

lichen Bildung, zur geistigen Entwicklung, zur Pflege des Familienlebens, zur Pflege des geselligen Verkehrs und zur Pflege ihres Körpers. Die Arbeitergruppen, die es Gewerbe haben, deshalb keinen Anteil an den geistigen Ertragsleistungen unserer Zeit; in ihr Leben bringt weder Freude, noch Wärme, noch Sonnenschein. Und wenn man sogar dazu übergeht, für Kinder von 16 Jahren eine 15stündige Beschäftigung pro Tag zuzulassen, dann fehlt mir der parlamentarische Ausdruck, um derartige Vorschriften richtig zu kennzeichnen. Kein denkbarer Mensch wird befreiten können, daß jugendliche Arbeiter am Alter von 16 bis 17 Jahren bei einer solchen Arbeitszeit in ein paar Jahren körperlich und geistig zu Grunde gehen, frühzeitig zum geistigen und körperlichen Krüppel gemacht werden. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.)

Meine politischen Freunde und ich stehen daher auf dem Standpunkt, daß eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit im Fuhrwerksgewerbe unbedingt nötig ist. Wenn nun am Ausblick eine gesetzliche Regelung dieser Materie nicht zu erreichen ist, so halten wir es selbstverständlich auch für wünschenswert, daß für die Uebergangszeit von den Landeszentralbehörden auf Grund des § 120f der Gewerbeordnung Vorschriften über Beginn, Ende und Dauer der Arbeitszeit erlassen werden. Aber die Vorschläge des Beirats für Arbeiterfallfall müssen dann allerdings erweitert werden, vor allen Dingen insofern, daß nicht eine neunstündige Ruhezeit, sondern eine Mindestruhezeit von 10 Stunden, wie sie das Reichsgesetzbestimmungen vorgelagt, vorgeschrieben wird. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Die Herren Regierungsvertreter werden doch wohl nicht kommen und sagen, daß das auch eine unerfüllbare Forderung sei. Wenn die oberste Reichsgesetzbestimmungsbehörde in ihrem Gutachten zu dem Schluß kommt, daß in diesem Gewerbe eine Mindestruhezeit von zehn Stunden vorgeschrieben werden muß, wenn diese Arbeiter nicht geistig und körperlich zu Grunde gehen sollen, dann können wir berechtigterweise verlangen, daß die Regierung dieses Gutachten beachtet und die 10stündige Ruhezeit vorschreibt.

Ausnahmen von dieser Ruhezeit dürfen dann auch nur in den dringendsten Fällen zulässig sein, und zwar nicht für die einzelne Person, sondern nur für den Betrieb; denn sobald sie für die einzelne Person zulässig sind, würde es nie möglich sein, zu kontrollieren, ob die gesetzlichen Vorschriften in diesen Betrieben wirklich imgehalten werden.

Ferner verlangen wir die Freigabe jedes dritten Sonn- und Feiertags für alle im Fuhrwerksgewerbe beschäftigten Personen. Die Vorschriften des Beirats sehen aber nur vier freie Sonntage im Vierteljahr vor. Bei den mündlichen Vernehmungen der Auskunftspersonen aus dem Fuhrwerksgewerbe vor dem Beirat für Arbeiterfallfall antwortete ein Fuhrherr aus Elberfeld auf die Frage des Herrn Vorsitzenden, ob es ginge, daß jeder Arbeiter an zwei Sonntagen frei bekommen könne; das können wir durchführen, aber wir wollen es nicht. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Meine Herren, wenn das selbst von dieser Seite zugegeben wird, so kann man unsere Forderung, daß jeder dritte Sonntag freigegeben werden soll, nicht als übertrieben bezeichnen.

Ferner verlangen wir die Herabsetzung der Arbeitszeit an Sonn- und Feiertagen von drei auf zwei Stunden für die im Lastfuhrwerksgewerbe und im Warentransport beschäftigten Personen.

Dann wünschen wir die Festlegung einer achtstündigen Arbeitszeit für alle unter 18 Jahren beschäftigten Personen. Wer die Arbeit im Fuhrwerksgewerbe kennt, wer da weiß, wie schwer die Arbeit ist, wird zugeben, daß für junge Leute im Alter von 16 bis 18 Jahren eine Arbeitszeit von 15 Stunden nicht vorgeschrieben werden kann, wenn man nicht diese Leute in kurzer Zeit körperlich und geistig zu Grunde richten will.

Diese Vorschriften dürfen dann aber auch nicht, wie es das Ministerium in Sachen beabsichtigt, nur für die Betriebe in Großstädten erlassen werden. Es ist bei den Erhebungen festgestellt worden, daß in den kleineren Orten, den mittleren und kleineren Städten, bedeutend größere Mängel bestehen als in den Betrieben der Großstädte. Der Grund dafür liegt darin, daß es in den Betrieben der Großstädte der Organisation der Arbeiter zum Teil schon gelungen ist, die übermäßig lange Arbeitszeit herabzusetzen, während in den kleinen Städten und auf dem Lande die Organisation einen solchen Einfluß noch nicht haben. Dort bestehen auch heute noch Arbeitsbedingungen wie vor 50 und 100 Jahren.

Daß die Arbeitszeit in diesem Gewerbe in der Weise, wie wir es vorschlagen haben, festgelegt werden kann, beweisen die vielen Tarifverträge, die vom Deutschen Transportarbeiterverband mit Unternehmerorganisationen und mit einem Teil Einzelunternehmer in den letzten Jahren abgeschlossen worden sind. In diesen Verträgen sind bedeutend kürzere Arbeitszeiten tariflich festgelegt, als die unsere Vorschläge vorsehen. Wenn die Regierung darauf warren will, bis daß die Unternehmer dieses Gewerbes solchen Vorschriften, wie sie sie erlassen will, zustimmen, dann kann die Regierung allerdings bis auf den Sanft Nimmerleinstag warten.

Auf dem zweiten Verbandstage deutscher Fahr- und Fuhrkassen, der in diesem Sommer in Stuttgart stattgefunden hat, haben sich die Schaffmacher dieses Gewerbes gegen die Einrichtung von Fahr- und Fuhrkassen ausgesprochen. Die Herren erklärten dort, daß die bessere berufliche Ausbildung der Fuhrleute nur dazu führe, daß diese kürzere Arbeitszeit und höhere Löhne fordern. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Also auch hier die Ansicht: je dummer der Arbeiter, um so williger und billiger ist er. Gegenüber einem Arbeitgeberum, das sozial so rückständig ist wie das des Transportgewerbes, sollte die Regierung mit Vorschriften zum Schutze für Leben und Gesundheit der Arbeiter nicht zaudern. Tut die Regierung das

aber — und 5 Jahre sind bereits ins Land gegangen, nachdem diese Erhebungen abgeschlossen sind, — dann macht sie sich zum Mitschuldigen daran, daß in diesem Gewerbe die Gesundheit und das Leben der Arbeiter frühzeitig ruiniert wird. (Sehr wahr! bei den Sozialdemokraten.)

Ebenso schroff und ablehnend, wie die Unternehmer des Transportgewerbes der gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit gegenüberstehen, stehen auch die Unternehmer der Binnenschifffahrt der gesetzlichen Regelung der Sonntags- und Nachtruhe gegenüber. Der Reichstag hat sich vor einigen Wochen ja mit einer Petition der Unternehmer der Binnenschifffahrt zu beschäftigen gehabt, deren Zweck war, eine reichsgesetzliche Regelung der Nacht- und Sonntagsruhe zu hintertreiben. Der Reichstag ging über diese Petition zur Tagesordnung über. Das war die einzige richtige Antwort, die der Reichstag diesem sozial so rückständigen Unternehmen geben konnte. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Durch diese Abstimmung hat der Reichstag aber auch bedeutet, daß er die Bedenken, die verschiedentlich von den Herren Regierungsvertretern gegen eine reichsgesetzliche Regelung dieser Materie vorgebracht worden sind, nicht teilt. Der Reichstag hat vielmehr durch seine Abstimmung die Forderung der Binnenschifffahrt und Flößer auf eine reichsgesetzliche Regelung der Nacht- und Sonntagsruhe nachdrücklich unterstützt.

Aus der Elegie auf einem Feste zu Warschau.

Von J. G. Seume.

Wenn Banditen nur mit Dolchen mordern,
bleicht man ihren Schädel auf dem Holz;
aber wenn der Helden Stolz in Horden
Länder wüthet, sind die Helden stolz.

Wenn der Mann dem Manne, der ihm glaubet,
seinen Sidel stiehlt, ist's Betrug;
aber Herrschucht, die Provinzen raubet,
nennt der Staatskunst hohe Schule klug.

Durch der Politiken schiefe Brille
ist Moralität ein Possenspiel
und Gerechtigkeit nur eine Grille,
die in Philosophenschädel fiel.

Arme Brüder, hat euch Gott zu Ketten,
zu des Unsinns Eisenjoch gemacht?
Und vermag kein Rächer euch zu retten,
aus der Vorurteile langer Nacht?

Gleich Insekten kriecht ihr als Knechte
unter Frongebot und Knutenhieb;
und ihr wüthet am eigenen Geschlechte,
wo euch die Vernunft den Freibrief schrieb.

Allerdings ist nach den Erklärungen des Herrn Staatssekretärs in der Sitzung vom 15. Januar vor der Hand wohl kaum damit zu rechnen, daß die Regierung ihren Widerstand gegen eine reichsgesetzliche Regelung der Nacht- und Sonntagsruhe im Binnenschifffahrtsgewerbe aufgeben wird. Das, meine Herren, ist sehr bedauerlich. Diese ablehnende Haltung der Reichsregierung wird dazu führen, daß die Binnenschifffahrt und Flößer in Zukunft noch mehr als bisher durch den wirtschaftlichen Kampf das zu erreichen versuchen werden, was ihnen die Gesetzgebung bisher beärglich verweigert hat. Die Frage der Sonntags- und Nachtruhe ist für die Binnenschifffahrt und Flößer eine Lebensfrage, und einmal aufgestellt, wird sie nicht eher wieder zur Ruhe kommen, bis sie in einem den Arbeitern günstigen Sinne geregelt ist. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.)

Nach den Erklärungen des Herrn Staatssekretärs beabsichtigt ja nun die Regierung, für den Rheinstrom auf Grund des § 120f der Gewerbeordnung Vorschriften über die Nacht- und Sonntagsruhe zu erlassen. Am 21. November hat in Koblenz eine Konferenz von Vertretern der Regierung, der Reedereien und den Binnenschifffahrern stattgefunden. Auf dieser Konferenz hat die Regierung die Einführung der siebenstündigen Nachtruhe in Vorschlag gebracht. Bezüglich der Sonntagsruhe schlägt die Regierung vor, daß der erste Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfesttag, der Karfreitag und monatlich ein Sonntag als Ruhetage gelten sollen. Zu diesen Vorschlägen der Regierung nahm am 15. Dezember in Köln eine Konferenz der Binnenschifffahrt des Rheins Stellung. Die Konferenz hat einstimmig die Vorschläge der Regierung als unzureichend abgelehnt. Die Entschließung der Konferenz in dieser Frage, die ich mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten hier verlesen werde, hat folgenden Inhalt:

Die Konferenz erklärt diese Vorschläge in keiner Hinsicht für ausreichend und erhebt in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Reichskonferenz der Binnenschifffahrt und Flößer vom 10. November in Hamburg folgende Forderung:

1. Einführung einer gemeinsamen, ununterbrochenen Mindestruhe von 8 Stunden für alle in der Binnenschifffahrt und Flößer beschäftigten Personen;

2. daß die Nachtruhe in die Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens zu verlegen ist;
3. in Häfen und Umschlagplätzen eine Nachtruhe von mindestens 10 Stunden;
4. für die Schleppl- und Güterschifffahrt eine völlige Sonntagsruhe;
5. für die Personenschifffahrt mindestens einen Ruhetag in der Woche.

Die Konferenz fordert nach wie vor die reichsgesetzliche Regelung dieser Materien und erkennt an, daß bei ihrer Durchführung in bestimmten Fällen auf die Schiffsarztverhältnisse hinreichend Rücksicht genommen werden muß.

Soweit die Beschlüsse der Konferenz der Binnenschifffahrt. Kein Mensch wird befreiten, daß diese Forderungen beschieden sind; und die Regierung kann sie nicht mit den Worten, es seien unerfüllbare Forderungen, ablehnen. Denn diese Forderungen sind nicht unerfüllbar, sondern sie sind auf dem Rhein zum Teil schon durchgeführt. Sie sind dort mit Hilfe der Organisation durchgeführt in 47 Verträgen für 3900 Angestellte. Wenn also durch Tarifverträge für einen Teil der rheinischen Binnenschifffahrt und Flößer eine gemeinsame achtstündige Nachtruhe festgelegt ist, dann wird es auch möglich sein, solche Vorschriften auf Grund des § 120f der Gewerbeordnung für das ganze Rheinstromgebiet zu erlassen. Es ist überhaupt bedauerlich, daß die Regierung sich immer bei ihren Vorschlägen die Arbeitsbedingungen in den rückständigen Betrieben zum Muster nimmt, anstatt die in den fortgeschrittenen Betrieben.

Die Differenz zwischen den Vorschlägen der Regierung und denjenigen der Konferenz ist folgende. Die Konferenz verlangt eine achtstündige Mindestruhepausa, die fallen soll in die Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Die Regierung schlägt eine siebenstündige, nicht gemeinsame Nachtruhe vor, die fallen soll in die Zeit von 6 Uhr abends bis 8 Uhr morgens. Nach den Vorschlägen der Regierung würde es auch in Zukunft noch möglich sein, die Binnenschifffahrt 24 Stunden ununterbrochen zu beschäftigen. Der Schiffsführer würde einem Schiffmann an einem Tage von 6 Uhr abends bis 1 Uhr nachts die siebenstündige Arbeitsruhe gewähren, und dann würde er ihn von 1 Uhr nachts bis zur anderen Nacht um 1 Uhr — also 24 Stunden — arbeiten lassen, und dann befähme der Schiffmann von 1 Uhr an seine siebenstündige Ruhezeit gewährt. Nach den Vorschriften der Regierung würde also die Schifffahrt auf dem Rhein des Nachts nicht ruhen, sondern weiter bestehen; an eine wirkliche Nachtruhe wäre nicht zu denken. Die Konferenz hat deshalb diese Vorschläge abgelehnt.

Ferner sprach man auf der Konferenz die Meinung aus, daß die Vorschläge, die die Regierung macht, nicht die Vorschläge der Regierung seien, sondern vielmehr die Vorschläge der Großreederei. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Die Herren Regierungsvertreter sollen am Tage vor dieser Konferenz eine Konferenz mit den Großreedern abgehalten haben. Sollte das wahr sein, so wären diese Verhandlungen mit den Reedern wirklich fatalgebunden haben, so beweise das wiederum, wie abhängig die Regierung von den Unternehmern ist, und wie eifrig sie die Geschäfte derselben besorgt.

In bezug auf die Sonntagsruhe gehen die Forderungen der Binnenschifffahrt und Flößer bedeutend weiter als die der Regierung. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß es möglich ist, daß die Sonntagsruhe im Binnenschifffahrtsgewerbe den Binnenschifffahrern und den Flößern gewährt werden kann, und wenn die Regierung der Meinung ist, daß im Vierteljahr nur vier freie Sonntage gewährt werden dürfen, so möchte ich doch auf eines aufmerksam machen. Die Binnenschifffahrt und Flößer haben sich durch die Forderung der achtstündigen Nachtruhe bereit erklärt, sich 16 Stunden infolge der kurzen freien Tage dem Unternehmer zum Dienst zur Verfügung zu stellen. Daß die Binnenschifffahrt heute 16 und mehr Stunden arbeiten müssen, daß sie ihr Essen nur so nebenbei bei der Arbeit einnehmen müssen, das weiß jeder, der mit den Verhältnissen im Binnenschifffahrtsgewerbe etwas bekannt ist. Nehme man aber nur 16 Stunden, das wären an Wochenenden 6 mal 16 oder 96 Arbeitsstunden. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Wenn nun noch der Sonntag hinzukäme, wären es 112, und wenn der Vorschlag der Regierung angenommen wird, dann würde eben die 17stündige Arbeitszeit in Frage kommen, und 7 mal 17 sind 119 Stunden in der Woche. (Hört! hört! bei den Sozialdemokraten.) Das ist eine so ungeheuerlich lange Arbeitszeit, die hier den Vorständen und Binnenschifffahrern durch diese Vorschläge auferlegt werden soll, daß wir uns ganz entschieden dagegen wenden müssen. Wir sind deshalb dafür, daß, wenn die Vorschriften erlassen werden, vor allen Dingen die Sonntagsruhe in der Weise geregelt wird, wie sie die Konferenz der Binnenschifffahrt in Vorschlag gebracht hat. Durch die Erhebungen des Bundesrats über Arbeiterfallfall und durch das Gutachten des Kaiserlichen Gesundheitsamts ist festgestellt worden, daß durch die Sonntagsarbeit auch den Binnenschifffahrern ihr bestes Naturgut, ihre Gesundheit und ihre Lebenskraft, geraubt wird. Es ist ja allbekannt, daß die Sonntagsarbeit den Arbeiter elend und kranklich macht, daß die Sonntagsarbeit mit dazu beiträgt, daß im Interesse einer kleinen Schicht Millionen von Arbeitern, Millionen von Menschenleben frühzeitig zu Grunde gerichtet werden.

Die Vorschläge der Regierung können von den Binnenschifffahrern und Flößern in dieser Form nicht akzeptiert werden. Die Frage der Sonntagsruhe ist für die Binnenschifffahrt und Flößer eine Lebensfrage, und Vorschriften über Nacht- und Sonntagsruhe, worin die Sonntagsruhe nicht in dem Sinne, wie sie die Konferenz der Binnenschifffahrt beschlossen hat, geregelt wird, können von den Binnenschifffahrern und Flößern

nicht akzeptiert werden. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß die Regierung bei den Vorschriften, die sie zur Regelung der Nacht- und Sonntagsarbeit der Binnenfahrer auf dem Rheinstrom im Begriff zu erlassen ist, die Wünsche der Binnenfahrer und Fischer berücksichtigt, und gebe mich ferner der Hoffnung hin, daß die Regierung baldmöglichst einen Gesetzentwurf über die Regelung der Sonntags- und Nachtruhe im Binnenfahrergewerbe dem Reichstag vorlegt. Zutut die Regierung das aber nicht, dann, meine Herren, haben die Herren Regierungsvertreter in Zukunft kein Recht mehr, über die Zunahme der wirtschaft-

lichen Konflikte zu klagen; denn dann trägt die Regierung selbst die größte Schuld an der Zunahme dieser wirtschaftlichen Kämpfe, weil sie sich bisher beharrlich geweigert hat, die berechtigten und berechtigenden Wünsche und Forderungen der Arbeiter zu erfüllen. Die Transportarbeiter, die Binnenfahrer und Fischer haben jahrzehntlang geduldig ihr schweres Joch getragen; sie haben jahrzehntlang geduldig auf eine Besserung ihrer Verhältnisse durch eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit gewartet. Aber heute, meine Herren, sind auch diese Arbeiter des Barons und des Garrens müde; (sehr richtig! bei den Sozialdemokraten)

heute verlangen auch diese Arbeiter ihren berechtigten Anteil an den materiellen und geistigen Errungenschaften unserer Zeit, und wenn die maßgebenden Faktoren ihnen diesen Anteil noch weiter vorenthalten sollten, dann werden auch diese Arbeiter alle gesetzlich erlaubten Mittel anwenden, um sich das zu erkämpfen, was ihnen Recht ist, und Regierung bisher verweigert haben. Und in den Kämpfen dieser Arbeitergruppe, um die Anerkennung ihrer berechtigten und berechtigenden Forderungen wird die Sympathie aller gerecht denkenden Menschen auf der Seite dieser Arbeitergruppe sein.

Arbeiterinnen

Emden. Zuchthaus demjenigen, der andere an freiwilliger Arbeit hindert. Es hat es einmal aus beruflichen Gründen getlungen. Würde das Wort auch auf Arbeitgeber angewandt, so könnte mancher dieser Zuchthaus zieren.

Die Direktion der Emdener Heringsfischereien setzt ihre Arbeiterinnen sobald nicht nach der Pfeife der Herren tanzen, einfach aufs Straßepflaster.

Mit diesen Arbeiterinnen konnten allerdings die Herren bis vor gut Jahresfrist schalten und walten wie sie wollten, weil keine Organisation vorhanden war. Jetzt ist es anders und das scheint den Herren in die Krone gefahren zu sein, es scheint ihnen unglaublich daß die Arbeiterinnen es für sich in Anspruch nehmen als Mensch behandelt zu werden. Ja wir verstehen den Satz mit dem die Kolleginnen verfolgt werden, warum organisieren sie sich auch, es war doch vorher alles so schön, so gut und auch so friedlich!

Im Dezember sollten die Kolleginnen eine Arbeitsarbeit ausführen für die bisher ein Satz von 1 Mark bezahlt worden ist, der allerdings willkürlich von der Direktion festgelegt war, ohne daß die Arbeiterinnen ein Mitbestimmungsrecht hatten, und nun wurde von den Arbeiterinnen 1,10 Mark gefordert nach Ansicht der Direktoren eine Frechheit sondergleichen. Es wurde den vorstellig gewordenen Kolleginnen einfach bedeutet mehr wie 1 Mark gibt es nicht, wenn ihr das nicht wollt dann könnt ihr gehen, dann machen wir die Bude zu. Als die Kolleginnen meinten für den Satz könnten sie diese Arbeit nicht verrichten, sie würden dann lieber Stundenlohn arbeiten, war am anderen Morgen um 6 Uhr die Arbeitsstelle verschlossen, um 9 Uhr gingen die Kolleginnen zum Kontor und siehe da auf einmal hatte man sich besonnen, und die Arbeitsstelle wurde wieder geöffnet, die Kolleginnen konnten in Stundenlohn weiter arbeiten.

Doch lange sollte der Friede nicht dauern, am 18. Januar sagte der Herr Direktor: Wir geben euch 1,05 Mark, das ist das letzte was wir können. Die Kolleginnen lehnten das Angebot ab und ging der Handel schließlich soweit das 1,75 Mark bewilligt und bedeutet wurde, wenn die Kolleginnen jetzt nicht wollten dann wäre am anderen Morgen wiederum die Arbeitsstelle geschlossen. Die Mitgliederversammlung lehnte das Angebot ab, und protestierte entschieden gegen eine derartige unmwürdige Behandlung.

Am anderen Morgen war die Bude geschlossen, um 10 Uhr gingen die Kommissionsmitglieder zum Kontor und verlangten das die Arbeitsstelle geöffnet würde. Der Kommissionsvorsitzende wurde, daß nur in Accord für das was angeboten sei, gearbeitet werden könne. Die Kolleginnen verlangten ihr Geld und die Bezahlung der Kündigungsfrist und erklärten in aller Ruhe das sie event. ihr Recht durch den Verband suchen müßten. Darauf erklärten die Herren nach kurzen Zögern, daß sämtliche Kolleginnen um Mittag wieder weiter arbeiten könnten und zwar bei einer anderen Akkordarbeit, wenn diese benötigt könnte man ja erneut über den strittigen Punkt verhandeln. Wir hatten an dieser Stelle unsern Dank ab für die unfreiwillige Agitation, das hilft manchmal besser als alles Reden und Agitieren der von den Herren als Pöbel und Mäher bezeichneten Agitatoren. Stark und kräftig geht die Sektion aus diesem Kampfe hervor frischer Mut und Zutrauen besetzt diese Kolleginnen, wissen sie doch das der Deutsche Transportarbeiter-Verband es ist der ihnen vorwärts hilft.

Automobilfahrer

Duisburg a. Rh. Ueber den Duisburger Droschkentrieb schreibt der hiesige „General-Anzeiger“ in seiner letzten Nummer folgendes:

„Uniere heimischen Verkehrsmittel und deren Verkehrsmittel stehen nicht gerade in dem Ruf großer Fortschrittlichkeit. Was ihre Rückständigkeit anbetrifft, so befindet sich alles, was hier an Orte mit „Verkehr“ zusammenhängt, in einer geradezu beklammerten Uebererflutung. Es gibt nun Räderjungen genug, die gern das berühmte gewordene Wort seines sarkastischen Gefandes am Petersburger Hof variieren und sagen: „Jede Stadt hat die Verkehrsmittel, die sie verdient.“ Wir wollen über die Richtigkeit dieser Ansicht hier heute keine Betrachtungen anstellen, nur muß einmal wieder hervorgehoben werden, daß unser Autodroschenbetrieb, was die Unzulänglichkeit unserer Verkehrsmittel anbetrifft, nicht ausgenommen werden

kann. Das eine aber muß hier gesagt werden: unser gesamtes Droschkenwesen läßt sehr zu wünschen übrig; da gibt's kaum Ausnahmen. Die Fahrzeuge sind meist sehr gebrechlich und unsauber und in den meisten Fällen dauert es eine Ewigkeit, bis ein Auto, das durch die Droschkenhaltstelle bestellt worden ist, an seinem Bestimmungsort ankommt. Steigt man dann ein und nennt dem Chauffeur Straße und Hausnummer als Fahrziel, dann bekommt man die Erklärung, daß für warum das Auto so lange Zeit vom Bahnhof her brauchte: die meisten Chauffeure sind absolut ortsunkundig hier! „Bitte sagen Sie mir Bescheid, wenn ich einbiegen muß!“ — das sagen die ansässigen und ehrlichen unter ihnen. Dann kann man sich neben den Führer setzen oder sich vor die Sprechklappe stellen und kommandieren: Rechts! Links! Geradeaus! und so weiter. Die anderen aber, die „Salzauen“, die sagen nichts, wenn man ihnen eine Straße nennt und sie wissen nicht hinzukommen. Die legen einfach los aufs Geradewohl. Eine Fahrt vom Hauptbahnhof nach Krefeld ist die kann da, wenn man Glück hat, über die Aderfährte und durch Weidert gehen. Würde man dann den Führer fragen, warum er nicht über die Hauptortstraße gefahren wäre, so würde die Antwort lauten: „Hauptortstraße? Kenne ich nicht!“ Er verlangt aber, was der Tachometer anzeigt!

Die Uebelstände liegen wohl zunächst in dem schnellen Wechsel beim Führerpersonal. Das ist aber keine Entschuldigung und kein Grund, den ahnungslosen Reisenden durch ortsunkundige Leute kreuz und quer durch Duisburg zuführen zu lassen. Da müßten eben ortsunkundige „Mitfahrer“ herangezogen werden, die für ein paar Mark den neuen Chauffeur mit dem Straßennetz Groß-Duisburgs bekannt machen. Bei dieser ersten Forderung: — Ortskundigkeit seines Personals — nicht gerecht werden kann, der solle lieber seine Autos zu Hause lassen. Es sind keine Verkehrsmitel, sondern Verkehrsfallen.“

Der „General-Anzeiger“ hat mit seinen Ausführungen, daß die Ortskenntnis der meisten Autoführer auf den schnellsten Wechsel des Personals zurückzuführen ist, durchaus recht. Nur sein Vorschlag, durch Heranziehung von ortsunkundigen Mitfahrern dem Uebelstand abzuhelfen, trifft vollständig daneben. Unseres Erachtens nach wird der Wechsel des Personals dadurch nicht gehoben. Hier fehlt es wo anders. Würden die Duisburger Auto-Droschkenfürher es sich angelegen sein lassen, ihren durch nichts berechtigten Standesdünkel abzulegen und sich der Organisation anschließen, und mit Hilfe der Organisation vernünftige Lohn- und Arbeitsbedingungen in den Betrieben zu schaffen, dann hätte die bürgerliche Presse keine Ursache über die Ortskenntnis der Autoführer zu klagen und die Führer bräuchten sich nicht nachzulegen zu lassen, daß sie durch ihre Ortskenntnis das aufjagende Publikum fährten.

Duisburg a. Rh. Der „Hochherzhaft-Auto-führer“ aus Köln. Seit 14 Tagen erscheint abwechselnd in den Duisburger Zeitungen folgendes Inserat: Chauffeur, 27 Jahr, früher Hochherzhaft-Auto-führer aus Köln, geb. Kab., gewesener Offizier-Wache, im Reiten und Servieren erfahren, mit besten Empfehlungen, sucht sofort oder später Stellung. Offerten nach Verabreich Nr. 75, Kreis Moers. Trotz aller dieser Vorzüge scheint der Herr „frühere“ Hochherzhaft-Auto-führer seinen Ansinnen bei den hohen Herrschaften zu finden. Denn wie gelangt das Inserat erscheint nun schon ein Duzend mal, und der Erfolg ist gleich Null. Im übrigen aber ist dieses Inserat dazu geeignet, den Beruf der Chauffeure herabzusetzen. In einem solchen etelhaft servilen Tone sollte kein Autoführer, der seinen Beruf versteht, seine Dienste anbieten. Personen, die so dem Unternehmertum ihre Arbeitskraft zum Verkauf anbieten, dürften auch mit allen Schlänen und Niedertrachtigkeiten, die heute gerade übergenau den Chauffeuren geboten werden, zufrieden sein. Aber man ist ja Kavallerist und Offizierschule gewesen und wahrscheinlich seitdem an Kriegererei und Gerillismus gewöhnt.

Die hurrapatriotischen Frankfurter. Ein allgemeines Festeffen hat zu Ehren des kaiserlichen Geburtstages der „große“ Frankfurter (a. M.) Chauffeurverein veranstaltet. Der unparteiliche Vorsitzende dieses Klubs, er führt den bezeichnenden Namen „Diener“, dienerie einiges unüberausliches patriotisches Zeug zusammen, in dem Festeffen sich dadurch die hohe Gunst des A. C. zu erblicken. Der zweite Vorsitzende „Frik“, nicht „Friedrich“ oder „August“, gedachte nicht der traurigen Arbeitsverhältnisse der Frankfurter Chauffeure — das wäre in seinen Augen wohl Verunsinnlichkeit gewesen — sondern des Frankfurter Automobilklubs und — von oben, es findet nicht — der Mitteldeutschen Gummiwaren-fabrik A. G., mit deren Hilfe das Festeffen ermöglicht wurde. Die Erklärungen gesehen hier also offen zu, daß sie sich von

Unternehmern schmieren lassen und rühmen das noch mal in der Öffentlichkeit. Höher geht's nimmer mit der praktischen Dummheit und dem theoretischen Standesdünkel. Die Frankfurter haben hierin zweifellos eine Kassenlänge voraus.

Hamburg. Sektions-Versammlung am 29. Januar. Die Sektion hatte am Schluß des Jahres eine Mitgliederzahl von 1869, mithin ein mehr von 481 Kollegen. Gleich anfangs des Jahres hatten wir eine Lohnbewegung der Kautzer bei der Firma J. N. N. Schüller & Co. Obgleich das Gros jener Kollegen unserer Organisation nicht angehört, haben wir die Sache in die Hand genommen, mit dem Erfolgs, daß eine Lohnerhöhung von 10 Mk. per Monat eingetreten ist. Das uns von jenen Kollegen gegebene Versprechen, dem Verbands beizutreten, ist allerdings nicht erfüllt worden. Es war uns dies ja nichts neues. Die Kraftdroschkenfürher haben durch ihre allgemeine Lohnbewegung eine Erhöhung der Löhne, sowie die Einführung eines Garantielohnes erreicht und einen Tarif abgeschlossen, der bis zum 31. März 1915 Gültigkeit hat. Die Kollegen Chauffeure und Mitfahrer des Hartkeimwerkes C. H. H. haben gleichfalls eine Lohnerhöhung von wöchentlich 2 Mk. resp. 1 Mk. erzielt. Die Angestellten der Altona-Altonaer Straßenbahn erreichen durch ihre Organisationszugehörigkeit eine Ausbesserung der Löhne per Monat um 10 Mk., dazu Verlängerung der Ferien von 2 Tage auf 8 Tage, je nach Dauer der Beschäftigungszeit, des weiteren noch Regulierung der Fahrzeit, bessere Entschädigung für Überstunden. Im Laufe des Jahres wurden bei uns eingeliefert an Strafverfügungen: 239, das ist eine um 58 geringere Zahl als im Vorjahre. Die Höhe der Strafsomme dieser Strafverfügungen beträgt 2489 Mk. (2347 Mk. im Jahre 1911). Wir können hieraus sehen, daß, wo alles teurer geworden ist, auch die Polizeibehörde mit den Strafen im Preise aufsteigen ist. Durch Gewährung von Rechtschutz waren wir in der Lage, einige prinzipielle Fragen zur Entscheidung zu bringen, wonach jetzt die Kollegen Droschkenfürher, wenn sie auf dem Rückwege durch Altona sind, nicht nur die „Freiabne“ nicht mehr bedenken zu brauchen, sondern auch eine Tour annehmen können, allerdings ohne sich extra zu diesem Zwecke in Altona aufzustellen. Ebenfalls ist zu unseren Gunsten entschieden, daß die Kollegen bei Hagened — immer ohne sich dort aufzustellen mit ihren Führern auf öffentlicher Straße — Fahrgäste annehmen können. Zu unseren Ungunsten ist entschieden, die Frage der Aufstellung von Kraftdroschen vor den Wirtschaften in Hamburg. Das Oberlandesgericht hat entschieden, daß die Kraftdroschen den unbespannten Fuhrwerken gleichzusetzen sind, und als solche zum Aufstellen der besonderen polizeilichen Erlaubnis bedürfen. In der Diskussion ist der Kollege E. für eine vermehrte Bewilligung von Rechtschutz. Nachdem noch H. C. H. dazu gesprochen und von S. der schlechte Verfallungsbescheid gerügt, wurde der Entschluß der Sektionsleitung zugestimmt. In die Sektionsleitung wurden die Kollegen Albrecht, Timm, Spier, Charpentier, Schöbel und Wack gewählt. Zur Ortsverwaltung wird der Kollege Charpentier, zum Gauvorsitz Albrecht und als Revisor Gass vorgeschlagen. Weitere Sommervergünstigungen wird beschlossen eine Dampfer-tour nach Finkenwärder oder Falkenberg zu machen.

Automobil und Straßenschmuck. Eine für Automobilisten wegen ihrer prinzipiellen Bedeutung hochwichtigen Entscheidung fällt die Wiesbadener Straßammer in einem Verfahren gegen den Kraftwagenbesitzer K. von dort. K. war mit seinem Automobil am 2. Juli 1912 auf der Landstraße Diebrich-Erbenheim zum Reiten gefahren und hatte etwa 400 Meter vor Erbenheim zwei Fußgänger überholt, die auf der linken Straßenseite gingen. Einer von diesen, der Profurst G. eines Diebrich-Industriellen Vaters, wurde von den Kopfsteinen des Kraftwagens, der mit einer Geschwindigkeit von 40 Kilometern fuhr, über und über bedeckt, so daß er seinen Anzug einer chemischen Reinigung unterziehen lassen mußte. Der andere Passant, der beim Heranvorkommen des Autos noch weiter seitwärts auf einen Feldweg getreten war, wurde aber trotzdem auch dort beschmiert. Auf den von G. gestellten Strafantrag sprach das Schöffengericht den Angeklagten von der Uebertretung des § 18 der Automobilverkehrsordnung des Bundesrats und des § 21 des Automobilgesetzes frei, die von der Staatsanwaltschaft hiergegen eingelegte Berufung hatte vor der Straßammer Erfolgs, die K. wegen Uebertretung der oben angezogenen Verordnung zu 5 Mk. Geldstrafe verurteilte. Das Gericht führte aus, daß es die Ansicht der Vorinstanz, das Verbringen der Fußgänger durch Automobile stelle wieder einen Unfall nach eine Verkehrsordnung dar, nicht teilen könne. Im vorliegenden Falle handele es sich um eine Verkehrsordnung, da kein Fußgänger verpflichtet sei, um der Beschmutzung durch ein Auto zu entgehen, von

der Straße auf das Feld zu flüchten. Der Kraftwagenfahrer habe dadurch fahrlässig gehandelt, daß er beim Überholen der Fußgänger kein langameres Tempo eingeschlagen habe, zumal die Straße schmal und gewesen sei. Die Verteidigung des Angeklagten habe das allgemeine Verkehrsinteresse zu Unrecht lediglich für den Autofahrer in Anspruch genommen, denn es bestehe doch in gleichem Maße für den Fußgänger, der ein Recht darauf habe, vor Verästelungen durch den Automobilverkehr geschützt zu werden. Auf den Einwand der Verteidigung, daß in Konsequenz einer Verurteilung aus Grund des vorliegenden Tatbestandes man auch gegen Automobilisten wegen der Aufwirbelung von Staub vorgehen könne, ging das Gericht bei der Urteilsbegründung nicht ein. Das Urteil ist dadurch sehr bemerkenswert, daß das Dresdener Oberlandesgericht erst kürzlich zu der gleichen Frage ein analoges Erkenntnis fällte.

Automobil und — Humor! Des Lebens Würze ist der Humor! Kein Wunder also, daß auch die Autos ihn zu seinem Rechte kommen lassen. Das geschieht in der mannigfaltigsten Art und Weise.

Die in allen Farben schillernden Mietdroshaken Berlins sollen ja bekanntlich für seinen vielseitigen Polizeipräsidenten v. Jagow der Grund gewesen sein, weshalb er den Amtssitz, gewiß nicht ohne Humor — „regelte“. In England werden vorläufig nur die Privatautomobile bemalt, obgleich in den allerersten Fällen. Der Humor äußert sich hierbei darin, daß man abgesehen von etwas konventionell-sentimentalen Landschaften usw. ab und zu auch wild gestülpte Policemen auf die Außenfläche der Karosserien malen läßt. Unsere Hochscholastik und nicht minder gestrenge Polizei besitzt für derartige Art allerdings kein Verständnis. Wenigstens soll vor einigen Jahren ein Automobilbesitzer wegen a r o b e n Unfalls bestraft worden sein, weil vorn an seinem Kraftwagen die maritimalische Gestalt eines königlich-preussischen Schuttmanns mit w a r e n d e n e m vorgehobenen Finger zu sehen war. Vielleicht hat man darin eine unerlaubte Anspielung auf das berühmte: „Ich warne Neugierige!“ erblickt.

Auch das Signalhornwesen entbehrt nicht eines gewissen Humors, zur Zeit allerdings erst in — Ausland! Dort soll es von höchst spazieriger Wirkung sein, den Tag über Motive der gegenwärtig aktuellen Melodien die Straßen — entlang klingen zu hören! Bei uns kann dieser Humor darum nicht zur Geltung kommen, weil die mehrstimmigen Signalhörner nur an den Wagen der Kutschknechte gefastet sind. Man hilft sich allerdings damit, daß man den Signalhornen einen häufig allerdings schon homisch anmutenden Ton zu verleihen sucht. Es sei hier nur an den nachgeahmten Schrei der Hyäne erinnert!

Eine „deutsche Erfindung“ ist der vorn am Kühler angebrachte, kleine Propeller, der sich bei jedem Windhauch schnurrend dreht, wobei man unwillkürlich an die Windmühlen der Kinder denken muß!

Zum Schluß wollen wir noch hinweisen auf die Teddy- und Grizzlybären in miniature, die zum Privatvergnügen ihrer Besitzer auf der Motorhaube prangen und ein nicht minder verständnisvolles Lächeln dem zufälligen Beobachter entlocken. Ebenso verleihen die bald vorn, bald seitwärts, bald rückwärts gesteckten Fahndeln in National- oder Klubfarben dem Auto einen humorvollen, anheimelnden Eindruck.

Wir sind nicht der Ansicht, daß es unangebracht sei, den Humor auf die Straße zu tragen, denn der Humor erfreut des Menschen Herz und ein bißchen Aufheiterung kann der viel geplagte Gegenwärtig-keits jederzeit gebrauchen. Freilich könnte auch hier ein Übermaß des Guten leicht das Gegenteil bewirken und vor besonders bizarrten Übertreibungen muß daher „gewarnt“ werden!

Ein Opfermutiger. Der Animerbanker Otto Sattler sagte in dem gegen ihn geführten Prozeß aus, daß er in einem Jahre 50 000 Mk. Automobilstrafen für zu schnell-fahren bezahlt habe. Darüber schreibt Caliban im „Tag“:

Oft gieh'n aus begehr'tungslosten Herzen viel Hurras und Sells; Über wenn sie zahlen sollen, Drücken sie sich meistenteils.

Deshalb werd' ich heut', wie billig, Genom' Backen gerecht, Welcher fromm und opferwillig Willt fürs Allgemeinwohl bleib.

Schöner Worte dicke Schminke Hat der Edle nie gekannt, Jaster gab und Trabt und Wink Er fürs deutsche Vaterland.

Keine Dogge und kein Matiler, Kein bequemer Zedel gar, Mein, stets stellte sich uns Sattler Als ein echter Windhund dar.

Stets im Auto erster Klasse Sauste er durch die Natur, Während die fahrlässige Klasse Noch bedeutend besser fuhr.

Singt ein Loblied drum, singt's laut, o, Diesem Mann, der ruhmumstrahlt Hingezugsend Wart für Auto- Strafgeld an den Staat gezahlt.

Ueber den Verkehr mit Kraftfahrzeugen erließ das bayerische Justizministerium folgende Bekanntmachung: Die Feststellung von Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über den Verkehr mit Kraft-

fahrzeugen, namentlich gegen die Vorschriften über die zulässige Geschwindigkeit begegnet nicht selten Schwierigkeiten. Denn häufig bilden den Tatbestand Vergehen, die sich sehr rasch abspielen, wegen der Vielgestaltigkeit des Straßenverkehrs bei den Augen eines leichten Einbruchs hinterlassen und ihnen rasch aus dem Gedächtnis verschwinden. Zuverlässige Angaben können die Zeugen gewöhnlich nicht machen, wenn sie bald vernommen werden. Es empfiehlt sich daher, daß der Staatsanwalt oder Amtsanwalt sofort nach Erstattung einer Anzeige mit größter Sorgfalt und Umsicht sowie mit besonderer Beschleunigung den Sachverhalt erforscht, den Beschuldigten, soweit dies noch nicht oder nicht genügend gechehen ist, Gelegenheit zur Äußerung gibt und alle Belastungs- und Entlastungsbeispiele erhebt. In der Befragung wird dann darauf aufmerksam gemacht, daß, soweit Gutachten erforderlich sind, sich als Sachverständige besonders die für die Prüfung von Kraftfahrzeugen und deren Führer anerkannten Sachverständigen und der Polizeitechnische Verein in München eignen. Unter Umständen könnte es sich zur erschöpfenden Aufklärung aber empfehlen, auch Mitglieder von Automobilclubs zu hören. Der St. B. Automobilklub in München habe im ganzen Königreich Delegationen aufgestellt, die sich in allen Angelegenheiten des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen den Behörden zur Verfügung stellen und auf Wunsch Gutachten abgeben. Zu Ausfahrten und Gutachten in den Fragen des Kraftfahrwesens habe sich auch der Allgemeine Automobilklub in München bereit erklärt. Schließlich wird noch verfügt, daß der Staatsanwalt oder Amtsanwalt, wenn er die Überzeugung gewonnen hat, daß eine strafbare Handlung vorliegt, so bald als möglich Anzeige erhebt oder die Ergründung eines Strafbescheides beantragt. Er hat auch ebenso wie das Gericht darauf bedacht zu sein, daß das Strafverfahren tunlichst rasch durchgeführt wird.

Fahrtgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge auf überhöhten Straßenkreuzungen. Urteil des Obersten Landesgerichts München vom 2. Januar 1913. Der Erbgerichtsbesitzer Hellmuth Geibel aus Niedberg fuhr am 1. August 1911 mit seinem 60pferdigen Kraftwagen auf der Staatsstraße von Altötting nach Burg hausen. Ihm kam mitten auf der Straße ein Dienstrecht mit zwei ansetzungsabhängigen, hoch mit Stroh beladenen Wagen entgegen, deren erster mit zwei Pferden bespannt war. Geibel gab aus einer Entfernung von 2—300 Meter ein Hupenzeichen. Daraufhin ging der zwischen den beiden Wagen schreitende Dienstrecht, weil das Handpferd scheute, nach vorn zu den Pferden, um die beiden Wagen auf die rechte Straßenseite zu bringen. Es gelang ihm nicht, auch den zweiten Wagen ganz auf die rechte Seite zu bringen, bis das Automobil ihn passierte. Geibel wurde vom Schöffengericht beim Amtsgericht Altötting wegen einer Übertretung des § 21 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und § 18 der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 zur Geldstrafe von 50 Mk. verurteilt, seine Berufung wurde vom Landgericht Traunstein verworfen.

Die Strafkammer sprach aus, der Angeklagte hätte anstandslos den entgegenkommenden Wagen, die er gesehen hat oder bei gehöriger Sorgfalt hätte sehen können, angesichts der Stellung der beiden Wagen, die er bemerkt hat, und angesichts des Scheuens, Stetigens und Drückens des Handpferdes, das er bei gehöriger Sorgfalt hätte wahrnehmen können, im Interesse der Sicherheit beider Gefährte langsam fahren müssen. Er hat dies aber nicht getan, ist vielmehr, nachdem er ursprünglich eine Geschwindigkeit von 60—70 Kilometer erreicht gehabt hatte, höchst wahrscheinlich mit einer Geschwindigkeit von fast 30 Kilometer an den beiden mit Stroh beladenen Wagen vorbeigefahren. Diese Geschwindigkeit war angesichts der Stellung und Breite der Wagen und des Scheuens des Handpferdes immer noch zu groß und gefährdend, was der Angeklagte bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt hätte erkennen können. Auf die vom Verteidiger des Angeklagten eingelegte Revision wurde das Urteil des Landgerichts samt Feststellungen aufgehoben und die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung beruht im wesentlichen auf folgenden Gründen: Eine Vorfahrt des Angeklagten, daß eine bestimmte Fahrtgeschwindigkeit nicht überschritten werden darf, besteht für überhöhte Straßenkreuzungen nicht. Es ist in das Belieben des Lenkers eines Kraftwagens gestellt, welches Tempo er einhalten will; er ist nach § 18 der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 lediglich verpflichtet, die Fahrtgeschwindigkeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden. Voraussetzung der Unvermeidlichkeit dieser Geschehnisse ist selbstverständlich nicht, daß ein Unfall oder eine Verkehrsstörung eingetreten ist, wohl aber ist Voraussetzung, daß infolge der Fahrtgeschwindigkeit objektiv ein Unfall usw. eintreten konnte und daß der Lenker sich dessen bewußt war oder doch bei gehöriger Sorgfalt bewußt sein mußte. Denn Unfälle nicht vorhersehbarer Art, wie sie etwa dadurch eintreten, daß ein Kind oder ein Hund unbemerkt über die Straße läuft, können durch keine wie immer geartete Fahrtgeschwindigkeit ausgeschlossen werden. Unfälle solcher Art kann also die Bundesratsverordnung nicht im Auge gehabt haben. Das angefochtene Urteil läßt jede Darlegung vermissen, in welcher Weise der Eintritt eines Unfalles möglich gewesen sein soll und daß und aus welchen Gründen der Angeklagte sich bewußt war oder bewußt sein mußte, daß ein Unfall oder eine Verkehrsstörung die Folge seines Verhaltens sein konnte. Eine Erörterung dieser Fragen war bei der gegebenen Sachlage nicht zu umgehen. Daß die Strafkammer jede Erörterung darüber unterläßt, deutet darauf hin, daß sie der Anschauung ist, es genüge zur Verurteilung auf Grund der erwähnten Gesetzesstelle die rein abstrakte Möglichkeit der Verursachung irgend eines Unfalles oder einer Verkehrsstörung. Diese Auslegung, die jeden

Kraftwagenverkehr auf öffentlichen Straßen unmöglich machen würde, wäre aber rechtsirrtümlich. Auch die Verurteilung des Angeklagten aus § 20 der Bundesratsverordnung läßt sich, wie die Strafkammer sie begründet hat, nicht aufrecht erhalten. Der § 20 stellt nicht den unter Strafe, der es unterläßt, das dort Gebotene zu tun, wenn ein Pferd oder ein anderes Tier scheut, in welchem Falle allerdings auch das fahrlässige Nichtbeachten des Scheuens hinreichen würde, den Tatbestand der Übertretung zu erfüllen, mit Strafe bedroht wird vielmehr nur derjenige Fahrer eines Kraftwagens, der gemerkt hat, daß ein Pferd oder anderes Tier vor dem Kraftfahrzeug scheut und es trotzdem unterläßt, langsam zu fahren oder nötigenfalls zu halten. Wer infolge seiner Fahrlässigkeit das Scheuen eines Tieres nicht bemerkt und deshalb das Gebotene zu tun unterläßt, kann unter Umständen aus § 17, der den Fahrer zu besonderer Vorsicht bei der Leitung seines Fahrzeuges verpflichtet, nicht aber aus § 20 bestraft werden. Da die Strafkammer nicht festgestellt hat, daß der Angeklagte das Scheuen des Handpferdes gemerkt hat, konnte die Verurteilung nicht aufrecht erhalten werden. Eventuell wäre zu prüfen, ob der Angeklagte das Scheuen des Pferdes in einem Zeitpunkt bemerkt hat, in dem er das in § 20 Gebotene noch vornehmen konnte, ohne die Situation zu verschlechtern. Es ist eine Erfahrungssache, daß Pferde dann erst recht scheuen, wenn ein Kraftwagen in ihrer nächsten Nähe unter der damit verbundenen Staub- und Lärmentwicklung scharf bremsen oder hält. Es kann daher für den Lenker eines Kraftwagens, wenn er das Scheuen eines Pferdes nicht auf eine gewisse Entfernung bemerkt hat, sogar im Interesse der Vermeidung eines Unfalles geboten sein, die Fahrtgeschwindigkeit nicht schnell auf das äußerste zu beschränken, sondern rascher vorbeizufahren, um aus dem Bereich des scheuenden Tieres zu kommen.

Ein Vorstoß der Frankfurter Autodroshakenbesitzer gegen die Chauffeure. Die Frankfurter Autodroshakenbesitzer haben ohne jede Veranlassung ihren Chauffeuren einen gedruckten Vertrag vorgelegt, der eine recht eigenartige Auffassung von der Regelung des Arbeitsvertrages verrät. Statt an eine zeitgemäße Regelung der Löhne zu denken, fordern die Herren Kauttionen von 100 Mk. pro Mann, woran sie sich für event. Materialschäden, die sich im Verkehr sehr leicht ergeben, schadlos halten wollen. Sämtliche paragrafen des Vertrages fordern einseitige Verpflichtungen der Chauffeure zum Schutze der Unternehmer, während die vitalen Rechte der Chauffeure keine Berücksichtigung finden. Obendrein haben die Herren zur Anerkennung des Vertrages ein Ultimatum gestellt. Wer bis zum 1. Februar er den Vertrag nicht anerkant hat, kann seine Entlassung erwarten. Zur Durchführung des Ultimatus sollen sich die Herren autodroshakenbesitzer gegenseitig zu Konventionalstrafen verpflichtet haben. Zwecks Ertrag event. widerpenflicher Chauffeure wurden durch Inserate in bürgerlichen Tageszettungen bereits 50 geübte Chauffeure gesucht. Die Herren Autodroshakenbesitzer scheinen demnach die besten Absichten zu haben, einen wirtschaftlichen Krieg vom Zaune zu brechen, der unter Umständen den öffentlichen Verkehr arg beeinflussen kann. Gründe hierzu liegen zunächst eigentlich nicht vor. Die Chauffeure, welche sämtlich im Deutschen Transportarbeiterverband organisiert sind, denken ruhiger und sachlicher, wie ihre Herren Arbeitgeber. Nachdem sich zwei Versammlungen eingehend mit dem Vertrag beschäftigt haben, wurde beschlossen, sämtlichen Firmen folgendes Schreiben zu übermitteln:

„Namens und im Auftrage der in Ihrem geschäftlichen Betriebe beschäftigten Chauffeure gestatten wir uns bezgl. des neuen Vertrages mitzuteilen, daß die von Ihnen gewünschte Anerkennung des Vertrages in vorliegender Fassung nicht geleistet werden kann.“

Vorliegender Vertrag entbehrt nichts an völliger Einseitigkeit und bildet somit einen Vorstoß gegen die guten Sitten.

Eine Versammlung sämtlicher Frankfurter Autodroshakenchauffeure hat beschlossen, den Herren Firmmenträgern den Vorschlag zu machen, durch eine aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern paritätisch zusammengesetzte Kommission, unter Hinzuziehung event. Verbandsvertreterungen, Grundlagen für einen neuen Vertrag zu schaffen.

Auch wir halten dieses Verfahren für die gerechteste Erledigung der Vertragsfrage und bitten, den Vorschlag anzunehmen zu wollen.

Mit der besten Absicht, eine friedliche Erledigung der Angelegenheit herbeizuführen und in Erwartung einer entsprechenden Antwort bis Freitag, den 31. ds. Mts., zeichnen.“

Auf dieses Schreiben hin erklärten sich die Fahrer zu einer Aussprache bereit. Diese hat am 6. Februar stattgefunden und wurde unserem Vorschlage auf Einsetzung einer Verhandlungskommission seitens der Fahrer zugestimmt. Sobald diese Kommission ihre Arbeiten beendet haben wird, werden wir über das Ergebnis berichten. Die Herren Unternehmer werden ihren Vertrag einer tiefschürfenden Korrektur unterziehen müssen, wenn sie den Frieden, der lediglich in ihrem Interesse liegt, aufrecht erhalten wollen.



Geringfügige Benutzung einer Fabrikhulanlage ist kein versicherungspflichtiger Betrieb. (Entscheidung des Reichsversicherungsamtes vom 1. Februar 1912). Das Gewerbe-Unfallversicherungs-gesetz sagt in § 2 Abs. 2, daß

den Fabriken im Sinne dieses Gesetzes alle Betriebe gleich gelten, für welche u. a. durch Elektrizität bewegte Triebwerke nicht bloß vorübergehend zur Anwendung kommen. Als solcher Betrieb ist nach einer Entscheidung des Reichsversicherungsamtes eine Fahrstuhlanlage, die nur etwa 10 mal täglich benutzt wird, nicht anzusehen. Man verleihe dazu folgendes: Der Kläger L. ist Portier eines Hauses, das einen Fahrstuhl mit einer Tragfähigkeit von 6 Zentnern, lediglich zur Beförderung von Lasten besitzt. Der Fahrstuhl wird nur von drei Mietern des Hauses oder deren Angehörigen für Geschäftszwecke zur Beförderung von Waren benutzt und jedesmal selbst bedient. Nur das Ein- und Aussteigen des elektrischen Stromes ist Sache des Klägers, der laut seinem formularmäßig vorgegedruckten Hauswarts- und Mietvertrage den Fahrstuhl samt Antrieb in gebrauchsfähigem Zustande zu erhalten und zu bedienen hat, was ihm aber tatsächlich von der Hauseigentümerin unterlagert war. Nur einige Male hat er im Auftrage der letzteren Vrennholz vom Boden in den Keller geschafft, etwaige sonstige Fahrten aber ohne ihr Wissen und ihren Willen getan. Am 23. November 1909 erlitt nun L. durch Abwurf von dem Fahrstuhl einen Unfall, dessen Entschädigung die Versicherungsamt und das Schiedsgericht Berlin ablehnen. Das Reichsversicherungsamt ist ihnen beigetreten. Es stellte fest, daß der Fahrstuhl nach Ansicht der Hauseigentümerin etwa 10—11 mal täglich benutzt wurde. Daraufhin führt er aus, selbst wenn es richtig sei, daß mit dem Fahrstuhl im Durchschnitt etwa 10 Fahrten täglich ausgeführt worden sind, so würde dennoch bei einer derart geringfügigen Benutzung des Motors die Fahrstuhlanlage nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsversicherungsamtes nicht als versicherungspflichtiger Betrieb im Sinne des § 2 Abs. 2 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes angesehen werden können. Auch die Art der Verwendung der Anlage, deren Bedienung nur ein geringes Maß menschlicher Arbeit in Anspruch nahm und die Anstellung eines besonderen Fahrstuhlführers nicht erforderlich, spreche dafür, daß nicht ein selbstständiger Fahrstuhlbetrieb, sondern lediglich eine nicht versicherte Einrichtung vorliege. Bei dieser Sachlage könne es dahingestellt bleiben, ob der Kläger bei dem Unfall überhaupt als Angestellter der Hauseigentümerin oder lediglich als Mieter des Hauses im eigenen Interesse tätig gewesen sei, denn auch in letzterem Falle würde sein Anspruch nicht begründet sein, da er nicht in einem versicherten Betriebe verunglückt sei. Hiernach seien die Ansprüche des Klägers mit Recht abgewiesen worden.



Die wiederholt gestürzte Unstute, daß das Reinigen der Fenster durch Frauen und Mädchen oder ungelernete Fensterputzer vorgenommen werden muß — natürlich im Interesse des heiligen Geldsacks! — hat schon so manches Opfer gefordert. Einer einzigen Nummer des „Centralblatt f. Reinigungsinstitute“ (Nr. 2, v. 25. 1. 18) entnehmen wir folgende Zusammenstellung:

Gießen. In einem Hause der Süd-Anlage ist das Dienstmädchen Marie Kuhl beim Fensterputzen aus dem zweiten Stock vom Fenster heruntergestürzt und blieb sofort tot.

Hamburg. Gut davongekommen ist eine Frau, die am Deichweg 94 beim Fensterputzen in den Vorgarten fiel. Sie erlitt nur ungeschädliche Verletzungen, die die Samariter der Feuerwehr 9 verbanden.

Leipzig. (Föhlcher Unfall.) In der Gohliserstraße ist ein 19-jähriges Hausmädchen beim Fensterputzen aus dem dritten Stockwerk herabgestürzt und an den erlittenen Verletzungen bald nachher gestorben.

Moskau. Der Glasergessele Stepanow pugte am Hause Wotkin auf der Petrowka die Fenster des zweiten Stockwerks, wobei die Leiter, auf der er stand, plötzlich umfiel. Beim Abwurf schlug St. mit dem Kopf auf einen Treppeneisen des Trottoirs, so daß der Schädel platzte. St. gab nach der Ueberführung ins Wass. Hospital den Geist auf.

Obernursch. Die 13-jährige Tochter des hiesigen Tischlermeisters S. fiel beim Fensterputzen herab und brach das rechte Schultergelenk.

Schweinf. (Unfall.) Beim Fensterputzen im zweiten Stock des Hauses Friedrichstraße 10 erlitt ein Dienstmädchen einen Schwindelanfall und stürzte auf das Dach eines Hintergebäudes, glücklicherweise ohne nennenswerten Schaden zu erleiden.

Waren. Beim Fensterputzen ist die Arbeiterfrau Sch. in der Papenbergstraße so unglücklich in die Stube mit dem Wagen auf eine Stuhllehne gefallen, daß sie eine schwere Verletzung davontrug und dem hiesigen Krankenhause zugeführt werden mußte. Verzügliche Hilfe wurde der Verunglückten sofort zuteil.

Es ist wirklich hohe Zeit, daß gegen diese verbrecherische Art und Weise, Menschenleben aufs Spiel zu setzen, eingeschritten wird. Solange aber Staat und Gesellschaft hier versagen, wird unsere Forderung wohl ein frommer Wunsch bleiben.



Ist die Polizei blind? Im „Confectionär“ lesen wir folgende Notiz:

„Ein nächtlicher Spaziergang durch die Leipziger Straße ist mindestens so interessant, wenn nicht interessanter, als ein Nachmittagsbummel durch diese belebte Geschäftsstraße. Wer meinen sollte, daß um die mitternächtliche Stunde hier alles, was

am Tage geschäftig ist, in Dunkelheit und Ruhe versinkt, der irrt sich. ... Was ist bei „Zieh“ los? Sind Einbrecher an der Arbeit, die schönen Fenster auszuraumen? Ah nein, beim näheren Hinsehen bemerkt man, daß die Fenster nicht „ausgeräumt“, sondern „eingeraumt“ werden, um noch schönere ersetzen zu lassen, nämlich die Fenster zur „Welken Wache“, die von fleißigen Gesellenmännchen des Nachts geklebt werden, um am Tage dem Publikum ein weiches Zauberland vorzuführen.“

Wir haben ebenfalls durch Vertrauenspersonen wiederholt festgestellt, daß in fast allen Berliner Warenhäusern, bei verschlossenen Türen spät in der Nacht gearbeitet wird. Nun gilt aber für Verfall der gesetzlichen Nacht- und Lebensruhe und nach den Entscheidungen der Gerichte muß den Angestellten im Handels- und Gewerbe eine mindestens 11stündige ununterbrochene Ruhepause gewährt werden, was hier nicht der Fall ist. Die Polizei sieht und hört aber von diesen fortgesetzten Gesetzesverletzungen nichts, oder sie tut wenigstens so. Unsere Reichstagsabgeordneten werden deshalb bei der kommenden Beratung des neuen Sonntagsgesetzes Gelegenheit nehmen, der Polizei einmal gründlich einzuhacken, damit ihr zum Bewußtsein gebracht wird, daß sie nicht nur zur Ueberwachung der Kauf- und Einkaufsleute, sondern auch der Ausbeuter in Handelsbetrieben da ist. Im übrigen werden unsere Kollegen Handelsarbeiter gut tun, auf alle Betriebe, die sich um die gesetzlichen Vorschriften betreffend die Ruhezeit nicht kümmern, ein wachsameres Auge zu haben und wenigstens alle maritimen Fälle von Gesetzesverletzungen der Organisationsleitung mitzuteilen.

Das „patriarchalische“ Verhältnis zwischen Geschäftsleitung und Angestellten.

„Gewerkschaftliche Arbeit, Sozialität, Streik u. d. m. ist nichts für Angestellte. Diese sind allein auf die Güte der Prinzipalität angewiesen und werden von ihr auch nicht im Stich gelassen!“

Der Angestellte ist die „rechte Hand“ des Unternehmers. Er hat deshalb die Pflicht, für die eigenen Interessen aufzukommen und sich somit aller gewerkschaftlichen und sonstigen „betriebsfremden“ Beschäftigung zu enthalten. Insbesondere muß er es als Ehrenpflicht betrachten, als ganz ergebenem Sklave zur Vergrößerung des Geldsackes seines Herrn nebenbei auch noch ein „ortiges“ und „geistes“ Betragen an den Tag zu legen. Was in dieser Hinsicht den Angestellten alles zugemutet wird, davon legt eine „Arbeitsordnung“ Zeugnis ab, von der die „Buchhändler-Zeitung“ berichtet. In der Buchhändler-Gesellschaft „Kameradschaft“, v. b. h. in Berlin, hat der Herr Direktor, der auch den Titel „Hochbuchhändler“ führt, für seine Angestellten eine lange Reihe von Paragrafen ausgearbeitet, von denen einige wirklich „vorbildlich“ genannt werden können. Mit wahrhaft „stiller Entzückung“ wendet sich der Herr Direktor gegen gewisse körperliche Bedürfnisse seiner Angestellten:

„Träge, arbeitsunfähige Angestellte haben die dem arbeitsfrohen Menschen unbegreifliche Neigung, den Abort möglichst oft aufzusuchen und auf diesem sich unglaublich lange aufzuhalten. Empfindliche und einigermaßen willensstarke Menschen pflegen ihren Körper so zu erziehen, daß sie nur ausnahmsweise einen Abort außerhalb der eigenen Wohnung aufsuchen brauchen. Schwächliche Slaven der Gewohnheit versuchen auch, auf dem Abort schnell eine Zigarette zu rauchen, wenigstens sie wissen, daß sie sich dadurch ein schlechtes Zeugnis ausstellen.“

Man sucht keinen hinter dem Busch, man hätte denn selbst dahinter gesehen! Im übrigen ist es uns „unbegreiflich“, warum der Herr Direktor „willensstarke Menschen“ das „ausnahmsweise“ Aufsuchen des Aborts „außerhalb der eigenen Wohnung“ überhaupt gestattet. Einmal ist dies eine „schwächliche“ Schwäche und zum andern müßte er unter Umständen „Klosettriche“ anstellen, um einwandlos freigegeben zu können, ob nicht etwa doch während des besprochenen „ausnahmsweisen“ Aufsuchens — Zigaretten geraucht werden! Wer kann wissen? — Aber fast noch unempfindlicher als das Aufsuchen des Aborts ist dem Herrn Hochbuchhändler das des Waschraums:

„Der Angestellte ist verpflichtet, zu arbeiten; er ist nicht berufen, im Geschäft den Salonlöwen zu spielen. Es muß daher als eine Unstute bezeichnet werden, wenn einzelne Angestellte ohne triftige Veranlassung die Zeit mit Handewaschen verbringen.“

„Das ist der Fluch der bösen Tat, daß sie fortzeugend Böses muß gebären!“ Würden die Angestellten des Herrn Hochbuchhändlers nicht so oft das Kloset aufsuchen, brauchen sie auch nicht die Zeit mit Handewaschen verbringen! Die zweite Forderung ist darum als die logische Folge der ersten nur zu begrüßen! Ja, ja, Deutschland ist wirklich das Land der Denker. — Auch auf die Liebe ist der Verfasser der „glänzenden“ Arbeitsordnung nicht gut zu sprechen: „Erfährt die Gesellschaft, daß zwei Angestellte verheiratet sind, so ist dies ein Verstoß gegen die Geschäftsmitteilbarkeit, daher wird die Heirat als rein geschäftlicher Grund, zu denen auch die Rücksicht auf die übrigen Angestellten zählen, den Angestellten ihre Stellen entzogen.“

Bisher war es üblich, Stiefelchen im Geschäft nicht zu duben. Demgegenüber bedeutet die Auffassung des Herrn Direktors entschieden einen Fortschritt! Um

ganz sicher zu gehen, würden wir ihm empfehlen, seine Angestellten außerhalb der Bureauezeit durch Defektivbesuche zu lassen!

Eine fast rührende es, wie die Angestellten vor den schätzlichen Alkoholgenüssen behütet werden:

„Wenn in einem Geschäft mehrere Angestellte tätig sind, bilden sich leicht Gruppen. Sind dann Heberekenen vorgenommen, hat ein Angestellter Vorwürfe erbalten, ist ihm gekündigt worden, und zählt er zu den Schwächlingen, die jede Freude in Alkohol haben und jeden Verdruß in Alkohol ersäufen müssen, dann pflegt er mit Vorliebe nach Schluß der Geschäftstunde eine möglichst nahe Wirtschaft aufzusuchen und die zu ihm Stehenden begleiten ihn. Bei diesen Gelegenheiten schwächen solche Schwächlinge dann das unverantwortliche Zeug zusammen. Sie werden zu Helden des Wortes vom Alkohols Guben.“

Hein aus diesen Rücksichten vereinbart die Gesellschaft mit ihren sämtlichen Angestellten durch diese Geschäftsordnung, daß keiner von ihnen — so wohl während der Dienstzeit — als in der freien Zeit — in einer Wirtschaft (Restaurant, Restauration) verkehren darf, die sich in dem Hause, in dem sich die Geschäftsräume der Gesellschaft befinden, oder in einem der zehn diesem Hause links und zehn diesem Hause rechts benachbarten oder diesen 21 Häusern gegenüberliegenden Gebäude befindet.“

„Saufen“ könnt ihr, aber — erst im 11. (1) Hause links und rechts vom Geschäft und im 22. (1) Hause auf der gegenüberliegenden Seite der Straße! Bedenken „Schwächlingen“, welche diese „Anstands“-Distanz nicht einhalten!

Wie wohl muß doch den Angestellten sein, die unter einer so wahrhaft väterlichen Obhut eines treusorgenden Prinzipals stehen! Da haben die alten „großen“ Handlungsgehilfen und sonstigen Angestelltenverbände ganz recht, wenn sie stets in das Horn der Herren Geis pfeifen und erklären: „Wie gut haben es doch die Stehtragenproleten!“

Nicht minder „patriarchalisch“ scheint das Verhältnis zwischen der Geschäftsleitung und den Angestellten der Firma Heinrich Franz & Söhne, Linz a. d. Donau und Ludwigshafen zu sein, welche kürzlich einem Interessenten auf Grund seines Anstellungsgesuches u. a. folgende Fragen zur schriftlichen Beantwortung vorlegte:

„Ihr politischer Stand? und
Ihr sozialer Gesichtspunkt?“
„Haben Sie irgendeine Eigentümlichkeit oder Gebrechen?“
„Waren Sie krank? — wann? — warum? — wie lange?“
„Sind Nachwirkungen von früheren Krankheiten zurückgeblieben, und welche?“
„Sind Sie torpulent oder schlant?“
„Welche Haar- und Bartfarbe?“
„Sind Sie Radfahrer oder treiben Sie sonstigen Sport?“
„Sind Sie Musiker und Sangsfreund?“
„Tragen Sie Augengläser? Welche Art?“
„Ist Ihr Vorleben stets ein geordnetes gewesen?“

„Arbeiten Sie flink oder bodächtig?“
Daneben steht dann noch bezeichnenderweise: die Vorfrist ein: ... Die Frage späterer Verheirathung hängt vom Verhalten in der verlangten Stellung ab.“

Das ist ungefähr so die Stellung eines hochherrschastlichen Aufsehers, der auf seinen Barfisch und verzichten, ohne Erlaubnis seines Herrn überhaupt nicht, manchmal aber sogar auf Kommando desselben heiraten muß, wenn es seiner Gnaden gefallen hat, hochhero Stallmagd zu schwängern und nun ein Vater für den Sprössling von hochhero Renden gebraucht wird!

Die deutsche Angestelltenwelt blüht gewiß mit Reiz auf den „Glückssturz“, der schließlich die valante Stellung erwirkt! Derjenige, welcher diese Sache ihr Organ des Vereins für Handlungsgehilfen kundtat, verzichtete ansehnlich des Fragebogens freiwillig!

Chemnitz. Als ein sozialer Fortschritt kann es bezeichnet werden, daß vierzig hiesige Firmen der Garabrache ab 1. Februar d. J. an Sonntagen ihre Geschäfte über Mittag offen halten, dieselben aber um 3 Uhr nachmittags schließen. Diese Neuerung, die in der Sanftigkeit der Anregung der Firma Rudolf Görtz zu danken ist, wird bei der Rundschau und den Votenüberreichten kaum auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen. Der ungewöhnlichen Siskel aber, die an Sonntagen besonders stark in Erscheinung tritt und von dem Personal gerade an diesen Tagen doppelt unangenehm empfunden wird, ist damit vorläufig in diesem Handelszweig ein wohlverdientes Ende bereitet. Es bleibt zu wünschen, daß diese Einrichtung, angeregt durch dieses gute Beispiel, auch auf andere Branchen übertragen werden möge. Durch den früheren Feierabend an Sonntagen wird einem in Arbeiterkreisen allgemein empfundenen Bedürfnis Rechnung getragen. Dieses Bestreben entspringt einem besseren Familienleben und setzt die betreffenden in den Stand, schon an Sonntagen ihre eventuellen Einkäufe besorgen zu können, was gleichzeitig wieder an Sonntagen auf die Angestellten im Handelszweig entlastend wirkt und hier die Vorbedingungen für die vollständige Sonntagsruhe schafft.

In Schweden existiert eine Organisation, die sich „Svenska Varuslörare- och Handelsarbetarförbundet“ (Warenausfuhr- und Handelsarbeiterverband) nennt, mit ungefähr 600 Mitgliedern in 24 Abteilungen, welche sich

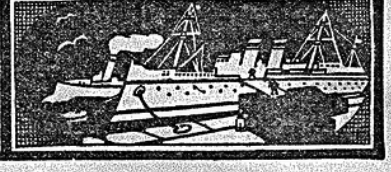
über 13 Orte verteilten. Der Sitz der Organisation ist in Malmö. Das Monatsblatt „Handelsarbeiter“ erscheint schon im 6. Jahrgang. Seit einem Jahre gehört die Organisation auch der gewerkschaftlichen Lan-

deszentrale an. Deshalb die Baronausfahrer und Handelsarbeiter nicht dem Transportarbeiterverbande angehören, ist uns nicht bekannt, aber sie sollten es, da sie doch ein Glied der Berufsgruppe sind. Auch

in Norwegen hat sich jetzt eine gleiche Organisation unter dem Namen „Norst Kjøre- og Lagerarbeiderforbund“ (Fuhrleute und Lagerarbeiter) mit 400 Mitgliedern gebildet.



Hafenarbeiter



Beschäftigung im Hamburger Hafen im Dezember 1912. Der Dezember war für den Hafen laut Mitteilung des Hafenbetriebsvereins der Monat mit der stärksten Beschäftigung während des abgelassenen Jahres, und auch in keinem früheren Jahre ist ein so starker Verkehr während eines Monats erreicht worden. Die durchschnittliche im Stauerbetrieb wertmäßig beschäftigte Arbeiterzahl betrug 5945 Mann gegen 5259 im November 1912 und 5178 im Dezember 1911. Im Kalbetriebe waren 7118 Arbeiter wertmäßig durchschnittlich zu verzeichnen, während im Vormonat 6568 und im Dezember 1911: 7227 Mann beschäftigt waren. In demjenigen Hafenbetriebsbezirk, deren Arbeiterzahl kontrolliert und mit den Verhältnissen des Jahres 1911 verglichen werden kann, waren im Dezember 1912: 604 Arbeiter täglich mehr in Arbeit als im Dezember 1911, der ebenfalls bereits eine Periode von sehr lebhafter Tätigkeit gewesen ist. Die Beschäftigung war im Vergleichsjahre 12 pCt. größer als im Vorjahre; die Zunahme macht in der Stauererei 9,8 v. H., im Kalbetriebe 14,3 v. H. aus und ist ungefähr die gleiche wie von 1910 und 1911. Ueber die Beschäftigung im ganzen Jahr hat der Hafenbetriebsverein dem „Reichsarbeitsblatt“ eine Aufstellung geliefert. In den beiden Hauptzweigen des Hafenbetriebs wurde verläßlich folgende durchschnittliche Anzahl von Arbeitern beschäftigt:

	1912	1911	1910
1. Vierteljahr:			
Stauererei . . .	4611	4329	3766
Kal . . .	6899	5242	4958
Zusammen	11510	9571	8724
2. Vierteljahr:			
Stauererei . . .	5158	4857	4153
Kal . . .	6346	5351	4934
Zusammen	11504	10203	9087
3. Vierteljahr:			
Stauererei . . .	4703	4125	3825
Kal . . .	5549	5089	4367
Zusammen	10252	9215	8192
4. Vierteljahr:			
Stauererei . . .	5351	4767	4667
Kal . . .	6607	6583	5265
Zusammen	11958	11350	9932

Die Beschäftigung war im Vergleichsjahr also 12 v. H. größer als im Vorjahre; die Zunahme macht in der Stauererei 9,8 v. H., im Kalbetriebe 14,3 v. H. aus und ist ungefähr die gleiche, wie von 1910 auf 1911. Allerdings ist die Steigerung wegen des Vorjahres im ersten Vierteljahr 1912 am stärksten gewesen und mit jedem Vierteljahr geringer geworden.

Hafenarbeiter-tod. Der Schiffsmaler D. ist im Raum des Hamburger Dampfers „Mellia“ tot aufgefunden worden. Seine Leiche ist durch die Sanitätskolonne nach der Reiderballe des Hafentränkenhauses gebracht worden. Keiner weiß, wie D. dorthin gekommen ist. Man nimmt an, daß er durch Absprung den Tod gefunden hat.

Hamburg. Sozialer Weitblick eines Neederanwalts. In Hamburg fanden am 31. Januar die Wahlen zur halbjährlichen Erneuerung der Bürgerschaft statt. Auf der Vorschlagsliste der Sozialdemokratie steht auch Kollege Gaal, allerdings an einer Stelle, die für diesmal eine Wahl schlechterdings ausschließt. Das hinderte ihn natürlich nicht, mit derjenigen Freundschaft in dem Wahlkampf seine Pflicht zu erfüllen, als wenn er an erster Stelle stünde. Originell ist im Gegensatz dazu das Gebaren der reaktionären „Parteien“. Auf ihren Listen finden wir die Namen einiger Needer, Neederanwälte und Leuten ähnlichen Kalibers. Auch die Neederanwälte stehen auf den Listen ganz in der Nähe des Lokes, „wo man durchfällt“. Um diesem Schicksal zu entgehen, lassen J. B. rund anderthalb Dutzend Needer- und Schiffahrtsgelehrten in den Schiffahrtszeitungen ellenlange Offerten los, in denen der Geschäftsführer des Vereins Hamburger Needer angeboten wird, wie gebrauchte Bettfedern und andere unbrauchbare Möbel aus der Rumpfkammer. Von welcher Qualität dieser Neederanwalt ist, geht aus einer Notiz im „Hamburger Echo“ hervor, die wir folgen lassen:

„Wo zu die Armut auf ist! Einer der originellsten Kandidaten für unser Parlament ist wohl Herr Dr. Stubmann, der mit sämtlichen Forderungen der vereinigten Needer in die Bürgerschaft bugliert werden soll. Dieser Tage hielt er eine wunderbare Rede, in der er auch u. a. seine nationalökonomischen, ethischen und moralischen Anschauungen zum besten gab. Dabei ging er einer Frage hart zu Leibe, die schon den bekannten Onkel Brägg sehr hart beschäftigt hat, der Frage der Armut. Onkel Brägg hat bekanntlich nach reiflichem Nachdenken erklärt, die Armut komme von der großen Vorehre her. Dr. Stubmann in Hamburg ist aber gründlicher als der Staatsweise des Neureichsfinders Neederreichs und hat die Schlaflosigkeit vieler Nächte darauf verwendet, ins Klare zu kommen. So war er in der Lage, in befragter Wählerversammlung erklären zu können, daß die Armut sein müßte, und zwar aus drei Gründen:

1. Die Reichen haben dadurch, daß es Arme gibt, die Gelegenheit, Wohlstand und mitzuteilen (und sich dadurch einen nummerierten Sperrstich im Himmel zu erwerben).

2. Die Armen ihrerseits sind durch ihre Armut gezwungen, die christlichen Tugenden der Bedürfnislosigkeit und der Ensigung zu pflegen.

3. Die Reichen, die sich sonst in ihrem Ueberfluß vielleicht und häufig fühlen könnten, werden durch den Blick auf die Armut anderer betrogen, sich glücklich zu schätzen.

Herr Dr. Stubmann verdient, wenn es einen solchen gibt, den Nobelpreis für gute, echt christliche Meinung. Aber ein Mandat zur Bürgerschaft wird ihm hoffentlich seine Weisheit nicht eintragen. Er ist zu gut für diese Körperschaft.“

Von diesem Geist werden die Needer beraten, wenn die Arbeiter, die die Needererträge schaffen, auch ein klein wenig in ihrer Lage verbessern möchten.

Noch größere Mühe geben sich die Hafenbetriebsherren um ihren speziellen Schutzing, um — Dr. Hager. Auch unser Freund Hager, Verwaltungsdirektor des Hafenbetriebsvereins, steht an 41. Stelle auf den bürgerlichen Listen, wo doch nur 40 Sitze im Rathaus zu vergeben sind. Mächtige halbseitige Annoncen in Aufwendung von recht vielen Druckerzwänge das Lob der Schiffahrtspresse singen mit vollem Mund, unter dem Herrn Hager. Der Doktor ist natürlich sehr verständiger in Hafenangelegenheiten. Zwar wird behauptet, daß er den Hafen nur vom grünen Tisch aus kennt, aber warum soll er nicht „fachverständig“ sein?

Wir erinnern: Vor einiger Zeit brachte unser Verbandsvorsteher, Kollege Schumann, einige Beschwerden der jenseitigen Arbeiter zur Sprache. Im trat der Bloßstellung — noch „immer“ unentwegt — Dr. Hager entgegen, der sich als Sachverständiger in Schiffahrtsangelegenheiten vorstellte. Wer zweifelt daran? Vor wenigen Monaten ist er ein Anhängel Walting geworden, Direktor des Generaldirektors, und vor einer Reihe von Jahren gab er gar eine Zeitschrift heraus: „Der Loffe“. Sollte diese Zeitschrift den Namen „Der Dackel“ geführt, dann wäre Herr Direktor Hager heute Sachverständiger im Dackelgewerbe — oder sie hieß „Der Loffe“.

Und so Dr. Hager: In den sechs Jahren, während denen der Hafenbetriebsverein seine Fuchtel über den Hafen, also über Unternehmer und Arbeiter schwingt, hat der Verein unmaßliches Geld über manchen Hafenarbeiter gebracht. Also ist Dr. Hager „fachverständig“. In der Annonce wird Dr. Carl Hager u. a. wie folgt ausgeschrieben: „Herr Hager ist durch seine berufliche Tätigkeit mit dem Hafenbetrieb in allen seinen Zweigen aufs engste verbunden. Die Vereinnahmung, deren Geschäfte er leitet, ist . . . zu einer dem gesamten Hafenbetrieb umspannenden Organisation geworden, die nicht bloß (1) den Arbeitsgebern, sondern auch den Arbeitern zum Segen gereicht, indem sie für ein geordnetes (?) und friedliches (?) Arbeitsverhältnis sorgt.“

Wer denkt da nicht an das „kommunistische Manifest“? „Freier Handel im Interesse der arbeitenden Klasse; Schutzgesetz im Interesse der arbeitenden Klasse; Zellengefängnisse im Interesse der arbeitenden Klasse — das ist das letzte, das einzige erfindungsgemäße Wort des Bourgeois. Die Arbeiterfreundlichkeit der Bourgeoisie besteht eben in der Behauptung, daß die Bourgeois, Bourgeois sind — im Interesse der arbeitenden Klassen.“ (Seite 64, Hamburger Ausgabe.)

Die Marktstrolche fahren fort und bestätigen obiges Wort aus dem Manifest: „Für alle Teile unserer Bevölkerung, . . . insbesondere für den Arbeiter heißt die tägliche Lösung . . . Sorgt, daß wir (d. h. die Unternehmer nebst Anhang: König, Pfaff, Professor, Hure und Kriegsknecht, wie Marx sagt (Red.)), an der Spähe bleiben!“

Die „vollständigen“ (1) Kandidatur Hagers unterstützen: J. C. Brämsdahl, O. Mathiesen (Kügens u. Heimers), Perleff, Pfaff, Amst, Vastin, Brinmann (Führer u. Belme), A. Gekter, J. Eggert (Hamburg-Südamerikanische D. G.), Haldermann (Direktor der H. A. L.), A. Kirken, zwei Kleinwörter, Lodding, Möller (J. C. W. Mathiesen Söhne), H. Plüschau (Wettern u. Plüschau), Brück, C. Tiedemann, Belme, C. Wibel (Bess, Kohnenfont), G. Weermann. — Eine „glänzende“ Versammlung von Schmarren aus dem Hamburger Hafen. Wahrscheinlich ist aber alle Liebesmühe vergeblich — das Resultat steht bei Niederschrift dieser Zeilen noch aus, — es wäre doch zu schade, wenn Hager aus seiner fegenvollen Arbeit herausgerissen würde.

Die oben aufgeführte illustre Gesellschaft steigt natürlich nicht hinab zum Plebs. Im „General-Anzeiger“ sollen leibhaftige Hafenarbeiter das Lob des Dr. Hager gesungen haben, unter Ausfällen gegen u. s. Diese „Hafenarbeiter“ sind natürlich an der bewußten Stelle fabriziert. Wenn sich aber die Zeitungsnachricht bewahrheitet, daß Hafenarbeiter im Hafen Flugblätter für Hager verbreiteten, so sind sie geschändet — christliche Hafenarbeiter kennen ihren Weg.

Wo ist die Hafeninspektion? Die Schur- und Verfehrskommission schreibt im „Hamburger Echo“: In der rauhen Jahreszeit leiden die Schauerleute, Ewerführer, Schiffshandwerker und -arbeiter in empfindlich fühlbarer Weise unter dem Mangel an Unternehmungen, an geeigneten Stellen zum Einnehmen ihrer Wägen, die ihnen gleichzeitig eine Zufluchtsstätte bieten, in denen sie die Arbeitspausen verbringen, ihre Ueberkleidung und ihre mitgebrachten Speisen und Getränke sicher verwahren können. Bei plötzlich eintretender unangenehmer Witterung, insbesondere bei Frost, Schnee, Regen und Unwetter wissen die allermeisten Hafenarbeiter nicht, wohin sie flüchten sollen, um während der Arbeitspausen ein Plätzchen zu finden, wo sie ihre Nahrung zu sich nehmen können. Der Aufenthalt in den Schiffsräumen während der Arbeitspausen ist in fast allen Betrieben unterlagert. Die etwa für die an Land liegenden Schiffe in Betracht kommenden Kasseballen sind von Kalbtsarbeitern, Ewerführern, Kutschern, unverbesserten und unbeschäftigten Arbeitern besetzt, wobei für alle diejenigen, welche nicht in nächster Nähe der Kasseballen ihre Beschäftigung haben, kein Plätzchen übrigbleibt. Vornehmlich bei unangenehmer Witterung, wo jeder sich vor den schädlichen Einflüssen in Bezug auf die Gesundheit zu schützen bestrebt ist. Im fühlbarsten ist der Mangel solcher Räume an Bord der an den Pfählen verankerten Dampfs- und Segelschiffe, ganz besonders da, wo nicht zu Mittag befördert wird.

Es ist kaum glaublich, wohin die Schiffarbeiter kriechen, um entweder ihre Nahrung einzunehmen, oder sich die durch die Arbeitspausen ermüdete Ruhe zu gönnen. Der Stacksraum, völlig von Kohlenstaub und Sott verunreinigt, wird dann, seiner wohlthuenden Wärme wegen mit Vorliebe aufgesucht. Aber auch sonst jeder nur geringsten Schutz bietende Raum wird benutzt, und man kann froh sein, von Seiten der Schiffsleitung nicht auch hier noch verjagt zu werden. Wer sich davon überzeugen will, in welcher beträchtlicher Zahl oft die Arbeiter in solchen Räumen lagern, der hat nur nötig, sich an die in dem linkselbischen Hafengebiet liegenden Schiffe zu begeben. Hier hat er Gelegenheit zu sehen, wie Schiffsreiniger und Schiffsmaler, Handwerker, Schauerleute und was sonst noch alles an Schiffarbeitern aufgezählt werden kann, in solchen Räumen, mit von der Arbeit verunreinigt, ruß- und staubbedeckten Arbeitsanzügen und oberflächlich abgewischten Händen die Nahrung zum Munde führt, oder rauchend, liegend oder stehend die Ruhe pflückt. Die Leute sind somit gezwungen, gegen die fundamentalen Grundsätze der Hygiene zu verstoßen. Um die persönliche Reinlichkeit zu pflegen, fehlt die Gelegenheit. Wascheben, Seife, Sandbich und geeignete Mengen Wasser zu den fraglichen Tageszeiten zu benutzen, bemüht man sich vergebens, selbst auf solchen Schiffen, die dem Passagierverkehr dienen und alle erforderlichen Einrichtungen besitzen. In den wenigen Betrieben, in denen solche Einrichtungen, wie Unternehmungen mit Waschgelegenheit, vorhanden sind, sind die letzteren meistens viel zu klein, äußerst schmutzig und stellen weder Seife noch Handtücher zur Verfügung; ja, die Räume sind oft eher Lagerräume zu nennen als Aufenthaltsräume. In Bezug auf das Letztere machen wohl nur die Einrichtungen der Hamburg-Amerika-, der Hamburg-Südamerika- und der Kosmos-Linie eine Ausnahme.

Die unerlässliche Sorgfalt in Bezug auf den Schutz der mitgebrachten Speisen und Getränke gegen die Verunreinigung mit Staub und giftigem Arbeitsmaterial, wie solches beim Arbeitsprozeß sich entwickelt, läßt alles zu wünschen übrig. Man denke nur einmal, was alles unsere Ozeantiefen in ihren frohen Bächen bergen: Kupfer, Blei, Zink, Kies in allen Arten und Farben, Salze, Erze, Getreide lose und in Säden, Kaffee, trodene und nasse Häute, Del, Tran, Lumpenballen, Südgüter aller Art. Beim Löschen oder Laden entwickelt sich Staub und denen durch Schweiß oder Ladung verdorbenen Waren entströmen oft pestilenzartige Dünste. In diese Räume müssen die Ladungsarbeiter ihre Ueberkleider, ihre Speisen und Getränke mitnehmen, weil sie keinen anderen Platz dafür haben. Wo es erlaubt oder gebietet wird, verzehren sie hier ihre Speisen, verbringen die kurzen Arbeitspausen, weil jede andere Gelegenheit fehlt und den von der Arbeit erlittenen Körper jede plötzliche Abkühlung mit einer Erkrankung droht. Da nützt alle Erkenntnis vorbeugender Maßregeln für die Erhaltung der Gesundheit nichts, so lange nicht die gesetzlichen Bestimmungen auch auf diese Betriebe ausgebeht werden, wie sie bereits vom Bundesrat für eine Reihe von Betrieben vorgeschrieben sind und der Kontrolle der behördlichen Organe unterstellt sind, wie die Anlagen zur Untertung von Zündhölzern, Zigaretten, Blei- und Bleiweißfarben usw.

Genau müßte viel Obacht auf die gründliche Reinigung der Schiffsräume gegeben werden, zum mindesten doch vor dem Verladen ein Mittel zur Verminderung der Staubgefahr zur Anwendung gelangen. Die Hafenarbeiter sind wieder von Milzbrandvergiftung noch von Pestkrankheit verschont geblieben, Lungenleiden und Erkältungskrankheiten sind ständige

Begleiter unserer Hafenarbeiter; da sollte man erwarten, daß unsere Hafeninspektion einmal eine Ranz für die Hafenarbeiter gebrochen hätte und den so sehr berechtigten Forderungen in Bezug auf Schaffung geeigneter Räume das Wort gerecht hätte, mindestens aber dort, wo sich solche Einrichtungen befinden, für eine Benutzung während der rauhen Jahreszeit ihren Einfluß geltend zu machen versuchte. Das ist bisher noch nicht geschehen, wir erwarten jedoch, daß es nur dieser Untergang bedarf, um bei der herrschenden rauhen Zeit den Hafenarbeitern eine Gefahrenquelle zu verstopfen.

Die Hamburger Kaianlagen im Jahre 1912. Der lebhafteste Güterverkehr hat im vergangenen Jahre an die Hamburger Kaianlagen besonders hohe Anforderungen gestellt. Allein die an den Staatsstaats gelieferte oder geladene Gütermenge hat sich nach vorläufiger Schätzung um nahezu 1/2 Million Tonnen vermehrt und damit zum ersten Male die Grenze von 4 Millionen Tonnen überschritten; sie wird auf 4 100 000 Tonnen veranschlagt (gegen 3 699 000 Tonnen im Jahre 1911 und 3 431 000 im Jahre 1910). — Ungleiches dieser stetig wachsenden Gütermenge ist es erfreulich, daß die dringende notwendige Vergrößerung der Kaianlagen auch im vergangenen Jahre Fortschritte — allerdings nur bescheidene — gemacht hat. Die Veränderungen, die die Kaianlagen während des Jahres erfahren haben, sind folgende: Die Gesamtlänge aller Kaigruppen hat sich von 13 790 Meter auf 14 140 Meter gehoben, und der überbaute Lagerraum des Hafens umfaßt 478 760 Quadratmeter gegen 464 450 Quadratmeter zu Anfang 1912. Einen größeren Zuwachs werden die Kaianlagen nach Fertigstellung der gegenwärtig im Bau befindlichen Häfen auf Roß-Neuhof und Walters-Neuhof erhalten.

Die Zahl der 1912 zum Löschen und Laden an die Kaianlagen gelangten Schiffe betrug 6538 mit 7 813 000 Nettoregistertons gegen 6173 mit 7 255 000 Nettoregistertons im Jahre 1911. Von diesen Schiffen wurden im staatlichen Raibetrieb abgefertigt 5573 mit 4 732 000 Nettoregistertons (1911: 5269 mit 4 340 000 Nettoregistertons). An die von der Hamburg-Amerika-Linie, der Boermann-Linie, der Deutschen Levante-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie gepachteten Privatkaianlagen gingen insgesamt 965 Schiffe mit 3 082 000 Nettoregistertons (1911: 904 mit 2 915 000 Nettoregistertons). Der Rest der während des Jahres im Hamburger Hafen angekommenen Schiffe ankerte auf dem Strom und löschte und lud durch Leichter.

Mehr als zwei Drittel der an den Kaianlagen abgefertigten Tonnage war deutscher Nationalität. Nahezu ein Viertel folgte unter englischer Flagge. Von den übrigen Flaggen waren die norwegische, die holländische und dänische mit größeren Schiffsräumen vertreten. Unter den in Hamburger Raibetrieben vertretenen Großreedereien nahm die Hamburg-Amerika-Linie mit 552 Schiffen und 2 348 000 Nettoregistertons, d. h. ungefähr 30 pCt. der gesamten Tonnage, den ersten Platz ein. Ihr folgt die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 139 Schiffen und 505 000 Nettoregistertons (6 1/2 pCt.). Den dritten Platz belegt die Bremer Hanfa-Linie mit 142 Schiffen und 364 000 Nettoregistertons (4 1/2 pCt.). Die Boermann-Linie war mit 233 Schiffen und 328 000 Nettoregistertons (ca. 4 1/2 pCt.), die Deutsche Levante-Linie mit 191 Schiffen und 304 000 Nettoregistertons (ca. 4 pCt.) vertreten. Der Lösch- und Ladebetrieb an den Privatkaianlagen war zum Teil so lebhaft, daß eine verhältnismäßig große Tonnage der hier arbeitenden Reedereien an den Staatsstaats abgefertigt werden mußte.

Streitklausel. (Urteil des Reichsgerichts vom 19. Oktober 1912.) Da in den meisten Branchen heutzutage die Vereinbarung der Streitklausel üblich ist, d. h. daß bei Ausbruch von Streiks der Unternehmer oder Vorgesetzte von seinen vertraglichen Verpflichtungen entbunden sein soll, so gewinnt nachstehender Reichsgerichtsbescheid Bedeutung, in dem das Reichsgericht ausführt, in welchen Fällen die Streitklausel allgemein wirksam wird. Der Kaufmann M. hatte der Transport-N. G. zu K. den Transport von Kiefern- und Eichenstammeln an Seedyamper Rotterdam bis nachtriefte Rheinisch 2c. übertragen. In dem Bestimmungsschreiben der Gesellschaft war u. a. die Bestimmung enthalten, daß diese bei Arbeitsverhältnissen aller Art von der Abnahme und Beförderung der ihr angebotenen Güter befreit sein sollte. Im September 1907 teilte M. der Gesellschaft mit, daß sich 30 000 Kiefernstämme für ihn auf der Fahrt von Riga nach Rotterdam befänden, für deren rechtzeitige Empfangnahme sie dem Verträge gemäß sorgen möge. Die Gesellschaft lehnte Übernahme und Beförderung ab, weil unter den Hafenarbeitern zu Rotterdam ein Ausstand ausgebrochen sei und deshalb die Streitklausel eintrete. M. widersprach, da von dem Ausstand nur die Getreidearbeiter betroffen würden. Die Parteien einigten sich dann dahin, daß vorbehaltlich der Entscheidung des Reichsgerichts die Entladung des Dampfers und die Beförderung der Stämme zu einem Tagesfrachtpreise von 100 Mk. für 10 000 Kilogramm von der Gesellschaft ausgeführt werde. M. erhob sodann Klage und forderte die Differenz zwischen Tagesfracht und Vertragsfracht sowie Erstattung des Vorgegebnes. Es handelte sich um mehr als 18 000 Mk. Das Oberlandesgericht Düsseldorf wies jedoch in der Berufunginstanz die Klage in vollem Umfang ab. Auf die Revision des Klägers M. führte nun der 1. Zivilsenat des Reichsgerichts aus: Für die Wirkung eines Arbeitsvertrages als Arbeitsvertrag erscheint es nach Treu und Glauben und nach den allgemeinen Verkehrsanschauungen notwendig, daß der Arbeitsvertrag gerade den dem Verträge zugrunde liegenden Geschäftszweck betreffen hat, sei es, daß eine derartigen Arbeitergruppen, deren Tätigkeit zur Ausführung des Vertrages erforderlich ist, selbst in den Ausstand getreten ist, sei es, daß eine der beteiligten Arbeitergruppen, wenn gleich

selbst arbeitswillig, durch den Ausstand anderer Arbeitergruppen in der Ausführung ihrer Tätigkeit beeinträchtigt wird. Immer aber erscheint ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Arbeitsvertragszweck und der Vertragserfüllung in der Weise als notwendig, daß der Arbeitsausstand eine Verringerung der Ausführung von Arbeitskräften in denjenigen Arbeitergruppen zur Folge hat, die zur Ausübung der Vertragsbeziehungen üblicherweise herangezogen sind. In dies der Fall, so liegen die Voraussetzungen der Streitklausel vor und der interessierte Vertragspartei kann sich auf die Klausel berufen, ohne abwarten zu brauchen, ob sich ihm durch Heranziehung auswärtiger Arbeitskräfte vielleicht die Möglichkeit bieten wird, den Vertrag ohne Vermögensschädigung zu erfüllen. Andererseits vermag aber die Tatsache allein, daß der Ausstand einer bei der Vertragserfüllung nicht beteiligten Arbeitergruppe eine Lohnverhöhung bei anderen nicht in den Ausstand getretenen Gruppen oder sonstige Preissteigerungen zur bloß mittelbaren Folge gehabt hat, die Wirksamkeit der Klausel nicht zu begründen. Derartige Begleiterscheinungen könnten ebenso gut durch andere Vorkommnisse hervorgerufen sein; sie sind keine charakteristischen Folgen eines Arbeitsausstandes, dessen Wesen sich vornehmlich darin äußert, daß in dem besonderen Geschäftszweck, in dem die streikenden Arbeiter bisher tätig gewesen sind, eine planmäßige Verringerung des Angebots von Arbeitskräften stattfindet. Wendet man diese Grundsätze auf den vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt an, so ergibt sich, daß die Voraussetzungen für die Wirksamkeit der Streitklausel nicht erfüllt sind. Keine derjenigen Arbeitergruppen, deren Mitwirkung die Verrichtung zur Erfüllung des Transportvertrages brauchte, war in den Ausstand getreten. Dieser bestand nur unter den bei dem Getreideexport beschäftigten Arbeitern. Dagegen vollzog sich der hier allein interessierende Holztransport sowohl hinsichtlich der Entladung der Seeschiffe wie der Beladung der Rheinfahrzeuge ganz ungehindert. Die bloß mittelbare Einwirkung des Arbeitsausstandes auf die allgemeine Bildung der Frachtpreise vermag aber die Anwendung der Streitklausel nicht zu rechtfertigen. Die Sache wurde deshalb zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen.

Das Wirtschaftsjahr 1912 in Zahlen. Unter dieser Schirmart schreibt Mercator in der „Sanja“. Die statistischen Verkehrsziffern des Monats Dezember geben folgendes Bild:

Verkehr in	1911	Dezember		Januar bis Dezember		± %
		1911	1912	1911	1912	
Hamburg	n.	1156872	1173898	13176000	13797000	+ 4.7
Bremen	n.	862580	390292	3903747	4210410	+ 7.9
Emden	n.	101039	157498	1286624	1627538	+ 26.5
Stettin	n.	138071	136060	1941179	1418812	- 1.3
Kiel	n.	79970	75305	869741	904545	+ 4
Rotterdam	n.	857080	1055923	1267995	12360674	+ 9.7
Antwerpen	n.	976407	1007897	1347188	11696454	+ 3.1
Amsterdam	a.)	300238	351074	357051	3941351	+ 10.4
Engl. Häfen	n.	3518463	4234104	1918461	4634304	+ 10.5
Suezkanal	n.	—	—	—	—	—

*) Abgült. 15 pCt. v. d. belgischen Vermessung.

Unsere obenstehende Statistik gibt das Gesamtbild für das Jahr. Es bleibt die Tatsache bestehen, daß namentlich die kleinen Häfen eine verhältnismäßig starke Steigerung ihres Verkehrs erzielt haben. Allen voran E m d e n, dessen Verkehrsteigerung eine außerordentliche ist. Man versteht angesichts dieser Entwicklung wirklich nicht die Klagen, die vor einiger Zeit über die Vernachlässigung Emdens führten. Wenn sich Emden in diesem Maße weiter entwickelt, namentlich mit Hilfe der Ueberseefahrten, die es in nächster Zeit durch den Norddeutschen Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie erhält, dann wird es bald zum größten preussischen Hafen geworden sein, und Stettin hat noch mehr Grund als früher, über die Erfolge der preussischen Verkehrspolitik nachzudenken. Allerdings ist der diesmalige Zuwachs von Emden unter dem Gesichtspunkte zu betrachten, daß die erheblich gewachsene Tätigkeit unserer schweren Industrie zu der Verkehrsteigerung im hohen Maße beigetragen haben. Der Auftrieb der schweren Industrie im Rheinland und Westfalen ist nicht nur Emden, sondern auch Rotterdam in hohem Maße zugute gekommen. Der Zuwachs, den Rotterdam unter den drei großen kontinentalen Häfen erfahren hat, beträgt fast 10 pCt., der absolute Zuwachs 1 092 679 Netto-Registertons. Wir bemerken noch, daß die obigen Zahlen sich auf den eigentlichen Rotterdamer Verkehr und nicht etwa auf den Gesamtverkehr im Altemwen-Werterweg beziehen, der den Verkehr aller Häfen, also auch Nordrecht, Maasliis usw. umfaßt. — Bei dieser Gelegenheit erhebt sich nicht uninteressant, das Jahr 1912 auch in anderer Beziehung statistisch ins Auge zu fassen. Der britische Außenhandel hat sich glänzend entwickelt. Er hatte 1911 einen Wert von 24,74 Milliarden Mark erreicht. Im Jahre 1912 ist er weiter, nämlich auf 26,88 Milliarden Mk. gestiegen. Die Entwicklung des letzten Jahres ist beim englischen Außenhandel noch insofern von besonderem Interesse, als das letzte Jahr eine weitere Aufwärtsentwicklung des englischen Außenhandels gebracht hat. Der Letztere (die Viederausfuhr ausländischer und kolonialer Waren) belief sich 1911 auf 2,05 Milliarden Mk.; betrug dagegen 1912 2,24 Milliarden Mk., also eine Steigerung von 190 Millionen Mk. Man wird annehmen dürfen, daß die Stellung Englands als Zwischenhändler der Welt in Gefahr sei. Die Zahlen über den deutschen Außenhandel im Jahre 1912 zeigen gleichfalls ein glänzendes Bild. Der Letztere betrug 1911 17,81 Milliarden Mk., 1912 19,18 Milliarden Mk. Die Steigerung des englischen Außenhandels

beträgt mithin 7,5 pCt., die des deutschen 7,7 pCt. gegenüber dem Vorjahre. Auch in anderer Beziehung zeigt uns das Jahr 1912 eine gewisse Notordfucht. Die Einnahmen der deutschen Eisenbahnen haben mit 3141 Millionen Mk. die dritte Milliarde überschritten; die deutsche Rohisenproduktion betrug 17,8 gegen 15,8 Millionen Tonnen im Vorjahre. Die deutsche Steinkohlenförderung belief sich im letzten Jahre auf 177 Millionen Tonnen gegen 161 Millionen im Vorjahre; auch die Kohlenproduktion ist von 25 1/2 Millionen Tonnen auf 29 Millionen Tonnen angewachsen. Eine gewiß gewaltige Entwicklung, die das deutsche Wirtschaftsleben im Jahre 1912 genommen hat.

Duisburg. Eine Gemeinheit. In den letzten Wochen ist in dem Duisburger Innenhafen viermal Feuer ausgebrochen und zwar dreimal in Getreidebehältern und einmal in einer Schiffsverf. Bei den Firmen Leichter und Rosenthal und Neumarkt brannten die Speicher vollständig nieder, wohingegen die beiden anderen Brände frühzeitig gelöscht wurden. Selbstverständlich ist nun, daß über den Ausbruch der Brände die verschiedensten Gerüchte verbreitet werden. In den Zeitungen wird von Brandstiftungen geschrieben. Die „Rhein- und Ruhrzeitung“ bringt es sogar fertig, von einem Sabotageakt zu fabeln. In der Abendausgabe vom 31. Januar heißt es in einer Notiz über den Brand bei Rosenthal und Neumarkt unter anderem wie folgt:

Die Meinung, daß hier böswillige Brandstiftung vorliegt, hält sich nach wie vor aufrecht. Unbegündet ist das Gerücht, daß die Brandlegung durch russische oder französische Emissare in der Absicht erfolgt sei, Deutschlands Getreideversorgung zu stören. Auch das Gerücht, daß hier ein „Sabotageakt“ vorliegt, findet in den bisherigen Ermittlungen keine Stütze. Nichtsdestoweniger soll nicht verschwiegen werden, daß eine Reihe gewichtiger Tatsachen für die Annahme böswilliger Brandstiftung spricht. Bereits um 6 1/2 Uhr schloß am Vorabend des Brandes der Betrieb in dem Getreidepeicher von Rosenthal und Neumarkt. Die elektrischen Leitungen wurden ausgeschaltet, so daß kurzschlüssig nicht in Frage kommen kann. Die Maschine, die den Elevator treibt, wurde außer Betrieb gesetzt, so daß der Brand auch nicht in einer heiß gelaufenen Achse seine Ursache finden kann. Auch Selbstentzündung des Getreides wird an bestmündigster Stelle für ausgeschlossen angesehen — es bleibt also nur die Annahme abstrakter Brandstiftung bestehen. Ob sie sich bestätigt wird von dem Ergebnis der eingeleiteten Ermittlungen während der Aufräumungsarbeiten abhängen.

Das ehrenwerte Blatt hütet sich wohlweislich direkt zu sagen, der Brand ist durch Sabotage entstanden und schreibt daher nur von einem Gerücht. Aber die ganze Aufmachung der Notiz und die Sätze, die hinter dem Sabotagegerücht geschrieben sind, betonen, daß die Redaktion der „Rhein- und Ruhrzeitung“, trotzdem das das Gerücht der Sabotage nicht nachprüfen kann, auf dem Standpunkt steht, es liegt hier doch ein Sabotageakt vor. Das ist eine perfide Gemeinheit des ehrenwerten Scharfmacherblattes. Wir haben seit der Mitteilung der „Rhein- und Ruhrzeitung“ die gesamte hiesige bürgerliche Presse durchgesehen, aber in keiner von von einem Gerücht der Sabotage die Rede. Danach zur urteilen, hat die Redaktion der „Rhein- und Ruhrzeitung“ sich das Gerücht über Sabotage aus den Fingern gelogen. Gegen eine solche erbliche Verdächtigungen der Duisburger Hafenarbeiter legen wir ganz entschieden Verwahrung ein. Die „Rhein- und Ruhrzeitung“ ist das Organ des nationalliberalen Scharfmachers und Reichstagsabgeordneten Dr. Böcker, der bei der Abstimmung über den konservativen Streikpostenvertrag für diesen stimmte, und das dürfte also belegen. Der Herr Abgeordnete für Duisburg braucht zur Verleumdung seiner Abstimmung Material, und da sind die freien Federn der „Rhein- und Ruhrzeitung“ verpflichtet, solches zu verschaffen. Dabei kommt es den freien Federn auf eine gemeine Verdächtigung der Arbeiterschaft mehr oder weniger nicht an. Zu bebauern ist nur, daß es leider auch noch Hafenarbeiter gibt, die ein solches Scharfmacherblatt mit ihrem Geld bezahlen. Hinans mit solchen Schandblättern aus euren Wohnungen, ihr Duisburger-Arbeiter Hafenarbeiter.

Die Tätigkeit des Finnischen Hafenarbeiterverbandes im Jahre 1912. Während des Jahres 1912 sind die Arbeitsverhältnisse mittelmäßig gewesen, der Vorommer war schlecht, besonders in den nördlichen Häfen des Landes. Der bekannte Rosenreit wirkte anfangs störend auf den Verkehr und die Folge war Arbeitsmangel. Gegen Herbst, als der Seeverkehr wieder in die alten Geleise kam, wurde die Stagnation des Vorommers teilweise gehoben. Dadurch kann man sich erklären, daß die Mitgliederzahl nicht größer geworden, da die Arbeiten in den größeren Abteilungen des Verbandes zum Herbst hinausgeschoben wurden, und ein frühzeitiger Winter machte es notwendig, daß ein Teil der Arbeiter wiederum zum nächsten Frühjahr aufgeschoben wurde, so daß alle früheren Mitglieder in den Abteilungen auf ihren früheren Arbeitsplätzen keine Arbeit erhalten konnten. Aus der Tätigkeit der Abteilungen geht hervor, daß in den Häfen des Botsnischen Meerbusens, Raumo, Vantsuoto, Raiko, Pohja, Sog, Saimola, Waja, Jacobstad, Wpila, Himango, Kalajo, Saloinen, Vahelstad, Alcoborg, Hankkubas, Sio, Sino, Kemi und Tornio-Nähtia, die Mitgliederzahl der verschiedenen Abteilungen zusammen um 175 gestiegen ist. In den Abteilungen des Finnischen Meerbusens und der Binnenhäfen Wlo, Helfmankors, Sörmsä, Kahl, Kotta, Roivusanti, Terajoki, Wiborg, Andrea und Soranlay ist die Mitgliederzahl nicht gestiegen. Die Abteilung in Tringfund weigerte sich, den Verbandsbeitrag an die Hauptkasse zu bezahlen, da die Mitglieder der Abteilung während eines großen Teils der ganzen Wadungszeit arbeitslos waren; jedoch der Verbandsvorstand konnte die Motive nicht anerkennen, da die

Mitglieder dieser Abteilung ebenfalls verdient hatten wie die in mehreren anderen Verbandsabteilungen. Die Folge war, daß die Abteilung aus dem Verband austrat, insofern sich die Verhandlungen bez. Wiedereintritts in den Verband im Gange. Die Mitgliederzahl der Abteilung ist 324.

In den Verband sind folgende neue Abteilungen eingetreten: Sinto, Uleborg, Abo (Gelehrte und Helfer), Jacobstadt (Fugleite), Sointen, Wäffö (Frauenverein), Helsingfors (Seemannsverein) und Fredrikshamn (Seemannsverein). Die zuletzt genannten Gruppen sind indessen nicht lebensfähig. Der kommende Frühling wird zeigen, ob sie ihre Tätigkeit fortsetzen können. Kotka's zwei Abteilungen haben sich im Anfang des Jahres zusammengeschlossen. Der Verbandsvorstand hat Flugblätter für die eintreffenden Hafenarbeiter ausgeben, welche von den Arbeitgebern in Helsingfors, Abo, Kotka und Uleborg durch persönliche Kontakte angeworben werden. Die Zeitung des Verbandes „Salamattomies“ ist einmal per Monat ausgegeben worden und zwar in einer Auflage von 2000 Exemplaren. Bezüglich der Streiks und Verhandlungen ist noch zu erwähnen, daß die Mitglieder des Verbandes im Jahre 1912: 7 Arbeitseinstellungen gehabt haben, und zwar in Abo, Sinto, Sörbom, Näsby, Santipudas, Uleborg und Helsingfors. Die Streiks in Santipudas, Uleborg und Helsingfors sind verloren gegangen. In Abo und Sinto dagegen und in Abo wurden die Forderungen der Arbeiter teilweise bewilligt; von 5 Arbeitgebern bewilligten 2 die Forderungen der Arbeiter. Der Streik in Näsby wird fortgesetzt. Von diesen Streiks waren 5 Abwehr- und 2 Angriffstreiks. Alles in allem gingen durch die Arbeitseinstellungen 3580 Arbeitstage verloren, das macht einen Lohnausfall von 17 900 Mk. bei 5 Mk. Lohn pro Tag. Hierzu gehören jedoch nicht die Streiks in Uleborg und Helsingfors, welche unorganisiert waren, sowie auch nicht die Konflikte in Tröglund, Teräsoja und Kouvola, welche Abteilungen eigentlich als Konkurrenz der Arbeitgeber zu betrachten sind, da sie kooperativ unternehmungen sind. Der Verband hat 1216 Mk. als Streikunterstützung ausbezahlt. — Lohnbewegungen ohne Arbeitseinstellung hat der Verband vermittelt in Sinto, Jacobstad, Himango, Raumo, Wäffö, Kemi und Wabeflad. Alle diese Verhandlungen verliefen zugunsten der Verbandsmitglieder.

Wie man hieraus erkennen kann, sind die Konflikte im Laufe des Jahres ziemlich gewesen, aber größere Kämpfe sind indessen nicht entstanden, da der Streik in Helsingfors, welcher größere Dimensionen anzunehmen drohte, — etwa 650 Hafenarbeiter sollten sich daran beteiligen — für diesmal bis zu der nächsten Ladungsperiode aufgeschoben werden konnte. Gleichzeitig ist zu bemerken, daß der Verband Unterhandlungen gepflogen hat mit „The Seaboard Federation in Finland“, welcher Arbeitgeberverein in allen größeren Hafenplätzen seine Stützpunkte hat. Wir haben unsere Forderungen in einem sogenannten Reichstagsformuliert, laut welchem die Zentralorganisationen der beiden Parteien dafür bürgen, daß die Übereinkommen für die verschiedenen Häfen befolgt werden. Alles deutet darauf hin, daß wir, sofern die Arbeitgeber auf unsere Forderungen nicht eingehen, gezwungen werden, den Kampf im Sommer in den größeren Hafenplätzen wie Helsingfors, Kotka und Abo aufzunehmen. Die drohende Haltung der Arbeitgeber gegen die organisierten Hafenarbeiter zwingt uns dazu.



Jugendbewegung

Berlin. Ein ziemliches Stück Arbeit wurde im abgelaufenen Jahre geleistet. In der Abteilung Lichtenberg fanden zwölf, in der Abteilung Ost ein und in der Abteilung Zentrum zwölf Monatsversammlungen statt. In jeder derselben wurde ein belehrender oder unterhaltender Vortrag gehalten. Funktionäre-Sitzungen fanden 17 statt. Beschäftigt wurde die Wohlfahrtsausstellung im Frühjahr und im Herbst die Brauerei Engelhardt. Zehn Partien wurden veranstaltet, wovon die Nachpartie am stärksten besucht war. Außerdem mußten drei Partien wegen ungünstigen Wetters ausfallen. Ehe das polizeiliche Verbot in Kraft trat, wurde eine Tischtheatervorstellung veranstaltet. Diefelbe erfreute sich eines guten Besuches und die wissenschaftlichen Bilder wurden mit Interesse betrachtet. Die Gesangsübungen wurden zum Beginn des Herbstes eingestellt. Der Unterhaltungsabend im November mit Theater, Gesangs- und humoristischen Vorträgen, war von über 400 Mitgliedern und Angehörigen besucht. Bei der Umfrage erklärten sich 65 Kollegen bereit, an den Unterrichtskursen teilzunehmen. Am englischen Unterricht und dem Stenographiekurs beteiligten sich die Kollegen zahlreich. Regelmäßig durch Ganztagel werden zu allen Veranstaltungen in der Abteilung Lichtenberg 120, in der Abteilung Ost 200 und in der Abteilung Zentrum 70 Mitglieder eingeladen. Hierbei werden alle diejenigen ausgeschlossen, welche länger als ein halbes Jahr sich an keiner Veranstaltung beteiligen und trotz mehrfacher Aufforderung nicht zur Versammlung erscheinen. Durch die Bezirksführer wurden im verfloffenen Jahre verteilt in der Abteilung Lichtenberg 6400, in der Abteilung Ost 9900 und in der Abteilung Zentrum 8200 Ganztagel. An Porto wurde für 676 Briefe und 848 Druckfachen 84,85 Mk. verausgabt.

In der Jahresversammlung der Abteilung Zentrum hielt Kollege Sch. einen interessanten Vortrag über: „Die Enttötung der Religion“, welchem die Anwesenden mit Interesse verfolgten. Hieran schloß sich eine kurze Debatte. Der bisherige 1. Abteilungsleiter legte sein Amt nieder, weil er über 18 Jahre alt ist. Als Abteilungsleiter wurde der Kollege Karl Lenzel und als Schriftführer der Kollege

Wilhelm Mielke gewählt. Unentschuldig fehlten von den Funktionären die Kollegen Hellwig und Mischowski.

In der Abteilung Ost hielt Frau C. Stodt in liebenswürdiger Weise einen Vortrag über: „Die Weber“ von Gerhart Hauptmann. Die Referentin erläuterte den aufmerksam zuhörenden Kollegen und Kolleginnen das Milieu des Theaterstücks und den Gedankengang des Dichters, damit die jugendlichen Mitglieder bei Aufführung des Stückes und Lesen anderer Werke alles verstehen. Welcher Beifall lohnte die Frau Vortragende für ihre Mühe und bewies, daß die jugendlichen Mitglieder für beratende Ausführungen Interesse haben. Gewählt wurden als 1. Abteilungsleiter Kollege Gustav Kojchinski, als 2. Abteilungsleiter Kollege Karl Garnaß, als Schriftführer Kollege Paul Knopf, als Bezirksführer die Kollegen: Erich Bloß, Friedrich Galmiski, Karl Fiebigler, Ernst Götlich, Karl Groß, Richard Kahner, Paul Krabob, Otto Rüd, Karl Bohl, Otto Schent, Arno Schmidt, Wols Stugenstein und Karl Walter. Von den Funktionären fehlte wegen Krankheit entschuldigend der Kollege Garnaß.

In der Abteilung Lichtenberg sprach ein Kollege aus Schöneberg über: „Arbeit und Kultur“. Der Vortrag wurde von den Anwesenden gut aufgenommen und regte zur Diskussion an. Die gestellten Fragen wurden vom Referenten und dem Vorsitzenden beantwortet. Gewählt wurden als 1. Abteilungsleiter Kollege Bruno Thiele, als 2. Abteilungsleiter Kollege Mag. Sontbell, als Schriftführer Kollege Arnold Beyer und als Bezirksführer die Kollegen: Bloßdorf, Domeyer, Hagler, Müller, Köfeler, Eips und Wendel. Eine in der letzten Monatsversammlung gegen den Einsatzer eroberte Beschuldigung der Nachlässigkeit, wurde von dem betreffenden Kollegen als unwahr zurückgenommen. Auf die kommenden Veranstaltungen wurde aufmerksam gemacht. Wegen Krankheit fehlten von den Funktionären die Kollegen Bloßdorf und Hagler.



Breslau. In der letzten Monatsversammlung der Rinoangeordneten wurde in eingehender Weise die Frage der Verlängerung der Spielzeit in einzelnen Theatern behandelt.

Nach längerer Aussprache kam man zu dem Beschluß, unter allen Umständen eine längere Spielzeit abzulehnen, das Rino zu behaupten und Publikum zu ersuchen die Rinos unter keinen Umständen vor 4 Uhr aufzulassen, um so den schweren Kampf der Angestellten hilfreich zu unterstützen.

Sollten trotzdem die Besitzer auf den Standpunkt verharren, so behalten es sich die Angestellten vor, eventuell andere Maßnahmen zu ergreifen. Eine weitere Frage war die Gewährung der freien Tage, gibt es doch noch eine erhebliche Anzahl von Besitzern, die keinen freien Tag gewähren, vielmehr auf dem Standpunkt stehen, daß der Rinoangestellte das ganze Jahr hindurch 7 Tage in der Woche zu arbeiten hat. Auch hier wurde beschloffen, gegen diejenigen Besitzer, welche die Gewährung des freien Tages innerhalb 14 Tagen ablehnen, weitere Maßnahmen zu ergreifen.



Transportarbeiter

Vom Berufsport. Der Unionklub zu Berlin, die höchste Aufsichtsbehörde für die deutschen Rennstallbesitzer verfügt ein menschliches Können und will sich auch einmal in Sozialpolitik gültig tun. Wie verschiedene bürgerliche Zeitungen berichten, will dieser Baronen- und Grafenklub alle in den Rennställen beschäftigten Personen versichern. Diese Versicherung soll folgendes umfassen: 1. Leute erhalten bei Unfällen unter 80 Jahren auf den Todesfall 2000 Mk. einmalige Abfindung, bei Invalidität 800 Mk. einmalige Abfindung, außerdem noch pro Tag 2,00 Mk. Entschädigung während des Heilens. 2. Personen von 80 Jahren oder darüber erhalten beim Todesfall 2000 Mk. Bei einer Invalidität 5000 Mk., alles einmalige Abfindung und außerdem 800 Mk. Tagesentschädigung. Die tägliche Entschädigung wird erst dann gezahlt, wenn die Gehaltszahlung (soll wohl gesetzliche Krankenversicherung) an den Berufsgenossen gesetzlich aufgehört, jedoch vom 15. Tage nach dem Unfall bezogen. Arbeitsunfähigkeit an. Die Prämien zahlt der Unionklub.

Somit wäre ja alles recht schön und gut, wenn nicht die Geschichte noch einen Haken hätte.

Nur diejenigen Personen gelangen in den Nießbrauch dieser sozialen Einrichtung, welche im Besitze einer Stallpersonalakte für das Jahr 1913, sowie des unglücklichen Dienstbuches sind. Wer nicht im Besitze dieser beiden Dokumente ist, hat keinen Anspruch. Und wie ist es nun mit denjenigen, die nicht mehr in den Rennställen beschäftigt werden? Können diese Ansprüche erheben? Der die Versicherung fortsetzen? Bei all dem guten Willen dieser Unionsmenschen liegt doch weiter nichts vor, als die Angestellten mehr und mehr an den Betrieb zu fesseln, um sich so willfähriges, willenloses Personal zu erhalten.

Will man wirklich die Angestellten schützen, dann führe man folgendes durch: 1. Abschaffung der Dienstbücher. 2. Verringerung der Lehrszeit. 3. Menschengwürdige Bezahlung. 4. Auskömmlicher Lohn. 5. Gerechte Verteilung der in Frage kommenden Gewinne. 6. Gelegenheit zur Beteiligung an den Rennen auf allen Bahnen als Jockey. 7. Vollständiges freies Koalitionsrecht. Erst wenn diese Punkte in Erfüllung gegangen, tritt die obengenannte Fürsorge als soziale Einrichtung hervor. Daß man aber weit entfernt ist, auch nur einen dieser 7 Punkte durchzuführen, beweist eben die Neueinrichtung des Unionklubs und ist es den Angestellten selbst überlassen, durch eigene

Kraft mit Hilfe einer starken Organisation ihre Lage zu verbessern.

Bielefeld. Die Lohnbewegung der auf der Bielefelder Molkerei, E. G. m. b. H. beschäftigten Ruischer und Arbeiter ist mit einem Erfolg beendet. Durch die Eigenartigkeit des Betriebes, wo es recht schwierig ist, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse tariflich zu regeln, durch die starke Organisation in diesem Betriebe, und wir wollen das gern anerkennen, das Verhältnis sowie weitgehende Entgegenkommen des Vorstandes der Molkerei ist denn doch ein Vertrag zustande gekommen, mit dem wir zufrieden sein können. Die wichtigsten Positionen dieses Vertrages lauten:

1. Lohn.

Der Lohn beträgt für Ruischer 21 Mk. pro Woche ohne Abzug.

Der Futtermeister erhält einen Lohn von 27 Mk. pro Woche ebenfalls ohne Abzug.

Die Milchfahrer erhalten pro Tag 1—2 Mk. je nach Tour.

Der Lohn für jugendliche Arbeiter unterliegt der freien Vereinbarung. Den gegenwärtig beschäftigten jugendlichen Arbeitern wird eine Zulage von 1 Mk. gewährt.

Die Ruischer erhalten außer den oben angeführten Lohnätzen noch 3 pCt. vom Gesamtumsatz.

Weiter wird für pünktliches Abrechnen des abgelaufenen Monats folgende Prämie bezahlt: Wer bis zum 4. den abgelaufenen Monat abrechnet, erhält eine Prämie von ¼ pCt., bis zum 6. eine Prämie von ½ pCt.

2. Arbeitszeit und Pausen.

Die Arbeitszeit und Pausen bleiben wie bisher bestehen.

3. Allgemeines.

Für sämtliche Beschäftigte wird ein heizbarer Unterhofsraum geschaffen und mit genügend Sitzgelegenheit versehen, auch wird ein Raum zum Einstellen der Fahrräder zur Verfügung gestellt.

Maßregelungen aus Anlaß dieser Lohnbewegung dürfen nicht erfolgen. Die Lohnzahlung erfolgt Freitag, ist der Freitag ein Feiertag, so erfolgt die Auszahlung am vorhergehenden Wochentag.

Die Auszahlung der Prämien und Prozente erfolgt am Monatslohn. Es ist den Ruischern verboten, länger als einen halben Monat zu freibieten, geschieht dies dennoch, so hasset der Ruischer für den etwaigen Ausfall selber.

Unzulässige Mißstände, die sich einwandfrei nachweisen lassen, werden von der Geschäftsleitung übernommen.

Der § 616 des B. G. B. wird dahingehend ausgelegt, daß als nichterhebliche Zeit bei einer Beschäftigungsbeurteilung bis zu einem Jahre eine Woche und über ein Jahr zwei Wochen angesehen werden.

Die Versicherungsbeiträge zahlt die Firma.

Kollegen, der Grundstein, auf welchem jetzt weiter gebaut werden kann, ist gelegt. Wenn auch mancher Kollege glaubt, nicht ganz auf seine Rechnung gekommen zu sein, so müssen wir immer bedenken, daß aller Anfang schwer ist. Immerhin ist der Wochenverdienst nicht unerheblich. Vor allen Dingen sind die unter Allgemehnes angeführten Bestimmungen für unsere Kollegen von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Verdrängungen von alles dieses, so können wir ruhig sagen. Unsere erste Lohnbewegung bei der Bielefelder Molkerei war zufriedenstellend. Nun Kollege heißt es aber, treu zur Organisation halten, damit wir in Zukunft immer so stark dastehen wie heute. Dann, aber auch nur dann, werden wir in der Lage sein, auf diesem Fundament weiterzubauen.

Bielefeld. Ein Arbeitgeber, wie er nicht sein soll, und wie er auch hier feinesägen wohl nicht findet. Eigentümliche Auffassungen von Rechten und Pflichten der Arbeiter scheint Herr Bornmann, Vertreter der „Solo-Margarine am Orie, zu haben. Als er kürzlich in einem Rechtsstreit, den er mit einem seiner Arbeiter führte, vernichtet wurde, für zwei Wochen Lohn, der auf die Kündigungsfrist entfiel, zu zahlen, da betrachte er die Kündigungsfrist als ein Haar in der Suppe, das ihm nicht gefiel. Er erklärte seinen Arbeitern: Von heute ab besteht keine Kündigungsfrist mehr. Als sich einer der Arbeiter den Einwand erlaubte, daß eine solche Forderung doch nicht so schnell und einseitig durchgeführt werden könne, erhielt er von Herrn Bornmann die Antwort, wenn das nicht passe, könne sofort gehen. Leider ließ sich der Arbeiter verleiten, der Aufforderung entsprechend zu geben, und als er seine Legitimationspapiere verlangte, bemühte sich Herr Bornmann, den ihm so lästigen Arbeiter mit Hilfe der Polizei zum Leibe zu halten. Ein Vertreter des Transportarbeiterverbandes, der in der Angelegenheit vermitteln wollte, kam merklich abgewiesen immer dann, wenn Herr Bornmann nicht zu sprechen war. Nun ist dem Arbeiter schließlich die Invalidenrente ausgestellt worden, aber dafür wird ihm jetzt ein Reuents verweigert.

Wir können uns kaum denken, daß die ungeschickliche Haltung des Herrn Bornmann die Billigung der „Solo-Margarinewerke finden, die noch sicher keinen Augen davon haben, wenn Herrn Bornmanns Verhalten den Arbeitern gegenüber bekannt wird. Hieraus ergeben die Kollegen, wie notwendig die Organisation ist, nur solchen Arbeitnehmern die nötige Portion Achtung beizubringen, welche sie Arbeitern gegenüber besitzen müssen. Also Kollegen! Eintracht in den Transportarbeiter-Verband.

Cottbus. Wer glaubt, daß für einen Gefährlicher zwei gesunde Augen bei Ausübung des Berufs genügen, ist gewaltig auf dem Holzwege. Ist mühe eigentlich der Ruischer vier Augen haben. Besser wäre es, wenn er sich halbierten könnte, um vor dem Wagen die nötigen Nöckchen im Auge zu halten und hinter denselben ungelegenen Kinder vor

Schaden zu bewahren. Wie leicht ein Gefpannführer in dieser Beziehung in dem engen Rege der Strafgesetze hängen bleiben kann, zeigte eine Verhandlung am 29. Januar c. vor der Strafkammer in Göttingen. Der Kutscher Wuto und sein Arbeitgeber der Speibitzer Krüger waren angeklagt durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht zu haben. Am 28. März 1912 sollte P. im Auftrag seines Chefs Wollhagen vom Bahnhof nach einer Fabrik transportieren. Da Regen drohte und nicht genügend Planken zur Verfügung standen, wurden auf Geheiß des Unternehmers 8. zwei Wagen zusammengeschüttelt. Die selben waren ungefähr 2 Meter hoch beladen und konnte deshalb der Kutscher nicht sehen, was hinter seinem Gefährt vorging. Auch mußte derselbe, da die Pferde sehr lebhaft, sein ganzes Augenmerk auf diese richten. Deshalb sollten ein Vater und ein Ausfallsarbeiter auf die Waren und die Wagen Obacht geben. Während der Fahrt sprang ein beinahe 14-jähriger Knabe auf die Deichsel des hinteren Wagens. Auf die Mahnungen längerer Kinder: „Du willst wohl totgefahren werden?“ sagte er noch: „Ach, wo!“ Im nächsten Augenblick stürzte er ab und das Rad ging über den Kopf, was den sofortigen Tod herbeiführte. Etwa 400 Meter weiter wurde der nichtsaubere Kutscher von dem Unglück in Kenntnis gesetzt. Der eine der zum Aufpassen beauftragten Begleiter hatte oben auf dem Wagen gesessen und nichts bemerkt, während der andere sich verspätet und den Transport nicht mehr einholen konnte. Den Angeklagten wurde nun zur Last gelegt, daß sie es an der nötigen Aufsicht haben fehlen lassen. Die Staatsanwaltschaft beantragte für jeden der Angeklagten 3 Monate Gefängnis, das Urteil lautete gegen P. auf 2 Monate, gegen K. auf 3 Monate Gefängnis. In der Begründung der Urteile führte der Verhandlungsleiter aus, daß die Angeklagten bestraft werden mußten, sie hätten sich überzeugen müssen, daß die zur Beaufsichtigung begebenen Leute auch wirklich ihre Pflicht tun. Die Hauptschuld treffe jedoch den Bemerkungslücken in diesem Falle selbst. Selber könne man alle Tage auf der Straße beobachten, wie ungezogene Kinder sich an fahrenden Wagen anhängen, vor Straßenbahn und Autos allerlei Unfug treiben und die Führer auf jede Art ärgern. Erwachsene, die dann die Kinder zurechtweisen, müssen sich vielfach noch freche Nebensätze an den Kopf werfen lassen. Sogar der Eltern sei es, ihre Kinder in dieser Beziehung besser zu erziehen. Nur dadurch ließe sich mancher Unglücksfall, Aufregung und Strafe vermeiden.

Der „Arbeitswilligenkontrollleur“ und der Fuhrherr. In Essen besteht eine Firma, die Rheinland-Westfalen mit Arbeitswilligen versorgt. Ihr Geschäftsführer ist ein Herr Lange. Beim vorjährigen Fuhrmannstreik in Duisburg wollte dieser Herr nun die einen Unternehmer gelieferten Arbeitswilligen kontrollieren. Er und sein Mitkontrollleur kamen aber zu einer nächtlichen Stunde, in der die nützlichen Elemente des Staates bereits schliefen. Da die Kontrollleure dem Unternehmer auch nicht ganz nüchtern erschienen, so trieb dieser die Eingeklinkung schließlich mit einem Stück Holz vom Hofe. Herr Lange fühlte sich nun aber nicht durch diese ihm angetane Schmach beleidigt, sondern stellte Strafantrag gegen den verantwortlichen Bedienten der Essener „Arbeiterzeitung“, die den Vorfall satirisch behandelt hatte. Der Staatsanwalt befandete auch das nötige Verhängnis für die Sache und erhob die Anklage im öffentlichen Interesse! Am Freitag hatte die Strafkammer in Essen hierüber zu befinden. Obwohl nun der Fuhrmannstreik unter seinem Eid ausfiel, mit einem Stück Holz wahllos auf Lange und seinen Begleiter geschlagen zu haben, um sie vom Hofe zu bringen, auch Lange selbst zugab, betrunken gewesen zu sein, erfolgte doch die Verurteilung des Angeklagten zu 100 Mark Geldstrafe.

Deutschlands Reaktionäre schreien sich fortgesetzt die Kehle wund nach Ausnahmegerichten zur Anbelangung der vorwärtsstrebenden Arbeiterklasse. Was Wunder auch, in Fortschritt und Bildung der Arbeitermassen erblicken die Herren eine eiserne Schranke gegen Willkür, Bosheit und Mißhandlung, eines großen Teiles der besitzenden Klasse und vieler, die sich mit begabten Arbeitgebern nennen. Doch wird alles Sperren und Schreien wenig nützen. Seit die Arbeiterorganisationen in unser Wirtschaftsleben hineingeknallt haben, ist nicht nur manche Pestbölle ausgeräumt worden, sondern auch mancher realistisch denkende Schädler hat Kultur annehmen müssen. Allerdings gibt es noch viele sogenannte Arbeitgeber, in deren Feilschheit es für die Sozialdemokratie noch nicht zu dümmern vermag. Die im Arbeiter noch so eine Art Kaktus erblicken, über welches ihre Hebel die Peitsche zu schwingen gelüftet. Im Transportgewerbe sind solche Hebel nicht selten. Im Interesse der öffentlichen Sicherheit empfehlen wir daher jenen Herren, denen es immer um die Niederhaltung der Arbeiterschaft zu tun ist, ihren weisen Schädler anzugreifen, um Maßnahmen ausfindig zu machen, mit denen die Dummheit mancher Herren Arbeitgeber ausgeräumt werden kann, deren Treiben oftmals an Gemeingefährlichkeit grenzt. Zwar ist man viel gewöhnt nach dieser Richtung hin. Die organisierte Arbeiterschaft weiß, wie sie ohne dieses Gefährte ihre Feindgenossen beseitigen wird. Doch verlohnt es sich und wieder, eine solche Seele vorzuführen, den Herren zur Warnung, den Arbeitern aber zur Erinnerung an ihre Pflicht zum Kampf für die Menschlichkeit. Wir hatten Veranlassung, jüngst einen Herrn Arbeitgeber in Frankfurt am Main im Interesse für unsere Berufskollegen auf einiges aufmerksam zu machen. Verschiden wie wir nun einmal sind, überantworten wir folgendes Schreiben:

Firma
Valentin Suderleith,
Frankenthal a. Rh.

Auf wiederholte Beschwerde von dort, über den Schlafraum von dort, welcher sich unter einem nicht

verschlagenen Dach befinden soll, weiter über das dort und Logiswesen, sowie den nichtauskömmlichen Wochenlohn von 6 Mk., gestatten wir uns, bei Ihnen anzufragen, wie sich die Dinge verhalten, oder ob uns solche Angaben gemacht worden sind.

Erlauben wir keine Antwort, nehmen wir die Wichtigkeit der uns gemachten Angaben an und möchten im Interesse von Leben und Gesundheit des bei Ihnen beschäftigten Personals um Abstellung der Uebel nachzudenken. Der Schlafraum unter dem Dach mit unverschalteter Decke und nicht abgegrenzt, ist entgegen den Bestimmungen des Gesundheitsamtes. Ein Wochenlohn von 6 Mk. dürfte für einen erwachsenen Mann bei den teuren Zeiten als Trübsal, aber nicht als Lohn betrachtet werden. Das Kost- und Logiswesen dürfte in Ihrem eigenen Interesse zur Beseitigung empfohlen, da es so ein altes Lieberleibsel aus der alten Fäulnis ist. Sie dürfen als erfahrener Mann im Laufe der Zeit selbst die Gewissheit gewonnen haben, daß sich am besten mit gut gehaltenen und auskömmlich besagten Leuten arbeiten läßt und bitten wir, diese Erfahrung für die ständige Praxis zu verwenden. Weitere Schritte unsererseits machen sich hoffentlich nicht nötig und zeichnen zc.

An einen erfahrenen Mann haben wir appelliert und wirklich auch eine Antwort erhalten. Aber o weh!

An den Deutschen Transportarbeiter-Verband
Frankfurt a. M.,
Allerheiligensstr. 51.

Auf Ihr Schreiben teile ich Ihnen mit, daß ich meine Leute besagte nach Leistung und was Schlafstelle anlangt, so könnt Ihr zurecht sein, wenn jeder von Euch so eine hätte. Ich zahle im Sommer 10 bis 12 Mk. und geb Kost und im Winter kommt kein Pfennig fast heraus. Wenn man den Lumpen nichts zu versen gibt, so vertrauen Sie dies an Eigarretten und fallen aus, wenn sie neben einem Pferd hergehen. Also vorerst brauche ich niemand zum Vorwund. 10 Pfennig daran zu hängen ist mir zu viel, sonst hätte ich Ihnen in einem Brief noch mehr geantwortet.

B. Suderleith.

So die Antwort eines Herrn Arbeitgebers in Frankenthal a. Rh. auf offener Postkarte. — Vater, vergib ihnen!

Homburg v. d. S. In unserer Generalversammlung am 26. Januar 1913 wurde seitens einiger arbeitslosen Kollegen bitter Klage geführt über das „humane“ (!) Entgegenkommen der Homburger Stadtverwaltung. Die Worte unseres Oberbürgermeisters: „Die Saisonarbeiter verdienen in ihrer Saison soviel, daß sie sich einen Notpfennig zurücklegen können“, sind schon schon kritisiert worden und haben allenthalben böses Blut erregt.

Netzt will man helfen. Auf welche Art und Weise, soll hier festgelegt werden: Am Rurgarten soll eine Mauer, sowie das erhöhte Gelände abgebrochen werden. Dies war im Kurat vorzugehen und soll bis zur Saison beendet sein, kommt also als Notstandsarbeit nicht in Frage. Da 3. Jt. genügt Arbeitslose hier zu verzeichnen sind, war der Andang derjenigen ein enormer, welche sich während der harten Winterwochen einen Verdienst zu sichern glaubten. Aber bitter enttäuscht waren die Verarmten, als ihnen von Herrn Gerold im Rathaus die Arbeitsbedingungen vorgelesen wurden. Er meinte: „Es ist besser, halb gefeiert, wie ganz gefeiert!“ Im ganzen würden 25 Mann eingestellt. Schaufel und Hacke muß jeder selbst stellen, die Arbeitszeit beträgt acht Stunden. Es sollen nur hiesige Verleiher berücksichtigt werden. Und das alles wird ihnen gegenüber für den horrenden, der teuren Zeit „angepaßten“ Lohn von — sage und schreibe 240 Mark pro Tag! Es muß aber mit Genugtuung festgestellt werden, daß die meisten der Gefragten auf das Angebot verzichteten! Sie waren sich darüber klar, daß sie in ihrer größten Not nur ausgenutzt werden sollten! Wir fragen: „Wie kann ein Arbeiter mit Familie mit solch einem Hungerlohn auskommen? Kann man davon event. auch einen „Notpfennig“ weglegen?“

Wagen sich die Herren einmal für 240 Mark pro Tag bei Wind und Wetter hinstellen, um dann von diesem „Mammon“ ihre Familie ernähren! Wir glauben das soziale Verständnis wurde auch ihnen dann langsam dämmern!

Nürnberg. Für nicht erhaltenen Urlaub verlangte der Kutscher F. von der Firma Vereinigte Natur-Eiswerke A.-S. 30 Mk. Entschädigung, weil er im Jahre 1911 keinen Urlaub erhielt, auf den er Anspruch hatte. Die besagte Firma hat die Einrichtung, daß jeder Kutscher eine Woche Sommerurlaub erhält, vorausgesetzt, daß die Kutscher spätestens im vorausgegangenen April eingetreten sind. Der Kläger erhob die Forderung erst, als er im Januar dieses Jahres austrat; er gab an, daß er seinerzeit den Urlaub beantragt habe, ihn aber nicht erhalten konnte. Der Direktor der besagten Firma gab an, daß es doch nicht angängig sei, jetzt, nach zwei Jahren Urlaubsentziehung, zu verlangen; Kläger hätte dies früher tun sollen, die Sache sei verjährt. Auf Bestehen des Vorstehenden gibt der Direktor an, daß noch mehr Kutscher im Betriebe seien, die den Urlaub nicht hatten. Kläger ergänzt, daß er überhaupt keiner der Kutscher Urlaub hatte. Mit Recht ist der Vorstehende darüber sehr verwundert, da doch der Urlaub im Tarifvertrag festgelegt ist. Der Direktor erwidert, daß er den Zeiten doch den Urlaub nicht nachzutragen brauche. Vergleichenweise zahlt der Firmenvertreter 15 Mk. Eigentümern muß man sich in der Tat wundern, daß die Kutscher das ihnen zustehende Recht auf Urlaub nicht so leicht geltend machen.

Sebnitz. Infolge der fortwährend steigenden Lebensmittelpreise, sowie sämtlicher Wirtschaftsgüter haben wir Veranlassung, die Verhältnisse näher ins Auge zu fassen. Die Herren Speiditeure von Sebnitz sind sich im vergangenen Jahre darüber einig geworden, die Frachttage zu erhöhen. Begründet wurde diese Maßnahme mit dem fortwährend steigenden Löhnen und Futtermittelpreisen. Diese Erklärung wurde im hiesigen „Grenzblatt“ bekanntgegeben, und damit war die Sache abgetan. Man hat

nichts gehört, daß die hiesigen Geschäftsleute oder das sonst in Frage kommende Publikum etwas dagegen einzuwenden hätten. Zu bemerken ist nun, daß die Löhne seit einigen Jahren wohl um eine Kleinigkeit gestiegen sind, diese Steigerung aber hinter der Lebensmittelpreise bei weitem zurückbleibt!

Auch die Herren Hausbesitzer haben es verstanden, sich zusammen zu schließen. Sie haben die seit mehreren Jahren sich bemerkbar machende Wohnungsnot dazu ausgenutzt, um die Mietpreise ganz erheblich in die Höhe zu schrauben, was die hiesige Arbeiterschaft bitter empfindet.

Die Löhne der im Transportgewerbe beschäftigten Arbeiter sind schon im allgemeinen als sehr niedrig zu bezeichnen. Außerdem aber geht ein großer Teil des Lohnes dadurch verloren, daß die Kollegen ständig mit ihrem Geschirr auf der Straße liegen, und beim Einnehmen ihrer Maßgefäße auf das Gasthaus angewiesen sind.

Kein Wunder, daß die Frauen dann gezwungen sind, mit zu verdienen! Man sieht sie mit ihren Kindern oft bis in die späte Nacht hinein beim Blumenmachen beschäftigt. Auch in der Blumenbranche sind die Löhne sehr niedrig, da für die Heimarbeit bis zur Hälfte weniger bezahlt wird wie für die Arbeit in der Fabrik! Alle diese Gründe müßten diejenigen Berufskollegen, welche noch nicht organisiert sind, veranlassen, sich unverzüglich dem Transportarbeiter-Verbande anzuschließen, denn nur durch eine geschlossene Macht sind bessere Lebensverhältnisse zu erreichen!

Stuttgart. Gründung gelber Vereine im Fuhr- und Transportgewerbe. Es ist noch nicht lange her, daß die Unternehmer im Transportgewerbe glaubten, die Organisation ihrer Arbeiter sei nicht ernst zu nehmen, man werde am besten mit ihr fertig, wenn man sie einfach ignorierte. Diese Zeit wurde auch bis vor etwa 5 Jahren von den Unternehmern in Stuttgart und Umgebung getreu ihrem Grundfatz „wir sind die Herren im Hause“ beobachtet. Seit dieser Zeit ist aber zum Leidwesen der Herren vieles anders geworden. Der Transportarbeiterverband hat seit dem Jahre 1907 seine Mitgliederzahl von rund 89 000 auf nahezu eine Viertel Million erhöht. Die Zeit des Ignorierens ist jetzt gründlich vorbei, jetzt muß mit ihm gerechnet werden, denn die in ihm vereinigten Mitglieder stellen eine Macht dar. Ob dieser Entwicklung ist den Unternehmern der Schreck in alle Glieder gefahren. Ihr Sinnen und Trachten geht dahin, wie diese Entwicklung aufzuhalten und der Einfluß des Verbandes auf ein Minimum zurückzudrängen zu können. Dieses Ziel zu erreichen sehen sie in der Gründung gelber Betriebsvereine, das in verschiedenen Städten mit Feuerreisen aber wenig Glück verfolgt wird. Mit der Gründung von gelben Vereinen im Transportgewerbe hat man in Württemberg seither nicht viel gehört. Den Anfang damit machte der Bahnspeiditeur Sturm in Ludwigsburg. Wie er den Kummel zu machen versteht, zeigt ein Artikel der vor wenigen Tagen in der Ludwigsburger Zeitung zu lesen war. Der Artikel ist ein so klassischer Beweis dafür, zu welchem Abweg gelbe Arbeitervereine gegründet worden, daß wir nicht umhin können, ihn einer größeren Öffentlichkeit zu unterbreiten.

Weihnachtsfeier.

Am Sonntag, den 5. ds. Mts. hielt der noch junge Verein Sturmania seine 1. Weihnachtsfeier mit Besprechung in der Kaiserhalle ab. Es waren hierzu alle Mitglieder mit ihren Familien erschienen, fast es doch, ein eigenartiges Fest zu feiern, bei dem nicht nur die Lohse kostenlos abgegeben, sondern auch noch eine ansehnliche Summe Geld verteilt werden sollte. Neben einigen geladenen Gästen wurde der Verein noch durch die Anwesenheit des Arbeitgeber, Hoffspeiditeurs Leonhard Sturm und seiner Gattin, erfreut. Bei Beginn der Feier begrüßte der 1. Vorstand, Aufseher Hagmann, die erschienenen Gäste und Mitglieder und betonte, daß wenige Monate hätte noch niemand geglaubt, daß die kleine Schar schlichter Arbeiter der Firma Sturm für sich eine solche Feier abhalten könnte. Nur der strengen Beobachtung der Vereinsstatuten (treue Kameradschaft zu pflegen, das gute Einvernehmen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu heben und die Mitglieder zum Arbeitsinteresse und zur Sparsamkeit anzuleiten) sei dieser Erfolg zu verdanken. Durch zahlreiche Geldgeschenke und sonstige Gaben der hiesigen Geschäftswelt sei es möglich, eine in ihrer Art einzig dastehende Weihnachtsbesprechung abzuhalten.

An diesem Artikel ist von Interesse und verdient festgehalten zu werden: 1. daß der Gründer des Vereins dem Verein seinen eigenen geschnitten verhängerten Namen verlieh, bezog sich darauf, sich mit dem Namen des so getauften Vereins einverstanden zu erklären; 2. daß es Sturm verstanden hat, seinen eigenen Selbstzweck zu schonen und die „eigenartig“ dastehende Feier nur möglich war, daß vor der Feier bei den Ludwigsburger Geschäftsleuten, die Kunden von Sturm sind, herumgebetelt wurde; 3. daß Sturm es verstand, sich in den Mittelpunkt der Feier zu stellen um so bei den Arbeitern den Eindruck zu erwecken, als trübe er von Liebe und Wohlwollen für sie; 4. das sehr wertvolle Geschäftsnutzen, daß der Verein nur zu dem ausschließlichen Zweck gegründet wurde, lediglich den Interessen des Unternehmers zu dienen. Auf Unternehmendeusheit heißt der betr. Passus im Statut. Mit Hilfe des gelben Vereins sind die Arbeiter unter Voranschauung einer nicht vorhandenen Interessensolidarität zur bedingungslosen Unterwerfung unter den Willen des Arbeitgebers zu erziehen, damit sein Profit nicht durch anständige Löhne geschnitten wird, kein höheres Streben kennen, als augustinus des Unternehmers seine eigenen Interessen über Bord zu werfen und statt einer anständigen Bezahlung die Leute daran zu gewöhnen, daß sie den Hungerriemen ein paar Böcher zurückschaffen. Kann es noch eine größere Verböhnung der Arbeiter geben, als ihnen in der

Für Festbesitz 49,94 M.
An die Hauptkasse abgeführt . . . 6656,08 „
Kassenbestand am Schlusse des Quartals 535,92 „
Zusammen 10930,65 M.

Die Diskussion über beide Berichte war eine sehr lebhaft aber sachliche. Die Revisoren erklärten, sie haben die Kasse geprüft und alles für richtig befunden, darauf wurde dem Kassierer einstimmig die Entlastung erteilt. — Zur Wahl der Ortsverwaltung entspann sich eine sehr lebhaft Debatte. Alle Redner erklärten sich mit der Vorschlagsliste der Vertrauensmännerversammlung einverstanden, welche dann auch einstimmig angenommen wurde. — Im Schlusswort betonte der Vorsitzende nochmals, im kommenden Jahre die Kräfte nicht unnütz zu vergeuden, sondern gemeinsam zu arbeiten, um ein noch besseres Resultat zu erzielen.

Elbing. Am Sonntag, den 19. Januar, tagte unsere ordentliche Generalversammlung. Nach Eröffnung derselben gab Kollege Mehnert den Kassenbericht. Derselbe wurde von den Revisoren als richtig bestätigt und dem Kassierer Dehage erteilt. Hierauf gab der Vorsitzende den Geschäftsbericht und freiste in kurzen Zügen die Entwicklung sowie die geschäftliche Tätigkeit im Jahre 1912. Mehnert kam u. a. auf die Lohnbewegungen, welche wir im Jahre 1912 geführt haben, zu sprechen, und hob hervor, daß in Zukunft bei Arbeitsveränderungen die größte Vorsicht zu üben sei, damit würden in Zukunft alle Lohnbewegungen mit Erfolg durchgeführt werden können. Daß die Kollegen mit der Tätigkeit der Ortsverwaltung durchaus zufrieden waren, zeigte die fast restlose Wiederwahl derselben. Hierauf hielt ein Kollege aus Königsberg einen Vortrag. Daß Mehnert in seinen einstündigen Ausführungen den Anwesenden aus den Herzen gesprochen, bewies die Aufmerksamkeit und der reiche Beifall. Nachdem noch einige interne Angelegenheiten erledigt worden waren, forderte der Vorsitzende die Kollegen auf, auch im neuen Jahre in der Tätigkeit für die Organisation nicht zu erlahmen, damit wir die Zahl der Mitglieder von 205 im Jahre 1913 verdoppeln könnten und schloß hierauf die gut verlaufene Versammlung.

Glogau. Am 26. Januar fand eine gut besuchte Versammlung statt. Zunächst wurde der Jahres- und Kassenbericht gegeben. Im 4. Quartal betrugen Einnahme und Ausgabe 1.726,31 M. An die Hauptkasse in bar und Quittungen 820,70 M. Wühlin verbleibt ein Kassenbestand von 618,93 M. Dem Kassierer wurde Dehage erteilt. Es folgte die Wahl der Ortsverwaltung. Dann hielt der Gauleiter einen lehrreichen Vortrag: „Kriegsvorbereitungen der Arbeitgeberverbände“. Zuletzt erwähnte Mehnert die Kollegen, weiter fleißig am Ausbau unserer Zahlstelle zu arbeiten. Seine Ausführungen fanden reichen Beifall. Unter Punkt „Verschiedenes“ beschloß die Versammlung, die Frage der Aufzählung in eine höhere Beitragsskala auf die nächste Tagesordnung zu setzen. Hierauf wurde die in allen Teilen gut verlaufene Versammlung durch den Vorsitzenden geschlossen.

Hadersleben. In der am 18. ds. Mts. abgehaltenen Versammlung wurden gewählt resp. wiedergewählt: Kindermann als Bevollmächtigter, Christensen und Randsen Kassierer. Der Kollege Bruns übernimmt den Posten als Schriftführer. Zu Revisoren wurden ernannt Netunde und Thomsen. Als Revisoren die Kollegen Jensen, v. d. Lippe und Knudsen. Wir haben im verflossenen Jahre 12 Versammlungen abgehalten, fernerhin 5 Vorstandssitzungen. Am Schlusse des 4. Quartals waren 94 Mitglieder vorhanden, während wir zu Anfang des Jahres nur 64 zählten, mithin haben wir 30 Kollegen im verflossenen Jahre gewonnen. Es ist dies ein sehr erfreuliches Resultat in ansehnlicher Verhältnis. Fast mit allen hiesigen Firmen sind Tarife abgeschlossen.

Homburg v. d. Höhe. Sonntag, den 26. Januar, fand unsere Generalversammlung statt. Nach Bekanntgabe der Tagesordnung wurde durch den Schriftführer das Protokoll unserer Mitgliederversammlung gelesen. Den Kassenbericht vom 4. Quartal gab der Kassierer. Der Mitgliederbestand betrug am Jahreschlusse 1912 82 Köpfe. Neuaufnahmen fanden im abgelaufenen Kalenderjahr 39 statt. Ueber die Tätigkeit der hiesigen Ortsverwaltung sei folgendes bemerkt. Es wurden im abgelaufenen Jahr abgehalten: 20 Sitzungen und Besprechungen, 4 öffentliche, 9 Mitglieder- und 14 Straßenbahner-Versammlungen und Sitzungen unter Beteiligung des Ortsvorstandes, 16 Sitzungen beider Sektionen unter Mitwirken des Gauvorstandes. Rechtschutz wurde drei Kollegen mit Erfolg von Seiten der Organisation zu teil. An Lohnbewegungen wurde eine zugunsten der betreffenden Kollegen durchgeführt. Die Wahl der Ortsverwaltung zeitigte folgendes Resultat: 1. Vorsitzender S. Heibel, Kassierer A. Bidel, Schriftführer E. Seifert, Unterassistent R. Scherf, Revisoren Pflug und Beder, Kartelldelegierte Heibel und Seifert. Seitens der Sektion Straßenbahner wurden als 2. Vorsitzender Randsenbeter, als Schriftführer Bietrich gewählt. Nach beendeter Wahl wurden noch einige interne Angelegenheiten auf gewerkschaftlicher Basis erörtert, worauf Kollege Heibel die anwesenden Mitglieder nochmals zum intensiven, rastlosen Arbeiten für die Organisation aufrief. Hierauf schloß der Versammlung.

Jyehoe. Am 4. Januar fand unsere gutbesuchte örtliche Generalversammlung statt. Ein Kollege erstattete den Kartellbericht, welcher lebhaft diskutiert wurde. Ventendorf gab den Kassenbericht für das 4. Quartal. Die Einnahme beträgt 2499,14 M., die Ausgabe 2015,18 M., der neue Kassenbestand ist 983,96 M. Gesamt-Mitgliederbestand ist 300, darunter 5 weibliche und jugendliche. Im Jahre 1912 wurden 12807 Wochenbeiträge umgelegt. Neuaufnahmen waren 111 zu verzeichnen. Der Jahresbericht wurde sehr beifällig aufgenommen.

Königsberg a. M. Am Sonntag, den 22. Januar, tagte unsere Generalversammlung, welche ziemlich stark besucht war. Für den Gauleiter, welcher am Erscheinen verhindert war, hielt Kollege K. einen sehr lehrreichen Vortrag, welcher mit großem Beifall aufgenommen wurde. Hierauf gab der Vorsitzende B. den Bericht vom 4. Quartal sowie den Jahresbericht. Es folgte die Wahl der Ortsverwaltung. Sodann wurden noch einige örtliche Angelegenheiten besprochen und zum Schlusse erwähnte Kollege B. die Anwesenden, eifrigst dem Vorstande zur Seite zu stehen, um die noch unorganisierten Kollegen dem Verbands zuzuführen.

Köstrin. Am Sonntag, den 5. Januar, fand unsere äußerst gut besuchte Generalversammlung statt. Nach Bekanntgabe der Tagesordnung, wurde vom Vorsitzenden zunächst der Geschäftsbericht vom vorigen Jahre gegeben. Der Kassierer verlas den Kassenbericht, und wurde ihm Entlastung erteilt. Der Gauleiter hielt einen Vortrag über die Entsehung des Transportarbeiter-Verbandes. Er wies daraufhin, daß jeder einzige Kollege seine Pflicht und Schuldigkeit tun müsse, um neue Mitglieder für den Verband zu gewinnen. Die Ausführungen des Redners fanden Zustimmung. Hierauf wurde zur Wahl der Ortsverwaltung geschritten. Das Ergebnis war folgendes: 1. Vorsitzender A., dessen Stellvertreter Sch., 1. Kassierer K., 2. Kassierer M., Schriftführer G., Beisitzer D. und B., Revisoren F. und G., Kartelldelegierte M. und B. In den Arbeiterausgängen wurden gewählt die Kollegen K., F. und A. Zum Schluß der Versammlung erwähnte der Gauleiter die Kollegen nochmals treu zum Verbands zu halten und unablässig neue Mitglieder zu werben.

Krieglich. In der Generalversammlung vom 22. Dezember v. J. gab den Kartellbericht Kollege Wolf. Er führte aus, daß eine Versammlung der Hausangestellten stattgefunden habe und einige Mitglieder für die Organisation gewonnen wurden. Weiter teilte er mit, daß es den Transportarbeitern gelungen sei, die Differenzen bei der Firma Gläser zu regeln. Betr. „Vollstufung“ soll erneut immer wieder darauf hingewiesen werden, daß jetzt niemand mehr mit anderen Gesellschaften Versicherungen abschließt. Besonders trifft das bei Kinderversicherungen zu. Eine längere Debatte entstand über die Vertreter und die Verhältnisse am der Spruchkammer des Oberversicherungsamts. Es soll deshalb eine Konferenz der Vertreter einberufen werden. Es wurde dem Bunde Ausdruck verliehen, den Arbeiter-Vertreterverein wieder ins Leben zu rufen. Zum Schluß wurde bekanntgegeben, daß der „Winterstempel“ in Groß-Bernern streng zu meiden ist.

Die Abrechnung vom 4. Quartal ergab einen Kassenbestand von 1027,77 M.; an die Hauptkasse gelangt in bar direkt 1252,62 M., in Quittungen 713,35 M., zusammen 2005,97 M. Die Abrechnung der „Fakultä“ ergab an Einnahmen 25,50 M., an Ausgaben 25,50 M.

Der Vorsitzende hieß den Jahresbericht gab, gedachte er der verstorbenen Kollegen des Jahres 1912. Ihr Andenken ehre die Versammlung durch Erheben von den Plätzen. Aus dem Jahresbericht ist hervorzuheben, daß die Mitgliederzahl gegenüber dem Vorjahre eine wesentliche Steigerung erfahren hat. Am Jahreschlusse waren 178 Mitglieder vorhanden. Das bedeutet angesichts der stützenden Arbeitergruppen dieses Gewerbes einen schönen Erfolg. Neu aufgenommen wurden im Laufe des Jahres 152, ausgeschieden sind 64 Mitglieder. Aus dem Kassenbericht sind folgende Ausgaben bemerkenswert: Für Arbeitslosenunterstützung wurden 2223,15 M., Krankenunterstützung 2205,65 M., Sterbeunterstützung 467,90 M., Winterunterstützung 59,50 M., sonstige Unterhaltungen 105,10 M., insgesamt also für Unterhaltungszwecke 5061,30 M. anzugehen. Diese Zahlen sind ein sehr bezeichnendes Zeugnis, von der Notwendigkeit der Organisation. Zweifellos ist dadurch manchem Kollegen über das bittere Elend hinweggeholfen worden.

Einen breiten Raum in der Versammlung nahm jedoch ein Antrag des Vorstandes ein, der verlangte, daß pro Woche 10 M. Ortszuschlag gezahlt werden und am 1. April ein Lokalbeamter angestellt werden soll. Der Vorstand hatte sich in mehreren Sitzungen mit dem Gauvorstande mit dem Antrag beschäftigt und einstimmig beschlossen, ihn der Versammlung zu empfehlen. Der Vorstand begründete den Antrag sehr eingehend. Auch Kollege Niebel vom Gauvorstand trat sehr warm dafür ein, doch war es nicht möglich, die Versammlung von dieser Notwendigkeit zu überzeugen. Mit allen Mitteln wurde aus der Versammlung heraus der Antrag beschloß. Nach langer, sehr unruhiger Debatte, schritt man zur Abstimmung. Mit 92 gegen 36 Stimmen wurde der Antrag abgelehnt. Damit ist natürlich vor der Hand nicht mehr daran zu denken, ein Büro zu errichten. Nach Erledigung einiger geschäftlichen Fragen wurde die Versammlung mit dem Bunde geschlossen, auch fernerhin kräftig für die Organisation zu arbeiten.

Lübeck. Generalversammlung am 21. Januar. Nachdem die Ausnahmen und Uebertritte neuer Mitglieder eingehenden, erstattete der Kassierer Schöner den Kassenbericht pro 4. Quartal 1904, welcher genehmigt wurde. Den Geschäftsbericht pro 1912 erstattete der Kollege Rodtjen. Aus dem Bericht ging hervor, daß im verflossenen Jahre die Bewegungen zur Erringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen die Zahl und Beteiligung nicht erreicht haben, wie im Jahre 1911. Dadurch war Gelegenheit gegeben, das Hauptaugenmerk auf die Agitation zu richten. Durch Abhaltung von öffentlichen Versammlungen, mündliche Agitation unter den Kollegen und Hausagitation gelang es im Jahre 1912, die Zahl der Mitglieder ein gut Stück vorwärts zu bringen, so daß am Schlusse des Jahres über die städtische Zahl von 2747 Mitgliedern verfügt werden konnte.

Es fanden 10 Versammlungen, 3 außerordentliche, 26 Vorstandssitzungen, 4 Betriebsversammlungen, 2

öffentliche Versammlungen und die regelmäßigen monatlichen Versammlungen der verschiedenen Branchen statt. An Eingängen waren 540 Briefe und Karten, 47 Drucksachen, 1223 Pakete, 3 Depeschen, 10 Geldsendungen und an Ausgängen 481 Briefe und Karten, 22 Drucksachen, 57 Pakete, 1 Depesche, 10 Geldsendungen und 14 Telefongespräche zu verzeichnen. An Schriftstücke wurden angefertigt 23. Diefelben bezogen sich auf Erwerb des Bürgerrechts, Ausständigung der Invalidenkarten, Begründungen bei Anträgen resp. Abweisungen von Klagen, Aufschub zur vollziehender Strafe usw. An verschiedene Behörden, wie Polizeibehörde, Handelskammer, Hafeninspektion, Steuerbehörde usw., wurden Eingaben gemacht, die sich auf Herstellung besserer Beleuchtung auf verschiedenen Holzlagern, Errichtung von Unterflursträumen, Reklamationen betr. Einkommensteuer, auf Rückgängigmachung einer Ausweisung eines ausländischen Kollegen usw. bezogen.

Durch Lohnbewegungen, die zu Tarifabschlüssen führten, gelang es, in verschiedenen Betrieben für die Kollegen bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. Bei der Firma A. Karst haben die Hausdiener einen guten Erfolg zu verzeichnen gehabt. Es wurden Lohnzulagen erteilt, die eine bedeutende Verbesserung für die Hausdiener brachten. Für die Schiffer und Deckleute der Bugfischer und Leichterbetriebe gelang es, durch tarifliche Bestimmungen gute Aufbesserungen zu erzielen. Bei der Firma Gohmann u. Sohn mußten die Kollegen allerdings erst durch einen einstündigen Streik die Anerkennung ihrer Forderungen erzwingen. Bei der Firma Lüders u. Sänge konnten für die Schuppenmeister, Kranführer, Toller und Schuppenarbeiter Verbesserungen im Lohn- und Arbeitsverhältnis erzielt werden. Durch Verhandlung mit dem Arbeiterverein wurden den Seemannen dahin Zugeständnisse gemacht, daß die Differenzen, die so ihre Erledigung nicht erfahren können, von Fall zu Fall eine Schlichtungskommission eingesetzt werden soll, die diese Differenzen zu schlichten hat. Außerdem ist eine Erhöhung der Feuer von 3 M. monatlich und Bezahlung der Liebertunden in transatlantischer Kabri erwirkt worden. Schriftlich ist dann noch der Tarif mit der Geschäftsleitung des Konsumvereins festgelegt worden. Nicht viele Differenzen waren mit den Arbeitgebern der Kohlenplazarbeiter, Kaffeeplazarbeiter usw. zu erledigen.

Die Kassenverhältnisse haben sich sehr gut gestaltet; so war am 31. Dezember 1912 ein Kassenbestand von 9828,13 M. zu verzeichnen. An Arbeitslosen- und Krankenunterstützungen wurden 34.067,10 M., Beerdigungshilfe 1950 M., Streikunterstützung 905,40 M. und Extramittlerstützung 175 M. verausgabt. Ferner wurden Zuwendungen der Genossenschaftsbücherei, Arbeiterjugend und der Waldschule gemacht. Der Transportarbeiterverband hat auch hier in Lübeck bewiesen, daß er infolge war, die Annahmen unserer Gegner abzuwehren und die Interessen seiner Mitglieder in wirtschaftlicher und sozialer Beziehung wahrzunehmen. Den Mitgliedern sei die Aufforderung gegeben, dafür zu sorgen, daß 1913 noch größere Erfolge zu verzeichnen sind.

Der schriftliche Bericht wird den Mitgliedern durch die Entlastung zugestellt. In die Ortsverwaltung wurden dann die Kollegen A. Rodtjen, 1. Bevollmächtigter; B. Dittberner, 2. Bevollmächtigter; Th. Schöner, Kassierer; F. Jacobi, Schriftführer und W. Mengel und F. Spiering als Beisitzer bestimmt. Nachdem dann noch die Wahlen der Revisoren, Rahmenkommissions- und Festkomiteemitglieder stattgefunden, erfolgte durch den Kollegen G. Benthien der Kartellbericht. Der Bericht wurde gutgeheißen. Scharfe Mißbilligung wurde den Metallarbeitern ausgesprochen, die aus dem Kartell ausgetreten. Als Kartelldelegierte wurden die Kollegen Rodtjen, Stellung, Mengel, Kreuzfeldt, Schwarz und G. Benthien gewählt. Dann erfolgten Berichterstattungen durch den Kollegen Rodtjen über die bevorstehenden Lohnbewegungen der Autiker (Post- und Wägen), Möbelpader und Hilfsarbeiter und der Feinhersteller. Nachdem noch verschiedene Angelegenheiten ihre Erledigung gefunden, erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Mainz. Am Sonntag, den 26. Januar, fand die Jahres-Generalversammlung statt, die ausnahmsweise gut besucht war. Den Geschäfts- und Kassenbericht gab der Kollege Greb; aus demselben war zu entnehmen, daß durch rege Agitationsarbeit die Verwaltungsverhältnisse wieder ein gutes Bild vorwärts gebracht worden ist. Die Mitgliederzahl ist von 538 auf 782 gestiegen. Es ergibt dies eine Zunahme von 244 Mitgliedern gegen das Vorjahr. Der Beitragsmarkenumsatz betrug 34.969; er stieg um 12.211. Lohnbewegungen wurden 11 geführt, wovon nur 2 erfolglos verliefen. Für 200 Kollegen wurde eine Arbeitslosenunterstützung von 19.000 Stunden erteilt. Für 66 Kollegen wurde eine Lohn-erhöhung von 3290 M. erreicht. Durch den Arbeitsnachweis wurden 25 Stellen besetzt, der Durchschnittslohn betrug 26 M. Zur Erledigung der Verbands-geschäfte fanden 32 Vorstandssitzungen, 10 öffentliche, 4 Generalversammlungen, 39 Sektionsversammlungen statt. Auch das Kassenwesen zeigte im verflossenen Jahre eine gesunde Entwicklung. Die Gesamteinnahmen und Ausgaben bilanzieren mit 19.390,77 M., infol. 1011, 95 M. Lokalassenbestand. Dem umfangreichen Geschäftsbericht sollte die Generalversammlung einstimmig Anerkennung. Die Wahl der Ortsverwaltung ergab die Wiederwahl des alten Vorstandes als Vertrauensvotum für seine erfolgreiche Tätigkeit im verflossenen Jahre. Neugewählt wurden 2 Beisitzer und ein Kartelldelegierter. Nachdem Kollege Greb die anwesenden Kollegen ermahnt hatte, auch im kommenden Geschäftsjahr recht rege für die Ausbreitung der Organisation zu arbeiten, schloß die gut verlaufene Versammlung.

