



### Der Anschluss an die Organisation ist eine sittliche Pflicht!

Noch nie ist die Arbeitslosigkeit so groß gewesen als gegenwärtig und viele Hunderttausende braven und fleißiger Arbeiterhande verbarren im gezwungenen Feiern, bedauern die Arbeitslosigkeit und sehen den Augenblick herbei, der auch ihnen Gelegenheit geben soll, ihre Arbeitskraft zu verwerten und für diese die notwendigen Mittel zum Bestreiten des dürftigsten Lebensunterhalts einzutauschen. Wie viele unserer Mitglieder erkennen in diesen drückenden Zeiten den Wert der gewerkschaftlichen Organisation, die ihnen durch ihre Unterstützungseinrichtungen auf längere oder kürzere Zeit die Möglichkeit gibt, den mit der langanhaltenden Arbeitslosigkeit verbundenen Notständen in etwas zu begegnen. Neben dem tätigen Arbeiten unseres Verbandes zur Hebung der wirtschaftlichen Lage seiner Mitglieder sind es vor allem die Zeiten der Niedergänge, die den Wert der Gewerkschaft vielen Tausenden einprägen. Mancher, der die durch die Organisation ihm errungene Lohnerhöhung oder Arbeitszeitverkürzung oder sonstige Verbesserung seiner Lage als etwas Selbstverständliches hin nimmt, geht in den Zeiten rückläufiger Konjunktur in sich und erkennt an, daß es wirklich etwas Großes um eine Organisation ist, deren einzelne Glieder durch die gleichen Freuden und Leiden fest zusammengeschweißt sind, die in idealster Weise dem Grundsatz

einer für alle und alle für einen!

huldigen. In solchen Zeiten wird manchem das Gewissen geschäft, so daß er sich prüft, ob er auch stets eingebend war des hohen idealen Wertes seines Verbandes, der ihm in allen Katastrophen seines anheimlichen und unangenehmen Zwischensfällen so reichen Lebens als treuer Richter zur Seite steht. Mancher wird bei solchem Nachdenken aufgetrieben aus seinen Gleichgültigkeit und umgewandelt in einen freudigen Bekenner der Notwendigkeit und Nützlichkeit der gewerkschaftlichen Organisation. Und dabei ist das heute mögliche Wirken unseres Verbandes doch nur ein Teilchen von dem, was sein könnte, wenn nur der größere Teil unserer Berufsangehörigen ihm angeschlossen wäre. Allerdings müssen wir zu unserem lebhaften Bedauern auch das Gegenteil konstatieren: In Krisenzeiten, wenn alles unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden hat, da müssen auch die Gewerkschaften von einem langsamen Fortgang berichten, der freilich nur die reinen Mitgliederzahlen betrifft. Da müssen schon ganz besonders glückliche Verhältnisse eine Rolle spielen, wo im Zeichen rückläufiger wirtschaftspolitischer Erscheinungen und dem Tiefstand zutretender beruflicher Geschäftslage die Arbeiterorganisationen von einem bemerkenswerten Aufschwung berichten könnten. Das ist erklärlich, denn wenn alle Welt unter dem harten Druck anhaltender Krisen leidet, dann kann sich der Arbeiter, auf dem alles mit dem doppeltem Gewicht lastet, selten oder gar nicht über solche besondere Glücksstände beklagen, es sei denn, daß man scharfmacherische Provokationen, wie die Versuche auf Verlängerung der Arbeitszeit, auf Kürzung der Löhne oder die auf sonstige Verschlechterung der Arbeitsverhältnisse gerichteten Bestrebungen als solche prellen wollte, da diese ja den Wert der gewerkschaftlichen Organisationen aufs beste beweisen

und die unter den Folgen solcher Provokationen leidenden Berufsangehörigen in die Gewerkschaften hinein treiben. Jede der sich in totaler Verkennung des eigentlichen Wertes der einzelnen Bevölkerungsklassen dem Arbeiter in dessen Eigenschaft als probatierendes und konsumierendes Glied unserer Gesellschaft überordennde Klasse wälzt alle Verdrückungen, Steuerlasten usw. auf die ihr nachfolgende Schicht ab, bis eben alles auf dem Arbeiter hängen bleibt, der sich vergeblich nach einem Objekt umsieht, dem er auch nur ein Teilchen seiner Last abgeben könnte.

In Krisenzeiten treten dann zu diesen außerordentlichen Belastungen noch mangelnde Verdienste, so daß es schon verständlich wird, wenn mancher Arbeiter sein ihm aufgeprägtes „Spartalent“ noch weiter ausbildet und er alle die Unkosten zu vermeiden sucht, die ihm nach seiner Anschauung einen momentanen Nutzen nicht bringen. Was wunderbar dann, wenn derjenige, der seine Zugehörigkeit zur gewerkschaftlichen Organisation nicht innerer Ueberzeugung, sondern irgendwelchen äußeren und rasch verflüchtenden Einflüssen dankt, zuerst mit an den Gewerkschaftsbeträgen zu „sparen“ beginnt. Daß dies aber die größte Dummheit ist, die er nur machen kann, mag er vielleicht einsehen, wenn es ihm in rechter Weise dargelegt wird. Ob man ihn aber von seinem Schritt abhalten kann, das ist eine andere Frage. Es ist eben so und es wird auch immer so bleiben, daß zum Festhalten an der gewerkschaftlichen Organisation eine starke innere Ueberzeugung gehört, die auch solche anhaltende Depressionsperioden überdauert, wie wir sie gegenwärtig immer haben werden. So aber kann man mit allem Recht sagen, daß die Hemmnisse unserer Organisationen in Krisenzeiten einen gewissen Reinigungsprozess darstellen, bei dem die unbedingten Elemente ausgeschieden werden und der verbleibende Bestand der Organisationen fast vollständig die überzeugungstreuen Mitglieder darstellt, die seine noch so scharfe Belastung, sein noch so großer Notstand den Glauben an die absolute Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation nehmen kann.

Um wieviel besser aber wäre es mit uns bestellt, wenn unser Verband einen solchen „Reinigungsprozess“ nicht in regelmäßig wiederkehrenden Zeiten zu machen brauchte, sondern alle die, die ihm beitreten, auch in wirtschaftlich schweren Zeiten treue Verbandsmitglieder bleiben, wenn alle seine Glieder so überzeugt wären, daß sie selbst in den drückendsten Zeiten wie den gegenwärtigen den auf Abkehr vom Verbandsgerichteten Versuchen trocken würden. Mit seiner ganzen Kraft könnte dann unser Verband sich der großen Zahl derjenigen zuwenden, die ihm noch fernstehen. Wir sind ja leider noch so sehr weit davon entfernt, auch nur den wertvollsten Teil unserer Berufsangehörigen als Verbandsmitglieder begrüßen zu können. Viele von diesen stehen noch abseits, unzufällig und unklar über das, was sie eigentlich wollen.

Was ist es, das sie abhält, die Reihen der Organisation zu häften und dadurch mitzubehelfen, die Erfolge unserer gewerkschaftlichen Arbeit größere als bisher werden zu lassen? Was ist es auch, das sie hindert, Schulter an Schulter mit dem übrigen Teil ihrer beruflichen Mitarbeiter um die Verbesserung ihrer noch absolut ungenügenden Existenzbedingungen zu kämpfen? Nicht der Mangel an Ueberzeugung von der

tatkräftigen Hilfe des Verbandes ist es, denn diese Hilfe ist zu augenfällig. Aber ebensowenig ist es die Unwissenheit über unsere Bestrebungen, denn in nachhaltigster Weise ist die Kenntnis von diesen überall verbreitet worden, so daß es heute kaum noch einen Kollegen geben dürfte, den nicht wüßte, was unser Verband erstrebt, was die Mitgliedschaft in ihm bedeutet und welche Vorteile diese ihm bringt.

Was aber kann es sonst sein, wenn nicht mangelnde Kenntnis oder fehlende Ueberzeugung in dem hier beregten Sinne? Nun, bei der über großen Mehrzahl aller jener, die da glauben, ohne gewerkschaftliche Organisation auskommen zu können, ist es der krasseste Egoismus, der den Beitritt zum Verband hindert! Sie wissen es und sie haben es wohl schon oft selbst miterlebt, daß der Verbandes Wirken und Arbeiten auch ihnen zugute kommt, selbst dann, wenn sie nicht Mitglied sind; daß seine Erfolge auch ihre Vorteile sind; daß die durch ihn errungenen, erlängten Lohnserhöhungen zum entsprechenden Teile auch in ihre Taschen geleitet werden, daß sie genau so wie die Mitglieder des Verbandes die segensreichen Folgen der Arbeitszeitverkürzung verspüren. Sie freichen eben mit ein, was die Organisation für ihre Mitglieder in unter Umständen langen und opfervollen Kämpfen errang!

Doch was sind das für Menschen, die da mit ernten, ohne mit gesät zu haben, die da Vorteile einstreichen, ohne Opfer gebracht zu haben? Kann man denn besondere Achtung vor denen haben, die andere für sich arbeiten lassen, die nichts, aber auch gar nichts tun, um sich der unverbienten Vorteile würdig zu zeigen? Ja, wenn es auch nur das wäre! Ihr Verhalten, ihr Egoismus hindert alle diejenigen, die müht und unter Opfern ihre Existenz aufs Spiel setzen, um ihre meistens geradezu trostlose Lage in etwas zu bessern! Sie fürzen damit den Lohn, den deren Verhalten verdient und sie bilden damit ein großes, nein das größte Hindernis für deren Arbeiten. Anstatt mitzubehelfen und ihren Teil selbst zu tragen, leben sie auf anderer Kosten und schädigen diese noch obendrein.

Und gerade in so schweren Zeiten wie der gegenwärtigen fällt ihr verräterisches Verhalten doppelt schwer ins Gewicht. Die durch die Ungunst der Konjunktur geschaffene mißliche Lage kann nur wettgemacht werden durch ein einmütiges Zusammenstehen aller Kollegen und Kolleginnen. An deren geschlossenen Reihen prallen dann alle Anfeindungen ab, wos Ursprungs sie auch sein mögen. Nichts kann die Einheit und Geschlossenheit des Verbandes stören und um so fester und unteilbarer steht die Arbeiterkraft da, je weniger aus den eigenen Reihen Elemente austreten, die diese Einheit durch ihren Individualismus, durch ihren Egoismus angreifen. Wen wundert's, daß man in jenen nichts anderes als Feinde sehen kann und sie haben es sich selbst zuzuschreiben, wenn sie als Gegner der aufgeweckten Arbeiterkraft getreten und dementsprechend auch eingeschäft und behandelt werden.

Aber doch, es ist Fleisch von unserem Fleisch, es sind Menschen, die gleich uns unter den Widerwärtigkeiten einer mißlichen wirtschaftlichen Lage zu leiden haben. Und Egoismus und Gleich-

### Marx und die Gewerkschaften.

Von Adolf Braun. \*)

Nichts ist weniger richtig, nichts widerspricht mehr den Tatsachen als die Behauptungen, daß die Lehren von Marx im „Kapital“ der gewerkschaftlichen Bewegung abhold wären. Das gerade Gegenteil hiervon ist richtig. Es ließe sich ein sehr nützliches Buch schreiben über die Bedeutung und den Nutzen der Marx'schen Lehren für die Gewerkschaften. Gerade unter diesem Gesichtspunkte würde man vielen Lu.garantmarxisten das Wasser für alle Zukunft abgaden und die gewerkschaftliche Bewegung mit einem reichen Ideeninhalt bereichern. Im „Kapital“ von Marx sind noch reiche ungenutzte Schätze für die Gewerkschaftsbewegung zu finden.

Die ganze Auffassung des Arbeitsprozesses als eines Konsumtionsprozesses der Arbeitskraft, die Lehre, daß der Wert der Arbeitskraft und ihre Verwertung im Arbeitsprozess zwei verschiedene Größen sind, bilden für die gewerkschaftlichen Kämpfe, für das Erstrebende besserer Lohnbedingungen die denkbar beste Grundlage in theoretischer Hinsicht. Sicherlich hat Marx nicht irgend ein vorgelegtes Ziel jugend, sondern aus der Erkenntnis der in der kapitalistischen Wirtschaft wirkenden Kräfte schließend, seine Mehrwerttheorie aufgebaut. Aber man könnte behaupten, daß ein gewaltiger Gewerkschaftler, der nach einer wissenschaftlichen Theorie für die Kämpfe der Lohnarbeiter um einen möglichst großen Teil am Produktionsbeitrag gekämpft hätte, keine bessere, keine nützlichere Theorie hätte erfinden oder erfinden können.

Nirgendwo finden sich die Einwendungen der Unternehmer gegen die Verkürzung der Arbeitszeit besser widerlegt als in den wenigen Seiten des ersten Ban-

des des „Kapitals“, die von Seniors \*) „Leter Stunde“ handeln. Wie klar und schlagend sind die Ausführungen in dem achten Kapitel des ersten Bandes über den Arbeitstag, über seine Grenzen, über den Heißhunger nach Mehrarbeit, über die Industriezweige ohne gesetzliche Grenze der Ausbeutung, über Tag- und Nachtarbeit, das Abwölgsystem, über den Kampf um den Normalarbeitstag, über die Fabrikgesetzgebung. Jeder in den Gewerkschaften und für sie Arbeitende sollte dieses wohl am leichtesten verständliche Kapitel aus dem „Kapital“ immer wieder lesen. Der Gewerkschaftler, der es zum erstenmal liest, wird erstaunt sein, daß ihm manche Gedankengänge so vollkommen bekannt sind, er hat sie in Versammlungen gehört in seinem Handblatt gelesen, ja vielleicht selbst schon die Worte gebraucht. Das gerade zeigt, daß die Marx'schen Theorien nicht etwa im Gegensatz zur gewerkschaftlichen Politik stehen können. Zum Beleg dessen mögen nur einige Sätze aus diesem Abschnitt hier folgen:

„Ein Mensch kann während des natürlichen Tages von 24 Stunden nur ein bestimmtes Quantum Lebenskraft verausgaben. So kann ein Pferd tagaus, tagein nur acht Stunden arbeiten. Während eines Teils des Tages muß die Kraft ruhen, schlafen, während eines Teils hat der Mensch andere physische Bedürfnisse zu befriedigen, sich zu nähren, reinigen, kleiden usw. Außer dieser rein physischen Schranke löst die Verlängerung des Arbeitstages auf moralische Schranken. Der Arbeiter braucht Zeit zur Befriedigung geistiger und sozialer Bedürfnisse, deren Umfang und Zahl durch den allgemeinen Kulturzustand bestimmt sind. Die Variation des Arbeitstages bewegt sich daher innerhalb physischer und sozialer Schranken. Beide Schranken sind aber sehr elastischer Natur und erlauben den größten Spielraum.“

Ähnliche Stellen, die einen den Mitgliedern der Gewerkschaften durchaus vertrauten Gehaltungsver-

führen, könnten wir in reicher Zahl aus dem „Kapital“ anführen. Was haben die Arbeiter alles, wenn auch nicht direkt aus dem „Kapital“, so doch indirekt aus ihm gelernt über Arbeitslohn und Arbeitszeit, über Zeit- und Stücklohn, über den Warecharakter der menschlichen Arbeitskraft, über die anarchische Produktionsweise, über die Krisen, über den Zusammenhang von Lohnerarbeit und Verunsicherung, über die Verdrängung qualifizierter durch unqualifizierte Arbeiter, über die Verdrängung der Arbeit des Mannes durch die Arbeitskraft von Frauen und Kindern, über den Heißhunger des Kapitals nach Arbeitskraft und über die Steigerung der Produktivkraft der menschlichen Arbeit, über die Entwicklung und über den Charakter der Warenproduktion, über die Akkumulation, über den Gegensatz der scheinbaren und wirklichen Interessen des Kapitals bei der Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft.

Bevor sich der wissenschaftliche Sozialismus in der Arbeiterklasse Bahn gebrochen hätte, auferte sich die ausgebildete Kraft der Arbeitermassen in erster Linie in der Zerstörung der Maschinen, in der Einschüchterung der Fabriken. Wie die Rudolphen in England, so zündeten die Arbeiter Wiens im Jahre 1848 die Fabriken an und zerstörten die Maschinen. Von Marx haben die Arbeiter aller Berufe und aller Länder den unerbittlichen Gang der wirtschaftlichen Entwicklung, die Revolutionierung von Manufaktur, Handwerk und Hausindustrie durch die Fabrikindustrie kennen gelernt. Sie gewannen die Ueberzeugung, daß es ebenso falsch wie vergeblich wäre, den Kampf gegen die Maschinen zu führen, daß die Maschine dem Arbeiter ein unangenehmer oder nicht verdrängbarer Konkurrent sei, daß aber die Maschine auch die Voraussetzung der kapitalistischen Entwicklung, die Voraussetzung höherer Entfaltung des Kapitalismus, seines vollen Auslebens ist, somit die Voraussetzung der Ablösung der kapitalistischen Gesellschaft durch die sozialistische sein wird. Aber auch für die Gewerkschaften war diese Lehre von der unvermeidlichen und nicht zu hemmenden Revolutionierung der Industrie von nicht hoch genug zu veranschlagender Bedeutung. Nur dadurch glückte es, daß die Gewerkschaften nicht ungenutzte Kraft auf Aufgaben verschwanden, die nicht zu lösen sind.

\*) Im Verlag der Fränkischen Verlagsanstalt in Nürnberg hat Dr. Adolf Braun einen Band gesammelter Aufsätze über „Die Gewerkschaften“ erscheinen lassen, dem wir diesen Abschnitt entnehmen. Auf das Buch kommen wir zurück.

\*) Maximal W. Senior, Marx nennt ihn den Claren (ein deutscher Salon- und Wochenschriftsteller jener Zeit, den der junge Hauff im „Mann im Mond“ und in der „Kontrabredigt“ mit unheimlicher Grausamkeit karikierte) unter den englischen Deponomen, wurde 1836 von den Wandfabrikanten, zum „Preisfechter gegen das Fabrikgesetz und die Zehnfundamentnagelung“ gewählt. Redaktion des „Courier“



Wünsche nach und half kräftig mit, den Wagen wieder flott zu machen. Als die Pferde aber wider Erwarten sehr schnell anjagen, konnte der Bauarbeiter nicht schnell genug zur Seite springen und ging ihm der schwere Wagen über den linken Fuß. Der Wagen war also wieder flott und ein Verletzte mußte nach Hause gebracht werden. Nun war guter Rat teuer, wer eigentlich den Unfall entschädigen würde. Zuerst mußte also die Krankenkasse für den Fall 13 Wochen eintreten. Dann kam der Bauarbeiter bei dem Bauunternehmer in Höchst a. M. darum ein, doch den Unfall anzumelden. Der Unternehmer kam dem Wunsche des Verletzten auch nach und erhielt die Antwort von der Baugewerks-Vereinsgenossenschaft, daß kein entschädigungspflichtiger Unfall vorliege, weil ja das Unglück nach Feierabend auf dem Wege von der Arbeit geschehen sei. Mit dem Baubetriebe habe auch der Unfall an sich gar nichts zu tun. Was nun tun? Der Verletzte gab sich zufrieden und humpelte wieder später nach seiner Arbeit, tröstete sich mit dem Bewußtsein, für eine gute Tat oder Hilfsbereitschaft zum Krüppel geworden zu sein. Auch der Fuhrmann des Milchfuhrwerks machte sich dann Gedanken, daß er eigentlich die Schuld an dem Unfall habe, denn er habe den gefunden Familienvater gerufen. Keiner dachte aber an die richtige Lösung der Frage, bis nach vielen Monaten der Verletzte in einer anderen Sache das Arbeiterssekretariat Frankfurt a. M. aufsuchte und bei dieser Gelegenheit auch auf den Unfall zu sprechen kam. Wie groß war aber sein Erstaunen, daß ihm hier der Bescheid wurde, daß doch die Mülerei-Vereinsgenossenschaft zur Entschädigung des Unfalls verpflichtet sei. Der Fuhrmann habe den Bauarbeiter gerufen und sei die Tätigkeit im Interesse des bei der Mülerei-Vereinsgenossenschaft versicherten Betriebes gewesen. Der Unfall wurde dann auch angemeldet und als der Fuhrmann die Wahrheit der Angaben des Verletzten zu Protokoll gegeben hatte, auch nach langem Zögern der Genossenschaft auch entschädigt. So kam es, daß kurz vor Ablauf der zweijährigen Versährungsfrist ein Bauarbeiter, welcher auf dem Heimwege einen Unfall erlitten hatte, von einer ihm ganz fremden Vereinsgenossenschaft entschädigt wurde, entschädigt werden mußte. Bezeichnend ist es aber, daß im Dorfe niemand auf den Unfall kam, an die Mülerei-Vereinsgenossenschaft zu berichten, zumal diese

sich schlau in Schweigen hüllte und gar nichts dagegen gehabt hätte, wenn der Antrag auf Gewährung der Rente verpätet, erst nach Ablauf der zwei Jahre oder gar nicht gestellt worden wäre. Betriebsfremde Arbeiter haben also in solchen Fällen unbedingt Anspruch auf Gewährung der Rente. Und da gerade beim Fuhrwerk sehr oft solche Fälle vorkommen, so sollten unsere Kollegen sehr darauf achten, daß auch die unerfahrenen Verletzten dann zu ihrem Rechte kommen. Sie sind es nicht allein dem Verletzten schuldig, sondern auch ihrem Stande selbst. Denn unsere ausbeterischen Unternehmer riskieren ja nichts, wenn sie heute nur einem einzelnen Fuhrmann die schwersten Lasten allein aufhalsen, ihm ein Fuhrwerk allein übergeben. Der Fuhrmann muß sich daher in manchen Fällen Hilfe von der Straße rufen und soll dann auch die Hilfe entschädigt werden, wenn sie dabei einen Unfall erleidet.

Der 8 Jahre alte Sohn unseres Kollegen Sch. zu Schwannheim war mit dem Nachbar, einem reichen Bauern, aufs Feld gefahren um Kartoffel aufzulesen und fiel beim Heimwege vom Wagen und verletzte sich schwer. Die Landwirtschaftliche Vereinsgenossenschaft weigerte sich aber, den Jungen zu entschädigen, da er ja gar nicht zur Familie, also auch gar nicht zum Betriebe gehörte, ein landwirtschaftlicher Betriebsunfall auch gar nicht vorliege. Der Vater des verletzten Jungen erhob Verurteilung und machte geltend, daß die Frau des Bauern dem Jungen gesagt habe, er möge doch wieder mit aufs Feld gehen und Kartoffel auflesen helfen. Diesem Wunsche sei dann auch der Junge nachgekommen und wie so oft mit aufs Feld gefahren und auf dem Heimwege schwer verunglückt. Es liege also ein Betriebsunfall unbedingt vor, weil die Tätigkeit des Jungen im Interesse des versicherten Betriebes gelegen sei. Doch die Vereinsgenossenschaft wollte sich nicht fügen und fand Hilfe in der ganzen Familie des Bauern. Die Frau des Bauern sagte unter Eid aus, daß sie dem Jungen gar nicht zugerufen habe mit aufs Feld zu fahren und dort Kartoffel aufzulesen. Derselbe sei vielmehr von selbst mit aufs Feld gefahren. Und was tat nun das Kgl. Ober-Versicherungsamt zu Wiesbaden? Es lehnte die Entschädigung des Unfalls auch ab, weil aus diesen Aussagen hervorgehe, daß der Verletzte keinen Auftrag hatte, mit aufs Feld zu fahren und

dort zu arbeiten. Er sei offenbar nicht im Betriebsinteresse, sondern nur zum Vergnügen mitgefahren. Seine Tätigkeit im Felde könne daher nicht als erste und auf die Förderung des Betriebes gerichtete, sondern mehr als eine spielartige Beschäftigung angesehen werden. Der auf dem Heimwege vom Felde erlittene Unfall liege daher in keinem Zusammenhange mit dem landwirtschaftlichen Betriebe des D. Soweit das unglückliche Urteil, gegen welches natürlich der Vater des Jungen sofort Rekurs erhob und am Reichs-Versicherungsamt geltend machte, daß auch ein Betriebsunfall vorliege, wenn auch kein direkter Auftrag am Unfalltage dem Jungen gegeben worden sei, wie die Zeugen unter Eid ja erklärt hatten.

Das Reichs-Versicherungsamt ging nun auf die Sache näher ein und verurteilte dann die Vereinsgenossenschaft zur Zahlung der Rente. In der Entscheidung heißt es u. a.: „Ob der Rekurskläger von irgend jemand den Auftrag erhalten hat, sich auf das Feld des D. zu begeben, um dort Arbeit zu verrichten, ist nicht das allein Entscheidende. Es genügt schon, wenn der Kläger aus eigenem Antriebe oder unter Duldung und mit Wissen des D. auf dessen Felde eine Tätigkeit verrichtet hat, die für den landwirtschaftlichen Betrieb des D. von Nutzen, diesem Betriebe förderlich war. Diese Voraussetzung sei im vorliegenden Falle aber gegeben, denn der verletzte Junge sei mit aufs Feld gefahren und habe dort drei Stunden mit den Söhnen des D. in dessen Gegenwart gearbeitet, also mit Wissen und Willen des D. Kartoffeln gelesen und Welschorn gemacht. Diese Tätigkeit war nach ihrer Art und Dauer keineswegs eine nutzlose und diente nicht zur Verfrachtung des kindlichen Spieltriebs, sie war vielmehr durchaus ernsthaft und für den landwirtschaftlichen Betrieb des D. von erheblichem Nutzen. Daß der Unfall auf dem Heimwege sich erst ereignet habe, komme auch nicht in Betracht, da der Wagen dem Betriebsunternehmer gehörte und mit gemieteten Kartoffeln beladen war, und da es betriebsüblich ist, daß der Unternehmer seine Arbeiter nach beendeter Feldarbeit auf seinen eigenen Gefährten heimbefördert, so muß die Heimfahrt nach dem landwirtschaftlichen Betriebe des Unternehmers noch dem Betriebe zugerechnet werden.“ Der Kläger sei also im Betriebe verunglückt und habe daher Anspruch auf Unfallrente.

# Aus unserm Berufe

## Automobil-Führer



Die letzte Chauffeur-Konferenz hat bekanntlich beschlossen, die Errichtung von staatlichen oder kommunalen Fahrschulen zu fordern. Um die Sache in Fluß zu bringen, hat nunmehr unser Verbandsvorstand eine ausführlich begründete Eingabe dem Reichstage zugehen lassen. Die Regierung wird nunmehr wenigstens gezwungen sein, ihre Meinung über die Sache zu sagen. Für eine gründliche Behandlung der Frage werden unsere im Reichstage sitzenden Verbandskollegen Sorge tragen. Ueber den Verlauf der Dinge werden wir berichten.

**Meineidige Schulleute?** Gibt es solche? Man darf vielleicht nicht unumwunden mit Ja antworten, immerhin — doch unsere Kollegen mögen selbst entscheiden. Aus Nürnberg, nicht nur berühmt durch seine mittelalterliche Kunst, sondern auch durch den schneidigen Kampf seiner Schulleute gegen alles, was nicht auf zwei Füßen geht, geht uns folgender Bericht zu:

Am 4. September 1913 stellte sich der Schutzmann Franz Mehlisch abends zwischen 11 und 12 Uhr auf das Trottoir am Grand-Hotel, um mit Notizbuch und Bleistift die Nähe und Ordnung aufrecht zu erhalten. Er hat es insbesondere auf die Chauffeure abgesehen und tatsächlich in der kurzen Stunde nach seiner eigenen Angabe vier oder fünf Chauffeure zur StraÙe gebracht. Unter anderem verzeichnete er die Automobilmnummer II N 520 und vermerkte, daß an diesem Wagen die linke Nummernlaternen nicht brannte, daß der Chauffeur beim Ueberfahren der Königsstrasse der StraÙentahne kein Spunzenzeichen gab und vorwärts-wärtig schnell gefahren ist. Das Auto II N 520 wurde in jener Zeit durch den Chauffeur Dehling gefahren, gegen den nun der Schutzmann Mehlisch seine Anzeige erstattete. Vor dem Schöffengericht beschwor Mehlisch die Angaben seiner Anzeige und erklärte unter Eid für absolut ausgeschlossen, daß er sich geirrt habe. Insbesondere beschwor er auch, er erinnere sich nicht nur der Nummer des Wagens durch seine Aufzeichnung, sondern auch der Person des angeklagten Chauffeurs, in der er den Dehling zuverlässig wiedererkannt habe. Daraus erhielt Dehling die übliche StraÙe.

In der Verhandlung vor der StraÙkammer als Verurteilungsgewicht wiederholte der Schutzmann Mehlisch seine eidliche Aussage. Bei diesem zweiten Eid gestand er zwar ein, er habe auf die Person und das Gesicht des Chauffeurs nicht gemerkt und könne auf Grund der Persönlichkeit des Angeklagten diesen nicht als Täter beschreiben, bezüglich des Autos

II N 520 und dessen Nummer sei jedoch jeder Irrtum ausgeschlossen. Die Mahnung des Gerichtsvorwärters, daß ein Irrtum menschlich sei, und daß er auch als Schutzmann ruhig zugeben könne, er könne sich geirrt haben, schlug Mehlisch in den Wind und beharrte darauf, der Angeklagte sei nach 11,35 Uhr in der genannten Weise über die Königsstrasse gefahren. Er habe sogar auf die Uhr gesehen. Er erklärte sich für unfehlbar. Nun wurde durch die Beweisannahme und die eidlichen Aussagen von vier Zeugen festgestellt, daß der Schutzmann in derselben Nacht um 2 Uhr einen anderen Chauffeur beobachtet habe, dieser sei um die besagte Zeit zu schnell über die Kreuzung gefahren, habe kein Spunzenzeichen gegeben und es habe an seinem Auto die linke Nummernlaternen nicht gebrannt.

Der Angeklagte behauptete, er sei zwischen 11 und 12 Uhr überhaupt nicht an das Königst. gekommen. Er sei vielmehr am Volkst. geblieben, habe kurz nach 11 Uhr Herrschaften durch die Marien- und Lorenzstrasse zum Theater-Gas. gefahren und sei auf demselben Wege zum Volkst. zurückgekehrt. Um 11,35 Uhr sei er gerade auf der Rückfahrt begriffen gewesen. Diese Sachdarstellung stellte sich als richtig heraus.

Es hatte nämlich der Chauffeur Stöcklein einen Herrn ebenfalls vom Volkst. zum Ludwigshof gefahren und war kurz vor Abgang des 12 1/2-Uhr-Zuges vom Ludwigshof weg wieder zum Volkst. zurückgefahren. Einige Minuten nach 11 1/2 Uhr, als Stöcklein gerade in der Marienstr. fuhr, brach die Achse seines Wagens. In diesem Augenblick fuhr der Angeklagte Dehling vom Bahnhof kommend an ihm vorbei. Stöcklein rief den Dehling an, er solle ihm helfen. Dehling erwiderte, er komme sofort zurück. Dehling kam auch vom Theater-Gas. schon nach wenigen Minuten von der Lorenzstr. wieder in die Marienstr. heringefahren und machte bei dem defekten Wagen des Stöcklein Halt, um diesem zu helfen. Als man den Wagen nicht in Gang brachte, fuhr der Angeklagte die Marienstr. weiter zum Volkst. Platz.

Der Chauffeur Stöcklein telephonierte darauf dem Automobilbesitzer Leonhard Wstl, daß sein Wagen defekt geworden sei. Dieser Telephonat erfolgte 12,40 Uhr. So die eidlichen Aussagen von Stöcklein, Wstl jun., Wstl sen. und des Chauffeurs Eberhardt. Es war danach erwiesen, daß der Angeklagte um 11,35 Uhr auf die Minute genau in der Marienstr. bei dem defekten Auto des Stöcklein gewesen ist, daß er unmittelbar danach durch die Marienstr. wieder zum Volkst. Platz weiter fuhr. Es war ferner erwiesen, daß der Angeklagte auch wieder vor noch 11,35 Uhr am Königst. gewesen war und daß demnach die beidseitig unfehlbare Aussage des Schutzmans falsch war.

Das Gericht nahm keinen Anstoß, in der Urteilsbegründung zu erklären, daß auch ein Schutzmann sich irren kann und ließ den Schutzmann nicht im Zweifel darüber, daß es besser gewesen wäre, er hätte die Möglichkeit eines Irrtums zugegeben, als daß er

sich unter Eid als unfehlbar erklärte. Es kam auch noch zu einem kleinen Streit zwischen dem Verteidiger Rechtsanwalt Werheimer und dem Staatsanwalt, als der Rechtsanw. die Verurteilung eines Urteils gegen den Chauffeur Schobes beantragte. Das Gericht ordnete gemäß dem Antrage des Verteidigers und entgegen dem Widerspruch des Staatsanwalts die Verurteilung an. Nunmehr stellte sich heraus, daß im Falle Schobes derselbe Schutzmann in der ersten Instanz beschworen hatte, der Chauffeur habe sich nachts einiger Uebertretungen schuldig gemacht. Das Schöffengericht hatte auch eine Verurteilung ausgesprochen. Vor der StraÙkammer wiederholte der Schutzmann unter Eid seine Behauptungen, das Gericht konnte jedoch feststellen, daß der damalige Angeklagte überhaupt keinen Nachdienst hatte, in der fraglichen Zeit den Wagen überhaupt nicht gesehen, viel weniger gefahren hatte, und auch im Falle Schobes hat die StraÙkammer das Urteil des Schöffengerichts aufgehoben und den Angeklagten freigelassen, weil sich die beschworene Aussage des Schutzmans Mehlisch als falsch erwiesen hatte bzw., wie sich das Gericht vorsichtig ausdrückt, „auf einem Irrtum des Schutzmans beruhte“.

Es sind dies zwei Fälle kurz hintereinander, in denen der Schutzmann Mehlisch, der die Geißel unserer Kollegen ist, Anzeigen gegen Chauffeure erstattete, in zwei Instanzen unter Eid seine Behauptungen aufrecht erhielt, während das Gericht feststellte, daß die Angeklagten unmäßig die Täter sein konnten. Besonders erschwerend war im Falle Schobes, daß der Schutzmann unter Eid erklärt hatte, ein Irrtum in der Person sei ausgeschlossen, denn er kenne den Angeklagten schon vier Jahre lang, während doch Schobes in der fraglichen Nacht überhaupt nicht auf einem Auto gefahren hat, sondern zu Hause geschlafen hat.

Es wäre doch an der Zeit, daß hier der Stadtmagistrat eingriffe und den automobilfeindlichen Schutzmann auf eine andere Wache verlegte.

Wir enthalten uns jedes weiteren Kommentars; der nackte Bericht spricht dafür, welche Ansichten gewisse Schulleute von der Heiligkeit des Eides haben. Einmüher wollen wir nur daran, daß es Schulleute a la Mehlisch-Nürnberg auch in anderen Städten gibt. So trieben es zwei Schulleute in Neust.ölln so arg, daß der Rechtsanwalt eines beschuldigten Chauffeurs die beiden wegen Meineid bzw. Falschheid vor Gericht bringen wollte. Wie uns versichert wird, schieterte die Ausföhrung dieser Absicht nur daran, daß einer der Schulleute unfehlbar eine Herbenbellankast aufzufassen mußte, während der andere nicht aufzufassen war. — So etwas kommt in Groß-Berlin zuweilen vor.

**Kraftfahrzeug und spielende Kinder.** Urteil des Reichsgerichts vom 23. Januar 1914.) Der Kraftwagenführer Paul Köhler, der seit längerer Zeit bei dem Ingenieur W. in Köpenick bedienstet war, fuhr am 18. August 1913 mehrere Herren von Berlin nach Köpenick und passierte hierbei in überaus schnellem

Tempo die Berliner Straße in Niederkehnebeide. In einem an der Straße liegenden Waldstück spielten mehrere Kinder. Kurz vor dem Schantonnen des Automobils wollte ein Knabe noch rasch den Fahrdamm passieren, lebte aber, von seinen Kameraden durch Zurufe gewarnt, plötzlich um und wurde daher von dem Kraftfahrzeug erfaßt, das an die rechte Vordrehwelle gesteuert war, um hinter dem Knaben vorbeizufahren. Obwohl Köhler schon 25 Meter vor der Unfallstelle die Notbremse gezogen hatte, wurde der Knabe noch 20 Meter weit geschleift und verstarb sofort. Wegen fahrlässiger Tötung hat daher das Landgericht Berlin II am 29. Oktober 1913 den Köhler zu vier Monaten Gefängnis verurteilt auf Grund folgender Feststellungen: Ein Suspensignal sei überhaupt nicht gegeben worden. Die Geschwindigkeit habe das erlaubte Maß weit überschritten und nach dem Bremsweg von 45 Metern zu rechnen, zumindest 40 Kilometer betragen, während innerhalb geschlossener Ortsteile die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 25 Kilometer liege. Die Ursache des traurigen Ereignisses sei also in der übermäßigen Geschwindigkeit gegeben. Als erfahrener Chauffeur habe Köhler, der die Unvorsichtigkeit spielender Kinder kenne, stets mit den schlimmsten Folgen eines derartigen Dabirfahrens rechnen müssen. Eine vernünftige Geschwindigkeit, ein Maximaltempo von 25 Kilometern, hätte ihm erlaubt, den Wagen rechtzeitig zum Halten zu bringen oder ein anderes Steuermander vorzunehmen, dem Knaben aber sicher Zeit zur Flucht auf den Fußweg gelassen. Die gegen das Landgerichtliche Urteil von Köhler eingeleitete Revision hat das Reichsgericht auf Antrag des Reichsanwalts als unbegründet verworfen, da das Verschulden wie auch der ursächliche Zusammenhang hinreichend ertwiefen sei.

**Abermal die Altonaer Droschkenordnung vor dem Kammergericht.** Der Kraftwagenführer H. aus Hamburg hatte einen Fahrgast von Hamburg nach Altona gefahren, wo sein Chef nicht die Genehmigung hatte, Droschken in Betrieb zu setzen. Als er ordnungsmäßig den Fahrgast befördert hatte, fuhr H. nach Hamburg zurück, ohne in Altona einen Fahrgast aufzunehmen. Soweit wäre alles in Ordnung. Aber H. ließ nunmehr die Freifahrte des Tachometers heraushängen, um auf diese Weise den Tachometer abzustellen. Das wurde das Verhängnis des H. Denn die Altonaer Droschkenpolizeiverordnung hat nicht nur die Bestimmung, daß strafbar ist, wer unbefugt eine Droschke in Altona in Betrieb setzt, sondern seit einiger Zeit auch die Vorschrift, daß das Heraushängen der Freifahrte dem Zählerbetrieb gleichkomme. Er wurde also angeklagt, weil er in Altona eine zwar für Hamburg, nicht aber für Altona zugelassene Droschke „in Betrieb gesetzt“ habe. Die Strafkammer in Altona als Berufungsinstanz sprach jedoch den Angeklagten frei und das Kammergericht betraut die hiergegen gerichtete Revision der Staatsanwaltschaft mit folgender Begründung: Bei dem Begriff „in Betrieb stellen“ gehe die Bestimmung davon aus, daß in Frage komme, wer die Droschke seinerseits einstelle. Diese Bestimmung treffe nur den Eigentümer der Droschke, nicht aber denjenigen, der sie nur als Fahrer in Betrieb setze. Die Bestimmung könne schon deshalb gegen den Chauffeur, der nicht der Eigentümer ist, nicht angewendet werden. Schon aus diesem Grunde rechtfertige sich die Freisprechung. Im übrigen habe auch Angeklagter von Altona aus keine gewerksmäßige Handlung vorgenommen.

**Ein lehrreicher Automobilfall.** (Urteil des Oberlandesgerichts Celle vom 20. Februar 1914.) Es ist eine ständig wiederkehrende Erscheinung, daß Menschen durch ein plötzlich herannahendes Kraftfahrzeug erschreckt werden und bei dem Bestreben, sich in Sicherheit zu bringen, unüberlegte Bewegungen machen und so zu Schaden kommen. Die Frage, ob in dieser Handlungswelt eine Verschulden liegt, beantwortet das Oberlandesgericht Celle anlässlich folgenden Rechtsstreits in allgemein interessierender Weise. Auf der Chaussee von Hannover-Münden nach Kassel wurde die Handelsfrau K. aus Hannover-Münden, die hinter ihrem auf der rechten Seite der Straße fahrenden Wagen herging, von dem Automobil des Fabrikanten St. überholt. Sie bemerkte das in schneller Fahrt sich nähernde Auto erst im letzten Augenblick und sprang in ihrer Aufregung, statt nach rechts auszuweichen nach links direkt vor das Automobil, das sie überfuhr. Sängere Arbeitsunfähigkeit und eine Gehirnerschütterung waren die Folge, und für allen Schaden, den sie erlitten und noch erleiden würde, machte sie den Besitzer des Automobils haftbar. Dieser hielt ein Verschulden der Klägerin für vorliegend, weil sie ja direkt auf das Auto zugelassen sei; wäre sie nach rechts ausgewichen, wo genügend Raum war, so wäre das Unheil nicht geschehen. Der Unfall sei daher nur eine Folge ihrer geradezu widerstimmigen Handlungswelt. Landgericht Göttingen und Oberlandesgericht Celle erklärten jedoch ihre Schadenersatzansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt. Beide Instanzen sahen die Handlungswelt der Klägerin, ihr Spritzen nach links, nicht als eine freie Willensäußerung an; dies sei vielmehr unmittelbare, fast automatische ausgelöst durch die physische Aufregung, in die sie das plötzliche Erscheinen des Kraftwagens unmittelbar hinter ihr versetzt hatte. Der Unfall hätte sich nicht ereignet, wenn der Chauffeur pflichtgemäß die Geschwindigkeit des Autos ganz bedeutend herabgesetzt und unter fortwährenden Warnungssignalen ganz auf die linke Seite der Straße gefahren wäre. Denn die Klägerin wäre dann nicht plötzlich erschreckt, hätte in Ruhe ausweichen können und würde nicht in einer Art Reflexbewegung nach links gesprungen sein.

**Ein unvorsichtiger Kraftwagenführer.** (Urteil des Reichsgerichts vom 23. Januar 1914.) Das Landgericht Köln a. Rh. hat am 5. Juni 1913 wegen fahrlässiger Körperverletzung den Kraftwagenführer Gottfried Klatten zu 200 Mk. Geldstrafe verurteilt. Anlaß hierzu gab folgender Vorfall. Als am 6. September

1912, abends 1/10 Uhr, der Kaufmann Gottschall bei starkem Regen den Sanfaring mit vorgehaltenem Regenschirm über die Straße, wurde er von einer von Klatten geführten Kraftdroschke angerannt und überfahren, wobei er erhebliche Verletzungen erlitt. Gegenüber der Behauptung Klattens, bei dem dunklen, regnerischen Wetter habe er alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen, insbesondere die Geschwindigkeit des Autos treffe lediglich Gottschall, stellte die Strafkammer fest, daß Klatten durch Fahrlässigkeit den Unfall verursacht habe. Wenn auch seine Fahrgeschwindigkeit von 15 Kilometern das normale Maß des in der Großstadt Zulässigen nicht überschritten habe, so sei doch hier infolge der Dunkelheit und des regnerischen Wetters eine ungewöhnliche Situation entstanden, der die Maßregeln des Chauffeurs sich hätten anpassen müssen. Klattens Pflicht wäre es gewesen, so langsam zu fahren, daß er die Straße vollständig übersehen konnte. Bei einem derartig herabgeminderten Tempo würde er den Gottschall rechtzeitig erblickt haben, da die Straße breit und gerade sei. Es zeige sich somit, daß er zu schnell gefahren und auch auf den Weg und die Passanten nicht genügend achtgegeben habe. Die Folgen seien sehr wohl voraussehbar gewesen. Das Verschulden Gottschalls könne das des Klatten nicht mindern. In seiner Revision beim Reichsgericht bestritt Klatten den ursächlichen Zusammenhang und verteidigte sich damit, daß der Kraftwagenführer mit solch großer Unvorsichtigkeit des Publikums, wie es das Gehen mit vorgehaltenem Schirm sei, nicht zu rechnen brauche. Der höchste Gerichtshof hat jedoch auf Antrag des Reichsanwalts die Revision als unbegründet verworfen.

**Wenn man Regierungsbaumeister ist.** Im „Südn. Stadt-Anzeiger“ vom 3. März (Abend-Ausgabe, drittes Blatt) finden wir folgenden Ausschritt:

Ein Autofahrer ohne Führerschein. Ein Regierungsbaumeister fuhr am 21. September v. J. mit einem Auto, von Deut

**Jeder Verbandskollege sei stets und allezeit eingedenk seiner Pflicht, seine Mitarbeiter dem Verbands als Mitglieder zuzuführen. Die Agitation unter den Indifferenten zu betreiben, überlasse man nicht der Verwaltung, sondern lege selbst eifrig Hand ans Werk. Jeder, der mitsenden will, muß auch mitspülen und mitfäden.**

kommend, die Prüdenrampe hinauf, und zwar mit einer unzulässigen Geschwindigkeit und obgleich er keinen Führerschein besaß, denn er hatte die Führerprüfung noch nicht bestanden. Sein Auto machte ein kleines Kind auswärtiger Eheleute, die sich könn einmal ansehen wollten. Es erlitt einen Schlüsselbruch, Rippenbrüche und sonstige Verletzungen. Das Gericht nahm an, daß eine fahrlässige Körperverletzung nicht vorliege, erkannte diesbezüglich freisprechend. Wegen Fahrens ohne im Besitz eines Führerscheins zu sein, setzte das Gericht 50 Mk. wegen zu schneller Fahrens 10 Mk. Geldstrafe fest.

Trotz der furchtbaren Stillverurteilung hat die Notiz es nicht fertig bekommen, die Sache harmlos erscheinen zu lassen. Jeder Chauffeur hätte mindestens sechs Monate Gefängnis bekommen. Worauf das Gericht seine Annahme, daß fahrlässige Körperverletzung nicht vorliege, stützt, ist ja aus dem Kopberwelsch der Stadtanzeiger-Notiz nicht ersichtlich. Aber die beiden „w“ nach „ihud“ wohl unvollständig in die Staatspension zu bringen.

**Aber ein Regierungsbaureat... ja** Chauffeur, das ist ganz was anderes. München. Das Bezirksamt München und verschiedene Ämter haben den Gemeindebehörden folgenden Erlaß zugehen lassen:

Hinichtlich der Regelung des Straßenverkehrs besteht allgemein von Seiten der Kraftwagenführer Klage, daß die lässigen Führer sich nicht daran gewöhnen können, bei Bewegungen mit Kraftwagen rechtzeitig nach rechts auszuweichen bzw. dem nachkommenden schnelleren Fahrzeug rechtzeitig zum Überholen Platz zu machen. Oft schlägt der betreffende Lenker oder er gibt sich den Anschein zu schlafen und läßt den Automobilführer ganz dicht an sich heranrücken, bis er im letzten Augenblick das Führer auf die rechte Straßenseite lenkt, auf der es sich von Anfang an bewegen sollte. Durch diese Lässigkeit entstehen Verkehrsstörungen und nicht selten Gefährdungen an Leben und Eigentum.

Weiter wurde festgestellt, daß 50 Proz. der Führer kein Licht und 25 Proz. entweder eine so schlechte Lampe führen oder ihre Lampe so schwachwiegend am Wagen angebracht haben, daß man sie von vorn nur schlecht und von hinten gar nicht sehen kann. Erfahrungsgemäß sind gerade die Führerwerke, welche am Abend oder in der Nacht vor einer Einbrechens- oder sonstwie auf der freien Straße ohne Licht stehen, niemals durch ein Licht kenntlich gemacht. Da es sich in diesen Fällen meist um Langholzfuhrer, Wagen mit Varen usw. handelt, so ist das Fehlen der vorgeschriebenen Be-

leuchtung ganz besonders gefährlich. Zudem ist in der Regel die vorgeschriebene Tafel mit dem Namen am Wagen nicht angebracht oder die Schrift in einem solchen Zustand, daß der Name nicht zu entziffern ist.

Im Interesse der Verkehrssicherheit werden die Ortpolizeibehörden und Nat. Gendarmereidationen nachdrücklich angewiesen, durch energische Aufklärung und Erstattung von Anzeigen den bescheidenden Missetänden zu begegnen. Insbesondere ist auf rechtzeitiges Auswischen, Anbringung einer genügend hellen, von allen Seiten sichtbaren Lampe bei Dunkelheit und Führung des vorgeschriebenen Tafelchens mit dem Namen des Besitzers alles Augenmerk zu richten.



**Bierfahrer**

**Magdeburg. Unerträglich lange Arbeitszeit der Bierfahrer.** Man schreibt uns: Bei der vorjährigen Wohnbewegung der Brauereiarbeiter und Bierfahrer gelang es den Organisationsleiter nicht, eine geregelte Arbeitszeit für die Bierfahrer zur Einführung zu bringen. Wohl mußte bei den damaligen Verhandlungen der Syndikus der Brauereien zugeben, daß eine Regelung der Arbeitszeit für die Bierfahrer sehr wünschenswert sei, aber die Betriebsbedingungen der hiesigen Brauereien ließen es noch nicht zu. Im allgemeinen aber verständigte man sich dahin, daß es sehr wohl möglich, die Arbeitszeit für die Bierfahrer in den Sommermonaten um 5 Uhr früh beginnen zu lassen, wie es in mehreren Brauereien und Bierneidereien schon üblich sei. Um so überraschender kommt es, daß die größte Brauerei an Ort die Altien-Brauerei Neustadt-Magdeburg eine Dienst- und Hausordnung herausgegeben hat, dessen § 3 folgendermaßen lautet: „Die Arbeitszeit für die Arbeiter dauert im Sommerhalbjahr von 4 Uhr morgens, im Winterhalbjahr von 5 Uhr morgens bis 5 1/2 Uhr abends, für Mitarbeiter im Sommerhalbjahr von 5 Uhr und im Winterhalbjahr von 6 Uhr morgens bis 5 1/2 Uhr abends, mit der Maßgabe jedoch, daß im Falle bis zur letzten Stunde die Ausfahrten nicht vollendet, auch längere Zeit gefahren werden muß.“ Also um 4 Uhr morgens, wenn die Mehrzahl der Arbeiter und auch die Herren Direktoren noch im tiefsten Schlafe liegen, beginnt bereits die Arbeitszeit der Bierfahrer bei der Altien-Brauerei. Wann die Arbeitszeit in den Sommermonaten beendet sein soll, darüber schweigt sich die Direktion vollständig aus. Und so kommt es, daß die Mehrzahl der Bierfahrer in der Regel von 4 Uhr morgens bis abends 7 Uhr tätig sein muß, also eine tägliche Arbeitszeit von 15 Stunden im Sommerhalbjahr zu leisten hat. Wir werfen die Frage auf: Wie lange noch soll ein solcher Zustand bestehen bleiben? Genügt es wirklich nicht, wenn die Arbeitszeit der Bierfahrer frühmorgens um 5 Uhr beginnt, sie müssen doch auch dann schon um 4 Uhr morgens das Bett verlassen. Kann man von einem Bierfahrer verlangen, daß er mit der nötigen Frische und Geistesgegenwart zur Hebung der Verkehrssicherheit beiträgt? Und übrigens, wo bleibt das Familienleben bei einer so langen Arbeitszeit? Die Direktion der Altien-Brauerei sollte daher Maßregeln ergreifen, um einem solchen Zustand baldigst ein Ende zu machen.



**Fensterputzer**

**Nürnberg-Fürth.** Für die in den Fenster- und Glasreinigungs-Instituten in Nürnberg und Fürth beschäftigten Kollegen kam Ende Februar der 1911 abgeschlossene Tarifvertrag zum Ablauf. In einer am 12. Januar abgehaltenen Versammlung wurde beschlossen, den Tarif zu kündigen, um einen neuen in verbesserter Form abzuschließen zu können. Am 18. Februar reichten wir unseren neuen Tarifentwurf ein, worauf wir am 24. Februar von den Unternehmern, die sich inzwischen gegenseitig verständigt und zusammengeschlossen hatten, einen Gegenentwurf zugestellt bekamen, der einer Versammlung unterbreitet und von derselben abgelehnt wurde. In einer darauffolgenden Unterhandlung einigte man sich dann in der Form, daß der Anfangslohn auf 22 Mk. festgesetzt wurde, der sich nach 6 monatlichen Steigerungen in 2 Jahren auf 30 Mk. erhöht. An die Entlohnung von 30 Mk. wollten die Unternehmer die Bedingung knüpfen, daß nur Leute Anspruch darauf haben, die alle in der Branche am Plage vorkommenden Arbeiten (wie Wartetöden abziehen) selbstständig erledigen können. Nachdem die Herren hier nachgeben mußten, weil an dieser Sache die Unterhandlungen gescheitert wären, ließen sie deutlich durchblicken, daß sie bei Einstellungen darauf besonders bedacht sein werden. Im besonderen glaubten die Herren Unternehmer ihrem geprehten Herzen Luft machen zu müssen, um begangene Fehler einzelner der Allgemeinheit zuzuschreiben. Diese Waffe den Herren für die Zukunft aus der Hand zu nehmen, muß Aufgabe der in der Branche beschäftigten Leute sein, denn der einzelne hat kein Recht, durch sein Verhalten die Gesamtheit zu schädigen. Wir mußten von unseren Forderungen manches ablassen, aber immerhin ist der Erfolg beachtenswert, denn es kommen eine ganze Anzahl von Kollegen in Betracht, die 25 bzw. 27 Mk. hatten und ab 1. März auf Grund des neuen Tarifs 30 Mk. zu beanspruchen haben. Außerdem wurde auch die Entschädigung für Ueberstunden sowie Sonntags- und Nachtarbeit um 5 bzw. 10 Pf. pro Stunde erhöht.

Um diesen neuen Abmachungen volle Geltung zu verschaffen, durch Einhaltung derselben, ist es notwendig, daß die Kollegen persönliche Meinungsverschiedenheiten zurückstellen und nur das Bestreben zeigen, den Solidaritätsgebanten hochhalten, selbstverständlich nicht nur innerhalb der Gewerkschaft, sondern auf dem ganzen Gebiete der modernen Arbeiterbewegung.

**Arbeitswillige und Schwarmemagen.** In Saarbrücken hatte die Firma Jachn u. Cie., Fensterputz-Fabrik, nachdem sie den Tarif anerkannt, die Kollegen ausgeperrt, weil ihr die Löhne zu hoch waren. Sie ließ sich berufsmäßige Streikbrecher von der Firma Hans C. Weiche, Institut für Bestellung von nicht-organisierten Handwerklern und Arbeitern bei Streiks und Sperren in Hamburg 5, St. Georg, Bremerreihe 16, kommen, um ihren Juvoc zu erreichen. Im Verlauf der Ausperrung sollte der Koll. Kohlborn die arbeitswilligen Fensterputzer Peter Schäfer und Ferdinand Keller, im Nebenamt Geschäftsführer, durch die Worte: Streikbrecher, Stromer, heute abend kriegt ihr die Knochen kaputt geschlagen" öffentlich beleidigt haben. Der Angeklagte gibt an, am fraglichen Tage in Walfahrt an der Wegereier Schröder vorbeigekommen zu sein, wo Schäfer und Keller arbeiteten. Er (der Angeklagte) habe zu Schäfer gesagt: „Du willst doch wohl nicht Streikbrecher markieren?“ Der Zeuge, Arbeitswillige

und Geschäftsführer Keller bei der Firma Jachn u. Cie., eine feine Nummer, der die Schwarmemagen, wie der Angeklagte sagte, in den Wegereien nicht liegen lasse, sagte aus: „Der Angeklagte habe Streikbrecher gerufen und dabei eine Faust gemacht.“ Obwohl, wie festgestellt wurde, Keller im Laden war und die Worte gar nicht gehört haben konnte, blieb er bei seiner ebliden Aussage. Es entwickelte sich dann folgendes niedliche Gespräch: Angeklagter: Das Wort Streikbrecher will der Zeuge gehört haben, aber daß ich gerufen habe, er (Keller) soll die Schwarmemagen lassen, das will Keller nicht gehört haben. Vorsitzender, Amtsgerichtsrat Münch, zum Angeklagten: Welche Bewandnis hat es mit den Schwarmemagen? Angeklagter: Der Zeuge Keller ist Spezialist in Wurfstiehlähnen. Vorhänger zum Zeugen Keller: Haben Sie nicht gehört, was der Angeklagte noch gerufen hat? Zeuge Keller: Der Angeklagte hat noch etwas gemurmelt, aber ich habe es nicht verstanden. Ferner wurde noch festgestellt, daß sich der Zeuge Keller zu anderen geäußert habe: „Wenn ich schwöre, fällt Kohlborn herein, dann gibt's drei Monate.“ Der Zeuge und Arbeitswillige Schäfer hatte etwas gehört von Streikbrechern, konnte aber nicht mit Bestimmtheit sagen, was der Angeklagte gerufen habe. Ob der Angeklagte gerufen habe: „Du Streikbrecher“ oder „du willst wohl

Streikbrecher markieren?“ wisse er nicht mehr genau. Zeuge Weber sagte aus: Er sei mit dem Angeklagten an dem fraglichen Geschäft vorbeigekommen. Der Angeklagte habe gesagt: Ich denke, ihr streikt! Daraufhin sei Keller aus dem Laden geprürgen gekommen und sie seien weitergegangen. Der Angeklagte habe wohl noch gerufen, er (Keller) solle aber die Schwarmemagen liegen lassen. Der Staatsanwalt sagte: Die Anklage liegt und fällt mit den Aussagen der beiden Zeugen Keller und Weber. Die Verhandlung habe ergeben, daß nicht festgestellt sei, daß der Angeklagte derartige Worte gerufen habe; er beantrage daher Freisprechung und bitte die Kosten der Staatskasse aufzuerlegen. Der Verteidiger des Angeklagten, Dr. Abraham, schloß sich diesen Ausführungen an, indem nicht mit Bestimmtheit behauptet werden wäre, daß der Angeklagte die Worte gerufen habe. Das Urteil lautete auf Freisprechung. Wegen fast derselben Sache hatte einige Wochen früher, allerdings unter einem anderen Vorhänger, der Kollege Ernst Dohr zwei Monate Gefängnis erhalten. Auch in dieser Sache war Keller als Zeuge aufgetreten, nur mit dem Unterschied, daß nicht bekannt war, was für eine feine Nummer dieser Geschäftsführer ist. In der obigen Verhandlung liegen der Staatsanwalt und der Vorsitzende den Zeugen Keller vollständig fallen.



# Hafenarbeiter



Das fällige „Ehrenwort“ der Lloyd-Terroristen. Aus dem Stauerbetrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven erhalten wir eine von zahlreichen Ladungsarbeitern unterzeichnete Darstellung der Verhältnisse im Hinsic-Betriebe, der wir folgendes entnehmen:

Nach dem letzten Streik der Ladungsarbeiter sind in diesem Betriebe unhaltbare Zustände eingetreten. Das veranlaßt uns, da das mehrmalige Vorstellen werden der Kommission bei den Herren Hinsic und Stadländer in der schroffen Weise abgewiesen worden ist, in die Öffentlichkeit zu treten. Bei der letzten Unterhandlung mit den Herren ist die Kommission, die doch nur die Beschwerden, die in der Versammlung festgestellt worden sind, vorzutragen und um Abänderung zu eruchen hatte, persönlich angegriffen und beleidigt worden. Die Empfangsworte des Herrn Hinsic waren die Belanntgabe der Entlassung eines Kommissionsmitglieds bei der nächsten Zahlung, was auch eingetreten ist. Hinsic und Stadländer stellen völlig beweislose Behauptungen auf. Sämtliche Beschwerden wurden von denselben Herren, die sich so gern den Ansprüch besonderer Humanität geben, brüsk abgewiesen. Stadländer fragte die Kommission, wer sie sei und wen sie vertrete. Für ihn, Stadländer, kämen nur die Ladungsarbeiter in Frage, die im gelben Hafenarbeiterverbande sind. Wieweil „Blutapfelsinen“ darunter sind, scheint der Herr nicht einmal zu ahnen. Weßhalb sind denn die meisten in dem gelben Verein? Nur deshalb, um dem Terrorismus, den die Trabanten von Hinsic bis zu Lucas ausüben, aus dem Wege zu gehen, und weil die Arbeiter nicht gewissenslos sind, ihre Familien dem Hunger auszuliefern.

Stadländer und Hinsic erklärten nach dem Bericht der Kommission am 26. Juli 1913 unter ihrem Ehrenwort, daß es ihnen einerlei sei, ob die Arbeiter rot, gelb oder blau seien und daß keinerlei Maßregelungen statfinden sollten. Wir wollen aber feststellen, daß fast allen Kontraktarbeitern gekündigt worden ist, die Hinsic junior erklären, dem gelben Sumpf nicht beizutreten. Herr Stadländer und Herr Hinsic, wo bleibt da Ihr Ehrenwort? Es waren auch ja „nur“ Arbeiter, denen Sie es gegeben haben. (Es war eins der berühmten Lloyd-Ehrenworte! Heh.)

Die Lohnzahlungen finden für die Nichtkontraktarbeiter Sonntagsabends in der Mittagspause von 12 bis 1 1/2 Uhr statt. Auch das ist ein unhaltbarer Zustand. In dieser Zeit muß man von der Arbeit fort, sein Geld holen und dann nach Hause zum Essen. Kommt man dann um 1 1/2 Uhr etwas später zur Arbeit, so wird von dem Obervornant mit Nachhausejagen gedroht. Wo im Deutschen Reich ist es Sitte, daß unter Mittag Lohnzahlungen stattfinden, und somit den Arbeitern die nötige Ruhepause genommen wird? Um so weniger aber ist eine derartige Methode hier am Plage, wo die Arbeiter oft geprürgen sind, Tag und Nacht zu arbeiten. Das nennen die Herren Humanität!

Erinnert sei noch kurz daran, wie Leben und Gesundheit der Arbeiter aus Spiel gesetzt wird durch das unsinnige Treiben der Obervornanten und einiger Vorleute, wobei sich in besonderem Maße der Schwitze Feldmann hervorzuheben. Es ist oft einem Wunder zuzuschreiben, daß kein Unglück passiert. So auch am Freitag, den 13. Februar, wo ein Mann, der eine Heide anpflanzte, an Ded gehiebt wurde. Wäre der Mann unter Ded geschlagen, so wäre das Unglück dagewesen.

Nachdem im vorigen Sommer der Streik verloren gegangen war durch die massenhafte Zustiegung der Unternehmerräte und Schutzbesohlen der Polizei, sind ein Teil der alten Arbeiter in Kontrakt gegangen aus Not und Unkenntnis der gewerkschaftlichen Ideen, ohne daran zu denken, welche Zustände dadurch am Hafen entstehen könnten. Jeder Unternehmer versucht, Unkenntigt unter seinen Arbeitern zu

erzeugen — um so besser blüht für ihn der Weizen. So werden auch die Kontraktarbeiter gegen ihre Arbeitskollegen an der „roten Ede“ ausgespielt und der Lloyd kann mit beiden Gruppen machen, was er will. Jetzt heißt es nur noch, Vogel strich oder stirb. Der Norddeutsche Lloyd hätte nicht so viel Interesse gezeigt an der Entstehung des gelben Vereins, wenn er nicht selbst den größten Vorteil davon hätte. Wo existiert ein Unternehmer, der seine Arbeiter unterstügt, um diesen mehr Freiheit und ein menschenwürdiges Dasein zu verschaffen? Vielleicht antwortet der gelbe „Hafenarbeiter“ darauf.

Wie sieht es jetzt mit dem Arbeitsverdienst aus? Vom 1. Januar bis 18. Februar haben verschiedene Arbeiter an der „roten Ede“ 130 bis 145 Mk. verdient. Vom 28. Juli 1913 bis 17. Februar 1914, also in rund sieben Monaten, hat ein im Stauerbetriebe des Norddeutschen Lloyd beschäftigter Arbeiter keine 450 Mk. verdient. Vom Sonnabend, den 14. Februar bis Dienstag, den 24. Februar haben einige Kontraktgänger für 136 bis 138 Stunden 70 bis 72 Mk. und einige „rote“ Gänge für 52 bis 55 Stunden 23 bis 28 Mk. erhalten. Da möchten wir Herrn Stadländer, der noch im vorigen Sommer nach Bericht der Kommission gesagt hat, daß es doch unmöglich sei, mit dem wenigen Streikgeld auszukommen, doch einmal fragen, wie er jetzt über diese offensbaren Hungerslöhne denkt?

Wir nehmen an, daß die Kontraktarbeiter rechtzeitig einsehen lernen, wohin der Weg führt. Wenn es dem Unternehmer gelingt, die Uneinigkeit unter den Arbeitern noch mehr als jetzt zu schüren, so wird er dabei seinen Fischzug auf Kosten der Arbeiter machen. Wir möchten die Kontraktarbeiter fragen: Sollen Zustände, wie die in den Jahren 1903 bis 1911, wieder eintreten? Wenn nicht, so taßt euch auf und schließt euch dem Transportarbeiterverband an. Dann wird es gelingen, die Schwarte vom vergangenen Sommer wieder auszuwegen.

**Errichtung von Unterkunftsräumen im Bremer Freihafengebiet.** Am 26. April 1911 hat die Bremer Bürgerschaft (Parlament) den Senat ersucht, die Deputation für Häfen und Eisenbahnen damit zu beauftragen, festzustellen, ob es sich empfiehlt, zwischen den Schuppen im Zollanschlussgebiet Hallen zu errichten, wo die Arbeiter das Frühstück und Mittagessen einnehmen können.

Die Erhebungen haben zunächst zu dem Ergebnis geführt, daß ein Bedürfnis nur für die in privaten Speiditions- und Stauerbetrieben beschäftigten Arbeiter in Frage komme, nicht aber für die Arbeiter der Lagerhausgesellschaft. Denn für diese, deren Anzahl sich im Mittel auf rund 1100 Personen beläuft, sind an beiden Häfen innerhalb der Schuppen und teilweise zwischen diesen sowie im Feuerwachegebäude bei Tor IV eine Anzahl Unterkunftsräume vorhanden, die für sitzta 1100 bis 1200 Personen ausreichen. Hier von diesen Räumen sind mit Wärmefröhen versehen, wodurch Gelegenheit zum Anwärmen des mitgebrachten Frühstücks und Mittagessens geboten wird; hier finden 250 bis 280 Mann Platz. Während der 1/2 stündigen Frühstückspause und der 1/2 stündigen Vesperpause bleiben die Schuppen geöffnet; während der 1/2 stündigen Mittagspause werden sie geschlossen. Nach den Erhebungen bleiben inessen von den Arbeitern der Lagerhausgesellschaft über die Mittagszeit meistens nur solche im Hafengebiet, deren Wohnung zu weit von den Häfen abliegt; es sind etwa 200 bis 225 Personen, zu deren Aufnahme mit hin die mit Wärmefröhen versehenen Räume ausreichen. Für die Arbeiter der Lagerhausgesellschaft ist somit in ausreichendem Maße für Unterkunft während der Arbeitspausen gesorgt.

Nicht so für die Arbeiter bei Speiditions- und Stauerbetrieben sowie bei den Heedereien mit elaeinem Stauerbetriebe. Ihre Zahl ist nach dem Schiffsverkehr sehr schwankend, etwa zwischen 900 und 1500 und kann im Mittel mit 1200 angenommen werden.

Diese verteilen sich je nach den Anforderungen des Bösch- und Ladegeschäfts mehr oder weniger gleichmäßig auf die einzelnen Ragen und Schuppen der Häfen I und II. Für die Frage nach Unterkunftsräumen und insbesondere für die Bemessung der einzelnen Räume wird eine annähernd gleichmäßige Verteilung zu Grunde zu legen sein.

Von diesen Arbeitern ist ein Teil außerhalb der Schuppen, an Ded und im Raum der Schiffe, der andere Teil an den Ladebühnen und in den Schuppen beschäftigt. Den an Bord befindlichen Arbeitern ist während der Arbeitspausen keine Gelegenheit geboten, Kaffee oder Essen erwärmen zu können. Das Fehlen einer solchen Gelegenheit macht sich gerade in den Wintermonaten, wo der stärkste Verkehr herrscht, am meisten fühlbar.

Während der Mittagspause geht inessen der größte Teil der Arbeiter, ähnlich wie bei der Lagerhausgesellschaft, nach Hause. Der kleinere Teil, der auch hier zu ein Fünftel der Gesamtzahl mit rund 250 bis 300 Mann anzunehmen ist, sucht jetzt über Mittag die in der Nähe der Häfen gelegenen Wirtschäften, das Volksspeisehaus des Bremer Märlitätsvereins in der Lohstraße und die Arbeiterwartealle bei Tor I auf.

Das Volksspeisehaus in der Lohstraße hat Platz für rund 40 Personen. Ueber Mittag werden rund 150 bis 200 Personen, wovon der größte Teil Hafenarbeiter sind, in einzelnen Abteilungen nacheinander gegen Entgelt von 30 bis 40 Pf. befristigt. Ferner fast die im Jahre 1901 erbaute Arbeiterwartealle bei Tor I einschließlich der Kaffeehalle, deren Betrieb dem Bremer Märlitätsverein überwiesen ist, rund 200 bis 220 Personen. In der Wartealle hatten sich in den Sommermonaten durchschnittlich 75 Personen, also rund 30 Prozent, in den Wintermonaten durchschnittlich 140 Personen, also rund 70 Prozent des Fassungsvermögens über Mittag auf. Sie wird also nicht voll ausgenützt. Immerhin kann damit gerechnet werden, daß ein erheblicher Teil der Arbeiter die neu zu errichtenden Unterkunftsräume auch über Mittag zur Einnahme des Essens aussuchen würde, falls ihnen Gelegenheit zum Anwärmen des Essens geboten würde. Schätzungsweise würde es sich vielleicht um 200 bis 300 Besucher handeln, wenn man das Verhältnis der Arbeiter der Lagerhausgesellschaft zu Grunde legt.

Wenn nun auch nach dem Ausgeführten die Errichtung von Arbeiterhallen zwar als erwünscht erscheinen dürfte, so fehlt es doch noch an Ergründung über die erforderliche Anzahl von Hallen, ihre Größe, ihre zweckmäßige Einrichtung usw., so daß die Frage noch nicht endgültig für spruchreif erklärt werden kann. Derselben Ansicht ist auch die Handelskammer, die zu der Frage gehört worden ist.

In Uebereinstimmung mit ihr empfiehlt die Deputation, zunächst den Versuch mit nur einer Halle zu machen, und zwar nicht nur, um hinsichtlich der Größe und Einrichtungen der Hallen Erfahrungen zu sammeln, sondern insbesondere auch deshalb, weil Bedenken bestehen, ob die Arbeiter die Halle tatsächlich in größerem Umfange benutzen werden. Auch besteht zurzeit keine Aussicht, daß die Privatunternehmer, für deren Arbeiterschaft die Warteallen ja nur in Frage kommen, sich freiwillig an den Baukosten entsprechend beteiligen würden.

Im Falle der Errichtung einer ersten Versuchshalle hat sich nun die Lagerhausgesellschaft bereit erklärt, den Betrieb zu übernehmen und für die Kosten aufzukommen. Die Deputation hat daher zunächst den Bau einer solchen Versuchshalle in Aussicht genommen, um aus ihren Betriebsergebnissen prüfen zu können, ob sich der Bau weiterer Hallen empfiehlt, und in welcher Weise auch die übrigen Interessenten zur Deckung der Kosten herangezogen werden können.

Der den Vorschlägen der Handelskammer entsprechende Entwurf einer solchen Versuchshalle für eine Höchstziffer von 200 Besuchern ist im Entwurf

nehmen mit der Lagerhausgesellschaft ausgearbeitet worden.

Als Baustelle ist der Platz zwischen den Schuppen F und D in Aussicht genommen, weil in seiner Nähe verhältnismäßig am meisten Arbeiter beschäftigt sind, und er sich auch von der südlichen Seite des Hafens II ohne allzu großen Zeitverlust erreichen läßt.

Auf dem für die Halle bestimmten Platz steht die im Jahre 1901 für den Bau des Schuppens F errichtete Vaubude, in der später die aus dem Rangierbahnhof beschafften Wagenmeister untergebracht worden sind, die sie noch in Benutzung haben. Diese Bude muß abgebrochen und durch einen Neubau für die Wagenmeister ersetzt werden, der an dem Giebel des Schuppens F erbaut werden soll. Bemerkt sei hierzu, daß die Bude, auch wenn die Arbeiterhalle nicht auf diesem Platz erbaut werden sollte, doch schon bald durch einen Neubau ersetzt werden muß, da sie nur in sehr leichter Bauart mit 1/2 Stein starken Umfassungswänden ausgeführt ist und in einzelnen Stellen schon baufällig wird, während andere Räume für die Wagenmeister nicht zur Verfügung stehen.

Mit der Arbeiterhalle zusammen wird zweckmäßigerweise auch gleich eine Milch- und Kaffeehalle errichtet, deren Betrieb der Bremer Mäßigkeitsverein zu übernehmen bereit ist. Er will die Baufosten der nichtweise zu übernehmenden Räume dem Staate mit 5 Proz. verzinsen, wenn dieser sich verpflichtet, das Gebäude in Dach und Fach zu halten. Das Mobiliar für die Milch- und Kaffeehalle will sich der Bremer Mäßigkeitsverein selbst beschaffen. Die Halle soll so eingerichtet werden, daß während der Arbeitspausen die Besucher der Arbeiterhalle versorgt werden können, und daß in der Arbeitszeit, während deren die Arbeiterhalle dem Wünsche der Arbeiterchaft entsprechend(?) geschlossen zu halten ist, die Abgabe von Getränken nach außen ermöglicht ist.

Dementsprechend ist ein Entwurf für die Arbeiterhalle und die anschließende Milch- und Kaffeehalle ausgearbeitet und ein Kostenschlag aufgestellt worden. Nach diesem Entwurf befindet sich der Eingang zur Arbeiterhalle, die 201 Sitzplätze enthält, in der dem Schuppen F zugekehrten Längswand. Am anderen Ende dieser Wand befindet sich ein Notausgang. Der Eingang ist mit Windfang versehen. Gleich dem Eingang gegenüber liegt ein Waschraum, in welchem sich 18 Mann gleichzeitig waschen können. Die Arbeiterhalle enthält zwei Wärmeräume für Kaffee und Speisen; jeder davon faßt 70 bis 75 Portionen. An den freien Wänden und vor den äußeren Wänden sind die erforderlichen Kleiderhalter vorgehängt.

Vor der Arbeiterhalle liegt die Milch- und Kaffeehalle mit besonderem Eingang, der sich in der dem Schuppen D zugekehrten Längswand befindet. Sie besteht aus einer 17 Quadratmeter großen Milch- und Kaffeeküche mit den erforderlichen Nebenräumen und einer 29,7 Quadratmeter großen Trinkhalle. Die Milch- und Kaffeeküche hat zwei Schalteröffnungen, die eine nach der Trinkhalle, die andere nach einem Vorraum, der unmittelbar mit der Arbeiterhalle in Verbindung steht, so daß sowohl die Besucher der Arbeiterhalle, als auch die Besucher der Trinkhalle gefordert durch die Milch- und Kaffeeküche bedient werden können. Sämtliche Räume sollen Gasheizung und Gasbeleuchtung erhalten; ebenso werden die Kochherde und Wärmehöfen nur mit Gas geheizt. Die Deputation beantragt daher: 1. die zum Bau einer dem vorstehenden Bericht entsprechenden Arbeiter-Unterkunfthalle nebst anschließender Milch- und Kaffeehalle erforderlichen Mittel von insgesamt 28 000 Mt. auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen, Fonds „Neue bauliche Anlagen im Freiporto (Zollauschlagsgebiet)“, zu bewilligen; 2. die Deputation zum Abschluß der zur Verwaltung und zum Betrieb erforderlichen Rechtsgeschäfte zu ermächtigen.

Duisburg. Die Rheinschiffahrt-G. u. v. vorn. Jendel u. Co., Mannheim, die auch hier in Duisburg im Ruhrorter Hafen einen Betrieb hat, veröffentlicht in der bürgerlichen Presse ihren Jahresbericht für das Geschäftsjahr 1912/13, das mit dem 30. September abschloß. Da der Bericht auch für unsere Kollegen Hafnarbeiter von großem Interesse ist, bringen wir nachfolgend einen Auszug aus demselben. Zunächst wird darauf hingewiesen, daß der Bruttogewinn 701.483 Mark betrug. Gegen das Vorjahr ist das ein Mehr von 139.045 Mark. Zu dem Bruttoüberschuss kommt noch ein Vortrag aus dem Vorjahr in Höhe von 109.175 Mark, so daß eine Summe von 810.658 Mark als Ueberschuss zur Verfügung steht. Der Ueberschuss ist wie folgt verteilt worden:

	1911/12	Mt.	Wrt.
Abschreibungen	383 242	296 232	
8 Proz. Dividende (6% i. B.)	240 000	195 000	
Landzinsen an Vorstand und Aufsichtsrat sowie Gratifikationen	72 430	64 136	
Rückstellung für Lohnsteuer	5 000	5 000	
Zuführung an Unterstützungsfonds		381	1 446
Vortrag auf neue Rechnung	109 606	109 175	

Der Geschäftsbericht bemerkt zu diesen Ziffern: „Zum ersten Male kommt bei uns für das Zusammenarbeiten mit den übrigen zum Konzern gehörigen Firmen ein volles Geschäftsjahr in Betracht. Im November 1912 erwarben wir mit der Badischen Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport zusammen die Majorität der Aktien des „Lloyd Rhénan“, der über 34 Güterdampfer verfügt. Wir gründeten dann in Gemeinschaft mit der gleichen Gesellschaft die „Rhenus“, Transportschiffahrt m. b. H. mit Zentrale Frankfurt a. M. und Filialen in Mannheim, Mainz, Düsseldorf, Antwerpen und Rotterdam. Eine weitere Niederlassung in Basel wurde inzwischen errichtet; ebenso unter der Firma der Frankfurter Zentrale ein

Lochterunternehmen in Köln. Der „Rhenus“ übernahm an allen seinen Niederlassungen die Vertretung des „Lloyd Rhénan“ und in Frankfurt, Mainz, Köln und Basel auch unsere eigene Agentur. Wir erwarben die Aktien des „Lloyd Rhénan“, um unseren Einfluß in Städtgüterverkehr zu festigen und unseren Schleppschleppdienst zu ergänzen. Die bis jetzt gemachten Erfahrungen haben bewiesen, daß diese Transaktion im Interesse unseres Konzerns gelegen war. Wir haben weiter das Kanal-schiffahrtsunternehmen Eugen Rey, Straburg im Elsass erworben und daraus die Straburger Kanalschiffahrtsgesellschaft m. b. H. gegründet, da wir die Ausdehnung unseres Einflusses auf die elssässischen und französischen Kanäle von Vorteil für unseren Rheinschiffahrtsverkehr nach und von Straburg erachteten.“

Es wird dann weiter darauf hingewiesen, daß die Firma auch in Rotterdam und Antwerpen eigene Niederlassungen errichtet hat. Zur Abtragung der Bankverbindlichkeiten hat die Firma im März 1913 zwei Millionen 1/2-prozentige Obligationen herausgegeben. Zum Schluß heißt es in dem Bericht wörtlich: „Wir waren während des ganzen Jahres gut beschäftigt und haben Hoffnung, daß sowohl unser Schiffs- und Dampferpark als auch unsere Landanlagen im laufenden Jahre in gleicher Weise beschäftigt sein werden. Unser Schiffspark befindet sich in bestem Zustand, wir wollen aber noch besonders darauf hinweisen, daß wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 263 083 Mt. für besondere Instandsetzung deselben verausgabten, die, wie üblich, über Reparaturen-Konto (Unkosten) verbucht sind.“

Nach diesem Bericht hat die Firma geradezu glänzend abgeschlossen. Der Ueberschuss ist seitigen. Die Dividenden sind um 1 1/2 Prozent in die Höhe gegangen, der „Einbringungslohn“ der Herren Aufsichtsräte ist aufgebessert und eine Anzahl Betriebe sind angekauft

### Internationales Kapital!

Vor einiger Zeit wurde bekannt, daß der böhmische Großindustrielle Petschek die Aktienmehrheit einer Reihe von deutschen Braunkohlenwerken erworben und bei weiteren Unternehmen bestimmenden Einfluß erlangt habe. Nun hört man, daß dieselbe Firma, hinter der jedenfalls noch andere Großkapitalisten stecken, auch im rheinisch-westfälischen Kohlengebiet Erwerbungen mache. Genannt werden dabei die Bergbaugesellschaft Königsborn, die Düsseldorf-Kohlenbergbau-Gesellschaft Bulff & Co., die Gewerkschaft Vespel sowie die Gewerkschaft Borussia. Es kommen dabei recht beträchtliche Beteiligungen beim rheinisch-westfälischen Kohlen-Syndikat in Betracht. — Wenn nun die Regierung unter der Leitung der Scharfmacher und unter der Parole „Schutz der nationalen Arbeit“ gegen die nationalen Arbeiter vorgeht, dann darf man das beruhigende Bewußtsein haben, daß dabei die heiligen Interessen des internationalen Kapitals nicht verletzt werden!

oder neu gegründet worden. Also alles fließt. Nur die Arbeiter, die durch ihren Fleiß alle diese Reichtümer erschaffen haben, sind leer ausgegangen. Für sie mag es ein besonderer Trost sein, daß die Firma hofft, auch im laufenden Jahre gut abzukommen. Die Kollegen, die an den verschiedenen Orten bei der Firma für schlechte Löhne küssen, mögen aus dem Geschäftsbericht die Lehre ziehen, die für sie nötig ist, damit sie auch im kommenden Jahre ihren gerechten Anteil an dem Profit erhalten.

Der Hamburger Hafensbetriebsverein muß bald seinen Jahresbericht herausgeben und noch immer fehlt ihm der Präzedenzfall, der beweist, daß die Hamburger Hafnarbeiter „tarifunfähig“ oder „tarifunwürdig“ sind. An recht grobdrütigen Verurteilungen der Hafensbetriebsvereine ist bekanntlich nicht fehlen lassen; wir brauchen nur an die Schiffszimmerer sowie Erwerbsführerartige zu erinnern, um weiterer Beweisführung enthoßen zu sein. Die Neuordnung der Krankensicherung, die „Regelung“ der Lohnzahlung durch die Arbeitsordnung“ für die Stauerbetriebe dienten dem gleichen Zwecke. Bisher blieben diese Anschläge immer ohne den heiß ersehnten Erfolg. Jetzt wird ein neuer Vorstoß gemacht:

Es ist bei der letzten Lohn-Artikelvereinbarung zwischen Schauerleuten und Stauerbetrieben über die Lohnzahlung folgendes festgelegt: „Jedem Arbeiter wird im Falle der Beendigung seiner Beschäftigung in dem betreffenden Betriebe, gleichviel ob das Schiff weiter arbeitet oder nicht, auf der Arbeitsstelle sein Lohn während der Arbeitszeit in bar ausgehändigt oder er erhält einen Lohnzettel, der spätestens am nächsten Mittwoch oder Sonnabend im Bureau des Stauer- eingelöst wird. Lohnzettel, die auch auf den Hafensbetriebsverein lauten, werden von diesem täglich eingelöst.“

Nun ist das Lohnzettel- oder Titelzettel-System derartig zuungunsten der Schauerleute ausgearbeitet, daß man sagen muß: Für die große Mehrheit bedeutet diese Art der Lohnzahlung eine Arbeitsverlängerung. Jeder Arbeiter ist bestrebt, nach Beendigung der Arbeit auf dem kürzesten Wege nach Hause zu gelangen. Dies wird aber unmöglich, wenn man aus dem Hafen nach dem Wolfgangsweg muß, um hier seinen verdienten Lohn ausgehändigt zu erhalten, und erst dann seinem Heim zutreiben kann.

Daß nicht in allen Betrieben sich dieser Zahlungsmodus so ohne weiteres einbürgern will, zeigen folgende Begebenheiten in dem Stauerbetriebe G. Lutz Nachfolger (Güter-Dampfer, Liegeplatz Amerlatat, Schuppen 40). Anfang dieses Jahres hatte sich dieser Betrieb, wie so viele andere, auch mit Beitragsmarken zur Allgemeinen Kristantantaffa versehen, lebte diese auch in die dazu ausgegebenen Nutztagsarten. Das war dem Unternehmer wohl zu viel Arbeit. Am Schluß dieser Woche ließ einer der Betriebsangestellten durchblicken, daß eine besondere Maßnahme getroffen werden solle. Am Mittwoch der folgenden Woche sollten die Schauerleute nun erfahren, was los war.

Es ist in diesem Betriebe jahrelang Usus gewesen, daß es am Mittwoch und Sonnabend Lohnzahlung in bar gab. Am letzten Mittwoch gab es nach Beendigung der Arbeit eine Lohnanweisung, lautenb „Hafenbetriebsverein“. Nun sollte aber ein Teil der Schauerleute bis 9 Uhr abends arbeiten. Unvorbereitet, wie die Arbeiter waren, erklärten sie, daß sie das nicht könnten, sie müßten Geld haben. Was macht man nun mit diesen Leuten? Sie bekommen Ausschelden, um das Geld zu holen. Am nächsten Morgen wurden sie wieder angenommen. Man sollte denken, daß der Betriebsleiter eine vernünftige Erklärung geben würde, aber nichts von dem. Das Ausscheldengeben am Mittwoch und Sonnabend ist Regel geworden, bis heute fast ausnahmslos mit ein und denselben Leuten.

Im Februar 1914 war der Verkehr eingehend und ausgehend im Hamburger Hafen erheblich geringer als im Februar 1913. Der Arbeitsmarkt ist überflutet — was könnte es also schaden, wenn sich die mit-handelnden Schauerleute zu einer Tariftabelle hinsetzen ließen, die den Hafenbetriebsverein. Und das Material für die Klagen über die tarifunwürdigen Arbeiter wäre auch gleich da.

Aber keine unnütze Hoffnung gemacht, verdirrt Hafenbetriebsverein. Vergessen wird's nicht, aber Dummheiten machen wir erst recht nicht — am allerwenigsten in ein da sie gerade brauchen... Die Empörung der Schauerleute über diese „feine“ Tarifverlegung ist groß.

Hamburg. Große Katarbeiter. Versammlung am 20. Februar. N. gab den Brandbericht; er hob die bevorstehende Ausschlußwahl der Betriebskantantaffa am Staatsrat hervor. Die in Betracht kommenden Gewerkschaften haben eine gemeinsame Wahlvorschlagsliste eingereicht, welche die Nr. 2 erhalten hat. Für diese Liste 2 haben die Kollegen recht lebhafte Agitation zu entfalten; die Liste 2 ist einstimmig zu wählen! Auf die bevorstehende Rota Woche vom 8. bis 15. März eingehend, wünscht Kebner, daß auch die Katarbeiter unermüdblich tätig sein möchten, um neue Mitglieder zu werden. Auf die Werbestätigkeit darf keine Organisation verzichten, wenn sie weitere Ausbreitung erfahren und Erprobung leisten will. Deshalb hat auch jede Organisation die Pflicht, keine Gelegenheit vorübergehen zu lassen, neue Mitglieder für die Gewerkschaft, die Partei und Komponenten-Genossenschaft sowie Abonnenten für die Arbeiterpresse zu werben. Gerade in unseren Reihen muß jedes einsichtige Mitglied sich deshalb bemühen, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln den Werbegedanken zu fördern. Den Kartellbericht gab T. Die von einzelnen Kollegen zum Verbandstage gestellten Anträge gelangten nach recht lebhafter Debatte zur Annahme und wurden der Sektionsleitung überwiesen. Die Abrechnung vom Wintervergnügen ergab einen Ueberschuss von 27,35 Mark. N. fragte an, ob die Eintastler nicht wöchentlicher zu lastieren haben. A. teilt mit, daß die Eintastler wöchentlich zu lastieren haben, ausgenommen die Ferienzeit, die auch im „Courier“ beantragenden wird. Die vorgetragenen Beschwerden wird die Leitung der Verwaltung überweisen. Für die Nachtbetriebe sollen in nächster Zeit gemeinsame Betriebsversammlungen stattfinden. Nachdem N. nochmals die Kollegen ermahnt hatte, in der Rota Woche sich sämtlich den Funktionären zur gemeinsamen Werarbeit zur Verfügung zu stellen, erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Dem Bericht der Lübecker Hafensinspektion entnehmen wir folgende Ausführungen:

Im Jahre 1813 wurden 2187 Revisionen vorgenommen, davon auf Seeschiffen 1001, auf Binnen-schiffen 558, auf Holzlagern 260, auf sonstigen Arbeitsplätzen (Hafen, Kohlenlagern, Schuppen, freien Plätzen usw.) 368. Auf den Schiffen waren zur Zeit der Revisionen beschäftigt in der Ladung 23 003 Mann, auf den sonstigen Arbeitsplätzen 23 437 Mann, zusammen 46 476 Mann. Sämtliche zum ersten Male den hiesigen Hafen anlauenden Schiffe wurden je nach Bedarf ein oder mehrere Male revidiert, die in fester Fahrt auf hier befindlichen Schiffe ebenfalls unter ständiger Kontrolle gehalten. Von den letzteren kann gesagt werden, daß sie nimmere allen Anforderungen, welche unbedingt für die Sicherheit gestellt werden müssen, entsprechen. (Da spricht die Hafensinspektion ein großes Wort gelassen aus!) Aeltere Schiffe, die in Bezug auf die Höhe der Lukenfülle, der Baumleitern und der Beleuchtung zu wünschen übrig ließen, wurden angehalten, die nötigen Vorrichtungen für gefahrloses Arbeiten zu treffen, wobei betont werden muß, daß Schwierigkeiten nicht entstanden, auch aus fremden Schiffen nicht. Die vorliegenden Mängel waren im allgemeinen derart, daß ihre Abstellung ohne Störung der Arbeit erfolgen konnte, bis auf einen Fall, wo durch Bruch des Mastentzugs eine mehrstündige Arbeitsunterbrechung erfolgen mußte. Unfälle dieser Art werden sich überhaupt nie ganz vermeiden lassen. Bis auf einen Fall in der Binnen-schiffahrt kamen Schwierigkeiten in der Ausübung des Dienstes nicht vor. Der Schiffer, welcher glaubte, sich über die bestehenden Vorschriften hinwegsetzen zu können und sehr ausfällig wurde, ist

inzwischen entsprechend bestraft worden. Mit der Elbschiffahrts-Versicherungsgesellschaft zu Magdeburg wurde ein Abkommen getroffen, demzufolge die Fahrzeuge dieser Gesellschaft von den Beamten der Hafeninspektion regelmäßig auf alle Mängel in Bau und Ausrüstung untersucht und die zur Abstellung erforderlichen Anweisungen schriftlich erlassen werden. Die Gesellschaft, welche fortlaufend unterrichtet wird, übernimmt alsdann die Kontrolle über die Abstellung der vorgeführten Mängel. Die Sprechstunde wurde dreimal (!) besucht. Beschwerden und sonstige Wahrnehmungen wurden verschiedentlich entgegengenommen, untersucht und, wenn nötig, die Abstellung von Mängeln veranlaßt. Als ein Uebelstand muß hervorgehoben werden, daß vielfach Leute im Hafenbetrieb beschäftigt werden, die nicht mit einem Wort bewußt (was angeht die der großen Arbeitslosigkeit unter den Hafenarbeitern allerdings nicht leicht ist), setzen lassen.

Was hiermit geschehen ist. In 1321 Fällen wurden Betriebsmängel festgestellt. Davon entfielen auf Schiffe: 1066 und Ladegeschirre 148, Nautikleitern 51, Lutten und Schuß 27, Winden und Zubehör 293, Fallreepseilen und Treppen 125, Beleuchtung und Deisen 36, Siege und Schiebeleisten 11, Arbeitsweisse und Einfaltungen 78, fehlende oder reparaturbedürftige Rettungsmittel und Boote 115. Unvorschriftsmäßige oder fehlende Verbandslisten und Unfallverhütungsvorschriften auf Binnen Schiffen 116, zusammen 1050 Fälle auf See- und Binnen Schiffen. Holz lagerplätze. Arbeitsweisse 40, Lagerung 133, Beleuchtung 2, Stellringe, Böde und Laufplanen 7, Sonstiges 5, zusammen 187 Fälle. Kohlenlagerplätze. Arbeitsweisse 1, Stellringe, Böde und Laufplanen 11, Urlogebrücken 1, zusammen 13 Fälle. Schuppen und sonstige Arbeitsplätze. Arbeitsweisse 4, Bodenbelag und Pfästerung 12, Ankerbrücken und Kräne 8, Sonstiges 13, zusammen 37 Fälle. Hochofenwerk. Arbeitsweisse 6, Anlagebrücken und Kräne 9, Kainanlage und Ufer 16, Sonstiges 3, zusammen 34 Fälle. 1050 Fälle auf Fahrzeugen, 271 auf Plätzen, zusammen 1321 Fälle. Die auf Schiffen vorgeführten Mängel betrafen: Schadhafte Böschungsbretter oder Böschbleten, Fehlen von Mutings auf Böden, Haken und Seilen, Knoten in Hangern und Ladeletzen, offene Lutten, schlecht besetzte Drähte auf Winden, gepfeifte Drähte, schadhafte Stropfen, schadhafte Böde und ausgearbeitete Ladehaken, unklare Windenletzen und schiefliegende Schäfte, mangelhafte Geißläufer und ungenügend gestaute Masten. Reparaturbedürftige fehlende oder ungenügend angebrachte Nautikleitern, schlecht oder ungenügend besetzte Leitern. Ungefährliche, zu niedrige Lufenfüße, schadhafte Lufenbänke, Fehlen von Stützstangen in der Lufe, nicht abgesperrte Lutten während der Arbeitspausen. Fehlen von Schutzblechen an den verschiedenen Windenteilen, ungenügend mangelhafte Auspuffe, unbedachte Stoppbänke, fehlende Motorbeschilderung, mangelhafte Schutzbleche über Dampfdröhen und reparaturbedürftige Winden. Gefährlich liegende Laufwege bei Kohlenübernahme, Fehlen von Fallreep und Landgängen, Fehlen von Geländern an solchen, schlecht besetzte Leitern, Treppen und Landgänge, wegenommene Treppen von Hochböden ohne Absperrung der Niedergänge. Mangelhafte oder fehlende Beleuchtung auf Schiffen. Hängenlassen von Lasten über der Lufe ohne zwingenden Grund, schlecht eingehängene Lasten, zu große Holzschlingen, Aufstieben von falsch eingehängenen Trägern, Böden über schlecht liegende Decklast ohne vorherige Lufenprüfung herzustufen, nicht aus dem Wege geleagte Hindernisse bei den Lutten, wie Scherfäden und Lufendeckel, Tragen von Kohlenkörben zwischen niedrigen Lufenfüßen ohne Geländer und Winden, durch Lufendeckel oder Scherfäden verwehrene Niedergänge, mangelhaft abgefüßte oder gefährlich liegende Stellsagen, Hängen der Anker vor dem Bug, Arbeiten mit uneingemessenen Seilen, gefährliches Arbeiten beim Kohlennehmen, Nichtfreihalten eines Beschäftigten vom Laternenkasten, Arbeiten mit verdünnten Ketten, Unterhaltung mit den Windenteilen, unvorsichtiges Arbeiten beim Anlegen der Scherfäden, Arbeiten ohne oder ungenügender Beleuchtung, Herausheben von Leuten aus dem Laderaum, zu volle Kohlenkörbe und Arbeiten unter hängenden Lasten.

Mit souveräner Ueberlegenheit wird hier wieder ein Müssen wirklich Leute im Hafen beschäftigt werden, die mit der Arbeit nicht vertraut sind oder halber Lübeder Berichtblätter von feinem Hamburger Kollegen geleert? Wenn seine Beweise für dies Müssen nicht überzeugender sind als die der Hamburger Inspektion, dann muß sich der Lübeder Herr schon ein dißes, festes Fragezeichen hinter seine Behauptung, die er ja nicht mit einem Wort bewußt (was angeht die der großen Arbeitslosigkeit unter den Hafenarbeitern allerdings nicht leicht ist), setzen lassen.

Der Zustand der Kainanlage des Hochofenswerks ist im allgemeinen derselbe (also Leben & gefahrliche! Red.) wie im Vorjahre, jedoch ist eine kleine Besserung dadurch eingetreten, daß die Kranseile auf fundamenteriert ist und das Kaingelände oberhalb desselben daher abgeebnet worden ist. Der an der Wasserseite befindliche Teil der Kaintrasse und die Kainmauer sind jedoch noch in einem Zustande, der (noch in m e r t! Red.) dringender Erneuerung bedarf, da die Zuwegung zu den Schiffen und das Festmachen derselben, namentlich bei Eis und Schnee, nicht einwandfrei (wie mildel Red.) ist. Laut Mitteilung des Beretes soll baldmöglichst mit den Kainarbeiten begonnen werden. Die großen Kräne sind namentlich derartig gehöhert, daß ein untreuhilfes (Herr Inspektor!) Gefährlich werden die Krane, wenn sie freiwillig laufen, ohne daß die Arbeiter es ahnen. Red.) Laufen derselben ausgeschlossen ist. Bei den Revisionen wurde fortwährend darauf Bedacht genommen, daß die Zuwegung zu den Schiffen so gut wie möglich hergestellt wurde. Verschiedentlich mußte bemängelt werden, daß Troffen in gefährlicher Weise über oder am Fallreep vorbeiließen, ferner daß die Arbeiter beim Holzverladen nicht bei feuchten vorhandenen Stopper vorgelegt hatten und die Wagen schlecht eingehakt waren, auch die Geländer an der Holzbrücke fehlten. Während der Kranfundamentierungsarbeiten und beim Bau des neuen Krans mußte verschiedentlich darauf geachtet werden, daß Erdschäber sicher abgedeckt wurden, um Unfälle zu vermeiden.

Ueber die Unfälle wird dann im folgenden berichtet:

In den für die Hafeninspektion zuständigen Betrieben ereigneten sich 172 Unfälle, und zwar während der Tagesarbeit von 6 Uhr vormittags bis 6 Uhr nachmittags 156 Unfälle, während der Nacharbeit von 6 Uhr nachmittags bis 6 Uhr vormittags 15 Unfälle bei einem Unfall war die Zeit nicht angegeben. 24 dieser Unfälle ereigneten sich im Betriebe des Hochofenwerks. Von den Unfällen waren 93 leichter, 67 mittlerer und 12 schwerer Art; tödlich keine. Die Unfälle verteilten sich auf die Arbeitsplätze wie folgt: Schiffe 61 (5 schwere), Holzlagerplätze 60 (4 schwere), Kohlenlagerplätze 11 (1 schwerer), sonstige Arbeitsplätze 16, Hochofenwerk 24 (2 schwere). Von den Unfällen am Hochofenwerk ereigneten sich 20 auf Schiffen, 4 am Plage. Den Unfällen haben folgende Ursachen zugrunde gelegen: Herabfallen, Zusammenstoßen von Lasten und Gegenständen 27, Ausrutschen und Festhalten, Stoß und Fall bei der Arbeit 59, Bewegen von Lasten, Los- und Ausbreiten derselben 40, Verletzungen durch Holzsplitter 3, Heben und Ausschleppen von Haken 5. Die schweren Verletzungen bestanden aus Arm-, Bein- und Rippenbrüchen. Die mittleren und leichten Unfälle betrafen Verletzungen der verschiedenen Körpertheile, Quetschungen und Sehnenzerrungen. Eine Untersuchung an Ort und Stelle wurde in 5 Fällen vorgenommen, wobei in 4 Fällen ein Verdicten dritter Person oder infolge fehlerhafter Einrichtungen nicht festgestellt werden konnte. In einem Falle wurde bei einem Bretterfall von zu großer Höhe hinsichtlich der Breite ohne besondere Vorkehrungsmaßnahmen gearbeitet, der Stapel fiel um, und der Mann trug ziemlich starke innere Quetschungen davon. Viele Unfälle auf den Holzlagerplätzen würden sich unweibeharft vermeiden lassen, wenn die Arbeiter beim Arbeiten auf den Stapeln etwas vorsichtiger wären. (Von Hafeninspektor deutsch in unsere Sprache übertragen: Viele Unfälle ließen sich vermeiden, wenn die Arbeiter nicht so sehr angetrieben würden. Red.) Die Unfallstation im Hafenamt wurde achtmal benutzt, die übrigen gar nicht. Verbandslisten wurden von der Feuerwehr revidiert und ergänzt. Der Transport der Verletzten erfolgte in allen Fällen so schnell wie möglich vermittelt Sanitätswagens, so daß Klagen nicht eingelaufen sind.

Ueber die Beleuchtung kann im allgemeinen dasselbe gesagt werden wie im Vorjahre. Die in regelmäßiger Fahrt auf hier verkehrenden Schiffe besitzen ausreichende Beleuchtung, wo dieselbe auf sonstigen Fahrzeugen fehlte, hatte der Steuer erforderlichenfalls die nötigen Lampen zu liefern. Fällbar machte sich insbesondere das Fehlen jeglicher Beleuchtung auf den Kohlendampfern. Die Arbeiter, welche im Afford arbeiten, lassen in den weitaus meisten Fällen die nötige Vorkehrung außer acht und arbeiten noch bei erheblicher Dunkelheit, so daß verschiedentlich von Seiten der Hafeninspektion eingeschritten werden mußte. Hierin wird im nächsten Jahre insofern Wandel geschaffen werden, als sämtliche Kohlendampfer — bis auf die der Gaskohlen- dämpfer — an dem neu errichteten Kohlenplatz, welcher modern eingerichtet ist, vorgekommen werden sollen. Auf denjenigen Arbeitsplätzen, insbesondere den Holz-

lagern, auf denen eine künstliche Beleuchtung nicht vorhanden war, wurde die Arbeitszeit dem Tageslicht entsprechend gekürzt. Verschiedene Male wurde jedoch auch hier bemängelt, daß trotz fortschrittlicher Dunkelheit gearbeitet wurde.

Auch in diesem Jahre ist ein Fortschritt im Bau und der Einrichtung von Arbeiteräumen und Klostets zu verzeichnen. Von 10 bis 12 Uhr nachts haben im Berichtsjahre 13 Dampfer gearbeitet und 25 Dampfer während der ganzen Nacht. Im 58. Sonntag und Festtagen wurde mit Ausnahme der Gottesdienststunden auf 154 Dampfern, und zwar in der Regel bis 2 Uhr nachmittags gearbeitet. Von diesen waren 123 Lokdampfer, 4 Holzdampfer, 12 Viehdampfer, 3 Kohlendampfer, 3 Erzdampfer sowie 4 leer angekommene Dampfer.

Im Berichtsjahre herrschte, abgesehen von den ersten Monaten des Jahres, in denen der Verkehr infolge der Eisverhältnisse in der Ostsee überhaupt stark nachläßt, eine lebhaftige Tätigkeit im Lübeder Hafen. Im Jahre 1913 liefen ein 2092 Dampfer und 923 Segler von zusammen 2 059 784 Kubikmeter Netto, darunter 406 Dampfer und 263 Segler mit Holzladungen gegen 2059 Dampfer und 921 Segler mit 1 978 838 Kubikmeter Netto, darunter 385 Dampfer und 279 Segler mit Holz im Jahre 1912. Störungen im Schiff- und Ladebetriebe wegen ungünstiger Wasserverhältnisse auf der Elbe kamen nicht vor, und konnten daher die Segelschiffe vielfach mit Ladung, während sie sonst Ballast nehmen müssen, den Hafen verlassen. Aussperrungen oder Streiks, mit Ausnahme des Elbschiffahrtsstreiks im Frühjahr, der insofern auf die Schifffahrt einwirkte, als die besteuerten Hafenarbeiter die ankommenden Rähne nicht löschten, kamen im Hafengebiet nicht vor. Schwierigkeiten, die sich aus Loktarif oder Arbeitsverhältnis ergaben, wurden durchweg beigelegt, teilweise auch von dem Gevebergerecht entschieden. Der am 1. Januar 1912 in Kraft getretene zwischen Norddeutschem und Deutschen Transportarbeiterverband abgeschlossene Loktarif besteht noch und gilt bis zum 31. Dezember 1914 mit füllschweiger und Verlängerung, falls er nicht sechs Monate vorher gekündigt wird. Der Tagelohnsatz beträgt im Lübeder Hafen bei 9/10 stündiger Arbeitszeit 5 Mk. pro Tag. Für Arbeiten außerhalb des Hafens, auf dem Revier, sind besondere Sätze aufgestellt, ebenso für Nacht- und Sonntagsarbeit. Die Flussschifffahrt auf der Trave hatte auch in diesem Jahre unter der sachlichen Bauartigkeit zu leiden, doch konnten die Fahrzeuge lobend im Reicherbetriebe des Hafens beschäftigt werden. Alle Ein- und Ausladungen werden im Afford ausgeführt nach einem Loktarif vom 1. Mai 1911, welcher noch heute besteht. Die Schifffahrt nach der Elbe war infolge des günstigen Wasserstandes daselbst eine sehr rege.

Wenn auch die Tätigkeit auf den Holzlagern im allgemeinen eine lebhaftige war und den Arbeitern genügende Beschäftigung bot, so war doch zeitweise insofern der Arbeitsnachfrage ein Abflauen bemerkbar. Der am 1. Januar 1912 in Kraft getretene Loktarif, besteht noch Arbeitsverhältnissen oder Streiks fanden nicht statt. Der Tagelohn betrug 45 Pf. pro Stunde für 1913. Ueberstunden und Nacharbeit wurden nach besonderen Sätzen bezahlt. Die Arbeitszeit ist vom 1. April bis 15. Oktober eine 10stündige, in der übrigen Zeit wird sie von den Arbeitgeberern bestimmt, darf jedoch nicht unter 7 Stunden betragen. Die meisten Schiffsentlohnungen wurden im Afford, die Platarbeiter im Tagelohn ausgeführt. Für einige Holzspekulationsfirmen besteht ein besonderer Tarif mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1914. Nach demselben müssen sämtliche Hafenarbeiten im Afford ausgeführt werden, nur die Lagerplatzaufräumungsarbeiten im Tagelohn. Die Tagelohnsätze betragen bei 10stündiger Arbeitszeit 6 Mk.

Der am 1. Januar 1912 in Kraft getretene bis zum 31. Dezember 1913 gültige Loktarif ist am 1. Januar 1914 durch einen neuen ersetzt worden. Alle Hafenarbeiten werden im Afford ausgeführt, das An- und Abbauen der Stellsagen wird besonders vergütet. Die Arbeitszeit währt vom 15. März bis zum 14. Oktober von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends mit zusammen dreifünftägiger Pause, in der übrigen Jahreszeit wird nur während des Tageslichtes gearbeitet mit zusammen 2 1/2 stündiger Pause.

Die Entwicklung der Schifffahrt im Lübeder Gebiet machte auch im Jahre 1913 weitere Fortschritte. Mit den Hafeninspektionen Hamburg, Bremen und Bremerhaven wurde die nötige Verbindung aufrechterhalten und mit den Schiffsbekanntenen der See, Lager- und Elbschiffahrtsversicherungsgesellschaft mündlich und schriftlich alle wichtigen Fragen behandelt sowie verschiedentlich gemeinsame Revisionen vorgenommen.

Der am 1. Januar 1912 in Kraft getretene bis zum 31. Dezember 1913 gültige Loktarif ist am 1. Januar 1914 durch einen neuen ersetzt worden. Alle Hafenarbeiten werden im Afford ausgeführt, das An- und Abbauen der Stellsagen wird besonders vergütet. Die Arbeitszeit währt vom 15. März bis zum 14. Oktober von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends mit zusammen dreifünftägiger Pause, in der übrigen Jahreszeit wird nur während des Tageslichtes gearbeitet mit zusammen 2 1/2 stündiger Pause.

Die Entwicklung der Schifffahrt im Lübeder Gebiet machte auch im Jahre 1913 weitere Fortschritte. Mit den Hafeninspektionen Hamburg, Bremen und Bremerhaven wurde die nötige Verbindung aufrechterhalten und mit den Schiffsbekanntenen der See, Lager- und Elbschiffahrtsversicherungsgesellschaft mündlich und schriftlich alle wichtigen Fragen behandelt sowie verschiedentlich gemeinsame Revisionen vorgenommen.

## **Handelsarbeiter**



**Berlin.** Eine allgemeine Branchenversammlung der Handtschiffer und Fischer aus allen tarif-treuen Firmen der Wasserleitungsbranche fand am Sonntag, den 1. März, statt. Der Referent gab den Bericht über die Ursachen der Abwehrbewegung der Kollegen aus den Betrieben der Freien Vereinigung der Wasserleitungs- und Fischer und ging auf die Verhandlungen der beiderseitigen Kommissionen ein, die während der zwei Streittage stattgefunden hatten. Mühten die Verhandlungen am ersten Tage abgebrochen werden auf Grund des gegenseitigen scharfen prinzipiellen Standpunktes zwischen Unternehmern und Arbeitern, so brachten die Verhandlungen am zweiten Tage eine Einigung zustande, die eine Gewähr bietet für die Wahrung der beiderseitigen Interessen im



Erkennungskampfe der Branche. Die Solidarität, die zur Arbeitseinstellung vorhanden war, bewies sich auch bei der Arbeitsaufnahme, das Versprechen und die Verpflichtung, was die Kommission bezeugt. Die Unternehmern im Auftrage der Streitenden vor Augen geführt hatte, wurde mit der größten Disziplin durchgeführt und innegächlich, weil dieser Kampf von dem ernstlichen Willen der Masse getragen war. Der Kommission sowie der Organisationsleitung wurde für diese Beilegung des Kampfes nur die größte Anerkennung gezollt. Die beiderseitigen Organisationen sind jederzeit rechtzeitig zu Verhandlungen bereit und müssen auch die maßgebenden Instanzen von Seiten der Unternehmer innegächlich werden, was die getroffene Vereinbarung bezeugt.

Nach einer reichhaltigen Diskussion wurde durch eine Resolution zum Ausdruck gebracht, daß weitere friedliche Verhandlungen mit dem Vorsitzenden der freien Vereinigung der Wälscheverleher zu führen sind, da einige Herren der Unternehmer es nicht unterlassen konnten, nach der Arbeitsaufnahme mit den Fahrern in persönliche Differenzen zu geraten. Dann wurde ein Vorschlag aus der Versammlung, einen Fonds zu bilden, angenommen, und eine Sammlung veranstaltet, welche eine nennenswerte Summe ergab. Aus diesem sollen die betreffenden Kommissionsmitglieder eine Entschädigung für Lohnverluste an Verhandlungstagen erhalten. Mit einem Hinweis, das Ansinnen der Gruppe sowie der Organisation weiter so zu fördern, wurde die Versammlung geschlossen.

Gegen die Sonntagsruhe bliesen jetzt die Krämer überall zum Sturm. Alle Unternehmerblätter sind voll von Protesten, die angeblich seitens der Detaillisten einlaufen; die bürgerliche Tagespresse tut das übrige, um eine Verbesserung der bisherigen Bestimmungen im Reichstage zu Fall zu bringen. Und wie wir an anderer Stelle dieses Vortages nachweisen, sind die bürgerlichen Parteien ohne Ausnahme nur zu willig, diesen Skandalarbeiten ihr Ohr zu leihen. Es ist daher unsere Pflicht, die Handelsarbeiter in der Pflichthaft auf die großen Gefahren aufmerksam zu machen, die der Sonntagsruhe drohen.

Der Rheinisch-Westfälische Detaillistenverband hat kürzlich eine Deputation zwecks Hintertreibung von Verbesserungen der Sonntagsruhe ins Reichsamt des Innern, ins preussische Handelsministerium und zu den bürgerlichen Reichstagsabgeordneten geschickt. Das Reichsamt wies die Herren an den Reichstag, aber das preussische Handelsministerium versprach ihnen Unterstützung. Und im Reichstag antwortete der Vorsitzende der Kommission den Herren nach dem Verichte eines Scharfmerkers:

„Es müßte aber etwas zustandekommen, sonst würden sie von den Angelegten verprügelt. Sowohl die Reichsregierung wie Abgeordnete haben uns mitgeteilt, daß die Entscheidung beim Zentrum liege. Wenn unsere Anfragen das Zentrum entgegenkomme, wären sie gerettet. Ein Zentrumsabgeordneter, den wir sprachen, sagte uns, die Regierungsvorlage sei für ihn vollständig unannehmbar. Man müsse aber, wenn die Differenzierung nicht ginge, Bestizte zusammenfassen. Man nehme z. B. den ganzen Industriebezirk von Dortmund bis Köln und gebe ihm die Sonntagsruhe. Die großen Städte würden dann nicht gefährdet und die kleinen Städte hätten auch ihre Ruhe. Der Zentrumsabgeordnete habe auch gesagt: „Warum regen Sie sich nicht? Warum schreiben Sie nicht?“ Wir haben ihm das Versprechen gegeben, daß wir schreiben wollten. Daraus können sie entnehmen, wieviel man im Reichstag auf die Stimme aus dem Volke gibt. Man sah und hörte bisher im Reichstag nur die Angelegten. Der Zentrumsabgeordnete sagte auch noch, daß die Angelegten, wenn ihren Wünschen nicht entprochen werde, ins sozialdemokratische Lager getrieben würden. Der Abgeordnete der fortschrittlichen Volkspartei, den wir sprachen, erklärte, sie hätten nur gezwungen dem Antrag aus Differenzierung zugestimmt. Wir mußten sehen, wie wir mit dem Zentrum austämen. Das Zentrum sei das A und das O. Dann haben wir mit zwei Nationalliberalen verhandelt. Ein Abgeordneter meinte, es würde nicht möglich sein, diese Differenzierung durchzuführen; das dritte nationalliberale Mitglied der Kommission, Marquardt, sei für diese Ansicht nicht zu haben. Der nationalliberale Abgeordnete, den wir sprachen, machte den Vorschlag, man solle für die Sonntagsbeschäftigung den Angelegten einen freien Nachmittag in der Woche geben. Auch dieser Abgeordnete sagte aus, daß er für die vollständige Sonntagsruhe, wie sie geplant sei, nicht sein könne. Die konservativ-tidie Partei steht auf dem Boden der Regierungsvorlage. Sie will eine dreistündige Arbeitszeit an Sonntagen. Sie hat dem Zentrumsantrag auf Differenzierung zugestimmt, um nicht dem sozialdemokratischen Antrag auf vollständige Sonntagsruhe Annahme zu sichern. Der Vertreter der konservativen Partei hat uns erklärt, daß diese alles zum werde, um die vorgelegene Regierungsvorlage durchzubringen. Wir sollten uns nur regen und mit dem Material an die Kommission heran kommen.“

Am Mittwoch, den 4. März, haben die Vertreter von 25 Berliner Detaillistenvereinen im Reichsamt des Innern gegen die Sonntagsruhe anhängig gemacht. Sogar die Detaillistenvereinsgenossenschaft, die die Sache gar nichts angeht, macht gegen die Sonntagsruhe mobil.

In einer Versammlung der Breslauer Detaillisten sagte der Vorsitzende — ein Herr Graeffner:

Die Kommission hat bereits den Antrag angenommen, daß Städte mit über 75 000 Einwohnern am Sonntag völlige Sonntagsruhe einführen haben. Ob das Plenum zustimmen werde, erscheint recht fraglich, und es ist noch nicht zu spät, energisch gegen die völlige Sonntagsruhe sich zu wehren. Die Kleinstädte will man auf Kosten der Großstädte bevorzugen und ihnen das Recht einräumen, an Sonntagen mehrere Stunden Geschäftsverkehr zu pflegen. Man hat in Breslau ebenso wie die Kleinstädte mit Landwirtschaf zu rechnen. In gleicher Weise können die größere Mittelstädte behaupten. Folgende Resolution gelangte dann zur fast einstimmigen Annahme:

Der Breslauer Detaillistenverein protestiert mit Entschiedenheit gegen die Einführung der völligen Sonntagsruhe. Die Umstände in Detaillistenstädten sind durch die Ungunst der Verhältnisse bedeutend zurückgegangen. Dessenungeachtet hat die Detaillistenchaft die erhöhten sozialen Lasten zum Wohle der Angelegten auf sich genommen. Um so mehr muß alles unterbleiben, was die Erwerbstätigkeit zu beschränken und den an sich schon harten Kampf um die Existenz noch weiter zu verschärfen geeignet ist. Durch das Verbot des Sonntagsgeschäfts, das für die mittleren und kleinen Geschäfte geradezu Lebensbedingung ist, würde ein Rückschlag in den Einnahmen unaussprechlich sein. Die Regierung und der Reichstag werden dringend gebeten, die schwierige Lage der Geschäfte zu berücksichtigen und einem Gesetz nicht zuzustimmen, das den Ruin vieler Gewerbetreibender zur Folge haben muß.“

Gegen die Sonntagsruhe rebellieren aber noch die Detaillistenvereine in Chemnitz, Gagen, Rosen, Neumünster und München-Gladbach. In Frankfurt a. O. hielt der dortige Detaillistenverband ebenfalls eine Protestversammlung ab. Wie der Vorsitzende, Käpfe, mitteilte, hat sich die Frankfurter Handelskammer in einer Eingabe gegen das Kompro-

### Der Zentralverband deutscher Konsumvereine im Jahre 1913.

Die Zahlen der Verbandsstatistik liegen, soweit die Konsumvereine in Frage kommen, heute bereits vor. Sie berechnen sich auf die Erklärung, daß die Konsumvereine Organisationen des Unbilben der wirtschaftlichen Krise weit erfolgreicher Trost geboten haben, als vorsichtige Berechnung aller in Betracht kommenden Momente im voraus zu gestatten schien. Es betrug:

die Zahl der angegeschlossenen Vereine	1912	1913
die Zahl der berichteten Vereine	1155	1157
die Mitgledierzahl	1128	1129
der Umsatz im eigenen Geschäft	423 145 111 M.	472 006 215 M.
der Umsatz im Lieferantengeschäft	81 321 421	82 856 191
der Wert der Eigenproduktion	83 871 268	99 877 629

Es wurde also ein Mitgliederzuwachs von fast 187 000, eine Steigerung des Umsatzes im eigenen Geschäft von fast 49 Millionen Mark und eine Erhöhung des Wertes der Eigenproduktion um 16 Millionen Mark erzielt.



unß der Reichstagskommission ausgesprochen. Der nationalliberale Reichstagsabgeordnete Dr. Bollert hat es für völlig ausgeschlossen erklärt, daß die Kommissionsbeschlüsse vom Plenum bekräftigt werden. Das Neferat hielt Herr Witam, die Detaillisten hätten unter einer völligen Sonntagsruhe schwer zu leiden; sie müßten alle einig sein und einmütig dafür eintreten, daß die Verkaufszeit am Sonntag bleibend bis her. Für Frankfurt a. O., das in absehbarer Zeit die Einwohnerzahl von 75 000 überschritten haben wird, ist die Gefahr besonders groß. Nach diesen Ausführungen wurde eine Resolution gegen die völlige Sonntagsruhe angenommen.

Die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin haben in ihrer letzten Sitzung ebenfalls gegen die völlige Sonntagsruhe im Detailhandel der Städte mit über 75 000 Einwohner Stellung angenommen und beschloßen, diesen Standpunkt in einer Eingabe an die Reichstagskommission zu begründen.

Die Feinde der Sonntagsruhe lassen also alle Mienen springen, sie fordern geradezu die Waffen der Handelsarbeiter heraus, ihre Stimme zu erheben für die Sonntagsruhe! Gefahr ist im Verzuge. Es gilt schnell und in Massen zu handeln, um den Reaktionen das Handwerk gründlich zu legen.

Der Straßburger Gemeinderat und die Sonntagsruhe. In der letzten Gemeinderatsitzung wurde beschloßen, in Sachen der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe eine neue Eingabe an den Reichstag zu richten, um, sobald bei der Schlagschlage noch möglich, zu erwirken. Die Eingabe ist inzwischen fertiggestellt worden und an den Reichstag abgegeben. Darin wird ausgeführt:

Der Gemeinderat der Stadt Straßburg ist schon seit langem einmütig der Meinung, daß im Interesse der Angelegten im Handelsgewerbe eine vollständige Sonntagsruhe angeordnet werden müsse. Gleichwohl hat sich eine Durchführung dieses Grundsatzes im Wege ordnungsgemäßer Regelung bisher nicht ermöglichen lassen. Die Stadt Straßburg ist, wie zahlreiche andere süddeutsche Großstädte, von einem franzo- leistungsfähiger Mittelstädte und Kleinstädte umgeben. So liegen in ihrer nächsten Nähe die Gemeinden Schilt-

heim, Bischheim, Grafenstaden und Neß, in etwa 800er Entfernung die Städte Gaggenau, Zabern, Schletstadt und Muenburg. Die Einführung der vollständigen Sonntagsruhe durch Druckstatut hätte zweifellos für das hiesige Handelsgewerbe die Folge gehabt, daß ein großer Teil seiner Landwirtschaf nach diesen Nachbargemeinden abgewandert wäre. Aus diesem Grunde mußte der Gemeinderat zahlreiche auf weitere Beschränkung der Sonntagsverkaufszeit hinzielende Anträge zu seinem lebhaften Bedauern ablehnen. Dabei war er allerdings der Auffassung, daß die in Aussicht gestellte reichsgerichtliche Regelung der Materie den erhofften völligen Geschäftsschluß an den Sonntagen, mit Ausnahme einer kurzen Verkaufszeit für die sogenannten Bedürfnisgewerbe, bringen werde.

Dem Gemeinderat der Stadt Straßburg ist wohl bekannt, daß der Durchführung der völligen Sonntagsruhe im ganzen Reiche nicht unerhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen, die sich vor allem aus den Verhältnissen rein ländlicher Distrikte ergeben. Es ist aber darauf hinzuweisen, daß zum mindesten im Südwesten des Reichs die Beziehungen zwischen ländlicher und städtischer Bevölkerung bereits heute derart häufig und eng sind, daß hier auch die Landwirtschaf sich damit würde abfinden können, ihren Einkauf stam Sonntag an einem Wochentage, vor allem gelegentlich des Marktbesuches, vorzunehmen. Dem Gemeinderat der Stadt Straßburg, wie allen an der Sonntagsruhe interessierten Kreisen hat daher der Entwurf der Regierung insofern eine große Enttäuschung bereitet, als er auf dem Wege zur völligen Sonntagsruhe nur in völlig ungenügender Maße voranschritt.

In den Beschlüssen der Reichstagskommission heißt es sodann, daß bei Einführung dieser Bestimmungen sich dieselbe Schädigung des lokalen Handelsgewerbes ergeben müßte, die bisher schon dem Gemeinderat der Stadt Straßburg die einseitige Einführung der völligen Sonntagsruhe nur in hiesiger Stadt unzulässig erscheinen ließ. Hält man die Einführung der völligen Sonntagsruhe im ganzen Reichsgebiete für zu weitgehend, so sollte wenigstens den höheren Verwaltungsbehörden bzw. den weiteren Kommunalverbänden (Bezirken) die Möglichkeit gegeben werden, da, wo die Verhältnisse dies gestatten, die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe im weiteren Umkreise einzuführen. Wird dies verkannt, so wird in jedem Bezirk das ablehnende Verhalten einer einzigen Gemeinde genügen, um allen übrigen beteiligten Gemeinden ein Vorschreiten auf dem Gebiete der Sonntagsruhe unmöglich zu machen. Bleibt aber in sämtlichen kleineren Gemeinden eine, wenn auch nur beschränkte Verkaufszeit an Sonntagen bestehen, so sind empfindliche Schädigungen des Handelsgewerbes in den größeren Städten unausbleiblich.

Sollte gleichwohl an der grundsätzlichen Unterscheidung zwischen größeren und kleineren Städten festgehalten werden, so ist darauf hinzuweisen, daß die Grenze kaum bei einer Einwohnerzahl von 75 000 Einwohnern liegen dürfte. Denn auch bei kleineren Städten liegen die Verhältnisse so, daß den Angelegten des Handelsgewerbes eine völlige Sonntagsruhe gesetzlich gesichert werden sollte. Andererseits sind auch unter diesen Städten zahlreiche Gemeinden, die keineswegs mehr auf die Landwirtschaf angewiesen sind als die von der völligen Sonntagsruhe betroffenen Großstädte. Soll also einmal nach der Einwohnerzahl der Gemeinden unterschieden werden, so dürfte die Grenze bei einer erheblich niedrigeren Einwohnerzahl anzusetzen sein, als welche der Gemeinderat 10 000 oder 15 000 in Anregung bringt. Würde es weiter möglich sein, die Zahl der Sonntage, an denen eine Beschäftigung bis zu 10 Stunden zugelassen werden kann, noch weiter zu beschränken, so wäre damit anzuerkennen, daß mit dem Gesetz betreffend Sonntagsruhe im Handelsgewerbe ein wesentlicher Fortschritt auf dem Gebiete der Sonntagsruhe gemacht und somit eines der wichtigsten rechtlichen, ethischen und hygienischen Probleme seiner Lösung zugeführt wird.



Bühnen- und Kino-Angestellte Schausteller-Gehilfen

Magdeburg. Eine gutbesuchte Versammlung der Kinoangestellten fand am Mittwoch, den 4. März, statt. Der Kollege M. führte den ersichtlichen Anstellung den hohen Wert der Berufsorganisation an treffenden Beispielen vor Augen und wies auf die bereits erzielten Erfolge hin, welche die Kino-Angestellten durch den Anschluß an den Deutschen Transportarbeiterverband in den verschiedensten Städten erreicht haben.

Nach einer recht lebhaften Diskussion, in welcher die schlechten Gehaltsverhältnisse der Angestellten erörtert wurden, trat wieder eine Anzahl Kinoangestellter dem Verbände bei.

Am Mittwoch, den 18. März, findet wieder eine Versammlung statt, in der eingehend die Gehaltsfragen erörtert werden sollen.



Transport-Arbeiter

Berlin. Die Holzhäuser, Begleiter und Wodenarbeiter hielten am Sonntag, den 25. Januar, ihre Branchensammlung ab. Vor Eintritt in die Tagesordnung machte der Branchenleiter einige Mitteilungen und gab dann den Bericht über die Tätigkeit der Branche im vergangenen Jahre. Durch Verhandlungen,



Larif hineingebracht. Also in keiner Weise sind Verbesserungen vorgenommen worden, es sei denn, daß wir schon vorher erwähnt, in der Weise, wo sie für keinen in Betracht kommen. Weder kam dann noch auf das christliche Flugblatt zu sprechen und führte aus, daß es den freien Gewerkschaften nicht darum zu tun sei, die Christen niederzukämpfen. Es soll nur versucht werden, die Anhänger der Christen dahin zu bringen, wo sie hingehören, nämlich zu uns. Ein Kulturwerk wollen wir verrichten zum Wohle des gesamten Arbeiterstandes. Brauerden Befall belohnte den Redner für seine trefflichen Ausführungen.

Als erster Diskussionsredner von den Christen trat sodann ein Herr mit dem hochklügelnden Namen Meyer auf. Derselbe führte aus, festgestellt zu müssen, daß, wenn der Vorlesende wie auch der Referent befand hätten, diese Versammlung solle sich mit einer sachlichen Auseinandersetzung beschäftigen, der Referent sich hieran nicht gehalten habe. (Große Unruhe.) Es scheint ihm, als wenn der Referent jedoch aus einer larmeballsförmigen Stellung gekommen sei. (Minutenlange große Unruhe.) Der Referent habe sich in Pflichten und Pflichten begeben. — Jetzt war es mit der Hilfe der Versammlung vorbei. Man stelle sich vor, wie die Besucher zusammengesetzt waren. Der überaus größte Teil waren freie Gewerkschafter, einige Durchdeutsch-nationale Handlungsgehilfen und den Rest bildeten die Christlichen. Schon während der Ausführungen des Kollegen Döring ging das Herz mit den ehrlich denkenden und von den Christen betrogenen Gewerkschaftern durch. Als dann dieser Herr Meyer mit seinem München-Gladbacher Rezept ankam, gab es kein Halten mehr. Seine Ausführungen wurden zum großen Teil niedergebrellt, und wurde schließlich die Versammlung zu unserem großen Bedauern gegen 11 Uhr von den überwachenden Beamten aufgelöst. Es hatten sich noch drei Christenführer zum Wort gemeldet. — Es schien beinahe so, als wenn die Polizei von vornherein hierauf vorbereitet war. Wenn auch die Versammlung schon ziemlich unruhig geworden war, so lag unserer Meinung nach doch kein Grund vor, dieselbe aufzulösen. Schon lange vor Beginn der Versammlung gingen berartige Gerüchte durch den Saal, und dieses wird uns heute noch von bürgerlicher Seite beständig auffällt, was auch das überaus große Schuhmannsaufgebot, das schon vor Schluss der Versammlung zur Stelle war. Die Christen haben aber das erreicht, was sie wollten. Wenn wir sie wieder einmal zu einer Versammlung einladen, dann werden sie sagen: Eure Nebenehrlichkeit steht doch nur auf dem Papier, ihr lüret uns doch nicht an. — Daß sie dieses aber gewollt und unsere Mitglieder dazu gereizt haben, werden sie wohlweislich verschweigen. Nun ja, die Christen lügen wie die Läufer und schwindeln aus Prinzip!

Gezart. In der am 14. Februar stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung, die amnestiar besucht war, wurde der Jahresbericht des Gewerkschaftsorgans entgegengenommen. Kollege Schulz, der an Stelle des sich leider in „Staatspension“ befindlichen Kollegen Schneider den Bericht erstattete, wies darauf hin, daß die Hoffnungen, 1910 über die 5000 Mitglieder hinauszukommen, leider nicht in Erfüllung gegangen sind. Trotzdem ist zur Unzufriedenheit keine Ursache vorhanden, da die eingetretene Krise wohl die Werkkraft der Organisation etwas herabmindern, aber nicht ganz süßen konnte. Die Mitgliederzahl am Jahreschluss betrug 4809, davon 228 weibliche und 66 jugendliche. Die Mitgliederzunahme beziffert sich auf 211, wobei nicht außer acht gelassen werden darf, daß wir eine Verwaltungsstelle, Elrich, mit 112 Mitgliedern im 4. Quartal an den Fabrikarbeiterverband abgetreten haben. Der Gesamtentwicklung im Gau entsprechend machten sich im Laufe des Jahres Freistellungen von Kollegen notwendig, die infolgedessen ihre Erledigung fanden, daß Feib einen Ortsbeamten anstelle und Erfurt und Sonneberg je einen Gauhilfsbeamten erhielt. Hand in Hand damit ging eine Verschmelzung kleinerer Verwaltungsstellen und Einzelmitglieder mit den mit Angestellten bedachten Orten außer Erfurt, so daß am Jahresabschluss 34 gegen 38 Verwaltungsstellen im Vorjahr zu verzeichnen sind. An Einzelmitgliedern ist Öffenttal hinzugekommen und haben in dem mit Feib verschmolzen worden. Es verbleiben wiederum drei Einzelmitglieder, von denen 163 haben 15 Orte. Eine Verwaltungsstelle besteht mit der gleichen Mitgliederzahl wie im Vorjahr ab. 18 Orte haben eine Gesamtzunahme von 661 Mitgliedern, wobei die von aufgelösten Verwaltungsstellen übernommenen Mitglieder eingerechnet sind. Dem Mitgliederzuwachs entsprechend ist die Beitragsleistung gestiegen. Es wurden 25 432 Markten mehr verkauft als im Vorjahr. Bei der Besprechung der einzelnen Verwaltungsstellen wies Redner auf die immer noch herrschende Futtkration hin, die oftmals bei geeigneten Maßnahmen sehr wohl einzubäumen sei. Obwohl auch im Gau im Laufe des Jahres die Vorbereiten der nächsten Wirtschaftsjahre sich in erheblichem Maße zeigten, gelangten doch 34 Lohnbewegungen in 62 Betrieben mit 958 Beteiligten zur Durchführung, die im allgemeinen bis auf einige von Erfolg waren. Besonders ist der Streit in den Sonnenberger Sportgeschäften hervorzuheben, den man mit Zug und Recht einen Verzweiflungskampf nennen kann. Hier stand die Organisation einem mit allen Wassern gewaschenen und kapitalkräftigen Unternehmern gegenüber, das alle Mittel zur Unterdrückung und Ausrottung der Organisation anwandte. Nur dem festen Vertrauen der Kollegen zur Organisation und der Leistung ist der Sieg auf der ganzen Linie zu danken. Auch die Straßenbahnerbewegung in Kassel zeigt, wie notwendig eine straffe Disziplin und gewerkschaftliche Durchbildung bei unseren Kollegen ist. Redner machte anschließend darauf aufmerksam, daß die Zeit der gemütlichen Auseinandersetzungen mit den Unternehmern auch in Thüringen vorbei ist und dementsprechend eine andere Politik bei allen unsern künftigen Lohnkämpfen eingeschlagen werden muß, die Mitglieder aber alle Veranlassung haben, an dem Ausbau der Organisation

zur Kampforganisation mitzuwirken. Mit den Lohnbewegungen in engem Zusammenhang stehend ist die Zahl der Ortsbesuche, die im Jahre 1913 403 gegen 355 im Vorjahr betragen. Bedauerlich ist zu konstatieren, daß auch eine ganze Anzahl Reisen zur Regelung örtlicher Differenzen notwendig waren. Die Gausammlungen stellten sich pro Beitrag auf 3,09 Pf. Der rein geschäftliche Verkehr hat gegen das Vorjahr eine wesentliche Steigerung erfahren. Zum Schluss ging Redner noch auf die geschilderten Unterstellungen ein und betonte dabei, daß dieselben keineswegs im letzten Halbjahr eine enorme Höhe erreicht hätten. Mit dem Wünsche, im nächsten Jahre über ein günstigeres Resultat berichten zu können, schloß Kollege Schulz seine Ausführungen. In der anschließenden Diskussion wurde besonders an der Höhe der Gausammlungen Kritik geübt. Auch wurde bemängelt, daß zu bürokratisch gearbeitet worden sei. Ein Kollege behauptete auch, daß die vielen Ortsbesuche durch die Unkenntnis und Unselbstständigkeit der Funktionäre in den einzelnen Verwaltungsstellen verursacht würden und der Gauvorstand an diesem Mangelzustand die Schuld trage, weil er veräumle, die betreffenden Kollegen genügend aufzuklären. Es erwiderte beinahe den Anschein, als wenn dies alsbaldig zu gehandelt werde. In seinem Schlusswort wies zunächst Kollege Schulz an der Hand reichhaltigen Materials die beweiselosen Behauptungen des Kollegen B. zurück und erläuterte die in der Diskussion monierten Punkte, so daß die anwesenden Mitglieder die Ueberzeugung gewannen, daß manches Wort in der Diskussion besser ungesprochen geblieben wäre. Bei der darauffolgenden Neuwahl des Gauvorstandes wurden die Kollegen A. W., W. G., A. T. und B. W. gewählt. Die Versammlung beauftragte die Ortsverwaltung, zu den in der Versammlung gestellten Anträgen zum Verbandsstag Stellung zu nehmen und diese der nächsten Versammlung vorzulegen. Nachdem noch unter Verlesenes einige Interna erobigt waren, wurde die Versammlung geschlossen.

**Volkshilfe.**

Trotz der „geeinigten Phalanx“  
unserer Gegner sind bis zum 28. Februar 1914 über

**100 000**

**Policen der Volkshilfe**  
ausgestellt worden!

Ein glänzender Erfolg unserer Mitarbeiter!  
Nun mit verstärktem Eifer für das zweite Hunderttausend!

Hirschberg. In unserer am 21. Februar stattgefundenen Mitgliederversammlung wurde über die zum diesjährigen Verbandstage einzureichenden Anträge beraten. Die Abrechnung von unserem Stiftungsjest weist ein Defizit von 24,85 M. auf. Das ist etwas zum Nachdenken für diejenigen Kollegen, welche bei der Beratung wohl dafür können, aber dann nicht teilnehmen. Mitte dieses Monats beginnen wieder die großen Umzüge, wo Pader in aller Herren Länder herumgeschickt werden. Auch hier in Hirschberg sind zwei Expeditionsfirmer, welche aber der Organisation den Tod geschworen haben. Da werden die unorganisierten Pader so heimlichvoll verschickt, daß auch der nächste Mitarbeiter nicht weiß, wo sie sind. Wir machen darum die Kollegen allerorts auf diese Leute aufmerksam, da der Verdacht besteht, daß welche dabei sind, welche aus fremde Legitimationen reisen. — Die Firmen heißen M a i und S e r r m a n n, beide aus Hirschberg i. Sphließen.

Königsberg i. Pr. Am Sonntag, den 22. d. M., tagte unsere Jahres-Generalversammlung. Vor Eintritt in die Tagesordnung ehrte die Versammlung das Andenken der verstorbenen Kollegen F. Wittner, G. Johann, S. Jordan, A. Neumann, H. Tranpner und S. Wittner in üblicher Weise. Aus dem von Kollege Werner gegebenen Geschäftsbericht ist zu entnehmen, daß trotz der großen Arbeitslosigkeit, von welcher unsere Kollegen im 4. Quartal betroffen wurden, es möglich war, die Mitgliederzahl von 2645 auf 2702 zu steigern. Die Situation ist noch immer sehr bedeutend, da 207 Neuaufnahmen 150 Abgänge gegenübersehen. An Versammlungen wurden im vorigen Quartal 151 abgehalten, ebenfalls 63 Mitgliedsbesprechungen. Zur Belebung der Agitation machte sich weiter die Verbreitung von 39 700 Druckschriften und Zirkularen notwendig. — An Posteingängen waren 631, an Ausgängen 2610 zu verzeichnen, ferner wurden 21 Schriftsätze in Arbeitervereinigungsangelegenheiten für unsere Mitglieder angefertigt. Von Lohnbewegungen ist die der Holzplattarbeiter bei der Firma Albrecht u. Verwandtschaft zu verzeichnen, welche nach einem 14wöchigen Streit mit vollem Erfolg für 102 beteiligte Kollegen beendet werden konnte. Die Lohnbedingungen für die Arbeiterarbeiter schwanken zwischen 3 bis 5 M., der Stundenlohn erfährt eine Erhöhung von 6 Pf. pro Stunde. Der Abwehrkampf der Kollegen Reichthamer und Koglerarbeiter bei der Kolonnenimport-Gesellschaft verlief nach 16wöchiger Dauer für die am Kampf beteiligten 63 Kollegen leider erfolglos. Es

war nicht möglich, die Wiedereinstellung der gemäßregelten Personen zu erzielen. Die Ausgaben für die beiden Streiks betragen rund 38 000 M. Im Arbeitsnachweis waren 51 Stellen gemeldet, von denen wir jedoch nur 19 besetzen konnten. Die Kollegen müssen sich bemühen, dieser Einrichtung unseres Verbandes mehr Interesse entgegenzubringen, vor allen Dingen offene Stellen uns zu melden. Nachdem noch die einzelnen Vorgänge innerhalb der einzelnen Sektionen einer kritischen Beleuchtung unterzogen waren, schloß Kollege Werner seinen Bericht mit dem Wünsche, daß unsere Mitgliedschaft im neuen Jahre dieselbe günstige Entwicklung zu verzeichnen haben möge.

Die Einnahmen betragen 28 531,02 M., die Ausgaben 60 531,02 M. so daß zur Bestreitung der Streikausgaben die Hauptkasse einen Zuschuß von 32 000 M. leisten mußte. Beitragsmärkte wurden 34 247 Stück ungesührt. An Unternehmungen für Kranke wurden 3427,60 M., für Arbeitslose 2088 M. verausgabt. Dem Kassierer wurde auf Antrag der Revisionskommission einstmittige Decharge erteilt. Anschließend hieran wurde vom Geschäftsführer eine Gesamtschau über das verlossene Jahr gegeben, welcher die wirtschaftlichen Vorgänge eingehend beleuchtete. Das Jahr 1913 stand zweifellos bereits im Zeichen der wirtschaftlichen Krise. Wenn trotz der Ungunst der Verhältnisse unsere Gesamtorganisation und im besonderen unsere Mitgliedschaft eine nennenswerte Mitgliederzunahme zu verzeichnen hat, so zeigt dies von der Werkkraft unseres Verbandes. Daß unsere Organisation auch stets ihre Pflicht für die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kollegen getan habe, beweist die große Zahl der geführten Bewegungen. Was Königsberg im speziellen betrifft, so haben 31 Bewegungen in 47 Betrieben mit 1982 beteiligten Kollegen stattgefunden. Von diesen Bewegungen führten 19 zum Streit, während 12 im Wege friedlicher Vereinbarung ihre Erledigung fanden. Die Bewegungen verurteilten 50 966,02 M. Kosten. Durch die Bewegungen wurde ein Mehrerlös von 3190 M. pro Woche herausgeholt oder für den einzelnen an den Bewegungen beteiligten Kollegen 2,93 Mark pro Woche. Auch gelang es, in einigen Fuhrwerksbetrieben die Arbeitszeit ganz erheblich zu verkürzen. Der Jahres-Kassenbericht, welcher gedruckt vorlag, wurde von Kollegen Tisch näher erläutert. Die Einnahmen und Ausgaben balancieren mit 134 724,02 Mark. In der nunmehr einleitenden Diskussion wurde die Tätigkeit der Ortsverwaltung allgemein anerkannt und derselben einstmittige Decharge erteilt. Im weiteren Verlauf der Versammlung wurden alsdann die Wahlen für die Ortsverwaltung, die Revisionskommission, den Gauvorstand und den Festausschuß vorgenommen, sie ergaben mit unversehrlichen Abweichungen die einstimmige Wiederwahl der bisherigen Funktionäre. Nach Erledigung der Tagesordnung wies der Vorlesende noch auf die letzten politischen Vorgänge hin, diese einer eingehenden Kritik unterziehend. Die Kollegen mußten die Lehren daraus ziehen und sich auch auf politischen Gebiete betätigen. Ferner müsse ein jeder Kollege der Genossenschaftsbewegung das notwendige Interesse entgegenbringen, sie ist ebenfalls ein Schutzwall gegen kapitalistische Ausbeutung. Dann wurde die anregend verlaufene Versammlung geschlossen.

Heinrich. Am 17. Februar hielten wir unsere Mitgliederversammlung ab. Genosse Engel hielt einen Vortrag über den Aufbau und die Zusammenfassung der Versicherungssträger in der Kranken-, Invaliditäts- und Altersversicherung. An Hand eines Kartenbildes machte er es den Anwesenden begreiflich, wie sich die Versicherungsgebiete zusammenlegen. Die Aufmerksamkeit während der Ausführungen, der Befall am Schluß, und die darauffolgende lebhafteste Diskussion bewiesen, welches Interesse die Mitglieder der Versicherungsstellen entgegenbringen. Welche Unklarheit aber auch noch herrscht, zeigte die vielen Fragen, die an den Vortragenden gerichtet wurden. Als Vertreter zum Versicherungsamt wurden die Kollegen Friedig und Geister in Vorschlag gebracht. Beim Kartellbericht wurde der Wunsch ausgesprochen, daß die Mitglieder mehr als bisher von der Bibliothek Gebrauch machen sollen. Ein Antrag, der eine andere Regelung der weiblichen Beiträge betraf, wurde vertagt bis nach der Abhaltung der Kölner Generalversammlung. Mit der Aufforderung, daß alle Mitglieder ihre Pflicht auf dem Gebiete der Arbeiterbewegung erfüllen, wurde die Versammlung geschlossen.

Förzheim. Unsere Generalversammlung fand am Sonntag, den 1. Februar, statt. Dem Geschäftsbericht gab der Vorlesende. Aus demselben ist zu entnehmen: Eingänge waren 281, während Ausgänge 467 zu verzeichnen waren. Versammlungen, Sitzungen und Besprechungen fanden 82 statt. In den Versammlungen waren 1924 Besucher zu verzeichnen, ergibt im Durchschnitt 31. Besprechungen fanden zwei statt. Beide Veranstaltungen brachten der Lokalfiskal Ueberflüsse. Lohnbewegungen fanden drei statt, welche mit Erfolg durchgeführt wurden. Für die Möbeltransportarbeiter wurde ein zweijähriger Tarifvertrag abgeschlossen, in welchem ein Tagelohn von 8 M. und sonstige Verbesserungen vorgelesen sind. Zu bedauern sei, daß nach den Lohnbewegungen ein Teil der Kollegen dem Verband den Rücken gekehrt haben. Mehrere Versammlungen und Besprechungen wurden mit den Warenhausdienern und mit den Anwesenheiten abgehalten, um diese zu organisieren, was aber an dem Eigenhüßel, mit welchem diese Kollegen behaftet sind, scheiterte. Rechtschutz wurde in Unfallsachen zweimal und in Streitigkeiten ebenfalls zweimal gewährt. Kaskounterstützung erhielten acht Kollegen. Gegen den ehemaligen Kollegen Bernhard Linder mußte wegen Unterschlagung von Verbandsgeldern Anzeige erstattet werden. An der Gaukonferenz in Stuttgart nahmen die Kollegen Jürner und Feib teil. Vorträge wurden im vergangenen Jahre fünf gehalten. Der Beitrag wurde mit Genehmigung des Vorstandes von

