-Unternehmen wurde geboren! Es ist der Warner Bankverein, er erhöht sein Aktienkapital um 25 auf 100 Millionen Mark. Als ihm nahestehendes Bankinstitut ist die Diskontogesellschaft, die 200 Millionen Mark Aktienkapital besitzt, zu betrachten. In Deutschland zählt man folgende Hundertmillionen-Unternehmen:

Tabelle mit 2 Spalten: Unternehmen, Millionen. Zeilen für Deutsche Bank, Dresdener Bank, Diskontogesellschaft, Reichsbank, Darmstädter Bank, Schaaffhausener Bankverein, Berliner Handelsgesellschaft, Warner Bankverein, Friedr. Krupp, Selsenkrupp Bergw.-u.-G., Phönix, Deutsch-Luxemburg, Bergw.-u.-G., Hamburg-Amerika-Linie, Norddeutscher Lloyd, Große Berliner Straßenbahn, Allg. Elektrizitäts-Gesellschaft.

Wo ist eine Verschärfung des Gesetzes notwendig? Der § 153 der Reichsgewerbeordnung soll wieder einmal (wie wir schon an anderer Stelle besprochen) verschärft werden, angeblich, weil die Arbeiter durch ihre immer rücksichtslosere Haltung, Arbeitswilligen gegenüber, dies als unbedingt notwendig erscheinen lassen.

Stellen wir einmal die Gesamtziffer der Delikte gegen den § 153, resp. die deswegen gefällten Urteile seit 1905 zusammen. Damit aber auch eine Vergleichsmöglichkeit geschaffen wird, stellen wir die Zahl der Verurteilungen von Unternehmern wegen Übertretung der Arbeiterschutzbestimmungen daneben. So läßt sich ein viel leichteres Antwortwort auf die Frage möglich machen: welche Gesetze müssen verschärft werden?

Tabelle mit 3 Spalten: 1905 Fälle, 1907 Fälle, 1910 Fälle. Zeilen für Verurteilung des § 153, Verurteilung von Unternehmern wegen Übertretung der Arbeiterschutzbestimmungen, Verurteilung der Vorschriften über die Gewährung von Ruhezeit und Mittagspause, Verurteilung der Bestimmungen über die Sonntagsruhe, Verurteilung der Vorschriften zum Schutze der Arbeiter in bezug auf Leben, Gesundheit und gute Sitten.

Da wo es um Leben und Gesundheit der Arbeiter und Arbeiterinnen geht, mußten also die Gerichte im letztvergangenen Jahr fünf viel, viel öfter scheidend eingreifen, und zwar nicht durch Verweise — deren Zahl ist Legion! — sondern durch Urteile, als es jemals notwendig gewesen wäre bei den Vorurteilen, für die man 1869 den § 153 der Gewerbeordnung gemacht hat.

Trotzdem schreit die scharfmacherische Presse eifrig nach Verschärfung, nicht etwa der Bestrafungen wegen Verfehlungen gegen Gesundheit und Leben des Arbeiters, sondern wegen des Mutes der Arbeiter für bessere Existenzverhältnisse zu kämpfen.

Die Verlängerung der Lebensdauer. Die allgemeine Hebung der Lebenshaltung und die Verbesserung der sanitären Verhältnisse, haben, wie in allen Kulturstaaten, so auch in Deutschland, eine Herabminderung der Sterblichkeit zur Folge gehabt. So entfielen im deutschen Reiche im Jahre 1875 auf je 1000 Lebende 29 Sterbefälle, im Jahre 1885: 27, im Jahre 1895: 28 und im Jahre 1905: 21. Aus diesen Ziffern kann ohne weiteres geschlossen werden, daß die durchschnittliche Lebensdauer sich verlängert hat. Ein vollständig zuverlässiges Bild über die Sterblichkeitsverhältnisse geben sie indessen nicht, da auch eine Reihe anderer Faktoren, so vor allem die Alterszusammensetzung der Bevölkerung (infolge großer oder geringerer Geburtenziffern, Ein- und Auswanderung), die Sterbeziffer beeinflussen. Ein solches Bild ist nur zu gewinnen auf Grund einer sogenannten Absterbeordnung, die unter Berücksichtigung der Sterblichkeitsverhältnisse in den einzelnen Altersklassen feststellt, wie viel von je 1000 Geborenen am Ende des 1., des 2., des 3. Lebensjahres usw. noch leben. Aus den so gewonnenen Ziffern läßt sich dann wieder eine einzige Zahl, die die mittlere Lebensdauer angibt, berechnen.

Für Deutschland liegen bis jetzt 3 solcher Absterbeordnungen oder Sterbetafeln vor, die eine aus den Sterbeziffern der Jahre 1871 bis 1880, die andere aus denen der Jahre 1881 bis 1890 und die letzte aus denen der Jahre 1891 bis 1900. Es hat sich daraus eine Verlängerung der Lebensdauer für das männliche Geschlecht von 35,58 Jahren bei der ersten, auf 37,17 bei der zweiten und 40,56 Jahren bei der dritten Sterbetafel ergeben. Für das weibliche Geschlecht lauten die betreffenden Ziffern: 33,45, 40,25 und 43,97. Die durchschnittliche Lebensdauer hat sich also in zwei Jahrzehnten in Deutschland um ca. 5 Jahre für das männliche und 5 1/2 Jahre für das weibliche Geschlecht gehoben.

Vergleicht man die Lebenserwartung der deutschen Bevölkerung mit der anderer Kulturvölker, wie dies das Reichs-Arbeitsblatt in seiner letzten Nummer tut, so zeigt es sich, daß nur in Oesterreich und in Italien die durchschnittliche Lebensdauer geringer ist, als bei uns. In Belgien und den Niederlanden ist sie um etwa 5 Jahre, in Frankreich und England um 4 Jahre länger, als bei uns, während Schweden, das allerdings unter ganz besonders günstigen Bedingungen steht, für das männliche Geschlecht sogar eine Lebensdauer von 50,94 und für das weibliche eine solche von 53, 63 Jahren aufweist.

Die verhältnismäßig kurze durchschnittliche Lebensdauer in Deutschland wird in erster Linie bedingt durch die hohe Säuglingssterblichkeit, in der wir fast allen anderen Völkern „über“ sind. Schließt man die ersten Kinderjahre aus und vergleicht beispielsweise die Lebenserwartung eines zehnjährigen Knaben in den verschiedenen Ländern, so ergibt sich für Deutschland ein Wert von 49,7 Jahren, für England ein solcher von 49,6, für Frankreich von 49,2, für Belgien von 50,3, für die Niederlande von 51,7 und für Schweden von 52,8 Jahren. Die Unterschiede sind hier schon ganz oder fast ganz verschwunden. Endlich kann man auch noch die produktive Lebensdauer in den einzelnen Ländern mit einander vergleichen. Als produktive Jahre werden im allgemeinen die Jahre zwischen dem 15. und 60. Lebens-

jahre angenommen. Es ist dies die für die Gesellschaft wertvollste Zeit des Individuums. Für Deutschland folgt aus der Absterbeordnung der neunziger Jahre, daß hier der 15 Jahre alte gewordene Knabe durchschnittlich 37,92 Jahre innerhalb der Altersspanne von 15 bis 60 Jahren durchlebt, mit anderen Worten, daß ein Mann im deutschen Reiche 37,92 Jahre produktiv tätig ist. In England beträgt die Zahl 37,91, in Frankreich 37,26, in Belgien 38,00, in Schweden 38,53 und in den Niederlanden 38,65 Jahre. Für das weibliche Geschlecht ergeben sich um 1/2 bis 3/4 Jahre höhere Werte. Nach der Absterbeordnung der neunziger Jahre war die produktive Lebensdauer des männlichen Geschlechtes 36,19 Jahre; sie ist also in zwei Jahrzehnten um 1 1/4 Jahre gewachsen und dürfte im letzten Jahrzehnt noch vergrößert haben. Es ist dies nicht nur für das Individuum, sondern auch für die Gesellschaft ein ungeheurer Gewinn; jene 1 1/4 Jahre entsprechen für eine einzige Generation einen Gewinn von rund zwei Millionen Lebens- und Arbeitsjahren?

Jahres-Abschluß der Hauptkasse p. 1911.

Table with columns for Cinnahme (Income) and Ausgabe (Expenditure). Sub-sections include An Kassenbestand am 1. 1. 1911, An Cinnah. d. die Ortsverbände, An dir. Cinnahmen der Hauptkasse, An Cinnahmen für Lohnbewegungen.

Ausgabe.

Table with columns for Ausgabe (Expenditure). Sub-sections include Der Drucklegung d. Verbandsorgane, Unterfütigungen, Der Verwaltungskosten, Der Druckfachen, Ausgaben bei Lohnbewegungen.

Bilanz.

Table with columns for Bilanz (Balance). Sub-sections include Cinnahme pro 1911, Ausgabe pro 1911, Mehrertrahme, Dierzu Kassenbestand vom 1. 1. 1911, Kassenbestand am 31. 12. 1911.

Vergleichende Uebersicht in Quartalen:

Table with 5 columns: 1911, Einnahme, Ausgabe, Ueberschuss, Defizit. Rows for 1st, 2nd, 3rd, 4th quarters and a total sum.

Jahres-Abschluss der Verwaltungsstellen pro 1911. Einnahme.

Table showing income from various sources like membership fees, contributions, and other income.

Ausgabe.

Table showing expenses for various categories like support for unemployed workers, administrative costs, and other expenses.

Deutscher Transportarbeiter-Verband. Kassenbericht pro 4. Quartal 1911.

Table showing income (Einnahme) from various sources including membership fees, weekly contributions, and other income.

Ausgabe.

Table showing expenses (Ausgabe) for various categories like printing, postage, and administrative costs.

Bilanz.

Balance sheet table showing assets and liabilities as of 1.10.1911 and 31.12.1911.

Carl Kaffler, Hauptkassierer.

Berlin, den 1. 4. 1912.

Die Revisionskommission:

List of names: Berthold Streiner, Adolf Wiek, Karl Fröhbrodt, Paul Venz, August Langlau.

Mitteilungen des Verbands-Vorstandes.

Text regarding the election of a new board and the resignation of the previous board.

Text regarding the receipt of the association's book and the resignation of the previous board.

Text regarding the receipt of the association's book and the resignation of the previous board.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

Text regarding the resignation of the previous board and the election of the new board.

Bekanntmachung.

Text regarding the resignation of the previous board and the election of the new board.

Der Verbands-Vorstand. J. M.: O. Schumann.

Bekanntmachung.

Achtung Dortmund!

Text regarding the office location and contact information for the association.

Abrechnung der Verwaltungsstellen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes pro 4. Quartal 1911.

Large table with columns for location (Ort), date, and various financial categories (Einnahme, Ausgabe, Summa).

Delegierte zur örtlichen General-Versammlung der Bezirksverwaltung Groß-Berlin.

Am Donnerstag, den 18. April 1912, abends 8 1/2 Uhr, in Sellers Neue Philharmonie, Köpenickerstraße 96/97, findet eine

Außerordentliche General-Versammlung

statt, wozu die neugewählten Delegierten hiermit freundlichst eingeladen sind.

Tages-Ordnung: 1. Aufstellung der Kandidatenliste für die Delegiertenwahl zum Verbandstag in Breslau 1912. 2. Besprechung der eingegangenen Anträge zum Verbandstag. 3. Geschäftliches.

Legitimationskarte sowie Mitgliedsbuch sind mitzubringen und zwecks Kontrolle und Abstempelung am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen.

Ohne Karte und Mitgliedsbuch kein Zutritt.

Wer über 8 Wochen mit seinen Beiträgen im Rückstande ist, hat ebenfalls keinen Zutritt.

Verbandsfunktionäre!

Betriebsvertrauensleute, Branchenleiter, Verwaltungsmitglieder, Distrikts-, Agitationskommissionsmitglieder und Obleute.

Am Donnerstag, den 25. April 1912, abends 8 1/2 Uhr, im großen Saal des Gewerkschaftshauses, Engel-Ufer 15:

Allgemeine Funktionär-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Der erste Mai und unsere Stellungnahme dazu. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

Die Verbandsfunktionäre sind hierzu freundlichst eingeladen und erwarten wir in Rücksicht auf die interessante Tages-Ordnung einen wirklich zahlreichen Besuch.

Die grüne Legitimationskarte und das Mitgliedsbuch sind zwecks Abstempelung und Kontrolle am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen.

Ohne Karte und Buch kein Zutritt.

Voranzeige! Am Mittwoch, den 1. Mai 1912, mittags 12 Uhr, im Lokal „Deutscher Hof“, Luckauerstr. 15: **Große öffentliche Versammlung** für alle im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Personen. (Nähere Mitteilungen erfolgen in der nächsten Bellage).

Am Sonntag, den 26. Mai 1912, (1. Pfingstfeiertag) findet wie alljährlich in der Brauerei Friedrichshain am Königstor ein

Großes Frühkonzert

statt, wozu die Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten freundlichst eingeladen werden.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A.: August Werner, Engelufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt Wpl, 2382 und 4747.

Diese Bekanntmachung ist zwecks Orientierung bis zum Tage der Wahl aufzubewahren!
Mitglieder aus allen Branchen und Distrikten der Bezirksverwaltung Gr.-Berlin.

Am Sonntag, den 28. April 1912, in der Zeit von 10 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags

Wahl von 25 Delegierten

zu dem im Juni d. J. zu Breslau stattfindenden Verbandstage.

Die Stimmenabgabe erfolgt in den nachstehend bezeichneten Lokalen:

- Zentrum:** Weihnacht, Grünstr. 21.
Löhrich, Marktgrafenstr. 88.
- Südwest:** S. Störmer, Wartenburgstr. 16.
A. Knechtel, Wassertorstr. 14.
- Süden:** D. Eide, Schönleinstr. 6.
- Neukölln:** M. Wetgelt, Steinmehstr. 93.
H. Felsch, Kneesebeckstr. 46/48.
S. Werner, Harzerstr. 117.
- Westen:** A. Wiemers, Bülowstr. 58.
- Schöneberg:** E. Obst, Martin Lutherstr. 69. (Friedenau)
- Nordwest:** S. Doberstein, Waldstr. 8.
E. Feuerherdt, Spenerstr. 23.
A. Lamprecht, Buttlighstr. 10.
- Charlottenburg:** Volkshaus, Postenstr. 3.
Lehmann, Sophie-Charlottenstr. 106.
- Wilmerdorf:** Mettsche, Gasseinerstr. 6.
- Wedding:** A. Marjand, Selterstr. 12.
A. Kowalczyk, Schönwalderstr. 5.
M. Rebel, Maystr. 13b.
- Reinickendorf, Legel Eichhornstraße, Eichhorn- u. Borstwald:** hornstraße 62.
- Norden:** Gottl. Hoffmann, Swinemünderstr. 47.
Frz. Bähr, Badstr. 44.
- Pankow, N. Wendroth, Mühlen- Nieder-Schönhäuser:** straße 31.
- Schönh. Vorstadt:** M. Maas, Lychenerstr. 2/3.
- Rosenth. Vorstadt:** D. Schilling, Rosenthaler Hof, Rosenthalerstr. 11/12.
- Nordost:** Frd. Ransch, Wilsstr. 12.
Emil Panten, Heidenfeldstr. 11.
- Osten:** W. Schulz, Grüner Weg 11.
A. Haseloff, Landsbergerstr. 8.
- Weißensee:** Frz. Content, Lehberstr. 5.
- Lichtenberg:** F. Erielt, Pfarrstr. 74.

- Borghagen-Kummelsburg:** D. Blum, Al-Borghagen 56.
- Südost:** P. Bier, Raminstr. 9.
M. Mir, Skatberstr. 59c.
- Derschöneweide, Fr. Nabe, Wilhelminen- Baumföhlenweg:** hofstr. 43.
- Tempelhof:** Otto Weter, Berliner Mariendorf: Straße 41/42.
- Steglich, Lichterfelde, Th. Lenzky, Lichter- Behlendorf:** felder Chaussee 55.
- Köpenick:** A. Tiele, Marienstr. 17.
- Grünau, Adlershof:** Otto Ziege, u. Alt-Glienice: Kronprinzenstraße 20.
- Friedrichshagen:** Menzel, Linden-Allee 8.
- Fichtenau, Rahns- dorf, Erkner:** Menzel, Linden-Allee 8.

Es steht jedem Mitgliede frei, in einem der vor- genannten Lokale, welches gerade am bequemsten zu erreichen ist, seine Stimme abzugeben.

Als Wahllegitimation gilt das Mitgliedsbuch, welches am Eingang zum Wahllokal vorzuzeigen ist. Die vollzogene Stimmenabgabe ist dem Mitgliede durch Eindruck eines Stempels „Gewählt 1912“ zu bestätigen. Wer mit seinen Beiträgen länger als 8 Wochen im Rückstande ist, hat kein Recht zum Wählen.

Die Abstimmung ist geheim und erfolgt per Stimm- zettel. Zu wählen sind 25 Delegierte.

Gegen Vorzeigung des Mitgliedsbuches wird den Mitgliedern am Eingang zum Wahllokal eine Kandidatenliste ausgehändigt, die gleichzeitig als Stimm- zettel dient.

Diese Kandidatenliste enthält 50 Namen. Auf derselben sind von den Namen der vorgeschlagenen Kandidaten soviel zu durchstreichen, daß nur diejenige Zahl verbleibt, welche der im Bezirk zu wählenden Delegiertenzahl 25 entspricht.

In Groß-Berlin bestehen für die in Frage kommenden Branchen fünf Sektionen. Da jede Sektion bei der Wahl zu ihrem Recht kommen soll, sind die Kandidaten der Mitgliederzahl entsprechend für jede Sektion verteilt. Demnach hat die Sektion I 7, die Sektion II 11, die Sektion III 2, die Sektion IV 2, die Sektion V 3 Delegierte zu beanspruchen.

Es haben deshalb die einzelnen Mitglieder bei der Ausübung ihres Wahlrechts die einzelnen Sektionen den vorerwähnten Zahlen entsprechend zu wählen. Stimmzettel, welche mehr als 25 undurchgestrichene Namen enthalten, sind ungültig.

Als gewählt gelten diejenigen Kandidaten, welche die relativ höchste Stimmenzahl der für ihre Sektion abgegebenen Stimmen auf sich vereinen.

Stichwahl findet nicht statt.

Die Bezirksverwaltung, J. A.: A. Werner.

Sektion I. Handelsarbeiter.

Marktheller, Boten aus den Buchhandlungen und Journal-Lesezirkeln, Hausdiener, Packer, Kutscher aus den Papler- und Pappen-Engros-Firmen, Buchdruckerelern, Buchbinderelern und der Papler- verarbeitungs-Industrie.

Montag, den 15. April 1912, abends 8 Uhr
Grosse Versammlung

in den Rittersälen, Joh. R. Vercht, Ritterstr. 75.
Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen B. Schacht „Modernes Hausbittertum“, 2. Diskussion. 3. Bericht der Delegierten von der Fortsetzung der letzten General-Versammlung. 4. Aus unserm Berufe. 5. Verschiedenes. Zahlreichen Besuch erwartet.

Die Branchenleitung.

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

Mitglieder und Vertrauensleute!

Die Abstempelung der Kontrollkarten für den Monat Mai findet am **Mittwoch, den 1. Mai, vorm. 1/2 9 bis 11 Uhr** im Lokal von **Schulze, Grüner Weg 11** statt. Mitgliedsbücher müssen vorgelegt werden. Spätere Abstempelungen finden nicht statt. Laut Beschluß der Branche ist auch in diesem Jahre jeder Kollege verpflichtet, sein Wahlvereinsbuch sowie „Vorwärts“-Dultung vom April 1912 vorzulegen. Nach der Abstempelung begeben sich die Kollegen in die Versammlung im „Luckauer Hof“, Luckauerstr. Die Branchenleitung.

Textilbranche.

Hausdiener, Packer, Radfahrer aus der Stoff-, Leinen-, Tuch-, Woll-, Baumwoll-, Teppich-, Manufaktur-, Weisswaren-, Wäsche- und Bekatur-Branche.

Am Dienstag, den 23. April, abends 8 1/2 Uhr,
Große öffentl. Versammlung

in den „Musiker-Sälen“, Kaiser Wilhelmstraße 18 m (großer Saal).

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Genossen Robert Bahn über **Die Entwicklung der deutschen Gewerkschaften, ihre Tendenz und Taktik.** 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten.

Kollegen! Erscheint recht zahlreich in dieser Versammlung und beweist dadurch, daß Ihr ein Interesse an der Verbesserung Eurer wirtschaftlichen Lage habt! Kein Betrieb darf unvertreten sein. Die Anorganisierten sowie alle unserer zentralen Richtung noch fernstehenden Kollegen sind ganz besonders zu dieser Versammlung eingeladen. Kollegen, erscheint recht zahlreich mit Euren Frauen!
Die Branchenleitung.

Holzindustrie.

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

Am Montag, den 29. April, abends 8 Uhr, im **Gewerkschaftshaus**, Engelufer 15, Hof links, 3 Treppen, Arbeitsnachweis II

Branchen-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Warnig: **Die Bedeutung des 1. Mai.** 2. Diskussion. 3. Branchenangelegenheiten.
Die Branchenleitung.

Hausdiener und Packer aus der Lederbranche.
Am Mittwoch, den 24. April 1912
Branchen-Versammlung
im Lokal von Richter, Klosterstr. 62.
Einen wirklich zahlreichen Besuch erwartet
Die Branchenleitung.

Fahrstuhlführer, Portiers.
Am Mittwoch, den 24. April 1912, abends 8 1/2 Uhr,
im Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstr. 1
Branchen-Versammlung
Zahlreiches Erscheinen der Berufskollegen erwünscht.
Die sämmtlichen Kollegen werden ganz besonders gebeten, sich
auch mal sehen zu lassen.
Die Branchenleitung.

Engros-Konfektion.
Hausdiener und Packer aus der Damen-, Herren-, Pelz-, Kinder-
und Blusenkonfektion, Hut-, Mützen-, Putzfedern-, künstlichen
Blumenbranche.
Am Montag, den 15. April, abends 8 1/2 Uhr
Branchen-Versammlung
im Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstr. 1.
Kein Trinkwagel. Zahlreiches Erscheinen der Berufs-
kollegen erwartet
Die Branchenleitung.

Kollegen aus der Herren-, Damen- und Uniform-
branche, sowie alle in Ladengeschäften tätigen
Hausdiener, Packer, Radfahrer und Jugendliche!
Mittwoch, den 17. April, abends 8 1/2 Uhr:
Mitglieder-Versammlung
im Arbeitsnachweis, Alte Leipziger Straße 1.
Kein Trinkwagel! Das pünktliche und voll-
zählige Erscheinen sämtlicher Berufskollegen erwartet
Die Branchenleitung.

Sektion II. Transportarbeiter.

Leitbergerlöhnbauer, Platzarbeiter und Kutscher.
Am Sonntag, den 14. April, vormittags 10 Uhr:
Branchen-Versammlung
im „Gewerkschaftshaus“, Engel-Ufer 15, Saal 5.
Tages-Ordnung: 1. Ist der erhöhte Tariflohn ab
1. April in allen Betrieben zur Auszahlung gelangt?
2. Unsere Unterstützungskasse. 3. Geschäftliches.
Zahlreicher Besuch wird erwartet.
Die Branchenleitung.

Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus
den Grossdestillationen, Wein- und Bierversand-
geschäften sowie Mineralwasser- und Essigfabriken
des Bezirks Gesundbrunnen!
Am Dienstag, den 16. April 1912, abends 7 Uhr:
Große Branchen-Versammlung
im Lokal von Globig, Koloniestr. 15.
Tages-Ordnung: 1. Die gegenwärtige Situation in
unserer Branche und wie eben wir die Bahn zur Schaffung
eines Einheitsstarifes für Groß-Berlin. 2. Branchen-
angelegenheiten. 3. Aufnahme neuer Mitglieder.
* * *

Bezirk Wedding!
Am Dienstag, den 23. April 1912, abends 7 Uhr:
Große Branchen-Versammlung
im Lokal von Paul Munske, Gerichtstr. 45.
Tages-Ordnung: 1. Die gegenwärtige Situation in
unserer Branche und wie eben wir die Bahn zur Schaffung
eines Einheitsstarifes für unsere Branche. 2. Branchen-
angelegenheiten. 3. Aufnahme neuer Mitglieder.
Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tagesordnungen
müssen alle Berufsangehörigen, insbesondere die
Unorganisierten unbedingt zur Stelle sein. Erscheint in
Massen!
Die Branchenleitung.

Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den
Grossdestillationen, Wein- u. Bierversandgeschäften,
wieder Mineralwasser- u. Essigfabriken Berlins u. Umg.
Am Mittwoch, den 17. April 1912, abends 8 1/2 Uhr
Große Branchen-Versammlung
im Arbeitsnachweis, Alte Leipzigerstr. 1.
Tages-Ordnung: 1. Bericht von der außerordentlichen
Generalversammlung. 2. Der Verbandstag zu Breslau
und unsere Stellungnahme dazu. 3. Unsere diesjährige
Herrenpartie. 4. Aufnahme neuer Mitglieder und Ge-
schäftliches.
Die Branchenleitung.

Kutscher, Arbeiter und Stalleute aus den
Mörtel-Fuhrbetrieben Gross-Berlins!
Am Sonntag, den 14. April 1912, nachmittags 2 Uhr
Branchen-Versammlung mit Frauen
im Englischen Garten, Alexanderstr. 27c, unterer Saal.
Tages-Ordnung: 1. Die Lebenshaltung der arbei-
tenden Klasse, Referent Genosse Otto Franke. 2. Dis-
kussion. 3. Branchen- und Verbandsangelegenheiten.
4. Verschiedenes.
Kollegen! Agitiert für einen guten Versammlungs-
besuch.
Die Branchenleitung.

Kollegen! Kutscher, Mitfahrer, Stalleute und Arbeiter
aus den Bau- und Arbeits-Fuhrwerksbetrieben von
Plötzensee, Moabit und angrenzenden Stadtteilen!
Am Sonntag, den 14. April 1912, vormittags
10 1/2 Uhr im Lokal von Hermann Doberstein, Waldstr. 8
Bezirks-Branchenversammlung.
Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Otto Franke
über: „Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in unserer
Branche und wie können wir dieselben verbessern.“
2. Diskussion. 3. Branchen- und Verbandsangelegenheiten.
Die Branchenleitung.

Kollegen! Kutscher, Mitfahrer, Stalleute und Arbeiter
aus den Bau- und Arbeits-Fuhrwerksbetrieben von
Pankow, Niederschönhausen u. angrenz. Stadtteilen.
Am Dienstag, den 16. April 1912, abends 8 1/2 Uhr
im Lokal von Wunderlich, Pankow, Florastr. 32
Bezirks-Branchenversammlung.
Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Otto Franke
über: „Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in unserer
Branche und wie können wir dieselben verbessern.“
2. Diskussion. 3. Branchen- und Verbandsangelegenheiten.
Kollegen! Agitiert für einen guten Versammlungsbesuch.
Die Branchenleitung.

Vertrauensleute aus den Mörtel-, Bau- und Arbeits-
fuhrwerksbetrieben sowie Zementlagern Gr.-Berlins.
Am Sonntag, den 21. April, nachm. 2 Uhr, im
„Englischen Garten“, Alexanderstr. 27c:
Sitzung.
Das Verbandsmitgliedsbuch muß am Eingang des
Saales zur Kontrolle vorgelegt werden.
Ohne Mitgliedsbuch keinen Zutritt zur Versammlung.

Kollegen Kutscher, Mitfahrer, Stalleute u. Arbeiter
aus den Bau- und Arbeits-Fuhrwerksbetrieben,
welche für die Lohnbewegung in Betracht kommen!
Am Sonntag, den 21. April, nachmittags 4 Uhr,
im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27c, gr. Saal:
Branchen-Versammlung.
Tages-Ordnung: 1. Bericht der Lohnkommission über
die aufzustellenden Forderungen an die Arbeitgeber unserer
Branche. 2. Diskussion. 3. Beschlusfassung. 4. Branchen-
und Verbandsangelegenheiten.
Das Verbandsbuch muß am Eingang des Saales zur
Kontrolle vorgelegt werden.
Ohne Mitgliedsbuch kein Zutritt zur Versammlung.
Alle Kollegen von denjenigen Fuhrwerksbetrieben,
welche für die Lohnbewegung in Frage kommen, müssen
unbedingt in dieser Versammlung anwesend sein.
Mit kollegialem Gruß
Die Branchenleitung.

Kollegen und Kolleginnen von Ober-Schöneweide
und Umgegend.
Am Sonnabend, den 20. April, abends 8 1/2 Uhr,
im Lokal von Warncke, Wilhelmshofstr. 18:
Mitglieder-Versammlung.
Tages-Ordnung: 1. Vortrag. Referent: Kollege Sch u l z.
2. Diskussion. 3. Verschiedenes.
Kollegen und Kolleginnen! Agitiert für guten Besuch
der Versammlung.
J. A.: Die Agitationsleitung.

Jugend-Abteilung.
Versammlungen.
Abteilung Zentrum am Sonnabend, den 20. April,
abends 9 Uhr, bei Joh. Böh, Klosterstr. 101.
Tages-Ordnung: Vortrag des Kollegen Walter
Sips über: „Alkoholisismus“. — Wahl der Delegierten
zur General-Versammlung von Groß-Berlin. — Berufliches
und Abteilungsangelegenheiten.

Sektion IV.
Geschäfts- und Lastwagen-Chauffeure.
Unsere Branchen-Versammlungen finden
von jetzt ab jeden Sonntag nach dem 15. im
Monat, vormittags 9 1/2 Uhr, in „Schulzes
Brachtäle“, Münzstr. 17, Eingang Königs-
graben, statt.
**Nächste Versammlung, Sonntag, den
21. April.**
Tagesordnung: 1. Vortrag über: „Die
neu erschienene Automobil-Unfallstatistik und ihre
Lehren.“ 2. Diskussion. 3. Berufsangelegenheiten.
Wir erwarten, daß die Kollegen ihr Interesse an
dieser interessanten Tages-Ordnung durch einen zahl-
reichen Besuch dieser Versammlung bekunden.
Die Branchenleitung.

Kraftdroschenführer.
Bezirk Schöneberg, Friedenau u. Steglitz.
Am Montag, den 22. April 1912, abends 7 1/2 Uhr,
findet im Tunnel der Meiningen Festsäle, Martin
Lutherstr. 51 bei Großer, eine
Bezirks-Versammlung

statt. — Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Verbands-
angelegenheiten. 3. Verschiedenes.
Da der zweite Punkt für die Kollegen von außer-
ordentlicher Wichtigkeit ist, wird gebeten, pünktlich
und zahlreich zu erscheinen.
Der Bezirksführer.
Bezirk Schöneberg Vorstadt. Am
Mittwoch, den 24. April 1912, abends 7 1/2 Uhr,
findet im Lokale Genossenschaftswirtshaus, Star-
gardterstraße 3, eine

Bezirks-Versammlung
statt. — Tagesordnung: 1. Vortrag über
die Konfessionsbewegung. 2. Diskussion. 4. Ver-
schiedenes.
Die Kollegen werden gebeten, pünktlich und
zahlreich zu erscheinen.
Der Bezirksführer.
Bezirk Wedding! Am Dienstag, den
16. April, abends 7 1/2 Uhr findet im Lokal von
K a z o r o w s k i, Havensstraße 6 eine

Bezirks-Versammlung
statt. — Tagesordnung: 1. Vortrag des
Kollegen Schacht: „über Christentum und moderne
Gewerkschaften.“ 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.
Da der 2. Punkt für die Kollegen von außer-
ordentlicher Wichtigkeit ist, wird gebeten pünktlich
und zahlreich zu erscheinen.
Der Bezirksführer.

Berliner Lokales.
Am 28. März, abends gegen 12 Uhr, ist von
der Meanderstr.- und Köpenickerstr. Ecke, nach dem
Potsdamer Bahnhof und zurück nach Mörzplatz, ein
Entwickler mit Holzlasten, von einer Kraftdrosche ver-
loren gegangen. Der ehrliche Finder wird gebeten,
denselben bei Hoffmann, Schleisschestr. 29/30 abzu-
geben.
Am 2. April, abends, hat ein Kollege auf
dem Wege Kurfürstendamm, zwischen Joachim-Friedrich-
straße und Brandenburgischestr., vom Verdeck seiner
Kraftdrosche ein Pappkarton verloren. Dieser Karton
ist von jemandem aufgehoben worden. Der Führer
der Kraftdrosche wird erucht, sich im Verbandsbüro,
Engelufer 15, Zimmer 43/44, zu melden.

Die ordentliche General-Versammlung
der
Ortskrankenkasse für den Gewerbebetrieb der
Kaufleute, Handelsleute und Apotheker zu Berlin
findet statt am
Donnerstag, den 25. April 1912, abends 8 1/2 Uhr,
im oberen Saal von
Kellers Festsaal (Neue Philharmonie), Köpenickerstr. 98/97.
Tages-Ordnung:
1. Vortrag des Zahnarztes Herrn Alfred Cohn über:
„Die praktische Bedeutung der Röntgenstrahlen für die
moderne Zahnheilkunde.“
2. Abnahme des Jahresrechnung pro 1911 und Bericht
der Revision.
3. Antrag des stellvertretenden Vorstandes auf Einleitung einer Zen-
tralfassung der Ortskrankenkassen.
Der Vorstand,
H. Nürnberg, Vorsitzender. Jonas Stahl, Schriftführer.

Sektion V.
Industriearbeiter.
Branchen-Vertrauensmänner-Konferenzen
am Mittwoch, den 17. April 1912, abends 6 1/2 Uhr,
für die Elektrobranche im Lokal von Carl Kramer,
Duffenstraße 40.

Am Freitag, den 19. April 1912, abends 7 1/2 Uhr,
für die Maschinen-, Eisengießerei-, Fahrstuhlbau-
branche im Lokal von Meinow, Ackerstraße 81.
Am Sonnabend, den 20. April 1912, abends
7 Uhr, für Eisensammler-, Krägerlager- und Eisens-
konstruktionsbranche im Lokal von Meinow, Acker-
straße 81.
Am Freitag, den 19. April 1911, abends 7 Uhr,
Branche für gemischte Betriebe im Lokal von D. Schilling,
Rosenthaler Hof, Rosenthalerstr. 11/12.

In allen Konferenzen folgende Tagesordnung:
1. Agitationsbericht und Abrechnung der Agitationsmarken.
2. Aussprache zur Delegiertenwahl am Sonntag, den
28. April.
3. Branchenangelegenheiten und Verschiedenes.
Der Zutritt zu den Konferenzen erfolgt nur unter
Vorzeigung der weißen Legitimationskarten. Die General-
versammlungsdelegierten weisen sich durch ihre Delegations-
karte aus.
Ein vollständiges Erscheinen erwartet
Die Sektionsleitung.
J. A.: Karl Fromke.
Verantwortlicher Redakteur: Franz Kettig, Berlin.
Verlagsanstalt Courter, G. m. b. H.
Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Abalbertstr. 37.