

# Courier

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

Erscheint jede Woche Sonntags.  
Einzel-Abonnement pro Quartal: franco geg. franco 1,50 M.

Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin 50.16, Engel-Ufer 21.  
Telephon: Amt Moritzplatz, 950 und 11864.  
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

Redaktionsschluß  
am Montag Morgen vor Erscheinung des Blattes.  
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt.  
Büschristen und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 6.

Berlin, den 9. Februar 1913.

17. Jahrg.

## Unsere Interessenvertretung im Deutschen Reichstage.

I.

Am 25. Januar nahmen unsere Kollegen Schumann und Wendorf im Deutschen Reichstag Gelegenheit, zu den Kapiteln: „Behörden für die Untersuchung von Seefällen“ und „Reichsstaatliches Amt“ der Regierung nicht nur unsere Verwisscherungen in Erinnerung zu bringen, sondern auch deren sozialpolitische Maßnahmen schärfer unter die Lupe zu nehmen. Wir glauben unserer Kollegenschaft am besten dienen zu können, wenn wir die Reden unserer Kollegen getreu dem stenographischen Protokoll entsprechend wiedergeben, damit sie das darin enthaltene reiche und wertvolle Agitationsmaterial voll ausnützen können. Der beschiedene Raum unseres Blattes gebietet uns, die Materie auf zwei Nummern zu verteilen, weswegen wir uns heute auf die treiflichen Ausführungen unseres Verbandsvorsitzenden Kollegen Schumann beschränken müssen:

„Meine Herren, die rechtliche und soziale Lage der seemannischen Arbeiter ist wiederholt Gegenstand einer lebhaften Erörterungen in diesem hohen Hause gewesen. Trotzdem bei diesen Gelegenheiten eine Fülle von Material über die Leidensgeschichte des seemannischen Arbeiters vorgebracht worden ist, ist in bezug auf die Verbreitung ihrer Wünsche, auf die Befestigung in rechtlicher Beziehung sowie in bezug auf den Schutz für Leben und Gesundheit bisher leider wenig getan worden. Meine Herren, die im Jahre 1902 vorgenommene Revision der Seemannsordnung kann als Reform im Sinne des Wortes nicht bezeichnet werden. Mit viel größerem Rechte kann man von einer Scheinreform sprechen, ausgehend von dem Standort; wodurch der Pelz, aber noch ihn nicht nah — hat man hier versucht, durch Einführung einer Reihe von Bestimmungen den Schein zu erwecken, als wäre man ernstlich gewillt, die berechtigten Wünsche und Forderungen der seemannischen Arbeiter zu erfüllen. Diese Seemannsordnung hat den seemannischen Arbeitern weder ein modernes Vertragsrecht noch eine fortwährende Gerichtsbarkeit gebracht; sie hat auch keine Einschränkung der Disziplinargehalt gebracht, ferner keine präzise Regelung der Arbeitszeit, der Überstunden, der Sonn- und Festtagsarbeiten und des Rost- und Logiswesens. Vor allen Dingen ist einer der berechtigten Wünsche der seemannischen Arbeiter und nicht nur dieser, sondern darüber hinaus weiter Kreise von Interessen nicht erfüllt worden, nämlich der auf Schaffung einer staatlichen Aussicht durch Einrichtung eines Reichsschiffahrtsamtes, einer Aufsichtsstanz, die unabhängig von den Unternehmen, den Schiffbau, die Ausströmung des Schiffes, kurz den ganzen Schiffsverkehr unter ständiger Kontrolle hält. Der Reichstag hat seinerzeit im Anschluß an die Beratung der Seemannsordnung im Jahre 1902 einen Gesetzesentwurf gefordert, durch welchen die Frage einer behördlichen Aussicht über Sicherheit, Tiefgang, Bemannung und Verprobantierung von Kaufschaftsschiffen geregelt, für die Abstellung einzelner Mängel Sorge getragen und für diese Zwecke eine der Oberaufsicht des Reiches unterstelle Finanz bestimmt wird. Das ist bisher nicht geschehen und nach der Richtung hin sind die Wünsche der seemannischen Arbeiter bisher unerfüllt geblieben. Am 12. Dezember 1908 wurde meinem Parteifreunde Meyer auf einer diesbezüglichen Anfrage von einem Regierungsvertreter geantwortet:

Die verbliebenen Regierungen haben offenbar die Frage noch nicht zur Entscheidung für reif gehalten. Ob man überhaupt einmal zur Errichtung eines Reichsschiffahrtsamtes kommt, darüber ist im Bundestag keine Entscheidung getroffen worden.

Ich sage schon: die Forderung auf Einsetzung einer völlig unabhängigen Behörde zur Kontrolle des Schiffahrtsbetriebes, einschließlich des Schiffbaues, geht nicht nur von den seemannischen Arbeitern aus, sondern auch Kapitäne und Offiziere haben diese Forderung wiederholt ausgestellt. Seinerzeit schrieb im Anschluß an die Verhandlungen des Reichstags im Jahre 1908 das Organ der Kapitäne und Offiziere der Seeschiffahrt darüber folgendes:

Unter den heute bestehenden Verhältnissen in der deutschen Schiffahrt dürfte es angebracht erscheinen, daß die fast parallel laufenden und dennoch so häufig genug diametral gegenüberliegenden Behörden, Inspektionen, Beauftragungen der Seebeamten, der Seemannsämter und der Strandämter unter einer einheitlichen beaufsichtigende, aber amtliche Zeitung zu bringen. Schon aus rein praktischen Gründen erscheint eine solche Vereinigung notwendig. Sie wird um so dringender, je mehr für die Schiffahrt Vorschriften, Verordnungen usw. in Kraft treten, die aus gemeinschaftlichen Zwecken gemacht zu werden sind. Um dann solchen Einrichtungen das belästigende Moment zu nehmen, ist erst recht eine Einheitlichkeit notwendig. Jetzt fehlt sie. Jede Vorschrift, jedes Gesetz hat heute beinahe seine eigenen ausführenden Organe, die wieder darauf angewiesen sind, sich untereinander unruhig zu verständigen. Häufig genug wird aber nicht danach gehandelt, da ein Verständigungszwang dazu fehlt und den einzelnen Körperschaften eine ausübende Gewalt nicht zur Seite gegeben ist, um sich nötigenfalls Anerkennung zu verschaffen.

Trotzdem verhielt sich die Regierung ablehnend. Das braucht nach dem der Regierung wiederholt von Seiten der Unternehmerinteressen gegebenen deutlichen Wink nicht weiter wunderzunehmen. Schrieb doch damals das Niederländische Blatt, die „Danza“, in ihrer Nr. 5 vom 30. Januar 1909 folgendes:

Die deutschen Schiffahrtskreise sind prinzipielle, natürliche Gegner jeder behördlichen Bewormung und Einschränkung in ihren Wirkungskreis. Dabei lassen sie sich, bestärkt durch die trüben Erfahrungen in anderen Ländern, von der Überzeugung tragen, daß jedes staatliche oder behördliche Eingreifen in ihre geschäftliche Tätigkeit den taumannischen Unternehmensgeist und Bagemut ihrer Vertreter beeinträchtigen muss zum Nachteil der wirtschaftlichen Interessen, die sie gegen eine internationale Konkurrenz zu wahren und zu besiegen haben.

Der wahre Grund des ablehnenden Verhaltens der Unternehmer ist der, daß sie fürchten, bei Einsetzung eines behördlichen Organs wie des Schiffamtssatzes einer unabdinglichen Kontrollstelle mehr als bisher in der Ausbeutungsfähigkeit der seemannischen Arbeiter beschädigt und beeinträchtigt zu werden. Die Frage einer Kontrolle, wie wir sie für die seemannischen Arbeiter wünschen, die Notwendigkeit der Einsetzung eines Reichsschiffahrtsamtes, hat sich von Jahr zu Jahr in verhältnismäßig klare gezeigt. Diese Notwendigkeit ist in immer größerem Maße zutage getreten. Mit der Entwicklung der Schiffahrt und mit der Steigerung der Zahl der in ihr beschäftigten Personen hat sich die Notwendigkeit naturgemäß gesteigert.

Aber nicht nur das, sondern auch aus Rücksicht auf die allgemeinen Interessen und auf Leben und Gesundheit der die Passagierdampfer benutzenden Personen ist eine solche Kontrolliertheit notwendig. (Schr. richtig! bei den Sozialdemokraten.) Ueber die miserablen Zustände und die zum Teil ganz unabsehbaren Verhältnisse in der Seeschiffahrt läßt von Zeit zu Zeit ungeheure Katastrophen den Schleier. Es ist noch gar nicht lange her, daß wir ein beträchtliches Unglück zu konstatieren hatten. Da zeigten sich dann die Folgen der Profitlust und der Rekordsucht in erstaunlichem Maße. Das ist besonders bei der „Titanic“-Katastrophe deutlich zutage getreten, bei der ja bekanntlich rund 1600 Menschen ihr Leben lassen mußten und dem Maßstab Kapitalismus geopfert worden sind, darunter außer der Bemannung Angehörige der niederen Pfeilschichten, zwischendende Passagiere. (Schr. richtig! bei den Sozialdemokraten.) Es handelt sich bei dieser Katastrophe um ein kapitalistisches Verbrechen im allerstümlichsten Sinne des Wortes. (Schr. richtig! bei den Sozialdemokraten.) Auf einem Schiff, das 22 Millionen M. gekostet hat, waren nicht einmal die allermeisten Bedingungen für die Rettung so violett entstanden gegeben. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten.) Das Unterforschungsergebnis hat gezeigt, daß das Schiff trotz Warnung mit ausreicher Kraft gefahren ist. Ich sage vorhin: Rekordsucht ist es vielfach, die

derartige Unglücksfälle verschuldet. Auf diesem Schiffe waren Rettungsboote nicht in genügender Zahl vorhanden, die Matrosen zum Teil unfähig der Führung der Boote, die Schotten schlossen nicht, weil der Mechanismus verstopft. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten.) Ich kann und will selbstverständlich auf dieses ungeheure Unglück nicht weiter eingehen. Ich glaube nur, es anstreben zu müssen, um daran einige Bemerkungen bezüglich der Verhältnisse der deutschen Seeschiffahrt auch im Passagierverkehr knüpfen zu können. Es wurde seinerzeit von Interessenten gesagt, das sei ein englisches Schiff, bei uns in Deutschland komme so etwas nicht vor, auf unseren deutschen Schiffen sei alles in besserer Ordnung. Schon damals und erst vor kurzer Zeit haben Sachverständige das Gegenteil behauptet. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten) Sie haben behauptet, daß die Reedermannschaft in Deutschland grassiere. Es ist ja bekannt, daß seinerzeit zwischen den deutschen und englischen Linien ein Kampf in der Schnelligkeit der Dampfschiffe ausgefochten worden ist. Aber Fachleute behaupten weiter und stellen unter Beweis, daß, wenn eine deraulige Gelassenheit mit dem Ausmaß um den Schnelligkeitspreis zu kämpfen, nicht vorhanden ist, dann der lebhafteste Kämpf zu überwinden vermag wird.

Auch auf den deutschen Schiffen ist es als eine bekannte Tatsache festzustellen, daß die Schiffe nicht genügend Bootsräume mit sich führen. Die Frankfurter Zeitung brachte seinerzeit im Verlaufe der Besprechung der „Titanic“-Katastrophe eine Zusammenstellung, aus der das deutlich hervorging. Die Nichtigkeit der wie-dergegebenen Zahlen ist allerdings von den beiden in Frage kommenden Reedereigesellschaften bestritten worden. Trotzdem ist nach dem Urteil von Fachleuten die Auffassung der „Frankfurter Zeitung“ richtig. Meine Herren, dort heißt es, daß die Hamburg-Amerika-Linie zwei Schiffe habe, bei denen genügender Bootsräume nicht vorhanden sei; die „Kaiserin Augusta Victoria“, die 2772 Passagiere und eine Mannschaft in Starke von 550 Mann hat und nur 24 Boote besitzt, so daß 2000 überzählige Personen vorhanden sind. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten.) Bei der „Amerika“ kommt ungefähr dasselbe Verhältnis in Frage. Beim Norddeutschen Lloyd sind es drei Schiffe, bei denen überzählige Personen — im Höchstfalle 2752 bei „George Washington“ im niedrigsten Falle 1475, und zwar bei Kaiser Wilhelm II. — in Frage kommen. Diese Tatsache beweist meine Behauptung, daß ein Missstand, der bei der damaligen Katastrophe festgestellt ist, auch bei deutschen Passagierdampfern vorhanden ist. Also die Zahl der Boote reicht nicht aus, die Auffassung ist meistens unzweckmäßig, weil kein Raum für Rettungsboote da ist, den man eben für Promenadenende, Sonnendecke und zur sonstigen Verschließung der sportlichen Gelüste der erstenklassigen Passagiere bedarf. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten.) Es ist ferner zu bemängeln, die Bootsausrüstung. Die ältesten Rettungsboote befinden sich nicht in einem Zustand, wie er notwendig vorhanden sein müßte, um diese Boote in vollem Umfang als gebrauchsfähig anzusehen, sondern das Gegenteil ist der Fall. Das ist ebenfalls bei den verschiedensten Gelegenheiten bewiesen worden. (Abgeordneter Dr. Hedges: Bei welchen?) Geradezu gemeingefährlich ist die heutige zur Regel gewordene Bootsausrüstung (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten), weil die Besetzung sämtlicher Passagierschiffe, einerlei unter welcher Flagge sie fahren, nicht durch häufige Bootsmänner dazu erzogen und vorbereitet ist, im Ernstfall die vorhandenen Boote auch führen zu können. Das Maschinenzerspann ist durchgängig bootsunfähig, und die Passagiere erhalten ja erst recht leidliche Unterweisung im Gebrauch der Rettungsboote. Meine Herren, was man auf deutschen Schiffen Bootsmänner nennt, das wird von Sachverständigen als Kinderei, als Augenverblendung bezeichnet. Weiter ist als allgemeiner Mangel festzustellen, daß nicht genug Bootsmänner und Schwimmzettel auf den Passagierschiffen mitgeführt werden.

Die gute Einrichtung der drahtlosen Telegraphie — zweifellos ein großer Fortschritt, meine Herren —

seht, wenn sie funktionieren soll, voraus, daß genügend geschultes Personal dazu vorhanden ist. Auch da hat die "Titanic"-Katastrophe einen Beweis geleistet, wie es vielfach auf den Dampfern aussieht. Als die "Titanic" sich in Seenot befand, wurden selbstverständlich Signale gegeben. Ein in der Nähe befindliches englisches Schiff, der Dampfer "Parisian", nahm diese Hilfszeichen deshalb nicht auf, weil nur ein Telegraphist an Bord war, der nach 18 Stunden Dienste wegen Übermüdung sich zur Ruhe gegeben hatte. (Hört! hört bei den Sozialdemokraten!) Also was nützt denn die beste Einrichtung, wenn die dazu ausgebildete Mannschaft ganz oder aber, wie im genannten Falle, zum Teil schläft?

Meine Herren, nun hat ja gleich im Anschluß an diese Katastrophe eine Konferenz hier in Deutschland stattgefunden, und zwar am 6. Mai 1912. Diese Konferenz könnte man mit Fug und Recht als eine Art Kriegs- und Verlustschädenkonferenz im Interesse der deutschen Großreeder bezeichnen. (Hört! hört bei den Sozialdemokraten!) Auf dieser Konferenz hat man sich ja äußerst geschickt um den Kern der Sache beruhigt, hat darum herumgereitet, den wirtschaftlichen Zustand verschleiert und Reformvorschläge gemacht, die eigentlich wieder keine Reformvorschläge sind. Man hat auf dieser Konferenz behauptet, daß von den Besatzungen der deutschen transatlantischen Passagierdampfer die größte Zahl seemannisch ausgebildet und rüderlich ist, weil sie in der Marine gebildet hat. Diejenigen Herren, die seinerzeit diese Behauptung aufgestellt haben, kennen entweder die Verhältnisse nicht oder wollen sie nicht kennen. Es ist gegenüber dieser Behauptung festzustellen, daß mindestens 75 p.C. der deutschen Schiffsbesatzungen bootsumständig sind, und für einen noch höheren Prozentsatz sind wirkliche Bootsmänner böhmische Dörfer, 60 bis 70 p.C. der auf deutschen Passagierschiffen tätigen Seeleute waren sicher nicht oder aber noch nicht bei der Marine.

Diese Konferenz hat ja die ganze Frage nicht zum Abschluß gebracht, sondern die Folge war, daß eine weitere Konferenz in Aussicht genommen wurde, eine internationale Konferenz, auf der die festgesetzten Schäden und Mängel eventuell für den gesamten transatlantischen Passagierverkehr möglichst beseitigt werden sollten. Nun sollte man meinen, daß zu einer solchen Konferenz, deren Bemerkungen allen, für Leben und Gesundheit auch der Schiffsbesatzung in Frage kommen, Maßnahmen erlassen sollten, vor allen Dingen auch Vertreter dieser beteiligten Arbeitergruppe hinzugezogen werden würden. Das Gegenteil ist die beliebte und geliebte Wahr. Als am 14. Mai 1912 mein Parteifreund Fischer (Berlin) hier im Reichstage die Anfrage stellte:

Ist der Herr Reichskanzler bereit, darüber Auskunft zu geben, ob bei der demnächst zusammenstehenden internationalen Schiffsbesatzungskonferenz auch Vertreter der Schiffsleute zu den Verhandlungen zugezogen werden? — da wurde ihm nicht vom Reichskanzler, sondern vom Staatssekretär Dr. Oberländer geantwortet:

Über das Zusammentreffen einer internationalen Schiffsbesatzungskonferenz steht Endgültiges noch nicht fest. Daß zu den diplomatischen Verhandlungen Vertreter der Schiffsleute zugezogen werden, erscheint unwahrscheinlich.

Die von Deutschland der internationalen Konferenz zu unterbreitenden Vorschläge werden vorher dem Vorstand der Seevereinigungskommission zur Begutachtung vorgelegt werden, da die international vereinbarten Sicherheitsmaßnahmen für Deutschland im wesentlichen durch die Seevereinigungskommission

zu erlassende Unfallverhütungsvorschriften in Kraft zu setzen sein werden.

Der Vorstand der Seevereinigungskommission wird die Vertreter der Versicherungen, deren Zuziehung zu der Beratung und Beschlußfassung über die zu erlassenden Unfallverhütungsvorschriften gesetzlich angeordnet ist, bereits bei der Begutachtung der diesbezüglichen Vorschläge zu ziehen.

Nebenbei bemerkt, ist mir bisher nicht bekannt geworden, daß eine Zuziehung der genannten Vertreter der Versicherungen bei Beratung entsprechender Vorschläge vom Vorstande der Seevereinigungskommission erfolgt wäre. Aber auch abgesehen davon: Sie sehen, daß hier wohl die Vertreter der Versicherungen gehört werden sollen; sie sollen begutachtet, was man dort an neuen Vorschriften den schon vorhandenen der Seevereinigungskommission eventuell angliedern will; sie sollen also, kurz gesagt, wieder einmal deftig vor den Wagen des Vorstandes der Seevereinigungskommission gespannt werden.

Meine Herren, ich fürchte sehr, daß die ganze Aktion schließlich darauf hinauslaufen wird, daß die Unfallverhütungsvorschriften um einige praktisch wirkungslose Anweisungen vermehrt werden. Daß diese Beschriftung zutreffend ist, geht aus der Stellung der Bootsführer unserer großen Reederei gegenüber den Vorschlägen der Schiffbautechnischen Gesellschaft hervor. In der Verhandlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft forderte Herr Geheimrat Professor Dr. Flamm (Charlottenburg) im Anschluß an die Erfahrungen, die bei der "Titanic"-Katastrophe gemacht worden waren, Erweiterung der Bestimmungen betreffs wasserdrücklicher Schoten von 1896. Er forderte weiter Ausdehnung dieser Bestimmungen auf die Frachtdampfer. Diese Bestimmung gilt bisher in Deutschland nur für Passagierdampfer. Professor Flamm war für Ausdehnung dieser abgeänderten, verbesserten Bestimmung auch auf die Frachtdampfer, und zwar im Interesse eines größeren Sanieres des Lebens der auf diesen Dampfern tätigen Schiffsmaßnahmen.

Er forderte weiter Bemessung des Bootsrumpfes nach der an Bord befindlichen Personenzahl, und er forderte dann zur Kontrolle aller dieser Einrichtungen und Bestimmungen eine unabhängige, auf der Höhe der Wissenschaft stehende Behörde.

Diesen durchaus berechtigten Forderungen, die die seemannischen Arbeiter seit Jahren stellen, trat zunächst entgegen Professor Bagel (Berlin), Direktor des Germanischen Lloyd, also der Leiter der deutschen Schiffsversicherungsgesellschaft. (Hört! hört bei den Sozialdemokraten!) Es trat diesen Vorschlägen weiter entgegen der Direktor unserer zweitgrößten Reederei, Direktor Walter (Bremen) vom Norddeutschen Lloyd (Hört! hört!). Der Direktor Walter sagte unter anderem:

Die Forderungen des Geheimrats Flamm geben weit. Die von ihm aufgestellte Forderung einer unabhängigen Behörde, würde von uns zunächst gestellt werden, (Hört! hört bei den Sozialdemokraten!) wenn unter dieser Behörde nicht der Germanische Lloyd oder die Seevereinigungskommission verstanden werden sollte. Diese Behörde

— so fährt er fort — haben Führung mit der Praxis. Bei einer neuen Behörde aber besteht die Gefahr, daß eine Führung mit der Praxis nicht vorhanden ist.

Worte, meine Herren! Worte, nur zu dem Zwecke gebraucht, die eigentliche Absicht, das eigentliche Streben zu verbreiten: die Scheu vor der eventuellen Schaffung einer völlig unabhängigen Kontrollbehörde. Des Rücks Korn ist also: die Herren möchten eine Einschränkung dieser Ausbeutungsfreiheit von den Ver-

waltungen einer derartigen Behörde, und daher ist Widerspruch.

Meine Herren, der bisherige Schutz für Leben und Gesundheit der seemannischen Arbeiterschaft entspricht, wie ich schon sage, doch in keiner Weise den gerechten Ansprüchen. Die Bestimmungen der Seevereinigungskommission mögen sich auf dem Papier wunderbar ausnehmen, aber wo bleibt die Garantie der Durchführung dieser Bestimmungen? Es ist eine ganze Reihe von Verordnungen seitens dieser Berufsgesellschaft erlassen worden, die selbst in dem Organ der seemannischen Arbeiter als durchaus gut bezeichnet worden sind. Aber was nützen diese Bestimmungen, wenn keine Garantie für die Durchführung derselben gegeben ist? Man wird vielleicht sagen können: ja, die seemannische Arbeiterschaft muß dann selbst auf Durchführung dieser Bestimmungen achten. Das geschieht ja auch, soviel die stehenden Betriebe in der Industrie in Frage kommen, sicher durch die Arbeiterschaft in ziemlich umfassendem Maße; aber das kann nicht geschehen in demselben Maße durch die seemannischen Arbeiter. Warum? Weil die seemannischen Arbeiter durch die Bestimmung der Seemannsordnung zum großen Teil daran gehindert werden. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten!) Meine Herren, der § 34 der Seemannsordnung, den ich in dieser Verbindung anzuführen gezwungen bin, verpflichtet den Schiffsmann zu unvermeidlichem Gehorsam gegenüber dem Kapitän oder irgendeinem anderen Vorgesetzten. Ungerechtfertigte Anforderungen des Kapitäns machen diesen nicht strafbar, wohl aber den Schiffsmann, wenn er sich weigert, diese ungerechtfertigten Anforderungen zu befolgen. § 96 enthält eine Strafbestimmung, wonach mit Geldstrafe bis zur vollen Höhe der Monatslöhne gegen den Schiffsmann vorgegangen wird, wenn er seine Dienstpflichten größtenteils verletzt. Angenommen, der Schiffsmann weigert sich, eine Arbeit zu leisten, eine Anordnung auszuführen, weil er von vorhernein weiß, daß dabei seine Gesundheit Schaden leiden kann, dann wird er trotzdem eventuell zur Verantwortung gezogen. Also was nützt ihm die schönste Bestimmung der Unfallverhütungskommission, wenn er auf Grunde dieses Paragraphen gezwungen ist, will er sich nicht strafbar machen, zu arbeiten, trotzdem er vielleicht den Tod vor Augen sieht?

Nun sagt die Seemannsordnung allerdings auch, der Schiffsmann habe das Recht der Beschwerde nach § 58 der Seemannsordnung bezüglich Seeuntüchtigkeit des Schiffes, nicht genügender Verproviantierung usw. Dieses Recht steht aber nicht jedem einzelnen Schiffsmann zu. Es steht wohl dem Schiffsoffizier als einer Einzelperson zu, ist aber, soweit die Mannschaft in Frage kommt, an die Dreizahl gebunden. Drei Schiffsteile sind also als Beschwerde recht praktisch zu nennen. Aber hinter dem Beschwerderecht lauert sofort die Bestrafung. § 108 der Seemannsordnung sieht bei Unwilligkeit, also bei böswilligen Anzeigen, Bestrafung bis 3 Monat Gefängnis bei Leichtfertigkeit bis 100 M. Geldstrafe vor. Ich wiederhole: was nützen die schönsten Bestimmungen, wenn deren Durchführung recht zweifelhaft ist?

In welchem Abhängigkeitsverhältnis sich aber der Vorstand der Seevereinigungskommission von den Reedern, vom seemannischen Unternehmerum befindet, das brauche ich des näheren nicht auszusondern; nur einen Fall von der Schwäche der Seevereinigungskommission gegenüber bestimmten Anforderungen der Reede-

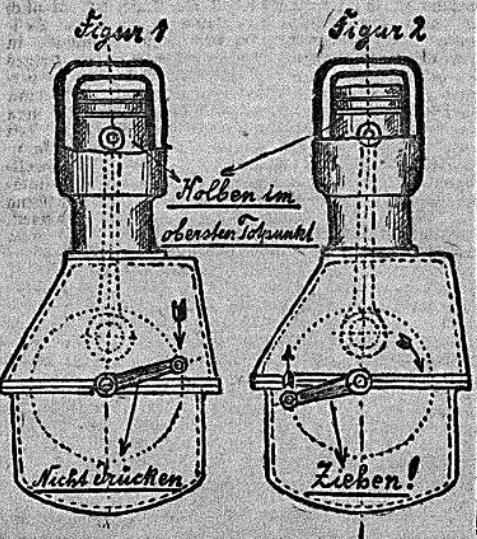
## Betriebsstörungen an dem Automobil-Motor.

Der Automobilmotor hat, nach dem gegenwärtigen Stand der Technik, in Beziehung auf Konstruktion und Durchbildung der Einzelteile auf Zweckmäßigkeits einem guten Grad der Vollendung erreicht. Die früher oft nach wenigen Kilometern Fahrt auftretenden Motorstörungen haben aufgehört; tausende von Kilometern durchsetzt der moderne Kraftwagen und kaum ist es notwendig einen Schraubenschlüssel in die Hand zu nehmen. Die enorme Leistungsfähigkeit, die große Betriebssicherheit bei der geringsten Wartung sind die Hauptvorteile des modernen Automobilmotors. Aber trotz aller Vollendung: solange es Automobile gibt, werden auch Störungen auftreten, die zu finden und zu beheben jeder Chauffeur, der etwas von seinem neuen Berufe versteht, imstande sein muss. Wenn im folgenden einige Worte über die sachgemäße Feststellung und Beseitigung von Störungen am Motor gegeben werden, so ist dabei vorausgesetzt, daß die wichtigsten Funktionen des Motors: Zündung und Vergaserung im wesentlichen bekannt sind. Es sei von vornherein darauf hingewiesen, daß das sichere Finden von Fehlernquellen und die rasche Beseitigung von Motorpannen nur durch reiche, praktische Erfahrung erworben werden kann; immerhin ist es auch auf diesem Gebiete von Vorteil, bereits vorhandene Erfahrungen zu verwerten, und sich über die Arzneien für einen französischen Motor zu orientieren.

Die schwierigste, die bei menschlichen Krankheiten für den Arzt in der Diagnose (Erkennen) liegt, findet man bei der Beobachtung von Motorpannen. Es ist auch hier oft viel schwerer, den Fehler zu finden, wie den Fehler zu beseitigen, und spielen dabei persönliche Tüchtigkeit und Gewandtheit eine untergeordnete Rolle. Beim Auftreten von Fehlern muß man sich vor allem mit einer sicheren Ruhe an die Arbeit machen und selbst in schwierigeren Fällen dieselbe nicht verlieren. Wie oft wird in derartigen Fällen planlos am Motor herumgebaut, in nervöser Hast komplizierte Apparate auseinandergeschraubt, die mit der Ursache der Panne auch nicht

im geringsten Zusammenhang stehen anstatt mit Nebenleitung und Systematisch die Fehlerquelle zu erschließen. Man hütte sich davor, sein eingestelltes Apparate, wie Vergaser und Magnetrapparat, in ihre Einzelteile zu zerlegen, bevor man nicht mit allen möglichen, einfachen Mitteln versucht hat, den Fehler zu finden. Gerade von ungeübten Fahrern wird darin manches geleistet; alles wird zerlegt, bis man schließlich findet, daß der Benzinhahn gelöst oder die elektrische Zündung nicht eingeschaltet war.

Die Motorpannen fangen gerne damit an, daß der Motor nicht in Gang zu bringen ist, wobei es



vorkommt, daß der Fehler gar nicht an der Mutter, sondern an der Unregelmäßigkeit des Fahrers liegt. Das Auferlen, speziell großer Motor, verlangt tatsächlich eine gewisse Uebung, bis man den richtigen Kniff heraus hat. Manche Motoren müssen man tatsächlich antun, nicht antreiben d. h. mit einem kurzen, energischen Ruck müssen die Kolben über den obersten Zapunkt gebracht werden. Durch unsachgemäße Anordnung der Andreihubel wird das Auferlen des Motors sehr erschwert. Aus der Figur 1 und 2 ist der Unterschied zwischen falsch und richtig deutlich zu erkennen. Der Moment des größten Widerstandes der Kompression in der höchsten Kolbenstellung muss durch ziehen an der Andreihubel überwunden werden können (Fig. 2). Das rasche Drehen über den Zapunkt ist bei Magnetzündung für ein erfolgreiches Auferlen deshalb wichtig, weil dadurch der Anter des Zündapparates schneller rollt und der erzeugte stärkere und wärmere Funken das Benzin gemischt besser zur Entzündung bringt. Andreihubel nach Fig. 1, bei welchem die Kompression durch Druck überwunden werden muß, sind falsch beordert; das Auferlen des Motors ist viel mühevoller und außerdem gefährlich, da es schon vor gekommen ist, daß eine Entzündung des Motors gefährliche Auswirkungen durch Zurückslagen der Andreihubel zur Folge gehabt hat. Jeder Chauffeur muss wissen, wie er bei Vorbereitung seines Motor beim Auferlen verhindern kann; größere Motoren sind in diesem Punkte empfindlicher wie kleinere, da bei letzteren der Widerstand beim Andreihen nicht so groß und somit auch weniger zum Rückslag neigen. Für schwere Lastwagenmotoren wäre es sicher empfehlenswert sogenannte Sicherheitszurücksläufe anzuordnen, bei welchen durch eine hinreiche Konstruktion der Rückslag auf die Andreihubel unmöglich wird, und eine Verlegung des Einsturzdeckels ausgezöglossen ist. Man könnte den Einsturzdeckel, den Rückslag dadurch zu verhindern, daß man dem Motor überhaupt keine Vorbereitung gibt. Doch man darf nicht vergessen, daß die Magnetrapparate so eingestellt sind, daß sie bei größerer Vorbereitung auch den stärksten Funken geben. Deshalb beim Andreihen so viel Vorbereitung geben, wie der Motor, ohne zurück-



Zelt an die Verhandlungen vor dem Seecamt über die Danziger Dampfer "Prinz Heinrich" und "Atlas". — Kurz, ich könnte diese Reihe noch ziemlich lange fortsetzen, um Ihnen zu beweisen, wie man mit Leben und Gesundheit der deutschen Seeleute umzugehen beliebt.

Meine Herren, einige Zahlen als Beweis dafür. Es erlitten Unfälle im Jahre 1909 545 deutsche Schiffe, 1910 534, 1911 695. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Davon waren Totalverluste: 1909 78, 1910 92, 1911 106 Schiffe. Bei diesen Schiffverlusten gingen Menschenleben verloren: 1909 133 Angehörige der Mannschaft und 10 andere Personen, 1910 312 Angehörige der Mannschaft und 5 andere Personen, 1911 379 Angehörige der Mannschaft und 21 andere Personen. Die Berichte der Seeberufsgenossenschaft beweisen ebenfalls, wie groß die Zahl der Unfälle aus deutscher Seeschiffen ist. Unfälle, hervorgerufen nicht allein durch mangelhafte Einrichtung des Schiffes selbst, sondern auch durch die auf Grund der Bestimmungen der Seemannsordnung zulässige Schlammererei, Ausnutzung und Schüttelung der Mannschaft. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.)

Was mit derartigen Bestimmungen ein schikanös angelegter Vorwurf machen kann, das ist zum Teil erwiesen durch ein anderes Kapitel, durch die Soldatenhandlungen seitens der Vorgesetzten. Im Bericht der Allgemeinheit über seine Mannschaft wird der Vorgesetzte unter Umständen weit über das Ziel des Zulässigen hinausgehen, seinem Gefühl und seinem Willen frontal und seine Mannschaft häufigt. Und wenn dann so ein armer Teufel von Trimmer, der in geradezu unmenschlicher Weise trotz Versagens seiner Kräfte immer noch zur Arbeit angefordert wird, über Bord geht, und es kommt dann zur Verhandlung vor dem Seecamt, dann liegt der arme Teufel auf dem Grund des Meeres oder ist den Fischen zum Opfer gefallen, und dann heißt es bei der Verhandlung: es konnte nicht festgestellt werden, was die Ursache dieses Selbstmordes war. In Wirklichkeit war er in den meisten Fällen zurückzuführen auf schlechte Behandlung, ungenügende Ernährung oder auf sonstige Maßnahmen eines Vorgesetzten.

Die Statistik der Seeberufsgenossenschaft erweist, daß von 1888 bis 1911 in der Seeschiffahrt im ganzen 63 638 Unfälle angemeldet worden sind, davon waren 53 698 Verletzungen und 9940 Todesfälle. Die Zahl der Unfälle steigt sich von 1910 bis 1911 von 8397 bis 3721, also um 324; die Zahl der Todesfälle steigt sich von 371 auf 425, also um 49. Meine Herren, diese Steigerung, die bei einer Zunahme der Zahl der Versicherten von insgesamt 1292 eintritt, beweist, daß sich die Verhältnisse in puncto Schutz für Leben und Gesundheit der seemannischen Arbeiter nicht, wie immer behauptet wird, verbessert haben, sondern aus den Ziffern der verschiedenen Jahre ist ersichtlich, daß mit der Steigerung der Prosperität der Seeschiffahrt sich auch die Unfälle steigern, daß, je stoller das Geschäft geht, desto mehr alle zum Schutz der Arbeiter geschaffenen Bestimmungen ausgeschaltet, nicht beachtet, einfach ad acta gelegt werden. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.)

Deutlicher als durch diese Zahlen können die Gefahren des Seemannsberufs kaum illustriert werden, und ein solcher Beruf, dessen Angehörige es als ihre unbedingte Pflicht erachten, wenn ein Schiff auf See in Gefahr gerät, zunächst dabei zu helfen, die Passagiere zu retten und sich selbst zurückzuhalten, unter Umständen also mit sehenden Augen in den Tod zu gehen, verdient eine solche Behandlung wie die von der Regierung beliebte nicht. Angesichts der Tatsache, daß die seemannische Arbeiterschaft in den weitauß meisten Fällen dem Grundsatz huldigt, zunächst auf Rettung der Passagiere bedacht zu sein, ist ihm so darüber zu berücksichtigen, daß man dieser Arbeiterschaft keine Gelegenheit gibt, bei der Behandlung der Fragen mitzuwirken, die Lebensfragen im eminenten Sinne des Wortes für sie sind. Es wird eben wahrscheinlich wieder weiter gewurfelt, bis — wie ich eingangs sagte — wieder einmal eine ungeheure Katastrophe den Seefahrer lüstet und die ganze Misere des Seemannsberufs zutage treten läßt.

Meine Herren, ich hatte die Absicht, mir eine Frage an den Herrn Staatssekretär Dr. Delbrück zu stellen. Vielleicht ist einer der Herren Regierungsvertreter so liebenswürdig, zu veranlassen, daß mir diese Frage beantwortet wird, und zwar: ob der Herr Staatssekretär Dr. Delbrück angesichts der Zustände in der Seeschiffahrt seine Erfahrung vom 15. Januar d. J. bezüglich der Selbstverständlichkeit einer gewissen Ruhepause in der Sozialpolitik auch auf die seemannischen Arbeiter bezogen wissen will. (Sehr gut! bei den Sozialdemokraten.) Ich möchte mir die Frage erlauben, ob das seinerzeit in Aussicht gestellte neue Seefahrtsgesetz bzw. der fragliche Entwurf bald vorgelegt werden wird, oder ob er auch in der Verhandlung verschwunden ist, weil die Interessentenkreise auf der Unternehmerseite mit ihm nicht einverstanden waren.

Meine Herren, die seemannischen Arbeiter haben ihre Forderungen wiederholt, wie ich schon eingangs sagte, hier im Reichstag zur Sprache bringen lassen; sie haben ihre wohlbegründeten und durchaus berechtigten Forderungen des öfteren auf ihren Tagungen formuliert und aufs neue zum Ausdruck gebracht, daß sie auf die Durchsetzung dieses Mindestmaßes von Schutz in rechtlicher und sozialer Beziehung nicht verzichten können, und sie halten auch nach wie vor an diesen Forderungen fest. Dieses gipfelte darin, daß eine zeitgemäße durchgreifende Revision der Seemannsordnung vorgenommen wird, und daß Seeschiffgerichte nach Art der Gewerbe- und Kaufmannsgerichte geschaffen werden. Sie fordern die Einführung eines Reichsbemannungsgesetzes, einer behördlichen Schiffbau- und Schiffsprüfung unter Mitwirkung von

Vertretern der Arbeiter durch Schaffung eines Reichsschiffahrtsamtes und entsprechender Totalbehörden. Sodann eine gesetzliche Regelung der Tief- und Leichtabfahrt, eine Reform der seemannischen sozialen Gesetzgebung und — was das allerwichtigste ist — Anerkennung und Sicherstellung ihres Koalitionsrechts. Diese Forderungen sind durchaus bescheiden. Ihre Rechtfertigung ergibt sich aus dem von mir hier kurz vorgetragenen. Ich bin der Meinung, daß ein Vermögensangehöriger täglich, ja ständig ihr Leben im Dienste des Kapitals, im Dienste des die Passagierdampfer bemügenden Publikums in die Waagschalen müssen, berechtigt ist, einen möglichst weiträumigen Schutz und eine entsprechende Sicherstellung der diesbezüglichen Wünsche zu verlangen. Die Angehörigen des Seemannsberufs erwarten von der Regierung, daß sie diesen Wünschen im Interesse der Sicherheit der deutschen Schifffahrt und der deutschen Seefahrt endlich die nötige Beachtung zuteil werden läßt.

Meine Herren, die sozialpolitischen Mühen in Deutschland mahnen außerordentlich langsam. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Das hat die seemannische Arbeiterschaft zur Genüge erfahren. Es wird viel Wert auf die Bestimmungen betreffs Disziplin im Seefahrtsbetriebe gelegt. Die beste Garantie für die Sicherheit des Schiffsbestandes und damit der Schifffahrt liegt darin, daß man endlich dazu kommt, die berechtigten Wünsche der seemannischen Arbeiter zu erfüllen. Wenn die deutschen Seeleute die Überzeugung gewonnen haben werden, daß das geschehen ist, dann werden sie selbstverständlich ihrem schweren Beruf mit noch grüblerer Lust und Liebe nachgehen, als es bisher schon geschehen ist. Die Regierung hat es also in der Hand, dafür zu sorgen, daß die deutsche Seeschiffahrt vor Erüttlungen bewahrt bleibt, doch angemessen, der Neuzeit entsprechende Zustände in der deutschen Seeschiffahrt geschaffen werden.

## Die Berliner Verbands-Bibliothek

### im Jahre 1912.

Nicht, daß man etwas weiß, sondern wozu man es weiß und in welchem Zusammenhang mit dem Allerhöchsten und Allerwichtigsten — das macht echte Bildung aus.

Das Interesse für gute, unterhaltende, schöne und wissenschaftliche Literatur, ist durch das jahrelange Bestehen unserer Bibliothek, ganz besonders durch die fortwährende Vergrößerung und Ergänzung des guten Büchermaterials, ständig im Aufstieg begriffen.

In den Berichten der Vorjahre haben wir des öfteren darauf hingewiesen, daß die Wünsche unserer Leser in bezug auf gute Literatur leider zu bescheiden sind. Diese leidige Tatsache kommt allerdings auch in diesem Bericht durch Zahlen unterfüttert zum Ausdruck.

Die guten bildenden Werke unserer modernen und auch älteren Dichter und Schriftsteller, wie auch die in sich phantastische Literatur der ausländischen Autoren werden lange nicht in dem Maße gewürdigt, wie sie es verdienen. In einzelnen Fällen genügte ein kurzer Hinweis oder Ratschlag seitens des Bibliothekars, daß die Leser ihre Wunschzettel korrigierten oder ergänzten. Bei vielen Lesern ist aber der Glaube vorherrschend, daß ein Buch, welches von Hunderten gelesen wird, unbedingt gut sein muß. Jemand eine harmlose aber phantastische Erzählung wandert deshalb warm empfohlen von der einen Freundschaft in die andere.

Nur langsam schreitet die Belehrung dieser Literaturfreunde vorwärts, bemerkten wir bereits in unserem vorjährigen Bericht. Um das Interesse und die Kenntnis für gute weniger bekannte Autoren bei den wöchentlich mit Hingabe und Ausmerksamkeit lesenden Mitgliedern zu fördern, werden wir ein empfehlenswertes Autorenverzeichnis der Abteilung L (Unterhaltsliteratur) hinter die Berichtstabellen setzen.

Wenn wir nun die Schlußzahlen der gelesenen Literatur betrachten, so kann das Neujahrsfest bestreiten, denn das Lesebedarfs oder die Lesefreudigkeit ist, wenn wir den zweimonatlichen Schluss der Bibliothek in Rechnung bringen, um ca. 25 pct. gestiegen.

Für die Berichtsjahre 1906 bis 1912 ergibt sich bezüglich der Bücherentnahme folgendes Bild:

1906 . . . . .	3 432 Bände
1907 . . . . .	5 513 "
1908 . . . . .	10 618 "
1909 . . . . .	11 110 "
1910 . . . . .	12 665 "
1911 . . . . .	17 344 "
1912 (9 Monate) . . . . .	17 619 "

Bemerkenswert, weniger lobenswert ist die Zahl der im Jahre entstandenen Mahnbriefe. 1541 Bibliotheksbücher mußten wir wieder durch Mahnungen einfordern.

An Strafgebühren und Entschädigungen für die Mahnungen kamen 233,85 M. ein.

Eine wesentliche Vereicherung hat unsere Bibliothek dadurch erfahren, daß der Bücherbestand auf ca. 5700 Bände erhöht, dadurch also viel neues gutes Material eingefüllt wurde. Außerdem ist in dem alten Bestand mit wenigen Ausgaben, unbekannter Autoren stark aufgeräumt worden, was bei eingehendem Studium des alten und neuen Kataloges leicht ersichtlich ist. Der neue Katalog hat jetzt schon manchen alten stiefen Leser wieder herangezogen und wird den alten wie den neuen Lesern für Jahre hinaus eine fundgrüne für gute Literatur auf allen Wissensgebieten sein.

Über die gelesene Literatur erhalten wir eine genaue Übersicht für das Jahr 1912 durch folgende Tabelle:

	Anzahl der gelesenen Bücher
Literaturfach	1909 1910 1911 1912
Rechtswissenschaft und Gesetze	84 80 113 90
Vollpolitisches, Sozialwissenschaft und Sozialdemokratie	909 1121 1349 1159
Gewerkschaftsbewegung und Statistik	40 47 90 57
Geschichte (Welt-, Literatur- und Kunstschrift)	823 1051 1536 1647
Geographie, Reisebeschreibung, Weltkunde	540 610 735 777
Gesellschaftslehre	688 716 914 898
Klassiker, Dramaturgie und Dichtung	— — — 109
Unterrichtsweise u. Jugendschriften	497 645 789 718
Romane u. Unterhaltungsliteratur	623 625 1185 1455
Zeitschriften	6782 7630 10302 10449
Sammlwerke	24 36 72 39
Zusammen	18 24 52 19

Zusammen 11110 12665 17344 17619

Eine auffallende und gleichzeitig ersteile Errscheinung ist in der obigen Tabelle die Zunahme der verlangten Jugendliteratur. Die in dem neuen Kataログ wesentlich ergänzte und verbesserte Jugendabteilung wird sicher in diesem Jahre noch mehr lesefreudige Besucher herbeiziehen. Ferner ist zu begrüßen, daß die Nachfrage von Werken aus der Abteilung Welt- und Kunstschrift etc. ebenfalls im Aufstieg begriffen ist. Bemerkenswert ist weiter, daß die von uns im Vorjahr gebrachte Aufstellung viel geliebter Bücher ein etwas verschobenes Ergebnis gezeigt hat.

Es wurden  
Diderot: Die Romane . . . . . 1911 1912  
Schilling: Mit Glück und Büchern . . . . . 43 43  
Ranft: In Nacht und Eis . . . . . 28 44  
Leo Deutscher: 16 Jahre in Sibirien . . . . . 123 129  
Bebel: Aus meinem Leben . . . . . 44 75  
L. Braun: Memoiren . . . . . 34 39  
L. Thomas: Lautsübengeschichten . . . . . 35 35  
Winnig: Preußischer Kommiss . . . . . 101 66  
Schlicht: Schreden des Regiments . . . . . 50 44  
C. Viebig: Das schlafende Heer . . . . . 43 21  
— Das Weiberdorf . . . . . 41 56  
Dumas: Der Graf von Monte Christo . . . . . 138 100  
— Die drei Musketiere . . . . . 107 106  
Tagebuch einer Verlorenen . . . . . 113 99  
Der Nabob . . . . . 32 48  
Der Pfaffenpiegel . . . . . 104 81  
Bulgogen: Erlebnisse Onkel Oskars . . . . . 42 33  
Zola: Nana . . . . . 46 37  
Der Tochläger . . . . . 41 38

mal entliche.

In dem folgenden Autoren- und Titel-Verzeichnis bringen wir empfehlenswerte Werke, die viel zu wenig oder gar nicht gelesen worden sind.

Literaturfach B. Bebel: Die Frau und der Sozialismus. — Bernstein: Die Arbeiterbewegung, Streik usw. — Geschichte der Berliner Arbeiterbewegung. — Lassalles Reden und Schriften. — Calwer. — Viemann: Karielle und Kreis. —

Abteilung D. Maurenbrecher: Die Hohenzollernlegende. — Mebring: Deutsche Geschichte. — Holz: Franz. Revolution. — Zimmermann: Deutscher Bauernkrieg.

Pommel: Geschichte der Erde. — W. Böllsches sämliche naturwissenschaftlichen Werke.

Abteilung G. — enthält mit wenigen Ausnahmen z. B. die philosophische Literatur — leicht verständliche populäre Leitfäden und Spezialwerke.

Aus der Abteilung L wären besonders zu empfehlen die Werke der Autoren: B. Auerbach — H. Bang — Bellamy — A. F. Beysterlein — Björnson — F. Dahn — Ch. Dickens — Dostoevsky — H. Drachman — Ebner-Eschenbach — O. Ernst — Ch. Fontane — G. Freytag (Soll u. Haben) — Görlitz — H. Hamill — R. Greinz — D. C. Hartleben — G. Hauptmann — R. Hesse — P. Hesse (Novellen) — R. Huch — Zimmerman — M. Krauskopf — Mann — G. Steller — Die Kunstmärkte für vorgebildete Leser — S. Lagerlöf — Lilliencron — C. F. Meyer — O. Ludwig — A. Michaelis — W. Polenz — A. Puschkin — W. Raabe — F. Morris — P. Rosegger — I. Riederer — A. Schnitzer — U. Sinclair — Sientkiewicz — F. Spielhagen — Ch. Storm — Strindberg — E. Thoma — L. Tolstoi — C. Viebig — F. Wassermann — G. Zola.

Aus folgendem ist zu erkennen, wieviel Kollegen von den einzelnen Branchen Besucher unserer Bibliothek waren:

	1908	1909	1910	1911	1912
Hausdiener, Packer	510	585	590	863	800
Küchler	134	112	153	179	208
Speditions- u. Lagerarbeiter	619	514	507	654	813
Weinfeileraarbeiter	11	8	6	16	22
Mineralwasserarbeiter	6	5	2	7	10
Leitergerüstbauer	28	14	16	16	15
Fensterputzer	18	34	79	163	170
Arbeiterinnen,	41	31	39	74	52
Packerinnen	21	20	23	63	77
Chausseure, Droschkenführer	58	69	98	95	79
Jugendabteilung	109	140	246	313	337
Schildermacher	—	—	—	21	21
Industriearbeiter	—	—	—	—	277
Zusammen	1558	1530	1759	2464	2381

Die Zahl der Leser hat sich, wie aus dem vorstehenden Bericht ersichtlich, im letzten Jahre um 25 p.Ct. erhöht, denn die Leserzahl ist dieselbe wie im Jahre 1911, obwohl 1912 die Bibliothek nur 9 Monate geöffnet war.

Von einer wesentlich höheren Beteiligungsziffer ist bei keiner Branche zu berichten. Vorbildlich ist wieder die Leserfreudigkeit der Sektion der Jugendlichen, deren Anteil und Zunahme in den Jahren gar nicht klar zum Ausdruck kommt, da mehrere hundert eingeschriebene

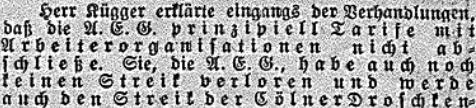
Leser von 18—19 Jahren den Sektionen und Branchen der Erwachsenen zugezählt werden müssen.

Eine Neuerung in unserer Branchenstatistik ist die Einführung der Sektion 5: Industriearbeiter.

In der vorliegenden Innenberichtsform haben wir wiederum einen Ausschnitt aus der Jahresarbeit der Bibliothek gebracht. Doch können und dürfen wir mit den kleinen Erfolgen nicht zufrieden sein. Wir wenden uns deshalb an diejenigen Kollegen, welche

gut lesen, d. h. literaturlustig sind, mit der Bitte, in ihren Kreisen dahin zu wirken, daß die noch viel gesehene Schundliteratur immer mehr aus den Proletariersfamilien verschwindet und ersetzt wird durch gute bildende Lektüre aus unseren Gewerkschaftsbibliotheken oder einer noblen Volksbibliothek.

An dieser Arbeit sollen und müssen sich überall unsere Lesefreunde mit Eifer beteiligen, um somit Bildung und Wissen in jede Arbeiterwohnung zu tragen.



**Die schnelle Fahrt des Chauffeurs. Fahrtausflüsse Tötung.** (Urteil des Reichsgerichts vom 24. Januar 1913.) Am 13. Juli fuhr der Chauffeur Alfred Niedensleben mit dem Automobil einer Chemnitzer Firma auf der Bischofstraße an der neuen Reichenhainer Schänke vorüber bis an die Abzweigung des Weges nach Döbendorf und kehrte dann nach Chemnitz um. Auf der Rückfahrt, die er mit großer Geschwindigkeit aufflog, überfuhr er den Maurer Karl Friedl Thiele. Dieser starb an den Folgen der erlittenen Verletzungen. R. wurde für den schweren Unfall strafrechtlich verantwortlich gemacht und vom Landgericht Chemnitz am 17. September wegen fahrlässiger Tötung und Übertrittung des § 21 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu drei Monaten Gefängnis verurteilt. In den Urteilsgründen der Strafammer wurde folgendes ausgeführt. R., der seit 9 Jahren Chauffeur sei, habe wissen müssen, daß es gefährlich sei, auf abschüssiger Straße schnell zu fahren. Er habe aber seine rasche Fahrt nicht wesentlich herabmindernd, obwohl er aus einer Entfernung von 100 m des Th., der vor ihm von der linken auf die rechte Straßenseite habe gehen wollen, anhaltig geworden sei. Ein abgegebenes Hupensignal genüge nicht. R. habe Obacht geben müssen, ob Th. auf das Warnsignal reagiere. Im vorliegenden Falle habe es sich um einen schwerhörigen Mann gehandelt. Dieser sei erst sehr spät auf das mit großer Geschwindigkeit heranlaufende Automobil aufmerksam geworden, habe gestoppt und sich vor Schred oder Schwierigkeit nicht aus seiner gefahrsvollen Lage herausfinden können. Die Geschwindigkeit des Kraftwagens sei so groß gewesen, daß es nicht mehr auf 5 m Entfernung angehalten werden konnte, sondern noch 40 Schritt weiter ließ. Nach Behauptungen eines Zeugen sei das Auto gesprungen und gelogen. Auf diese Weise sei der Zusammenstoß dann nicht zu umgehen gewesen. R. habe, wenn er auch im letzten Moment die Geschwindigkeit ermäßigt habe, die Aufmerksamkeit, zu der er beruflich besonders verpflichtet war, verloren. Er habe auf der abschüssigen Straße langsam fahren und bei drohender Gefahr häufig hörbare Warnungszeichen geben müssen. Er habe die polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen aufzuwiderhandeln und zugleich fahrlässig den Tod des Th. verschuldet. Er sei deshalb auf Grund des § 222 Abs. 2 des St.-G. B. zu bestrafen. R. lege gegen das Urteil Revision beim Reichsgericht ein und mache darin geltend, daß der Begriff der Fahrtausflüsse von der Vorinstanz überspannt worden sei. Außerdem führt er Belehrwerde darüber, daß das Gericht Beweisanträge abgelehnt habe, die darum sollten, daß seine Fahrt nicht übermäßig schnell gewesen sei. — Der vierte Strafsenat verworf jedoch die Revision als unbegründet. Die gestellten Beweisanträge seien nicht zu Unrecht abgelehnt worden. Eine unrichtige Anwendung des Strafgesetzes liege auch nicht vor, da die Fahrtausflüsse des Angeklagten vom Bördner Richter bedenkt sei. Ein Chauffeur müsse berücksichtigen, daß die Straßen auch für Schwerhörige da seien und daß es Leute gebe, die nicht wissen, wie sie sich einer Gefahr gegenüber zu verhalten haben. Die Fahrtausflüsse des R. sei in erster Linie in seiner schnellen Fahrt zu finden.

**Cöln a. Rh. Lohnbewegung der Kraftwagenführer im öffentlichen Verkehr.** Gegen Ende des Vorjahrs traten die Kollegen an die Organisation heran und beantragen die Einreichung eines Lohntarifes an alle am Orte dominierenden Firmen. Die Vorbereitungen für eine Bewegung waren gegeben, der Organisation gehörten 9,8 p.Ct. der gesamten Fahrer an.

Die Konjunktur war allerdings nicht die beste, durch das schlechte Wetter ist der Fremdenverkehr sehr stark zurückgegangen.

Ein weiterer ungünstiger Umstand kam hinzu; nach der ersten Verhandlung kam eine Fusion der zwei großen Gewerkschaften P. A. D. und Rh. T. F. G. zustande. Das allgewaltige A. G. C. Berlin hat diese beiden Gewerkschaften unter ihre schützende Fittiche genommen.

Die Verhandlungen wurden geführt zwischen dem Vorstand der Cölnner Führer-Bundesvereinigung, dem die Gesellschaften als Mitglieder angehören, und einer Kommission der Kraftwagenführer und den Verbänden angestellt.

Der Vertreter der A. G. C. Berlin, der Herr Direktor Kügler, wohnte den Verhandlungen bei und drückte diesen auch den Stempel auf.

Herr Kügler erklärte eingangs der Verhandlungen, daß die A. G. C. prinzipiell Tarife mit Arbeitersorganisationen nicht abschließe. Sie, die A. G. C., habe auch noch keinen Streit verloren und werde auch den Streit der Cölnner Oroschenschafter nicht verlieren — vorausgesetzt, daß es zu einem solchen kommt, denn die A. G. C. verfüge über Mittel um den Streit niederzuwerfen zu können.

Diese prohasten Ausführungen des Vertreters der A. G. C. lösten in der der ersten Verhandlung den Verhandlungsbeginn aus. Die erwartete Stimmung am kommenden Verhandlungstag nicht gegeben, der Streit persé sein werde. Es herrschte also die beste Streitstimmung, wofür als Antwort auf die herausfordernde Art des Auftretens des Vertreters der A. G. C.

Jedoch der zweite Verhandlungstag brachte eine etwas versöhnlichere Stimmung und auch eine größere Nachgiebigkeit der Unternehmer. Folgende Vereinbarung kam zustande, die auch von der Versammlung der Kollegen angenommen wurde:

**Vereinbarungen** zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern im öffentlichen Kraftfahrtbetrieb in Köln zur Regelung der Arbeits- und Lohnverhältnisse. Gültig bis auf weiteres, mindestens bis 30. Juni 1914.

S. 1. Die Arbeitszeit beginnt so früh, daß jeder Chauffeur seinen Wagen instand setzen kann, mindestens jedoch  $\frac{1}{2}$  Std. vor der polizeilich festgesetzten Anfahrtzeit. Jeder Fahrer ist für den übernommenen Wagen verantwortlich. Die Arbeitszeit soll in der Regel einschließlich der Mittagspause, welche sich nach dem Verkehr richtet, 12 Std. nicht überschreiten.

S. 2. Der Lohn beträgt außer 10 p.Ct. der Einnahme:

a) Für Fahrer von Elektromobilen der jetzt bestehenden Typen im 1. Jahr 14 Mt., 2. Jahr 15 Mt., 3. Jahr 16 Mt., 4. Jahr 16,50 Mt., 5. Jahr 17 Mt., 6. Jahr 17,50 Mt., 7. Jahr 18 Mt., 8. Jahr 18,50 Mt., 9. Jahr 19 Mt., 10. Jahr 19,50 Mt., 11. Jahr 20 Mt. pro Woche.

b) Für Fahrer von Benzinfahrzeugen im 1. Jahr 10,50 Mt., 2. Jahr 11,50 Mt., 3. Jahr 12,50 Mt., 4. Jahr 13 Mt., 5. Jahr 13,50 Mt., 6. Jahr 14 Mt., 7. Jahr 14,50 Mt., 8. Jahr 15 Mt., 9. Jahr 15,50 Mt., 10. Jahr 16 Mt. pro Woche.

S. 3. Die von den Fahrern zu stellende Pausiton beträgt 105 Mt. und bleibt die Einzahlung der freien Vereinbarung überlassen.

S. 4. Die Fahrer erhalten nach dem ersten Dienstjahr einen Urlaub von drei Tagen, steigend pro Jahr um einen Tag bis zur Höchstdauer von einer Woche. Während des Urlaubes wird pro Tag 3,50 Mt. verrechnet. Die Zeit des Urlaubes bestimmt die Betriebsleitung.

Alle bei Abschluß der Vereinbarungen bereits im Betriebe beschäftigten Fahrer rinden in der Dienstzeit ein Jahr vor.

Die Elektromobilfahrer erhielten bisher einen Lohn von 13 bis 18 Mt., nach der neuen Staffel erhöht sich der Lohn um durchschnittlich 2 Mt.

Die Benzinfahrer erhalten 7 bis 12 Mt. Die neue Staffel bringt eine Erhöhung von 50 p.Ct. von 7 auf 10,50 Mt. für Anfänger. Alle jeweils im Betriebe tätigen Kollegen, die den Mindestlohn von 7 Mt. heften, steigen auf 11,50 Mt. also um 4,50 Mark pro Woche.

Einen Schönheitsfehler hat die Vereinbarung, als nicht alle Kollegen eine gleichmäßige Lohnerhöhung erhalten. Bei der Verhältnislosigkeit der bisherigen Löhne war es nicht möglich einen Ausgleich zu schaffen. Das eine aber ist erreichbar, es ist eine Basis geschaffen, auf der weiter gebaut werden kann. Am 1. Juli 1914 laufen die Vereinbarungen für das Fuhrwerksgewerbe und für die Möbeltransportfirmen ab und erscheint auch dieser Termin für das Verlehrsgewerbe günstiger als die zukünftige gewählte Zeit.

An den Kollegen Kraftwagenfahrern wird es liegen, die Einigkeit hochzuhalten und die Sektion auszubauen, dann wird nicht nur das Errungene gehalten werden können, sondern es wird gelingen im nächsten Jahre die Vereinbarung günstiger zu gestalten.

Deshalb ihr Cölnner Kollegen bleibt: einig! einig! einig!

**Ein Kraftwagenzusammensetzung auf der Straße.** (Urteil des Reichsgerichts vom 24. Januar 1913.) Wie weit gehandelt der Begriff der Fahrtausflüsse bei Automobilfahrern gegenwärtig von den Strafgerichten angewandt wird, und wie sehr es im eigentlichen Interesse der Chauffeure und Automobilfahrer liegt, sich streng an die Verordnungen über den Kraftwagen- und sonstigen Straßenverkehr, insbesondere,

sowohl sie die Fahrgeschwindigkeit betreffen, zu halten, zeigt folgender, vom 5. Strafsenat des Reichsgerichts jetzt in leichter Insolange entschiedene Fall: Am 18. Dezember 1911 fuhr der Chauffeur Hermann Gammerzschlag der Firma Hohenleber mit deren Kraftwagen von Düsseldorf aus auf der Münsterstraße nach einigen Landorten, um dort Bestellungen zu erledigen. Unterwegs, auf der Durchfahrt durch eine kleinere Ortschaft, begegnete ihm ein Straßenbahnpassier, um ein glattes Passieren zu ermöglichen, lenkte Gammerzschlag rasch nach links. Da aber im gleichen Augenblick aus der auf dieser Seite liegenden Dorfkirche Kinder herausliefen, stieckte er wieder nach rechts, wobei aber der Kraftwagen ins Schleudern kam. Weil er nun das Auto schnell wieder ausbalancierte und in die vorgesehene Fahrtrichtung bringen wollte, drehte Gammerzschlag das Steuerrad sogleich nach links zurück. Infolgedessen sprang der Wagen plötzlich herum, schleuderte in die entgegengesetzte Richtung hinüber und stieb mit aller Wucht gegen ein aus Essener kommendes Privatautomobil. Dabei wurde die Karosserie dieses Kraftwagens zertrümmert und die Insassen, Frau Hirsch, ihr Schwiegersohn Buhl herausgeschleudert. Frau Hirsch erlitt einen Schädelbruch und war sofort tot, Herr Buhl erlitt schwere Verletzungen, während der Chauffeur Verndt mit dem Schred davon kam. Wegen dieses Unfalls ist auf Grund des §§ 222 (fahrlässige Tötung) und 230 (fahrlässige Körperverletzung) St. G. B. der Chauffeur Gammerzschlag vom Landgericht Düsseldorf am 17. Mai 1912 zu zwei Wochen Gefängnis verurteilt worden. Die Strafammer sah Gammerzschlags Verschulden darin, daß er trotz der polizeilich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 20 km auf der sehr verkehrsreichen und belebten Straße mit 40 Stundenkilometern gefahren war. Er mußte mit häufigem Ausweichen reden, konnte voraussehen, daß bei der schnellen Fahrt ein Schleudern des Wagens beim Aussteigen unvermeidlich war, und hätte daher seine Fahrgeschwindigkeit so ehrlichkeit gehalten, daß ihm ein Ausweichen ohne Schleudern möglich gewesen wäre. Dies hat er vielmehr willkürlich unterlassen und so durch seine Fahrlässigkeit den Zusammenstoß mit dem nicht plötzlich aufgetauchten, sondern schon von weitem sichtbaren Essener Auto herbeigeführt und damit den Tod der Frau Hirsch und die Körperverletzung des Buhl verschuldet. In seiner Revision beim Reichsgericht machte Gammerzschlag in materiellrechtlicher Beziehung geltend, daß der Chauffeur des verunglückten Autos, Verndt, durch eigene Fahrlässigkeit den Zusammenstoß veranlaßt habe. Werner sei der Kaufmann nicht lädiert worden, dagegen ist das Reichsgericht bei aber diese Lügen als Beweislegungen tatsächlich die Art für unbedeutlich gehalten, entsprechend dem Antrage des Reichsanwalts die Revision als unbegründet verworfen und das erstinstanzliche Urteil bestätigt.

Für Kraftwagenführer ist bei Straßenkreuzungen größte Vorsicht geboten. **Fahrlässige Tötung.** (Urteil des Reichsgerichts vom 25. Januar 1913.) Am Abend des 29. Juni 1912 fuhr der Maschinenwärter Schneider mit seiner 11jährigen Tochter Margarete in Magdeburg auf Fahrrädern die Schoppenstraße entlang. An der Kreuzung des Breiten Wegs stieg der Vater vom Rad, sobald wieder auf, da auf dem Breiten Weg erst in größerer Entfernung ein Motorwagen der Straßenbahn nahe. Als Schn. und seine Tochter den Breiten Weg überquerten, kam eine Kraftwagtsche, welche die Straßenbahn überholte, angefahren. Von dieser wurde das Mädchen erfaßt und überfahren. Das Kind starb im Krankenhaus an innerer Verblutung; ihm war bei dem Unfall die Leber zertrümmert worden.

Dem Führer der Kraftwagtsche Fr. Bea wurde der schwere Unglücksfall zur Last gelegt. Er wurde vom Landgericht Magdeburg am 13. November 1912 wegen fahrlässiger Tötung und Vergehens gegen das Gesetz betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu einem Monat Gefängnis verurteilt. In den Urteilsgründen der Strafammer wurde ausgeführt, daß B. auf dem Breiten Weg mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km in der Stunde gefahren sei. Er habe die zulässige Geschwindigkeit mindestens um 5 km überschritten. Die normale Geschwindigkeit dürfe aber bei Straßenkreuzungen nicht eingehalten werden; dies umso mehr, da an jenem Abend infolge eines schweren Gewitters die Asphaltbahn des Breiten Wegs sehr schlüpfrig gewesen sei. B. habe, nachdem er den Straßenbahnenwagen überholt hatte, erst in einer Entfernung von 5 m das Mädchen erfaßt und sein Automobil infolge der Geschwindigkeit nicht mehr zum Halten bringen können. Gestellt sei ferner, daß B. vor der Einmündung der Schoppenstraße seine Hupensignale gegeben habe. Es sei mit Sicherheit anzunehmen, daß Vater und Tochter beim Erklären von Hupensignalen angehalten hätten. B. habe auch wissen müssen, daß bei der

Geschwindigkeit seines Kraftwagens für einen Menschen, der aus einer Seitenstraße kommt und seine Fahrbahn kreuzt, große Gefahr entstehen könnte. W. habe bei seinem selbstgewählten Beruf als Kraftwagengesellschafter die erhöhte Verpflichtung zur Vorsicht gehabt und durch Aufmerksamkeit der gebürgigen Aufmerksamkeit und Sorgfalt den Tod des Kindes verschuldet. Dr. sei somit wegen fahrlässiger Tötung auf Grund des § 222 zu bestrafen. — In der gegen das Urteil eingegangenen Revision rügte W., daß § 222 zu Unrecht angewandt sei. Es fehlte in dem Urteil an hinreichenden Feststellungen, daß der Unfall zu vermeiden gewesen sei, wenn das Automobil langsamer gefahren wäre. Kein Kraftwagen könne sofort zum Halt bringen. Auf die kurze Entfernung von 5 m habe W. den Wagen nicht vorbeiseilen oder anhalten können. Der dritte Strafsegen des Reichsgerichts erkannte jedoch auf Verwerfung der Revision, da die vorgebrachte Lüge unbegründet sei. Die Fahrlässigkeit des Angeklagten sei von der Vorinstanz einwandfrei festgestellt. Das Urteil der Strafkammer zieht daher keinen Anlaß zu rechtlichen Beanstandungen.

Der Streik der Führer der Auto-Taxis in London dauert nun schon die vierte Woche an. Ein Ende des Kampfes ist noch nicht abzusehen. Bis jetzt hat noch keine Konferenz zwischen den beiden Parteien stattgefunden. Die Streitenden erklären, an ein Nachgeben sei nicht zu denken, denn sie seien noch auf einige Monate mit Geldmittel versehen.

Unter den gegenwärtigen Gegebenheiten in Amerika können betrunfene Chauffeure nur mit einer Geldstrafe bis zu 100 M. (25 Doll.) belegt werden. Der Senator Fitzgibbon hat für betrunfene Chauffeure, welche in New-York Autos lenken, eine neue Bill eingebracht, nach der eine Gefängnisstrafe bis zu einem Jahr und eine Geldstrafe bis zu 500 Doll. anhängt werden kann. Wahrscheinlich wird dieses Gesetz angenommen.



Berlin. Die Warenhäuser H. Tieck ein Arbeitgeberparadies? Wenn man einen Rundgang durch die Warenhäuser der Firma H. Tieck unternimmt, so bekommt man unwillkürlich den Gedanken: "Ach wie herrlich muß es sich hier als Angestellter leben. Die schönen Uniformen mit den blauen Ärmeln, die Portiers mit den weißen Krabben und die Fahrtüpfel, wie sie in mechanischer, aber immer in höchst liebensvoller Weise das Publikum befördern, in ihrer scheinen die Angestellten ein Paradies gefunden zu haben." Hinter den Kulissen sieht es aber ganz anders aus. Das Sprichwort: "Es ist nicht alles Gold was glänzt" trifft hier im vollen Maße zu. Eine geradezu erbärmliche Bezahlung für die bis in die Nacht hinein währende Arbeitszeit, erhalten die dort beschäftigten Kollegen. Bei den heutigen wirtschaftlich teuren Zeiten ist es fast unglaublich, wie die Kollegen und besonders diejenigen, welche eine starke Familie zu ernähren haben, mit 25 M. pro Woche auskommen. Davon geht dann noch das Kranken- und Invalidengeld ab und außerdem noch pro Woche 1 M. Abzug. Bekanntlich müssen die Kollegen sich verpflichten 101 M. Konventionalstrafe zu zahlen, wenn sie ihre Arbeitsstelle, ohne die Kündigung einzuhalten, verlassen. Aus welchem Grunde die Firma diese Einführung getroffen hat wird den Kollegen ja klar sein. Wie oft haben uns schon in der Öffentlichkeit mit den menschenunwürdigen Arbeitsverhältnissen des von außen sich so sahn und prunkvoll ausnehmenden Millionenunternehmens beschäftigt. In seinem Berliner Warenhaus haben die Kollegen unter solchen miserablen Lohn- und Arbeitsverhältnissen zu arbeiten, wie hier bei der Weltfirma H. Tieck. Man bedenke: für verheiratete Leute einen Anfangslohn von 25 M., für unverheiratete 20-24 M., davon dann noch die üblichen Abzüge! Es ist kein Wunder, daß die meisten organisierten Kollegen diese Arbeitsstelle nur als Durchgangsstation benutzen. — Die Arbeitszeit ist eine überaus lange. Die Bohnerarbeiter sollen jetzt wieder in den Morgenstunden von 6-8 erlebt werden. Wenn dann noch die Woche einige Abende bis 11 und 12 Uhr nachts nacharbeiten werden müssen, so ergibt das mindestens eine Arbeitszeit von durchschnittlich 15 Stunden pro Tag oder 90 Stunden pro Woche. Die Schaffner und Chauffeure machen dabei allerdings noch eine Ausnahme, denn diese haben unbeschränkte Arbeitszeit. Diejenigen, welche die Vor-

ortsbürouen fahren, müssen sich überhaupt das Schlafen abgewöhnen, denn es ist keine Seltenheit, daß dieselben erst gegen 3-4 Uhr morgens nach Hause kommen und dann plötzlich wieder im Geschäft sein müssen. Wo bleibt denn da die gesetzlich geregelte Ruhezeit von 11 Stunden pro Tag? Sieht die Polizei gar nichts von den Überarbeitungen oder gegen die gesetzlichen Bestimmungen?

Bei der diesjährigen Inventurarbeit, welche an einem Sonntag vorgenommen wurde, sind die Kollegen mit allerlei Arbeiten beschäftigt worden, welche nicht zur Inventur gehören. Oder sollte das Fußbodenbohnen mit der Inventur was zu tun haben? Nach den polizeilichen Bestimmungen dürfen die Unternehmer an solchen Tagen — bei vorheriger Anmeldung bei der Polizei — ihr Personal wohl beschäftigen, aber nur mit reinen Inventurarbeiten. Auch hat man es mit der Zeit nicht so genau genommen, es soll sogar während der Kirchzeit gearbeitet werden sein. Aber es werden trotzdem immer noch Verschlechterungen eingeführt. Die Mittagszeit, die früher 2 Stunden währt, ist jetzt auf 1½ Stunden reduziert. Auf ganz eigenartige Art wird die Förderung des Sommerurlaubs erreicht. Für 10 bis 100 Minuten Zusätzlommens wird 1 Tag vom Urlaub gekürzt, für jede weiteren 100 Minuten je ein Tag. Doppelt bestraft werden diejenigen Kollegen, die auf einige Wochen den bunten Tod zweier militärischer Übungen anziehen müssen. Es wird dem Betreffenden anheim gegeben, daß sie ja nachher wieder anfangen können aber nicht für den alten Lohn, sondern als Anfänger eingestellt werden. In einigen Fällen war die Firma hochnobel und verrechnete den Sommerurlaub für die Übungszeit. Die Geschäftsleitungen sind jedenfalls in dem Glauben, daß die militärischen Übungen für die Leute eine Erholung sind oder sollten. Sparsamkeitsredlichkeit hierbei ins Gewicht fallen? An den nötigen rigorosen Vorführten läßt es die Firma auch nicht schleben. Vor einigen Tagen ist den Schaffnern in der Leipziger Straße bei sofortiger Entlassung unterstellt, nicht mehr ihre Mahlzeiten in den Restaurants einzunehmen und den Wagen während dieser Zeit draußen vor der Tür halten zu lassen, überaupt sollen sie während der Arbeitszeit kein Lokal aufsuchen. Wir stehen hier vor einem Rätsel: was machen denn die Kollegen, wenn sie bei ihren menschlichen Bedürfnisse einstellen? Es sind doch diesbezügliche Vorrichtungen an den Wagen noch nicht getroffen. Vielleicht kann der Herr Inspektor Gronhohn, der dieses angeordnet hat, auch des Rätselfs Lösung finden. Der Herr scheint überhaupt einen Lehr ausgeprägten Familiennatur zu haben, denn er hat den Kollegen angeraten, sich mehr ihrer Familie zu widmen. Es läßt sich ja leicht sagen und zumal noch von denjenigen, die ganz genau wissen müssen, daß das ein Ding der Unmöglichkeit ist, denn morgens, wenn die Kollegen zur Arbeit gehen, schlafen die Kinder noch und abends, wenn sie heim kommen, schläft alles schon in dieser Ruhe. So könnte man noch ein ganz Teil Uebelstände aufzählen. Verwunderlich ist es aber, daß Herr Ostler Tieck in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Verbandes der Kauf- und Warenhäuser ähnlich der Leipziger Generalversammlung die sozialpolitischen Errichtungen an der Warenhäuser hinaus gelöst hat. Es muß ja allerdings zugestanden werden, daß Herr Tieck für den 8 Uhr Ladenabschluß eingetragen ist, aber für den 8 Uhr Arbeitsabschluß war er bisher noch nicht in der Lage, um zu haben. Bei der Eröffnung des Hauses am Alexanderplatz wurde den anwesenden Pressevertretern gefragt, daß dieses Haus auch eine angenehme Stütze für die Angestellten sein soll, inneweit dieses trifft, werden die Kollegen ja selbst beurteilen können. Natürlich feierte Herr Ostler Tieck sein 25-jähriges Jubiläum, aus Anlaß dieses Festes veranstaltete er wie wir in Erfahrung gebracht haben 1 Million Mark. Eine größere Summe sollen die Berliner Schulungsanstalten und die Berliner Feuerwehrleute erhalten haben. Aber auch für sein Personal hatte er eine milde Hand und hinterließ 100 000 M. zur Gründung einer Kasse, aus welcher die Angestellten bei besonderen Notfällen eine Unterstützung erhalten können. Es sind nun auch schon einige Fälle zu verzeichnen, tatsächlich deren Angestellten diese Einrichtung in Anspruch nehmen wollten. Ein Kollege am Alexanderplatz, welcher diesbezügliche Unterstützung nachsuchte, wurde abgewiesen. Die Kollegen veranlagten dann eine Geldsammlung, da der Kollege in äußerste Not geraten war. Ein ähnlicher Fall trug sich in der Leipziger Straße zu, da der Kollege eine starke Familie hat, er und seine Frau schwanger darunter lagen, bewilligte man — und weil gerade das Weihnachts-

fest vor der Tür stand — mitleidig 50 M., davon sollen aber 25 M. wieder zurückgezahlt werden. Wir haben ja wirtschaftlich dagegen einzutreten, wenn jemand die Leibesarbeit, das heißt übrig hat, daß er es verschafft, aber eins muß uns wundern, daß gerade der Berliner Schuhmannschaft dieses Heil widerfahren mußte. Wir sind der Meinung, daß in erster Linie die Angestellten berücksichtigt werden müßten, die ja doch den größten Teil des Reichtums zusammengetragen haben. Das gute Herz des Herrn Tieck wollen wir ja gar nicht verleugnen, es wäre aber besser gewesen, wenn er seinen Angestellten bei den leistungsstarken Zeiten eine Gehaltszulage gewährt hätte, damit dieselben allen Anforderungen des Lebens gerecht werden können und nicht erst waren müssen, bis sie am Abgrund ihrer Existenz stehen. Ich stehe um so ein paarmal stärker als die Organisation nicht allein getan und auch den Weg gezeigt, wo ihr hingehört, um eure Lage verbessern zu können. Aber wir Kollegen wart nicht Mannes genug, um für eure Rechte einzutreten. Die Firma verbucht ja mit allen Mitteln die Organisation aus ihren Häusern fernzuhalten und wenn sie noch so lange an den Abenden, an denen Versammlungen stattfinden, nacharbeiten läßt, einmal wird sich doch die Organisation bahn brechen. Aber auch die Herren Inspektoren haben keine Lebensstellung bei der Firma Tieck, sie gehen ebenfalls dahin, wo sie schon so viele von ihren Kollegen gegangen sind, wenn auch bei den Gehaltern es nicht auf einiges Markt ankommt, so wird auch ihre Stunde einst schlagen und sie werden das Eldorado verlassen müssen. Kollegen, euch rufen wir zu: tretet ein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband um mit euren Berufskollegen um ein besseres Dasein zu kämpfen.

Hamburg. Kolportierte Versammlung am Mittwoch, 22 Jan. Zunächst gibt Wohse einen ausführlichen Bericht über das verflossene Geschäftsjahr. Er führt aus, daß auf allen Gebieten eine rege Tätigkeit entfaltet worden ist. Es haben stattgefunden: 7 Branchenversammlungen, 30 Betriebsversammlungen und 10 Vertrauensmännerversammlungen. Diverse Spitätsitzungen haben neunmehrere Erfolge nicht erzielt; sie scheiterten an der Interessentenfeindlichkeit der noch fernstehenden Kollegen. Nicht unerwähnt soll gelassen werden, daß der größte Hemmndurch für die Fortentwicklung in unserem Berufe die Kinderarbeit ist. Lohnbewegungen fanden vier statt, und zwar bei Darwach, Meyer Nachs, "Hamburger Echo" und "Wissen ist Macht". Von unten zählt 478 Kollegen und Kolleginnen standen 450 in der Lohnbewegung, für die den Verhältnissen nach günstige Tarifabschlüsse zu Stande getreten sind. In der Diskussion ersucht Venek für die Folge etwas mehr schriftliche Agitation zu betreiben, da speziell hier im verflossenen Jahre recht wenig geleistet ist. Sarnau, Frau Döllberg und Venek erklärten, daß wir mit den Arbeitern der Branchenleitung im verflossenen Jahre zufrieden sein können. Die Wohlen ergaben: Neumann erster, Sarnau zweiter Branchenleiter und Hanger Schriftführer. In die Arbeitsaufsichtskommission wurde Venek wiedergewählt. Nach Erledigung einiger Interna wurde die Versammlung geschlossen.

Leipzig. Die Einkassierer und Verkaufsgärtner der Firma Singer Co. Nähmaschinen Alt.-Ges. hielten am 21. Januar eine Versammlung ab, in welcher die zahlreichen Mitglieder im Vorlese einer scharfen Kritik unterzogen und zu der Kündigung eines Kollegen Stellung genommen wurde. In der Diskussion wurde überzeugend nachgewiesen, daß die Kündigung des Kollegen lediglich erfolgt ist, weil dieselbe im Auftrag seiner Mitarbeiter bei der Betriebsleitung vorstellig wurde und hierbei die Wünsche der Kollegen in energetischer Weise vertreten hat. Gleichzeitig wurde die Organisationsleitung beauftragt, bei der Firma dahingehend vorstellig zu werden, daß die grundlos ausgesprochene Kündigung von der Firma zurückgenommen wird. Unter Gewerbeaufsicht wurde allgemein befürwortet, daß die Arbeiterschaft so wenig nach den Kontrollarten fragt, dieses verschuldet, daß einige Einkassierer, die ihre Tätigkeit in Kleinbetrieben und im Norden von Leipzig ausüben, sich noch darüber lustig machen, daß sie als Gegner der organisierten Arbeiterschaft, grade mit der politisch und gewerbeaufsichtlich organisierten Arbeiterschaft, die besten Gedächte abstimmen. Auch den Filialenleiter und Komitorangestellten der Firma Singer Co. könnte es durchaus nichts schaden, aufzufallen so von oben herab auf die Arbeiterschaft zu sehen, sich lieber ihrer Berufsorganisation zu wenden. Mögen die organisierten Arbeiter durch ihr Verhalten mit dazu beitragen, daß diesen Nacharbeitern ihre hämischen Bemerkungen vergehen. Mit der Aufforderung, die Volkszeitung zu abonnieren und sich auch politisch zu organisieren erfolgte Schluß der Versammlung.

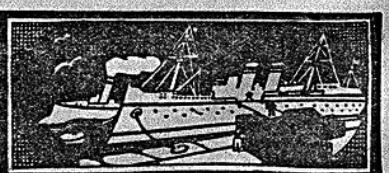


## Hafenarbeiter

Duisburg a. Rh. Die Rechtsprechung des heutigen Gewerbege richtes gegen über den Kollegen Hafenarbeitern ein. An der Hand zahlreicher Beispiele beweist Redner die Unhaltbarkeit der vom Gewerbege richt vertretenen Ansicht, daß es gerichtlichstet sei, daß in den Hafenbetrieben eine Kündigung nicht bestande. Ware die Ansicht des Gewerbege richtes richtig, dann wäre es geradezu unmöglich, daß in allen Hafenbetrieben Klärungen über die Kündigung getroffen würden. Denn das was gerichtlichstet sei, sei auch rechtens geworden und was einmal Recht oder Orts-

gebrauch ist, brauche doch nicht noch besonders vereinbart zu werden. Aber das heutige Gewerbege richt habe selbst schon anders entschieden, indem es Arbeiter, die in Hafenbetrieben arbeiten, wo keine Kündigung besteht und denen hieron keine Mitteilung gemacht worden sei, die eingestraft 14 Tage zugesprochen habe. Es sei anzunehmen, daß das Gewerbege richt nach dem Grundsatz: "Sald so und bald so, wie es grade trifft" handelt. Gegen eine solche Rechtsprechung, die nicht im Interesse der Arbeiterschaft liege, müsse entschieden

sein.



projektiert werden. Redner ging dann auf die Geschäftsführung des Gewerbegerichtes ein und betonte, daß es an der Zeit sei, daß einmal die große Daseinfachheit sich mit der laien Geschäftsführung des Gewerbegerichtes befasse. Minuten dauerte es Wochen, bis die Kläger die schriftlichen Urteile erhalten und so in der Lage waren, die ihnen zugesprochenen Beiträge durch Zwangsvollstreckung einzuziehen. Hier sei dringend Rümedur am Platze.

Im zweiten Teil seiner Ausführungen besprach der Referent den Kampf der Gerichte und der Polizei gegen den Transportarbeiter-Verband; zu diesen habe sich in neuerer Zeit auch die Stadtverwaltung ge stellt. Denn wo alles hofft und durch kleinliche Nadelstichpolitik versucht, die Vorwärtsentwicklung des Verbandes aufzuhalten, könne die Stadtverwaltung allein doch nicht lieben. Nur das Objekt, das sie sich zu ihrem Kampfe gegen uns ausgesucht habe, sei nicht danach angeklagt, daß die Stadtverwaltung sich grohe Vorbeeren bei diesem Kampfe holen könne. Die Stadtverwaltung verlange nämlich, daß die Inschrift auf dem Grabstein des erschossenen Kollegen Meierling entfernt und durch eine andere der Stadtverwaltung genaue Inschrift ersetzt werde, weil die Inschrift unangemessen und ärgerniserregend sei, verbitternd und aufrreibend wirke und den Friedhofstrafe, "wo doch die sozialen Gegenseite ausgeglichen sein sollen." In tressender Weise bewies Redner, daß durch ganz andere Dinge als durch die der Wahrheit entsprechende Inschrift, die sozialen Gegenseite auch auf dem Friedhof immer schärfster zurate treten. Wenn die Stadtverwaltung einen Ausgleich der sozialen Gegenseite auf dem Friedhof wolle, dann müsse sie sich ein anderes Betätigungsfeld suchen, als sie sich ausgemacht habe. Am Montag, den 20. Januar, habe sich auf dem Friedhof ein Fall ereignet, der jedem denkenden Menschen so recht die sozialen Gegenseite vor Augen geführt habe. Dort sei der Arbeiter begraben worden, der an den Verletzungen, die er durch Säbelhiebe eines Schutzmannes erhielt, gestorben sei. Keine Menschenseele sei hinter dem Sarge zu sehen gewesen. Ja, diejenigen, die das Begräbnis besorgten, hätten noch nicht einmal dafür gesorgt, daß Träger vorhanden waren, die den Toten zu seiner letzten Ruhe brachten. Träger einer andern Beerdigung waren es, die dem Toten den letzten Liebesdienst erwiesen. Die Träger hatte man vergessen, für den Geistlichen war allerdings gesorgt. Dafür war wahrscheinlich noch Geld vorhanden gewesen. Solche Vorkommnisse müssen viel mehr aufrreibend und ärgerniserregend wirken, als eine Grabinschrift.

Am Schlusse seiner Ausführungen forderte der Referent die Anwesenden auf, sich durch keinen feindlichen Kampf der behördlichen Organe, mögen sie heißen wie sie wollen, in der Agitations- und Werbearbeit für unsere gewerkschaftliche Organisationen abhalten zu lassen. Dem behördlichen Scharfmachertum müsse gezeigt werden, daß seine Nadelstichpolitik nur dazu vertrage, das Band der Zusammengehörigkeit innerhalb der Transportarbeiterchaft immer fester und fester zu schließen und daß die Zusammengehörigkeit der Freiheit, an der alle behördlichen Scharfmachereien zerstören.

An den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag schloß sich eine kurze Diskussion, in der die Ausführungen des Referenten unterstrichen und ergänzt wurden. Von der gut besuchten Versammlung wurden dann nachstehende Resolutionen angenommen.

## 1.

Die Versammlung nimmt Kenntnis von der in der letzten Zeit geübten Praxis des Gewerbegerichtes, nach der fast alle Klagen, die von Hafenarbeitern wegen kündigungsloser Entlassung anhängig gemacht wurden, abgewiesen werden. Das Gewerbegericht vertrat dabei die Ansicht, daß es gerichtsnotorisch sei, daß in den Hafenbetrieben die Kündigung generell ausgeschlossen wäre.

Gegen diese ungesehliche Auslegung des § 122 der GO. und die damit verbundene Schädigung der gesamten Hafenarbeiterchaft erhebt die Versammlung mit aller Entschiedenheit Protest.

Von den Arbeitnehmerberatern erwartet die Versammlung, daß sie jeder weiteren ungeeigneten Auslegung des § 122 der GO. gegenüber den Hafenarbeitern mit allen ihnen zu Gebote stehenden gegebenen Mitteln entgegen treten.

Die Versammlung beauftragt die Ortsverwaltung Duisburg des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, gegen die bisher betätigte Ansicht des Gewerbegerichts bei der Aufsichtsbehörde Beschwerde einzulegen.

## 2.

Die Versammlungen nehmen mit Bedauern Kenntnis von der Verfügung der Stadtverwaltung betrifft der Grabsteininschrift des erschossenen Kollegen Meierling.

Gegen die Aussageung der Stadtverwaltung, daß die Inschrift unangemessen und ärgerniserregend sei, verbitternd und aufrreibend wirke und den sozialen Klassenkampf auf dem Friedhof trage, legen die Versammlungen, weil die Inschrift nur der Wahrheit die Ehre gibt, in voller Einmütigkeit Verwahrung ein. Die Versammlungen fordern die Verbandsleitung auf, es abzulehnen, dem Ansinnen der Stadtverwaltung, den Grabstein zu entfernen oder eine der Verwaltung angenommene Inschrift auf denselben anzubringen, nachzu kommen.

Die Verbandsleitung ist verpflichtet, der Stadtverwaltung diesen Beschluss mitzutun.

Duisburg a. Rh. Der Verkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hat im Jahre 1912 eine außerordentliche Steigerung erfahren. Zum ersten Male wurde ein Umschlag von über 20 Millionen Tonnen Güter erreicht. Die umgeschlagene Gütermenge stieg auf 22 962 774 Tonnen gegen 19 839 422 Tonnen im Vorjahr, allein die Steigerung beträgt somit 3 123 351 Tonnen. Mit solchen

Bissern behauptet Duisburg wieder siegreich den Ruhm, den größten Hafenstaaten der Welt zu befreien. Bei der gewaltigen Steigerung hat der Kohlenverkehr erheblich beigetragen. Allein in Kohlen wurden 1 982 223 Tonnen mehr verbracht als im Jahr zuvor. Insgesamt kamen in 1912 von den Duisburger Häfen 15 096 225 Tonnen zum Verland. In dieser kolossal Bissfer dokumentiert sich wohl am besten die gute Be schaffung des rheinisch-westfälischen Kohlenbergbaues.

Zu berücksichtigen ist dabei noch, daß die hohe Ver handlungserfolge erzielt wurde trotz des Bergarbeiter- und des Rheinschiffstreits und des im Herzen eingezogenen, über zwei Monate dauernden Wagennemangs, der Wochenlang die Koblenzfuhr und die Abfuhr anderer Güter fast lahmlegte. Entsprechend der Steigerung der gesamten Umschlagsmengen stieg auch die Zahl der in den Häfen verschiegenden Schiffe. 99 456 Schiffe wurden gezählt, 7594 mehr als im Vorjahr. Holt die Steigerung des Verkehrs in diesem Jahre an, und die Anzeichen sprechen dafür, dann kann Duisburg 1913 das Jubiläum des 100 000. Schiffs in seinen Häfen feiern.

Interessant ist ein Vergleich der Kohlenverschiffungen für das ganze Jahr. Die weitauft größte Menge ging nach dem Obernhein, in 1912 waren es 7 050 041 Tonnen, gegenüber dem Vorjahr bedeutend dies eine Steigerung um 686 824½ Tonnen. Eine fast genau gleich große Steigerung weist der Kohlenverkehr nach Holland auf, er stieg um 682 461½ Tonnen auf 4 821 361 Tonnen. Erheblich stieg auch die Kohlenabfuhr nach Belgien, um 558 153 Tonnen auf 2 867 735½ Tonnen. Verhältnismäßig stark war die Steigerung des Kohlenverkehrs nach Orten von Duisburg bis zur holländischen Grenze, nach Dordrecht wurden 196 391½ Tonnen, das sind gegen das Vorjahr 42 589½ Tonnen mehr, verbracht. Auch nach Frankreich ist ein Plus von 19 441 Tonnen zu verzeichnen, die dortin verbrachte Kohlenmenge beträgt die ohnehin unerhebliche Kohlenabfuhr nach Köln bis jetzt 137 865½ Tonnen. Einen Rückgang weist nur Holland, um 6945 Tonnen auf 11 525 Tonnen auf.

## Sinnspruch.

*Das sei dir unverloren:  
Fest, tapfer, allezeit  
Dedien' dir deine Sporen  
Im Dienst der Menschlichkeit!  
Rundum der Kampf auf's Messer! —  
Lern' du zu jeder frist,  
Dah Wunden heilen besser  
Als Wunden schlagen ist.*

Freiligrath.

die nach Duisburg bis Köln um 301 Tonnen auf 11 306 Tonnen auf.

Diese Zahlen beweisen, daß das gesamte Unternehmertum in den Duisburg-Ruhrorter Häfen im vergangenen Jahr ein Jahr der Erne erlebt hat. So weit Feststellungen möglich waren, haben die Getreidefirmen besonders gut abgeschnitten. Hohe Dividenden werden den Aktionären ausgezahlt. So hat die "Lagerhausgesellschaft" auch dieses Jahr wieder 7 p.C. Dividende vereist. Außerdem sind hohe Abschreibungen gemacht worden. Als im vorigen Jahre die Kollegen Getreidearbeiter ein "Bittgeschud" einreichten und etwas mehr Lohn für das Ausladen verlangten, da fragte man natürlich über den schlechten Geschäftsgang. Und trotz des angeblichen schlechten Geschäftsganges 7 p.C. Dividende. Wann endlich werden unsere Duisburger Hafenarbeiter zum Radfahren kommen?

Die vorliegende Verkehrssteigerung muß für die organisierte Hafenarbeiterchaft ein Ansporn mehr sein, ihre Organisation zu stärken. Nur die Stärkung der Organisation wird es ihnen möglich machen, von dem Goldstrom, der durch das riesenhafte Anwachsen des Verkehrs in die Taschen der Unternehmer fließt, ihren gerechten Teil zu erhalten.

Die vorliegende Hamburger-Amerikalinie. Die H. A. L. macht Bilanz. Das offizielle Communiqué der Gesellschaft lautet:

"In der gemeinsamen Sitzung des Aufsichtsrats und des Vorstandes der H. A. L. wurde der vorläufige Abschluß für das Jahr 1912 vorgelegt. Es ergibt sich auf Grund der noch nicht endgültig festgestellten Ziffern ein Betriebsergebnis von etwa 56½ Millionen Mt. gegen rund 43 800 000 Mt. im Vorjahr. Auch diesen Betriebsergebnis erzielte die Gesellschaft noch einen Abgangserfolg bei Begehung der jungen Aktien von circa 3½ Millionen Mt., welcher nach Abzug der Steuer dem Reservfond zufüllt. Zur Verhüllung steht nach Abzug der Prioritätszinsen usw. ein Neingewinn von etwa 53½ Millionen Mt. gegen 40½ Millionen Markt im Vorjahr. Die Verhüllung wird der Generalversammlung den Aktionären vorschlagen, eine Dividende von 10 p.C. gegen 9 p.C. im Vorjahr zu vereinbaren. Die Verhüllung hat sich dabei ebenso wie in den letzten Jahren von der Erwägung leiten lassen, daß den Aktionären der Gesellschaft mehr mit einer möglichst stabilen Belebung der Dividende gedient ist als mit einer spontanen Erhöhung. Die Verhüllung durfte ferner nicht außer acht lassen, daß die Beurteilung des Geschäftslebens durch die politischen Ereignisse noch immer nicht gefestigt ist, sowie das neuwendige her vorgetretene Konkurrenzbeschleunigung es wünschenswert erscheinen lassen, die zur Bekämpfung solcher Konkurrenz gezielte Reserven und andere Maßnahmen erheblich zu verstärken. Die Gesellschaft wird nach Auszahlung der Dividende von 10 p.C. in der Lage sein, mehr als 38 Millionen Mt. zur weiteren inneren Gestaltung des Unternehmens durch Überweisung an die

Abschreibungs- und die Reservkonten zu verwenden und sie damit in einer Weise zu verstärken, wie es den großen Aufgaben der Hamburg-Amerika-Linie entspricht. Im vergangenen Jahr sind circa 48 Millionen Markt für Schiffsbauarbeiten und Schiffsanschaffungen auf verfügt worden. Die H. A. L. verfügte zu Ende 1912 über bereite Mittel im Betrage von 76 Millionen Mt."

Dazu bemerkt der "Hamburg. Corresp.": "Dass die Höhe der diesjährigen Dividende für die Verhüllung nicht eine Frage der Dividendenpolitik sein würde, haben wir wiederholt hervorgehoben. Bei der Beantwortung dieser Frage ist die Verhüllung vom Standpunkt aus überster Vorsicht ausgegangen." — Wir durchsetzen, auch die Aktiengesellschaften werden in diesem Supermarkt von Vorsichtigkeit ein Haar finden. Beide Prozent Dividende — etwas höher hatten sie die Erwartung gemacht wohl doch gespannt. Die "möglichst stabile Belebung der Dividende" ist ja ein sehr gutes Ding, werden die Aktiengesellschaften sagen, aber 1907 und 1908 mußten wir uns doch mit 6 p.C. begnügen und 1908 gab's überhaupt nichts. In Wirklichkeit wird diese vorliegende Dividendenpolitik auch andere Ursachen haben: im nordamerikanischen Pool trifft's wieder bedenklich. Die Canadian Pacific Railway will Seitenstürme machen, die den Profit der übrigen Gesellschaften fördern. Außerdem weiß man noch nichts über den Ausgang des Prozesses, den die nordamerikanische Regierung auf Grund des Antitrustgesetzes gegen den Pool führt. Dieser Prozeß kann die Auflösung des Pools herbeiführen und damit den Krieg aller gegen alle. Hinzu kommt noch die Fertigstellung des Panamakanals mit seinen noch unberechenbaren Konsequenzen. Auch das riesige Bauprogramm der Gesellschaft — wir verweisen auf die lange Liste, die wir kurzlich veröffentlichten — stellt gewaltige Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft. Deshalb scheint uns die Stabilität der Dividende etwas problematisch. Immerhin ist es zwar eine Rüstung zum Kampf gegen den Altersgang der Wirtschaft, aber weit eher noch eine Rüstung gegen die Konkurrenz. Der "Hamb. Corresp." schreibt zu dem Bericht:

"Die Erhöhung der Abschreibungen und Reserven um mehr als 9 Millionen Mt. muss auch unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Flottenerneuerung als erfreulich groß bezeichnet werden. Die imposante Summe der liquiden Mittel läßt es erklärlich erscheinen, daß der Geldbedarf der Hamburg-Amerika-Linie trotz der ihr aus dem weiteren umfangreichen Bauprogramm erwachsenen Verpflichtungen mit der im abgelaufenen Jahr vorgenommenen Kapitalerhöhung um 25 Millionen Mt. vollkommen gedeckt ist. Besondere Beachtung wird der Hinweis darauf finden, daß die ungewöhnlich hohe Dotierung der Reserven nicht nur in Rücksicht auf die politische Lage erfolgt ist, sondern auch im Zusammenhang mit den neuzeitlichen Konkurrenzbeschleunigungen. Man erkennt auch daraus, daß die Hamburg-Amerika-Linie genügt, etwaigen übertriebenen Forderungen der Canadian Pacific Railway mit allem Nachdruck entgegenzutreten."

Wir werden vielleicht noch Gelegenheit haben, auf das Geschäftsergebnis der H. A. L. zurückzutreffen, für heute nur noch folgenden Vergleich des Resultats des abgelaufenen Jahres auf Grund der vorläufigen Zahlen mit den Ergebnissen der letzten zehn Jahre:

Betriebs- jahr	zu bu gen u. in Mt.	Reser- ve d. Ges. mittels Stellung in Mt.	Divid. do. Mittel in Mt.	Gesamt- Kapital in Mt.				
				betriebs- gewinn in Mt.	Reserven in Mt.	Divid. in Mt.	Capital in Mt.	
1912	5850000	8800000	17,2	7600000	10	22150000		
1911	4050000	2900000	14,7	4700000	9	19790000		
1910	3600000	2600000	18	4960000	8	19490000		
1909	2970000	2210000	10,8	8400000	6	20400000		
1908	1210000	1290000	6,4	1780000	0	20140000		
1907	25200000	1780000	10,8	8800000	6	17250000		
1906	22800000	2180000	0	14,0	2720000	10	15860000	
1905	9810000	2461000	16,4	2550000	11	14960000		
1904	27800000	1820000	18,4	1880000	9	18770000		
1903	20800000	1420000	10,2	840000	4	16880000		
1902	16200000	1160000	8,3	860000	4½	13910000		

\*) nach Abzug der Prioritätszinsen.

Die Prioritätszinsen sind natürlich auch nicht vom Himmel gefallen, sie haben auch aus dem Schweiß der Arbeiter geprägt werden müssen. Insgesamt betrug die Einnahme der H. A. L. im Jahre 1912 nicht weniger als 56 500 000 Mt. Betriebsergebnis und 3 500 000 Mt. Abgangsergebnisse, zusammen 60 Millionen Markt. Das ist gegen das Vorjahr eine Steigerung von 16 200 000 Mt. — 37 p.C. Um wieviel Prozent stieg euer Lohn, Hafenarbeiter von Hamburg?

Hamburg. Das "Hamburger Echo" geißelt die Unvorsichtigkeit bei der Entlöschung von Quarantäneleuten, bei der zugleich eine Rücksichtlosigkeit gegen die Hafenarbeiter an den Tag gelegt wird, wie sie selbigst bei den Hafenbetriebsgewaltigen zu den Seitenheiten gehört.

Sobald man bei der Entlöschung eines im Hafen liegenden Schiffes gewahrt wird, daß sich in der Ladung verderblich erkrankte oder gestorbene Statten finden, oder wenn von der Mannschaft Leute an Bord erkrankt sind, wird das Schiff sofort den Verkehr abgesperrt und die Ladung unter Quarantäne maßregeln gelöst. Die Schauerleute erhalten lange weiße Kittel und Handschuhe, damit sie nicht infiziert werden. Die Ladung kommt an den Kai oder in Fahrtzeuge. Die Leute nun, die die Waren weiter befördern, bekommen keine weißen Kittel und Handschuhe, bei denen scheint der Stein der Krankheit nicht zu haften. Sie werfen die Waren auf die Karre, fahren sie zum Stapel und hier werden sie wieder von der Karre auf den Stapel geworfen. Das alles geschieht ohne Schutz. Wenn es Feierabend auf Bord des Schiffes ist, kommt ein Hafenarzt und untersucht die Schauerleute, guckt ihnen in die Augen, und sie können nach Hause gehen. Der Schauermann

gut vielleicht auf dem Nachauseweg noch einmal in einer Wirtschaft vor und geht dann zu seiner Familie, mit der er die Nacht zusammenlebt, um am nächsten Tage wieder auf sein Quarantäneschiff zu gehen und in der Ladung weiter zu arbeiten, bis das Schiff leer ist. Beiden Hafenarbeitern usw. findet eine Untersuchung nicht statt. Die Schauerleute hingegen müssen noch mehrere Tage, nachdem das Schiff leer ist, mittags oder abends nach dem Hafentränkehaus und müssen sich untersuchen lassen. Für diesen Zeitraum verloren die Leute nichts. Die Hafenarbeiter usw. haben alles das nicht nötig. Früher, wenn derartige Krankheiten auf einem Schiffe vorkamen, mussten die Schauerleute usw. abends nach Feierabend nach dem Hafenrathaus, wurden dort interviewt und wurden jeden Abend dort wieder hingeführt, bis das Schiff leer war. Hierfür erhielten die Leute auch bezahlt. — Warum wird das jetzt nicht mehr gemacht? — Gegenwärtig ist wieder so ein Schiff im Hafen, der Dampfer „Cesar“. Er wird entladen am Versmannai, Spuren 24. Auf diesem Schiff sind Erkrankungen an Bord ärztlich festgestellt. Das Schiff ist umschichtig einen Teil der Ladung am Kai, es wird dann verholt und an die Pfähle gelegt, wo dann ein Bett in Fahrzeugen gelöscht wird und dann wiederum an Kai gebracht. Es wird auch unter Sicherheitsmaßregeln gehandelt.

Goss sollen diese halben Sicherheitsmaßregeln? Können die Hafenarbeiter nicht ebenso leicht ihre Familie und andere Menschen infizieren wie die Schauerleute? Diese Lachheit in der Quarantänevorrichtung geht so lange gut, bis es einmal ein Arbeiter eine ansteckende Krankheit in die Stadt hineinschleppt.

**Hamburg. Sektion Schauerleute.** Mitgliederversammlung am 16. Januar. Den Jahresbericht der Branchenleitung gab A. Das vergangene Jahr ist sehr arbeitsreich gewesen. Vor allem war es die Lohnbewegung, die die Kollegen aufführte. Die Organisation hat auch im Berichtsjahr gute Fortschritte gemacht. Während der Mitgliederversammlung unserer Gruppe am Schlüsse des Jahres 1911 2813 betrug, stieg er am Ende des letzten Jahres auf 3643, trotz aller Machinationen von gegnerischer Seite. Es muss nun nicht allein Aufgabe der Kollegen sein, den Bestand zu halten, sondern alle uns noch Fernstehenden der Organisation zuzuführen. Im Vorjahr wurden abgehalten: 10 Mitgliederversammlungen, 24 Ordnungsversammlungen, davon 5 kombinierte, 105 Betriebszusammenkünfte und 17 Sitzungen der Branchenleitung. Beim Gewerbege richt wurden 34 Klagen mit 242 Beteiligten anhängig gemacht. Davon wurden gewonnen durch Urteil 11, abgewiesen 10, durch Vergleich erledigt 10 und zurückgezogen 3. Die eingestellte Summe betrug 1170,70 M., herausgeholt wurden 934,30 M. Eine der wesentlichsten gerichtlichen Streitfragen war die der Beförderung. Durch die Inbetriebnahme des Elbtunnels waren Möglichkeiten zutage, welche beide Parteien vor Gericht und in anderen Sitzungen mehrfach beschäftigten. Gefordert wurde dann, dass nach Blohm u. Voß kein Fahrgeld zu zahlen sei, aber auch mit der Neu gründung des Arbeitsnachweises in Altona könne für die dort angenommenen und beschäftigten Leute kein Fahrgeld in Frage kommen. Eine Reihe weiterer Klagen, die für die Kollegen von großer Wichtigkeit sind, werden in dem demnächst erscheinenden Jahresbericht eingehend behandelt. Auf die Unfallgefahren, unter denen gerade unsere Kollegen am meisten zu leiden haben, muss immer und immer wieder hingewiesen werden. Die Unfallverhütungsvorschriften müssen bedeutend mehr Beachtung finden. Zu widerstehenden Handlungen, ganz gleich von welcher Seite, müssen sofort dem Bureau gemeldet werden. Im letzten Jahr sind gerade sehr viele schwere Unfälle dadurch herbeigeführt, dass die eintreffenden Scherstöcke beim Lösen oder Laden nicht befestigt wurden. Über alle bestehenden Mängel an Lösch- und Ladegerätschaft, Raumleitern, Ladeendbedienung usw. muss unverzüglich berichtet werden, damit sofortige Abhilfe erfolgt. In der darauf folgenden Diskussion wurde sechstklässige geführt betreffs der Beförderung. Sehr unfair sei der im Tarif vorhandene Pauschal „... sowie die Benutzung eines Beförderungsmittel notwendig ist.“ Kommen doch schon einige Stauer bei, diese juristische Säussstellung zu ihren Gunsten auszulegen. Auch der Nachweisfrage müsse in Zukunft mehr Beachtung entgegengebracht werden. Bei dem Punkt „Neuwahlen“ forderten die Kollegen C. und D. die Verammlung auf, seinen Angestellten in die Zeitung zu wählen. Sie wies darauf hin, dass es bei einer so großen Gruppe wie der der Schauerleute nicht angängig sei, von einem in Arbeit stehenden Kollegen zu verlangen, zu jeder Zeit zur Verfügung zu stehen. Die Neuwahl ergab: Erster Vorsitzender, C. Karpinski; zweiter Vorsitzender, O. Bodenmann; Schriftführer resp. Vertreter, H. Heitmann, C. Päpke und E. Scheibe. Als Kärtkontrolleure wurden gewählt die Kollegen S., C., H. und H. Dann wurde noch beantragt, in Zukunft nicht Referate wissenschaftlichen Inhalts halten zu lassen. Einem weiteren Antrage R., den Kollegen Sch. in einer der nächsten Mitgliederversammlungen einen Vortrag halten zu lassen, wurde zugestimmt.

Zum Arbeiter-Schuh im Hamburger Hafen. Auf dem Dampfer „Wismar“ ist der Hanger des Ladebaums, der Luke 3, gebrochen und der Ladebaum von oben gekommen. Er fiel auf die Kommandobrücke und zertrümmerte diese

und fiel dann auf das Geländer, welches ebenfalls schwer beschädigt wurde. Zum Glück ist hierbei kein Mensch verletzt worden.

Ebenso berichtet scheint der Hanger gewesen zu sein, dessen Bruch folgenden Unglücksfall verursachte. Beim Lösen des aus der Unterelbe liegenden Hamburger Dampfers „Amerika“, der Hamburg-Amerikalinie, ist bei Luke 6 der Hanger des Ladebaums gebrochen, so dass dieser von oben fiel und den Lademann Bernhard R. traf. Dieser hat eine bedeutende Kopfverletzung erlitten und ist ihm ein Finger der linken Hand abgeschlagen worden. Der Verunglückte kam ins Hafentränkehaus.

Dass die H. A. E. bei 60 Millionen Mark Einnahme kein einwandfreies Geschirr beschaffen kann, ist doch klar. Ein Finger und ein verschlagener Kopf ist ja auch billiger.

Die „versoffenen“ Hafenarbeiter. Zu dem Auspruch des Herrn Th. Mumm in der Bäckerverammlung zu Neugammie: „es gehe nicht an, dass das Kind eines Kaufmanns mit dem eines versoffenen Hafenarbeiters auf einer Schulbank sitze“ — schreibt dem „H. C.“ ein Leser, der selbst Hafenarbeiter ist:

„Zedens ist dieser Herr Mumm ein Mann, der den Hamburger Hafenarbeiter höchst selten einmal zu sehen bekommt, wenigstens nicht zur Arbeitszeit. Wo mag er dann aber seine Kenntnis herhaben, die ihn zu seinem Ausspruch veranlasst? Mir will es so scheinen, als ob er durch die bekannten Brüder Wolf dazu verleitet worden ist, die ja mit ihren Vorstellungen bald hier, bald dort, richtig betrachtet, nur den Eindruck erwecken, als ob ein Hafenarbeiter immer als Besoffener herumwandt und dumme Witze macht. Da kann es dann gar nicht ausbleiben, dass Leute, wie der hamburgisch-konservative Mumm, die den Hamburger Hafenarbeiter nur von den Brüdern Wolf her kennen, sich einbilden, sie könnten jeden Hafenarbeiter als Trunkenbold beschimpfen. Würden diese Leute sich einmal die Mühe machen, Einblick in das wirkliche Leben der Hafenarbeiter zu nehmen, so würden sie erfahren, dass das Original des Hamburger Hafenarbeiters ein Mensch ist, der vom Morgen bis zum Abend und oft noch bis in die Nacht hinein schwert.“

## Fortschritt.

Es dampft aus dem Schlot, es pustet und passt,  
Getrieben von unwiderstehlicher Kraft,  
So braust auf Eisenbahnen heran  
Des Fortschritts stählerner Eisenbahn,  
Und keine Macht hemmt ihren Lauf,  
Denn niemand hält die Entwicklung auf.

Schind' ich mir und daß unter hundred Hafenarbeitern kaum ein ein Besoffener anzutreffen ist. Es wäre aber des Hamburger Bürgertums würdiger, wenn es gegen eine solche Verhöhnung der Hafenarbeiter, wie sie die Brüder Wolf betreiben, auch im Theater protestieren würde, statt sich nach diesem Herrbild eine Vorstellung zu machen, die dem wirklichen Leben des Hamburger Hafenarbeiters in seiner Weise entspricht. Ein richtiger Hafenarbeiter kann es sich gar nicht erlauben, nach der Art der Brüder Wolf aufzutreten, er hat auch an anderer zu denken als immerfort an Saufen und Besoffensein. Es wäre wirklich an der Zeit, dass die Hamburger Einwohnerchaft, die eine bessere Meinung von den Hafenarbeitern haben muss, sich den Klumpitz der Brüder Wolf nicht mehr gefallen lasse.“

Wir haben, schreibt das „Echo“, dieser verständigen Zuschauern hinzuzufügen, dass es in erster Linie Sache der Arbeiterschaft ist, nicht selbst noch durch ihren Besuch die Theatervorstellungen, in denen die Brüder Wolf ihre Arbeitervorstellung hinstellen, zu unterstützen. Mit guter Satire, die jeder Stand sich gefallen lassen kann, haben solche Herrbilder ohnehin nichts zu tun. — Dies ist auch unsere Meinung, die auch durch eine Zuschrift der Brüder Wolf nicht geändert wird. Ob Wolfs eine Verhöhnung beabsichtigt oder nicht ist völlig gleichgültig, ihre Darbietungen stehen eben so niedrig, dass nichts anderes dabei herauskommen kann.

**Strasburg (Elas).** Der Verwalter, Herr Nied von der Firma Strasburger Rheinfahrtsgesellschaft ging mit den Arbeitern um als seien sie Heldentaten vollzogen wurden rücksichtlos und nach Willkür vorgenommen. Das Arbeitsverhältnis unter dem Regime des Herrn Nied ist für die Arbeiter ein total unsicheres. Auch die Behandlung der Arbeiter durch Herrn Nied — der früher Feldwebel war — spricht jeder Beschreibung. Das Vorgehen des Herrn Nied reizte den Unwillen der Arbeiter, als am Samstag, den 18. Januar, wieder Arbeiter grundlos entlassen wurden, darunter, dass die Arbeiter an die Organisation leitende das unbedingte Verlangen richteten, endlich einmal dem Treiben des Herrn ein Ziel zu setzen. Die Arbeiter verlangten 1. die Wiedereinstellung der entlassenen Arbeiter und 2. die Entfernung des Herrn Nied als Verwalter. Die Arbeiter waren gewillt, die Forderungen evtl. durch Arbeitseidnerlegung zur Geltung zu bringen. Auf eine diesbezügliche Anfrage, den nach jeder Niedigung den gerechten Forderungen der Arbeiter nunmehr endlich Gehör zu geben, verwies die Direktion auf das im Tarif vorgeschriebene Schiedsgericht. Das Schiedsgericht sollte entscheiden, was in dieser Sache zu ge-

schehen habe. Am 23. Januar fand die Schiedsgerichtsitzung unter dem Vorsitz des Herrn Regierungs rats Cosmann statt. Herren nahmen an dem Schiedsgericht teil: die Herren Friedrich vom Arbeitsamt, Herr Direktor Stuckmann sowie Herr Verwalter Doll als Vertreter der Firma; als Vertreter der Arbeiter nahmen die Kollegen Hauser und Brohamm und als Vertreter der Organisation der Kollege Ottlie teil. Das Schiedsgericht kommt nach fast zweistündigem Verhandlung zu folgendem Ergebnis: Die Entlassungen werden wieder eingestellt, machen sich Entlassungen notwendig, so hat Herr Nied gemeinsam mit dem 2. Verwalter, Herrn Doll, dies zu besprechen. Bei Zweitsitzungen entschieden Herr Direktor Stuckmann oder dessen Stellvertreter. Diese Erklärung wurde von Herrn Direktor Stuckmann, an dessen Vogtigkeit die Arbeiter sowohl wie auch die Organisation nicht einen Augenblick zweifeln, abgegeben.

Von den entlassenen Arbeitern musste ein Arbeiter J. von der Wiedereinstellung Abstand nehmen. Dieser Arbeiter hatte einen Kollegen durch ein Schreiben bei den Firma denunziert. Die Organisation leitete ließ, nachdem sie von der Firma darauf aufmerksam gemacht wurde, diesen sofort fallen; desgleichen wurde dem Antrage, denselben aus dem Verbande auszuschließen, zugestimmt.

Die Schutzenführers-Vereinigung (Leichterleute oder Ewersführer) „Endracht makk Maat“ in Amsterdam hatte sich mit Lohnforderungen an die Arbeitgeber gewandt. Die Arbeitgeber verhielten sich ablehnend. Es wurde beschlossen, bis zum 5. Februar den Arbeitgebern Gelegenheit zu geben, mit der Vereinigung zu einer Verständigung zu kommen.

Während der Lohnbewegung der Baumwolltrager in Liverpool hat sich dort eine Arbeiterversammlung unter dem Namen Cotton Porters Employers Association gebildet. Zwischen dieser Arbeiterversammlung und der Warehouse Workers Union (Speicherarbeiter, wozu auch die Baumwolltrager gehören) finden jetzt Verhandlungen statt.

Der Hafenarbeiterverband „Willen is Kunnen“ in Antwerpen beschloss, die Zahl seiner Arbeiterschaft zu vergrößern, einen Tarif für die Arbeiter der Stevedores zur besseren Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse herzustellen, sowie 500 Fr. als Belohnung demjenigen zuzuweisen, der imstande ist, den Täter nachzuweisen, der auf dem Holzstapelplatz Brandstiftung verübt. Dieses Verbrechen wird der Organisation von ihren Freunden zugeschoben.

Die Schauerleute in Matanzas (Kuba) begannen einen allgemeinen Streik, der sich jetzt während der Zuckerrente und darauf folgender Ausfuhr stark erhöht macht.

Der Streik der Hafenarbeiter in Callao (Peru), welcher vor einer Woche begann, endete mit einem vollständigen Sieg der Arbeiter. Die Gesellschaft bewilligte den 8stündigen Arbeitstag und 10 Prozent Lohnhöhung.

Die Peninsular and Oriental Company erklärt in ihrem Bericht, dass der letzte Streik in London einen Verlust von 132 514 £ brachte, einschließlich 70 000 £ für entgangene Fracht.



**Berlin.** Am Mittwoch, den 22. Januar, fand die Monatsversammlung der Abteilung Süd-Ost statt. „Fichte und seine Zeit“, so lautete das Referat eines Kollegen. Seine einflussreichen treffenden Ausführungen über das Leben und Wirken Fichtes wurden durch reichen Beifall belohnt. In der Diskussion sprach ein Kollege im Sinne des Referenten. Dann gab Kollege D. einen Rückblick auf die Geschichte der Abteilung. 1908 waren 27 und am 1. Januar 1918 187 Mitglieder vorhanden. Es sind 237 Neuaufnahmen und 1,5 Aus- resp. Nebertritte zu verzeichnen gewesen. Im Jahre 1912 wurden 9 Abteilungen, 17 Funktionäre und 7 Abteilungsleiterstellungen abgehalten, sowie Partien unternommen und 5 größere Veranstaltungen getroffen. Es ist daraus zu erkennen, dass die Kollegen ihre Schuldigkeit getan haben. Nur weiter sol. In die Abteilungsleitungen wurden die Kollegen Hoechner als 1., R. Sauer als 2. Vorsitzender und W. Sauer als Schriftführer gewählt. Für die Generalversammlung von Groß-Berlin wurden als Delegierte die Kollegen Drabinski, C. Haefner, R. Sauer und M. Müller bestimmt.

Es wurde noch auf die Wandersparasse hingewiesen. Beiträge von 10 Pf. an, werden täglich während der Büroaufenthalte Alte Leipzigstr. 1, pt., Engelstr. 14/15, 2 Lt. und Michaelisplatz 2, vorn pt., sowie beim Kollegen Erich Hoechner, Liegnitzerstr. 5, St. 4 Fr., entgegen genommen. Nach einigen weiteren Mitteilungen und der Aufforderung, sich auch künftig zahlreich an den Versammlungen zu beteiligen, wurde die Versammlung geschlossen. Unentschuldigt fehlten 6 Funktionäre.

**Berlin.** Unsere Spielabende in der Abteilung Neukölln für die jugendlichen Kollegen der Abteilung Neukölln finden regelmäßig an jedem Mittwoch Spielabende statt. Der erste dieser Spielabende wurde anfangs Dezember abgehalten und durch einen Vortrag des Vorstehers des Arbeiterschaftsclubs, Kollegen K. Dötschläger, eingeleitet, welcher die Anwendung in die Bedeutung und die Geschichte des Schachspiels einführte. Redner führte unter anderem aus, dass das Schachspiel allgemein und mit Recht als das feinste, geistvollste und vollkommenste Spiel galt. Es sei eine hohe Geisteskultur voraus und setzte darum nur bei Kulturstövern zu finden. Eine gut gespielte Schachpartie sei ein tüchtiges Stük geistiger Arbeit und fördere die formale Geistesbildung (Beobachtungsgabe,

Scharfum, Kombinationstalent, Gedächtnis etc.) genau so gut, wie beispielsweise die Beschäftigung mit fremden Sprachen, Lettituren etc. Gleichzeitig über es einen veredelnden Einfluss aus, indem es von dem die Leidenschaften entfesselnden Kartenspiel ablenke, überhaupt die höheren geistigen Genüsse den großmenschlichen vorzuziehen lehre. Referent ging dann in großen Jüngern auf die Geschichte des Schachspiels, dessen Gründung den Anderen zugeschrieben werde, ein. In seinem Schluswort teilte er die interessante Tatsache mit, daß der Berliner Arbeiterschachklub ursprünglich aus einem Skatklub hervorgegangen sei. Es schloß mit der Aufrufung an die jugendlichen Kollegen, das „königliche Spiel“ zu pflegen. Der hohe geistige und ideelle Gewinn werde dann nicht ausbleiben.

Nach diesen, seitens der Anwesenden mit großem Interesse verfolgten Darlegungen, führte Kollege Krönke an der Hand zweier Musterpartien in das Wesen und die Gelehrte des Schachspiels ein. Die jugendlichen Kollegen folgten den theoretischen Ausführungen mit großer Aufmerksamkeit, indem sie das Gehörte gleichzeitig rege mit in die Praxis umsetzen halfen. An den folgenden Mittwoch Abenden spielte der Verteiler des Schachklubs im Anschluß an seine theoretisch-praktischen Ausführungen simultan, d. h. gegen alle Teilnehmer gleichzeitig, um ihnen möglichst schnell zur Herabbildung eigner Spielstärke zu verhelfen. Es hat sich dann auch bald unter den jugendlichen Kollegen ein steter Stamm herausgebildet, der ständig an dem Schachspielturnus teilnimmt, und es ist eine Freude zu beobachten, mit welchem Eifer sich die Kollegen dem interessanten Spiele hingeben. Auch anderweitige Gesellschaftsspiele sind bereit gestellt, die fleißig benutzt werden. Das Verhalten der Kollegen während des Spiels ist ein mustergültiges, was hier ausdrücklich anerkannt werden soll. Hinzuweisen möchten wir noch darauf, daß dem Inhaber des Losals für die Hingabe des Zimmers, sowie für die Heizung und Beleuchtung derselben eine kleine Entschädigung gezahlt wird. Diese Bereicherung ist getroffen worden, damit die Teilnehmer nicht gezwungen sind, etwas zu verzehren. Da auch die Teilnahme am Schachspielturnus etc. völlig unentgeltlich ist, haben die jugendlichen Kollegen an diesen Spielabenden mit keinerlei finanzieller Belastung zu rechnen. Alles in allem kann man sagen, daß sich diese Einrichtung gut bewährt, und sollen daher die Spielabende bis Ende April fortgesetzt werden.



### Kino und Schauspieler- Gehilfen

**Breslau.** Wenn auch der Besuch der Jahresterversammlung vom 6. Jan. ein äußerer war, mußten wir leider konstatieren, daß nach zahlreich erfolgter Einladungen an noch scheinende Berufskollegen nur eine kleine Anzahl derselben zugegreift waren.

Nach Bekanntgabe der eingegangenen Schriftstücke machte Kollege Senn die Mitteilung, daß der Vorsthende der bietigen Verwaltung, Kollege Riebel, in Waldenburg war, wo die Mehrheit der dortigen Kollegen unserem Verbande zugeführt wurde.

Kollege Senn erstattete hierauf den Jahresbericht. Im vergangenen Jahr wurden an Stellen angeboten und gemeldet 172, von denen 78 besetzt. Für Ausfälle gemeldet 19, befreit 17. Daraus geht klar und deutlich hervor, daß ein bedeutendes Überangebot an Stellen vorhanden war. Ferner wurden 22 Versammlungen mit 8 Vorträgen abgehalten. Der Bestand der Sektionskasse beträgt 74,92 M. Die Mitgliederzahl ist auf 86 gestiegen. Mit dem neuen Jahr ist als Vorausgabe eine höhere Beteuerung der Kinos geplant. Im Anschluß hieran entnahm sich eine lebhafte Debatte, in der die Kollegen ihrer Entrüstung in scharfen Worten Ausdruck gaben. Der Kassierer, Kollege Leichtentring, ermahnt die lärmenden Vertragsschäbler an ihre Pflicht. Es soll die Neuwahl der Sektionsleitung. Ein Kollege bemerkte, es müsse alles aufgehoben werden, daß in keinem Kino unorganisierte hineinkommen. Dies sei sein Herzewunsch. Zum freien Tage macht Koll. Gabelberg einen Vorschlag. Diese Frage wird vorläufig zurückgestellt, um erst das Ergebnis der Kinosfeststellung abzuwarten. Nach einigen Schlußausführungen etc. erreichte die Versammlung ihr Ende.

**Waldenburg.** Am Sonntag, den 19. Jan., fand die regelmäßige Versammlung der Kinoangestellten statt. Ein Kollege hielt einen Vortrag: „Die deutsche Gewerkschaftsbewegung und ihre Gegner“, der von den Anwesenden befällig angenommen wurde. Der Redner empfahl den Kollegen, um tätliche Gewerkschaftler zu werden, das Schulfstudium der Gewerkschaftsbewegung. Unter Berufliches wurde über verschiedene Missstände gesagt, besonders, daß es hielte Bergarbeiter gäbe, die die Arbeit im Kino als Nebenarbeit verrichten! Es wird beschlossen, dies durch Fragebogen einwandfrei festzustellen. Ebenso sollen noch Jugendliche unter 16 Jahre im Beruf zu finden sein, die als Vogndrücker in Frage kommen.



### Transportarbeiter

**Hamburg.** Versammlung der Branche Kohlenarbeiter und Rutschler am Sonntag, den 19. Januar. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde das Andenken der verstorbenen Kollegen Fr. Feith und Dr. Voss in üblicher Weise geehrt. Den Branchenbericht gab Sch. Ein Antrag betreffs Trennung der Kohlenplaziarbeiterkutter und der Bunkerleute wurde abgelehnt. Beantragt wurde, in Zukunft bei

Versammlungsanzeigen für die Mitgliederversammlung zu legen: „Kohlenarbeiter, Rutschler und Bunkerleute“. Dies wurde auch beschlossen. Als erster Branchenleiter wurde Sch., als zweiter H. als Schriftführer B. und als Beisitzer Sch. und N.; in die Führercommission wurde Joh. B. und L.; zur Kurkontrolle wurden L. St. und M. bestimmt. Die Bezirksobeleute werden in den getrennten Versammlungen gewählt. Gerügt wurde, daß die Kollegen der Firma Kohn ihren Tarif, betreffs Beförderung, dadurch umgehen, daß sie einverstanden sind, daß sie morgens an Bord bestellt werden. Eine Beschwerde, von zwei Kollegen erhoben, daß ihnen die Arbeitskarten vom Hafenbetriebsverein entzogen wurden, weil sie Mitglied der Ortskantone sind, wird von der Ortsverwaltung geregelt. Herauf Schluß der gut besuchten Versammlung.

**Iserlohn.** Wir schrieben in der Nr. 51 des Couriers, daß es in dem alten Fuhrmanns Verein in Iserlohn zu heftigen Auseinandersetzungen gekommen war, wegen des Arbeitswilligen Joseph Schäfer, Südbengraben 11 wohnhaft, heute kommt mit mitteilten, daß der Vorsthende Stephan die Sache fischer Hans geregt hat. Nämlich unsere Mitglieder, welche dem Fuhrmannsverein des Vermögens wegen noch angehören, es sollen noch 1400 M. vorhanden sein, erhielten folgendes Schreiben:

„Werter Kollege, auf unsere Aussprache in der letzten Mitgliederversammlung bei Bing, teilen wir mit, daß du aus dem Fuhrmanns- und Rutscherverein für Rheinland und Westfalen ausgeschlossen bist. Der Vorsthende, der Schriftührer.“ Namen haben die Herren nicht darunter geschrieben, jedenfalls haben sich die beiden ehrwürdigen Gefallenen vor sich selbst geschamt, wissend das sie sich durch dieses Schriftstück für immer brandmarken werden. Es ist aber so gefundenen wie wir es gesagt haben, der Fuhrmannsverein hat seinen Arbeitswilligen Schäfer behalten, und diejenigen Fuhrleute, welche für die so überaus notwendige Lohnverhältnisse gekämpft haben, ausgeschlossen. Damit hat der Vorstand oder vielmehr der Vorsthende bewiesen, daß er nur ein Schriftsteller und Knecht des Iserlohner Kapitalismus und Scharfmachertums ist. Jeden Vogel erkennt man an seinen Federn und Stephan Schmidt an seiner Handlungswise. Er mag es sich nur gesagt sein lassen, wie werden nicht er ruhen noch raffen bis der gelbe Fuhrmannsverein in Iserlohn verschwunden ist, mag es auch langsam gehen aber unser Ziel wird erreicht werden. Das gelbe Schmarotzertum hat noch nirgends Stand ge-

**In Glasgow** stellten 3000 Fuhrleute (carriers) die Arbeit ein. Sie fordern ein Verkürzung der Arbeitszeit und eine Lohnherhöhung. 20 Arbeitgeber mit 500 Beschäftigten bewilligten die Forderungen sofort.

### Gesetzliche und Mitglieder-Versammlungen.

**Aachen.** Am Sonntag, den 19. Januar fand eine sehr gut besuchte Generalversammlung statt. Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte der Vorsthende verstorbenen Mitgliedes Kaspar Strang und wurde dessen Andenken in der üblichen Weise geehrt. Der Geschäftsführer gab den Geschäfts- und Kassenbericht vom 4. Quartal, worauf Decharge erteilt wurde. In gedrängter Kürze wurde der Jahresbericht gegeben, der das enthielt, was im vergangenen Jahre zur Vorwärtsentwicklung der Organisation notwendig war. Eine kleine Anzahl Kollegen hat sich im Berichtsjahr in den Dienst der Organisation gestellt. Ein großer Teil Mitglieder hat noch nicht einschen gelernt, daß in einer gewerkschaftlichen Organisation jeder Einzelne seine Pflicht erfüllen muß. Dem inneren Aufbau wurde im vergangenen Jahr sehr viel Sorghalt gewidmet, und wurde hierfür besonders die ausführende Täglichkeit der Unterfasser berücksichtigt. An der nötigen Agitation hat es nicht gefehlt. Der gesättigte Verkehr war sehr rege. Die Mitgliederzahl ist im steigenden Steigen.

Bei der nun folgenden Neuwahl wurden nachstehende Kollegen in die Ortsverwaltung gewählt: C. Lacroix erster und Gerhard Fuhs zweiter Bevollmächtigter, Cornel. Lacroix erster, Jacob Hendriks zweiter Kassierer, Heinrich Franken und Jos. Danielsmann als Schriftführer. Als Revisoren S. Sperling, Pet. Franken und Pet. Petres. Als Kartellgelehrte A. Schröder und Joh. Kuhl. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten berichtete der Kollege Bartel über die kommende Landtagswahl seine Ausführungen fanden allseitigen Beifall. Möge jedes Mitglied mit Eifer und Liebe für die Ausbreitung der Organisation töta sein, und es sich zur Ehre antreihen, im ersten Quartal des neuen Jahres, ein neues Mitglied zuzuführen.

**Apenrade.** Am 11. Januar fand unsere Mitgliederversammlung statt. Nach dem Quartalsbericht sind 24,17 M. an die Hauptkasse abgeführt worden und als Kassenbestand 109,52 M. verblieben. Nach dem Jahresbericht wurden 145,65 M. Krankenunterstützung, 18 M. an Arbeitslose, 160 M. Verdienstbeihilfe und 12 M. Erstaufenthaltsförderung ausgezahlt. Der Mitgliederbestand betrug 90 gegenüber 27 bei Beginn des Jahres. Nachdem noch die Neuwahl der Ortsverwaltung erledigt worden war, erfolgte Schluß der Versammlung.

**Barby.** Am 17. Januar fand eine Betriebsversammlung statt, die sich mit der Entlassung von 7 Kollegen aus dem Hafenbetrieb beschäftigte. Der Gauleiter führte aus, daß er im Vorjahr mit der betr. Firma mündlich vereinbart hätte, daß bei knapp vierwöchiger Arbeit die alten Zeile „um 1/4“ bezahlt und befristigt werden sollten. Man beschloß, wegen dieser Sache zu verhandeln. Am 29. Januar fand dann nochmals eine Versammlung statt, in welcher der Bericht über die inzwischen geplanten Verhandlungen zwischen der Firma einerseits und dem Gauleiter und dem Arbeiterausschuß andererseits gegeben wurde. Sämtliche Arbeiter sollen wieder eingestellt werden; ob sie aber in ihre alte Kolonne wieder eintreten könnten, sollte in dem Ermeister der Firma liegen. Eine Diskussion über den Verlauf der Verhandlung fand nicht statt und schloß nunmehr der Vorsthende die Versammlung.

**Celle i. S.** In der General-Versammlung am 19. Januar 1913 gaben den Kassen- und Jahresbericht die Kollegen W. und B. Dem Kassierer wurde einstimmig Entlastung erteilt. Alsdann wurde zur Wahl der Ortsverwaltung geschritten. Unter Punkt Berichtes wurden verschiedene Missstände gerügt. Zum Schluß forderte Kollege B. die Anwesenden auf, auch ferner lebhaft für den Verband zu agitieren bis der letzte Mann der Organisation zugeführt sei.

**Gienach.** Am 11. Januar fand unsere Generalversammlung statt. Der Vorsthende B. verlas den Jahresbericht. Er erwähnte, daß in diesem Jahre zwei Bahnbewegungen stattgefunden haben und beide zu Gunsten der Kollegen beendet worden seien. Dann verlas der Kassierer die Abrechnung vom 4. Quartal. Wir hatten eine Einnahme von 1550,57 M. an die Hauptkasse gesandt; 770,57 M. örtliche Ausgaben: 288,90 M. blieb ein Kassenbestand von 490,10 M. Dem Kassierer wurde einstimmig die Entlastung erteilt. Hierauf gab Kollege B. den Kartellbericht. Dann wurde die Wahl der Ortsverwaltung vorgenommen. Nachdem noch einige interne Angelegenheiten erledigt waren, erfolgte nun Schluß der Versammlung.

**Climshorn.** Unsere Generalversammlung fand am 18. Januar statt. Kollege B. erstattete den Kartellbericht, der hiefällig aufgenommen wurde. Hierauf wurde zur Wahl der Ortsverwaltung geschritten. Nun mehr gab Kollege B. die Abrechnung vom 4. Quartal. Danach war am Schluß des Jahres ein Kassenbestand von 357,74 M. vorhanden. An die Hauptkasse sind 608,29 M. in bar und Belegen abgeführt worden. Der Mitgliederbestand betrug 136. Kollege A. sprach dann noch über die Lage der Autrich in den Fuhrbetrieben. Im Anschlag hieran wurde eine Agitationsskommission, bestehend aus drei Kollegen, gewählt. Nach Erledigung weiterer interner Angelegenheiten erfolgte dann Schluß der Versammlung.

**Erlangen.** Am 8. Januar fand unsere Jahreshauptversammlung statt. Den Geschäftsbericht gab der Bevollmächtigte. Aus diesem ist zu entnehmen, daß die Verwaltung auch in diesem Jahre bemüht war, die



**Memel.** Am Freitag, den 21. Januar fand unsere gut besuchte Generalversammlung statt. Aus dem Geschäftsbericht war zu entnehmen, daß im vergangenen Jahr sehr viel Mühe und Arbeit für die Organisation aufgewendet wurde. Zum ersten Mal haben die Arbeiter in den Schneidemühlchen unter einem Tarifvertrag gearbeitet, und aus diesen Gründen seien oft Differenzen ausgebrochen und die Organisation mußte wiederholt eingreifen, um die Dirige zu klären. An Lohnbewegungen sind 3 zu verzeichnen gewesen; hierbei kamen 11 Betriebe in Frage mit 273 beschäftigten Arbeitern. Bei der Bewegung unter den Schiffsarbeitern ist ein großer Fortschritt zu verzeichnen, indem es möglich gewesen ist, die althergebrachte Frauenarbeit bei Entlohnung der Schiffe mit Schweißsternen, Erz usw. abzuschaffen. Alle Lohnbewegungen haben den Kollegen wesentliche Verbesserungen herbeigeführt und haben auch mit voller Zustimmung der Kollegen geendet. — Eingänge waren zu verzeichnen: Briefe 291, Drucksachen 117, Paletten 531; Ausgänge: Briefe 316, Drucksachen 204, Geldsendungen 4. Es fanden 67 Versammlungen und 94 Sitzungen und Besprechungen statt; Schriftsätze sind 256 angefertigt worden. — Dann gab der Kassierer den Kassenbericht. Der Kassenbericht vom 4. Quartal ergibt: Einnahme 8015,— M., Ausgabe 4906,22 M., es bleibt ein Kassenbestand von 1248,23 M. An die Hauptkasse wurden in bar 2690,22 M. abgeführt. An Arbeitslöhne wurden im 4. Quartal 604,— M., an Renten 1377,— M. gezahlt, außerdem wurde von der Hauptverwaltung 235,— M. und von der Ortsverwaltung 91,— M. Beerdigungshilfe gezahlt. Die Mitgliederzahl stieg von 1198 im 3. Quartal auf 1256 im 4. Quartal. In Wirklichkeit wurde die Mitgliederzahl mit 1562 zu berechnen sein. Weil aber die Seeleute wegen Mangel an Kräften am Ozean nicht mehr mit Material versieben werden konnten, sind diese mit ihren Beiträgen sehr im Rückstand geblieben. Eingebrachten sind im 4. Quartal 66 Mitglieder. — In die Verwaltung wurden gewählt: Als Bevollmächtigte Panars und Lange als Kassierer Bugnowitz; bis zur Amtstellung des Kassierers führt die Stellvertretende der erste Bevollmächtigte. Als Schriftführer wurde Rauch gewählt. Als Revisoren wurden Geßetz, Jähnlein und Massalsky gewählt. Ferner wurden in die Verwaltung Spragels, Maurits, Antelmann, Gedawig, Klinger, Schmidt, Peppiris und Lautin gewählt. — Dann forderte der Geschäftsführer auf zu reger Mitarbeit für die Organisation, weil noch viele Kollegen vorhanden sind, die für die Organisation gewonnen werden müssen. Wenn auch im vergangenen Jahr die Organisation auf einen Fortschritt zurückblicken könnte, so soll das aber nicht die zwingende Veranlassung dazu geben, uns auszuruhen. In der Arbeiterbewegung gebe es kein Ruh und Raten. Auch in den entferntesten Orten müssen die Hände sich regen, bis die noch feindlich uns gegenüberstehenden Massen unter der Fahne der klassenbewußten Arbeiterschaft sich versammeln. Ferner ermahnte Redner die Anwesenden, daß sie nicht die Partei und den Konsumverein verlassen sollen. Es wäre ein Standart zu nennen, daß von 2500 organisierten Arbeitern nur 300 dem Konsumverein angehörten. Redner forderte alle Anwesenden auf, dem Konsumverein beizutreten. Ferner forderte er die Anwesenden auf, alle Nörgeleien beiseite zu lassen und einmütig für die Verbesserung ihrer Lebenslage einzutreten und für den weiteren Ausschluß der Organisation Sorge zu tragen, daß am Schlüsse des Jahres 1913 die Zahl der Mitglieder sich verdoppelt. Dann wurde die Versammlung geschlossen.

**Nürnberg-Fürth.** Am 15. Januar stand die Abrechnung vom 4. Quartal ergab eine Einnahme inl. Kassenbestand von 2105,76 M. Demgegenüber steht eine Ausgabe von 1597,72 M., somit bleibt ein Kassenbestand von 508,04 M. Die gesamte Jahresabrechnung betrug 5649,08 M., die gesamte Ausgabe 5141,04 M. An Reiseunterstützung wurden 129 M., an Arbeitslosenunterstützung 186,20 M., an Krankenunterstützung 936,05 M. und an Streik- und Gewageregionenunterstützung 441,55 M. verausgabt. Die Hauptkasse erhielt in bar 2352,32 M. Zu weiteren gibt der Vorstand bekannt, daß noch immer einige Kollegen mit ihren Beiträgen im Rückstand sind. Den Jahresbericht gab der Bevollmächtigte. Dieser führte aus, daß 139 Eingänge und 64 Ausgänge zu verzeichnen waren. Versammlungen wurden 14 abgehalten, davon 12 ordentliche und 2 außerordentliche. Sitzungen wurden 27 abgehalten, davon 12 ordentliche und 15 außerordentliche. Der Mitgliederstand ist 194. Dann erfolgten die Wahlen. Der gesamte Vorstand sowie die Revisoren und die Boten wurden einstimmig wiedergewählt. Dann gab der Kassierer bekannt, daß er alle Vierjahrszeit die Verbandsbücher einfordern werde, um dadurch die sämigen Kollegen etwas mehr an ihre Pflicht zu erinnern. Außerdem wurden noch einige interne Angelegenheiten erledigt. Am Schlüsse der gut besuchten Versammlung forderte der Vorstand die Kollegen auf, recht eifrig für den Verband zu agieren und recht fleißig die Versammlungen zu besuchen.

**Nordhausen.** Am Sonnabend, den 18. d. M., tagte unsere Generalversammlung. Der Geistliche Eßweh hielt einen Vortrag über: "Die proletarische Jugend und ihre Erziehung." Der Redner verstand es, die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken und wies in kurzen Zügen nach, wie notwendig die Erziehung der Jugend im proletarischen Sinne ist. Er kennzeichnete das Gebaren der bürgerlichen Jugend erzieher und forderte zur fleißigen Mitarbeit in der Erziehungsarbeit der proletarischen Jugend auf. Reicher Beifall lohnte seine Ausführungen. Anschließend erstattete Kollege Schönleiter den Kassenbericht vom 4. Quartal 1912, welcher in Ausgabe und Einnahme mit 1609,65 Mark bilanziert, mit einem Kassenbestand von 481,83 Mark. Hierauf wurde auf Antrag der Revisoren dem

Kassierer Decharge erteilt. Kollege Reichardt erstattet hierauf den Bericht der letzten Kartellsitzung. Der Bericht stand ohne Debatte Annahme. Bei der nun erfolgten Wahl der Ortsverwaltung wurden gewählt die Kollegen A. Niesel als 1. Bevollmächtigter, Willy Schönleiter als 2. Bevollm. Aug. Schönleiter, Kasparer, Willy, Kohlmann als Schriftführer. Zu Beisitzern Schwabe, Beder und Herbst. Zu Revisoren Querfurt, Steinbach, Fr. Bönenberg. Kartellsdelegierte Reinhardt, Baumeyer und Querfurt. Es erging noch die Mahnung an die Kollegen, auf der Hut zu sein, der nationale Arbeiterverein auf der Bildfläche erscheine, ebenso wurde auch auf die Agenten der Presse: "Gewerbezeitung" hingewiesen, welche eifrig bemüht sind Mitglieder zu jagen. Nach Erledigung interner Fragen Schluss der Versammlung.

**Nürnberg-Fürth.** Die am 15. Januar stattgefundenen Jahres-Generalversammlung war gut besucht. Vor Eintritt in die eigentliche Tagesordnung ehrten die Versammlungen durch Erheben von den Sigen die im vergangenen Jahre verstorbenen insges. 34 Kollegen. Zum Tätigkeitsbericht der Verwaltung bemerkte zunächst der Vorsitzende Kollege Schäfer, daß die verflossene Geschäftsjahrperiode reichhaltige Arbeit in bezug auf Agitation und Lohnbewegungen brachte, die die Arbeitskraft der täglichen Kollegen ansatz anspannte. An Versammlungen wurden insgesamt 332 abgehalten; davon in 1. Quartal 68, 2. Quartal 82, 3. Quartal 121 und in 4. Quartal 81. Sitzungen und Besprechungen fanden in der Berichtszeit 393 statt. Im Anschluß daran wünschte Kollege Schäfer, daß im Interesse der noch besseren Fortentwicklung und Festigung der Zahlstelle persönliche Streitereien vermieden werden möchten. Der Besuch der Versammlungen und Besprechungen war im allgemeinen nicht mehr mit Material versehen werden konnten, sind diese mit ihren Beiträgen sehr im Rückstand geblieben. Eingebrachten sind im 4. Quartal 66 Mitglieder. — In die Verwaltung wurden gewählt: Als Bevollmächtigte Panars und Lange als Kassierer Bugnowitz; bis zur Amtstellung des Kassierers führt die Stellvertretende der ersten Bevollmächtigte. Als Schriftführer wurde Rauch gewählt. Als Revisoren wurden Geßetz, Jähnlein und Massalsky gewählt. Ferner wurden in die Verwaltung Spragels, Maurits, Antelmann, Gedawig, Klinger, Schmidt, Peppiris und Lautin gewählt. — Dann forderte der Geschäftsführer auf zu reger Mitarbeit für die Organisation, weil noch viele Kollegen vorhanden sind, die für die Organisation gewonnen werden müssen. Wenn auch im vergangenen Jahr die Organisation auf einen Fortschritt zurückblicken könnte, so soll das aber nicht die zwingende Veranlassung dazu geben, uns auszuruhen. In der Arbeiterbewegung gebe es kein Ruh und Raten. Auch in den entferntesten Orten müssen die Hände sich regen, bis die noch feindlich uns gegenüberstehenden Massen unter der Fahne der klassenbewußten Arbeiterschaft sich versammeln. Ferner ermahnte Redner die Anwesenden, daß sie nicht die Partei und den Konsumverein verlassen sollen. Es wäre ein Standart zu nennen, daß von 2500 organisierten Arbeitern nur 300 dem Konsumverein angehörten. Redner forderte alle Anwesenden auf, dem Konsumverein beizutreten. Ferner forderte er die Anwesenden auf, alle Nörgeleien beiseite zu lassen und einmütig für die Verbesserung ihrer Lebenslage einzutreten und für den weiteren Ausschluß der Organisation Sorge zu tragen, daß am Schlüsse des Jahres 1913 die Zahl der Mitglieder sich verdoppelt. Dann wurde die Versammlung geschlossen.

## Raffe dich auf!

Ob du im Feld beim Sonnenbrand  
Reuchend beaufst das Ackerland,  
Ob du beim Stönnen der Dampfmaschinen  
Raderst dich ab mit hungrigen Mienen,  
Ob du des Geistes lodernde Kraft,  
Ob du den Genius, der in dir schafft,  
Bändigen mußt und stellst beschwören,  
Nur um dein Weib und dein Kind zu nähren!  
Ob du des Südländs Boden entsprossen,  
Ob dich des Nordlands Ströme umfloßen,  
Ob deine Wieg' in der Puhla gestanden,  
Ob, wo des Bergstroms Wellen brandest,  
Ob dir die Liebe die Wangen gelüft,  
Ob die Entbehrung die Jugend „versüßt“ —  
Raffe dich auf! Erkennt deine Macht!  
Schau die Welt in herlicher Pracht:  
Alles kannst du dein eigen nennen!  
Wirst du endlich als Recht erkennen:  
Doch wer radert das ganze Jahr,  
Wer seines Zeichens ein Proletar,  
Niederreize die hemmenden Schranken!  
Bahne den Weg dem einen Gedanken:  
Brüder seien alle die,  
Die da hungern bei schwerer Mühl!

gleich zu nennen. Die Bureauästhetik erfuhr eine fortgeschreite Steigerung und zwar betrug der gesamte Einkauf: Briefe und Karten 692, Drucksachen 127, Paletten 1565; Auslauf: Briefe und Karten 1338, Drucksachen 133, Paletten 13, Telefon 17, Schriftstücke 36. An den Lohnbewegungen waren insbesondere die Handelsarbeiter, Kästner und Chalkseure in diversen Betrieben beteiligt und wurde für 740 Personen eine Lohnzulage von 1752,90 M. pro Woche erreicht, neben einer Arbeitszeitverkürzung für 592 Personen von wöchentlich 80,10 Stunden auf 78,00 Stunden. Außerdem wurde zumeist nach Bezahlung der Überstunden Gehörung von Urlaub erzielt; Erfolge, mit der Sicherheit unsere Organisation leben lassen kann. Die unermüdliche Agitationsarbeit führte auch zu einer hohen Steigerung der Mitgliederzahl. Am Schlüsse des 4. Quartals 1911 zahlten wir insgesamt 2963 Mitglieder, 1. Quart. 1912 3105 Mitglieder, 2. Quart. 1912 3302 Mitglieder, 3. Quart. 1912 3340 Mitglieder, 4. Quart. 1912 3624 Mitglieder, darunter 165 weibliche. Der Zugang betrug 1217, der Abgang 561, somit eine reine Steigerung von 656 Mitgliedern. Am Schlüsse seines Berichtes erfuhrte Kollege Schäfer um fleißige Mitarbeit, da von Jahr zu Jahr doch größere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Schlagfertigkeit der Organisation gestellt werden. Dem Stabenbericht des Kassierers, Kollegen Oehler, war eine erfreuliche Vorwärtsentwicklung der Kassenberhaltsfälle zu entnehmen. Im 4. Quartal waren bei 46 385,13 M. Einnahmen, 25 910,71 M. Ausgaben, 20,474,42 M. Kassenbestand zu verzeichnen. Die Hauptkasse erhielt 17 178,68 M., davon in bar direkt 5860,68 M. Bei der Jahresabrechnung stehen 98 621,89 M. Einnahmen 94 119,29 M. Ausgaben gegenüber, sodass ein Überüberschuss von 4502,60 Mark erzielt wurde. Kassenbestand am 31. 12. 1911 15 971,82 M., am 31. 12. 1912 20 474,42 M. Der Markenwert wurde um rund 30 000 auf 163 544 gesteigert. Fondsbauarbeiten wurden für 1462,25 M. verkaufen. An Krankenunterstützung wurden 19 098,80 Mark ausgezahlt, Arbeitslosenunterstützung 6 040,15

Mark, Extraunterstützung 1343,10 M. Rechenschaft wurde an 60 Mitgliedern bei 72 Fällen gewährt; bei 26 Fällen erfolgte Freispruch, 43 Fälle Geldstrafen und 3 Fälle Freiheitsstrafen. Die entfallenden Kosten des Rechenschaftsberichtes betragen für die Hauptstelle 1746,43 M. Außerdem gewährte die Ortskasse bei 12 weiteren Fällen 111,50 M. Rechenschaft. Die Diskussion über beide Berichte war kurz und gelangte hierauf der Antrag der Revisoren auf Dechargeerteilung für den Kassierer zur einstimmigen Annahme. Nach der Wahl der Ortsverwaltungs- und Bauvorstandsmitglieder erfolgte nach einer zur Mitarbeit ansteuernden Schluszanfrage des Vorsitzenden Schluss der gut verlaufenen Versammlung.

**Nisa.** Am 19. Januar tagte unsere Generalversammlung, welche von 126 Kollegen besucht war. Eingangs derselben erstattete Kollege Jurmann den Jahresbericht. Dieser ist zu entnehmen, daß auch im vergangenen Jahre gute Erfolge erzielt wurden. Durch den Neuaufschluß des Tarifes mit der Firma Th. Schäfer haben die dort beschäftigten Kollegen eine Lohn erhöhung von 10 p.c. erreicht. Weiter gelang es der Organisation, bei der Speditionsfirma Aug. Schneider den vor zwei Jahren durch einen verlorenen Streit aufgehobenen Tarif durch einen neuen zu erneut, welcher für die Kollegen erhebliche Vorteile brachte. Die Mitgliederzahl betrug am Schlüsse des vorigen Jahres 638. Neu eingetreten 85. Aus anderen Verbänden 43. Aus anderen Zählstellen 27, macht zusammen 793. Abgerückt 9, geforben 7, ausgeschieden 11, zu anderen Verbänden übergetreten 24, bleibt ein Bestand von 722 Mitgliedern, das ist eine Zunahme von 104 im vergangenen Jahre. Versammlungen fanden 10 statt, welche durchschnittlich von 78 Kollegen besucht waren. Die Verwaltung tagte in 9 Sitzungen. Vorträge wurden 3 abgehalten, welche sich auf Arbeiterversicherung, Jugend und Tarifverträge erstreckten. 23 Betriebsbesprechungen der einzelnen Betriebe fanden statt. Erledigt wurden 83 schriftliche Eingänge, abgesandt 64. Patente gingen 294. An Erwerbslosenunterstützung wurden 4164,53 M. und an Sterbegeld 440 M. ausbezahlt. Der Bericht wurde mit Beifall aufgenommen. Hieraus erstattete Kollege Lohmann den Kassenbericht vom 4. Quartal. Die Einnahme betrug 5333,20 M., die Ausgabe 3640,71 M. Rest ein Kassenbestand am 31. Dezember von 1692,49 M. Dem Kassierer wurde einstimmig Entlastung erteilt. Der Kollege Schurig berichtete über die Verhandlungen der letzten Kartellsitzung. Die Wahl der Verwaltung ergab folgendes Resultat: Bevollmächtigte Kohlsdorf und Jurmann; Kassierer Lohmann; Schriftführer Siegler und Thielemann und als Beisitzer Klose und Endler. Zu Revisoren P. Eichler, M. Mehlhorn, Fischer und Quasdorf. Als Delegierte im Kartell: Babel, J. Schneider, Jurmann, Lohmann, Schaaf, H. Eichler, Mehlhorn und Kohlsdorf, und zu Erstaußen die Kollegen E. Pleß, Klose und Schuh. Dann kamen noch drei Anträge zur Beratung. Den weiblichen Mitgliedern ist alle 14 Tage die "Gleichheit" an Stelle des "Couriers" zugestellt, für Jugendliche die Arbeiter-Jugend. Weiter wird beantragt, bei jeder Generalversammlung die Mitgliedsbücher vorzuzeigen, um somit die Präsenzliste aufstellen zu können und auch gleichzeitig die Mitgliedschaft von jedem Anwesenden festzustellen. Dieser Antrag wurde gegen einige Stimmen angenommen. Der letzte Antrag lautet: Die Jahre wie auch Bierlehrsabschreibungen sind den Mitgliedern auf dem Wege der Verdienstfertigung zugängig zu machen. Das wurde der Verwaltung übergeben. Dann wurden noch verschiedene interne Angelegenheiten erledigt.

Mit einem Appell an die Kollegen, rastlos weiterzuarbeiten an dem Werke und sich auch auf politischen Gebiete rege zu beteiligen, wurde die gut verlaufene Versammlung geschlossen.

**Sagan.** Sonntag, den 19. Januar, stand unsere diesjährige Generalversammlung statt. Eine Kollegin aus Breslau sprach über "Das Jahr 1912 — ein Rummelpunkt". Die Abrechnung vom 4. Quartal ergab einzigstlich 80,13 M. Kassenbestand eine Einnahme von 434,03 M., der eine Ausgabe von 358,69 M. gegenübersteht, mithin Bestand am Schlüsse des vierten Quartals 75,34 M. Die Abrechnung wurde von den Revisoren für richtig befunden. Aus dem Jahresbericht ist zu entnehmen: der Mitgliederbestand liegt von 24 männlichen, ein weibliches auf 61 männliche und 2 weibliche, im ganzen 63 Mitglieder. Wochenbeiträge wurden 2421 geleistet. Die Einnahmen betrugen 1126,90 M. Die Ausgaben 1082,10 M., verbleibt ein Bestand von 75,34 M. Es wurden im Laufe des Jahres 4 öffentliche und 11 Mitgliederversammlungen, 9 Betriebsbesprechungen und 19 weitere Sitzungen abgehalten, im ganzen also 43. Eingegangen sind 81 Briefe und Karten, 27 Drucksachen, 58 Paletten, eine Depeche, im ganzen 167. Ausgängen sind 126 Briefe und Karten, 12 Drucksachen, 4 Geldeingaben, eine Depeche zu verzeichnen. Der Bevollmächtigte ermahnte die Kollegen, der Krankheit und Arbeitslosigkeit sich sofort bei ihm zu melden, desgleichen jeden Wohnungswchsel anzumelden. Bei der daraus folgenden Neubildung der örtlichen Leitung wurde als Bevollmächtigter J. J. Menzel, als Kassierer G. Lehmann, Barden, 4, 1 gewählt, als Beisitzer bestimmte die Versammlung die Kollegen Schillert, Müller, Raths, Apelt und Richsteig, als Revisoren Goldner, Wolf und Lehmann. Dann gab der Bevollmächtigte den Werdegang eines Strafmandats, das ein Kollege erhalten hatte, zum Besten. In der Klagesache gegen die Herr Amtsamtsschafft gegen das freipredigende Urteil vom 26. Oktober Berufung eingereicht und ist Termin auf den 12. Februar vor der hiesigen Strafammer angelegt. Das Resultat wird aber nach Lage der

