









wissen ja, daß die Pfade des Kapitalismus oftmals arg verlaufen sind.

Die Konzentration der Betriebe ist in den letzten Jahren mächtig vorwärts geschritten. Von den 140 Betrieben sind 87 in den Händen von 28 Unternehmern...

Am Betriebsmaterial sind in den öffentlichen Häfen vorhanden: 26 Kohlenkipper, über 100 Krane, 24 Getreideelevatoren und mehr als 150 Ladebühnen.

Die Verwaltung der öffentlichen Häfen geschieht durch den Aufsichtsrat. Seit 1903 besteht zwischen der Stadt Duisburg und dem Aufsichtsrat eine Hafenbetriebs- und Interessengemeinschaft.

Solange die Betriebs- und Interessengemeinschaft besteht, hat die Stadtverwaltung das Recht, einen aus 7 Mitgliedern bestehenden Hafenrat zu wählen...

Es sei noch bemerkt, daß zurzeit sehr emsig an der Fertigstellung des Verbindungsals nach Rhein-Herne-kanal, der unmittelbar im Ruhrort Hafen neben dem Leuchtturm liegt, gearbeitet wird.

Den Hafenarbeitern in den Rhein-Ruhr-Häfen aber raten wir in ihrem ureigenen Interesse einmal darüber nachzudenken, was ihnen die richtige Entwicklung der Häfen gebracht hat.

für euch alle geworden, eure Einigkeit herbeizuführen. Das allmächtige Kapital kann nur durch euren Zusammenfluß in einer großen Organisation bekämpft...

Wer Ohren hat zu hören und Augen zu sehen, der wird alles daran setzen, damit alle Hafenarbeiter sich ihrer bewährten Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband, anschließen.

Erste Konferenz des Gaus 4. Stettin.

Am 2. Weihnachtstage fand in Stettin die erste Konferenz von Vertretern der Verwaltungsstellen des Gau 4 mit folgender Tagesordnung statt:

- 1. Bericht des Gauvorstandes.
2. Agitation und Organisation.
3. Taktik bei Lohnbewegungen.

Vertretern waren 12 Verwaltungsstellen durch 17 Delegierte, der Gauvorstand war durch 5 Mitglieder vertreten, vom Vorstandsvorsitz war der Kol. Ge. Paul Müller anwesend.

Den Bericht des Gauvorstandes gab der Gauleiter, er führte etwa folgendes aus: Der Bericht erstreckt sich auf die Zeit von Juli 1910 bis Ende 1913. Nach dem Zusammenschluß der drei Verbände, Transportarbeiter, Hafenarbeiter und Seelente, wurde für die Provinz Pommern und einen Teil von Medienburg-Strelitz nebst kleineren Teilen der angrenzenden Provinzen, welche früher verschiedentlich anderen Gauen zugehört waren, der Gau 4 gebildet...

Verwaltungsstellen hatten wir im Gau: 1910: 3, 1911 ebenfalls 3, 1912: 8 und am Schlusse 1913: 12. Die Zahl der geleisteten Wochenbeiträge betrug im letzten Halbjahr 1910: 57 314, das sind durchschnittlich pro Mitglied 22, im Jahre 1911: 137 526 oder durchschnittlich pro Mitglied 43,8, 1912: 200 244 oder durchschnittlich 45, und in den ersten 3 Quartalen 1913 162 322, das sind im Durchschnitt pro Mitglied 34,1.

Der Redner schilderte dann die Verhältnisse in den einzelnen Orten, kritisierte diejenigen Mängel, welche hier und dort vorhanden sind und ersuchte die Delegierten, dafür einzutreten, daß, wo Mängel vorhanden, diese abgestellt werden und mit aller Kraft für den Ausbau des Verbandes zu arbeiten.

Weiter ersucht Redner die Delegierten, in ihren Verwaltungen dafür einzutreten, daß dem Verbandsrat betreffend Zahlung der Beiträge für den Baufonds von 2 M. pro Mitglied überall nachgekommen wird, bisher sind von den Verwaltungsstellen des Gaus erst 6297,55 M. oder pro Mitglied 1,31 M. gezahlt worden.

Bei der Schilderung unserer Verhältnisse zu den anderen Gewerkschaften bringt Redner im besonderen Fragen über das recht unsichere Verhalten einzelner Funktionäre des Fabrikarbeiterverbandes durch Schilderung einer Anzahl Fälle vor. Er richtet danach an die Delegierten das dringende Ersuchen, überall dahin zu arbeiten und dafür einzutreten, daß unsere Berufsangehörigen auch unserem Verbande zugeführt werden, die Berufsständigen aber den zuständigen Organisationen zuzuführen. Wenn überall von allen Seiten in der Weise gearbeitet würde, wäre das Kapitel „Grenzstreitigkeiten“ erledigt.

Sodann wird seitens des Berichterstatters noch gesagt, daß von Verwaltungen in den einzelnen Orten

vielfach Anträgen, die von einzelnen Personen oder Korporationen in den örtlichen Gewerkschaftsartikeln usw. eingebracht werden, ohne weiteres zugestimmt wird, ohne deren Durchführbarkeit in genügender Weise zu prüfen und wobei von den Mitgliedern dann vielfach Bestimmungen gefordert werden, die nicht ausführbar sind. Besonders tritt dieses zu bei Erwerb von Gewerkschaftshäusern. Er erläutert dieses an Beispielen in Stolp, Greifswald und Stralsund, so sind z. B. während der Berichtszeit im letztgenannten Ort von unserer Verwaltungstelle resp. von unseren dortigen Mitgliedern rund 1000 M. für die Institutionen des Kartells gezahlt worden. Er bittet, wenn in Zukunft in den einzelnen Orten derartige weitgehende Anträge zur Debatte stehen, vor der Zustimmung eine Verständigung mit den Verbandseinheiten herbeizuführen.

An Lohnbewegungen hatten wir in der Berichtszeit insgesamt 33 zu verzeichnen.

Dabei waren: Angriffsbewegungen mit Arbeitseinstellung 10, Angriffsbewegungen ohne Arbeitseinstellung 20, Abwehrbewegungen mit Arbeitseinstellung 2, Abwehrbewegungen ohne Arbeitseinstellung 1. Mit Erfolg wurden 28 Bewegungen, ohne Erfolg 5 Bewegungen beendet.

Durch diese Bewegungen wurde insgesamt erreicht: für 1588 Beteiligte eine Arbeitseinstellung von durchschnittlich 3,7 Stunden für den einzelnen pro Woche oder für alle 1588 Beteiligte pro Woche 5856 Stunden oder pro Jahr 304 512 Stunden; für 6166 Beteiligte eine Lohnerhöhung von durchschnittlich 1,10 M. pro Woche für den einzelnen oder für alle 6166 Beteiligte pro Woche 6765,23 M. oder pro Jahr 351 791,96 M.; für 2361 Beteiligte Bezahlung bzw. Mehrbezahlung für Überstunden, Nacht- und Sonntagsarbeiten und für 292 Beteiligte Bezahlung von Spesen usw.

In tariflich geregelten Arbeitsverhältnissen stehen zurzeit im Gau in 83 Betrieben 1943 Kollegen.

Der Berichterstatter rügt sodann, daß die Verzichtserstattung aus den einzelnen Verwaltungsstellen noch äußerst mangelhaft ist, besonders ist dieses bei den Vertriebsorganen an Quartalschlüssen der Fall; aber auch über die sonstigen Vorkommnisse wird äußerst mangelhaft oder gar nicht berichtet und wenn das geschieht, meistens zu spät. Er hofft, daß die Kollegen auch in dieser Beziehung mehr ihre Pflicht erfüllen werden.

Zum Schluß ersucht der Redner den Antrag der Verwaltungsstelle Stolp, der verlangt, daß dort ein Beamter angestellt werden solle, der auch gleichzeitig die Agitation in den nächstliegenden Orten mit betreiben könne, dem Hauptvorstand zur Verwirklichung zu überweisen, da die Notwendigkeit hierzu vorliege, einerseits, weil uns in Stolp die nötigen Personen für die Verwaltung fehlen, andererseits aber auch, weil die Gauer aller Schwärmerungen in Hinterpommern in letzter Zeit ganz besondere Anstrengungen machen, um unsere Bewegung zu vernichten bzw. zu hemmen.

Mit der Aufforderung, sich rege an der Diskussion zu beteiligen, schließt der Gauleiter seinen Bericht. Als erster Diskussionsredner nimmt das Wort Nikolaiejew-Posen, der die Schwierigkeiten anführt, mit denen die Kollegen bei der Agitation zu rechnen haben, besonders die Agitation des polnischen Berufsverbandes sowie in letzter Zeit das Treiben der P. B. S., die versuche, die polnischen Kollegen aus den Gewerkschaften herauszuziehen.

Felzeb-Bromberg schildert die Schwierigkeiten von dort bei der Agitation, hebt dabei besonders hervor, daß der katholische Arbeiterverein mit seinen 1200 Mitgliedern, die meistens unsere Kollegen sind, sowie auch der evangelische Arbeiterverein unsere Hauptgegner sind, die mit allen Mitteln gegen uns arbeiten. Die Arbeiterpresse, wodurch Aufklärung in die Massen gebracht werden könne, fehle vollständig. Er hofft jedoch, daß dauernde Arbeit auch in Bromberg zum Ziele führen werde.

Przybylski-Posen unterstüßt die Ausführungen Witkajewicz und weist zahlmäßig nach, daß die Mitgliederzahl zwar nicht gewachsen, die Durchschnittsbetragsziffern aber um ein Bedeutendes gestiegen sei. Die Presse fehlt auch in Posen, das dort erscheinende polnische Gewerkschaftsblatt „Oswiata“ beachte die Posener Verhältnisse zu wenig.

Nikolajew-Posen schildert gemäß seinen Erfahrungen die Bromberger Verhältnisse und ist der Meinung, daß der Vorstand tüchtiger gehandelt hätte, wenn er dort einen Beamten angestellt hätte, der der polnischen Sprache mächtig sei.

Stettin tritt den Ausführungen des Gauleiters, der hervorgehoben hatte, daß die Entwicklung in Stettin nicht befriedigend, entgegen mit der Begründung, daß hier der größte Hemmschuh für die Entwicklung der Organisation die Vereinsmüdigkeit sei, da hier für fast alle Branchen noch Klimbimvereine beständen. Vielfach fehle auch die Mitarbeit der Kollegen bei der Agitation, besonders die in der Genossenschaft tätigen Kollegen arbeiten zu wenig mit. Hausagitation lasse sich in der Großstadt schwer durchführen, weil dazu die nötigen Kollegen fehlen, die diese betreiben müssen, sowie auch das nötige Broschürenmaterial.

Rosin-Schwab trit dafür ein, daß nach Stolp ein Angestellter hinkommen soll und weist dabei auf die Schwierigkeiten hin, die bei der Agitation in Hinterpommern gemacht würden.

Bei der nun folgenden Abstimmung über den Antrag Stolp wurde dieser einstimmig dem Vorstandsvorsitz zur Berücksichtigung überwiesen.

Zum 2. Punkt Agitation und Organisation referierte ebenfalls der Gauleiter. Er wies im besonderen darauf hin, daß die Agitation mehr bei den Straßenbahnern, Eisenbahnern und die jugendlichen Berufscollegen betrieben werden müsse. Zur Agitation genüge es nicht, wenn die einzelnen Verwaltungsstellen regelmäßig ein- oder zweimal im Monat ihre Mitgliederversammlungen abhalten, weil



mehr fördere man die Agitation, wenn die Kollegen aus den einzelnen Betrieben oder Branchen zusammenberufen würden, wo die Verhältnisse der einzelnen Kollegen viel besser behandelt werden könnten. Wenn vielfach geklagt würde, daß viele Berufsangehörige nicht zu den einkerkerten Verammlungen kämen, so müßten die Kollegen dorthin gehen, wo diese anzutreffen seien. Im besonderen müßte die Hausagitation mehr betrieben werden, wobei man auch gleichzeitig die Frauen für unsere Sache gewinnen könne. Bei der Wahl der Verwaltungsglieder müßte in den einzelnen Orten anders vorgegangen werden, man müßte bei Wahlen schon mit bestimmten Vorschlägen an die Verammlung herantreten. Die Ortsverwaltungen müßten in regelmäßig stattfindenden Sitzungen die Verwaltungsgehefte erledigen. Besonderer Wert müßte auf den Ausbau des Vertrauensmännerbundes gelegt werden, in jedem Betriebe, wo Verbandskollegen beschäftigt, müßten Vertrauensmänner sein, welche mindestens monatlich einmal mit der Ortsverwaltung zusammen die Agitations- und Organisationsangelegenheiten beraten. Werden diese Anregungen, erklärt der Redner zum Schluß, überall befolgt, dann muß und wird unsere Organisation auch in unserm wohl schlecht zu beurteilenden Bezirk weiter wachsen und innen gefestigt dastehen.

Barrel-Stolz betont ganz besonders, daß Hausagitation die beste Agitation sei, Stolz sei dadurch auf die jetzige Höhe gebracht worden. In den örtlichen Verwaltungen dürfe nicht immer Personenwechsel eintreten, worunter die Agitation in den meisten Fällen leide. Er spricht die Erwartung aus, daß der Verbandsvorstand dem ihm überwiesenen Antrage stattgeben werde, da Stolz besonders unter Personenmangel zu leiden habe. Rosin-Schlawe befragte die Kleinagitation in den Lokalen, wo die Kollegen verkehren.

Sahlbeck hebt in seinem Schlußwort noch besonders hervor, daß in den Rissenstädten die Agitation auch auf die Schiffer und Fischer ausgebeugt werden müsse; für diese bestimmte Kalender müßte überall verteilt werden.

Ueber „Zusatz bei Lohnbewegungen“ referierte der Vertreter des Verbandsvorstandes, Kollege Müller-Berlin. Redner besprach in seinen 1 1/2 stündigen Ausführungen alle Momente, welche bei Lohnbewegungen zu beachten sind und ermahnte die Delegierten, bei Einleitung von Lohnbewegungen alle Vorsicht walten zu lassen, damit die Bewegungen auch zum Vorteil für die Kollegen durchgeführt werden können. Nach kurzer Diskussion, welche sich an dieses mit Beifall angenommene Referat schloß, erfolgte nach einem Schlußwort des Vorsitzenden Schluß der Konferenz.

**Ausbeutung der Arbeitskraft.**

In der jahrausendelangen Geschichte der Ausbeutung, die in den bürgerlichen Geschichtsbüchern die Geschichte der Zivilisation heißt, nimmt das 19. Jahrhundert, das Jahrhundert der kapitalistischen Großindustrie, eine besondere Stellung ein. Nie vorher hat die Ausbeutung einen so hohen Grad erreicht; unermessliche Goldströme fließen den bestehenden Klassen aus der Arbeit ihrer Knecht von zu. Das haben sie in erster Linie der gewaltig gestiegenen Produktivität der Arbeit zu verdanken; weil mit unseren vorzüglichen Maschinen und vollendet wissenschaftlichen Methoden die für eine Familie pro Tag notwendigen Lebensmittel in immer weniger Stunden produziert werden können, und weil die Zeit der Mehrarbeit, worin die Arbeiter über ihren Lebensunterhalt hinaus reichlicher für die Kapitalisten produzieren, immer größer geworden ist. Aber dabei ist es nicht geblieben. Die Entwicklung der Technik hätte die Möglichkeit geboten, den Arbeitern immer mehr Ruhe und Bequemlichkeiten zu bieten und trotzdem dem Kapital proze Mehrvermögen zuzuleben zu lassen. Aber in Wirklichkeit hat das umgekehrt stattgefunden, so unerträglich und mächtig war die Profitgier des Kapitals, daß in keiner früheren Epoche die Arbeitskraft des Proletariats so furchtbar angepannt worden ist, als

gerade in der Epoche der höchsten Produktivität der Arbeit.

Nach dem Wesen des Lohnverhältnisses bekommt der Kapitalist durch den Arbeitsvertrag die Verfügung über die Arbeitskraft des Arbeiters. Er kann ihn für sich arbeiten lassen, bis seine Arbeitskraft erschöpft ist. Aber wo liegt diese Grenze? Die Arbeitskraft eines Menschen ist kein starres, festbegrenztes Ding; sie ist dehnbar, je nach dem äußeren oder inneren Zwang, der angewandt wird. Ohne diesen Zwang wird der Mensch mit Arbeiten aufhören, wenn er müde ist — das wäre der menschlichen Natur wohl am meisten entsprechend. Gängt sein Lebensunterhalt davon ab, so wird er jedoch trotz der Müdigkeit weiterarbeiten. Theoretisch wird die Arbeitskraft, worauf das Kapital Anspruch erheben kann, durch die Bedingung begrenzt, daß die Gesundheit des Arbeiters nicht durch Übermüdung dauernden Schaden nimmt, so daß er jeden Tag, nach Arbeit und Ruhe, wieder genau so kräftig ist wie vorher. Aber das Kapital hat sich an dieser Grenze nicht gestört.

Allerdings, solange ihm die Macht fehlte, mußte sich der Arbeiter behaupten. Solange die Manufaktur herrschte, waren die Arbeiter nicht zur völligen Willkürlosigkeit herunterdrücken; trotz boten sie den Verträgen zur Verlängerung der Arbeitszeit Widerstand. Mit der Einführung der Maschinen wurde dieser Widerstand gebrochen. Die zahllosen von neu erfindenen Maschinen verdrängten Arbeiter müßten annehmen, jede Arbeitsbedingung akzeptieren; die scheinbare Wichtigkeit der Arbeit, die gestattete, ein williges Arbeitsmaterial von Frauen und Kindern einzustellen, gestattete auch, die Arbeitsdauer immer mehr zu verlängern. Die Notwendigkeit, viel Mehrwert anzuhäufen und die neuen Maschinen schnellstens anzubringen, bevor sie durch neue Erfindungen überholt wurden, trieb die Fabrikanten dazu, jene Mäßigkeit auch zur Willkür zu machen. So führte das Emporkommen der Großindustrie zu maßlos langen Arbeitszeiten. Wenn die notwendige Arbeitszeit, worin der Arbeiter den Wert seines eigenen Lohns erlangt, etwa sechs Stunden ist, macht es für den Kapitalisten einen großen Unterschied, ob die Arbeitszeit 10 oder 14 Stunden pro Tag ist; die Mehrarbeitszeit, auf die es für ihn ankommt, ist im zweiten Falle doppelt so lang wie im ersten.

Das Kapital gibt auf die Frage, auf wieviel Arbeitskraft es Anspruch hat, die Antwort: auf so viel, wie sich mit allen Professionsmitteln in einem Tage flüssig machen läßt. Die menschliche Natur ist so elastisch, daß sie über das normale Maß hinaus Arbeit liefern kann — aber nicht ohne dauernden Schaden. Die langen Arbeitszeiten von 12, 14, sogar 16 Stunden bedeuteten einen furchtbaren Raubbau an der Arbeitskraft des Proletariats; durch Erschöpfung und ungenügende Ruhe wurden Gesundheit, Körperkraft und Geistesfrische zerrüttet, die Lebensdauer verkürzt und die Lebenskraft der arbeitenden Bevölkerung an ihrer Wurzel angegriffen. So schlimm bedrohte die Entwertung des Proletariats die Grundlagen der englischen Industrie, daß die Regierung mittels Arbeiterchutzgesetzen einschreiten mußte. Von dem Augenblick an, da die verheerende Wirkung der langen Arbeitszeit allzu deutlich wurde, setzte eine umgekehrte Bewegung ein. Statt einer stetigen Verlängerung der Arbeitszeit, wie in der ersten Zeit der Großindustrie, findet eine stetige Verkürzung der Arbeitszeit statt. Mehr noch als die widersinnigen Gesetzgebungen wirkt die wachsende Organistion der Arbeiter; mit ihrer steigenden Macht geht im stetigen Ansteigen die Arbeitszeit von 12 auf 11 und 10 Stunden, vielfach auch auf 9 Stunden zurück und sogar die Lösung des Achtstundentags ist für manche Arbeiterkategorie keine entfernte Utopie mehr.

Aber diese Entwicklung ist nicht einfach eine rückläufige Bewegung zum alten Ausgangspunkt. Das Kapital hat nichts dabei verloren, nichts von seiner einmal errungenen Position aufgegeben. Denn in demselben Maße wie die Arbeitsdauer verringert wurde, stieg zugleich die Intensität der Arbeit.

Auch vorher hatte die Intensität der Arbeit sich schon allmählich gehoben. Solange der Mensch das Werkzeug führte, war das Tempo seiner Arbeit dem

eigenen Willen unterworfen; er rastete oder arbeitete bald rascher, bald langsamer, je nachdem äußerer Zwang und innere Neigung ihn bestimmten. Der Trieb seiner Natur überlassen ist seine Tätigkeit wie bei jedem lebenden Wesen, der Natur einer Maschine entgegengesetzt, unregelmäßig und voll freier Willkür, und kein Druck des Kapitals konnte unter der Manufaktur diese menschliche Natur umwandeln. Das gelang erst der Maschine. Er ist nicht Meister, sondern Diener, Gehilfe der Maschine; sie reizt ihn mit und zwingt seine widerspenstigen Glieder, sich ihrem regelmäßigen Gang anzupassen. Es geht nicht ohne Dual und Widerstand, wie jede Vergewaltigung der Natur, aber es geht. Die Arbeit an der Maschine muß eingeleitet werden; erst allmählich, infolge stetiger Dressur, gelingt das, und damit steigt auch die Intensität der Arbeit. Das ist der Prozeß, der in der ersten Zeit der Großindustrie neben der Verlängerung der Arbeitszeit vor sich ging, als ein kaum bemerkter Teil der allgemeinen Unterwerfung und Verflaumung des Proletariats unter die Macht von Kapital und Maschine. Eine Grenze fand diese Zielsetzung der Arbeitsintensität erst dort, wo die Möglichkeit einer strammeren Dressur durch die wachsende Ermüdung unterbunden wurde.

Mit der Verringerung der Arbeitszeit wird die Bahn für eine weitere Steigerung der Intensität der Arbeit freigemacht. Wird durch ausreichende Ruhe der Körper gestärkt und der Geist frischer, so kann die Aufmerksamkeit sich mehr konzentrieren, jede Bewegung wird rascher, energischer, die ungewollten Pausen verschwinden, der Wille bleibt gespannt — so wird es möglich, in kürzerer Zeit gleichviel zu produzieren, wie vorher in längerer Zeit. Ja, noch mehr: die Gesamtmasse der Arbeitskraft, die pro Tag dem Kapital zur Verfügung steht, ist gestiegen, weil die Hauptursache der langsameren Arbeit früher, die viel zu kurze Zeit zum Anruhen und Entspannen, zu einem guten Teil beseitigt ist. Daß diese ganze Arbeitskraft wirklich abgebeugt wird, dafür sorgen raffinierte ausgetüchtete Lohnformen, von dem einfachen Axtorlohn bis zu den modernen amerikanischen Systemen, die die Kraft des Arbeiters bis zur äußersten Grenze seiner Leistungsfähigkeit ausschöpfen. Gegen die primitiv-barbarischen Methoden aus der ersten Zeit der Großindustrie, als man sich die ganze Arbeitskraft des Arbeiters nur durch unfürnige Arbeitszeiten von 14 Stunden und länger anzueignen suchte, und damit die Lebenskraft des Volkes rücksichtslos verarbeitete, steht die moderne Methode der kurzen Arbeitszeit und hohen Arbeitsintensität wie eine vernünftiger-raffinierte Ausnutzung der proletarischen Arbeitskraft ab. Die Ausbeutung ist nicht geringer, sondern rationeller geworden.

Man hat diese Entwicklung der Intensität der Arbeit bisweilen mit der gleichzeitigen Entwicklung der Produktivität der Arbeit verwechselt. Für den Kapitalisten kommen sie auch so ziemlich auf dasselbe hinaus; beide bewirken sie, daß die zur Produktion des Lebensunterhalts notwendige Arbeitszeit auf immer weniger Stunden herabsinkt, das Gebiet der Mehrarbeit also immer mehr steigt. Aber die erste Entwicklung findet auf Kosten der Arbeiter statt, die zweite nicht. Die zweite hat einen Zukunftswert, die erste nicht. Die Steigerung der Produktivität der Arbeit baut die Zukunft der Menschheit auf; sie ist ein Gewinn, der nie wieder verloren geht und den die künftigen Geschlechter als die einzige Lichtseite des 19. Jahrhunderts rühmen werden. Dagegen werden sie die furchtbare Abwanderung des Proletariats in diesem Jahrhundert nur als ein erkrankendes Beispiel dafür ansehen, wie viel die menschliche Natur aushalten kann, ohne zusammenzubrechen. Kein bleibender Gewinn für die Menschheit steht darin, daß die Fesseln der menschlichen Spannkraft durch die maßlose Profitgier des Kapitals bis zur äußersten Grenze belastet wird, die sie gerade noch erträgt, ohne zugrunde zu gehen. Der Sozialismus, der die Produktivität der Arbeit über das heutige Maß enorm steigern wird, wird zugleich die arbeitende Menschheit von dieser unerträglichen Überlastung ihrer Kraft befreien. Für das Proletariat wird er nicht nur das Zeitalter des Ueberfausses, nach den Jahrhunderten des Elends, sondern auch das Zeitalter der Ruhe nach dem Jahrhundert der Abwanderung sein.

**Aus unserm Berufe**

**Automobil-Führer**



Berlin. Ein interessantes Urteil für Kraftwagensführer fällt kürzlich die vierde Strafkammer des Landgerichts 3. Kollege W. aus Reußlin war vom Schöffengericht verurteilt worden, weil er trotz ausgesetzter Freifahrte die Annahme einer Fahrt verweigert hätte. Vor dem Landgericht wurde der Kollege unter folgender Begründung freigesprochen:

In Uebereinstimmung mit dem Vorderrichter war festzustellen, daß der Angeklagte bei dessen Kraftwagensführer die Freifahrte hochstand, die Fahrt nach Berlin dem Zeugen Walter verweigert hat. Er war dazu aber, wie das Berufungsgericht im Gegenfaze zum Vorderrichter annimmt, berechtigt, denn er war von dem Zeugen Kessel bestellt worden, ihn von der Rennbahn abzuholen. Daß der Angeklagte das Bestellschild nicht aufgesteckt hatte, hatte seinen Grund darin,

daß er dies kurz vorher verloren hatte. Kessel fuhr mit dem Chauffeur 3. allwöchentlich zu jedem Rennen und ließ sich am Schluß des Rennens von ihm abholen. Dieser beauftragte 3. auch am 15. Juni, ihn vom Rennen abzuholen, da 3. aber Nachdienst hatte, beauftragte er den Angeklagten, der bei der gleichen Firma als Kraftwagensführer in Dienst stand, an seiner Stelle den Zeugen abzuholen. Das ist zur gegebenen Zeit seitens des Angeklagten geschehen und war er deshalb freizusprechen.

Der Sprung vom Bierwagen unter das Auto. (Urteil des Reichsgerichts vom 8. Januar 1914.) Einer der gefährlichsten Verufe ist der modernste, nämlich der des Chauffeurs. Die Ausübung desselben ist an sich schon mit Gefahren verknüpft, die im Autobetriebe selbst liegen. Nun wird den vielfach zur Verantwortung gezogenen Chauffeuren ihr schwerer Beruf noch dadurch erschwert, daß das Publikum nicht genügend Obacht gibt. Namentlich sind es Kinder, die stündlings nicht nur in Fahrräder, sondern auch häufig in Autos hineinlaufen. Nun besteht nach dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen die Bestimmung, daß der Halter des Fahrzeuges verpflichtet ist, den Schaden zu ersetzen, den ein

Mensch an seiner Gesundheit durch das Fahrzeug erleidet. Ein Fall, in dem diese Bestimmung des Gesetzgebers Anwendung fand, stand am 8. Januar vor der höchsten Instanz zur Verhandlung. Der Prozeßstoff setzt sich aus folgenden Daten zusammen: Der Knabe Pfing kam in der Winterbergstraße zu Dresden dadurch zu Schaden, daß er von einem Automobil der Dresdener Automobil-Wroschlen- und Luxuswagen-Gesellschaft überfahren wurde. Pfing saß auf einem langsam fahrenden Bierwagen, der in die Winterbergstraße einbiegen wollte. Hinter diesem kam ein Auto, dessen Lenker in einiger Entfernung Signalgale gab, die aber in unmittelbarer Nähe des Bierwagens eingestellt wurden. Als nun der Knabe Pfing an der Biegung der Winterbergstraße vom Wagen sprang, um auf den Bürgersteig zu laufen, wurde er von dem Kraftwagen erfasst und überfahren. Er verlagte deshalb die Auto-Gesellschaft auf Schadenerlass beim Landgericht Dresden und diese erkannte auch seinen Anspruch zu 1/2 als berechtigt an. Die von der beklagten Gesellschaft beim Oberlandesgericht eingelegte Berufung hatte keinen Erfolg, die zweite Instanz entschied ebenfalls, daß die Gesellschaft 1/2 des Schadens zu tragen habe. Die Berufungsinstanz



föhre in ihren Entschuldigungsgründen etwa folgendes aus: Es ist als festzustellen anzusehen, daß der Unfall in dem Augenblick passierte, als der Knabe Pflanz vom Bierwagen heruntersprang, um auf den Bürgersteig zu gelangen. Das Landgericht hat demnach mit Recht die Haftung der Gesellschaft nach dem Kraftwagengesetz angenommen, der Entlastungsbeweis der Beklagten ist ihr nicht gelungen. Wie die Reingewinnangaben ergeben, ist der Chauffeur zu schnell gefahren, so daß der Verletzte von der Kraftdrohse überrascht wurde. Der Unfall wäre vermieden worden, wenn der Knabe durch Hupe signale in unmittelbarer Nähe des Bierwagens aufmerksam gemacht worden wäre. Nach § 19 der Bundesratsverordnung ist es aber Pflicht des Chauffeurs gewesen, Hupe signale zu geben, da er sonst damit rechnen mußte, daß ein Zusammenstoß erfolgen könnte. Der Bierwagen selbst hat im Augenblick des Unfalls mit den Hinterrädern auf der Mitte der Straße gestanden, er war hoch gebaut und gestaffelt dem hinterherfahrenden Auto keine Uebersicht. Jedenfalls war es Pflicht des Autolenkers, das Tempo zu mäßigen. Dies hat er aber nicht getan, sondern hat im Gegenteil durch übermäßig schnelles Fahren den Unfall herbeigeföhrt. Die beklagte Gesellschaft hat somit den Gegenbeweis, daß der in ihren Diensten stehende Chauffeur alle Vorkehrungen abzuwalten lassen, nicht erbracht. Demgemäß war der Entscheidung der Vorinstanz beizutreten. Es ist hierbei nicht zu verkennen, daß den Verletzten selbst ein auf persönlicher Unvorsichtigkeit beruhendes Verschulden trifft. Deshalb hat er ein Drittel des Schadens selbst zu tragen. Die beklagte Autoengesellschaft verliert, dieses Urteil mit dem Rechtsmittel der Revision beim Reichsgericht anzufechten. Der 6. Zivilsenat des höchsten Gerichtshofes wies indessen die Revision zurück und erkannte die Haftung nach dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen an.

**Friede auf Erden!** Großes Aufsehen erregte unter der organisierten Arbeiterchaft Erlurts die am zweiten Weihnachtsferie erfohlte Entlassung eines Chauffeurs durch den Direktor der dortigen Steigerbrauerei Herrn Neumeier. Der Chauffeur soll es verschuldet haben, daß auf einer Tour am Tage vor Weihnachten die Maschine eines Lastautos beschädigt wurde und die Verletzung wurde sich sogar durch Zurückbehaltung des verdienten Lohnes im Betrage von 52 80 Mk. für die Reparaturkosten schadlos haltend. Doch wurde die vom Gewerbeamt verurteilt, den verdienten Lohn anzuzahlen, dagegen wurde die Klage des Arbeiters auf Zahlung von Schadenersatz wegen unzureichender Entlastung abgewiesen, weil ein Sachverständiger in der Verhandlung vor dem Gewerbeamt nicht bezeugt habe, daß der Kläger den Motor des Autos in adäquater Behandlung habe, wodurch während der Fahrt die Maschine beschädigt worden sei und der Brauerei infolgedessen 186 Mk. Reparaturkosten entstanden seien. Ueber die Frage, ob der Kläger tatsächlich durch eine unsachgemäße Behandlung der Maschine den Schaden verschuldet hat, wollen wir kein Urteil fällen. Doch sind etliche Begleitumstände des Falles wichtig genug, um in weiteren Kreisen bekannt zu werden. Der Kläger betonte in der Verhandlung und seine Angaen wurden durch die Aussagen eines Zeugen bestätigt, daß er in der in Frage kommenden Zeit, in der sich das Unheil ereignete, in fünf Tagen nicht weniger als 90 Stunden gearbeitet habe. Am Tage vor Weihnachten sei er nachmittags gegen 4 Uhr mit dem beladenen Auto und in Begleitung eines Kollegen über Arnstadt nach Stadtilm gefahren. Unterwegs fing es an zu schneien und der Schnee bildete für das Auto ein großes Hindernis. Man mußte, um besser vorwärts zu kommen, an den Rädern die Schneekette anlegen. Diese sind nach den Aussagen eines Zeugen teilweise zerrissen. Die beiden Arbeiter besaßen sich am folgenden heiligen Abend noch stundenweit vom eigenen Heim auf der einsamen, einzeln streckten Landstraße. In ihrem körperlichen Befinden trat infolge der vielen Überstunden eine vollständige Erschlaffung ein. Das war in der kalten Winternacht eine willkürliche Lebensgefahr. In den Säulern an der Landstraße erstarrten die Klüster der Weihnachtsbäume und die beiden Kollegen empfanden Sehnsucht nach ihren Familien und vor allem nach Ruhe. Um eine größere Geschwindigkeit des Autos in dem Schnee zu erreichen, band der Kläger den Regulator des Motors fest. Doch soll dadurch nach dem Gutachten des Sachverständigen, die Beschädigung des Motors verursacht worden sein. Die Maschine wurde unterwegs defekt und am ersten Feiertage morgens 5 Uhr erreichten beide Arbeiter die Brauerei. Nach einigen Stunden in der Klage dem Direktor das Besondere. Dieser forderte den übermüdeten Mensch nun auf, sich umzukleiden und nach dem ersten Weihnachtsfeiertage mit der Reparatur des Autos zu beginnen. Klager machte den Direktor darauf aufmerksam, daß er infolge der langen Arbeitszeit ein Bedürfnis nach Ruhe habe. Als Klager dann am zweiten Weihnachtsfeiertage mit der Arbeit beginnen wollte, wurde er von Direktor Neumeier entlassen. Begrüßte gab in der Verhandlung selbst zu, daß er bei dieser Gelegenheit den Kläger mit den Worten angesprochen habe: „Da wird draußen herumgeschliffen und dann achtet man nicht auf die Maschine.“ Direktor Neumeier glaubte in der Verhandlung noch besonders hervorheben zu müssen, er habe gerade darin einen Entlastungsgrund erblickt, weil der Arbeiter in diesem am ersten Feiertage mit der Reparatur begonnen habe. Das ist denn doch wohl die Frage gefaßt: Wie denkt Herr Direktor Neumeier über das Arbeitsbedürfnis eines Arbeiters? Er sollte doch bedenken, daß ein Mensch, der tagelang überanstrengt worden ist und dann noch zulezt einen Tag und eine Nacht auf seinem Pflanz ausgeharrt,

auch einmal sozusagen das Recht auf Ruhe hat. Noch dazu am sogenannten Fest der Liebe!

Die feierlichen Aufzeichnungen des „Bund“-Statuts durch den Köhler „Leitenden“ Verein, die wir an dieser Stelle registrieren, läßt einige Kritiken wichtiger erscheinen, die schon vorher von Bundesmitgliedern am „Bund“ geübt wurden. So heißt es im „Kraftwagenführer“ vom 1. Dezember 1913 in einem Artikel über den „nächsten Delegiertentag“:

„Im Laufe des Jahres haben sie (die Bundesmitglieder) nicht weniger als achtmal Extrabeiträge entrichten müssen und das wohlgemeinte (1) Umlageverfahren ist in manchen Vereinen zu einem Stein des Anstoßes geworden.“

Wir haben uns doch nicht allein zusammengeschlossen, um unsere hilfsbedürftigen Kollegen zu unterstützen, sondern wir wollen doch auch einer Verschönerung unserer Berufsverhältnisse entgegenarbeiten.“

Demnach scheint der Artikelschreiber — es ist Redaktionsarbeit — der Meinung zu sein, daß Unterstützungsleistungen die Verbesserung der Lebenslage unmöglich machen oder doch erschweren. Damit sind allerdings die Verzögerungen und Wohlthatigkeitstests nicht gerichtet.

An anderer Stelle nimmt der Artikelschreiber den Bund recht wohl:

„Jedenfalls haben wir das erreicht, daß die Behörden wissen, daß ein Bund zur Wahrung der Berufsinteressen der deutschen Kraftwagenführer besteht, der sich entschieden gegen das unzureichende Charaktersbildungs- und Prüfungsverfahren wendet und die Rechte seiner Mitglieder entschieden verteidigt. Wir müssen dafür sorgen, daß unser Bund immer mehr ein Faktor wird, mit dem man zu rechnen hat.“

Die feierlichen Aufzeichnungen des „Bund“-Statuts durch den Köhler „Leitenden“ Verein, die wir an dieser Stelle registrieren, läßt einige Kritiken wichtiger erscheinen, die schon vorher von Bundesmitgliedern am „Bund“ geübt wurden. So heißt es im „Kraftwagenführer“ vom 1. Dezember 1913 in einem Artikel über den „nächsten Delegiertentag“:



**Organisation.**

Eine Organisation ist um so stärker, je mehr klare Empfindungen und Gedanken in den Herzen und Köpfen aller Mitglieder lebendig sind, je mehr das Wirken und Wollen der Organisation als gemeinsame Sache geföhlt und gefördert werden. Wir können nach außen keine Stoßkraft äußern, die wir in uns nicht besitzen. Jeder einzelne muß die bildende Kraft und den Willen des edelsten Gemeinschaftsprinzips in sich wirksam föhlen. Das gibt im Innern den festen Boden, auf dem sich alle Glieder der Organisation verstehen und einfühlen, und nach außen das starke Bollwerk, das uns die Zuversicht des Sieges unserer Bestrebungen bewahrt.



feren Eingaben und Wünschen kann nur die Masse der Mitglieder, welche dahintersteht, die nötige Bedeutung verschaffen. Auf das, was ein einzelner Mann oder ein Verein verlangt, wird heutzutage kein Gewicht gelegt.“

Der „Bund“ ist eine „Masse“? Das ist wirklich eine Befehdenheit, die alle zehn Jahre nur einmal gebredt zu sein ist. Wenn die Chauffeure auf den „Bund“ angewiesen wären, säßen sie wohl daran. Der „Bund“ glaubt zu sterben, wo er allein der Geschöbene ist.

Die unsterbliche Postkutsche. Die heranwachsende Generation kennt die Postkutsche fast nur noch aus Erzählungen und Bildern der guten alten Zeit. Wenige nur haben sich diese im Posaunen und in natura gesehen und ganz gering im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung ist die Zahl derer, die einmal im Leben mit einer wirklichen Postkutsche gefahren sind. Großstadtlerner glauben vielfach, der Gesamtverkehr von Ort zu Ort werde heutzutage ausschließlich von der Eisenbahn bewältigt, der Luftschiff und Aeroan gar bald bedeutende Konkurrenz machen können. Von dem Moment des Aufkommens neuer tühföhler Möglichkeiten bis zu ihrer allgemeinen Anwendung und bis zur völligen Verdrängung der bisher gebräuchlichen Mittel können aber nicht nur Jahre, sondern sogar Jahrhunderte vergehen. Trotz des raschen Fortschritts spielt das Aeroauto heute im Volksausmaß noch eine größere Rolle als ehemals, ja die Konkurrenz der neuen Lichtquellen hat auch die alte Dellempfe genötigt, sich mit Hilfe des Glühstrumpfes usw. zu modernisieren. Ganz ähnlich ist es der Postkutsche ergangen. Sie hat heute noch ziemlich große Bezirke, aus denen sie so bald von seiner Eigenbahn verdrängt werden kann. Sie ist mit der Zeit fortgeschritten, hat sich vielfach die Ergründung des Besonderen zum Grunde gemacht und ist gegenüber allen modernen Verkehrsmitteln auf lange Zeit hinaus — allerdings nur für spezielle Verhältnisse — wieder konkurrenzfähig geworden. In verschiedenen Teilen der deutschen Mittelgebirge, ganz besonders aber in den deutschen Alpen und im Hochgebirge gibt es noch Postwertströme, die in absehbarer Zeit von keiner Dampf- oder Elektrobahn verdrängt werden können. Weist hinter das Gelände die Anlage eines Schenkenwegs; die Unkosten für Lumen- und Brückenbauten würden in keinem angemessenen Nutzen zu den vorausschätzlichen Transportkosten der Bahn für Güter- und Personenverkehr stehen. Vielfach ist aber in solchen Gegenden die Einführung des Autos in den Verkehr sehr wohl möglich, zumal die Kraftwagenindustrie schon ganz

vorzügliche „Bergsteiger“ auch mit größerer Karosserie zu bauen imstande ist. Der „Schwager Postillon“ muß allerdings dem Chauffeur weichen, statt des Posthorns lönt die Hupe durch die Wildtaler. Die Verjüngungsbeförderung durch die Transportmittel der Post nimmt aber von Jahr zu Jahr kräftig zu. Die Zahl der Postreisenden betrug nämlich in Taufenden:

Jahr	Bayern	Württemberg	Zahl im Postgebiet	Deutschland
1890	1903	747	522	1372
1900	1394	1152	596	3142
1905	1076	1331	522	2929
1911	944	3100	741	4785

Während in Norddeutschland die Zahl der Postreisenden ganz wesentlich zurückgegangen ist, ist sie in Süddeutschland, besonders seit der wachsenden Verwendung des Autos im Postverkehr, wieder recht erheblich gestiegen.



**Biergewinnung und Bierverbrauch im Jahre 1912.** Das Kaiserliche Statistische Amt veröffentlichte die Ergebnisse der Brauerei- und Bierbesteuerung im norddeutschen Brauseuergebiet im Rechnungsjahr 1912. Es befanden in diesem Jahre im Brauseuergebiet 4002 in Betrieb befindliche Brauereien, gegenüber 4204 im Jahre vorher. Dazu kamen 9466 (9663) Haushaltungen, in denen Hausbrauer unter Entziehung der Brauseuer bereitet wurde. Die gesamte Biererzeugung im Brauseuergebiet betrug im Rechnungsjahr 1912 39 537 719 Hektoliter. Davon waren 35,0 Millionen Hektoliter in ergärgtes und 4,6 Millionen Hektoliter übergärgtes Bier. Im Vorjahre war die Gesamterzeugung etwas höher; sie betrug sich auf 41 347 523 Hektoliter, von denen 35,9 Millionen Hektoliter untergärgtes und 5,4 Millionen Hektoliter übergärgtes Bier waren. Wie von den Direktionsbehörden mitgeteilt wird, ist dieser Rückgang hauptsächlich auf die im Sommer 1912 herrschende regnerische und kalte Witterung zurückzuführen, die den „Durst“ stark einschränkte. Von diesen 39,5 Millionen Hektolitern gingen 337 000 Hektoliter ins Ausland, während die Einfuhr 2 287 000 Hektoliter betrug. Der durchschnittliche Verbrauch stellte sich also im Brauseuergebiet auf 41 488 000 Hektoliter oder 78,6 Liter pro Kopf der Bevölkerung.

Hierzu tritt nun die Biererzeugung und Konsumtion der nicht dem Brauseuergebiet angehörenden Länder. Im ersten Sinne Bayerns, das 1912 eine Biergewinnung von 19,3 Millionen Hektoliter und dabei eine Einfuhr von 0,08 und eine Ausfuhr von 2,8 Millionen Hektoliter, also einen Verbrauch von 16,6 Millionen Hektoliter insgesamt oder von 237,6 Liter pro Kopf der Bevölkerung aufwies. Zur Ehre der Bayern muß hier aber berichtigt werden, daß an diesem Verbrauch auch viel trinkfreudige Ungehörige anderer deutscher Staaten, die ihr Bier nach dem klassischen Bierlande föhren, mitbeteiligt sind. Bedeutend kleiner sind die Ziffern für Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen. Insgesamt ergab sich für das ganze deutsche Zollgebiet 1912 eine Biergewinnung von 67,9 Millionen Hektoliter, von der eine Ausfuhr von 789 000 Hektoliter abging, während die Einfuhr von 403 000 Hektoliter hinzukam, so daß also der Gesamtverbrauch sich auf 67,5 Millionen Hektoliter oder 101,3 Liter pro Kopf der Bevölkerung stellte.

**Biergewinne.** Daß die Brauereien die Steuern abzuwälzen verstanden haben, das beweisen ihre Geschäftsergebnisse. Die Pabener Bräuerei in Berlin macht in einem Prospekt über die Begebung neuer Aktien bekannt, daß ihr Absatz im Jahre 1911/12 1 008 993 Hektoliter betragen habe, der für dieses Jahr festgesetzte Nettogewinn stellt sich auf 1 330 081 Mark. Demnach hat das Unternehmen an jedem Hektoliter glatt 1,32 Mk. Nettogewinn erzielt. Das ist ein Profit, der wahrlich nicht berechtigt, aber ungenügende Rentabilität zu klagen.

Berlin. Wenn wir uns in der Nummer vom 4. Januar mit dem Nachhören der Bierfahrer beschäftigen mußten, so wollen wir heute die Lage unserer Kollegen im inneren Bereiche schildern, um an der Hand dieser Tatsachen unseren Kollegen ein anschauliches Bild über die Diktatur der Brauereiantreiber zu geben. Auch hier wollen wir vorweg bemerken, daß im Aufwuchsprozess der kleinen Brauereien durch die Großbetriebe das Angebot der Arbeitskräfte die Nachfrage schon in normalen Zeiten bedeutend übersteigt. Zieht man in Betracht, daß die Vervollkommnung der Maschinenwelt gerade im Brauergewerbe eine nie geahnte Höhe erreicht hat, durch welche die menschliche Arbeitskraft in beängstigender Weise ausgeschaltet wird, so ist es begreiflich, daß auf Grund der augenblicklichen schlechten wirtschaftlichen Lage die Arbeitslosigkeit unserer Kollegen eine besonders große ist. Wenn wir auch ohne weiteres feststellen müssen, daß das Unternehmertum auch im Brauergewerbe zu jeder Zeit versucht hat, etwaige überflüssige oder gar an erblich unbotmäßige Arbeitnehmer zu entlassen, so verbleibt man doch immer in Rücksicht auf die übrige Arbeiterchaft als Konsumenten dieses in möglichst unauffälliger Weise zur Durchführung zu bringen. In neuerer Zeit ist man von diesem System abgegangen und hat den Herrenstandpunkt herausgehört.

Die Borussia-Brauerei, welche im Sommer 1913 ihren Betrieb von der Frankfurter Allee nach Weiskopf verlegte, um sich mit der Bergbauerei zusammenzuschließen, hatte auf Grund dieses Zusammenschlusses



nach ihrer Ansicht zu viel Arbeitskräfte, weshalb sie Entlassungen vornahm, durch welche Kollegen, die jahrelang in der ehemaligen Emder-Brauerei und auch in der Bergbrauerei ununterbrochen tätig waren, betroffen wurden. Neuerdings hat die Geschäftsleitung dieses Unternehmens die Rücksicht außer Acht gelassen. Der Hofarbeiter Jastrów erlitt im Betriebe einen Unfall, durch welchen er mehrere Wochen erwerbsunfähig war. Als er nach Ansicht des Veritaensarztes der Berufsgenossenschaft wieder hergestellt war, versuchte Jastrów zu arbeiten. Aber schon nach einigen Tagen mußte er, da es ihm nicht möglich war, aufhören. Dieser Vorgang wiederholte sich mehrere Male, so daß Jastrów um leichtere Arbeit bat. Ob man ihm diese angewiesen, wollen wir dahingestellt sein lassen, meinen aber, daß, wenn jemand eine Rippen- und Hüftgürtelverletzung erlitten hat, und er dann, auf der Leiter stehend, Löcher in eine Wand stemmen muß, er diese Arbeit nicht imstande ist zu leisten. Jastrów ging dann auch bei Arbeitsstillstand mit großen Rückenschmerzen nach Hause und war am nächsten Tage nicht imstande, die Arbeit aufzunehmen. Trotz seiner großen Schmerzen schleifte der Kollege sich zum Porrier und bat ihn, der Direktion zu melden, daß er wieder krank sei. Da Jastrów nach Ansicht der Direktion das furchtbare Verbrechen begangen hatte, diese Meldung nicht im Kontor oder beim Braumeister abzugeben, wurde er entlassen. Man hatte nun einen Vorwand, einen lange Jahre im Betriebe tätigen Arbeitnehmer loszuwerden, trotzdem jedermann der Ansicht ist, daß einem Manne, welcher im Betriebe einen Unfall erleidet, diese Härte erspart werden muß.

Eine sofortige Verhandlung wegen Zurücknahme der Entlassung zeitigte ein durchaus bedrückendes Resultat. Jastrów sollte sich am Nachmittag des selben Tages melden und angeben, welche Arbeiten er verrichten wolle. Das ist geschehen. Hier erklärte man, daß er am 27. Dezember wieder eingestellt werden solle, er mußte aber unterschreiben, daß er als Jüngster eingestellt sei. Das war also des Pudels Kern. Was man dem Organisationsleiter nicht anzu bieten wagte, das mutete man dem Kollegen Jastrów zu. Also als Jüngster, ohne jedes Recht, welches er sich durch seine jahrelange Tätigkeit erworben hatte, konnte er weiterarbeiten, um in den nächsten Tagen bei Arbeitsmangel entlassen zu werden. Auf Geheiß der Organisationsleitung weigerte der Kollege sich zu unterschreiben und er zog sofort hinaus. Ein Kommentar würde die Wirkung dieses Dramas nur abschwächen und wollen wir es unseren Kollegen überlassen, sich ein Urteil zu bilden.

In ähnlicher Weise verfährt die Geschäftsleitung der Brauerei Groetzerian u. Co. mit ihren Arbeitskräften. Diese Brauerei hält es für selbstverständlich, daß die Arbeitnehmer bei günstiger Geschäftslage ohne Ansehen der Person ihre Arbeitskraft in ausgedehnter Weise zur Verfügung stellen, um bei jeder sich bietenden Gelegenheit, besonders bei angeblichem Arbeitsmangel entlassen zu werden. Hierbei steht die Leitung der Brauerei auf dem Standpunkt, daß dies nicht der Reihe nach zu geschehen hat, sondern wie es der Geschäftsleitung beliebt. Eigentümlicherweise will die Brauerei immer diejenigen entlassen, welche längere Zeit im Betriebe tätig sind, während die Jüngsten eingestellt bleiben sollen. Mehrere wegen dieser Entlassungen stattgefundene Verhandlungen zeitigten nur ein negatives Resultat. Wenn die Geschäftsleitung erklärt, daß alle im Betriebe Tätigen durchaus tüchtige und fleißige Arbeiter seien, so können diese Maßnahmen doch nur den Zweck haben, nach und nach die älteren Kollegen aus dem Betriebe zu entfernen, um dann desto rücksichtsloser aufzutreten zu können.

In allen hier angeführten Fällen ist mit ziemlicher Klarheit zu ersehen, daß die Brauereien es zu einem Betrübnisstandpunkt gegen die Organisationen wollen kommen lassen. Nun gilt wir nehmen den Fehdehandschuh auf, die Zeit ist gut gewählt.

Berlin. Ein Opfer des Berufs. Ein einschlagender Unfallsfall mit tödlichem Ausgang ereignete sich am Dönhofsplatz. Vor dem Restaurant von Zimmer hatte ein mit vollen Fässern beladener Bierwagen der Brauerei Böhmisches Brantaus gehalten. Der Bierfahrer Philipp Kaul aus der Lybener Straße 28 schaffte die Fässer gemeinsam mit dem Aufscher nach dem Keller, indem er die Fässer die steilen Treppen hinunterrollte. Dabei glitt er auf dem nassen Boden aus, stürzte rücklings die Treppe in den Keller hinab und das Faß fiel auf ihn. Der Unglückliche wurde fast vollständig zermalmt. Der Brustkasten wurde ihm eingedrückt, die Beine zerplüßert und der Schädel zertrümmert, so daß der Tod unmittelbar darauf eintrat. Die Leiche wurde dem Schauhause zugeführt. K., der 33 Jahre alt war, hinterläßt eine Witwe mit mehreren unmnündigen Kindern.

liche Bänge zurückgeht. Hierbei werden mehrere Fangkörper, ausgebildet z. B. als messerartige Klauen, die mit ihr verbunden sind, an die hölzernen oder eisernen Leitbäume herangeführt, die als Führung für den Fahrstuhl während des Betriebes dienen. Durch die wachsende Kraft, mit der sich die Fangklauen allmählich an die Leitbäume pressen, soll schließlich der Fahrstuhl in seinem Falle gebremst werden.

Wir dürfen uns nun leider der Erfahrung nicht verschließen, daß die überwiegende Anzahl derartiger Fahr-, vorrichtungen eine sehr gefährliche Störbarkeit besitzt, die sich in einem unvollkommenen oder unvollständigen Angriff der Fangkörper an die Leitbäume äußert, so daß vielfach nur unter Zusammenwirken künstlicher Umstände die gewünschte Wirkung eintritt. Es sei nach dieser Richtung auf die bahnbrechenden theoretischen und praktischen Untersuchungen hingewiesen, die der verstorbene Geheimrat Professor Lindenschlag über Fahr-, vorrichtungen an Ber-, weisförderstellen ausführte, für die die Verhältnisse ähnlich liegen. Hierbei wird unter anderem der Fall kritisch beleuchtet, daß bei einem Seilbruch der Fänger eine Höhe von 120 Meter mit einer Geschwindigkeit von 48 Meter in der Sekunde fiel und erst hierauf nach weiteren Fällen über einen Bremsberg von ca. 40 Meter, d. h. nach insgesamt 160 Meter Gesamthöhe endgültig abgefangen wurde. Derartige Fallhöhen sind bereits für Bergwerksanlagen unzulässig, für die Fahrstühle von Gebäuden direkt ausgeschlossen. Wenn auch der gitterte Fall als besonders trag zu bezeichnen ist, so hat doch auch der kürzlich eingetretene Unfallsfall die verhängnisvolle Wirkung des ungenügenden Anhaltens der Fangkörper klar erkennen lassen, wie die hier kürzlich veröffentlichten ersten Resultate der amtlichen Untersuchung ergeben.

Im Bau reinerer Fergvorrichtungen ist, solange genaue Grundlagen für ihre sichere Wirkung fehlten

### Das pünktliche Beitragszahlen

ist eine der wichtigsten Pflichten der organisierten Arbeiter. Wer dieses verzögert, schädigt seine Organisation und bringt sich selbst um das Recht auf Unterstützung. Jede Bummellei im Bezahlen erschwert dem Kassierer die Arbeit und mindert seine Lust, für den Verband zu wirken. Pflicht jedes einzelnen Mitgliedes ist es aber, alles zu tun, um die Organisationsarbeit zu einer Freude, zu einem Genuß zu machen.

(und auch noch, nachdem diese vorhanden waren), viel gefährdeter waren. Wie in so manchen Fragen der Technik, ist auch hier für den Fortschritt die Beachtung einfacher, fast alltäglicher Erscheinungen als Ausgangspunkt für eine durch praktische Versuche erfolgreich getragene Theorie der Fergvorrichtungen nützlich gewesen. Wir meinen die bereits erwähnten Untersuchungen, bei denen ein an zwei Kletterstufen betriebsfähiger und hierbei brensender Mensch als Vorbild dient. Auf die Einzelheiten einzugehen, ist, da wir uns hierbei zu weit ins Gebiet der technischen Mechanik begeben müßten, hier nicht der Ort. Neben der selbstverständlichen Forderung eines möglichst geringen Stoßes beim Abfangen ist die Möglichkeit eines langsamen Bremsweges veränderlichen Reibungswiderstandes der eisernen oder hölzernen Leitbäume eingehend zu berücksichtigen. Die bei einem Seil- oder Holzbruch sich einfindende bereits erwähnte Feder soll zweckmäßigerweise die eigentlichen Fangkörper nur bis zum eben beginnenden Angriff an die Leitbäume herantreiben, worauf das eigentliche Bremsen nur unter Wirkung des fallenden Fahrstuhls stattfinden soll. Die Feder zugleich zum Eintreiben der Fangkörper in die hölzernen oder zum Anpressen an die eisernen Leitbäume zu verwenden, ist, wie die erwähnten Untersuchungen gezeigt haben, nicht zu empfehlen.

Eine Betrachtung verschiedener im Laufe der letzten Jahre eingetretener Unfallsfälle lehrt uns nun leider, daß ein großer Teil der als sogenante „Sicherheits“-vorrichtungen an Fahrstühlen und Fördergeräten eingebauten Fergvorrichtungen in dem beabsichtigten Zweck nicht entspricht. In manchen Fällen ist ihre Gegenwart so gar geeignet, ein Gefühl erhöhter Sicherheit vorzutäuschen, die in Wirklichkeit gar nicht vorhanden ist. Gleichwohl soll nicht verkannt werden, daß eine nach als richtig erkannten Grundrissen gebaute Fergvorrichtung im Falle eines Seilbruchs oder ähnlichen Betriebsunfalls ihre sehr reichliche Wirkung auszuüben vermag. Die beste Sicherheitsvorrichtung wird jedoch nach wie vor die Verwendung des einwandfreiesten mit den neuesten und besten Hilfsmitteln der Materialprüfung streng untersuchten Materials neben einer sorgfältigen Kontrolle der Anlage durch sachverständig geschultes Personal bilden.

geschäfts geriet mit seinem Kontorboten über einen schlecht ausgeführten Briefabzug in einen Wortwechsel, bei dem der Bote erregt widerproch und Mißbräute gebrauchte wie: „Studen Sie mich nicht an; man muß sich doch verteidigen können; muß ich mir dem den Mund verbieten lassen“ usw. Ein solches Verhalten glaubte sich der Expediteur nicht gefallen lassen zu können. Er setzte den Kontorboten sofort vor die Tür, wurde aber von dem Scherengericht zu Hamburg verurteilt, dem klagenden Kontorboten seinen Lohn für die Dauer der Kündigungsfrist mit 44 Mk. zu zahlen. Die Beklagte hat den Nachweis, daß ein die sofortige Entlassung des Klägers rechtfertigender gesetzlicher Grund vorgelegen habe, nicht erbracht. Gemäß § 123 der Gewerbeordnung, wenn ein Angellager, der wiederholt unordentlich und unzuverlässig in der Arbeit feil, zur Rede zu stellen. Es wäre auch, da die von dem Beklagten vorgelegte Kopie tatsächlich mit erheblicher Gleichgültigkeit abgelesen zu sein scheint, für den Kläger keine unbillige Zumutung gewesen, wenn er die Berechtigung der erhobenen Vorwürfe anerkannt und dazu geschwiegen hätte. Sein gegenständliches Verhalten und die von ihm beliebigen Mißbräute gegen seinen Prinzipal seien daher in der Form sicher zu tabeln, so daß es dem Beklagten an sich nicht verdedt werden könne, wenn er einen solchen Angestellten nicht länger in seinen Diensten dulden wolle. Inmehrig habe er dann auch ein überiges tun und dem Kläger den Lohn für die Dauer der Kündigungsfrist, vorliegend der gesetzlichen von 14 Tagen, auszahlen sollen. Da der Kläger gewerblicher Angestellter feil, gelte für die sofortige Aufhebung des Arbeitsverhältnisses durch den Beklagten allein der die Entlassungsgründe erscheidend aufzuführende § 123 der Gewerbeordnung. Unter die in diesem Paragraphen angezeigten Tatbestände sei aber das Verhalten des Klägers nicht einzurechnen. Es stelle sich wieder als eine beherrschende Verweigerung der ihm vertraglich obliegenden Pflichten dar, nach als eine grobe Verleumdung seines Arbeitnehmers. Ob der Kläger erklärt habe, daß er am nächsten Lohnablaufstage selbst aufhören werde oder nicht, sei bedeutungslos, da völlig unbestimmt sei, ob er die geäußerte Absicht auch wirklich ausgeführt haben würde.

Für die volle Sonntagsruhe treten nun auch einschlägige Unternehmer ein. Die „Kln. Volkszeitung“ erbielt aus ländlichen Handelskreisen folgende Zuschrift:

Es ist eine bekante Tatsache, daß Sonntags und besonders an den sogenannten freien Sonntagen vor Dfern, Pflanzgen, Allerheiligen und Weihnachten die Bevölkerung vom Lande und aus den kleinen Städten geradezu in Scharen zu den Großstädten strömt, um dort ihre Einkäufe zu machen. Die dort gefausten Waren sind heute auch in jeder größeren Landgemeinde und kleinen Stadt mindestens so gut und vielleicht noch billiger zu haben als in der Großstadt, wo die Mieten und die gesamten Unkosten allmählich ins Ungeheure gewachsen sind. In der Woche hat die Landbevölkerung und auch diejenige aus kleinen Städten wenig Zeit und Lust, um in die Großstadt zu fahren. Dadurch würde das Wort „Kaufst am Feiertag“, das nun besonders in den kleinen Städten tausendmal hört, zweifellos mehr zur Wirklichkeit werden, als es heute der Fall ist. Die meisten Leute geben in die Stadt, um an den dort mehr als zuviel gebotenen Vergnügungen teilzunehmen, und damit wird der Einkauf verbunden. Weiters fangen diese Veranlassungen aber erst so spät an, daß der Auswärtige schon vorher die Gelegenheit, nach Hause zu kommen, wahrnehmen muß. Infolgedessen hat die Großstadt für ihn wochentags wenig zu trafen mehr, und er kauft denn auch zu Hause auf dem Lande oder in der Kleinstadt. Also die Kleinstadt und das Land können von einer vollen Sonntagsruhe nur Nutzen haben.

Vernehmlich äußert sich ein Kaufmann aus einer rheinischen Landgemeinde, indem er sich zuminsten gegen jede Bevorgung der Städte mit viel sonntäglichem Landpublikum wendet:

Wenn die völlige Sonntagsruhe heute noch nicht erreicht wird, so wird sie doch kommen; im übrigen halte ich eine dreistündige Beschäftigungszeit für völlig ausreichend, und zwar ohne jede Ausnahme, sowohl für Stadt wie für Land. Es würde dies nicht ein Ruin für die Gewerbetreibenden des Landes sein, sondern sich hierdurch eher eine Besserung ergeben. Die Landleute, welche Sonntags zur Stadt gehen, um Einkäufe zu machen und Vergnügen zu haben, gehen in der Woche nicht dahin an würden somit ihre Einkäufe in ihrer Heimat besorgen, was mit wenigen Ausnahmen, dann unserer heutigen Verkehrsverhältnisse, auch fast überall möglich ist. Darum weg mit allen Ausnahmen, höchstens zwei oder drei Sonntage vor Weihnachten, und gleicher Schluß in der Stadt wie auf dem Lande. Also nur nicht so engfertig! Das Publikum gewöhnt sich sehr gut daran, wie es sich auch an die jetzige Ordnung gewöhnt hat. Die Liebergangszeit ist immer etwas schwierig.

Aus diesem Schreiben geht unzweifelhaft hervor, was das Gemunter über die Schädigung der ländlichen Kaufleute durch eine verbesserte Sonntagsruhe wert ist. Das ganze Geschrei geht lediglich von Leuten aus, die gleich böswillig wie du und ich sind. Sie können nicht begreifen, daß auch ihnen eine völlige Sonntagsruhe nur Vorteile bringen kann. Zu faul zum Nachdenken und Nachprüfen, feilzig zu träge, um verstandesgemäß zu kalkulieren, finden sie es bequemer, es beim alten Schandrit zu lassen und wehren sich gegen allen Fortschritt mit den allerersten und brüchigsten Argumenten. Um solcher Rücksichtslosigkeit trägt die Reichsregierung bereithüllig Rechnung. Sage mir, mit wem du umgehst, und ich sage dir, wer du bist.



**Fahrstuhlführer  
Portiers**

Sind die Fergvorrichtungen der Fahrstühle als Sicherheitsvorrichtungen zu betrachten? Das letzte Fahrstuhlunfall, bei dem ein Fahrstuhl durch den Bruch eines Befestigungsholzes in die Tiefe stürzte, dürfte vielleicht nicht ungeeignet sein, einmal einen Blick auf die als „Sicherheits“-vorrichtung vorgeschriebenen Fergvorrichtungen zu werfen. Bekanntlich bestehen diese darin, daß eine Feder, die zwischen dem Fahrstuhlteil und dem zur Beförderung dienenden Korb eingebaut ist, unter normalen Verhältnissen gespannt oder zusammengedrückt wird, bei einem Seilbruch durch plötzliche Entlastung jedoch auf ihre natü-



**Handelsarbeiter**

Hamburg. Eine Widerrede kein Entlassungsgrund. Der Inhaber eines Speditionsgeschäfts



# Hafenarbeiter



Schindluderer mit Hafenarbeitern in Bremen haben. Trotz aller bisherigen Hinweise und Warnungen können es einzelne Hinh-Vorleute nicht unterlassen, mit dem Ladegericht die Schleppfähne längs-seits der Schiffe zu hieven. Vor einigen Tagen konnte man wieder beobachten, wie der Vorarbeiter S. Varling auf dem Dampfer „Prinz Friedrich Wilhelm“ einen Kahn mit dem Ladegericht heran-arbeiten ließ. Wir fordern im Interesse der Ladungs-arbeiter, daß mit dieser gefährlichen Unsitte endlich gebrochen wird. Das Leben und die Gesundheit der Ladungsarbeiter ist höher zu bewerten als Unter-nehmergewinn. Den Ladungsarbeitern empfehlen wir, gegen derartige lebensgefährliche Experimente ganz ener-gische Front zu machen und sich nicht durch die scheinbare Arbeiterfreundlichkeit des Unternehmers ein-lullen zu lassen. Den Hafeninspektoren aber möchten wir erneut erluchen, ein recht wachsames Auge solchen Unfug gegenüber zu haben.

In das Merkbüchlein der Hamburger Hafens-inspektion schrieb das Gesamt Bremer-Hafen folgenden Spruch:

Am 13. März 1913, morgens etwa 1 Uhr, ist während der Reise des Bremer Viermastes „Frieda“ von Santa Rosalia (Mexiko) nach Knapp-ton (Washington) der Leichnam des Walter Erich Richard Lehmann bei der Arbeit im Zwischen-deck in den Unterraum gefallen und hat einen Schädel-bruch erlitten, infolgedessen er nach zwei Stunden verstorben ist. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Berunglückte in der trotz der bei der Arbeit gebrauchten Laternen im Zwischen-deck herrschenden Dun-keiheit bei dem Versuch, einen in den Unter-raum gefallenen Besen wieder heraus zu holen, durch eine nicht beachtete Luke herabgeführt ist. Es ist zur Verhütung solcher Unfälle zwingend, wenn, abgesehen von Notarbeiten, die offenbar nicht vorliegen, bei Nacht im Zwischen-deck nicht gearbeitet wird.

Nichtbestoweniger wird der fällige Bericht der Hamburger Hafeninspektion wieder über Todesstürze in dunkle Schiffsräume berichten — woran wie immer, ganz selbstverständlich die Arbeiter die Schuld tragen.

Wir glauben nämlich nicht daran, daß die Ha-feninspektion noch zulernen will oder kann.

Dublin. Der englische Korrespondent des „Vor-wärts“ schreibt in einem Jahresrückblick folgendes:

Der wichtigste Kampf war der noch andauernde Konflikt in Dublin, dessen unmittelbarer Anlaß die Aus-sperrung der dem Irischen Transportarbeiterver-bande angehörenden Straßenbahnen war. Aus der Perspektive betrachtet, ist dieses ererbte Ringen zwischen den Schmarotzern und der Arbeiterkraft der irischen Hauptstadt ein Gegenangriff des koalitierten Unternehmertums gegen den Verband der Transport-arbeiter, dem es zweifelsohne gelungen ist, die elende Lage seiner Mitglieder in kurzer Zeit merklich zu verbessern, der sich aber bei der Verfolgung seiner Ziele des in Irland so beliebten Kampfmittels des Boykotts, des Sympathiestreiks bediente und so das Unternehmertum zum Zusammenbruch trieb. Gewiß läßt sich mit dem Sympathiestreik dort, wo die Unternehmer nicht organisiert sind, manches erzielen; aber ebenso gewiß ist es, daß seine Anwendung das Unternehmertum zusammenschmeißt und zum Gegen-angriff reizt. Dies traf nun, wie in so vielen an-deren Fällen, auch in Dublin ein. 404 Unternehmer der Stadt schlossen sich unter der Führung des all-gewaltigen Herrn Murphy fest zusammen und ver-hängten den Boykott über den Verband. Vielleicht wäre der Konflikt bald beendet gewesen, jedenfalls hätte er nicht so viel Aufsehen erregt, wenn nicht die englischen Behörden in brutaler Weise gegen die Arbeiterkraft vorgegangen wären. Eine ungelegliche Proklamation des Statthalters, die durch Herrn Murphy veranlaßt worden sein soll, verbot den Arbeitern eine Versammlung in der O'Connell Street, die von jeder der Demonstrationen des Dubliner Volkes gewesen ist. Man benutzte die Ge-legenheit, um die zuerst berufenen gemachte Polizei auf die unbewaffnete Volksmenge loszulassen. Hun-derte wurden in den letzten Tagen des Monats Au-gust von den rasenden Ordnungshütern verlegt, einige Personen wurden getötet. Polizei und Gendarmen schonten weder Alter noch Geschlecht. Betrunkenen Po-lizisten stürmten in die Häuser der Arbeiter, schlugen alles kurz und klein und mißhandelten Kinder und Frauen im Hohenbrot. Die Freiweltler, die damals von der Polizei verlegt wurden, sind noch lange nicht alle bekannt. Eine öffentliche Untersuchung soll Licht darüber verbreiten; aber allem Anschein nach ist man bemüht, die Untersuchung so lange wie möglich hin-auszuziehen und sie für die Behörden so harmlos wie möglich zu machen. Ein Sturm der Entrüstung wie ihn das Inselreich selten gesehen, erobte sich un-ter dem Volke im ganzen Lande. Das Bürger-tum stand zähneknirschend dabei und der Regierung fuhr der Saure in die Beine. Der britische Gewerkschafts-kongress, der gerade in Manchester tagte, schickte eine Deputation nach der irischen Hauptstadt, um den Arbeitern mit der ganzen Autorität des britischen Proletariats zu helfen, die Versammlungs- und Rede-

freiheit aufrechtzuerhalten. Denn auch die Redefrei-heit, dieses von dem englischen Volke am eifertig-sten bewachte Recht, war abgeschafft worden; „man hätte mich eingesperrt, wenn ich öffentlich das Vater-umter gebietet hätte“, erklärte uns der Vorsitzende der Dubliner Metallarbeiterorganisation. In freigebigster Weise kamen die britischen Proletarier ihren irischen Klassen-genossen zu Hilfe. Durch Vermittelung der ge-nossenschaftlichen Großeinkaufsgesellschaft schickte man ein mit Nahrungsmitteln beladenes Schiff nach dem anderen nach Dublin. Bis heute haben die Arbeiter Großbritanniens 77 400 Pfund Sterling (1 548 000 Mark) für die Dubliner aufgebracht; daneben sind aber auch noch beträchtliche Summen direkt nach Dublin geschickt worden. Doch man half den irischen Arbeitern nicht allein, ihre bürgerlichen Freiheiten zu wahren, sondern stand ihnen auch bei, den Angriff des Unternehmertums auf das Koalitionsrecht abzu-schlagen. Wenn heute die Dubliner Schmarotzer bere-rett sind, den über den Transportarbeiterverband ver-hängten Boykott zurückzugeben, so ist dies in erster Linie dem energischen Eingreifen des englischen Pro-letariats zu danken, dessen Vertreter den Dublinern seit Anfang des Kampfes beständig mit Rat und Tat zur Seite gestanden sind. Allerdings ist auch der Irische Transportarbeiterverband auf die Anwendung des Sympathiestreiks verzichten müssen; es ist ihm bisher die Bildung eines Einigungsamtes zugesichert worden, von dem der Herr Murphy vor dem Kon-flikt nichts wissen wollte. Dies sind wenigstens die Hauptergebnisse der langwierigen Verhandlungen, die in den letzten Wochen zwischen den Vertretern der Dubliner Arbeiter und der Zentralkörperschaften der britischen Arbeiterbewegung einerseits und den Ver-tretern der Dubliner Unternehmer andererseits ge-sprochen wurden. Sie scheiterten vorläufig nur an der Schwierigkeit, alle ausgesperrten und streikenden Ar-beiter wieder einzustellen. Nicht ohne Grund beschrän-ken die Dubliner, daß sich hinter der Angabe der Unternehmer, die Wiedereinstellung aller Arbeiter sei infolge der herrschenden Notverwirrung und der in-zwischen vorgenommenen technischen Veränderungen (man hat zum Beispiel während des Konflikts die von Pferden gezogenen Lastwagen vielfach durch Kraftwagen ersetzt) unmöglich, die Arbeit wieder, die tätigen Gewerkschafter zu maßregeln...

Der Korrespondent erwähnt dann den Kongress, der den Sympathiestreik ablehnte:

Die ersten Arbeiterführer waren überzeugt, daß der Sympathiestreik in England zum Kampf auf der ganzen Linie führen müßte. Kurzum, der Sympathiestreik wurde als schlechte Strategie verworfen. Auch das persönliche Moment spielt in dieser irischen Angelegenheit eine nicht unwichtige Rolle. Viel mag zu dem meteorischen Aufstieg des Arbeiterführers Corlin das Sensationsbedürfnis der bürgerlichen Presse beigetragen haben, die den gedankenlosen, politisch in-differenten Lesern, die nur diese Presse kaufen, alle Einzelheiten mit einer pikanten Saucе aufstischen muß. Heute, da sein Stern immer mehr verloscht, kann man seine Persönlichkeit vielleicht besser würdigen. Daß sein persönlicher Einfluß gewaltig war und noch heute in Dublin groß ist, kann nicht bezweifelt werden. Die Grundgebungen der englischen Arbeiter zwangen die Regierung, ihn auf freien Fuß zu setzen, als er wegen einer Lappalie verurteilt und ins Gefängnis verworfen worden war. Die Menschen werden wohl stets bereit sein, dem Kühnsten und Unerkrochten unter ihnen zu folgen. Und gerade diese Eigen-schaften wird niemand dem Führer der Dubliner Transportarbeiter abprechen können. Die Arbeiter der irischen Hauptstadt fanden in ihrem Reichen einen Mann, der sich unter die kapitalistischen Löwen der Stadt wagte und den vornehmen und gefährlichsten Herren jämmerlich das Fell ver-laudete und gegenüber den englischen Gewerkschaftern einen Ton anschlug, wie sie ihn seit der Zeit Michael Davitts nie gehört hatten. Corlin appellierte somit nicht nur an ihren Klasseninstinkt, sondern auch an ihr nationales Ver-wußtsein. Und dann ist nicht zu vergessen, daß James Corlin selbst der erste war, der mit der Finte in der Hand vorstrahlte. Diese Charaktereigenschaften erklären zur Geringe die leidenschaftliche Hingabe des irischen Proletariats an ihren Führer, der auch den englischen Arbeitern eine Zeitlang mächtig imponierte. Leider sind seine Schwächen nicht weniger scharf ausgeprägt als seine Stärke. Es fehlt ihm das Wissen mancher seiner Kollegen und vor allem Dingen das Taktgefühl. Dieser Mangel an Takt hat ihn denn auch in Groß-britannien unmöglich gemacht. Mit seiner Kampagne in England und Schottland, wo er die Massen gegen die Führer auszuspielen gedachte, um einen Sympathie-streik zustande zu bringen, hat er die meisten denkenden Arbeiter Großbritanniens vor den Kopf gestoßen. In der allgemeinen Arbeiterbewegung des Inselreichs wird er künftig wohl kaum noch eine große Rolle spielen. Sein Wirkungsfeld ist Irland. Dort hat er das Licht zwischen den Arbeitern und dem bürger-lichen Nationalismus zertrümmert.

Die Elevatoren im Embener Hafen. Die „Elevator-Gesellschaft m. b. H. Emben“ bestellte die Firma, von der die Maschinen geliefert wurden, folgendes:

Die Jöhren Anfang v. J. bestellten und uns im Herbst gelieferten beiden schwimmenden pneuma-

tischen Getreideheber, für welche Sie eine Stun-denleistung von je 200 Tonns garantiert, sind zu unserer vollen Zufriedenheit ausgefallen. Bei der Abnahme konnte sowohl eine erhebliche Mehrleistung als auch größte Sparsamkeit in Kosten und Kraftverbrauch festgestellt werden. Einige Neuerungen, die Sie bei unseren Hebern zum ersten-mal angebracht haben, wie z. B. der Einbau von Bindeseilen, die ein gleichmäßiges Saugen bewirken und das Eindringen von Getreide in die Luft-pumpen verhindern, halten wir für sehr zweckmäßig. Diese Einrichtungen haben sich im Betriebe gut be-währt. Die beiden Heber haben unsere Erwartungen und die schärfsten Bedingungen, welche wir Ihnen bei der Bestellung auferlegten, in jeder Hinsicht erfüllt.

Also die Unternehmer sind zufriedengestellt. Ob die entlassenen Arbeiter auch zufrieden waren?

Die Gelben in Seefermünde. Daß die gelbe Gesellschaft nur ist und sein kann, solange die Unter-nehmer ihre schützende Hand über sie haben und ihren Geldbeutel zur Verfügung stellen, ist eine bekannte Tatsache, die für die Unterwerfer wieder erörtert wird durch ein Dokument, das wir nachstehend in seiner ganzen orthographischen und grammatikalischen Schönheit zum Abdruck bringen:

„Verein ständiger Arbeitnehmer, Gruppe Fischerel-beriebe an der Unterwerfer.“

Seefermünde den 23. Dez. 1913.

Vom Verein der Gruppe Fischerbetriebe und den Kameraden der andern Gruppen ist der Unter-zehnte beauftragt Ihnen für die auf unserer Sammelliste gütigerweise gezeichnete Unterstützung zur Weihnachtsgesellschaft herzlich zu danken.

Im Auftrage des Gesamtvorstandes des Ver-eins erlaube ich mir daher zu dieser Feier einzuladen, die erbe findet am 28. Dez im Volksgarten zu Bremerhaven nachmittags 3 Uhr früh.

Gleichzeitig gestatte ich mir ergeblich zu bitten, den auf nationalen Boden lebenden Angehörigen und Arbeiter Ihres Betriebes auf unsern Verein aufmerksam zu machen. Unsere Bestrebungen und Ziele gehen dahin, in einem friedlichen Einverständ-nis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf der Basis des wirtschaftlichen Friedens ohne Streik zu-sammen zu arbeiten. Klassenkampf und Haß soll aus unseren Reihen verschwinden, nur dann kann deutsche Arbeit deutscher Handel blühen und ge-deihen, zum Wohle der Allgemeinheit.

In der frohen Hoffnung auch über Ihre liebens-würdige Unterstützung zu finden zeichne ich

mit vorzüglicher Hochachtung

sehr ergeblich  
Gampel I. Vor.

Also schon um den Judaslohn einer „gütigeren“ (!) gezeichnete „Unterstützung zur Weihnachtsgesell-schaft“ verkauft man sich dem Unternehmertum in Haut und Haaren und verzichtet selbst auf das wirksamste Kamp-fesmittel zur Verbesserung der Lage der Arbeiter! Das ist der Geist des Schmarotzer- und Kriechertums, der hier systematisch gezeuget wird zum Schaden der Arbeiter, zum Vorteil und Nutzen der Unternehmer, die ganz genau wissen, aus welchem Grunde sie die gelbe Gesellschaft prinzipieller Charakterslosigkeit unter-sützen und fördern.

„Nemes“ vom Hamburger Hafenbetriebsverein wird uns berichtet. Obgleich der Hafenbetriebsverein mit den Vertretern der deutschen Transportarbeiter auch für die Gewerksführer einen festen Lohn- und Ar-beitsvertrag geschlossen hat, versucht er doch, an diesem Lohn zu deuteln und ihn unzumutbar. Das Gewerbe-gericht wies aber den Hafenbetriebsverein in seine Schranken. Trotzdem kann er sich nicht beruhigen und hat einen neuen Mobus herausgetrickelt, um trotz des Gerichtsbeschlusses den Gewerksführern in ihrer Ueber-sundenarbeit vom Lohn etwas zu kürzen. Auch hier wird das Gewerbegericht dem Hafenbetriebsverein schon zeigen, was Recht und Unrecht ist. Diese Sache ist noch nicht zum Abschluss gekommen, und der Hafentbetriebsverein hat schon wieder eine neue Drangsa-lierung für die Arbeiter erdacht.

In der Filiale 1, dem Arbeitsnachweis für den Starerreibetrieb am Dammrath, ist durch Anschlag bekanntgegeben, daß dieser Arbeitsnachweis auch Sonntags geöffnet ist und daß eine Arbeitsver-mittlung stattfindet. Nicht genug, daß die Arbeiter sechs Wochentage nach Arbeit auszuenden, der Hafentbetriebsverein will auch, daß sie sich Sonntags zur Verfügung der Arbeitgeber stellen sollen. Die Ver-mittlung, die man am Sonntag vornimmt, kann sehr gut am Sonnabendabend vorgenommen werden. Es ist wirklich an der Zeit, daß dem Erben des Hafentbetriebsvereins einmal ein Ende gemacht wird.

Die Schauerleite, deutet der Hafenbetriebsverein, haben überhaupt viel zu laune Rude gehabt. Des-halb hat sich der Hafenbetriebsverein eine Art der Lohnauszahlung zugelegt, die wirklich ganz modern ist. Wie es scheint, gehen alle Mahna-men, die von diesem Verein getroffen werden, darauf aus, die Ar-beiter zu schmirzeln. Früher bekamen die Schauerleite von ihrem Arbeitgeber ihren Lohnzettel, mit dem sie nach dem Hafenbetriebsverein gingen und unte-



aufhandel Ihren Lohn ausbezahlt erhielten. Jetzt müssen sie mit diesem Gehalt nach dem Kontrakt des Hafenbetriebsvereins an der Hinterfront am Roga nachweg, müssen dort die langen eisernen Treppen hinaufsteigen. Dort erfolgt erst die Umrechnung für die Beiträge zur Invalidität und Krankentasse. Dann müssen sie die Treppe wieder hinuntersteigen und erst an den dortigen Schaltern erhalten sie ihren verdienten Lohn ausgezahlt. Man kann sich denken, was für ein Gedränge Mittwoch und Sonnabends an den Hauptzahlungstagen dort herrscht. Wir glauben kaum, daß der Hafenbetriebsverein dazu berichtigt ist, diese Marken zu stellen. Es ist Sache der direkten Arbeitgeber. Uns könnte es natürlich nur recht sein, wenn der Hafenbetriebsverein die Marke abwirft und als tatsächlicher Arbeitgeber der Hafenarbeiter auftritt. Der Hafenbetriebsverein ist aber nach den verschiedenen Sprüchen der Gewergerichte als Arbeitgeber nicht anerkannt. Einige große Reedereien scheinen das auch zu bedenken, wie z. B. die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Sie läßt die Marken schon an der Arbeitsstelle kleben. Wenn das bei sämtlichen Stauern eingeführt würde, hätten die Arbeiter diese lästige Scherelei nicht.

Es scheint, als ob der Hafenbetriebsverein eingesehen hat, daß diesem Zustand ein Ende gemacht werden muß. Wie verkauft, will man den Arztnachweis der Bunterleute an den Vorgesetzten zur Anzahlung der Löhne herrichten lassen. Der Arztnachweis dieser Gruppe soll nach einem andern Katale an den Vorgesetzten verteilt werden. Einsteilen wäre das schon eine kleine Besserung.

**Die schnorrenden Gelben.** Als Konkurrenz der Neumann-Steinleinen wirkt in Hamburg der „nationale Handwerksgehilfenverband“. Da diese „Nationalen“ mehr Erfolg haben als die Neumanngesellschaft — sie waren bereits in der Lage, Streikbrecher zu vermitteln — herrscht Feindschaft zwischen den gelben Brüdern. Das schlimmste, was dem Neumannverein angetan werden konnte, ereignete sich um die Weihnachtszeit: der „nationale Handwerksgehilfenverband“ sammelte für die (nicht vorhandenen) Mitglieder, und zwar auch bei den Kapitalisten, die Neumann vor dem Transportarbeiterverband retten will. Diesen nationalen Einbruch in seine nationalen Jahrdarlinge wird Neumann um so weniger verzeihen, als sein Konkurrent mit Erfolg betrieb. Es wurde die hübsche Summe von 5215 Mk. erzielt. Wir finden manche Firma, die es wegen kleinerer Beträge, als sie auf der Liste zeichnete, mit den in ihrem Betriebe beschäftigten Arbeitern zu Differenzen kommen ließ. Aus der Liste der mildtätigen Firmen bringen wir folgenden Auszug:

Waren-Credit-Anstalt (Speicherei) . . . . .	50 Mk.
Vereinigte Bugger-Gesellschaft . . . . .	50
Rossmas (Reederei) . . . . .	50
Deutsche Petroleum-Verkaufs-Gesellschaft . . . . .	50
Eugen Geller (Hafenbetriebsverein) . . . . .	50
Altkonzer Rat- und Lagerhaus-Gesellschaft . . . . .	50
H. Binder (Schiffsmakler) . . . . .	100
Reederei A. B. von 1896 . . . . .	100
Carl Brandes, Hamburg . . . . .	30
Stonnan (Reederei) . . . . .	100
Deutsches Kohlen-Depot . . . . .	100
Mathan Philipp u. Co. . . . .	30
D. H. Petroleum-Gesellschaft . . . . .	50
Hanseatische Petroleum-Handels-Gesellschaft . . . . .	25
Alfa Reise-Gesellschaft Limited . . . . .	50
Wellath, Houtay u. Co. (Schiffsmakler) . . . . .	50
Östar Ott (Reederei) . . . . .	50
Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft . . . . .	100
S. C. Bod (Schiffreiniger) . . . . .	100

Max Neumann spukt Gift und Galle. — Die Gelben lassen sich ihre „nationale“ Luzeud bezahlen wie ein Erdbier eine alte Hofe. Wenn Deutschland auf das „nationale Verwufeln“ angewiesen wäre!! —

**Ueber Hafenarbeiter als unständige Arbeiter** finden wir im „Hamburger Echo“ einen Artikel, dessen Inhalt sich ziemlich deckt mit den Ausführungen, die in Nr. 44 und 45 des „Couriers“ vom vorigen Jahre nachzulesen sind. Immerhin sind einige Ausführungen von besonderem Wert; wir setzen sie hierher, weil die ganze Frage für die Hafenarbeiter von außerordentlicher Wichtigkeit ist:

Der Hafenbetriebsverein hat durch Mundschreiben an seine Mitglieder diesen etwa folgendes mitgeteilt, betreffend § 441 der Reichsversicherungsordnung:

Da die Hilfsarbeiter und Gelegenheitsarbeiter der Hafenbetriebe (Schauerleute, Kaiarbeiter, Ewerführer, Schiffreiner, Schiffsmakler, Schiffsfreier, Irzinger, Bunterleute, Getreidearbeiter, Speicherarbeiter usw.) bei einem und denselben Arbeitgeber in der Regel weniger als eine Woche beschäftigt sind, so sind alle diese Arbeiter unständig im Sinne des Gesetzes, mag auch oftmals tatsächlich ihre Beschäftigung eine volle Woche oder länger dauern. Nur die im festen Arbeitsverhältnis stehenden Leute der Hafenbetriebe (Kontraktarbeiter, Altkonzerbeiter im Kaibetriebe usw.) sind als ständige Arbeiter zu betrachten.

Ein derartiges Vorgehen ließ sich erwarten, nachdem Vertreter der Hamburger Reeder versuchten, auf dem Reichstag einzuwirken, alle im Hafen beschäftigten Arbeiter als unständige Arbeiter zu deklarieren. Unserer Auffassung nach, um die Schreibereien bei der An- und Abmeldung zu sparen. Die paar Pfennige, welche die Versicherung für ständige Arbeiter mehr kostet, sollten doch wohl kaum in Betracht kommen oder doch?

Der Artikel behandelt dann die Entstehung der Bestimmung über die „unständigen Arbeiter“ in der R. V. O.

Die treibende Kraft war der Hafenbetriebsverein, der mit seinen Wünschen aber nicht durchgedrungen wäre, wenn nicht die hamburgische Regierung ihre Aufgabe darin gesehen hätte, mit aller Kraft für die Forderungen der Unternehmer einzutreten. Peter sen, der Direktor der hamburgischen Behörde für das Versicherungswesen, schildert den Kampf der Regierung um die Unternehmerrechte und schreibt dann die Ausführungen eines Kommissars des Bundesrats nieder:

Von Seiten der Hamburger Regierung sei daher von Anfang an der Wunsch geäußert die Umschreibung des Begriffs der „unständig Beschäftigten“, die der § 469 jetzt 441 wörtlich aus dem geltenden Recht übernehme, so zu fassen, daß auch die Stauer zweifellos von ihr erfaßt würden. (Das heißt, das Gesetz sollte so gefaßt werden, auf Wunsch der Hamburger Regierung, daß die Schauerleute dadurch in bezug auf die Krankenversicherung mündiger Rechts werden.) Die Reichsleitung habe gegenüber diesem Wunsche und ebenso bei den Beratungen der Kommission den Standpunkt vertreten, daß die bisherige (für die Arbeiter günstige) Rechtsprechung der Hamburger Gerichte nicht aufrechterhalten werden würde, zumal die Frage nach dem Entwurf in letzter Instanz der Entscheidung des Reichsversicherungsamts unterliege. Die Reichsregierung habe diese Ansicht auch jetzt noch, da aber die Hamburger Regierung auf eine die Verhältnisse der Stauer (Schauerleute) mehr berücksichtigende Fassung der Umschreibung großen Wert lege, fomme man dem Antrage zu. Nach dessen Fassung genüge es, wenn die Beschäftigung nach der Natur der Sache auf weniger als eine Woche beschränkt zu sein „müßte“; es sei also unerheblich, daß die Beschäftigung im einzelnen Falle — z. B. beim Laden eines großen Schiffes — auch einmal länger als eine Woche dauere. Diese Umschreibung sei der des geltenden Rechts im wesentlichen gleichwertig; es sei deshalb kaum zu befürchten,

**Steuerpolitik in Preußen.**

England läßt alle Einkommen von unter 8000 Mk. überhaupt steuerfrei. In Preußen hatten die physischen Jensten mit Einkommen von 900 bis 8000 Mk. im Jahre 1911 aufzubringen:

95 721 700 Mk. oder 45 Proz. der Steuerleistung der Jensten mit einem Einkommen von über 3000 Mk. Andererseits bringt die Erbschaftsteuer in England über 500 Millionen Mark, in Preußen (1910) 0,94
Schöner als durch diese Steuerergebnisse kann die Steuersehen der Reichen und die erbarmungslose Auspreßung der kleinen Einkommen in Preußen nicht zum Ausdruck kommen. Man vergesse keinen Augenblick: es brachte die Einkommensteuer von Einkommen Erbschaftsteuer bis 8000 Mk. in England . . . 0,00 500 000 000 Mk. in Preußen . . . 95 721 700 948 100

Was den Besizenden bei uns an Opferwilligkeit abgeht, das erzeigen sie reichlich an Paß gegen die Arbeiterschaft und Begeisterung für das nichtsnutzige, den Steuerraub ermöglichende

**Dreitassenswahlrecht.**

Das die unbedeutende Aenderung da zu Unzutraglichkeit führen sollte, wo solche sich aus der bisherigen Umschreibung nicht ergeben hätten.

Dazu bemerkt der Verfasser des Artikels im „Hamburger Echo“:

Was jahrelang geltendes Recht war, die Versicherung der Ewerführer, Deckschiffer, Speicherarbeiter, Kornumflecher usw. in der Oriskantentasse für kaufmännische Geschäfte, sucht man durch Ulas wegzubekannteren, und zwar weil die meisten im Hafen Beschäftigten in keinem Kündigungsverhältnis stehen; glaubt der Hafenbetriebsverein dieses als unständig anzusehen, so können? Es sind genügend Leute ohne Kündigungsfrist 10 bis 15 Jahre bei einer Firma beschäftigt, und nun sind diese mit einemmal unständig; nach dem Gesetz tritt das Merkmal der Ständigkeit schon in der Beschäftigung von mehr als einer Woche hervor, diese Woche braucht noch nicht einmal Kalenderwoche zu sein.

Der Bundesratsvertreter bemerkte zu den Ausführungen eines Redners, daß gerade die Schauerleute in Hamburg, wo so fern man nur ihr Verhältnis zum Hafenbetriebsverein in erster Linie berücksichtigt und zur Grundlage der Versicherung macht und nicht das Verhältnis zum einzelnen Arbeitgeber, dem der Hafenbetriebsverein die einzelnen Leute zuweist, durchaus als ständige Arbeiter angesehen und ohne Schwierigkeit auch nach den allgemeinen Vorschriften versichert werden könnten, das folgende:

Es bestche keineswegs die Ansicht, die Personen, welche ständig, aber bei verschiedenen Arbeitgebern arbeiteten, schlechter zu stellen. Es sei nur sehr schwer, diese so verschiedenartigen Verhältnisse rechtschaffen den allgemeinen Vorschriften einzuordnen. Der Entwurf beschränkte sich daher darauf, eine für diese Verhältnisse allgemein passende Regel aufzustellen, daneben lasse er aber den Regierungen der Einzelstaaten im weitesten Maße freie Hand (§ 486, jetzt § 458), die

Versicherung der unständig Beschäftigten in einer der jeweiligen Verhältnissen mehr angepaßten Weise oder — wofern dies angemessen durchführbar sei — sogar nach den allgemeinen Vorschriften der Krankenversicherung zu regeln. Hiernach würde es z. B. möglich sein, in Hamburg den Hafenbetriebsverein zur Versicherung der Schauerleute heranzuziehen, wenn — dies nach Ansicht der Hamburger Regierung empfehlenswert sein sollte. (Nach Ansicht der Arbeiter und aller einfichtigen Sozialpolitiker ist es jedenfalls empfehlenswert, und nicht nur für die Schauerleute, sondern für alle dem Hafenbetriebsverein angehörenden Gruppen. Denn wenn auch nicht juristisch, so doch tatsächlich tritt der Hafenbetriebsverein als Arbeitgeber auf, er stellt Arbeitskräfte aus, er entzieht diese, er verfügt als obere Instanz über alle andern ihm angeschlossenen „Einzelarbeitgeber“, ist also gewissermaßen kooperativ-Arbeitgeber. Jetzt steht er ja schon Kranken- und Invalidenmarken, was Aufgabe eines Arbeitgebers ist.) Ferner führte der Bundesratsvertreter aus, daß wenn ein Arbeitgeber zum Zwecke der Umgehung des Gesetzes einen Angeestellten auf weniger als eine Woche von vornherein mit der Aussicht anstelle, das Arbeitsverhältnis regelmäßig in der gleichen Weise zu verlängern, um so die Anmeldeung des Beschäftigten zur Krankentasse zu umgehen, sich zuweilen durch die Nichtanmeldung strafbar mache, weil es sich hier tatsächlich nicht um unständig Beschäftigte im Sinne des Gesetzes handle. (Komm. Ver. II, S. 419-21.) Zweiseltlos würden sich viele Arbeitgeber, hauptsächlich aus den Speicherebetrieben, den Ewerführern, Kornumflecherbetrieben usw., strafbar machen, wenn diese den Anweisungen des Hafenbetriebsvereins gemäß ihre Arbeiter nicht zur Krankentasse anmelden.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der größte Teil der im und am Hafen beschäftigten Arbeiter keine unständigen Arbeiter sind. Untergehört doch selbst der Hafenbetriebsverein in seinen Jahresberichten Kontraktarbeiter, ständige Arbeiter, Hilfsarbeiter und Gelegenheitsarbeiter, und wohl nur die der letzten Gruppe wären wohl als unständige Arbeiter zu betrachten. Da nach der Umschreibung des Bundesratsvertreter der Hafenbetriebsverein sehr wohl der Versicherungsbehörde gegenüber als Arbeitgeber auftreten kann, um die An- und Abmeldungen zu besorgen, und es nur von dem Erlaß einer derartigen Verfügung von der Landesregierung (diese ist in Hamburg der Senat) abhängt, so wäre es wünschenswert, daß der Senat eine derartige Verfügung erläßt, nicht nur im Interesse der Arbeitnehmer, sondern auch des Staates. Das letzte wollen wir noch kurz begründen: Wenn die Hafenarbeiter den allgemeinen Vorschriften unterworfen werden, so kommen die Hafenarbeiter in die Oriskantentasse für kaufmännische Geschäfte, sie erhalten zum größten Teil dann ein Krankengeld von 21 Mk. pro Woche, freien Arzt und Medizin für die Familie; in der allgemeinen Oriskantentasse gibt es kleineres Familienunterstützung, und da hier drei Krankentage sind, sowie das Krankengeld für die unständigen nach dem Oriskantentasse, der hier in Hamburg 3,80 Mk. beträgt, festgesetzt wird, beträgt das tägliche Krankengeld für Unständige 1,90 Mk. Die Folge wird eine härtere Ironieaufnahme der öffentlichen Wohlthätigkeit sein. Es wäre nicht wünschenswert, daß den schwerreichen Reedern und Hafengehaltigen noch ein Extragechenk auf Kosten der Allgemeinheit gemacht wird. Darum fort mit allen Beschränkungen für die unständigen Arbeiter, und lasse man diesen, die am schwersten unter dem wirtschaftlichen Druck leiden, auch alle Vorteile der sozialen Versicherung zugute kommen.

Die Kohleneinfuhr im Hamburger Hafen im Jahre 1913. Die Gesamtzufuhr englischer Kohle in das Hamburger Abgabebiet belief sich wie die Firma S. W. Heimann in Hamburg mitteilt, im Jahre 1913 auf 4 871 032 Tonnen gegen 4 638 525 Tonnen im Jahre 1912. Davon kamen aus Nordrheinland und Durham 2 607 506 Tonnen gegen 2 645 034 Tonnen im Vorjahre, aus Schottland 1 389 238 Tonnen gegen 1 308 676 Tonnen aus Yorkshire, Derbyshire usw. 765 840 Tonnen gegen 609 536 Tonnen und aus Wales 106 982 Tonnen gegen 73 720 Tonnen. Danach war die Gesamtzufuhr von englischer Kohle in das Hamburger Abgabebiet im Jahre 1913 um 232 507 Tonnen größer als im Jahre 1912; dieses Plus hat allerdings nur wenig zu bedeuten, wenn berücksichtigt wird, daß die englischen Rechen im Jahre 1912 durch den Ausfall der Bergarbeiter sechs Wochen lang stillgelegt hatten. Die Marktlage ist in den Kohlenproduktionsländern während des ganzen Jahres 1913 fast durchweg recht fest gewesen; insbesondere konnten die Rechen in Großbritannien die nicht auf Kontrakt verschlossenen Quantitäten zu höheren als den Abgabepreisen unterbringen. Dagegen zeigte der Hamburger Markt bei weitem nicht eine so günstige Disposition, und besonders in Haushaltungskohlen waren die zugeführten Mengen wesentlich größer als der Verbrauch. Die Verkaufspreise blieben infolgedessen fast das ganze Jahr hindurch recht bedeutend unter dem Einkaufspreis. Was den Frachtmarkt anlangt, so zeigten Seefrachten anfangs sehr feste Tendenz und waren in der ersten Jahreshälfte wesentlich besser als in der entsprechenden Periode des Vorjahres. Später bröckelten die Seefrachten ab, da das Angebot von Tonnage in den letzten Monaten härter war als die Nachfrage. Die Ladungsverhältnisse in den englischen Häfen ließen viel zu wünschen übrig, so daß die Schiffseigner unter Verzögerungen schwer zu leben hatten. Die Frachtraten hielten sich in 1913 in normalen Grenzen. Der lange Ausfall des Schiffes im ersten Drittel des Jahres hatte verhältnismäßig wenig Einfluß auf die Frachtsätze. Der Wasserstand war durchgängig günstig, so daß stets genügend Stadtraum zur Verfügung gestellt werden konnte.



**Königsberg i. Pr.** Der Streik der Leichterfahrer und der Kohlenarbeiter bei der Kohlenimport-Aktiengesellschaft ist von den Streikenden nach einer Dauer von 16 Wochen ausichtslos abgebrochen worden. Der Streik wurde am 12. September trotz Abtrahens der Organisationsleitung von den Leichterfahrern beschlossen, weil einer ihrer Vorstösigen zu Unrecht entlassen war und die Firma die Wiedereinstellung des Entlassenen ablehnte, ja noch weitere Entlassungen in Aussicht stellte. Es fanden sich auf den Fahrzeugen einige Arbeitswillige, welche mit den Kohlenarbeitern Händel angingen, worauf auch ein Kohlenarbeiter wegen Verletzung eines Arbeitswilligen entlassen wurde. Aus Solidarität legten nun auch die übrigen Kohlenarbeiter des Lizenzplatzes die Arbeit nieder, so daß der Betrieb ruhte. Die Firma ließ sich mehrere Ladungen Hingebirder kommen, mit welchen sie den Betrieb zur Not aufrecht erhielt, da sie von ihrem Zwangslohn aus die Stadtkassa besorgen konnte. Die Kohlenarbeiter von dem Lagerplatz Altsüdliche Schiffschiffe lebten die ihnen zugemutete Streikarbeit ab, worauf auch auf diesem Platz vier Mann entlassen wurden. Die übrigen verlangten Wiedereinstellung der vier entlassenen Kollegen, was die Firma ablehnte. Darauf stellten auch die Arbeiter auf der Holzstraße am 14. Oktober die Arbeit ein. Es gelang den Streikenden zu wiederholten Malen, eine größere Anzahl der herangeschleppten wertvollen Kapitalstoffe abzufahren, aber immer neue Transporte wurden angeworben. Die Streikenden führten den Streik in Enghelligkeit weiter, weil sie die feste Zuversicht hatten, daß die gewerkschaftlichen Streikbrecher nur eine vorübergehende Erscheinung in gewerkschaftlichen Kämpfen bilden und nur den Kampf verlängern, aber niemals auf diesen entscheidend einwirken könnten. Das Hauptgewicht mußte deshalb darauf gelegt werden, einheimische Arbeitskräfte vom Betriebe fernzuhalten. Bis Anfang Dezember gelang das bis auf einige Abtritte auch in vollem Maße. Der hernach folgende Winter mit seiner einsetzenden Arbeitslosigkeit trieb der Firma eine größere Zahl Arbeitskräfte von Stadt und Provinz in die Arme, und so gelang es ihr nach und nach, ihren Betrieb hinreichend mit einheimischen Arbeitskräften zu besetzen. Nachdem es nicht gelang, diese Leute zur Einstellung der Arbeit zu bewegen, war es ausgeschlossen, das Objekt des Kampfes, die Wiedereinstellung der ungerechtfertigt Entlassenen, in absehbarer Zeit zu erzielen. So mußte wohl oder übel dieser Kampf als ergebnislos abgebrochen werden. Die Organisation wird diejenige Arbeiter, welche nicht wieder in den Betrieb zurückkommen, in jeder Beziehung unterstützen und sie über die Zeit des Winters hinweghelfen. Der Solidarität der übrigen Transportarbeiter können diese Arbeiter gewiß kein Leid sein!



**Transport-Arbeiter**

**Berlin.** Ueber eine geplante neue Straßenordnung bringt die Tagespresse folgenden Bericht: Eine Versammlung von geladenen Interessenten, welche im Polizeipräsidentium unter Vorsitz des Direktors der Verkehrsbehörde, Ober-Regierungsrat Dr. Haafelau, stattfand, beschäftigte sich mit dem Entwurf einer neuen Straßenordnung für Berlin. Die größeren kaufmännischen und gewerblichen Korporationen und Vereine hatten Vertreter zu dieser Sitzung entsandt, an welcher über 40 Personen teilnahmen. Die Berliner Handelskammer vertreteten die Herren Nischelst und Döwenthal, die Vertreter der Kaufmannschaft die Herren Direktor Weise, Kommerzienrat Fischer und Dr. Croner. Der Berliner Magistrat leitete das Fernbleiben eines Mitgliedes damit entschuldigend lassen, daß der neue Deputierte sich in die in Betracht kommenden Verkehrsfragen noch nicht genügend eingearbeitet habe. Zu den einzelnen Punkten gab Referenten Arbeit die nötigen Erläuterungen. Längere Erörterungen knüpften sich an die folgenden Punkte:

Zu der neuen Vorschrift, nach welcher die Anschriften sich künftig nur an den Seiten der Wagen befinden sollen, wurde bemerkt, daß für den Ueberfahren es wohl besser wäre, wenn die Anschriften an der Hinterrseite des Fahrzeuges angebracht würde; dem wurde entgegengetreten, daß es für den ausschließlichen Polizeibeamten von großem Werte sei, die Anschriften schon im Vorüberfahren des Wagens sehen zu können, und dies habe sich, abgesehen von den Kraftfahrzeugen, bisher auch bestens bewährt. Bezüglich des Fahrens mit Anhänger wurde der Wunsch laut, wenigstens für Pöhlen die von Minneknecht leeren Wagen zu gestatten. Die Polizei steht auf dem Standpunkte, daß lange Waagenzüge dem übrigen Verkehr hinderlich sind und deshalb möglichst ausgeschlossen werden müssen. Rücksichtlich der Bespannung ist in Aussicht genommen, Pferde, die gewohnheitsmäßig ausschlagen, vom Verkehr gänzlich auszuschließen; diese Vorschrift sowie die Bestimmungen über die Bespannung fanden den Beifall der Versammlung, ebenso die Vorschrift, daß Kutscher mindestens 18 Jahre alt sein müssen. In den Straßen mit zwei Fahrbahnen darf künftig, wie schon jetzt, in jeder Richtung nur der rechtsseitige Fahrdamm benutzt werden, es wird beabsichtigt, für Einrichtung einer größeren Anzahl von Überdächern Sorge zu tragen, damit längere Umwege vermieden werden. Straßenbahnwagen sind, im Gegensatz zur Regel, rechts zu überholen, unter bestimmten Voraussetzungen soll auch die Linksüberholung gestattet sein. Für das Ueberholen von Fahrzeugen soll ferner ein bestimmtes Zeitmaß, etwa eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer die Stunde, vorgeschrieben werden. Sehr geteilt waren die Meinungen über die Frage, ob es grundsätzlich gestattet sei, daß Gepäckwagen und Kraftfahrzeuge beim Umwenden rückwärts fahren. Die Polizei ist der Ansicht, daß das Rückwärtsfahren den Verkehr behindert bzw. gefährdet. Es dürfte bei dem Verbot des Rückwärtsfahrens bleiben, da es, besonders für Automobile, ein leichtes ist, zur Rückfahrt die nächste Straßenkreuzung zu benutzen.

Ebenso dürfte den Wünschen der Interessenten bezüglich des Be- und Abladens der Wagen vor den Häusern (anstatt in den Durchgängen und Höfen) wohl kaum entgegenprochen werden können. Einverstanden war man mit der neuen Vorschrift, welche das Versperren der Bürgersteige durch Schrottelrinnen verbietet. Gegenüber der wieder aufgenommenen Bestimmung, daß in gewissen Straßen, wie der Leipziger und Potsdamer Straße, Unter den Linden usw. das Be- und Entladen von Geschäfts- und Arbeitsfahrzeugen zu verkehrsreichen Stunden nicht gestattet sein soll, wurde die Befürchtung laut, daß dadurch vielfach die rechtzeitige Aufstellung von Waren verhindert werden könnte; Oberregierungsrat Dr. Haafelau stellte daher Ausnahmen für die Fälle in Aussicht, daß es sich um das schleunige Abladen oder Abtragen einzelner Stücke handle. Im übrigen werde in Erwägung gezogen werden, ob nicht noch von den in Betracht kommenden Straßen einzelne gestrichen werden könnten. Bei dieser Gelegenheit wurde auch des Mißstandes gedacht, daß in jenen Straßen häufig Droßkuten und Equipagen fast stundenlang vor den Geschäften hielten, während die Herrschaften dort ihre Einkäufe machten. Polizeiseitens wurde zugegeben, daß darin Einschränkungen notwendig seien. Die Vorschriften über den Reis- und Postkutsch-Verkehr wurden nicht bestritten, ebenso fanden die neuen Bestimmungen über den Fußgänger-Verkehr, die zum ersten Male in einer Straßenordnung erscheinen, allgemeinen Anlaß; mehrfach wurde sogar der Wunsch nach einer Verschärfung dieser Vorschriften laut, da darauf zu halten sei, daß das gewohnheitsmäßige Lebenleben, das reinweltliche Nebeneinandergehen von Personen und das Nichtausweichen auf den Bürgersteigen zu großen Unzulänglichkeiten führe. Gewünscht wurde ferner eine Beschränkung des Fußgängerverkehrs auf den Fahrdamm; hierzu wurde bemerkt, daß das Polizeipräsidentium eine Bekanntmachung vorbereitet, welche nach dieser Richtung hin auf das Publikum einzuwirken versuchen soll.

Ueber das Ausschließen von Waren bestimmt die neue Straßenordnung, daß eine polizeiliche Genehmigung nur erforderlich ist, wenn Gegenstände über die Mautschranke herabgetragen. Darüber hinaus ist auf Wunsch der Polizei in Aussicht genommen, in gewissen Umfang an Stelle des Genehmigungszwanges

eine einfache Anzeigepflicht einzuführen. Diese Vorschrift dürfte kaum auf Widerspruch stoßen, ebenso die Regelung der Zettelanschlüsse, für welche die Anschlüsse fest bestimmt sind; es wird jedoch den Grundbesitzern und Ladeninhabern gestattet bleiben, an ihren Häusern oder Schaufenstern Anschließungen in ihrem Interesse anzubringen. Auf Wunsch will das Polizeipräsidentium zu beratigen Zwecken die Schlußfenster leerstehender Läden usw. freigeben. Bezüglich der Firmenschilder, Leuchtschilder usw. hatte der Verband der Kleinrentnerinnen früher den Wunsch geäußert und war darin vom Berliner Magistrat unterstützt worden, daß an Stelle der jetzt erforderlichlich vorherigen Erlaubnis Genehmigungsfreiheit treten möchte, und zwar mit der Maßgabe, daß es der Polizei freistehen solle, hinterher, also nach Anbringung der Klebame, zu entscheiden, ob das Anbringungsmittel zulässig sei oder nicht. In der Aussprache wurde vom Vorsitzenden sowohl wie auch von den Schilder- usw. Fabrikanten auf die schweren Nachteile hingewiesen, welche ein solches Verfahren in sich schloß; es könnte vorkommen, daß Klebmittel, deren Herstellung Tausende gekostet haben, hinterher von der Polizei beanstandet und dann zu entfernen sein würden. Diesen Erwägungen vermochten sich die Anwesenden nicht zu verschließen.

Hinsichtlich des Ueberfahrens von Wagen mit Klebame wurde zugesagt, daß jedem Geschäft gestattet werden solle, an dem eigenen Wagen ohne vorherige Genehmigung Anbringungen anzubringen. Für die Uebernahme von Benzin in Kraftfahrzeuge sind gewisse Vorsichtsmaßregeln in Aussicht genommen, hierzu geäußerte Wünsche sollen möglichst berücksichtigt werden, auch für eine längere Uebergangsfrist ist Sorge getragen worden. Von einzelnen Interessenten war die Vorschrift beantragt worden, welche das Geschloßhalten der Haustüren während der Nachtzeit verlangt; es soll aus überwiegend praktischen Gründen von der Einführung dieser Bestimmung Abstand genommen werden. Einen breiten Raum in der Erörterung nahm auch das Verbot des Begießens von Obstbäumen in den Straßen ein; dem Wunsche, daß die Kinder in der Schule auf diese Unsitte und ihre Gefahren aufmerksam gemacht werden sollen, wird stattgegeben werden. Gegen die Bestimmungen über die Reinhaltung der Straßen und Böden von Schnee und Eis, über die sanitäre Verunreinigung der Straßen, die übermäßige Entwicklung von Staub usw. wurde nichts erinnert. Endlich haben auch die in denkwürdiger Weise zur besseren Erhaltung der Ruhe auf den Straßen und Plätzen aufgestellten Fordermaßen der Verkehrsbehörde allgemeine Zustimmung erfahren.

So waren die erschienenen Vertreter mit dem neuen Straßenordnung im großen ganzen wohl einverstanden, und es sieht zu hoffen, daß auch mit dem Magistrat, der von vornherein zum Inhalte der neuen Bestimmungen nur wenige Bedenken geäußert hat, alsbald ein Einvernehmen erzielt werden wird.

Die am meisten in der Sache interessierten Verkehrsarbeiter hat man nicht für zu früh zu befürchten, zu der Versammlung zuzuziehen und ihre Meinung zu hören. Sie werden eben von den Herrschaften als Staatsbürger zweiter Klasse behandelt. Die Arbeiter führen die Konsequenzen der Straßenordnung tragen, sie dürfen die auf Grund jener verhängten Polizeistrafen bezahlen oder abhaken, aber mitzureden haben sie, die allein die Verkehrstätigkeit praktisch ausüben, nichts. Und denn wundern sich die Herren noch, wenn ihre Anordnungen dem grünen Licht aus sich oft als undurchführbar erweisen und wenn die Arbeiter für solche Behandlung mit dem sozialdemokratischen Stimmzettel in der Hand antworten. Nur so weiter, ihr Herren, und den gewerkschaftlichen Matratzen wird viel Mühe in der Aufklärung der Judifferenzen und bei der Werbung für die gewerkschaftliche Organisation erpart. Wenn Purokraten und Unternehmer zusammenwurzeln, gibt das immer wertvolles Agitationmaterial.

**Wie spekulative Leute Weihnachtsprämien verdienen.** Vor kurzem war unser Kalle W. Neuloh, wegen Tierquälerei angefaßt. Er sollte in der Wielestraße ein Erb durch mehrere Stöße mit dem Peitschenstiele öffentlich und in Vergerntis erregender Weise roh mißhandelt haben. Vor dem Schöffengericht wurde nun folgendes festgesetzt: Die Zwang Brandt, welche den Angeklagten allein belästigte, ersetzten nicht genügend unbefangen, weil sie zugestanden haben sich seit längerer Zeit mit dem Gedanken trägt, durch möglichst zahl- und erfolgreiche Anzeigen wegen Tierquälerei eine Weihnachtsprämie von seiten des Tierschutzvereins zu verdienen. Auf Grund dessen wurde der Angeklagte freigesprochen und die Kosten der Staatskasse auferlegt. Wir meinen, daß man solche Leute von ihrem Denunziationsseier nur abbringen kann, wenn man ihnen die Kosten der Prozesse aufbürdet.

**Königsberg i. Pr.** Der Streik der Holzplaharbeiter der Firma Albrecht und Gewandowski ist nach 14wöchiger Dauer mit Erlaß für die Streikenden beendet worden. Geschloffen, wie die Arbeiter den Betrieb am 1. Oktober verlassen haben, ebenso geschloffen lebten sie am Dienstag, den 6. Januar wieder an die Arbeit zurück. Kein Einziger ist in der langen Dauer des Kampfes zum Verfall seiner Klassenglossen geworden. Bekanntlich hatten die Arbeiter den bisherigen Arbeitsvertrag gekündigt, welcher am 1. Oktober sein Ende erreicht hatte. Da der bisherige Tarifvertrag von dem Geschäftsführer in keiner Weise eingekauft und die Arbeiter im Laufe der Verhandlungen um die rechtliche Summen geschädigt wurden, hatte die Arbeitererschaft neben einer angemessenen Erhöhung der Stunden- und Akkordlohnätze die Anerkennung der Organisationsge-

**Bühnen- und Kino- Angestellte Schauspieler-Gehilfen**

**Berlin.** Am Sonnabend, dem 20. Dezember, fand unsere Branchenversammlung statt. Auf der Tagesordnung stand: Berichterstattung von der örtlichen Generalversammlung vom 10. November und Branchenanliegenheiten. Der Delegierte, Kollege Hannemann, erstattete ausgiebigen Bericht über die stattgefundene örtliche Generalversammlung. Es kam unter anderem auch das Hauskassieren zur Sprache; dieses wurde vielfach erörtert, indem die Kollegen zu Hause nicht angetrassen werden, auch keinen Bescheid hinterlassen. Ferner wurde zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß jedes Mitglied 4 Bauordnungsmarken a 50 Pf. zu haben hat. Des weiteren wurde mitgeteilt, daß in Anbetracht der herrschenden Arbeitslosigkeit sich unsere Bezirksverwaltung veranlaßt sah, eine dierwobensliche Extrazustellung unserer arbeitslosen Kollegen zu erwählen. Wir ersehen daraus, daß von seiten unserer Ortsverwaltung alles aufgegeben wird, um die Not der arbeitslosen Kollegen zu lindern. Dann schloß die Kollege Schäfer im allgemeinen die traurigen Wirtschaftsverhältnisse und ermahnte die Kollegen, in ihrem Handeln recht vorsichtig zu sein. Streitigkeiten und ähnliche, Grund zur Entlassung gebende Kleinigkeiten zu unterlassen. Verschiedene unmerkliche Differenzen wurden von Deutschen Schauspielhaus vorgebracht; es wurde hierzu der Beschluß gefaßt, die Angelegenheit in einer Theaterstimmung zu regeln. Es findet jeder Kollege nach Beschluß in der nächsten Versammlung Gelegenheit, einen Vortrag über Tagesfragen zu hören. Zur allgemeinen Kenntnisnahme der Kollegen, daß folgender Antrag einstimmig Annahme fand: „Zur Kontrolle bei unseren Branchenversammlungen hat jedes Mitglied sein Mitgliedsbuch vorzuzeigen.“ Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten erfolgte Schluß der ausgedehnten Versammlung.



fordert, damit die Organisation für die Einhaltung der zu vereinbarenden Lohnsätze sorgen könne; das wurde von der Firma abgelehnt, und so begann am 1. Oktober der Streik. Die Firma hat versucht, durch eine ungeheure Anzahl von auswärtig herbeigeholter Arbeitskräfte die Streikenden in die Kasse zu zwingen, doch hat sie ihr Ziel nicht erreicht. Nachdem am 1. Dezember das Einigungsamt des Gewerbegerichts um Vermittlung von den Streikenden angerufen war, kamen bald darauf Verhandlungen zustande, in welchen zunächst die vielen Mißstände, welche bislang im Betriebe bestanden hatten und welche mit ausschlaggebend für den verfloffenen Streik gewesen waren, einer eingehenden Aussprache unterzogen wurden. Nachdem die Firma sich bereit erklärt hatte, die Mißstände zu beseitigen, konnte über die recht umfangreiche 245 Positionen umfassende Tarifvorlage in Beratungen eingetreten werden. Die Verhandlungen nahmen dann dem Entgegenkommen der Firma einen schon lichen Fortgang, so daß bereits am 2. Januar die getroffenen Vereinbarungen den Streikenden zur Entscheidung vorgelegt und zur Annahme von der Lohnkommission empfohlen werden konnten. Nach eingehenden Beratungen wurde bei getroffenen Vereinbarungen einstimmig zugestimmt und die Arbeit der Lohnkommission gutgeheißen. Es ist damit der Friede bis 1916 gesichert. So erst ist wird jetzt von der Firma mehr Wert auf die Einhaltung des abgeschlossenen Tarifvertrags gelegt werden, damit für nächstesmal ein Kampf vermieden wird. Sämtliche auswärtigen Arbeitswilligen, zirka 20 Hirtenerinner und 30 Polen, sind bereits von der Firma abgeholt worden. Die Streikenden selbst werden während des 14wöchigen Kampfes zu der Ueberzeugung gelangt sein, daß nur ein gutes geschlossenes Zusammenhalten derartige Erfolge bringen konnte und daß ohne Organisation die Führung dieses schweren Kampfes unmöglich gewesen wäre. Darum Arbeit! Arbeit zur Organisation auch in guten Tagen! Hoch die Solidarität!

**Beim Abbringen vom Möbelwagen überfahren.** (Urteil des Reichsgerichts vom 5. Januar 1914.) Der Fuhrmann Laver Böhl in München fuhr am 10. April 1913 im Auftrag seines Arbeitgebers, eines Möbeltransportunternehmers, einen Möbelwagen von Nymphenburg nach München. Unter dem Wagen hing eine sogenannte „Hutsche“ zum Aufbewahren von Spiegel und Bildern. Wer an der Straße Spielende Knaben machten sich das Vergnügen, auf diese Hutsche zu klettern und zu schaukeln. Von Passanten auf diesen Unfug hingewiesen, flog Böhl vom Aufsicht, ohne die im lebhaften Trab gehenden Pferde zu einer langsameren Gangart zu veranlassen, schrie die Knaben an und drohte ihnen mit der Peitsche, so daß sie eilfertig von der Hutsche herunterzukommen suchten. Beim Davonlaufen jedoch kam einer unter das linke Hinterrad und wurde getötet, ein anderer wurde am Unterleib gestreift, erlitt eine Bauchverletzung und blieb einige Zeit lang krank. Böhl wollte ohne weiteres davonfahren, wurde aber von Passanten festgehalten. Am 24. Juli 1913 hatte ihn das Landgericht München I wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt, weil er durch abträgliche Außerachtlassung der von jedem erwachsenen Menschen zu erwartenden Sorgfalt den Tod des einen und die Körperverletzung des anderen Knaben verursacht habe. Nach allgemeiner Erfahrung sei das Verhalten und Verlassen eines fahrenden Fuhrwerkes, insbesondere der Hutsche eines Möbelwagens, stets mit Lebensgefahr verbunden. Daß für Böhl die Sache stets harmlos gewesen sei, beweise nichts dergleichen. Auch einschuldiige ihm nicht, daß die Kinder aus Leichtsinne und Unachtsamkeit die Hutsche bestiegen hätten. Reinesfalls hätte er die Kinder weggeschoben dürfen, ohne zuvor den Möbelwagen zum Stillen zu bringen, da er unbedingt habe damit rechnen müssen, daß die Knaben beim eiligen Hinweglaufen überfahren werden könnten. Dies fahrlässige Verhalten Böhls erfolgte hinreichend den Tatbestand der §§ 222, 290 St.-O.-B. Die hiergegen von Böhl eingelegte Revision hat entsprechend dem Antrage des Reichsanwalts der I. Strafkammer des Reichsgerichts am 6. Januar 1914 als unbegründet verworfen.

**Sangerhausen.** Wie sich die Indifferenten des Lebens selber schwer machen, dafür liefern die Geschäftsführer der Firma S. Käse den besten Beweis. Des Abends zögern sie alle mit dem Nachhausefahren, weil der zuerst nach Hause Kommende den Stall zurückmachen muß. Da sieht man sie dann mit ihrem Führer vor dem Schnapsladen. Der Fuhrherr weiß, daß die Kollegen bei allen Solidaritätsgesüß sind und behandelt sie auch danach als Knechte und nicht als Menschen. Bei der Firma Wolter steht es genau so aus. Deshalb gleichen auch diese Firmen Laubenschlagen. Die Kutscher benutzen sie nur als Durchgangsklappen. Es wäre wirklich Zeit, daß dies anders, d. h. besser wird. Dazu ist aber notwendig, daß die Kollegen sich endlich aufrufen und der Organisation anschließen. Dann werden auch die Chefs mehr Respekt vor ihren Geschäftsführern bekommen und eine entsprechende Behandlung dieser eintreten lassen. Die Schnapsladen werden dann freilich um einige Kunden ärmer sein, die Familien der Kollegen aber nicht mehr bis in die späte Nacht hinein auf die Heimkehr des Vaters warten müssen.

**Stallpöner.** Die Arbeiterbewegung macht hier wie anderwärts Fortschritte. Daß dies manchen Herrschaften nicht angenehm ist, dürfte als Voraussetzung gelten. Schon deshalb, weil diesen Herrschaften das böse Gewissen schlägt ob der unzureichenden Entlohnung, Behandlung u. dergl. Sie wissen ganz genau, daß die Organisationen eine Verbesserung der Lage der arbeitenden Klassen auf wirtschaftlichem Gebiet erreichen, und da wäre es schon richtiger, wenn sie schon jetzt eine Verbesserung selbst vornehmen. Aber solange sie irgend können, enthalten sie sich diesem Vorhaben, weil sonst etwas früher ihr Geldbeutel darunter leiden könnte. Daß sie es können, beweist folgendes Eingekauf, welches irgend ein Streikfabrik in dem „Niederrheinischen Grenzboten“ unter dem 5. 1. 14. hineingebracht hat.

„Hiermit erlaube ich mir, die Herren Arbeitgeber davon in Kenntnis zu setzen, daß die Arbeiter des hiesigen Kreises zum Frühjahr bzw. Sommer dieses Jahres in den Streik zu treten beabsichtigen. Die Vorbereitungen hierzu sind bereits getroffen. Ich stelle denselben anheim, die Löhne in den Wintermonaten so viel als möglich einzuschränken, damit den Arbeitern in den Sommermonaten ein höherer Lohn als nie bisher bewilligt werden kann. Wie verlautet, sollen bereits 80 in der Stadt wohnende Arbeiter dem Verbande beigetreten sein.“

Wenn man dem Stil dieses Geschreibsels nachgeht, dann muß man unwillkürlich auf den Gedanken kommen, es könnte von irgend einem Volkzeimenschen verfaßt sein. Und wenn man weiter in Betracht zieht, daß gerade die Polizei gegen den Transportarbeiterverband mit Klagen vorgeht, weil dieser angeblich öffentliche Versammlungen mit politischem Charakter ohne polizeiliche Genehmigung abgehalten haben soll, und wenn man noch hinzurechnet, daß die Wirte ihre Lokale nicht hergeben, weil — wie sie sagen — sie die Volkzeitung gekauft bekommen oder die Konzession verlieren, dann ist die Vermutung nicht ganz ohne.

In dem Hirn des Einfandes muß sich die Lage der Arbeiter gefaltet, als wenn diese nur aus Uebermut zum Streik rüffen. Daher der Vorschlag: „Jetzt im Winter die Löhne so viel wie möglich zu kürzen, damit im Sommer höhere Löhne gezahlt, bewilligt werden können.“ Ob an den bisherigen Löhnen überhaupt noch was zu kürzen ist? Wel 13, 14 und im Höchstfalle 18 Mark Wochenlohn soll noch was zu kürzen sein. Die Polizeibehörde, deren Leitung in Stallpöner doch in Händen des Magistrats liegt, hätte alle Veranlassung, dafür zu sorgen, daß die arbeitenden Bürger so gestellt würden, daß sie der Kommune, dem Staat

**Volksernährung und Großgrundbesitz.**

Das preussische Statistische Landesamt veröffentlichte Mitte Oktober 1913 die Ergebnisse der am 2. Juni 1913 vorgenommenen außerordentlichen Schweinezählung. Danach war der Bestand an Schweinen in Preußen bei den verschiedenen Zählungen:

1. Dezember 1906	15 855 959 Stück
1. 1907	15 085 854 „
1. 1908	18 422 878 „
1. 1909	14 162 867 „
1. 1910	16 491 559 „
1. 1911	17 844 855 „
2. Dezember 1912	15 468 914 „
2. Juni 1913	16 490 101 „

Hierbei ist die Frage von Interesse, welche Schichten der landwirtschaftlichen Bevölkerung haben am meisten in der Vermehrung des Schweinebestandes, die in den letzten 6 Monaten stattgefunden hat, beigetragen. Auch darauf gibt die Zählung vom 2. Juni d. J. sehr beachtenswerte Auskunft. Die gezählten Schweine sind nämlich noch gruppiert nach Städten, Landgemeinden und Gutsbezirken; und da zeigt sich, daß der Schweinebestand in den betreffenden sechs Monaten in den Städten um 1,87 Proz. (von 1 262 628 auf 1 279 888 Stück) und in den Landgemeinden um 0,60 Proz. (von 12 466 178 auf 12 541 424 Stück) zugenommen, dagegen in den Gutsbezirken um 3,28 Proz. (von 1 724 613 auf 1 668 769 Stück) abgenommen hat. Die Landgemeinden sind also die eigentlichen Träger der Schweinezucht; in den Städten aber ist die Tendenz zur Vermehrung der Schweinezucht am stärksten. Das zeigt sich auch bei dem jüngsten Nachwuchse, den unter ein halbes Jahr alten Schweinen und Ferkeln, deren Zahl in den Städten um 86,11 Proz. und in den Landgemeinden um 17,88 Proz., in den Gutsbezirken dagegen nur um 4,97 Proz. gewachsen ist. Der Großgrundbesitz erwies sich also auch hier wie auf anderen Gebieten als ein Hindernis bei der Fleischversorgung des Volkes.



und der Gesellschaft gerecht werden könnten. Aber nichts von alledem! Die herrschende und besitzende Klasse steht auf dem Standpunkt: teils und herrsche, solange es geht. Der Sinn ist aber, daß die Arbeiter zum Streik rüffen, dürfte aus Angst und bösem Gemissen diktieren sein. Würden die Verhältnisse der Arbeiter so gut sein, daß die Ausbeuter darauf verweisen könnten, dann könnten sie ruhig und kühl bis ans Herz hinan die kommende Bewegung an sich heranommen sehen. Aber das Gegenteil ist der Fall und daher der Hinweis.

Wer will uns aber sagen, daß der Streik im Frühjahr oder Sommer kommen wird? Den Streikfabrik werden wir gewiß nicht danach fragen. Nicht werden wir streifen um des Streits willen, sondern nur dann, wenn die Verhältnisse uns dazu zwingen. Die Arbeiter haben es in der Hand, einem solchen Streik aus dem Wege zu gehen. Sie dürfen nur den Arbeitern einen auskömmlichen Lohn zahlen, eine vernünftige Arbeitszeit bewilligen, die Arbeiter als Menschen — was sie nach den so genannten göttlichen Gesetzen doch sein sollen — behandeln, dann werden die Arbeiter nicht zum Streite greifen. Laßt die Arbeiter in den Lokalen ihre Versammlungen abhalten und ihre Interessen wie jeder andere Staatsbürger es tun kann, ohne daß sich die Polizei darum kümmert, dann braucht der Streikfabrik nicht den Teufel an die Wand zu malen.

Den Stallpöner Kollegen rufen wir aber zu: Jetzt erst recht den letzten Mann in die Organisation zu bringen. Wir sind auf dem richtigen Wege! Man fürchtet uns! Würde man uns nicht fürchten, dann würde man sich nicht den Kopf zerbrechen über den kommenden Streik, von dem noch keiner weiß, ob er auch wirklich kommt. Vielleicht sind die Arbeitgeber klüger als der Tintenfuß, der solches Zeug verbrochen hat.

**Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.**

Landberg a. d. W. Am Sonntag, den 4. Januar, fand unsere Generalversammlung statt, welche außerordentlich stark besucht war. Nachdem das Protokoll verlesen, gab der Kollege Daber den Kasfenbericht vom 4. Quartal 1913.

**Einnahmen:**

Kassenbestand vom 3. Quartal	695,33 Mk.
23 Aufnahmegebühren a 1 Mk.	23,00 „
3104 Wochenbeiträge a 50 Pf.	1552,00 „
77 „ „ a 25 Pf.	19,25 „
6 Daufondsmarken a 50 Pf.	3,00 „
Festüberschuß	20,37 „
Summa:	2312,95 Mk.

**Ausgaben:**

Unfallversicherung	55,00 Mk.
Kassenversicherung	5,00 „
Persönliche	130,20 „
Sächliche	—,80 „
Versammlungen	26,10 „
Kartellbeitrag	39,90 „
Büro	6,25 „
An die Hauptkasse abgeführt	1219,90 „
Kassenbestand	830,80 „
Summa:	2312,95 Mk.

An Unterstützungen wurden gezahlt aus der Hauptkasse:

An Arbeitslose	191,50 Mk.
An Kranke	246,00 „
Insgesamt:	437,50 Mk.

Der Mitgliederbestand war:

Bestand vom 3. Quartal	250
Neu aufgenommen	23
Aus anderen Verbänden	3
„ „ Verwaltungen	6
„ „	282

Hiervon ab:

Ausgeschieden	10
Abgestorben	3
Verbleibt Mitgliederbestand	269,

darunter 4 Weibliche und 2 Jügendliche. Der Revisor Köhler erklärte, daß die Kasse geprüft und alles in bester Ordnung gefunden worden ist. Er bemängelte jedoch den winzigen Umsatz der Daufondsmarken und wünscht, daß die Mitglieder recht eifrig der Entnahme der Daufondsmarken nachkommen möchten. Der Gauleiter knüpfte an diesen Kasfenbericht Betrachtungen über die Entwicklung unserer Verwaltungstelle. Dem Kassierer wurde hierauf einstimmig Entlassung erteilt.

Kollege Franzelow gab hierauf den Geschäftsbericht für das Jahr 1913. Es fanden statt: 24 Vorstandsitzungen, 12 Versammlungen, darunter 1 öffentliche Versammlung und 8 Kartellstufen ein. An Briefschaften waren zu erledigen: 75 Eingänge und 102 Ausgänge. Durch den Tod wurden zwei Mitglieder aus unseren Reihen gerissen. Es entspann sich eine recht rege und interessante Diskussion, an der sich der Gauleiter und verschiedene Kollegen beteiligten. — Hierauf fand die Neuwahl des Vorstandes statt und wurde der gefamte Vorstand einstimmig wiedergewählt. Die Agitationskommission wurde durch zwei Mitglieder verstärkt. Hierauf wies der Gauleiter auf den geplanten Kampf der Regierung gegen das Koalitionsrecht hin. Die Ausführungen des Referenten wurden oft durch erditterte Zwischenrufe unterbrochen, aus denen ohne weiteres hervorging, daß die organisierten Transportarbeiter nicht gewillt sind, sich die Weiznahme des Koalitionsrechts gefallen zu lassen und unbedingt bereit sein werden, ihren Mann zu stehen. Nach einem kurzen Appell an die Anwesenden, in Zukunft alle Veranstaltungen des Verbandes zu besuchen, wurde die Versammlung geschlossen.

**Liegnitz.** Generalversammlung am 15. Dezember 1913. Zu großen Unrissen ging der Geschäftsführer auf das verlossene Jahr ein. Von besonderer Wichtigkeit für unsere Zahlstelle war die Anstellung eines besoldeten Beamten im Juli 1913 und die Einrichtung eines unentgeltlichen Arbeitsnachweises für Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Am 2. Januar fand die offizielle Eröffnung statt, und schon seit Anfang Dezember wurden Stellen vermittelt. Auch in unserem Bezirk machte sich die Arbeitslosigkeit recht bemerkbar. Arbeitslose haben wir auch bei uns in den Sommermonaten zu verzeichnen, und ist die Zahl trotz Ribbentampagne und anderen Arbeiten, die im Umkreis von Liegnitz vorgenommen werden, eine recht große. Was soll erst werden, wenn die Zuckerfabriken ihre Tore schließen und das Wetter die Arbeiter im Freien nicht mehr gestattet. Mit über 100 Arbeitslosen wird zu rechnen sein. Den Geschäfts- und Kasfenbericht erhalten die Mitglieder im Laufe des Januar schriftlich. In der darauf folgenden Wahl zur Ortsverwaltung wurde Kollege Jöbel als Vorsitzender, Günther als Schriftführer und die Kollegen Eimer, Wirt, Raaf und Schlaße als Beisitzer gewählt. Bei der Wahl der Revisoren fiel diese auf die Kollegen Seifert I., Rauff und Fiebzig. Ins Kartell werden gesandt die Kollegen Schmidt, Heinrich, Maroffel, Fiebzig und Seifert II. Mit Dankesworten an die Kollegen, die aus der Verwaltung scheideten und die haben, die in dem verfloffenen Jahre gegeben haben, daß es wieder einen Schritt vorwärts ging, schloß Kollege Niederlich die Versammlung.

**Ländersieb.** Am Sonntag, den 4. Januar, fand unsere Generalversammlung statt. Der Geschäfts- und Kasfenbericht wurde gegeben. Aus demselben war zu entnehmen, daß die Verwaltungstelle im verfloffenen Quartal

