ein engeres Zusammenarbeiten der Stauer und Vorleute mit den Beamten der Unfallaufsicht dringend erforderlich. Es besteht noch immer, obgleich die Hafenunfallaufsicht schon seit 15 Jahren besteht, die irrige Ansicht, daß nur der Hafeninspektor dafür zu sorgen hat, daß das Lösch- und Ladegeschirr und die sonstigen Hilfseinrichtungen, welche zum Löschen und Laden benötigt werden, den Anforderungen entsprechen und alles getan wird, was ein sicheres Arbeiten gewährleistet. Diese Ansicht ist irrig, die Vorarbeiter haben, bevor die Arbeit beginnt, sich davon zu überzeugen, daß alle Hilfseinrichtungen den Vorschriften entsprechen und ein betriebssicheres Arbeiten gewährleisten, und der Betrieb muß während der Arbeitszeit unter ständiger Aufsicht bleiben. § 32, Abs. 2 Unfallverhütungsvorschriften der Lagerei-Berufsgenossenschaft: Gefährliche Verladearbeiten, die von mehreren Personen gleichzeitig ausgeführt werden, sind unter die verantwortliche Aufsicht eines mit solchen Arbeiten wohl vertrauten Mannes zu stellen.

Vom Vorarbeiter vorgefundene Mängel sind der Schiffsleitung zu melden und von dieser sofort abzustellen. Weigert sich die Schiffsleitung, so ist der Hafeninspektor zu benachrichtigen, er wird dann für Abstellung sorgen.

Falls der Vorarbeiter eine Gefahr für Leben und Gesundheit der Arbeiter in den vorgefundenen Mängeln erblickt, darf er mit der Arbeit nicht beginnen, sondern hat sofort den Hafeninspektor zu benachrichtigen.

Während der Arbeitszeit hat der Vorarbeiter den Betrieb sowie die Arbeitsweise der Arbeiter unter ständiger Kontrolle zu halten und die Arbeiter bei vorkommenden Uebertretungen der Unfallverhütungsvorschriften auf die strikte Befolgung hinzuweisen, um dadurch das Interesse ihrer Arbeitsgenossen für den Unfallschutz zu wecken.

Die Gewerbeordnung und Reichsversicherungsordnung sehen ausdrücklich vor, daß in den Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften auch Vorschriften über das Verhalten der Arbeiter zur Verhütung von Betriebs- oder Unfallgefahren enthalten sind. Nichtbefolgung entsprechender Anordnungen kann für den Verletzten die Folge haben, daß ihm, wenn dadurch seine Erwerbsfähigkeit ungünstig beeinflußt wird, der Schadenersatz auf Zeit ganz oder teilweise versagt wird, wenn er auf diese Folgen hingewiesen worden ist.

Daher ist es Pflicht der Arbeiter, durch Achtsamkeit sich soviel wie möglich gegen Betriebsgefahren selbst zu schützen.

Jeder Arbeiter muß sich bewußt sein, daß er durch einen Unfall oder eine Berufserkrankung Gefahr läuft, die Erwerbsfähigkeit zu verlieren.

Der Selbstschutz ist für ihn eine Lebensnotwendigkeit.

Dieser Selbstschutz ist den Hafenarbeitern noch nicht recht in Fleisch und Blut übergegangen, das sehe ich bei meinen täglichen Revisionen, wo ich immer wieder die Arbeitsweise bemängeln muß. Auch bemerke ich des öfteren, daß die Vorleute sowie Arbeiter meine Anordnungen teilweise interessiert entgegennehmen und wenn ich **fortgegangen, sich nicht weiter darum kümmern.**

Wenn auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit Erfolge erzielt werden sollen, müssen die Arbeiter zu einer stärkeren Mitarbeit herangezogen werden. Unentbehrlich ist jedenfalls für eine wirksame und erfolgreiche Durchführung der Unfallverhütungsmaßnahmen, wie des Arbeiterschutzes überhaupt, die Mitarbeit der Unternehmer und Arbeiter.

München im Jahre 1926.

Auf unserem letzten Verbandstag, der bekanntlich im Jahre 1925 in München abgehalten wurde, hielt u. a. Dr. Ernst Eich einen Vortrag über „Deutsche Verkehrstatsachen und -fragen". Die überragende Bedeutung des Verkehrs für das wirtschaftliche und kulturelle Leben der Völker hierbei besonders hervorhebend, behandelte Esch u. a. auch die ständige Zunahme des deutschen Kraftwagenverkehrs. Diese von Esch in seinem Vortrag festgestellte Verbesserung und Vervollkommnung des gesamten deutschen Verkehrswesens beweist aber auch, daß zu den Wirtschaftsverbänden, deren Organisationskörper ununterbrochen von der technischen Entwicklung beeinflußt und umgestaltet wird in erster Linie unsere Organisation gehört. Die Auswirkung dieser eingetretenen Veränderung wird für die einzelnen Orte je nach der Berufsgliederung der Mitgliedschaft verschieden sein. Verwaltungsstellen, deren Mitglieder sich vorwiegend aus den Abteilungen des Transportgewerbes zusammensetzten, werden zweifellos recht ungünstige organisatorische Ergebnisse aus dieser Entwicklung feststellen müssen. Zu diesen Verwaltungsstellen gehört auch München. Standen doch die Münchener Transportarbeiter schon seit Gründung der Verwaltung an erster Stelle und sie konnten deshalb bereits in den Jahren 1906 und 1907 ihre ersten Tarifbewegungen mit einem vollen Erfolg durchführen. An diesen Bewegungen waren nicht weniger als 450 Betriebe mit 1731 Fuhrleuten und bei den Abteilungen Spedition und Möbeltransport etwa 60 Betriebe mit zirka 800 Beschäftigten beteiligt. Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß im Jahre 1906/07 im Gesamttransportgewerbe München etwa 2600 Beschäftigte waren. Nach kaum 15 Jahren, und zwar im Jahre 1921 legten die Kollegen der gleichen Abteilungen, also Fuhrwerksbetriebe, Spedition und Möbeltransport, wieder geschlossen die Arbeit nieder; aber statt 2600 Kollegen wie im Jahre 1906/07 waren diesmal nur noch 800 Kollegen im Gesamttransportgewerbe beschäftigt. Diese äußerst starke Verringerung der Arbeitskräfte ist selbstverständlich nicht allein auf die Zunahme der motorischen Kräfte zurückzuführen. Die Unternehmer im Transportgewerbe haben inzwischen auch rationalisiert, und zwar nach deutscher Art, die nichts anderes als ein ganz erbärmliches Antreibesystem ist. Ein ähnliches Zusammenschrumpfen des Organisationsraumes wie im Transportgewerbe vollzieht sich z. Zt. auch im Handelsgewerbe. Hier liegen die Ursachen allerdings weniger in der technischen als vielmehr in der betriebsorganisatorischen Umgestaltung. An Stelle der Großhandelsbetriebe treten immer mehr die Handelsabteilungen der Erzeugerindustrien. Diese außerhalb unserer Beeinflussung liegenden Ursachen wirken zwar nicht hemmend auf unsere Arbeit (denn die Handelsabteilungen in den Industriebetrieben sind unser Rekrutierungsgebiet), verwandeln aber den Erfolg statt in einen Fortschritt in den meisten Fällen nur noch zu einem Ausgleich. Diese Entwicklung ist noch längst nicht abgeschlossen und wird noch einige Jahre den Organisationskörper beeinflussen.

Der von der Verwaltung herausgegebene Geschäftsbericht weist zwar trotz allem eine Mitgliederzahl von 7787 gegenüber 7276 Mitgliedern vor dem Kriege auf, diese Zunahme ist aber allein auf die günstige Entwicklung der Abteilung Straßenbahn, sowie auf den am 1. Mai 1924 erfolgten Uebertritt der Abteilung Post vom Eisenbahner-Verband zum Deutschen Verkehrsbund zurückzuführen. Gegenüber dem Vorjahre schließt das Jahr 1926 allerdings mit einem Verlust von 120 Mitgliedern ab. Liegen die Ursachen dieses Rückgangs auch im wesentlichen in der Verringerung der Betriebe und Beschäftigtenzahl im Handels- und Verkehrsgewerbe, so muß doch der Abschluß als unbefriedigend bezeichnet werden. Einen noch stärkeren Rückgang verzeichnet nach dem Geschäftsbericht der Markenumsatz, der im abgelaufenen Geschäftsjahr am 12 752 Beitragsmarken zurückgegangen ist und gegenüber dem Jahre 1925 mit einem Markenumsatz von 311 541 Beitragsmarken im Jahre 1926 einen Umsatz von 298 789 Marken aufweist. Dieser Rückgang an Beitragsmarken dürfte aber lediglich auf die Verringerung von Arbeitsgelegenheit zurückzuführen sein. So sind z. B. im Berichtsjahre infolge der Arbeitslosigkeit nicht weniger als 22 592 beitragsfreie Marken abgegeben worden. Entgegen diesem in der Wirtschaftskrise begründeten Rückgange ist in der Beitragshöhe ein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen. Betrug im Jahre 1925 der Durchschnittswochenbeitrag noch 67,8 Pfg., so stieg er im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 74,4 Pfg.; d. i. also eine Erhöhung des Wochenbeitrags um 6,6 Pfg.

Verbunden mit der äußerst schlechten Wirtschaftslage wirkte die bereits einleitend behandelte Umgestaltung in einzelnen Abteilungen unserer Organisation noch besonders ungünstig. War daher das abgelaufene Geschäftsjahr nicht dazu geschaffen, große wirtschaftliche Erfolge zu erzielen, so beschränkten wir uns doch nicht nur auf die Verteidigung, sondern gingen auch wiederholt zum Angriff über. Insgesamt konnten wir im Laufe des Jahres 13 Angriffsbewegungen durchführen, und zwar 4 Bewegungen bei der Abteilung Straßen- und Kleinbahn und 9 Bewegungen bei der Abteilung Handel und Transport. Die Tarifbewegungen für die Abteilung Post und Telegraphie werden bekanntlich durch die Reichsabteilung geführt. Die hierbei erzielten Lohnerhöhungen betrugen je Woche Mk. 6972,80 oder Mk. 362 485 im Jahr. Neben den Angriffsbewegungen mußten wir infolge der Tarifkündigungen durch die Unternehmer auch 5 Abwehrbewegungen führen, und zwar für die Kollegen Kraftfahrer bei der Kraftverkehr Bayern, für die Abteilung Transport im Baugewerbe, für die Abteilung Bretterlager und für die Abteilung Kohlen-, Eisen- und Röhrengroßhandel. Im Baugewerbe, Bretterlager und Kraftverkehr Bayern hatten wir mit unserer Abwehrbewegung einen vollen Erfolg, d. h., wir waren in der Lage, die beabsichtigten Lohnabzüge zu verhindern. Nur in einem Falle mußten wir einen Lohnabzug von 6 Pfg. über uns ergehen lassen. Aber auch hier war es uns nach einigen Monaten möglich 4 Pfg. wieder zurückzuerobern. Der Erfolg bei sämtlichen Bewegungen wäre zweifellos ein anderer gewesen, wenn die Schlichtungsorgane nicht geradezu parteiisch, wie z. B. im Großhandel, die Ausbeuter unterstützten. Trotz der geringen Anzahl der Lohnbewegungen gegenüber dem Jahre 1925 mit 73 Angriffsbewegungen entfiel auch im abgelaufenen Geschäftsjahr die Hauptätigkeit der Verwaltung auf die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Verbandsmitglieder. Zu den 18 Lohnbewegungen waren nicht weniger als 57 Verhandlungen notwendig. Die umfangreichen Arbeiten der Verwaltung ergeben sich aus dem Tätigkeitsbericht; auf den wir an dieser Stelle wegen Raummangel nicht näher eingehen können.

Leider fehlt es auch an der Möglichkeit, den Erfolg dieser Tätigkeit in wenigen Worten wiederzugeben. Welch eine Unsumme von kleineren und größeren Mißständen werden z. B. nicht in allen Betriebsversammlungen zur Sprache gebracht und in den meisten Fällen durch die Organisation beseitigt. Kleinarbeit, aber für den Einzelnen oft Existenzfrage.

Infolge der Steigerung der Durchschnittsbeiträge ist auch eine kleine Besserung in finanzieller Hinsicht eingetreten. Trotz des Rückgangs der Beitragsmarken stiegen die Gesamteinnahmen um 18 800,78 M., und zwar von 211 429,60 M. im Jahre 1925 auf 230 230,44 M. im Jahre 1926. Selbst bei den äußerst starken Anforderungen, die im abgelaufenen Geschäftsjahr an die Kasse der Ortsverwaltung gestellt wurden, war es uns möglich, den Kassenbestand von 22 824,90 M. auf 26 393,85 M. zu erhöhen. Von den Gesamteinnahmen gingen an die Hauptkasse 144 238,95 M., und zwar in bar 95 154,68 M. und 49 104,27 M. an Belegen für Unterstützungen. Im einzelnen wurde an Unterstützungen für die Hauptkasse ausbezahlt:

	M.
An Arbeitslose	599,11
„ Kranke	21 [illegible]60,17
Für Unterstützung bei Todesfällen	3 4[illegible],41
„ Rechtsschutz	3 4[illegible],23
„ Krankenhaushilfe	[illegible]018,70
„ Weihnachtsunterstützung	3 790,00
„ sonstige Unterstützungen	4 4[illegible]5,65
Insgesamt sind also im abgelaufenen Geschäftsjahr	49 104,27

an Unterstützungen zur Auszahlung gekommen. Neben der Hauptkasse hat auch die Ortskasse 3929,25 M. an Unterstützungen ausbezahlt, so daß die Gesamtsumme der ausbezahlten Unterstützungen 53 033,52 M. beträgt.

Durch lokale Vorgänge waren wir im abgelaufenen Geschäftsjahr des öfteren auch zur öffentlichen Stellungnahme gezwungen, so u. a. zu der vom Ministerium des Innern herausgegebenen Verkehrsordnung, ferner zu der von der bayerischen Regierung geplanten Verschlechterung der Sonntagsruhe, sowie zu dem Entwurf des Arbeitsschutzgesetzes. Unser öffentliches Vorgehen war nicht ohne Erfolg, im besonderen soweit die Beseitigung des alten Wagenmaterials in Frage kommt. Von mehreren Betrieben wurde uns im Laufe der letzten Zeit mitgeteilt, daß seit unserer öffentlichen Stellungnahme gegen die bayerische Verkehrsordnung, die bekanntlich alles mögliche regelt, doch das Entscheidende, nämlich unbrauchbare Wagen nicht mehr zuzulassen, außer acht läßt, eine weit schärfere Kontrolle einsetzte.

Von geringerem Erfolg waren dagegen unsere Arbeiten zu den Wahlen für die Betriebsvertretungen. Soweit die Betriebe unserer Organisation allein in Frage kommen, haben wir überall die Wahlen durchführen können. Wesentlich ungünstiger war dagegen der Erfolg in denjenigen Betrieben des Handelsgewerbes, bei denen das kaufmännische Personal die Mehrheit hatte. In diesen Betrieben mußten wir vielfach auf die Durchführung der Wahl überhaupt verzichten. Allerdings haben wir im Laufe des Jahres durch Anzeigen beim Gewerbeaufsichtsamt nachträglich noch Wahlen erzwungen, aber über den Wert dieser in der Mehrzahl aus Nichtorganisierten zusammengesetzten Vertretungen dürften die Meinungen nicht auseinandergehen. In einigen Fällen haben wir unter Berufung auf § 23, Abs. 2 des BRG. Schadenersatzklagen durchgeführt, und zwar mit Erfolg. Trotzdem in einem Falle der Unternehmer zur Zahlung einer Strafe von 700 M. wegen Nichtbestellung des Wahlvorstandes verurteilt wurde, ist es ihm bis heute nicht eingefallen, nunmehr die Wahl einzuleiten. Insgesamt wurden im Jahre 1926 für 74 Betriebe 282 Betriebsratsmitglieder und für 44 Betriebe Obleute gewählt. Wir sind mit 296 Verbandsmitgliedern an den verschiedenen Betriebsvertretungen beteiligt. Zusammenfassend kann hervorgehoben werden, daß uns das Krisenjahr 1926 zwar im Vorwärtsschreiten etwas hinderte, anderseits aber auch den Beweis erbrachte, daß selbst die größte Arbeitslosigkeit und der schärfste Unternehmerterror nicht in der Lage sind, die freigewerkschaftlichen Arbeiterorganisationen auch nur im geringsten zu gefährden.

Das Jahr 1927 ist nicht dazu angetan, große Hoffnungen zu hegen. Die Voraussetzungen waren nach den bisher veröffentlichten Jahresabschlüssen der einzelnen Unternehmungen zweifellos gegeben. Von unseren Münchener Unternehmern haben wir noch immer feststellen müssen, daß sie der Auffassung sind, der Inlandsmarkt sei am besten dadurch zu heben, daß ihr Einkommen immer vergrößert wird. Mit Sicherheit wird für das Jahr 1927 nur das eine feststehen, daß es ein scharfes Kampfjahr wird. Wir haben zum 1. April sämtliche Lohntarife gekündigt und stehen nunmehr vor den Verhandlungen. Wollen die Münchener Kollegen in diesem Lohnkampf einen Erfolg erzielen, so werden sie gut tun, sich weniger auf die Schlichtungsausschüsse, sondern in erster Linie auf die eigene Kraft zu verlassen, die, restlos ausgenutzt, bekanntlich noch nie versagt hat.

Lieber Kollege, liebe Kollegin,

wenn auch eine gewisse Presse aus recht durchsichtigen und niedrigen Gründen so tut, als könne sie binnen kurzer Zeit das tausendjährige Reich heraufbeschwören, in dem die alten abgedienten Männer und Frauen vom Schlachtfeld der Arbeit leben wie „Herrgott in Frankreich", so steht doch fest, daß die Phantasien jener Leute leeres Geschwätz sind. Jene Leute warnen vor der Selbsthilfe, wie unsere „Rentka" sie ermöglicht, weil ihnen die Asylisten und Armenhausinsassen für ihre Agitation unentbehrlich sind. Menschenleid wird dabei nicht gewogen.

Die „Rentka" will aber unsere Kollegen und Kolleginnen vor Asyl und Armenhaus bewahren. Sie erfüllt eine soziale Aufgabe, die der kapitalistische Staat nicht lösen will und wird und die noch in keinem Staat gelöst wurde. Deshalb sofort hinein in die „Rentka".

Aus unserem Berufe

Automobilführer und Flieger.

Aus Mecklenburg

wird uns geschrieben: Die jetzige Mecklenburgische Regierung (2 Sozialdemokraten und 1 Demokrat) haben im Gegensatz zu unserer vergangenen (2 Deutschnationale und 1 Volksparteiler) erkannt, daß unsere mecklenburgischen Straßen „unter aller Kanone sind". Es sind wirklich „Kunststraßen", auf denen das Fahren eine Kunst ist. Diese Erkenntnis hat dazu geführt, daß unsere jetzige Regierung eine Anleihe aufgenommen hat, die aus der Kraftfahrzeug- und Wegeabgabensteuer verzinst und getilgt wird. Mit diesem Gelde in Höhe von 3 Millionen Mark sollen innerhalb dreier Jahre die mecklenburgischen Chausseen überholt werden. Wirklich eine Tat, die geeignet ist, den verlorengegangenen Fremdenverkehr wieder heranzuholen und vor allen Dingen Erwerbslosen Arbeit und Verdienst zu verschaffen. Doch diese gute Absicht wäre beinahe durchkreuzt worden bei der Beratung des Nachtragsetats im Hauptausschuß des mecklenburgischen Landtages, wo es um die Bewilligung dieser Mittel ging. Bezeichnend ist,