



lein für die Sonntagsruhe herzugeben, was natürlich an der Feindschaft der nationalliberalen Partei gegen die Sonntagsruhe nichts ändern wird. Er sprach von den gefährdeten Kulturgütern der Nation und die Ängsten seiner Partei begleiteten diese Worte mit verständnisvollen Widen.

Treffend zeichnete dann der ehemalige Staatssekretär Hofa den Gelegenheitsarbeiter als ein Geleed der Unschicklichen und dann verböhnte dieser Bureaurot nach die Mittelstandspolitik des Zentrums und der Konservativen. Verdienstmäßig. — Dann erlaube das Zentrum Herrn Giesberts anständig, den Angefallenen — für seine Person natürlich — herauszuföhren, was das Zentrum nicht hindert, gegenteilig zu handeln.

Genosse Feuerstein beleuchtete noch recht eindringlich die Verhältnisse auf dem Lande und in den kleinen Städten, die Konsumvereine haben in ihren Filialen auf dem Lande längst die völlige Sonntagsruhe eingeföhrt und es ist ihnen kein materieller Schaden daraus erwachsen. Damit ist die Sage von dem Ruin des Mittelstandes durch die Sonntagsruhe gründlich abgetan.

Der neue Entwurf wurde dann zur Weiterberatung einer Kommission von 28 Mitgliedern des Hauses, darunter unsere Kollegen Schumann und Wender, überwiesen. Ob und wann der Entwurf aus dieser Kommission an das Plenum des Reichstages wiederkehrt, das wissen die Götter, unsere Kollegen werden ihre ganze Kraft einsetzen, um aus diesem Wechselbalg ein brauchbares Schutzesetz für die Handelsarbeiter zu formen.

Inzwischen darf die Agitation für die völlige Sonntagsruhe nicht aufhören. Je lauter und deutlicher seitens der Massen der Schrei nach der völligen Sonntagsruhe erkönt, desto eher ist Aussicht vorhanden, dem reaktionären Repitil die schlimmsten Zähne auszubrechen.

Und dann, Kollegen, vergesse nie, daß die Selbsthilfe, gestützt auf die eigene Organisation, die beste, wirksamste Hilfe ist. Also stark Euren Verband, arbeite für ihn und ihr arbeitsetwungsvoll auch für die Sonntagsruhe. Immer wieder muß der Ruf erschallen:

„Die volle Sonntagsruhe heraus!“

**Die Lage der Transportarbeiter im westfälischen Industriegebiet.**

Eine der größten Ungerechtigkeiten, eine Unmoralsondergleichheit ist die Mißachtung der Arbeiterschaft seitens der besessenden und herrschenden Klasse. Ginge es nach Recht und Gerechtigkeit, dann müßte es gerade umgekehrt sein, denn wahrlich, keiner verdient mehr Verachtung, als wie der notorische Nichtsteuer, der andere für sich arbeiten läßt. Zu

dieser Menschenkategorie gehören aber auch die Großunternehmer, Aktionäre, Ausschüßräte und sonstige Profitjäger unseres Berufs. Diese von der erbärmlichen Menschenkategorie ausübende souveräne Verachtung alles dessen, was mit mühsamer Arbeit zusammenhängt, ist allerdings heute schon größtenteils in Furcht und Achtung vor unserem Verbands umgeschlagen. Diesen Erfolg haben unsere Kollegen einzig und allein durch ihre energiegelassen Organisationsbestrebungen erzielt. Wo dagegen unser Verband heute noch schwach vertreten ist, wo die Transportarbeiter ein geschlossenes Vorgehen zur Hebung ihres Standes noch nichts getan haben, da werden dieselben noch immer als Menschen zweiter Klasse, als Heuloten und Knechte betrachtet und behandelt. Ein solch kulturell zurückgebliebener Bezirk ist der westfälische Industriebezirk. Hier wo die reichsten der reichen Unternehmer die Ausbeutung der Arbeiter am intensivsten betreiben, wo die Organisationsbestrebungen der Arbeiterschaft von dem unermesslichen Zustrom ausländischer und kulturell tieferer Arbeiterklassen sowie durch raffiniert organisierte, mit dem Deckmantel der „Christlichkeit“ behangene Merkantil-Verdummungsbestrebungen fast erstickt wird, hier ist der Transportarbeiter das Ärgernis unter den Arbeitern. Seine Tätigkeit, die doch der Pulsschlag im Wirtschaftsleben ist, sie wird hier geradezu mißachtet. Als Knechte werden unsere Kollegen hier bezeichnet und was schlimmer ist, auch behandelt.

Eine geregelte Arbeitszeit, die den Arbeiter erst zum Menschen werden läßt, existiert fast nirgends. Arbeitszeiten von 14, 16 und 18 Stunden herrschen besonders bei den größten und reichsten Firmen. Bei dieser unmenselichen Ausbeutung haben unsere Berufskollegen frühzeitig ihre Leistung- und Arbeitsfähigkeit ein. Kollegen von 40 bis 50 Jahren entschöpfen darum nicht mehr den Anforderungen der Unternehmer. Um das Schicksal solcher Kollegen und deren Familienangehörigen kümmert sich dann kein Mensch. Infolge der restlosen Auspothierung wird unsern Kollegen aber auch jehweide geistige Erbauung, jedes rechte Familienglück, mit einem Worte jede natürliche Lebensfreude geraubt. Am Ende eines solchen Sklavenslebens steht ein körperlich gedrogener und geistig verkrüppelter Mensch, der sein Leben durch Hungerrenten oder Bettelbittensagen der öffentlichen Armenpflege fristen muß. Der Transportarbeiter läßt wie ein Lasttier sein Leben lang unter seiner Bürde. Er ist aber viel schlimmer daran, weil er mit Vernunft begabt, die Arbeitsqual erleidet. Der Mensch soll arbeiten, aber nicht wie ein Lasttier, das unter seiner Bürde in den Schlaf sinkt und nach der notwendigsten Erholung zum Tragen derselben Bürde wieder aufgestört wird. Er soll anständig, mit Lust und Freudigkeit arbeiten und Zeit übrig behalten, seinen Geist und sein Auge zum Himmel zu erheben, zu dessen Anblick er gebildet ist. — Fichte, der diesen Ausspruch tat, blieb noch immer ein Prediger in der Wüste. Wo heute eine halbwegs geregelte Arbeitszeit besteht, da verhalten wir das nicht der sozialen Einsicht und Arbeiterfreundlichkeit der Unternehmer, sondern dem tatkräftigen Vorgehen unseres

Verbandes. Dafür, daß unsere Kollegen sich ausrauben lassen bis aufs Blut, daß sie zur Ehre des Geldbeutels des Unternehmertums Gesundheit und Lebensglück opfern, werden sie mit Hungerlöhnen abgefpeist. Von den Millionenproften, die den Unternehmern jährlich in den Schoß fallen, bleibt für die Arbeiter, die den Gewinn durch ihrer Hände Tätigkeit erzeugen, nur ein armenförmiger Rest, der nicht einmal ausreicht, um Not und Elend fernzuhalten. Die westfälischen Transportarbeiter werden mit Löhnen abgefpeist, die sich zwischen 20 und 27 M. pro Woche oder 90 bis 100 M. pro Monat bewegen. In vielen Fällen verdient der Unternehmer aber nicht nur an der Arbeitsleistung, sondern auch noch an der Lebenshaltung seiner Angestellten. So herrscht beispielsweise in den meisten und größten Betrieben in Bochum, Wanne und Herne noch das mittelalterliche Kost- und Logiswesen. In solchen Fällen erhalten unsere Berufskollegen nur Monatslöhne von 40 bis 60 M. Für die 50 bis 60 M., die die Unternehmer für Logis und Verpflegung in Abzug bringen, erhalten die Angestellten Logis, die fast ausnahmslos nur die Verpflegung schmütziger Läder verbieten und die Verpflegung ist fast immer so ungenügend und mangelhaft, daß die Hälfte des Lohnes zur Ergänzung derselben aufgewendet werden muß. So ist denn die Tatsache zu konstatieren, daß gerade diejenigen Kollegen, die sich in Kost und Logis der Unternehmer befinden, sich nach jahrelanger Fron noch immer in einem trostlosen, heruntergekommenen Zustand befinden, daß sie nicht einmal über eine Kleidung verfügen, um sich als Mensch unter Menschen zeigen zu können. Dann zeigen die Herren Unternehmer oftmals recht vor aller Welt, was sie für humane und christlich gesonnene Arbeitgeber sind. Sie kaufen ihren Leuten Stiefeln und auch hin und wieder eine Hose oder eine Jacke und ziehen den ausgelegten Betrag bei der nächsten Lohnzahlung wieder ab. Im Industriegebiet ist die Bezahlung der Transportarbeiter seit Jahren überhaupt nicht gestiegen. Wohl aber haben die Unternehmer ihrer Knusphast ununterbrochen die Preise erhöht. Während die Transportarbeiter in Not und Elend leben, fällen die Unternehmer ihre Geldsäcke bis zum Platzen. Die Steigerung der Lebensmittelpreise ist besonders in den Großstädten des Industriebezirks eine unerhörte. Die Wohnverhältnisse sind derart gesteigert worden, daß viele Berufskollegen nur noch in ganz elenden Läden wohnen können. Dabei bohrt die Steuerbehörde erbarmungslos weiter. Trotzdem behaupten die Arbeitgeber mit dreister Stirn, die Lebenslage der Arbeiterschaft habe sich geboben. In ihrem letzten Jahresbericht veröffentlicht auch die Essener Handelskammer einige Tabellen über die Bewegung der Lebensmittelpreise bei der Kruppischen Konsumanstalt in Essen und eine Zusammenfassung der in der Essener Gasfabrik verdienten Durchschnittslöhne. Berechnet man auf Grund der Kruppischen Statistik unter Berücksichtigung der Verpflegungskosten des deutschen Marineinfanteristen die wöchentlichen Kosten des Nahrungsmittelaufwandes für eine vierköpfige Familie, Eltern und zwei Kinder, so kommt man zu folgendem Ergebnis:

**Automobil-Brennstoffe.**

Von den für den Verbrennungs- oder notwendigen Betriebsmitteln: Brennstoff, Schmieröl und Wasser spielt der Brennstoff die bedeutendste Rolle, weil nicht nur die Leistung des Automotors, sondern auch seine Wirtschaftlichkeit wesentlich von der Wahl desselben abhängt. Für den Verbrennungs- oder notwendigen Überhaupt folgende flüssige Brennstoffe in Betracht: Benzin und Petroleum, Benzol, Kaphthalin und Spiritus. Für den Arbeitsvorgang im Automotor wäre es sicher einfacher und der Wirkungsgrad wäre besser, wenn man gasförmigen Brennstoff, z. B. Leuchtgas verwenden könnte. Der außerordentliche Vorteil des flüssigen Brennstoffs liegt aber in dem großen Aktionsradius des Benzin-Automotors, d. h. es ist mit einer Füllung des Brennstoffbehälters möglich, viele Hundert Kilometer zurückzulegen. Jeder andere Brennstoff — Gas, Dampf, Elektrizität — schließt diese Möglichkeit aus. Wenn wir nun die oben angeführten Brennstoffe ihrem Werte nach und ihrer Eignung für den Automotorbetrieb richtig beurteilen wollen, ist es notwendig, die Herkunft, die Fabrikation und die Eigenschaften wenigstens in den Grundzügen kennen zu lernen. Wir beginnen mit dem heute immer noch wichtigsten Brennstoff: Benzin.

Sobiel dieser Brennstoff auch benötigt wird — der Jahresbedarf in Deutschland allein beträgt ca. 200 Millionen Kilogramm — so selten bekommt man, sogar manchmal auch in technischen Kreisen, eine Antwort auf die Frage: Was ist Benzin? Benzin ist ein Destillationsprodukt aus Petroleum (Erdöl). Ein Stoff wird destilliert, wenn man ihn unter Luftabschluß erwärmt; dabei gehen die flüchtigsten Teile zuerst in Dampfform über; nach Abkühlung dieser Dämpfe entsteht eine Flüssigkeit: das Destillat. Wenn man bei dem eben beschriebenen Prozedur Erdöl als Rohprodukt verwendet, so ist das Destillat Benzin. Die Dämpfe, die nun bei 80 bis 100° C. entweichen, geben nach der Abkühlung das Leicht-Benzin, bei 100 bis 120° C. das mittlere Benzin, bei 120 bis 150° C. das Schwer-Benzin. Die spezifischen Gewichte dieser drei Benzinsorten sind in derselben Reihenfolge: 0,69 bis 0,7, 0,7 bis 0,73, 0,73 bis 0,75. Die Zahl 0,69 sagt, daß diese Benzinsorte 0,69 mal leichter ist als Wasser; während also 1 Liter Wasser 1000 Gramm wiegt, ist das Gewicht von 1 Liter Leichtbenzin nur 690 Gramm. Im Handel nennt man Leichtbenzin von diesem Gewicht kurz: Neunhundertbenzin. Wir würden diese Zahlen nicht angeben, wenn sie nicht direkt einen Aufschluß

barstellen würden für die Güte des Benzins zum Motorenbetrieb. Je leichter es ist, desto besser eignet es sich für den Automotorbetrieb. Mindestens bei größeren Benzineinfößen oder -abflüssen empfiehlt es sich, die Schwere des Benzins zu prüfen bzw. vorzuschreiben, da ja schweres Benzin entsprechend billiger ist. Zur Feststellung des spezifischen Gewichtes bedient man sich sogenannter Sentwage (Aräometer). Sie bestehen aus einer Glasröhre, deren unterer Teil erweitert ist; im Innern der Röhre ist eine Scala angebracht. Stellt man die Sentwage in das Benzin, so kann man an dieser Scala die Schwere ohne weiteres ablesen.

Die Bestandteile des Benzins sind nun im wesentlichen: 85 Teile Kohlenstoff und 15 Teile Wasserstoff. Soll nun das Benzin im Motor vollständig verbrennen und möglichst viel Arbeit leisten, so ist hierzu, wie bei jeder Verbrennung, Sauerstoff notwendig. Unsere Atmosphäre (Luft) enthält nun 1/5 Sauerstoff, die restlichen 4/5 sind Stickstoff und für den Verbrennungsprozess unbrauchbar; aus diesem geringen Sauerstoffgehalt der Luft erklären sich die folgenden Angaben: Man braucht, um 1 Kilogramm Benzin vollständig zu verbrennen, nicht weniger als 11,700 Liter Luft oder für 1 Liter Benzin ca. 8000 Liter Luft. Diese Zahlen sagen deutlich, welche außerordentliche Bedeutung eine genügende Luftzufuhr für die gute Leistung des Motors ist. Für die Beurteilung der Güte eines Brennstoffes ist ferner der Heizwert von Interesse, welcher bei Benzin pro Kilogramm 10.000 Wärmeeinheiten beträgt, wobei man unter einer Wärmeinheit jene Wärmemenge versteht, welche notwendig ist, um 1 Liter Wasser von 0° auf 1° zu erwärmen. Mühte man nicht mit Kalorien rechnen, so könnte man also mit 1 Kilogramm Benzin 100 Liter Wasser von 0° auf 100° bis zum Kochen erwärmen. Diese einfache Rechnung zeigt, welche gewaltige Wärmemengen in dem Benzin aufgespeichert sind. Praktisch ist es nun nicht möglich, eine vollkommene Verbrennung des Benzins in den Zylindern des Automotors zu erzielen; schon deshalb nicht, weil bei einer unvollständigen Drehzahl des Motors von 1800 in der kurzen Zeit 1/100 Sekunde der Verbrennungsprozess vollzogen sein muß. Im übrigen ist eine möglichst reiflose Verbrennung und somit die höchste Leistung des Motors in erster Linie davon abhängig, wie der Vergaser seine Hauptaufgabe erfüllt: Den Brennstoff möglichst fein zu verteilen und ihn innig, gleichmäßig und genügend reichlich mit der Luft zu mischen; dann kann die Benzinnahrung vom Magen der Arbeitssylinder am besten verbrannt werden. Der Geruch der Auspuffgase läßt einen Rückschluß auf die Güte der Verbrennung zu;

würde nicht zum Teil nicht verbranntes Schmieröl mitgerissen werden, so müßten bei vollkommener Verbrennung des Brennstoffes die Auspuffgase geruch- und farblos sein. Auspuffgase mit scharfem Geruch lassen mit Sicherheit darauf schließen, daß der Vergaser zu viel Benzin oder zu wenig Luft hat.

Infolge seiner großen Flüchtigkeit und der dadurch bedingten leichten Vergasung ist das Benzin (nicht der Benzin) bis heute für den Automotor der bevorzugte Brennstoff. Von dieser Eigenschaft kann man sich leicht überzeugen, wenn man einige Tropfen auf die flache Hand schüttet; in wenigen Sekunden ist es verflüchtigt. Die hierdurch bedingte große Feuergefährlichkeit konnte die erwähnten Vorteile nicht beeinträchtigen. Speziell bei strenger Kälte vergast Benzin immer noch leichter wie jeder andere Brennstoff, was hauptsächlich beim Anwerfen des Motors angenehm in Erwägung tritt. Da Benzin erst bei -15° C. erstarbt, so ist für unsere Temperaturen das Einfrieren im Winter nicht zu befürchten. Seine niedere Entzündungstemperatur ist ebenfalls nur von Vorteil für die Verbrennungsvorgänge im Motor.

Es hätte also von technischer Seite nicht die geringste Veranlassung vorgelegen, sich nach anderen Brennstoffen umzusehen, wenn nicht die enormen Preiserhöhungen des Benzins in der letzten Zeit hierzu Veranlassung gegeben hätten. Zu der ersten Zeit des Automotorsismus konnte der Motorbedarf an Brennstoff für die wenig hundert Befehle den Benzinmarkt kaum beeinflussen. Heute liegen die Verhältnisse anders. Die gewaltige Entwicklung der Automobilindustrie mußte eine immer stärkere Benzinproduktion entstehen lassen; das Angebot wurde im Verhältnis zur immer größeren Nachfrage klein; die Preise stiegen immer höher. Da die Unterhaltungskosten eines Automotors wesentlich von den Brennstoffkosten abhängig sind, so konnte ein immer höheres Emporschieben der Benzinspreise die Automobilindustrie an ihrem Lebensnerv treffen. Bezahle man früher für 100 Kilogramm Leicht-Benzin ca. 30 M., so ist der Preis heute schon bis auf 50 M. gestiegen; in der jüngsten Zeit ist allerdings wieder, hervorgerufen durch die Konkurrenz-Brennstoffe, ein leichtes Sinken der Preise bemerkbar. Diese enorme Preissteigerung ist aber auch nicht zuletzt in dem Umstand begründet, daß wir unseren Gesamtbedarf an Benzin von dem Ausland beziehen müssen. Allein der Zoll beträgt für 100 Kilogramm Leicht-Benzin fast 8 M., für Schwer-Benzin 2,50 M. Wir wissen ja aus den zu Anfang gegebenen Ausführungen, daß Benzin ausschließlich aus Petroleum hergestellt wird. Die Gesamtproduktion von Erdöl, dem Rohprodukt des Benzins, beträgt auf der ganzen





# Aus unserm Berufe



## Arbeiterinnen

**Hamburg.** Nach Verbreitung eines Flugblattes unter den Zeitungsträgerinnen bei den bürgerlichen Zeitungen fand am 16. Januar eine Zusammenkunft statt. Frau Linchen Baumann legte den Verammelten das Glend der Zeitungsträgerinnen in trefflichen Worten dar. Die Gleichgültigkeit der Trägerinnen sei schand, daß daselbe so lange bestehen konnte. Trotz gesteigerter Lebensmittel- und Mietpreise sei der elende Lohn, welcher schon über 20 Jahre gezahlt werde, immer noch derselbe. Die „Neue Hamburger Zeitung“ habe ja ganz kürzlich 3 Pf. pro Monat und Abonnent zugelegt. Der Verlag zahle jetzt 23 Pf. statt bisher 20 Pf. pro Monat, wohl, weil sich immer weniger Frauen zu dieser anstrengenden Arbeit finden und auch, weil die Trägerinnen angefangen, sich zu rühren. Der „General-Anzeiger“ zahle noch immer in der Hauptexpedition 10 Pf. und in den Filialen 8 Pf. Die „Hamburger Neuesten Nachrichten“ zahlten gar nur 5 und 6 Pf. pro Monat. Daß bei letzterer fast nur Kinder das Ausfragen besorgen, sei erklärlich, da Erwachsene unmöglich einen angemessenen Verdienst dabei erzielen können. Aber auch bei den Vorgenannten sei die Kinderarbeit Voraussetzung, denn auch dabei wäre ohne Kinderhilfe kein Lohn zu erzielen. Wenn auch die Geschäftsleitungen von vornherein mit der Kinderarbeit rechnen, überlassen sie es aber den Trägerinnen selbst, sich nun mit den Bestimmungen des Kinderbeschutzgesetzes abzufinden, um sich so billige und willige Arbeitskräfte zuführen zu lassen. Trotzdem viele Männer der Trägerinnen ihrer beruflichen Organisation angehörend, wissen doch viele den Wert der Organisation nicht zu schätzen. Doch gebe die Entwicklung weiter, zählen wir doch schon 200 000 organisierte Frauen und Mädchen, und daß auch heute schon Erfolge zu erzielen seien, beweisen die Erfolge der Zeitungsträgerinnen in Mannheim, Nürnberg und andern Orten. Doch durch ein aufflackerndes Strohfeuer lasse sich nicht viel erzielen. Durch andauernde Einigkeit und Angliederung an die Organisation seien durch diese bessere Verhältnisse herbeizuführen. Darum, hinein in den Verband! In der Diskussion wurden diese Ausführungen noch unterstützt. Es wurde klargestellt, mit welchem Interesse man sich bei Arbeitsmehrunge nach Zahl und Alter der Kinder erkundige, und die Einstellungs oft von der Zukunft abhängig gemacht werde. Folgende Resolution fand einstimmige Annahme: „Die am 16. Januar bei Horn, Höhe Weichen, tagende Zusammenkunft der Zeitungsträger und Trägerinnen der bürgerlichen Zeitungen erklärt sich mit den Ausführungen der Referentin einverstanden. Die Versammelten sprechen ihre Mißbilligung über die niedrigen Löhne, wie sie ganz besonders bei der „Neuen Hamburger Zeitung“, „Hamburger Neuesten Nachrichten“ und beim „General-Anzeiger“ bejaht werden, aus. Die Versammelten sind der Ueberzeugung, daß in Anbetracht der enormen Steigerung der Mieten und Lebensmittelpreise eine Lohnsteigerung unbedingt nötig ist. Die Versammelten verpflichten sich, dem Deutschen Transportarbeiterverband als zuständiger Organisation beizutreten, um vermittels der Organisation das zu erreichen, was die Geschäftsleitungen obiger Zeitungen aus eigener Initiative nicht gewähren.“

Bei den Personenmotorwagen ist die Einfuhr im Jahre 1913 gegen 1912 um 2398 Doppelzentner gestiegen. Ihr Wert stellte sich auf 12,19 gegen 11,64 Millionen Mark, die Stückzahl betrug 1830 gegen 1689. Hauptimportland war nicht mehr Frankreich, aus dem 5908 D.-Z. gegen 5848 D.-Z. eingeführt wurden, sondern die Vereinigten Staaten, aus denen 6241 D.-Z. gegen 3245 D.-Z. kamen. Der leichte Wagen spielt hierbei wohl die Hauptrolle. Dieser Einfuhr steht eine um das Fünffache größere Ausfuhr gegenüber. Sie stieg um 4900 D.-Z. gegen 35 598 D.-Z. im Jahre 1912. Ihr Wert stellte sich auf 70,96 gegen 65,06 Millionen Mark. Interessant ist es hierbei, daß die Zahl der ausgeführten Waen niedriger war als 1912, nämlich 7849 gegen 7953; es ist also die Ausfuhr der schwereren Waggoneinrichtungen im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der größte Abnehmer war wie 1912 Rußland, wozu 23147 D.-Z. gegen 15 397 D.-Z. ausgeführt wurden, also 6750 D.-Z. mehr. Dagegen sank die Ausfuhr nach den meisten anderen Ländern, so nach Oesterreich (9673 D.-Z. gegen 9751 D.-Z.), Großbritannien (6726 D.-Z. gegen 9423 D.-Z.), Argentinien (7465 D.-Z. gegen 8122 D.-Z.) und Brasilien (5314 D.-Z. gegen 9663 D.-Z.). Größer als 1912 war die Ausfuhr u. a. nach Dänemark (4341 D.-Z. gegen 2807 D.-Z.), Frankreich (3583 D.-Z. gegen 3571 D.-Z.). Die Lastwagenausfuhr — die Einfuhr ist gering und stammt fast nur aus der Schweiz — ist erheblicher gestiegen als die von Personenwagen, nämlich um 10 993 D.-Z. Der Wert betrug 13,15 gegen 7,77 Millionen Mark. Auch hier steht Rußland mit 7475 D.-Z. gegen 5025 D.-Z. an der Spitze vor Brasilien mit 4375 D.-Z. gegen 3942 D.-Z. und Oesterreich-Lungarn mit 3191 D.-Z. gegen 2212 D.-Z. Die Motorfahrerausfuhr ging etwas zurück — um 36 D.-Z. — sie betrug noch Rußland 659 D.-Z. gegen 559 D.-Z. und nach Dänemark 441 D.-Z. gegen 570 D.-Z. Leifbare Luftfahrzeuge wurden 21 im Werte von 261 000 Mk. gegen 15 im Werte von 1,34 gegen 0,92 Millionen Mark und im Gewicht von 395 D.-Z. gegen 333 D.-Z. Nach Rußland gingen hiervon 110 D.-Z., nach Großbritannien 71 D.-Z., gegen 16 D.-Z., nach Oesterreich 42 D.-Z. und nach Japan 14 D.-Z., gegen 78 D.-Z. Einzelteile wurden in Höhe von 25 679 D.-Z. gegen 21 142 D.-Z. — also eine Steigerung um 4537 D.-Z. — ausgeführt; ihr Wert betrug 10,81 gegen 8,06 Millionen Mark. Hauptabnehmer waren Oesterreich (5874 D.-Z.), Großbritannien (4106 D.-Z.) und Italien (3016 D.-Z.).

**Ein nächtlicher Automobilunfall.** Urteil des Reichsgerichts vom 28. Januar 1914. Wegen fahrlässiger Tötung hat das Landgericht Berlin III am 18. Oktober 1913 den Kraftwagenführer Eduard Hiescher zu neun Monaten Gefängnis verurteilt. Hiescher legte Hiescher Revision beim Reichsgericht ein. Der Sachverhalt war folgender: Am 9. August 1913 fuhr Hiescher mit seiner Kraftmaschine nachts 1/2 12 Uhr auf der rechten Seite des Kurfüßendammes in einem übermäßig raschen Tempo nach Halensee. Als ihm an Henriettenplatz ein anderes Automobil entgegenkam und seinen Weg freudig in eine Nebenstraße einbog, suchte er, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, seinen Wagen zum Halten zu bringen. Dies zeigte sich aber als unausführbar infolge der hohen Geschwindigkeit. Hiescher ließ daher das Steuer scharf nach rechts herum, freiste das andere Fahrzeug, geriet mit seiner Kraftmaschine auf den Fußsteig, erlief eine Frau, schloß sie acht Meter weit, überfuhr sie und konnte erst auf der anderen Seite der Verkehrsinsel, die er überquert hatte, den Kraftwagen zum Stehen bringen. Nach Ansicht der Strafkammer hätte Hiescher durch Fahrlässigkeit, durch vorchriftswidrige Geschwindigkeit den Tod der Frau, die sogleich nach dem Unfälle verstorben war, verhindert. Nach § 18 der auf Grund von § 6 des Automobilgesetzes erlassenen Ausführungsbestimmungen des Bundesrats wäre es seine Pflicht gewesen, zur Nachzeit an einer Straßeneinmündung so langsam zu fahren, daß er den Wagen jederzeit sofort zum Stehen hätte bringen können. Durch Nichtbeachtung dieser Vorschrift habe Hiescher das im Verkehr erforderliche Maß der Aufmerksamkeit und Vorsichtlichkeit außer Acht gelassen, obwohl für ihn die schlimmen Folgen sehr wohl voraussehbar gewesen seien. Die Strafkammer beim Reichsgericht bemängelte Verfahren und Urteil des Landgerichts in prozessualer und materieller Beziehung. Die Strafkammer hätte berücksichtigen sollen, daß er im Notfall gehandelt habe, um einen Zusammenstoß mit dem anderen Automobil zu vermeiden. Die Schuld liegt auf Seiten des anderen Wagenführers. Das Reichsgericht hat jedoch gemäß dem Antrag des Rechtsanwalts auf Verwerfung der Revision erkannt, da aus den Urteilsgründen kein Widerspruch ersichtlich und auch kein unverfälschter Vorstand anzunehmen sei, denn die prätere Lage habe Hiescher erwiegenmaßen nur durch sein vorchriftswidriges Fahriempo herbeigeführt.

sich dieser Tage wiederum vor dem Schöffengericht in Gelsenkirchen abgepielt. Ein Duisburger Autoführer war mit einem Protokoll belegt worden, weil er angeblich am 7. Oktober 1913 die Bismarckstraße in Gelsenkirchen befahren haben sollte, ohne daß das hintere Erkennungszeichen des von ihm geführten Autos beleuchtet war. Da der Kollege an dem fraglichen Tage eine ganz andere Tour gefahren hatte und außerdem sein Kraftwagen noch niemals Gelsenkirchen berührt hat, legte er gegen das Protokoll Betrug ein. Vor dem Schöffengericht bekundete der Schutzmann Conrad unter seinem Eid, daß der Kollege am 7. Oktober in Gelsenkirchen die Bismarckstraße befahren habe. Auf den Vorhalt des Vorsitzenden, daß er sich doch wohl geirrt haben könnte, erklärte der Zeuge: Die Bismarckstraße sei so hell erleuchtet, daß ein Irrtum vollständig ausgeschlossen sei. Der Kollege legte zur Beweisführung seiner Unschuld eine Bescheinigung einer Duisburger Behörde, die er am 7. Oktober gefahren hatte sowie das Kontrollbuch seines Arbeitgebers vor. Darauf erfolgte seine Freisprechung. Die Kosten des Verfahrens, außer den persönlichen Auslagen des Kollegen, wurden der Staatskasse auferlegt. Als der Kollege aus seine persönlichen Auslagen ersetzt verlangte, erklärte der Vorsitzende: Das gebe es nicht; er solle es sich als eine Ehre antun, daß er freigesprochen sei. — Nun, auf solche zweifelhafte Ehre wird jeder gern verzichten. Dieser Ausspruch des Vorsitzenden beweist aber im übrigen recht deutlich, wie man in Richterkreisen über Anzeigetae denkt, die auf Grund der wahren Tatsachen freigesprochen werden müssen. Was geschieht aber jetzt mit dem Schutzmann? Ob man ihn auch, wie den Kollegen von Eberfeld, der in einem Prozeß eine andere Aussage machte als ein Schutzmann, unter Anklage wegen Falschheid stellen wird? Wir zweifeln daran. Der Schutzmann wird vielmehr weiter seinen Dienst verrichten und sein Pensum an Protokollen liefern.

**Duisburg.** Jeden Chauffeur anzeigen, der nicht genügend rechts fährt, so lautet die Instruktion der Duisburger Polizeiamten, die sie von ihrem Inspektor erhalten haben. Die Folgen von dieser Instruktion sind, daß es mit Protokollen gegen die Autoführer nur so hagelt. Besonders die Drochschonchauffeure haben unter der Menge von Protokollen zu leiden. Da gibt es Protokolle, weil sie nicht die vorgeschriebenen Mittel tragen, zum ist es bei nasser Witterung und kalte den Chauffeuren unmöglich, immer den Dienstmantel zu tragen. Wenn der Mantel durchnäßt ist, dann hilft er dem Chauffeur nichts. Zieht er aber den Zwiemantel an, dann wird er bestraft. Zwei Dienstmantel sich zuzulegen, dazu haben die meisten Chauffeure nicht die Mittel. Mit dem Hochfahren ist es auch immer so eine Sache. Einmal kommen die engen Straßen in Frage und dann befindet sich ein Teil des Duisburger Straßennetzes in einem so sehr jämmerlichen Zustande, daß die Chauffeure gestungen sind, den besten Teil der Straße zu befahren, wenn sie ihre Fahrgäste nicht los werden wollen. Das trifft vornehmlich auf die Hauptverkehrsstraße zu. Dort ist es schon manchem Chauffeur passiert, daß die Fahrgäste ausgesteigen sind, weil sie das Schlagen der Wagen nicht vertragen konnten. Dadurch hat der Chauffeur einen Schaden, denn seine Haupteinnahmen bestehen aus den Prozenten und dem Trinkgelde. Durch das Hin- und Hersteuern der Wagen geht das hintere Wagenteil in den meisten Fällen aus. Da ja die Menschen bis heute hinten noch keine Augen haben, ist es erklärlich, daß der Fahrer erst später das Unheil merkt. Inzwischen hat aber schon ein Schutzmann, dem noch einige Protokolle zu seinem monatlichen Pensum fehlen, das Nichtbrennen der Schutzlaternen bemerkt und das Protokoll ist fertig. Bekanntlich braucht man zur Karbitbeleuchtung auch Wasser. Es fehlt aber den Chauffeuren an Gelegenheit Wasser zu erhalten. Früher konnten sie am Wappensplatz sich das Wasser aus der Bedürfnisanstalt holen, in der letzten Zeit bekommen sie dort aber kein Wasser mehr. Nun kommt im Augenblick ein Fahrgast und der Chauffeur, der nach der Polizeiverordnung jede Fahrt aufnehmen muß, ist gezwungen, ohne Wasser loszufahren. Natürlich bekommt er wieder ein Protokoll. Laut Bundesratsverordnung muß der Kontrollposten zur Feststellung der Fahrgeschwindigkeit für Automobile aus zwei Beamten bestehen, die beide mit einer Stoppuhr versehen sein müssen. Oft sind wohl zwei Beamte zur Stelle, aber nur eine Stoppuhr. Die eine Uhr kann veran, trotzdem wird die Fahrgeschwindigkeit festgestellt und wehe dem Chauffeur, bei dem eine Ueberschreitung der Geschwindigkeit nach der einen Stoppuhr festgestellt wird. Er erhält ein gepfeffertes Protokoll. Gerade auf diesem Gebiete sind schon die wunderbarsten Dinge zutage gefördert worden. Man hat in anderen Städten Chauffeure bestraft, weil sie nach der Polizeistoppuhr mit 28-Kilometergeschwindigkeit gefahren sein sollten. Und nachträglich wurde bei einer Probefahrt mit dem Gericht festgestellt, daß einzelne Wagen kaum die vorgeschriebene 20-Kilometergeschwindigkeit fahren können. Wie leicht es den Beamten gemacht ist, den Chauffeuren Protokolle aufzuhängen, beweist die vor einigen Tagen in der „Rein- und Ruhr-Zeitung“ veröffentlichte Polizeiverordnung für das öffentliche Fuhrwesen. In dem Preisanzeiger für Automobile sind unter anderem auch der Preis für eine Fahrt nach dem Uhlendorff enthalten. Das Publikum richtet sich nach der Bestimmung und verlangt nach dem Uhlendorff gefahren zu werden. Das ist aber undurchführbar. Denn nach dem Uhlendorff ist kein öffentlicher



## Automobil-Führer

Deutschlands Anhängelhandel mit Kraftfahrzeugen 1913. Das vergangene Jahr hat dem deutschen Automobilhandel wieder eine nicht unbedeutende Steigerung der Ausfuhr gebracht. Allerdings ist die Zunahme bei weitem nicht so groß wie 1912, und zudem ist in den letzten Monaten, vor allem im November und Dezember, ein Rückgang der Ausfuhr gegenüber 1912 eingetreten, der jedoch nicht so erheblich gewesen ist, daß er das Gesamtergebnis des letzten Jahres unter das des Jahres 1912 herabdrücken konnte. Immerhin scheint sich jetzt ein gewisser Stillstand in der deutschen Automobilausfuhr ergeben zu haben, der hoffentlich von nicht allzu langer Dauer ist. Die Einfuhr hat sich insgesamt etwas über die des Jahres 1912 erhoben. Die nachstehende Uebersicht gibt ein Bild, wie sich Einfuhr und Ausfuhr von Personen- und Rahnmotorwagen, Motorrädern, Luftfahrzeugen und Einzelteilen dieser Fahrzeugen im Jahre 1913 im Vergleich zu 1912 gestaltet haben.

In Doppelzentnern	Einfuhr		Ausfuhr	
	1913	1912	1913	1912
Personenmotorwagen	19 116	16 718	97 146	92 246
Lastmotorwagen	8 487	8 916	23 894	18 901
Motorfahräder	478	309	3 143	3 179
Leifbare Luftfahrzeuge	82	69	886	833
Einzelteile			25 679	21 142



Fahrtweg vorhanden. Und jeder Autoführer, der durch den Wald nach dem Hlbenhorst fährt, wird erbaumungslos zur Anzeige gebracht. Fast alle Chauffeure sind schon wegen der verbotenen Fahrt nach dem Hlbenhorst bestraft worden. Deshalb wird nun von der Polizeiverwaltung der Hlbenhorst überhaupt im Preisanzeiger genannt? Man sollte bald zu der Vermutung kommen, daß die Staatkasse Geld braucht und daß hier ein leichter Steig ist, Geld aus den Taschen der Chauffeure zu schinden. Wie hart die Strafen den einzelnen treffen, geht daraus hervor, daß Chauffeure vorhanden sind, die in zwei bis drei Wochen 20 Mk. und mehr an Strafen bezahlen müssen. So hat z. B. ein Droschendauffeur am 23. 10. 10 Mk., am 29. 10. 10 Mk., und am 6. 11. 1913 5 Mk. Strafe, zusammen 25 Mk., erhalten. Und das bei einem durchschnittlichen Wochenlohn von 25 Mk. bei 7 Arbeitstagen. Da es am Bahnhofspfad an einem geeigneten Aufenthaltsraum für die Chauffeure fehlt, sind diese allen Witterungs- und Kälte ausgesetzt. Jetzt bei der starken Kälte tritt dieser Uebelstand besonders trag hervor. Sehr sich der Chauffeur in seinen Wagen, dann wird er bestraft.

Das ist so eine kleine Blütenlese von den Freuden eines Chauffeurs. Im Auftrage der Chauffeure hat der Deutsche Transportarbeiterverband Anfang Januar eine Eingabe an den Herrn Oberbürgermeister eingereicht und dort die vorhandenen Mißstände geschildert und um Abhilfe ersucht. Leider ist bis heute eine Antwort seitens des Herrn Oberbürgermeisters nicht eingegangen. Wir wenden uns daher an die Öffentlichkeit, um hier einmal zu zeigen, daß der Beruf eines Chauffeurs nicht so toll ist als wie er ausseht. Vielleicht findet unser städtisches Oberhaupt recht bald die Zeit, sich auch einmal um diese seine ihm anvertrauten "Kinder" zu kümmern... Den Chauffeuren, und nicht nur den Droschendauffeuren, rufen wir erneut zu: Stärkt eure Organisation! Schließt euch alle dem Deutschen Transportarbeiterverbande an. Die Organisation ist auch eure Waffe, um euch von den Mißständen zu befreien. Ist die Organisation gestärkt und sind die Kollegen sich einig, dann habt ihr nicht nötig, euch aufs Bitten zu legen, sondern dann könnt ihr euch eure Rechte erkämpfen.

**Samburg.** Die Strafkammer V. am hiesigen Landgericht hat der die Chauffeure schätzenderen Polizei wieder einmal eine Bezeugung zuteil werden lassen müssen. Das Schöffengericht hat den Chauffeur Kollegen H. E. verurteilt, weil er als Ueberzügler an einem Halteplatz aufzufahren sein sollte. Die Strafkammer hat auf seine Verurteilung hin den Kollegen mit folgender Begründung freigesprochen:

Die frist- und formgerecht eingelegte Verurteilung ist begründet.

Der Angeklagte ist auf den zweiten (8 Wagen) Posten für Kraftfahrzeuge auf dem Hackmannplatz angefahren in einem Zeitpunkt in dem auf dem ersten (7 Wagen) Posten dorthin nur noch 6 Wagen standen und der erste Wagen des zweiten Postens sich demgemäß gerade anschaltete, auf den ersten Posten nachzurücken. Die beiden Posten waren am fraglichen Tage dem 17. Juni 1913 — noch zwei selbständige Posten, so daß die Polizeibeamten einer auf dem Hackmannplatz neu ankommenden Droschke nicht hätten verwehren können, hinten auf den ersten Posten, falls dort weniger als 7 Wagen hielten, anzufahren, und ebenso, wenn auf diesem Posten die zulässige Höchstzahl von 7 Wagen nicht stand, den vorderen Wagen des zweiten Postens nicht ein Nachrücker auf den ersten Posten hätte bedienen können; unter den Chauffeuren bestand indes schon damals die Meinung, die beiden Posten als sogenannte Anschlußposten zu behandeln, d. h. neu ankommende Wagen hielten auf dem Ende des zweiten Postens an und überließen die freierwerbenden Plätze auf dem ersten — wegen der größeren Nähe des Bahnhofsausganges, des Schauplatzes usw. beschleierten — Posten den vorderen Wagen des zweiten Postens, die auch stets bereitwillig auf leertgewordene Plätze des ersten Postens nachrückten. Ende August hat die Polizeibehörde dem Wunsche der Chauffeure entsprechend den zweiten Posten zu einem sogenannten Anschlußposten erklärt und den Chauffeuren die Beobachtung der schon bisher von ihnen gepflogenen Übung zur Pflicht gemacht. Nach dieser unter den Chauffeuren schon am 17. Juni 1913 allgemein bestehenden Übung konnte der Angeklagte damals nicht auf dem ersten Posten, auf dem wie gesagt nur 6 Wagen anfahren, sondern er hat diesen Platz dem vorderen Wagen des zweiten Postens zu überlassen, von dem er ohne weiteres annehmen durfte und mußte, daß er sogleich auf den ersten Posten nachrücken würde. Dieser Erwartung hat der erste Wagen des zweiten Postens auch entsprochen, denn er ist in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit der Anfahrt des Angeklagten auf den ersten Posten hinübergefahren. Wenn bei diesem Vorgange wirklich der Angeklagte einen kurzen Augenblick auf dem zweiten Posten als Reumter gehalten haben sollte (der Angeklagte gibt glaubhaft an, es könne sich nur um wenige Sekunden gehandelt haben — der Zeuge Bergmann meint selbst, es könne höchstens eine Minute gewesen sein), so liegt darin nach der ständigen Rechtsprechung dieses Gerichts noch keine strafbare Uebertretung des § 18 der Droschkenordnung. Nach der Ansicht dieses Gerichts ist diese wie ähnliche verkehrspolizeilichen Vorschriften nicht peinlich nach dem Buchstaben des Gesetzes, sondern großzügig auszulegen, so zwar, daß der Verkehr des Schutzes und der Regelung teilhaftig wird, die das Gesetz erstrebt, daß aber auf der anderen Seite die von dem Gesetze unmittelbar betroffenen Personenzirkel — hier die Chauffeure — nicht über Ge-

bühr in der Ausübung ihrer Berufstätigkeit beengt werden und ihnen dieselben nicht in einer Weise erschwert werden, die auf dem Interesse des Verkehrs — für den ein fländiges Vorhandensein möglichst vieler Kraftfahrzeuge (gerade auf dem Hackmannplatz) erwünscht ist — zuwiderläuft. Eine solche Auslegung des Gesetzes aber führt zu der Rechtsauffassung, daß § 18 der Droschkenordnung zwar das Anfahren auf vollbesetzten Halteplätzen verbietet, weil es dem Interesse des Verkehrs zuwiderläuft, wenn auf diesen Plätzen mehr Wagen halten, als die Polizeibehörde auf Grund verkehrstechnischer Erwägungen für zulässig erklärt hat, und daß daher das Anfahren auf einem Halteplatz, der vollbesetzt ist und voraussichtlich zunächst auch bleiben wird, keineswegs zu dulden ist, daß es aber dem Interesse des Verkehrs nicht widerspricht, wenn ein Wagen auf einem Posten in einem Zeitpunkt anfährt, in dem ein anderer Wagen des Postens gerade im Begriff ist, den Posten zu verlassen.

Bei einer von diesem Gerichte abgelehnten Buchstabenauslegung des Gesetzes würde man u. a. zu dem Ergebnis kommen, daß eine unbesetzte, an einem Halteplatz in einem Zeitpunkt vorbestimmte Droschke, in dem ein Wagen des bis dahin vollbesetzten Halteplatzes sich anschaltete, dieselben zu verlassen, diesen Halteplatz möglicherweise ganz liegen lassen und weiterfahren müßte, weil ein Halteplatz und Warten außerhalb des Halteplatzes bis zu dem Zeitpunkt, in dem die den Posten verlassende Droschke endgültig abgefahren ist, nach § 14 Absatz 5 Satz 4 der Droschkenordnung strafbar wäre; denn ein Halten ist unbesetzten Droschken nur auf den von der Polizeibehörde ausdrücklich als solche bezeichneten Halteplätzen gestattet, und jede unbesetzte Droschke hat so lange zu warten, bis sie an einem nicht vollbesetzten Halteplatz angelangt und „festgelunden“ ist.

**Nürnberg.** Droschendauffeure und Polizei. Bekanntlich stellten in der Nacht vom 7. auf 8. Januar d. hiesigen Droschendauffeure ihre Tätigkeit ein. Die Ursachen hierzu waren die teilweise unübersichtlichen, oft geradezu sinnlosen Straßenschilderungen und deren schäbige Anwendung durch einen Teil der hiesigen Polizeibehörde. In einer am 8. Januar tagenden Versammlung haben die in berechtigter Weise erregten Leute jedoch ein, daß ohne genügende Vorbereitung sich ein praktisches Ergebnis kaum erreichen lasse. Es wurde daher beschlossen, die Arbeit wieder aufzunehmen und die ganze Angelegenheit in einer vom Verband auf den 14. Januar einberufenen, einem ähnlichen Zwecke dienenden Versammlung zu behandeln. Diese Versammlung fand statt und es waren in ihr auch Arbeitgeber erschienen. Der Meeresentbeute einleitend, daß in letzter Zeit eine schärfere Handhabung der Straßenschilderungen sich bemerkbar mache. Er wies darauf hin, was die Organisation besonders in der letzten Zeit demgegenüber getan hat und mit welcher geringfügigen sich die Nürnberger Polizeibehörde über die Anordnungen und den guten Willen des Verbandes, der Verkehrsabwicklung zu dienen, hinwegsetze. Nebenher ließ dann verschiedene Fälle von der Angeklagten der Polizei Kenne passieren. So kommt es vor, daß Chauffeure zur Anzeige gebracht werden wegen zu schneller Fahrens, und vor Gericht muß dann festgestellt werden, daß mit dem in Betracht kommenden Fahrzeug eine höhere als zulässige Geschwindigkeit überhaupt nicht zu erreichen ist. Eine geradezu unüberwindliche Vorarbeit ist die, den Chauffeur zu verpöbeln, während der Fahrt sich von der richtigen Beleuchtung des hinteren Kennzeichens immer wieder zu überzeugen. Nebenher brachte noch eine Reihe derartiger Bestimmungen und Forderungen zum Vortrage und kam zu dem Schlusse, daß Schlichter an Schlichter, in diesem Falle auch mit den Arbeitgebern, gekämpft werden müsse, um unnötige, lediglich zu Schikanen geeignete Bestimmungen zu beseitigen. Die Diskussion ergab ein ungläubliches Bild polizeilicher Schikanen. So gibt es am Bahnhof Schikane, die den Chauffeuren provozierend die Scheltungen zeigen, die prophezeien, daß sie anzeigen „bis zum Schwarzwerden“. Eine nächtliche Visitation, die der Schutzmann Nr. 212 in schändlicher Weise vorgenommen hatte, führte zu belagter Arbeitseinstellung. Ein eigenartliches Gefühl war es, wie einzelne Anwesende den Zerfall einer ganzen Reihe gerichtlicher Schutzmannsangelegenheiten vor Gericht schilderten. Es könnte bei etwas mehr Vernunft der Staatskasse sicher mancher Grobchen erspart bleiben. Als besondere Härte empfanden die Droschendauffeure die Vorschriften, wonach von 12 Uhr nachts bis 6 Uhr morgens kein Lokal aufgeschloffen werden darf. Weiter wird gewünscht am Bahnhof attere mit den Verkehrsverhältnissen vertraute Schlichter zu postieren, die Fahrgeschwindigkeit außerhalb der Ringmauern zu erhöhen, entzogene Fahrscheine gebührenfrei wieder auszufüllen u. a. m. Die Versammlung beauftragte zum Schlusse das Bureau des Verbandes, diese Wünsche zusammenzufassen und an den Magistrat hinüberzuleiten.



**Fensterputzer**

Dresden. Am 21. Januar d. J. fand unsere Jahresversammlung statt, in der der Sektionsleiter

den Bericht gab. Aus demselben ist hervorzuhelen, daß die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Kollegen seit dem letzten Jahre bessere geworden sind. Es fanden im vergangenen Jahre Lohnbewegungen für sechs Betriebe statt, die sämtlich ohne Arbeitseinstellung verliefen und alle von Erfolg gekrönt waren. Es wurden Lohnerhöhungen bis zu 4 Mk. pro Mann und Woche erreicht. Auch die Arbeitszeit wurde geregelt. Ferner wurden Ferien, wenn auch geringe, sowie einige andere Verbesserungen erreicht. In jedem Betriebe sind die Lohn- und Arbeitsbedingungen für alle in demselben Beschäftigten die gleichen. Nur zwischen den verschiedenen Betrieben besteht noch in bezug auf Entlohnung ein Unterschied von 2 bis 5 Mk. pro Mann und Woche. Der Durchschnittslohn für alle in Dresden beschäftigten Kollegen beträgt gegenwärtig 25,20 Mk. gegenüber 21,50 Mk. im Jahre 1911. Der höchste Lohn beträgt 30 Mk. ohne Abzug und der geringste 23 Mk. mit Abzug. Vom 1. April d. J. wird der kleinste Lohn für alle Fensterputzer in Dresden 25 Mk. betragen. Außer in drei Betrieben bestehen überall Tarifverträge. Organisiert sind gegenwärtig 90 Proz. der Kollegen gegenüber 60 Proz. vor einem Jahre. Abgehalten wurden im Berichtsjahre 43 Versammlungen, Besprechungen und Sitzungen. Sämtliche Veranstaltungen waren gut besucht. In Sachen des Arbeitsnachweises wurde eine Eingabe an die Ortsverwaltung gemacht, die aber vorläufig ohne Erfolg blieb. An Unglücksfällen haben sich im vergangenen Jahre drei schwere ereignet, von denen zwei auf der Stelle tödlich verliefen. Am Schlusse seines Berichtes teilt der Vortragende noch einiges über die Organisation unserer Unternehmer und deren Zeitung mit. Die Debatte zum Bericht war kurz, da der Berichtsteller alle Fragen schon eingehend erörtert hatte. Bei der hienach stattfindenden Neuwahl der Sektionsleiter wurde der Kollege Höhle zum Sektionsleiter gewählt. Es folgt die Besprechung einzelner Berufsangelegenheiten. In der Hauptsache wird eingehend über verchiedentlich vorgekommene Sonn- und Feiertagsarbeit diskutiert und dieselbe für alle Fälle abgelehnt. Unter anderem wird ein Urteil des Dresdener Verwaltungsgerichts vorgelesen, aus dem hervorgeht, daß ein Unternehmer verurteilt wurde, einem Arbeiter den ihm abgezogenen Feiertag nachzubehalten, da der Arbeiter als Kolonnenarbeiter nicht die gleiche Möglichkeit besitzt, ein bestimmtes Quantum Arbeit einzuarbeiten, wie z. B. die Tourenleute, was von dem Unternehmer verlangt worden war. Hierauf erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

**Gelsenkirchen.** In dem Reinigungsinstiuit von Herrn Esbach herrschen recht traurige Verhältnisse. Mit einem Lohn von 22 bis 27 Mk. die Woche muß ein Familienvater auskommen und trotzdem stehen die meisten Fensterputzer der Organisation noch fern. Herr Esbach, der ein großer Feind des Deutschen Transportarbeiterverbandes, wünscht wir nur, daß er sich mit dem Lohn, den er seinen Arbeitern zahlt, einmal begnügen müßte. Wir wissen auch, wie Herr Esbach steht. Er beschäftigt im Durchschnitt 25 bis 30 Arbeiter, an denen er an jedem Tag 3 Mk., manchmal noch mehr verdient. Das macht so 75 bis 100 Mk. an einem Tage, drei bis viermal so viel als der Wochenlohn für einen Kollegen Fensterputzer. Daß Esbach ein großer Feind der Organisation ist, beweist er wieder dieser Tage, indem er zwei Kollegen auf Straßenschilder setzte, mit dem Bemerkten: in seinem Betriebe wolle er Ruhe haben und unter der Hand, unter der wir (der Verband) segelten, gebe er seinen Fleißigen Lohn mehr. Der Vertreter ist der Fensterputzer Meiß, der ihm alles hinterbringt. Es waren zwei Betriebsversammlungen der Fensterputzer, auch wurde die Kation im Esbachschen Betriebe regt betrieben. Dies wurde Herr Esbach verraten, die beiden Kollegen wurden als Haupttäter angegeben und mußten ihre Arbeit aufgeben. Herr Esbach sollte sein Spiel nicht zu weit treiben. Er möge bedenken, daß er meistens Gelsenkirchen als Kundenschaft hat und daß diese Gelsenkirchen nur durch die Grobchen der Arbeiter bestehen können. Den Kollegen Fensterputzern aber rufen wir zu, sich durch diesen Terrorismus nicht beängstigen zu lassen, trenn und fest zusammen zu halten, stets rege Kation zu betreiben und dafür zu sorgen, daß der letzte Fensterputzer dem Deutschen Transportarbeiterverband beigehört wird, dann erst können wir einen Kampf wagen. Noch einmal, Kollegen, denkt an eure traurige Lage, denkt an eure Frauen und Kinder, die müssen darunter leiden. Niemand anders kann euch helfen, als die Organisation. Darum nicht gefürchtet und hinein in den Deutschen Transportarbeiterverband.

**Handelsarbeiter**

Nochmals. „Auch eine Berichtigung.“ Unter dieser Ueberschrift brachten wir kürzlich eine sogenannte Berichtigung aus Deutchen und bemerzten dazu, daß diese ihrem geschwunden Inhalt nach von einem Binkelschreiber verfaßt sein müsse. Der Verfasser schloß sich durch diesen Ausdruck beleidigt und er droht uns mit der Klage. Er hat kein Bureau, zur Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten — so schreibt er uns — vollständig angemeldet und ist in einer Stadt von 60 000 Einwohnern Landtags- und Stadtverordnetenwähler II. Klasse und zahlt jährlich 100 Mk. Steuern. Ein Wähler II. Klasse ist natür-







mus besteht darin, andersdenkende Arbeiter bei den Unternehmern zu denunzieren und sich von Unternehmern begünstigen zu lassen. Wenn ein Ballin, Boornmann, Laeisz oder Blohm, ja selbst ein Reiszwig oder Dr. Sager persönlich in solcher Weise gegen freigeordnete Arbeiter vorgeht, so machen wir uns ein Lied über die Moral der Herrschaften und pfeifen es ihnen wohl auch gelegentlich einmal vor — aber etwas Besonderes fanden wir nicht daran. Wenn jedoch ein Arbeiter — glücklicherweise ein ehemaliger — zu solchen „Waffen“ greift und sie gegen Arbeiter verwendet, deren einziges „Verbrechen“ darin besteht, daß sie ihn nicht anstellen, dann empfinden wir das als eine „perverse“ Entartung. Aber nach dem Urteil dürfen wir das nicht:

„Es bedarf keiner weiteren Ausführung, daß dieser Ausdruck eine schwere Beleidigung des Privatflägers enthält... Bei der Strafaussmessung ist berücksichtigt, daß es sich um eine recht grobe und unflätige Beleidigung handelt.“

Wir werden uns wohl hüten, Neumann je den Vorwurf der „Unflätigkeit“ zu machen. Es könnte sein, er fühlte sich wieder beleidigt, und es könnte sich weiter treffen, daß das Schöffengericht V in Hamburg diesen Angriff auf den „nationalen Hafnarbeiter“ als „perverse“ zurückweist. In Deutschland ist ein Angeklagter betamlich den Richtern und Staatsanwälten fast schulplos preisgegeben. Deshalb darf sich das Urteil in Forderung des oben zitierten Satzes die Ungehörlichkeit leisten:

... daß der Angeklagte, dessen eigene Partei (1) bekanntermaßen (1) mit dem gleichen Mittel gegenüber andersdenkenden ihr unbecuemen Personen arbeitet, gar keine Veranlassung hatte (1 wo!), sich seinerseits über die fragliche (?) Maßnahme des Privatflägers besonders zu erregen.“

Das Schrieb der nationale Beramtsrichter. Gefässlich wird hier der Schein aufrechterhalten, daß es sich um den angeklagten Sozialdemokraten handelte. Daß der Angeklagte in Wirklichkeit der Vertrauensmann und Sachwalter aller anständigen Hafnarbeiter ist, kammert das Gericht so wenig, daß dem Kollegen Rindow nicht einmal der Schutz des § 193 zugebilligt wurde. Es ist ein Glück für Dr. Sawende, daß er seine Behauptung über die Denunziation, die er der Partei vorwirft, nicht zu beweisen braucht — er käme in eine nette Verlegenheit. Bekanntermaßen ist „bekanntermaßen“ eine Verlegenheitsauskunft, aber kein Beweis.

Das Urteil enthält noch einige andere Fragwürdigkeiten. So wird behauptet, daß zwei Hafnarbeiter das Reichsverbandsblatt zurückhielten, und daß nur diese beiden Namen veröffentlicht wurden. Die Leser des „Couriers“ wissen, daß diese Darstellung nicht zutrifft. Der „Hafnarbeiter“ hat seine Denunziationen wiederholt angebracht. Weiter wird in dem schriftlichen Urteil der „ehemalige“ Syndikalist Ceder als der Verfasser des von uns unter Auflage gestellten Artikels im „Hafnarbeiter“ bezeichnet. Wir wissen nicht, ob dies ein Irrtum des Gerichts ist, aber in dem Artikel war der „Ehemalige“ nur als Verfasser des dem Artikel angehängten Briefes bezeichnet. Sollte Neumann gar das Redaktionsgeheimnis gebrochen haben? Der Binselschick fehlte gerade noch zur Charakteristik Neumanns.

Die Verurteilung Neumanns zu nur 25 M. wird damit entschuldigend, daß sein Artikel die Antwort auf einen Schimpfartikel des „Couriers“ war — was das Gericht gar nichts anging. Oder es hätte berücksichtigen müssen, daß der „Schimpfartikel“ im „Courier“ nur die Abwehr einiger Sinkbomben aus dem „Hafnarbeiter“ war.

Daß weder Haß noch Liebe

Nur mit einer Stelle im Urteil sind wir „voll und ganz“ einverstanden. Das Urteil sagt nämlich, daß durch die Veröffentlichung ihrer Namen im „Hamburger Hafnarbeiter“ die beiden Arbeiter „an den Pranger“ gestellt wurden. Damit bezeichnet das Urteil den „nationalen“ „Hamburger Hafnarbeiter“ als Schandpfahl!

Was freilich nicht mehr zu beweisen war!

Auch das Urteil in der Klageklage Hesberg gegen Rindow liegt jetzt vor. Wir bringen daraus wörtlich folgendes, weil es gleichzeitig eine Verurteilung unseres Prozeßberichts ist:

„Die bezeichneten Stellen ergeben unzweifelhaft, daß der Angeklagte... von der Absicht getragen wurde, die Ehre des Privatflägers möglichst tief herunter zu setzen. Der Schutz des § 193 des St.-G.-B. kann mithin dem Angeklagten nicht zugebilligt werden.“

Nachdem Hesbergs Strafliste allgemein bekannt geworden ist, werden unsere Kollegen den ersten Satz mit einem erpaunten Lächeln gutfinden, — wir auch. „Mithin“ haben wir die Strafe verdient. Als besonders schwere Beleidigung wurde die Bezeichnung Hesbergs als „Menschenhändler“ gerügt. Und wieder haben wir verunglückt geschmunzelt, nämlich weil der Sozialdemokrat, der von allen Genossen wohl am wenigsten ein Freund harter Worte ist, weil der feingebildete und empfindsame Rechtsanwahrer Wolfgang Heine im Reichstag die Streikbrecherhändler ebenso nannte. Und wieder die Vertreter der Schwerindustrie, noch das heldenhafte Präsidium haben eine Bemerkung gemacht, die erkennen ließ, daß sie über diese „allernützlichsten“ Mitbürger anderer Meinung waren. Es hat doch manchmal seine Annehmlichkeiten, Volkstribüne zu sein.

Arbeiterrecht im Hamburger Hafen. Zwei Mädchen, es hätte ebenso leicht zwei Hafnarbeiter,

etwa Schiffsreiniger, Kesselreiniger oder Werftarbeiter und Dockarbeiter oder Seeleute treffen können, wollten im Sommer 1913 an Bord des Australdampfers „Ebling“, der im D o d lag. Als sie auf dem Steg waren, der vom Dock aus das Schiff führte, wurde ihnen geraten, wieder zurückzugehen, da der Steg leicht abbrechen könne. Bevor sie dieser Warnung Folge leisten konnten, stürzten die Mädchen mit dem Steg ins tiefe Dod. Das eine erlitt einen Bruch beider Arme, das andere eine Neg- und Leberverletzung sowie einen komplizierten Beinbruch. Beide tragen noch heute an den Folgen der schweren Unfälle.

Der Unfall wurde verursacht durch den starken Zug eines vorüberfahrenden großen Seedampfers. Dadurch geriet das Dod in Bewegung. Der erste Offizier des Dampfers, Carlson, soll versäumt haben, das Schiff im Dod ordnungsgemäß zu veranlassen, weshalb er wegen fahrlässiger Körperverletzung vor Gericht zitiert wurde. Natürlich ist das Unflut. Wenn das Dod durch den Zug in Willebenhaft gezogen wird, so verschleiben sich wohl die einzelnen Docksektionen um einige Zentimeter, aber das im Dod liegende Schiff hat doch nicht die Verpflichtung, durch seine Vertikung die Bewegung des Docks zu verhindern. Der Fehler der Schiffsleitung liegt darin, daß sie bei der Herstellung der Verbindung zwischen Schiff und Dod nicht auf die mögliche Verschiebung der beiden Anheupunkte des Steges Rücksicht nahm. Ein Steg, der die wenigen Zentimeter nicht zugeben konnte, war eine völlig ungenügende, den Schutzbewehrungen hohen sprechende Verbindung. Die Schuld der Schiffsleitung — in diesem Fall des ersten Offiziers — an dem Unfall ist um so handgreiflicher, als der Steg an dem Unglückstage bereits einmal abgestürzt war.

Der angeklagte Offizier behauptete allerdings vor Gericht, er habe alle Vorsichtsmaßregeln getroffen, um ein nochmaliges Abbrechen des Steges zu verhindern. Der Sachverständige, Hafneninspektor Siegmund, mißt dem Angeklagten die Schuld an dem Unfall zu. In längeren fachtechnischen Ausführungen erläutert er dem Gericht gegenüber seine Auffassung. Der Staatsanwalt beantragte auf Grund des Gutachtens des Hafneninspektors gegen Carlson eine Geldstrafe von 150 M. Für ihn bestand kein Zweifel, daß der Angeklagte in fahrlässiger Weise die Schuld an der Körperverletzung der beiden Mädchen habe. Rechtsanwalt Dr. Wegweh hat den Angeklagten freizusprechen, da die ganze Sache lange nicht genügend geklärt sei, um zu einem Schuldig zu kommen. Das Gericht, unter Vorsitz des Amtsrichters v. Böhl, ein bekannter Arbeiterfreund, schloß sich den Ausführungen des Verteidigers an und sprach den Angeklagten kostenlos frei.

An sich ist uns wenig daran gelegen, einen arbeitslosen Arbeiter von Schiffsinspektor um 150 M. zu erleichtern. Aber ob das Gericht sich wohl überlegt hat, daß sein Spruch auf die Willkür eines einzelnen Richters hinausläuft, der tagtäglich Hunderte Arbeiterleben bedroht?

Der Ladebaum. In letzter Zeit sind im Hamburger Hafen auf mehreren Schiffen Ladebäume oben gekommen. Auf dem Hamburger Dampfer „Magdeburg“ wurde der Ladebaum H. W. durch einen herunterfallenden Ladebaum schwer verletzt. Die Schutzeleute müssen darauf bringen, daß die Unfallverhütungsvorschriften mehr beachtet werden. Vor Beginn der Arbeit muß das Geschirr ordnungsgemäß überprüft werden. Wie notwendig das ist, beweisen wieder einmal die „letzten“ Unfälle, die uns gemeldet wurden. Ein schwerer Unfall erfolgte auf dem im Segelstift liegenden holländischen Dampfer „Galisto“. Auf diesem Dampfer befand sich am Mastkopf oberhalb der Saling ein Ring, an dem drei Ladebäume befestigt waren. Hier von waren einer über der Luke 1 und zwei über der Luke 2 angebracht. Dieser Ring war nicht aus einem Stück und geschweißt, wie es fast alle Ringe sind, sondern durch Bolzen zusammengehalten. Es wurde nur mit dem einen Baum an der Vorderseite gearbeitet. Plötzlich gab es einen Knall, und alle drei Ladebäume kamen von oben und fielen auf Deck. Hier stand der Schanermann W. Sch., der zum Glück nicht vom Ladebaum, sondern von der daran hängenden Gien getroffen wurde. Sch. erlitt außer verschiedenen Verletzungen Rippenbrüche. Es ist ein Glück, daß nicht an allen drei Ladebäumen gearbeitet wurde, sonst wäre das Unflut furchtbar gewesen. Nach dem Unfall ist der Hafneninspektor sofort an Bord berufen worden, der den Tatbestand aufnahm. Der gebrochene Ring hat eine derartig schadhafte Stelle gehabt, daß er nicht einen Ladebaum hätte tragen können, geschweige denn drei.

Die Hamburger Kaimanlagen im Jahre 1913. Nach der Statistik der Hamburger Kaimverwaltung haben der Schiffverehr und die Löh- und Ladearbeit an den Kais des Hamburger Hafens im Jahre 1913 den Umfang und die Lebhaftigkeit beibehalten, die sie im vorausgegangenen Jahre erreicht hatten. Von den 15 073 Seeschiffen mit 14 185 000 Brutto-Registertons, die im Laufe des letzten Jahres anlaufen, sind 5572 Schiffe mit 8 75 774 Brutto-Registertons zum Löh- und Ladean an die Kais gelegt worden; der Rest anerte auf dem Strom und löschte und lud durch Leichter und Schuten. In der Verteilung des Kaimverkehrs auf Staats- und Privatbetrieb haben keine Veränderungen stattgefunden. Die an den Privatkais abgefertigte Tonnage ist von 3 081 743 auf 3 381 432 Brutto-Registertons gewachsen, der Verkehr an den Staatskais jedoch von 4 731 551 auf 4 694 342 Brutto-Registertons zurückgegangen, und auch die hier bewegte Gütermenge weist mit einem zunächst nur schätzungsweise angegebenen Gewicht von 4 020 000 Tonnen gegenüber der vorjährigen (4 194 000 Tonnen) einen geringen Rückgang auf. Erklärt werden diese inneren Verschiebungen durch den im vergangenen Jahre erfolgten Uebertritt der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft vom staatlichen zum privaten Kaimbetrieb. Von dem

großen Hamburger Schiffahrtsgesellschaften arbeiten jetzt nur noch die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Kosmoslinie an Staatskais; sämtliche übrigen haben vom Staate gemietete Kais inne und löschten und laden in eigener Regie. Auch im vergangenen Jahre wurde wieder mehr als ein Viertel des gesamten Hamburger Kaimverkehrs vom Löh- und Ladebetrieb der Hamburg-Amerika-Linie bewältigt. Am Freitag, wo die direkten Ueberladungen von Massentütern aus der Eisenbahn ins Schiff und umgekehrt stattfinden, sind geringere Quanten (namentlich Salzpeiler) gelöscht, dagegen größere Mengen (Kohlen, Koks, Bricketts usw.) geladen worden.

Stettin. Am 25. Januar hielt die Section der Hafenarbeiter ihre Mitgliederversammlung ab. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde des Ablebens der fünf Kollegen Nummer, Ahmann, Witt, Hohnagel und Janetzki in ehrender Weise gedacht. Sodann hielt Genosse Decker einen Vortrag über das neue Kranfestlassengesetz. Mit vollem Interesse wurde der Vortrag von den Anwesenden verfolgt, und dem Redner wurde reicher Beifall für seine trefflichen Ausführungen gezollt. Der Bericht von der Konferenz wurde auf Antrag von der Tagesordnung abgelesen. Alsdann wurde vom Vorsitzenden ein Rundschreiben aus Hamburg verlesen. Wegen vorgerückter Zeit wurde die Versammlung geschlossen.



Berlin. Monatsversammlung der Abteilung Lichteberg am 28. Januar 1914. Das Protokoll der letzten Versammlung wurde vom Schriftführer verlesen und ohne Aenderung angenommen. Der Vortrag mußte wegen plötzlicher Erkrankung des Referenten ausfallen und soll in der Februar-Versammlung zu Gehör gebracht werden. Der Jahresbericht wurde bekanntgegeben. Es fanden 10 Versammlungen statt und in jeder derselben wurde ein interessanter und belehrender Vortrag gehalten, und zwar von einem Arzt, einem Schriftsteller und einigen Berufskollegen. In den Versammlungen wurden je 200 Handzettel verteilt, doch könnte der Verteilungsbesuch bedeutend besser sein. Weiter wurden 10 Partien veranstaltet und eine Druckerei beauftragt. Im März fand ein Lichtbilder-Vortrag mit Verlosung von Wanderatenstücken, im Oktober ein Frühlingsabend und im Dezember eine Weihnachtsfeier statt. Weiter wurden 11 Sitzungen der Funktionäre und 16 Sektionsteilnehmungen abgehalten. Fünf Kollegen meldeten sich zur Teilnahme an den Unterrichtsstunden. Abgegeben wurden 187 Briefe und 445 Druckstücke, während 46 Briefe, 5 Postkarten und ein Telegramm eingingen. Ein Abteilungsleiter schied wegen Lebensgangs zu einem andern Beruf und der Nachfolger wegen Uebertritts zu den erwachsenen Kollegen aus. Soweit irgend angänglich, wurde den Wünschen und Bedürfnissen der jugendlichen Kollegen Rechnung getragen. Eine ganze Anzahl benutzte die Wanderpartais, um die Mittel für größere Partais aufzubringen, doch könnte diese Einrichtung noch fleißiger benutzt werden. Leider gehören viele Kollegen noch allen möglichen Theatern und sonstigen Klubs an, worunter die Beteiligung an unseren Veranstaltungen leidet. Ein diesbezüglicher Brief wurde vom Berichterstatter verlesen und erregte allgemeine Heiterkeit. An den Geschäftsbericht schloß sich eine lebhafte Diskussion. Sämtliche Redner stimmten darin überein, daß eine rege Agitation entfaltet werden muß. Die Neuwahl der Abteilungsleitung ergab folgendes Resultat: Kollege Paul Müller 1., Kollege Richard Hahn 2. Abteilungsleiter. Kollege Walter Jersack Schriftführer und die Kollegen Bestegly, Domeyer, Fridrich, Ködeler und Schmerdt Bezirksführer. Weiter wurde noch auf den Unterhaltungsabend am 8. Februar hingewiesen. Am 15. Februar findet im Gewerkschaftshaus ein Lichtbilder-Vortrag statt, und die Mitgliederversammlung der Jugendsektion wird am Sonnabend, den 21. Februar, im Arbeitsnachweis, Alte Leipziger Straße, abgehalten. Dortselbst können Anträge für den Verbandstag beraten und die Delegierten aufgestellt werden. Deshalb ist die Beteiligung aller jugendlichen Kollegen unbedingt erforderlich. An den Osterfeiertagen findet je eine zwei bzw. dreitägige Wanderung nach Kloster Gborin—Oberberg Freienwalde—Strausberg sowie durch den Park und zum Broden statt. Die Kosten für erstere Wanderung betragen einschließlich Fahrgebl, Ueberrachten und Verpflegung für zwei Tage 6 Mark, für drei Tage 8 Mark, bei der Parkwanderung 16 Mark. Die Anmeldung zur Teilnahme muß bis spätestens zum 28. März unter Einzahlung von 3 Mark bzw. 8 Mark erfolgt sein. Nach einer Aussprache hierüber erfolgte dann Schluß der Versammlung. Die nächste Monatsversammlung findet am Mittwoch, den 26. Februar (Ushermitwoch), statt.



Berlin. Am 17. Januar fand die Branchenversammlung der Theater- und Kinoangestellten statt. Zunächst hörte die Versammlung einen Vortrag über die Gewerkschaftsbewegung. Obwohl die Regierung samt ihren Stützen zu einer Revolution geradezu herausfordert, sind wir überzeugt, daß wir durch unsere jetzige Gewerkschaftsbewegung unsere Feinde Stück für Stück abringen. Kollege Schäfer sprach dem Referenten für den interessanten Vortrag seinen Dank aus. Unter Branchenangelegenheiten wurde vom Berliner Theater berichtet, daß der vorstellige gewordenen



Kommission von Seiten des Inspektors folgende Zugeständnisse gemacht seien. 1. Lohnverbesserung; 2. einen ganzen freien Tag; ebenso Abschaffung einzelner Mißstände. Daraus ermahnte Kollege Schäfer die Vertrauensleute, recht regen für die Organisation zu arbeiten. Kollege Hannemann hatte in der vorletzten Versammlung den Wunsch geäußert, die Handzettel rechtzeitig abzugeben, trotzdem sind dieselben erst wieder einen Tag vorher in seinen Besitz gelangt, so daß es ihm nicht möglich war, für den Versammlungs-Vorlauf genügend zu agitieren. In dem Verhalten der Kollegen vom Schillertheater erhielt Kollege Kinnow eine gewisse Boykottierung unserer Versammlungen. Ein Kollege vom Kino ist der Meinung, daß in den Kinos von Seiten der Verbandsleitung nicht genügend agitiert wird. Daraus antwortete Kollege Schäfer, daß in jüngerer Zeit an 50 Kinos Einladungen verschickt worden sind, doch seien aber nur 8-10 Mann erschienen. Daraus sei zu ersehen, daß wir dort noch einen schweren Kampf haben. Der verhältnismäßig schwache Besuch unserer Versammlung gab Kollege Feldmeyer Veranlassung, über die Ineffektivität vieler Kollegen zu klagen, denen es gewiß nicht schaden könnte, einen so vorzüglichen Vortrag zu hören und die sich durch den Besuch der Versammlungen erst ein klares Bild von den leider noch bestehenden Mißständen am Theater machen könnten. Zu Kontrollleuten meldeten sich freiwillig die Kollegen Köstler und Leidig. Daraus wurde die Versammlung geschlossen.

**Breslau.** In der am Montag, den 19. Januar, abgehaltenen Generalversammlung der Kinnogestellten erließ die Vorstandschaft den Jahresbericht. Aus diesem war zu entnehmen, daß die Sektionsleitung bestrebt war, auch in diesem Jahre die Interessen der Kollegen wahrzunehmen. Kollege Scholz gab den Bericht der Sektionsleitung; auch hier ist eine reichliche Arbeit geleistet worden; es gelang, für einen erheblichen Teil der Mitglieder Stellung zu besorgen, und zwar von Zeit zu Zeit Mangel an Kollegen vorhanden, um die Stellen besetzen zu können. Einer Maßnahme, jede freiverwendende Stelle sofort dem Bureau zu melden, verbrachten die Anwesenden nachzukommen. Als Sektionsleiter wurde an Stelle des Kollegen Sent, welcher eine Wiederwahl ablehnte, Kollege Heinrich Nach gewählt. Sent wurde als Vertreter bestimmt. Als Kassierer wurde Willi Leichsenring, als Schriftführer Behrta gewählt. Dann wurden die Kollegen und Kollegen aufgefordert, ihre volle Pflicht der Organisation gegenüber zu tun. Hieraus erfolgte Schluß der gutbesuchten Versammlung.

**Breslau.** In der Mitgliederversammlung am 22. Januar referierte ein Kollege über: Warum muß der Kinnogestellte 363 Tage im Jahre arbeiten. In der Hand geschichtlichen und wissenschaftlichen Materials bewies der Redner, daß auch der Kampf der Theater- und Kinnogestellten um den freien Tag eine Kulturnotwendigkeit sei, daß bei den Kinnogestellten die eventuelle Billiger- und bessere Arbeit als Ausbilde am freien Tag einen Verlust ihrer Stellung bedeuten kann, wird zugegeben. Dafür gibt es nur ein Mittel: eine starke und umfassende Organisation unter den Kinnogestellten. Im vergangenen Jahre wurden drei Tarifverträge abgeschlossen. Im Residenztheater wurde für die dort beschäftigten Bühnenarbeiter, Elektriker, Schneider, Garderobiers und Maschinisten im Mai ein besonders für die Lohnverhältnisse günstiger Tarif auf 3 Jahre abgeschlossen. Verkürzung der Arbeitszeit und Lohnverbesserung brachte auch der im vorigen November mit Jähriger Dauer abgeschlossene Tarifvertrag den Bühnenarbeitern, Elektrikern und Maschinisten im Zentraltheater. Im neuen Alberttheater arbeiten unsere Kollegen, obwohl dort kein Tarif besteht, unter Bedingungen, welche sich ziemlich mit unsern Forderungen decken. Direktor Reuec hatte sich, bevor er den Betrieb eröffnete, bei unserer Verbandsleitung nach unsern Forderungen erkundigt. Es wird uns ein leichtes sein, nach Mäßigung der Organisationsverhältnisse auch dort einen Tarif abzuschließen. Im Kino sind leider nicht dieselben Erfolge zu verzeichnen. Es ist bedauerlich, daß in einer Bezirksversammlung, welche zu Initiationszwecken in Rößlau, einem ausgeprochenen Arbeiterviertel, einberufen war, kein Kinnogestellter erschien. Im Kino Seidenau besteht ein Vertrag mit der gelben Vereinigung, obwohl dort Kollegen von uns beschäftigt sind. Die Schuld an diesen Zuständen tragen in vielen Fällen die Kollegen selbst; anstatt solche und ähnliche Verhältnisse sofort ihrer Verbandsleitung zu melden, werden diese beim Hofe hier den gelben Freunden erzählt, welche dann ihr Schicksal ins Irdische bringen können, ohne unsere Verbandsleitung etwas erzählt. In den Kinnos sind leider auch schlechte Organisationsverhältnisse. Die organisierten Arbeiter, welche diese Kinnos besuchen, machen wir daraus aus, daß sich jeder organisierte Kollege durch Kontrollkarte ausweisen kann. Im Hansa-Theater in der Götlicher Straße erhält ein Kassierer pro Woche 15 Mk. Lohn, der Portier sogar bloß 12 Mk. Diese Löhne betragen ja bald nicht mehr, als wie die Organisation Arbeitslosenunterstützung gibt. In der Versammlung wurden auch am Klagen gegen unsen „Courtier“ laut, daß in demselben unsere Verträge in Bezug auf Sachartikel so kümmerlich behandelt würden. Kollege Schiller beehrte die Versammlung darüber, daß bei den Mitgliedern, welche die Redaktion des „Courtiers“ zu erfüllen hat, sich dieselbe nicht mit Absätzen von Sachartikeln besorgen kann; diese Beiträge müßten aus den Reihen der Kollegen selbst kommen. Die neugewählte Sektionsleitung setzt sich aus zwei Kollegen Theaterarbeitern und fünf Kinnogestellten zusammen. Die nächste Versammlung, welche sich mit dem Problem des Arbeitsnachweises zu beschäftigen haben wird, muß von den Kollegen in Anbetracht dieser wichtigen Frage sehr gut besucht werden. Einladungen dazu erfolgen wie üblich.

**Frankfurt a. M.** Am Montag, dem 12. Januar, abends 11 1/2 Uhr, fand die erste diesjährige Branchen-

versammlung der Sektion der Kinnogestellten statt. Nachdem der Geschäftsführer den Bericht vom abgelaufenen Geschäftsjahr erstattet hatte, erfolgte die Wahl der Sektionsleiter. Es wurden gewählt: als Sektionsleiter Ferd. Becker, als Stellvertreter Egid. Kneiß, als Schriftführer Hans Winkler, als Stellvertreter Jung 1, als Kassierer Jos. Brunngraber. Ueber unsere Arbeit im neuen Jahre wurde beschlossen: Es findet jeden Montag nach dem 1. und 15. jedes Monats eine Sektionsversammlung statt und zwar: die eine nach dem 1. im Restaurant Platz Holzgraben 7, und die nach dem 15. im Restaurant Dittmer, Kronprinzenstraße 48. Ferner wurde beschlossen, zwecks Regelung des Arbeitsnachweises an sämtliche Theaterbesitzer von Frankfurt a. M. und Umgegend ein Schreiben zu richten mit der Bitte, in Zukunft jede freiverwendende Stelle dem Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiterverbandes mitzuteilen, damit von dort aus gutgeschultes Personal überweisen werden kann. Die gutbesuchte Versammlung läßt einen sicheren Erfolg für das neue Geschäftsjahr durchblicken; es wurden sechs Kollegen neu aufgenommen.



**Warmen.** In einer Betriebsbesprechung der bei der Firma Kähler, Fuhrgeschäft, beschäftigten Fuhrleute und Arbeiter kamen recht erbauliche Dinge zur Sprache. Diese Firma beschäftigt circa 46 Fuhrleute und Arbeiter. Das Organisationsverhältnis ist kein besonders gutes. Keiner traut dem andern zu sagen, ob er dem Verbandsangehörigen, weil jeder befürchtet, daß es dem Arbeitgeber hinterbracht wird. Wären diese Kollegen in ihrer Mehrzahl organisiert, so wäre diese Furcht einfach unbegründet. Daß sie es aber bis zur Einführung der Prügelstrafe kommen ließen, ist doch ein recht bedenkliches Zeichen und zeugt von einer Gleichgültigkeit und Interesslosigkeit gegenüber der Wahrung ihrer Menschenrechte, wie man es sich schlimmer gar nicht denken kann. Der Mann, der die Prügelstrafe an den im Betrieb beschäftigten Fuhrleuten vollzieht, ist der Geschäftsführer Herr Becker. Wie es im Betriebe ausgeht, dafür nur einige Beispiele. Am Montag vor drei Wochen stellte der Geschäftsführer einen Fuhrmann zur Rede, warum er am Sonntag sein Pferd nicht gepußt habe, woraus derselbe erwiderte, was auch von anderen Fuhrleuten bestätigt wurde, daß er sein Pferd und auch das Geschirr in Ordnung gebracht habe. Daraus der Herr Geschäftsführer: Was, du dumme Junge hast es nicht gepußt? und schlägt ihm dabei ins Gesicht und verweist ihn auch noch ins Justizhaus. Der Stallknecht muß es sich gefallen lassen, daß er mit dem Kaiserlad geschlagen wird. Daß unter solchen Verhältnissen sich die Firma auch an die Vereinbarungen nicht gebunden fühlt, ist selbstverständlich. Wie oft müssen die Fuhrleute des Wollzugs ohne nennenswerte Pause durchfahren, aber eine Vergütung, die zu zahlen die Firma verpflichtet ist, wird einfach rüdeweg abgelehnt. Sollten die Fuhrleute dieser Firma nicht bald zu der Einsicht kommen, daß es so nicht weiter gehen kann? Ist es ihnen unbekannt, daß dieses Frühjahr die Vereinbarungen ablaufen und andere Verhältnisse geschaffen werden sollen? Wollen sie abbleiben stehen? Betrachtet man das Verhalten dieser Kollegen, so könnte man meinen, sie fühlten sich unter dem Regiment der Knute wohl. Nun, hoffentlich kommen sie noch rechtzeitig zu der Einsicht und bestehen so viel Ehrgefühl, daß sie sich ja schon aus Selbstachtung Remedur schaffen zu müssen.

**Fuhrburche oder Reisender?** Zu recht sonderbaren Entscheidungen kommen unsere Richter in der Arbeiterversicherung nach der so merkwürdigen Gesetzgebung. Dafür wieder ein dralischer Fall. Ein Fuhrburche J. B. zu Frankfurt a. M. wurde von einer Betriebsgesellschaft eingestellt und ihm erklärt, daß er auch die Kundschaft sie und da aufsuchen müßte, um neue Bestellungen entgegenzunehmen. Als Fuhrburche wurde er auch zur Lageri-Vereinsgenossenschaft von der Firma ordnungsgemäß gemeldet und wohl jeder Kollege wird nun annehmen, daß der Fuhrburche nun im Falle einer Verletzung auch von der Vereinsgenossenschaft entschädigt würde. Doch dies ist in der Theorie. In der Praxis kam es aber ganz anders. So lange nichts passierte, konnte der Fuhrburche auch in dem Kaiser der Vereinsgenossenschaft geführt und für ihn die Unfallbeiträge gezahlt werden. Das ist ja immer so. Eines schönen Tages erhielt er aber wieder den Auftrag von seinem Arbeitgeber statt auf den Bod zu reiten, die Kundschaft aufzusuchen und neue Bestellungen zu machen, die er dann womöglich selbst auszuführen hatte. Auf dem Bahnhof A. wurde der Reisende nun vom Trittbrett des Eisenbahnwagens geschleudert und schwer verletzt. Zweck wollte der Verletzte natürlich den Eisenbahnstus für seinen Schaden haftbar machen, kam aber da schlecht an, weil ihm durch verschiedene Bahnbeamte bewiesen wurde, daß der Zug gehalten und der Unfall nur durch reinen Zufall und nicht durch ein Verschulden der Bahnverwaltung entstanden sei. Mit diesem „Troste“ konnte sich natürlich der Verletzte nicht zufrieden geben, der inwahrheit geworden ist. Er machte daher seine Ansprüche gegen die Lageri-Vereinsgenossenschaft geltend, weil er doch gegen Unfall versichert und bei Ausübung eines Auftrages seines Arbeitgebers berufstätig sei. Auch da bekam er einen ablehnenden Bescheid, weil ja der Verletzte ein Reisender sei, daß er am fraglichen Tage gar nicht als Fuhrburche, sondern als Reisender für die

Firma tätig gewesen wäre. Der Verletzte kam aus dem Verwundern gar nicht mehr heraus. Er ließ daher Berufung gegen diesen sonderbaren Bescheid erheben und machte geltend, daß seine Tätigkeit nur im Ganzen genommen werden müsse, da er Pferd und Wagen zu bedienen, die Kundschaft aufzusuchen und dann wieder selbst zu bedienen hatte. In der Vorentscheidung wurde er vom Ober-Versicherungsamt glatt abgewiesen und in der endgültigen Entscheidung wurde ihm amtlich attestiert, daß er Reisender sei und nicht Fuhrburche. Denn er habe am Unfalltage nicht als Fuhrburche, sondern als Reisender gewirkt. Im Urteil heißt es wörtlich: „Wie die Arbeitgeberin bestätigt, hat sich die Tätigkeit des Klägers am Tage des Unfalls lediglich auf das Gebiet eines Reisenden erstreckt.“ Punktum. Natürlich kann das ein einfacher Fuhrburche nicht begreifen und hofft sehr, daß das hohe Reichsversicherungsamt Geseh und Recht nicht dem Wortlaute, sondern auch dem Sinne nach auslegt. Zu solchen Dingen kommt man aber, wenn man Geseh am grünen Tische macht, die in der Praxis nicht bestehen können, auch von jedem Laien nicht verstanden werden können. Der Schaden haben natürlich nur die Verletzte, für die aber wieder unsere ganze „herrliche“ Unfallgesetzgebung eigens geschaffen worden ist. Und dabei handelt es sich nicht etwa um einen sogenannten Grenzfall, in welchem nicht sicher festzustellen war, ob der Fuhrburche oder Reisende in eigener Angelegenheit oder für die Firma tätig war. Amlich ist festgestellt, daß er einen Auftrag der Firma ausführte und auf dem Geschäftsgange so schwer verletzt wurde und dennoch muß er ohne Rente hungern, weil der Buchstabe des Gesehes es so will. Ein Hoch auf die „herrliche“ Gesetzgebung.

**Futterdiebstahl als Mundraub.** Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 10. Oktober 1913. Um besonders milde Fälle des Diebstahls nicht mit Gefängnisstrafe zu treffen, hat das Strafgesetz den Begriff des sogenannten Mundraubes eingeführt, d. i. die Entwendung von Nahrungs- und Genussmitteln von unbedeutendem Werte und geringer Menge zum alltäglichen Gebrauche. Unter Berücksichtigung der in der Regel in diesen Fällen vorhandenen Notlage und des geringen Wertes der Objekte wird für diese Fälle des Diebstahls in § 370 Z. 5 des StGB. nur Geldstrafe oder Haft angedroht. Der Zweck dieser Gesehsbestimmung verlangt eine möglichst weite Anwendung, und die Strafgesetzbuch von 1912 hat ja auch mit Rücksicht auf den Willen des Gesehes die Anwendung dieses Paragraphen auf Gegenstände des hauswirtschaftlichen Gebrauchs ausgedehnt. Eine inextensive Bestimmung dieser Gesehsbestimmung bietet ein jüngst vom Hanseatischen Oberlandesgericht entschiedener Fall. Es handelte sich um einen Dozenten, der, der zwei Fuhrleuten, mit denen er gemeinsam einen Pferdewall gemietet hatte, geringe Mengen Futter weggenommen hatte, um seine Pferde damit zu füttern. Das Landgericht Hamburg hatte die Anwendung des § 370 Z. 5 (Mundraub) abgelehnt, das Hanseatische Oberlandesgericht hatte jedoch dieses Urteil aufgehoben und die Sache an das Landgericht zurückverwiesen, wobei es ausführte, daß nach dem Geist des Gesehes die wohnsitzliche Bestimmung des § 370 Ziff. 5 auch auf den vorliegenden Fall auszudehnen sei. Die gegenteilige Ansicht trägt etwas in das Geseh hinein, was das Geseh nicht enthält. Die Novelle von 1912 hat den Kreis der Gegenstände des milder zu bestrafenden Diebstahls noch erweitert wollen. Es kommen als solche eht nicht nur Nahrungs- und Genussmittel, sondern auch andere Gegenstände hauswirtschaftlichen Verbrauchs in Betracht. Es ist daher lediglich zu prüfen, ob die von dem Angeklagten gestohlenen Sachen Gegenstand hauswirtschaftlichen Verbrauchs sind. Diese Frage ist zu bejahen. Es kann nicht zweifelhaft sein, daß auch das zur Ernährung der Hausiere geeignete Futter ein Gegenstand des hauswirtschaftlichen Verbrauchs ist. Ist dieses aber der Fall, so ist es nach dem Geseh ohne Bedeutung, ob das Tier, welches damit gefüttert wird, im gegebenen Falle für die Hauswirtschaft oder für den Gewerbebetrieb gehalten wird, ob es sich im Hause des Diebes oder in einem räumlich davon getrennten Stalle befindet. Eine Unterscheidung zwischen der Art des Verbrauchs in dem einen und dem anderen Falle macht das Geseh nicht und es erscheint nicht zulässig, diese Unterscheidung hinzuzutragen, wie es das Landgericht tut. Inveit der Novelle von 1912 war, die leichtere Bestrafung der Entwendung geringwertiger Verbrauchsgegenstände erheblich zu erweitern. Es kann deshalb nicht der Ansicht des Gesehsgebers entsprechen, diesem Inveit und dem Wortlaut des Gesehes entgegenwieder Einschränkungen in daselbe hineinzubringen. Es ist auch nicht erfindlich, weshalb derjenige strafbarer erscheint, der mit dem entwendeten Futter ein Pferd füttert, das in einem wenige Häuser entfernten Stall steht, als derjenige, dessen Pferd in einem mit der eigenen Wohnung im gleichen Hause befindlichen Stall untergebracht ist, oder weshalb derjenige härter bestraft werden soll, der sein Pferd in seinem Gewerbe verwendet als derjenige, der es nur zu Privatfahrten für sich und seine Familie benutz.

**Ferlohn.** Der hiesige Fuhrmannsverein, welcher so recht nicht mehr lesen und sterben kann, hat eine treue Mitkämpferin in der Frau Ernst Krebs erhalten, und das kam so. In der letzten Mitgliederversammlung des Fuhrmannsvereins waren 7 bis 8 Mitglieder zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Zeit gekommen sei, sich dem Deutschen Transportarbeiterverbande anzuschließen und stellten einen dementsprechenden Antrag. Aber schnell sprang die Gemahlin des Ernst Krebs auf und vertrieb sich mit gewaltiger Geste dagegen und sagte: „Mir nicht in den Verband, da haben wir Schaden genug davon gehabt.“ Der Schaden besteht allerdings darin, daß sie jetzt wieder 1 Mt. Lohnzulage durch das Zusammenfallen unserer Mitglieder bekommen hat, allerdings ohne daß die Frau Krebs die





Aufnahmen wurden 20 gemacht. Beitragssammlungen wurden 3305 verkauft. Unterstützung wurde gezahlt an Kranke und Arbeitslose 389,97 M. Die Kassenunterstützung betrug 40 M. Der Kassenbestand beträgt 75,85 M. Der Kassierer wurde entlassen. Bei der Firma Bergmüller wurde eine Lohnerhöhung erzielt. Die Wahlen ergaben folgendes Resultat: 1. Bev. H. Kröll, 2. Bev. W. Mariboh; Kassierer Nagler; Schriftführer Steinbrecher; Revisoren J. Mariboh und M. Benschel; Beisitzer Döll und Förster. Nach Erledigung einiger Interna erfolgte Schluß der Versammlung.

**Offen a. d. N.** Generalversammlung am 18. Januar. Vor Eintritt in die Tagesordnung ehrte die Versammlung das Andenken der im letzten Quartal verstorbenen Mitglieder. Den Geschäftsbericht gab Kollege C. Er führte aus: Das abgelaufene Geschäftsjahr kann für unsere Zahlstelle als durchaus günstig bezeichnet werden. Durch eine rege, sich auf alle Branchen erstreckende Agitation konnte die Mitgliederzahl um 36 gesteigert werden, doch muß im Verhältnis zu 414 Neuaufnahmen diese Zunahme als viel zu gering bezeichnet werden. Die Fluktuation ist hier so groß wie in keiner andern Organisation, sehen doch, bei 720 Mitgliedern, 532 Zugänge 496 Abgänge gegenüber. Diese hohen Zahlen beweisen zugleich die traurigen Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe. Nach einer genauen Statistik arbeiten durchweg 40 Prozent der Berufscollegen unter Noth- und Sogzwang im Hause des Arbeitgebers, bei einer Arbeitszeit von 16-17 Stunden. Wie die Arbeitszeit, so auch die Bezahlung. Löhne von 23-24 M. oder 8-10 M. bei freier Verfassung sind die Regel. Der Streik bei der Firma Gebr. von Cuxen scheiterte an der Disziplinlosigkeit und Barmherzigkeit der Kollegen. Von Interesse war hierbei das Verhalten der kleinen Unternehmer, die bei jeder Gelegenheit über die Konkurrenz der mächtigen Firma klagten. Kaum war der Streik ausgebrochen, so stellten sie sich alle der großen Firma zur Verfügung und arbeiteten so gegen ihre eigenen Interessen. Die Arbeitslosigkeit war im ganzen Jahre, besonders im letzten Quartal, sehr stark; es wurden an Unterfertigungen insgesamt 4575,28 M. ausgezahlt. Eine bedeutende Steigerung weist der Marktmarkt auf. Im letzten Quartal wurden 8018 Beiträge entrichtet, so daß die Organisation innerhalb des Hauses an die zweite Stelle gerückt ist. Es fanden statt: Versammlungen 17, Besprechungen und Sitzungen 69, mit dem Gauvorstand 1. Eingänge: Briefe und Karten 45, Druckfachen 16, Pakete 140. Ausgänge: Briefe und Karten 544, Druckfachen 240, Pakete 37, Geldsendungen 2. Die Einnahmen betragen 4952,65 M., die Ausgänge 4746,62 M.; der Kassenbestand beträgt 206,03 M. Dem Kassierer wurde Entlassung erteilt. Nach dem Kartellbericht erfolgte die Neuwahl der Ortsverwaltung. Nach lebhafter Diskussion wurde ein Antrag angenommen, nach welchem Mitglieder der Ortsverwaltung 2 Jahre dem Verbands angehören müssen. Zum ersten Bevollmächtigten wurde Kollege Einzel gewählt. Die Generalversammlung wählte dann in geheimer Wahl die gesamte Ortsverwaltung wieder, mit der Änderung, daß Kollege Hammer zweiter Bevollmächtigter wurde. Neugewählt als 1. Kassierer wurde Kollege Kollner. Nach Aufforderung zu kräftiger Mitarbeit erfolgte Schluß der Versammlung.

**Frankfurt a. M.** Am 19. Januar 1914 fand die ordentliche Generalversammlung vom 4. Quartal 1913 statt. Vor Eintritt in die Tagesordnung ehrte die Versammlung das Andenken der verstorbenen Mitglieder. Der gedruckt vorliegende Geschäftsbericht vom Jahre 1913 wurde durch den Bevollmächtigten mündlich ergänzt. Gleich zu Anfang des Jahres zeigten sich die Spuren der anziehenden Krise. Trotzdem ist die Mitgliederzahl nicht nur nicht zurückgegangen, sondern konnte noch um 181, und zwar von 1520 auf 1701 gesteigert werden. In der Agitationsarbeit wurde auch diesmal wieder das Schwergewicht auf die Kleinarbeit gelegt. Im ganzen wurden abgehalten 267 Versammlungen und Besprechungen. Lohnbewegungen fanden 13 statt, und zwar 10 Angriffsbewegungen ohne Arbeitseinstellung, 2 Abwehrbewegungen mit Arbeitseinstellung und eine Abwehrbewegung ohne Streik. Von den Angriffsbewegungen ohne Streik entfallen 5 auf die Handelsarbeiter mit 190 männlichen und 6 weiblichen Beschäftigten, 1 Kohlenhandlung mit 11 Beschäftigten, 1 Zeitungsentwickler mit 62 weiblichen Beschäftigten, 1 Fuhrbetrieb mit 20 Beschäftigten und eine Automobilfirma mit 6 Beschäftigten. Von den Abwehrbewegungen entfallen 1 auf ein Glasreinigungsanstalt mit 10 Beschäftigten und die Drochsenautomobilfirma Freib mit 13 Beschäftigten. Die Abwehrbewegung ohne Streik betraf die Bewegung der Automobilbrotschneiderei mit 36 Betrieben und 100 Beschäftigten. Das Resultat der Bewegungen war für 281 Beteiligte eine sofortige Lohnerhöhung von 249,64 M. pro Woche, für 289 Beteiligte die Bezahlung der Ueberstunden, für 44 die Bezahlung von Nacharbeit, für 130 die Bezahlung von Mittagsgeld, für 26 die Erhöhung von Speise usw., für 174 die Gewährung von Ferien und Regelung des § 616 BGB., für 130 sonstige Erfolge, für 256 Abschluß eines Tarifs. Ferner wurden abgewehrt für 13 Mitglieder eine Reduzierung des Lohnes und für 100 Kollegen die Einführung einer Kautions. Das Ergebnis ist begrifflicherweise nicht besonders glänzend. Aber auch hier muß die schlechte Geschäftslage in Betracht gezogen werden, die auch den Lohnbewegungen den Stempel aufdrückt. Der Marktmarkt ist gegenüber dem Vorjahre um 8641, von 64450 auf 73091 gestiegen. Der Kassenbericht zeigt eine Einnahme von 47645,31 M., eine Ausgabe von 44645,06 M., so daß am 31. Dezember 1913 ein Bestand von 3000,25 M. verbleibt. Für Unterfertigungen wurden veranlagt: An Arbeitslose 3100,20 M., an Kranke 6090,85 M., an Streikende 546 M., Kassenunterstützung 460 M., Beerdigungsbeträge 540 M. und an Rechts-

schutz 39 M., insgesamt für soziale Zwecke 10 230,05 M. In die Hauptkasse wurden abgeführt 27 486,70 M. Außerdem wurden 1571,50 M. als Extrabehrag für die Bewegung der Innenschiefer der Ober usw. abgeführt. Der Vorsitzende sprach den Wunsch aus, daß es im nächsten Jahre gelingen möchte, die Zahl von 2000 Mitgliedern zu erreichen. Ferner wurde mitgeteilt, daß sich die Ortsverwaltung Höchst auflöst und der Verwaltungsstelle Frankfurt a. M. angeschlossen habe. Die Ortsverwaltung wurde wieder wie früher auf 9 Mitglieder herabgesetzt.

**Guben.** Mitgliederversammlung vom 12. Januar. Den Kartellbericht gab der Kollege K. Die Abrechnung wurde von den Revisoren eingehend geprüft und für richtig befunden. Dem Kassierer wurde Entlassung erteilt. Bei der Wahl wurden die alten Kollegen als Vorsitzender, Kassierer und Schriftführer wiedergewählt. Zum Schluß gab es eine lebhafte Debatte über die im November angelegte aber nicht abgehaltene öffentliche Versammlung. Die Redner berührten scharf, daß der Referent, der Gewerkschaftssekretär, uns im Stich gelassen hatte, so daß die Versammlung nicht abgehalten werden konnte. Darauf Schluß.

**Hildesheim.** Am Sonntag, den 18. Januar, tagte unsere diesjährige Generalversammlung. Der Vorsitzende erstattete den Geschäftsbericht vom 4. Quartal. Eingänge: an Briefen und Karten 33, Druckfachen 11, Pakete 26; Ausgänge: an Briefen und Karten 24, Drucksachen 1, Geldsendungen 1. Versammlungen wurden 3 abgehalten, Besprechungen und Sitzungen 5. Hieraus erkrankte der Kassierer den Kassenbericht von demselben Quartal. Einnahme: Bestand vom vorigen Quartal 795,22 M., 25 Beitrittsgebühren a 1 M., 1 a 50 Pf., 2786 Wocheneinträge a 50 Pf., 69 a 25 Pf., 2855 frischer Zuschuß a 5 Pf., 29 Beitr.räge zum örtlichen Fonds a 25 Pf., 36 Kaufbonsmarten a 25 Pf., Zinsen 20,70 M.; Summa: 2410,77 M. Ausgabe: Kassenunterstützung 15 M., Reiseunterstützung 25,50 M., Gehalt, Entschädigung und Procente 215,40 M., Materialien 3,10 M., für Versammlungen, Referate und Druckfachen 14,40 M., Bibliotheksbücher 10 M., Kartell- und Sekretariatsbeiträge 66,23 M., Porto und Telegramme 6,15 M., Postgebühren 40,55 M., ein doppelter Wochenbeitrag an die Hauptkasse 216,50 M., an die Hauptkasse abgeführt 1101,69 M., Kassenbestand am Schluß des Quartals 6 625 M.; die Hauptkasse erhielt in bar direkt 532,84 M., in Belegen für Arbeitslose 137 M., für Kranke 431,85 M., Summa: 1101,69 M. Mitgliederbewegung: Bestand am vorigen Quartal 204 männl. und 6 weibl., am Schluß des 4. Quartals 213 männliche und 7 weibliche Mitgliederzuname und Markenverkauf im Jahre 1913 haben eine kleine Steigerung erfahren, welche aber gegen das Jahr 1912 zurückbleiben. Zu Anfang des Jahres 1913 waren 197 männliche und 6 weibliche Mitglieder, am Schluß 213 männliche und 7 weibliche. Der Markenumsatz betrug im Jahre 1913: 10 843 Stück, ein Mehr gegen das Vorjahr von 1842. An Arbeitslose wurden gezahlt 589,20 M., an Krankenunterstützung 1587,30 M. Der Kassenbestand betrug Anfang des Jahres 1913: 681,39 M., am Schluß des Jahres 912,75 M., wovon ein doppelter Wochenbeitrag von 216,50 M., an die Hauptkasse abgeführt wurde, so daß also ein Kassenbestand von 696,25 M. zu verzeichnen ist. Hieraus erfolgte die Wahl des jetzigen Vorstandes, welche die einstimmige Wiederwahl des Bevollmächtigten Bachmann, des Kassierers Lehnhoff und des Schriftführers Freter ergab. Als Beisitzer wurden die Kollegen Heuter, Freter, Stabenbiel, Gutwert, Reibels und Nordhoff gewählt, als Kartelldelegierte Bachmann, Lehnhoff, Gutwert, König und Marxene als Erfahmann; als Revisoren Hen, Reiche und Heinemann. Kollege Hen forderte die Anwesenheit auf, sich mehr der Konsumvereinsbewegung anzuschließen und die Arbeiterpresse, den „Volkswillen“, zu abonnieren und die bürgerliche Presse aus den Arbeitervereinigungen zu verbannen. Hieraus forderte Kollege Bachmann die Anwesenheit auf, in diesem Jahre tüchtig mitzuarbeiten, damit wir die vielen Indifferenzen für den Transportarbeiterverband gewinnen und am Schluß des Jahres ein besseres Resultat wie im verfloffenen Jahre zu verzeichnen haben.

**Siechberg.** Am 11. Januar hielten wir unsere Generalversammlung ab. Wir hatten am Schluß des Quartals einen Kassenbestand von 863,07 M. und 197 Mitglieder. Die Hauptkasse erhielt 862,10 M. Es wurde gezahlt für Rechtschutz 285,50 M., an Erwerbslose 391,95 M., an Kranke 363 M., an Gemahregelte 347,30 M., an Nothunterstützung von der Hauptkasse 40 M. und von der Ortskasse 40 M. Lieben wir diese Kosten zusammen, so finden wir, daß an die Kollegen 1467,75 M. gezahlt wurden. Bei der Wahl des Vorstandes wurde Kollege Peuteri wiedergewählt, als Kassierer Kollege Hornig, beide wohnhaft in Cunnerrsdorf 177b, als Schriftführer Kollege Schön, als Revisoren wurden gewählt die Kollegen Reichelt, Meier und die Kollegin Veria Erbs. Es wurden abgehalten 13 Mitglieder- und 4 öffentliche Versammlungen und 9 Sitzungen. Die Mitgliederzahl ist gegen das Vorjahr zurückgegangen. Daran ist die Quertreiberei mitschuldig, welche seit einiger Zeit einfließen ist. Die Schuldigen sind frühere Kollegen, welche den Verband nach allen Regeln der Kunst ausgehöhlt haben. Sie haben mehr aus dem Verband herausgezogen als eingezahlt und dann dem Verband den Rücken gelehrt. Diese Leute haben dann noch die Frechheit zu sagen, der Verband habe keinen Nutzen. Niemand weiß, was der andere Tag bringen kann, und ob er dann nicht froh ist, an seinen Verband einen Rückhalt zu finden. Solange es den Unorganisierten - sagen wir mal - „gut“ geht, hört man nie die eine Ausrede: wir brauchen den Verband nicht. Haben sie sich aber bei ihrem Herrn Arbeitgeber, die Knochen lachm gestanden, dann werden sie erdarmungslos aufs Straßenpflaster geworfen. Darum Kollegen,

zeit diesen Leuten unsere Jahresabrechnungen, das ist der beste Beweis, daß jeder bei uns geborgen ist.

**Kassel.** Die hiesige Verwaltungsstelle hielt am Sonntag, den 18. Januar ihre Generalversammlung ab. Nachdem der Gauvorsitzende Kollege Geinig den Kassen- und Geschäftsbericht vom 4. Quartal erledigt, erstattete er den Jahresbericht.

Aus diesem war zu entnehmen, daß durch rege Agitationsarbeit die Verwaltungsstelle ein gutes Stück vorwärts gebracht wurde. Die Mitgliederzahl stieg von 502 auf 670 und ist die Fluktuation der Mitglieder eine recht erhebliche gewesen. In Bewegungen waren 6 zu verzeichnen, eine davon mit Arbeitseinstellung ohne Erfolg. Es wurde in den 5 Bewegungen für 450 Kollegen ein Mehrlohn von pro Woche 675,92 M. oder pro Jahr 9 947,84 M. und noch andere Vergünstigungen herausgeholt. Ferner erfolgt laut Tarif im Feinereinigungsgerberbe am 1. April d. J. nochmals eine Zulage von 1 M. pro Woche.

Auch die geschäftliche sowie agitationsmäßige Tätigkeit war eine recht rege. In Eingängen waren 128 Briefe und Karten, 32 Druckfachen, 818 Pakete, an Ausgängen 795 Briefe und Karten, 640 Druckfachen, 9 Pakete und 59 Telefon-Gewerksprache zu verzeichnen.

Ganzbeil und Flugblätter kamen 15 550 Stück zur Ausgabe, hieron wurden circa 3000 Stück auf dem Bureau angefertigt. Ferner fanden statt: 4 General-, 14 Mitglieder- und außerordentliche und 11 öffentliche Versammlungen, außerdem 27 Verwaltungs- und Kassierer- und 126 Sitzungen und Besprechungen. Insgesamt 182 Gewerbegerichtstermine waren 19 zu vertreten und wurde fast in allen Fällen die Klage zu Recht anerkannt. In 15 Fällen wurden Schriftstücke angefertigt und in 67 Fällen mündliche Auskunft in Arbeitervereinsräumung und Rechtsfachen erteilt.

Der Jahres-Kassenbericht gestaltete sich wie folgt:

Einnahmen:	
Kassenbestand am 15. Januar 1913	1 010,27 M.
886 Aufnahmen a 1,- M.	886,-
7 weibl. a 0,50 M.	3,50
2 jugendl. a 0,50 M.	1,-
21074 Wochenbeiträge a 0,60 M.	12 644,40
1927 " a 0,25	481,75
847 " a 0,50	254,10
882 Beiträge zum Hausbau a 0,10 M.	88,20
Sonstige Einnahmen	101,08
	14 925,30 M.

Ausgaben:	
Vertikale Beerdigungsbeträge	62,- M.
Reise-Unterstützung	89,60
Rechtschutz	40,05
Streit-Unterstützung	283,63
Gemahregelten-Zuschuß-Unterstütz.	46,70
Verwaltungsausgaben, persönl., Procente	2 878,27
Verwaltungsausg. (schl. Materialien, Miete Versammlungen usw.)	628,87
Bibliothek und Zeitschriften	86,28
Kartellbeitrag und Sekretariat	870,74
Porto	115,68
Binnenschiffer	497,60
Buchhandlung Courier	115,-
Sonstige Ausgaben	261,68
An die Hauptkasse abzuführen	8 911,65
Kassenbestand für das 1. Quartal 1914	1 016,80
	14 925,30 M.

Die Hauptkasse erhielt in Quittungen:

Arbeitslosen-Unterstützung	1 089,14 M.
Kranken	8 678,23
Nothfall	180,-
Streit	268,10
Gemahregelten	189,-
Rechtschutz	102,90
Beerdigungsbeträge	240,-
Agitation	1 555,-
In bar erhalten	1 714,18
	8 911,65 M.

Zum Kassenbericht erklärt Revisor Reize, daß sie im Laufe des Jahres 7 unerwartete und 4 Quartals-Rechnungen vollzogen haben und Kasse, Bücher und Belege geprüft und alles in bester Ordnung gefunden sei, er beantrage deshalb im Namen der Revisoren, dem Kassierer die Entlassung zu erteilen, was einstimmig geschah.

In der Diskussion über die Berichte wurde anerkannt, daß man mit den Arbeiten der Verwaltung vollständig zufrieden sein könnte. Mit einer Aufforderung, auch im künftigen Jahre tatkräftig mitzuarbeiten, damit nun endlich die traurigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse in Kassel menschenwürdiger gestaltet werden, schloß der Bericht erstatter.

Den Kartellbericht erstattete Geinig und sind als wichtigstes die von unserer Organisation an das Kartell gemachten ausführlichen Mitteilungen hervorzuheben, über die seitens der Direktion der Großen Kasseler Straßenbahn unternommene mehrfache Annahmen, ihren Angehörigen die Mitgliedschaft im Deutschen Transportarbeiter-Verband zu verbieten und somit den Angehörigen das ihnen zustehende Koalitionsrecht zu rauben.

Nachstehende Resolution fand einstimmige Annahme bei den Delegierten und wurde erklärt, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln den Straßenbahnern beizustehen.

**Resolution.**

Die am 8. Januar 1914 versammelten Delegierten der dem Gewerkschaftskartell Kassel und Umgebend angeschlossenen Gewerkschaften mit einer Gesamtmitgliedszahl von 13 200 erheben lebhaftesten Protest gegen den Ulaß der Direktion der Kasseler Straßenbahn, der darauf hinweist, daß die Mitgliedschaft im Transportarbeiter-Verband mit der Anstellung im Betrieb der Straßenbahn nicht vereinbar sei.

Die Vertreter der Gewerkschaften halten diese Verfügung für eine ganz unerhörte Annäherung der Direktion und für ein brutales Verbrechen auf das Koalitionsrecht der

