

Sonntag

Zentral-Organ für die Interessen

der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäfl. Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.

Publikations-Organ des Zentral-Verbandes der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.

Erscheint alle 14 Tage Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franco 1 M.
Der Sonntag ist in die Poststempelzeit eingetragen.

Redaktion und Exped.: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950.
Geöffnet: 9-1 Uhr Vorm., 3-7 Uhr Nachm. Sonntags geschl.

Redaktionschluss
am Montag Abend vor Erscheinen des Blattes.
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgeschickt.
Aufschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 1.

Berlin, den 13. Januar 1907.

11. Jahrg.

Verbandskollegen!

Auf Grund der § 21 und 22 des Verbandsstatuts berufen wir die

Fünfte General-Versammlung

des Verbandes auf den

20. Mai 1907 und folgende Tage
nach

Berlin SO., Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15,
ein.

Tages-Ordnung:

1. Berichte:

- a) Geschäfts- und Kasienbericht des Vorstandes;
- b) Bericht der Revisoren;
- c) Bericht des Ausschusses;
- d) Bericht der Redaktion und Preßkommission;
- e) Bericht vom 5. internationalen Transportarbeiter-Kongress;
- f) Bericht vom Kölner Gewerkschafts-Kongress;
- g) Bericht vom Genossenschaftstage in Stettin.

2. Unsere Stellung zur Jugendorganisation.

3. Die „Rechtsfähigkeit der Berufsvereine“.

4. Tarif-Verträge und ihre Bedeutung.

5. Der Zusammenschluß der Transportarbeiter-Organisationen Deutschlands und unsere Stellung dazu.

6. Anträge:

- a) zum Statut;
- b) verschiedene Anträge.

7. Wahl der Verbandsleitung und Beschlußfassung über Ort und Zeit der nächsten General-Versammlung.

8. Wahl der Delegierten zum internationalen Arbeiter-Kongress in Stuttgart, zum internationalen Transportarbeiter-Kongress in Wien und zum 6. Gewerkschaftskongress.

Anträge zur General-Versammlung sind laut § 22, Abs. 2 des Statuts mindestens 10 Wochen vor der Versammlung an uns einzusenden, später einlaufende Anträge können nicht berücksichtigt werden. Die Bekanntgabe der rechtzeitig eingesandten Anträge erfolgt innerhalb der im Statut vorgesehenen Frist.

Die Bekanntgabe der Wahlkreis-Einteilung erfolgt nach Eingang der Mitglieder-Fragebogen (Abrechnungen) vom 4. Quartal 1906, spätestens jedoch am 24. Februar 1907.

Wir ersuchen nunmehr die Verbandskollegen allerorts, zur bevorstehenden General-Versammlung Stellung zu nehmen und event. Anträge rechtzeitig an uns einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Zentral-Vorstand.

Im Auftrage: Oswald Schumann.

Klar zum Gefecht!

Nur noch wenige Tage und das deutsche Volk soll am Reichstische des allgemeinen Wahlrechts für seine nächste Zukunft entscheiden. Es soll entscheiden, ob es mit dem Regierungsprogramm, das unsere Zukunft auf dem Ozean und in den Wüsten des schwarzen Erdteils liegt, ob es mit der Welt- und Reaktionspolitik des gegenwärtigen Kurses einverstanden ist. Die weltpolitischen Abenteuer kosten bisher dem Reiche die hübsche Summe von rund 933 Millionen Mark, ein Kapital, das, in Deutschland selbst angewandt, dieses in einen blühenden Kulturgarten umwandeln könnte. Freilich, diese ins Wasser geworfene Milliarde ist noch nichts im Vergleich mit dem Gefährlichen, den die bisherige konterwärtig reaktionäre Regierungspolitik dem deutschen Volke gebracht hat. Dieser Schaden ist in Geld und Zahlen überhaupt nicht auszudrücken, weil durch besagte Politik das deutsche Volk von Jugend auf in seiner geistigen Entwicklung gehemmt worden ist.

Wie riesengroß hat sich doch die konservative, liberale, liberale Landtagsmehrheit Preußens mit dem kürzlich verabschiedeten Schutzesek an Preußens Jugend und Zukunft veründigt. Solche Reaktionskreise sind für alle Zeiten unfähig, sind ein unaussprechliches Verbrechen an den höchsten Gütern der Kultur und des Volkes. Damit das mittelalterliche Wahlrecht zum Preussischen Landtag haben aber die Arbeiter dort nichts zu sagen, nur den Reichstag können sie mit ihrer Stimmzahl beeinflussen. Der Reichstag hat aber als oberste gesetzgebende Körperschaft auch weit mehr Bedeutung für das arbeitende Volk als die einzelnen Landtage. Ein fortschrittlich gestimmter Reichstag kann, wird und muß gegen die reaktionäre Gesetzgebung der Landtage ankämpfen, ja diese unter Umständen direkt ausschalten.

Gerade deshalb ist es so ungeheuer wichtig, daß die Arbeiterklasse ihre ganze Kraft für eine freiweltliche Zusammenfassung des Reichstages in die Waagschale wirft.

Das allgemeine, direkte Wahlrecht gehört zu den höchsten Gütern, die ein politisch reifes Volk sein Eigen nennen kann. Nur zum Reichstag gibt es ein solches Wahlrecht in Deutschland, und deswegen ist das arbeitende Volk verpflichtet, von dieser seiner Waffe gegen seine Unterdrücker und Ausbeuter ausgiebigsten Gebrauch zu machen. Die Reaktionen aller Arten und Gattungen möchten dem Reichstagswahlrecht gar zu gern zu Leibe gehen, möchten an seine Stelle ihr Ideal, das Dreiklassenwahlrecht setzen, das den bestehenden Klassen die Herrschaft für immer verbürgt. Nicht aber das Volk sein Wahlrecht aus, stellt sich der letzte Arbeiter zur Wahlurne, dann werden die politischen Fingerringe nicht wagen, an dem Reichstagswahlrecht zu rühren.

Wie eine Waffe nur im Gebrauch blühend bleibt und wie sie in die Ecke gestellt, verrostet, so ist es auch mit dem allgemeinen Wahlrecht. Welche dem Volke, das dieses sein Recht nicht zu allen Zeiten bis auf den letzten Rest ausnützt, denn stets lauern die Herrschenden darauf, dem Volke seine Waffe zu entreißen oder wenigstens abzustumpfen und unbrauchbar zu machen.

Der Reichstagsler selbst behauptet, daß die deutschen Arbeiter die bestgebildeten der ganzen Welt seien, ist dem so, dann werden sie ihr Wahlrecht zu nützen wissen und der Reaktion am 25. Januar eine Abfuhr erteilen, daß ihr auf längere Zeit Schen und Sehen vergeht.

Das im allgemeinen. Wir Handels- und Transportarbeiter haben aber noch ein eminentes spezielles Interesse daran, daß ein Reichstag zustande kommt, der den Willen und die Fähigkeit besitzt, den sozialpolitischen Staatstarren endlich nach vorwärts zu dirigieren. Ist doch

gerade der sozialpolitische Gesetzgebungsausschuss arg ins Stoden geraten und zum größten Teile ganz eingefroren.

Gewiß, auf dem Gebiete der Sozialpolitik wurde viel angeregt und besprochen, aber siehe da, noch immer, wenn die sozialpolitischen Regierungsbereiche kreischen, gebären sie eine Maus, wenn es nicht gar ein krebsartiges Krustentier war. Noch immer belegen sich jene Rebezwesen, die ihr eigenes Haus gleich aus dem Rücken tragen, mit Elgungsgeschwindigkeit, im Vergleich zum sozialpolitischen Tempo unserer scheinbar so arbeiterfreundlichen Reichsregierung.

Als vor rund vierzehn Jahren, 1892, das Gesetz über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe geschaffen wurde, sollte jene Regelung der Sonntagsarbeit nur der erste Schritt zur vollständigen gesetzlichen Sonntagsruhe sein. So hatte man versprochen. Dem ersten Schritt ist aber in den ganzen langen Jahren der weitere Schritt nicht gefolgt, obwohl nunmehr durch die Tatsachen formell erwiesen ist, daß die Beschränkung der Sonntagsarbeit der Volkswirtschaft nicht den geringsten Schaden, den Verteilung, ganz gleich, ob Arbeiter oder Unternehmer, aber großen und vielfältigen Nutzen gebracht hat. Dennoch denkt man nicht daran, aus der halben Maßregel eine ganze zu machen und den geplagten Handelsarbeitern die volle Sonntagsruhe gesetzlich zu garantieren. Dem sozialpolitischen Klepper der Regierung tun also diesbezüglich einige kräftige Peitschenhiebe dringend not, um ihn in etwas lebhafteren Gang zu bringen.

Genau so steht es mit dem Ladenausschluß. Der Neun- und Ladenausschluß sollte nur ein Vorläufer des Acht- und Ladenausschlusses sein, mehr als sechs Jahre ist ersterer nun in Kraft und hat nur einen Mangel allseitig gezeigt, daß er zu so später Stunde eintritt. Alles schreit nach dem Acht- und Ladenausschluß und selbst die Masse der vernünftigen Ladeneinhaber spricht sich für ihn aus, aber alles dies läßt die Regierung kalt, sie hält es nicht für nötig, aus ihrer freistelligen Reserve herauszutreten und das allgemeine Vergehr zum Gesetz werden zu lassen. Nach wie vor dürfen jene Kreaturen, die um der Nahrung ihres persönlichen Profits willen, die Ausbeutung ihrer Arbeiter bis zur äußersten Zeit betreiben, ihren Frevdel an dem Wohl des Volkes und an seiner Gesundheit und Nachkommenschaft ungehindert weiter fröhnen. Dies einzig deswegen, weil sich in den Regierungskregionen kein mutiger Mann findet, der den Mächten der kapitalistischen Gesellschaft die Stirne bietet.

Im Jahre 1902 wurde durch das Reichsamt des Innern auf eine schriftliche Umfrage hin festgestellt, daß im ganzen deutschen Transportgewerbe geradezu haarsträubende Arbeitsverhältnisse herrschen. Das Ergebnis der Umfrage wurde in einem hiden Quartabene zahlenmäßig der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Dann folgten noch persönliche Vernehmungen von Unternehmern und Arbeitern, durch die die schriftlichen Ergebnisse in dem weitaus denkbaren Maßstabe bestätigt und ergänzt wurden, dann folgten noch Gutachten der Arbeiterorganisationen, die das Gleiche ergaben. Seit alledem sind wieder vier lange Jahre ins Land gegangen, aber die Regierung hat noch immer nicht Zeit gefunden, dem Reichstage einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die durchschnittlich unerhörte lange, tägliche Arbeitszeit der im Transportgewerbe tätigen Arbeiter auf ein halbwegs vernünftiges Maß einzuschränken versucht. Die Regierung hat eben für die deutschen Transportarbeiter keine Zeit, weil ihr die Göttergötter Eilbeschleunigung und deren Erziehung zu „Kulturmenschen“ zu sehr am Herzen liegen. Was tut's, wenn in Deutschland eine ganze, für das gesellschaftliche Leben wichtige Arbeiterkategorie geistig und physisch begenertert, weil der Staat sie nicht vor uner-

höher Ausbeutung schließt, mögen doch zehntausende drüber Fußsteile langsam zu Grunde gehen, wenn mit ihren Steuergroßen nur die Möglichkeit gegeben wird, Tippeis für u. Comp. die letzten Taschen zu füllen.

Aber die heutige Reichsregierung fürchtet sich schon selber vor den Konsequenzen ihrer amüsanten Erhebungen, denn zum Teil des Arbeiters haben diese bisher festgestellt. Das, sagen die arbeitserfreundlichen Herrschenden, muß anders werden. Gesagt, getan. Man fragt einfach bei solchen Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse nicht mehr die Arbeiter und die Unternehmer, sondern nur die Unternehmer. Man erhält dann natürlich ein Bild so rosig schön und sozialpolitisch labelllos, wie es gewünscht wird. Die Ergebnisse solcher „unparteilicher“ Erhebungen dienen dann dazu, um mit „amüsanten statistischem Material“ schlagend beweisen zu können, daß alles Gerede von der schlechten Lage der Arbeiter und ihren trüben Arbeitsverhältnissen leeres und übertriebenes Geschwätz ist.

Für diese neueste Erhebungsart waren unsere Straßenbahner das Versuchsanliegen. Vor einiger Zeit wurden die Direktoren der Straßenbahngesellschaften seltens des Reichsamtes für Arbeiterkassisten über die Arbeitsverhältnisse der Angestellten befragt. Was dabei herausgekommen ist, wissen wir zwar nicht, können es uns aber ganz leicht denken. Die Angestellten selbst sind bisher nicht befragt worden, wohl nur, weil man fürchtet, von ihnen die ungeschminkte Wahrheit zu hören. Nun, auch den Straßenbahner ist jetzt die willkommene Gelegenheit gegeben, sich vernünftig zu machen und sie werden dies nach besten Kräften tun.

Am 25. Januar ist der Tag der Wollschere, der Tag der Abrechnung. Wir wollen den herrschenden Massen nichts schuldig bleiben, glatte Rechnung ist stets allen Kontrahenten zum Vorteil. Auf mit Wollschere an die Agitation und dann alle Mann auf die Urnen.

Auf zum wirksamsten Protest!

Alle denkenden, aufklärten Arbeiter geben am 25. Januar ihre Stimme nur dem Kandidaten der Arbeiterpartei, dem Sozialdemokraten.

Die Berliner Autofahrer ausgesperrt.

Das bürgerliche Zeitungsgelächel führt in seinen Spalten eine lächerliche Anekdote, die von der Vorgeschiedenheit der Arbeiter wahre Schauerorgane erregt. Die Unternehmer sind aber nach diesen Bräutigamen zu urteilen stets und immer die bestverdienenden Menschen, die sich stets mit ganz geringem Profit, Verdienst nennt man es verschämterweise, zufrieden geben. In der rauhen Wirklichkeit stehen die Sachen natürlich ganz anders, das beweist und wird einmal mit voller Sonnenklarheit die von den Berliner Automobilgesellschaften am Anfang des Jahres aus freiem Übermut betriebene Ausperrung der Automobilisten.

Die Anhänger der Automobilgesellschaften legen sich wesentlich aus Reue zusammen, denen das Nachsehen aber die Automobiltempo nicht schnell genug geht. Blau-

bläuliche Feudale haben ihre durch den Polltarif geseelten Kisten im Stich gelassen und sich in Berlin dem schweren, griff- und füllig aufzubrechenden Beruf eines Automobilbesitzers oder Automobilgesellschaftsdirektors gewidmet. Diese Leute, denen das Schreiben nach höherem Profit schon rötlich angetan ist, wollen diese avaritische Seite auch in Berlin einbringen. Das Auto ruiniert sich in Drochsenbetriebe, schreien die Herrschaften und stellen täglich neue Automobile ein. Vor drei Jahren noch war das Droschkenauto in Berlin eine Selbstenheit, und heute laufen schon mehr als ein halbes Tausend solcher Behälter durch die Weltstraßen. Alles nur weil das Auto sich für seinen Besitzer nicht rentiert, weil er auf jeden Wagen aus reiner Menschenfreundlichkeit eine beträchtliche Summe Geldes täglich zulegt. Die Herren Besitzer haben das Schreiben und Jammern schließlich so arg getrieben, daß die Polizei sich veranlaßt sah, ihrer zum Himmel fliehenden Not abzuhelfen und ein beträchtlich höherer Fahrpreis zuzugestehen. Dieser neue Tarif trat am 1. Januar dieses Jahres in Wirksamkeit. Damit hatten aber die Herren Besitzer ihrer Meinung nach noch lange nicht genug Profit garantiert. Sie gedachten das obige nach etw. ständlich-junkertlicher Manier ihren Vereinen abzuhandeln. Und so fundierten viele christlichen Herrschaften zum Teile der Liebe ihren Autofahrern an: am 1. Januar wird der Verdienst der Fahrer um 33 1/2 v. H. herabgesetzt — Was bedeutet diese Herabsetzung? Ein Fahrer, der jetzt unter Einbeziehung seiner Nerven und seiner enormen Kraft- und geistlichen Verantwortlichkeit in einem Jahre 2100 Mark verdient, sollte in Zukunft für dieselbe Arbeit eines ganzen Jahres nur 1400 Mark erhalten. Die anderen 700 Mark wollen die Herren Autofahrer in die eigene, unergründliche Tasche stecken. Sie halten es dabei schließlich mit dem Sprichwort: Verschwendung ist eine Tugend, doch kommt man weiter ohne ihr. Für eine Gesellschaft, die beispielsweise hundert Fahrer beschäftigt, — es gibt noch größere Gesellschaften — bedeutet das Mandat einen mäßigen Gewinn von 70 000 Mark, eine Summe, um die sich wahrlich lohnt, die Arbeiter mal ein paar Wochen auszuheben.

In der Bibel steht zwar: „Wer dem Arbeiter seinen verdient Lohn nicht gibt, ist ein Blutund.“ Aber seit wann kümmert sich ein christlich oder moralisch moderner Kapitalist heutzutage noch um das Wohl der Arbeiter und die dort als Gottes Weisheit gepredigte Moral. Wenn die verdammte Gewerkschaftsorganisation nicht wäre, dann würden die Herrschaften ihren Lohnslaven die Haut bis über die Ohren zu ziehen versuchen, nur um den eigenen Beutel bis zum Vollen zu füllen.

In den Wäldern, die von den Automobilgesellschaften der bürgerlichen Presse zum Ausdruck übermitteln werden, da stellen sich freilich die Herrschaften als die bescheidensten Menschen, die Fahrer dagegen als wahre Räuber-gesellen hin. Da wird behauptet, die Automobilisten nimmten pro Tag und Nacht zusammen durchschnittlich 50 Mark ein, davon erhalten die beiden Fahrer nach der bisherigen Entlohnung je 150 Mark. Fahrerlohn und 25 v. H. des Totalfahrpreises, also zusammen 775 Mark pro Tag und Mann, das mache in 30 Tagen 23250 Mark. Man merke wohl, in 30 Tagen, wenn sich der Fahrer seinen Nutzen gönnt! Verschwiegen wird dabei, daß der Fahrer 65 v. H. von seinem Verdienste für die Reinigung des Wagens abgeben muß.

Die Betriebskosten betragen nun für die Gesellschaften pro 100 Kilometer und Auto 20 Mark, somit würde an jedem Wagen pro Schicht 275 resp. pro Tag 6,60 seitens der Verleger zugruft. Diesen plumpen Schwindel der Fesslichkeit vorzulegen, schämen sich die Herrschaften nicht im geringsten. Wenn wir auch der letzten Überlegung sind, daß die Fahrer zwar im höchsten Grade kurzschichtig sind, keineswegs aber lauffähig sind, so trauen wir ihnen

doch nicht soviel Dummheit zu, daß sie um der Allgemeinheit willen täglich pro Wagen 5 Mark Opfer aus ihrer Tasche bringen. Die U. G. D. V. M. würde ja, wenn dem so wäre, bei 160 Wagen täglich 150 x 5 Mark = 750 Mark oder pro Jahr 750 x 365 = 273 750 Mark drauffressen. Dann hätte sie der Pleitegrube wirklich schon längst abgeholt. Diese Aufschneidung ist also wirklich nur ganz klump angelegter Schwindel, bestimmt, um Leute dumm zu machen, die nicht mal mit den vier Rechenregeln Bekantheit wissen. Und dann strafen sich die Aufschneider gedankenlos selber Lügen, indem sie hinter ihrem Gejammer und Geleier dies behaupten:

„Aus den Geschäftsbüchern einer hiesigen, rasch populär gewordenen Elektromobilgesellschaft geht hervor, daß Fälle, wo Chauffeure monatlich 4—500 Mark verdienen, nicht zu den Selbstenheiten gehören.“

Ja, zum Teufel, wenn das wahr ist, dann hat die betr. Gesellschaft in jenen Fällen 3000 Mark Profit eingespart, dem nur eine Ausgabe von 600 Mark Betriebskosten gegenübersteht. Denn auch die Chauffeure erhielten nicht mehr als 25 v. H. von der Einnahme. Freilich auch die Annahme ist übertrieben zu dem durchschnittlichen wurde, dazu tun, wie leicht das Einkommen eines Fahrers eine Kürzung um 33 v. H. betragen kann. So fangen die Schwindler sich selbst. Überigens, wenn ein Autofahrer 500 Mark pro Monat Verdienst erzielt und der Fahrer auf jeden Wagen täglich 5 Mark darauflegt, warum legen die Herren sich nicht selber auf die Waage? Das wäre doch das aller einfachste Mittel, die angebliche Mollate der Fahrer gründlich zu befeuchten. Aber dessen dürfen sich diese Leute wohlweislich, aus dem ganz einfachen Grunde, weil sie beim Wachstum und Aufleben noch immer weit mehr verdienen, als der alle seine physischen und psychischen Kräfte aufs äußerste anstrenge der Fahrer.

Nur der Profitkoller, das bis zum Wahnsinn gesteigerte Verlangen nach unangemessenem Gewinn ist es, das zur brutalen Ausperrung der Arbeiter die einzige Veranlassung gegeben hat. Man hat 600 tüchtige zweifelhafte Autofahrer auf Straßenpflaster geworfen, damit die Profitgier einzelner Fahrer Organe zu feiern im Stande ist. Wenn jemals, denn ist es hier brutal und derb zum Ausdruck gelang, wessen sich die Arbeiterkraft vor dem nimmermüden Kapitalismus zu weichen hat.

Die Chauffeure haben im berechtigtem Vertrauen darauf, daß die Organisation mit ihren Nachmitteln hinter ihnen steht, den hingeworfenen Fehdehandschuh aufgenommen. Sie laden ob allen haben und erschrecklichen Drohungen der Unternehmer. Die Fahrer haben auch keine Forderung gestellt, aber sie verteidigen ihren bisherigen Verdienst bis zum Weibsteu. Die Schmarfänger werden noch erfahren müssen, daß sie die Rechnung diesmal wirklich ohne den Wirt gemacht haben. Wie sehr die Herrschaften im Druck sind, das beweist am besten eine Notiz der „Volks“. Diese lautet:

„Der Verein der Kradfahrerbesteller wird heute, Donnerstag, abends, über seine weitere Schritte in der Ausperrung beraten. Die Lage hat sich für die Unternehmer dadurch ungünstig gestaltet, daß weit mehr Betriebe, als man erwartete, die Lohnreduzierung nicht vorgenommen haben. Sie machen jetzt häufiger als bisher. Auch der Zustrom vom Arbeitswilligen aus den Chauffeurschulen ist weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben.“

Auch die Einrichtung eines Streibrechernachweises in der Gießereistrasse hat den Unternehmern nicht den mindlichen Vorteil gebracht. Und ihre schwarzen Listen konnten die Herren auch nicht in Anwendung bringen. Alles, was sich nach der Gießereistrasse bemittelt, wird von den Ausgesperrten abgefangen.

Die Chauffeurschulen sollen Streibbrecher in Massen züchten. Was fragen die Automobilbesteller darum, daß

Vom Automobil und anderen Wagen.

Da kommt ein Automobil herangefahren. Ein rot-lackierter Wagen, der blitzschnell die Chauffee herunterkommt und eine dicke Staubwolke aufwirbelt, und darin zwei Männer mit grauen, die vorstehenden Schutzbrillen und in Gummihandschuhen. Da pößt es heran, ein Drehen am Steuerrad, ein Druck auf einen kleinen Griff und — es steht.

Bewegungslos steht es da, das Ungeheuer, das soeben noch so laut pöste und lunte und drohte. Die Männer steigen aus und gehen ins Haus hinein. Ganz bequem eingerichtete, mit braunem Leder überzogene Polsterstühle sind im Wagen. Darüber ist ein festes Wind- und Regendach und an den Seiten Glasfenster. Wie hübsch das alles lackiert ist: rot mit goldenen Streifen. Vorn sitzen zwei blitzblank gepulste Messinglaternen. Um die Räder sind dicke Pneumatikreifen gelegt. Was nicht lackiert ist, glänzt in gelbem Messing. Sieh, oben auf dem Dach lagert gut in Klappe eingeklinkt ein Kofferbrettchen, damit, wenn einmal unterwegs einer der vier Reiser plant, der Fahrer nicht frustriert zu werden und zu fällen braucht. Er nimmt den Koffer ab, legt den Koffer herum und — die Reize kann weiter gehen. Ja, es muß an alles gedacht sein! Und doch endlich, die Unmenge von Schrauben und Griffen und Knöpfen und die zahllosen Teile, aus denen der ganze Motorwagen zusammengeklappt ist. Und nicht die geringste Kleinigkeit ist zuweilen. Alles ist wohl überlegt und richtig angebracht. Wer nun alle diese tausend Teile, aus denen ein solcher Benzinwagen zusammengeklappt ist, aufhebt, der bekommt erst eine kleine Ahnung davon, wieviel Nachdenken und Überlegung nötig gewesen ist, um ihn so auszubilden und aufzubauen, wie er hier sitz und fertig vor uns steht.

Nun, tausend Unfälle und mehr haben auch dazu geführt, damit endlich ein Motor gebaut werden konnte, der so praktisch eingerichtet war, wie dieser. Und damit soll noch lange nicht gesagt sein, daß die Automobile, wie sie heute zu laufen sind, schon vollkommen seien. In zehn Jahren wird man hoffentlich in noch ganz anderen Wagen fahren als jetzt. Vieles ist schon verbessert worden, aber es bleibt noch mehr zu verbessern übrig.

Und doch hat vor wenigen Jahren noch kein Mensch an Benzinwagen gedacht. Damals konnte man noch in aller Ruhe über die Straße gehen, ohne befürchten zu müssen, plötzlich durch ein lautes „höff, höff!“ bis zu Tode erschreckt und hinterher überfahren zu werden.

Und all den vielen Erfindungen und Verbesserungen, die heute ein Automobil vereinigen sind, ist die Erfindung des Hinterrades vorausgegangen.

Und auch das Hinterrad hat, trotzdem der Radsporn erst ca. 30 Jahre alt ist, in dieser kurzen Zeit ein solch verändertes Aussehen bekommen, daß, wer es nicht mit erlebt hat, es kaum für möglich hält.

Ich denke noch zuweilen mit viel Vergnügen an die ersten Hochräder, die zuerst aufkamen. Fast mußte man eine lange Leiter ansteigen, um hinaufzukommen. So hoch war das Vorder- und das Hinterrad und so hoch der Sattel. Und über auf einem solchen Rade fuhr, der kam nur mit Schwerkraft vorwärts und mußte alle Augenblicke erwarten, daß ihm plötzlich von einem über die Straße hängenden Ast eines Chauffeebaumes die Wölfe nach Kopf gerissen wurde. Und so dünn waren die Reifen (sie waren eben nicht mit Luft vollgepumpt, sondern durch und durch aus Gummi), daß der Radfahrer keine Unebenheit auf dem Boden den ganzen Rücken hinauf spürte. Und aufgedehnte Sattel konnte man auch noch nicht. Kurz: Es war im Vergleich mit heute wirklich kein Vergnügen, auf einem solchen Rade zu sitzen.

O, wie jubelten die Radfahrer, als dann eines Tages ein fester Mann den Pneumatikreifen erfunden hatte, und statt der Hochräder nur noch Niederäder verkauft wurden. Seit der Zeit hing das Radfahren erst an, Spaß zu machen.

Und vorher, ehe es überhaupt Räder gab, da war die Kutsche, der mit einem oder zwei Pferden bespannte Wagen das schnellste und bequemste für Ausfahrten. Und wer eine Kutsche hatte, wollte sie zu bequem war, seine eigenen Füße anzutreten, der konnte nichts Besseres tun, als sich in die Kutsche setzen oder eine Droschke mieten. Die Kutschebahnen oder sind auch nicht sehr alt. Als unsere Großeltern Kinder waren, da gab es in den meisten Städten weder Bahnzüge noch Eisenbahnen. Und zu Urgründelzeiten reiste man nur im Wagen oder der Post.

Hat es denn auch eine Zeit gegeben, in der man überhaupt keine Wagen kannte? Wohl, auch die Zeit war da, aber die liegt wohl sehr weit zurück, daß sie sich kein Mensch mehr ausdenken kann. In Wagen sind die Menschen ja schon vor zwei und mehr Jahrtausenden gefahren, wenn auch die Wagen zu der Zeit sicherlich ganz anders ausgesehen haben als die von heute.

Und doch hat es auch eine wagenlose Zeit gegeben. Das war damals, als die Menschen noch als Jäger in Höhlen und Wäldern wohnten und nicht verstanden, sich Häuser zu bauen und das Feuer zu gebrauchen. Da lebten sie halb noch wie wilde Tiere in ihren Verstecken und gingen auf die Jagd und verführten mit ihren Pfeilen und Werten aus Feuerstein sich an die Jagdlust heranzuschließen, und wenn sie dann einen Hirsch oder ein Reh getroffen hatten, daß es sterbend am Boden lag, dann pödelte sie es an den Hinterbeinen und schleichen es nach ihrer Höhle und zogen ihm die Haut ab, um sich Schürzen und Röcke daraus zu machen. Da mögen sie es wohl oftmals bedauert haben, daß dann durch das Schleiten auf dem Erdboden die Hirschhaut durchgeschleuert war und sie ein Fell mit großen Löchern darin umhängen mußten. Und diesen Mangel haben sie so oft erlebt, bis ein Pfiff ins Feld, als er wieder einmal ein Reh erlegt hatte, einen über und über befehligen. Als von einem Baume brach, den Hirsch darauf legte und ihn so durch den Wald nach der Höhle schleifte. Als er ankam, da waren wohl die Wälder schmutzig und zerföhrt, aber die Tierhaut war doch gut und ganz geblieben. Da freuten sich die wilden Männer, die es sahen und gebrauchten von der Zeit an immer solche — Schlitzen.

Schade, daß manchmal der Pfiff nicht ausreichte und die Wälder zerföhren, ehe die Höhle erreicht war. Bei wilden Wegen wurde dann wohl ein Ertragslosen Wälder erst noch auf den Pfiff gelegt und oben darauf das Tier. Das war schon besser, aber un bequem blieb es doch. Wie leicht rutschte der Hirsch, oder was es nun für ein Tier war — von dem Haufen herunter und alles kam in Unordnung und die Ladung mußte erst wieder mühsam hinaufgepackt werden. Und erst recht un bequem war es, wenn mehr als ein Tier nach Hause geschleppt werden sollte. Aber da war guter Rat teuer. Erst als man das Feuer kennen und Baumstämme zu Schiffen ausbrennen gelernt, da nahm man einfach einen hohen Baumstamm und schleppte darin die erlegten Tiere heim.

frischgebadene, mit dem Besfel und dem Verfeß gänzlich unvertraute Personen die Berliner Einwohnerlichkeit in Bezug auf Leben und Gesundheit aus der Hand geführten. Was fragen die Autoherren darnach, ob laufende Straßenpassanten zu Krüppeln gefahren werden und hunderte von arbeitswilligen ungeschulten Autofahrern ins Gefängnis wandern. Von solch moralischen Strappaden ist die Unternehmung ablosiert, wenn nur das Geschäft blüht.

Und daß die Herren Unternehmer gemeingefährlich werden können, daß sie in verkehrsfähiger Weise an der Sicherheit auf der Straße freveln, beweist mit aller denkbaren Schärfe ein Beispi aus ihrem Arbeitsnachweis, der einem Arbeitswilligen abgenommen worden ist, auf diesen steht in dünnen Worten geschrieben: „Wenn Sie ausgeleert haben, erhalten Sie einen Wagen.“ Und wie wird in den meisten Fahrschulen das Fahren gelehrt? Nach 14 Tagen bis 3 Wochen ist schon der beste Führer fertig. Er kann knapp ein Auto steuern, ihm fehlt aber jede Kenntnis seines Mechanismus, jede Sicherheit in der Behandlung und im Fahren. Dennoch werden solche Leute den gefährlichen Schachverständigen zwecks Prüfung vorgeführt. Da wird dann wieder nicht das Fahren gelehrt, sondern den Prüfungsgeld die Hauptsache. In allen Provinzialstädten werden jetzt von den Chauffeurschulen Schüler gesucht. Sind die Aramen dann, wie geschickt, ausgebildet, dann will man sie auf die Autobahnen setzen.

Abnugslos gehen vielleicht viele Provinzialer in die Halle, um dann zu spät zu merken, daß er in Berliner Verkehr Leben und Freiheit riskiert. Nur wahnwitzige Profitwut nur verkehrsfähiger Treiben kann verlangen, daß ein Mensch in Berlin ein Auto sicher führen soll, der nicht einmal zu Fuß sich durch den Weltverkehr zurechtfindet. Die Automobilisten spielen da in frevelhafter, himmelschreiender Weise mit Menschenleben, als wären diese niedrigste Handelswaren, unbedenklichen Dingen und Schädlichkeiten gleich zu achten. Und schließlich sind es die Herren Automobilisten trotz alledem, die die entgeltliche Bege zu zahlen haben. Wer die Feinheiten des Autos nur einigermaßen kennt, der weiß, was es auf sich hat, ein solches Besfel einem Unerschulten und Ungeschulten in die Hand zu geben. Das gibt selbst die „Automobilzeitung“ zu, indem sie schreibt:

Schließlich kommt aber noch ein dritter, außerordentlich wesentlicher Punkt in Betracht und das sind die großen Betriebskosten, die den Unternehmern zur Last fallen. Hier tritt uns in allererster Linie das Schmerzenskind des Automobilismus, der Autstreifen, entgegen. Ein Gas schmerz Nerven, wie er für Automobilisten erforderlich ist, stellt sich, wie ca. 800 bis 1000 Mt. Diese Kosten müßten bei normaler Behandlung mindestens ein Jahr reichen; die präventive Erhaltung aber hat leider ein ganz anderes Ergebnis gezeitigt, denn der Besitzer einer Kraftdrose kann durchschnittlich nur auf den vierten Teil dieser Betriebskosten rechnen, d. h. er muß seine Kosten anstatt einmal, vierteljährlich erneuern. Der Grund dafür liegt zum Teil zweifellos daran, daß die Führer rücksichtslos darauf losfahren und die Interessen ihres Vorgesetzten zu wenig wahrnehmen. Besonders die Straßenbahnlinien sind ebenso wie die Vordröseln arge Feinde der Reifen, und es ist oft ein Jammer, zu sehen, wie die Kraftdrosenführer darauf losfahren, ohne zu bedenken, daß der Reifen bei diesem Kampf mit Schienen und Vordröseln naturgemäß immer den Kürzeren ziehen muß. Ein viel schlimmerer Feind der Reifen ist aber das Del, mit dem vielfach sehr unvorsichtig umgegangen wird. In den Hauptknotenpunkten der Kraftdrosen ist das Straßenpflaster immer mehr oder weniger mit Del getränkt und auch an anderen Stellen begegnet man sehr häufig Delaffen auf den Straßen, denen der Droschenführer sehr oft selbst bei gutem Willen nicht ausweichen kann. Nun weiß aber jeder Rad- und Kraftfahrer, daß das Del der allergefährlichste Feind des Gummis

ist, schon wenige Tropfen sind imstande, einen ganz neuen Reifen in der Zeit von 8 Tagen zerast zu ruinieren, daß man den Gummi wie Bunder von der Reinschneide ablösen kann. Es liegt auf der Hand, daß die Vereinerung unter diesen Umständen hohe Summen verschlingen muß.

Auch an Del und Benzin läßt sich sehr viel sparen, und auch hier ist der Unternehmer fast ganz und gar von der größeren oder geringeren Gewissenhaftigkeit des Kutschers abhängig.

Die Herren Streiftreiber werden aber in Bezug auf schlechtes Fahren und schlechte Behandlung der Maschinen gewiß ihr Möglichstes leisten. So werden die Herren Besitzer denn doch schließlich mit mathematischer Sicherheit die Erfahrung machen, daß der alte leuzere, aber zuverlässigere Führer in der Praxis noch immer der billigste ist.

Diese Einsicht wird zwar von den Herren teuer erkauft werden müssen; das schadet ihrem Uebermut aber wirklich nichts. Vielleicht verneht ihnen dann die Lust für alle Zeiten, in so triviale Weise die besten Leute auf die Straße zu werfen.

Die Situation steht in unserem Stern. Es gilt nur unermüdbare Arbeit bei der Wegholung der Neuangetretenen zu leisten und der Sieg muß unser sein. Das eine mögen sich die nollebenden Automobilbesitzer merken, sie werden stets vergänglich die Frist zur bedingungslosen Aufnahme der Arbeit erneuern. Der Hunger treibt die Führer nicht in die Vertriebe, dafür ist gesorgt. Auf einen Schein sehen wir gewohnheitsmäßig immer anderthalb.

Carifant des Zentralverbandes deutscher Konsumenten.

Das Carifant des Zentralverbandes deutscher Konsumenten hielt am 21. und 22. Dezember in Hamburg im Konitor der Verlagsanstalt eine Sitzung ab. Anwesend waren die gewerkschaftlichen Vertreter A. von Elm und S. Lorenz und die gewerkschaftlichen Vertreter S. Dreher und F. Seeren. Mit beratender Stimme nahm der Sekretär des Zentralverbandes, Heinrich Kaufmann, an den Verhandlungen teil.

Auf der Tagesordnung standen Anträge auf Erhöhung bzw. Ermäßigung der Ortszuschläge.

Das Carifant stellt zunächst grundsätzliche fest, daß die Ortszuschläge lediglich einen Ausgleich zwischen den in den verschiedenen Orten verschlenen hohen Kosten des Lebensunterhaltes bei gleicher Lebenshaltung bedeuten. Auf Grund dieser Feststellung werden für die Behandlung der vorliegenden Anträge folgende grundsätzliche Beschlüsse gefaßt:

1. Die vom Carifant festgesetzten Ortszuschläge gelten gleichmäßig für alle Arbeiterkategorien, die mit dem Zentralverband deutscher Konsumenten in einem Tarifvertrag mit Ortszuschlägen stehen.

2. Eine Differenzierung in der Höhe der Ortszuschläge für männliche und weibliche Arbeiter ist nicht zulässig.

3. Die Ortszuschläge gelten nicht für den Verein, sondern für den Ort; d. h. ein Verein, welcher an mehreren Orten Verkaufsstellen oder sonstige Niederlassungen hat, hat in jedem Orte diejenigen Zuschläge zu bezahlen, die im Tarif für den Ort festgelegt sind. Angestellte, die zur Mithilfe in einen Ort mit geringerem Ortszuschlag gesandt werden, erhalten denjenigen Ortszuschlag, der für den Ort gilt, an dem sie regelmäßig beschäftigt sind.

4. Anträge auf Veränderungen in der Höhe der Ortszuschläge können nur dadurch begründet werden, daß der Nachweis erbracht wird, es seien in den Steuern,

Wohnungs-, Feuerungs- und Lebensmittelpreisen des betreffenden Ortes von anderen Orten abweichende Veränderungen eingetreten; z. B. ein Antrag auf Erhöhung der Ortszuschläge ist nicht begründet durch die Behauptung, es seien die Steuern, Wohnungs-, Feuerungs- und Lebensmittelpreise dieses Ortes um 5 pCt. gestiegen. Der Antrag ist auch nicht begründet, wenn auf Grund statistischen Materials der Nachweis erbracht wird, es seien an diesem Orte die Steuern, Wohnungs-, Feuerungs- und Lebensmittelpreise um 5 pCt. gestiegen, wenn als feststehend angenommen werden darf, daß eine allgemeine Steigerung der Kosten des Lebensunterhaltes eingetreten ist. Unter dieser Voraussetzung kann ein Antrag auf Erhöhung der Ortszuschläge um 5 pCt. nur begründet werden durch den einwandfreien Nachweis, daß in dem betreffenden Orte die Steuern, Wohnungs-, Feuerungs- und Lebensmittelpreise, überhaupt die Kosten des Lebensunterhaltes, um 5 pCt. mehr gestiegen sind als in anderen Orten. Dasselbe gilt für die Ermäßigung der Ortszuschläge. Anträge auf Ermäßigung der Ortszuschläge können ebenfalls nur dadurch begründet werden, daß der einwandfreie Nachweis erbracht wird, es seien die Kosten des Lebensunterhaltes in dem betreffenden Orte bei gleicher Lebenshaltung im Verhältnis zu anderen Orten um 5 pCt. zurückgegangen bzw. mehr zurückgegangen.

5. Den Nachweis, daß eine Veränderung in den Kosten des Lebensunterhaltes in einem Orte eingetreten ist, wodurch eine Erhöhung bzw. Ermäßigung der Ortszuschläge bedingt wird, stellt das Carifant auch dann erbracht, wenn in dem deutschen Buchdruckerarif vom 1. Januar 1907 solche Veränderungen vorgehoben sind, und zwar beschränkt auf Veränderungen in diesen Fällen, die in dem deutschen Buchdruckerarif vorgehoben Veränderungen als gültig anzuerkennen.

6. Das Carifant beschränkt, daß, sobald beide Teile (also sämtliche in Betracht kommenden Gewerkschaften und sämtliche in Betracht kommenden Arbeitergruppen eines Ortes) einer Erhöhung oder Ermäßigung des Ortszuschlages zustimmen, sich eine besondere Maßnahmsfassung des Carifantes erübrigt, und der von den Kontrahenten vereinbarte Ortszuschlag in Kraft tritt.

7. Endlich beschränkt das Carifant auf Grund der Darlegungen beim Abschluß des Tarifvertrages mit dem Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen auf dem Gewerkschaftstage in Stettin vom 18. bis 20. Juni 1906, den Ortszuschlag für Berlin und Hamburg von 25 auf 30 pCt. zu erhöhen. Der Anfangslohn neu angestellter Arbeiter und Arbeiterinnen ist, unter Berücksichtigung des 30 prozentigen Ortszuschlages, der tarifmäßige, nicht aber der bisher bezahlte höhere Anfangslohn.

Auf Grund der vorstehend wiedergegebenen grundsätzlichen Beschlüsse hat das Carifant folgende Veränderungen an der Höhe der Ortszuschläge vorgenommen, die sämtlich mit dem 1. Januar 1907 in Kraft treten:

- a) Für Burghausen bei Leipzig gelten die im Tarif für Leipzig vorgehobenen Ortszuschläge nicht. (Begründung f. 3 und 5.)
- b) Für Barmen ist der Ortszuschlag auf 25 pCt. festgelegt. (Begründung f. 6, gegenläufige Vereinbarung.)
- c) Für Düsseldorf wird der Ortszuschlag auf 15 pCt. festgelegt. (Begründung 5, Buchdruckerarif.)
- d) Für Freiburg i. Br. wird der Ortszuschlag auf 15 pCt. festgelegt. (Begründung 5, Buchdruckerarif.)
- e) Für Gera wird der Ortszuschlag auf 10 pCt. festgelegt. (Begründung 5, Buchdruckerarif.)

Das ging famos! Die Haut blieb hell, sein Tier ging verloren, aber — wie schwer war das Ziehen und Schieben!

Da mühten schon viele zusammen auf die Jagd gehen und gemeinsam die Beute heimzulegen. Doch alle schwere Arbeit und jede harte Dursat haben ihr Gutes, indem sie zu Verbesserungen antreiben. Wer Pferde hatte, er brauchte sie von da an nicht nur zum Reiten, sondern er spannte sie auch vor seine Baumstämme. Nun konnte sich der Jäger sogar noch mit hineinsetzen in seinen Schlitzen. Das machte Spaß und tat nicht weh und Querschen bekam man auch nicht davon. Jedoch das Pferd löhnte und ächzte gar oftmals und mußte stehen bleiben und konnte den Schlitzen auf dem holperigen Waldboden nicht vorwärts bringen. Wehe, wenn ein Stiel im Wege lag! Wie oft mußte unterwegs der Fuhrmann aussteigen und den ganzen Schlitzen leer paden, um über das Hindernis hinwegkommen zu können. Und hinterher begann wieder das Einpaden bis — ein neuer Stiel den Weg versperrte.

Stiele im Wege waren die schlimmsten Hindernisse. Sag jedoch ein Baumstamm oder ein Ast quer auf der Bahn, dann rollte der Schlitzen mit Leichtigkeit darüber hinweg. Und als einmal ein paar dicke Bäume quer auf dem Wege lagen, da ging er zu bilschnell und so leicht darüber hin, daß der Fuhrmann nachdenklich wurde und dachte: Wenn ich doch immer so über Bäume rollen könnte. Und er kann und kann, bis er sich entschlöß, stets für schwierige Begleitenden ein paar runde Baumstämme mitzunehmen. Nun jageten auch diese Stiele im Wege nichts mehr. Der Schlitzen brauchte nicht mehr leer gepadt zu werden. Der Fuhrmann stieg aus und legte seine mitgenommenen Hölzer quer davor und — ehe er es sich verfaß, war das Fuhrwerk darüber hinweg.

Durch den häufigen Gebrauch der Rollen jedoch kam man auf den Gedanken: Wenn wir sie doch immer unter unsern Schlitzen hätten, so daß sie sich stets mitdrehen und nicht wieder von neuem untergehoben zu werden brauchen. Doch das war nicht so einfach gemacht, wie gedacht! Etwas besser wurde es schon, als man anfang, mit der Art die Rollhölzer so zu behauen, daß sie etwa wie leere Gurrenrollen geformt waren. Nun konnte der Schlitzen leichtflugs nicht nach der Seite mehr überkippen oder von den Rollhölzern abgleiten.

Wer recht geholfen war damit immer noch nicht, denn solche der Schlitzen über die Rollen hinweggerast war, lagen diese hinten und mußten wieder von neuem vorn untergehoben werden, und das war bei langen und schwierigen Wegen eine mühsame und langweilige Arbeit. Nun kamen die Leute wieder darüber nach, wie es möglich sei, daß die Rollen allezeit unter dem Schlitzen liegen bleiben könnten und sich doch drehen. Bis dann eines Tages wieder ein Schläuberer sagte: Halt, ich hab's! — Der schlug einfach die Rollhölzer mit biden Nägeln unter dem Schlitzen fest. O weh, da drehen sie sich aber nicht mehr. Da wurde er ausgelacht mit seinem „Ich hab's!“ Und nun sah er da mit rotem Kopfe und betrübete sein Werk und grübelte und sann, wie die Sache wieder ins Rollen zu bringen sei.

Und dann sprang er auf und rief: Seht habe ich's aber doch! Als nun seine Freunde neugierig heraufkamen, um zu sehen, was er nun beginnen wollte, da nahm er eine Leine und sagte die an beiden Seiten überliegenden Enden der Rollhölzer ab, worauf durch jedes ein passendes Loch und steckte sie auf die stehengebliebenen Stämme. Als er nun diese recht glatt und rund gemacht und ein Pferd vorgepannt hatte, da — o Wunder! — rollte der Schlitzen dahin, daß es eine Lust war. Der Schlitzen? — Nein, jetzt muß ich sagen: der Wagen, denn aus den Rollhölzern waren Räder geworden und aus dem Schlitzen dadurch ein Wagen.

Als, es wollte immer noch nicht recht gehen. Die Räder ließen von ihren Nägeln ab und der Wagen kippte um. Da mußte wieder gesonnen und gesonnen werden, wie man es anfangen sollte, daß die Räder nicht mehr ablaufen konnten. Doch dafür wurden schnell Mittel gefunden und ebenso lernte man bald die Räder aus reist hartem Holz machen und die Räder so groß herstellen, daß der Wagen sich schneller drehte und leichter fuhr. Und dann lernten die Menschen die Räder schmieren, damit sie nicht so martern und sich in Brand setzen.

Aber der Wagen war nun nach vielen, vielen vergeblichen Versuchen erfunden und wurde im Laufe der Zeit immer bequemer und besser eingerichtet, bis er nach Jahrtausenden durch ungeschätzte Verbesserungen zu der eleganten Gummibildschle wurde, die noch heutigen Tages durch die Straßen rollt. Nun muß ich aber nicht glauben, daß das das Ende vom Viebe ist. Denn, auch die herrlichste Drosche ist noch un bequem: Sie fährt nur, wenn

Pferde davor gespannt werden. Und Pferde sind teuer, und nicht jeder kann sie sich leisten. Wie oft ist es auch schon vorgekommen, daß sie mit dem Wagen durchgingen und die Leute, die darin saßen, herausgeschleudert wurden und sich den Tod von ihrer Wagenfahrt holten. Und wie langsam kommt man im Wagen vorwärts. Wer viele Reisen machen will, der muß wochen- und monatelang unterwegs sein.

Da hat man wieder gefunden: Wie kann man in einem Wagen fahren, ohne daß Pferde davor gespannt zu werden brauchen? Kein Mensch hat eine Antwort auf diese Frage zu finden gekonnt, bis vor 100 Jahren etwa ein Mann sah, daß man große Maschinen durch Wasserdampf in Gang bringen kann. Da dachte er: dann muß es doch auch bei einem Wagen möglich sein, ihn durch Dampf vorwärts zu bringen. Und er versuchte in dem Wagen eine Dampfmaschine hineinzustellen, die die Räder herumtreiben sollte. Das tat er auch. Nun war der erste Dampfswagen da. Der Dampfswagen fährt am besten auf eisernen Schienen und man kann getrost zehn, zwanzig, ja sogar hundert und mehr Wagen dahinter spannen, und der Dampf ist so stark, daß er sie alle zieht. So baute man Eisenbahnen.

Aber Eisenbahnen kann man nicht in unsern Straßen brauchen und die Steinföhren zum Feuern sind teuer und — die Leute wollten Droschen ohne Pferde haben.

Da sagte eines Tages ein Mann: Was der Dampf kann, das kann Benzin auch, und er baute sich eine Benzindrosche und legte diese Benzinmaschine, wie er das vom Radfahren gelernt hatte, um die Räder und stürte bilschnell in einem Automobil — so nennt man solche Benzinwagen — durch die Straßen der Stadt. Das ging viel schneller als in einer Drosche mit Pferden und die Benzinmaschine braucht nicht mit teurem Saler gefüllt zu werden, und sie wird nicht heiß. So weit sind wir heute. Wer glaubt nicht, daß es nun aufhört mit den Verbesserungen! Wer weiß, was morgen oder übermorgen erfunden wird.

Jetzt wartet schon alle Welt darauf, daß wir endlich lernen, mit dem Luftballon durch die Lüfte zu reiten. Zu mein, das sei nicht möglich! O sag doch das nicht! Warum auch sollte es nicht möglich sein? Die Menschen haben schon so viel Wunderbares erfunden, daß nichts mehr unmöglich scheint — und — die Liebe zum Erfinden hört niemals auf.

Aus unserem Verort.

Droschkenführer.

Berlin. Bezirksversammlung für Wedding und den Gemarkungen am 13. Dezember. Die Beratung des Reglements für Bezirksführer und Vertrauensleute ergab, daß die Unbefriedigten verschiedene Bemerkungen für wünschenswert hielten. Verschiedene diesbezügliche Bemerkungen fanden Annahme. Ueber die Errichtung einer weiteren Zählstelle entwickelte sich eine ausgedehnte Debatte und die Zählstelle wurde dann beschlossen. Bezüglich der Verdrängung der Vertrauensleute durch Minoren im Vorwärts' Klub griff. Geladell wurde, daß die Verdrängung mit solchen Schritten erscheinen sei. Nach Regelung einiger weiterer interner Angelegenheiten trat Schluß der Versammlung ein.

Wir haben diesem Bericht ausnahmsweise Aufnahme gewährt, unser Mann gesteht aber nicht, ständig über Bezirksversammlungen zu berichten.

München. Polizeikommissar. Im Juni d. J. bestieg ein Prinz Karl-Palais ein Herr mit einer Dame eine Taximeterdroschke und ließ sich zum Gärtnerhof fahren. Der Droschkenführer fuhr zum Hofgarten und als er sah, daß sich vom Hofgarten her ein anderes Fuhrwerk und zugleich vom Südwärts die Straßenbahn näherte, bog er in die Gärtnerei ein und fuhr über den Odeonsplatz, durch die Residenzstraße — alles Mahaus — Nebenbachstraße zum Gärtnerhof. Die Fahrt kostete eine bare Reichsmark. Der Herr, der in der Droschke fuhr, hatte zwar, als der Kutscher den Weg durch die Gärtnereistraße wählte, gerufen: „Wo fahren Sie denn hin?“, er beruhigte sich aber sogleich, denn er dachte hinzu: „Fahren Sie nur zu.“ Der Droschkenführer erhielt einige Zeit später zu seiner Überraschung einen Strafbefehl wegen Uebertretung straßenpolizeilicher Vorschriften, auf 13 Mark 30 Pfennig lautend, ausgestellt. Da er sich seiner Schuld bewußt war, erhob er Einspruch, über den gestern vor dem Amtsgericht verhandelt wurde. Der Schuhmann Nr. 438 hatte „die Nachbarn“ geschlagen und in seiner Anzeige, „die Konstellation niedergelegt“, daß der Zufallpaß zugefallen habe, den weiteren Weg gewährt zu haben, um sich einen rechtskräftigen Vermögensverlust zu verschaffen. Schuhmann Nr. 438 wollte als Zeuge dieses „Zufalls“ aufrechterhalten, als ihn aber der Ankläger energisch darüber belehrte, daß auch ein Schuhmann eingesperrt werde, wenn er einen Meineid leistet, bequeme sich der Schuhmann, seine Aussage zu widerrufen. Der Fahrgast, der den Kutscher zur Anzeige gebracht hatte, war der Polizeirat v. Reichenstein, der als Zeuge angab, er sei mit dem vom Kutscher eingeschlagenen Weg nicht einverstanden gewesen, habe aber auf eine sofortige Auseinandersetzung mit dem Kutscher verzichtet, da ihm einmal ein Platz mit der Droschke gebührt habe. Es sei ihm sofort aufgefallen, daß der Weg durch die Gärtnereistraße viel länger sei, als durch den Hofgarten und deshalb habe er aus prinzipiellen Erwägungen Anzeige erstattet; als Polizeirat habe er sich verpflichtet gefühlt, im Interesse des laterabenden Publikums die Angelegenheit zu verfolgen. Der Zeuge Polizeikommissar Barzfall erklärte, daß er die betreffenden Wege nachgemessen habe; der Weg durch den Hofgarten sei der kürzere, die Differenz in der Lage betrage sicher zehn Pfennige. Der angeklagte Kutscher verlor sich darauf, wenn die Differenz wirklich zehn Pfennig betragen hätte, sein Gehalt zwei Pfennig gewesen wäre, die übrigen acht Pfennige wären seinem Arbeitgeber zugefallen. Durch wohl Zeugen, einem Platz und dem Geschäftsführer des Handels- und Transportarbeiterverbandes Schner, wurde aber nachgewiesen, daß beide Wege ziemlich gleich sein müßten; die Zeugen, denen sich der Verteidiger des Angeklagten, Rechtsanwalt Hubbaum, angeschlossen hatte, hatten sich beide Wege fahren lassen und jedesmal zeigte der Taximeter eine Mark als Tarifsumme an. Rechtsanwalt Hubbaum beantragte daher, den Kutscher nicht mit freisprechen, sondern auch die Kosten der Verteidigung der Staatskasse. In der Begründung des Urteils wurde besonders hervorgehoben, daß das Gericht die Ueberzeugung gewonnen hatte, daß der Angeklagte sich nicht etwa einen Vermögensverlust verschaffen wollte; der Schuhmann habe das zwar in seine Anzeige hineingeschrieben, dieser Bericht entspreche aber objektiv nicht den Tatsachen.

Handelsarbeiter.

Ueber die Durchführung der Schutzhetze im Handelsgebiere hat der bekannte antilemische, deutsche Handelsgebiereverband eine Umfrage bei seinen Ortsgruppen veranstaltet, deren Ergebnisse in Band 31 der von ihm herausgegebenen Schriften veröffentlicht. Es handelt sich dabei nicht um eine eingehende zahlenmäßige Darstellung der gegebenen Verhältnisse, da jede Ortsgruppe nur in ihrer Gesamtheit bei der Beantwortung der einzelnen Fragen berücksichtigt ist. Aber das Bild ist auch so charakteristisch genug, es zeigt deutlich, in wie hohem Maße die oben genannten und unzulänglichen Schutzbestimmungen für die Handelsangehörigen heute eine papierne Stillezeit haben. Die Sonntagruhe ist vielen Prinzipalitäten noch eine höchst überflüssige Einrichtung. Auf die Frage, ob Gehilfen Lehrlinge und Arbeiter während der Kirchezeit oder nach Schluß der Verkaufszeit beschäftigt werden, haben 100 Ortsgruppen mit ja geantwortet, 60 mit sehr oft und nur 130 mit nein. Noch schlimmer steht es mit der Sonntagruhe der Kontorangestellten. Auch der gesetzliche 9 Uhr Ladenschluß ist die Ursache zahlreicher Uebertretungen. Hier lauten die Antworten auf die dahinzielende Frage in 105 Fällen auf ja, in 56 auf sehr oft und in 122 auf nein. Infolge dessen haben sich natürlich recht häufig mit der vorgeschriebenen 11 Stunden Ruhezeit. Nur 87 Ortsgruppen können in diesem Punkte nicht klagen, 196 beklagen häufigere oder seltene Uebertretungen. In einzelnen Fällen ist von

Arbeitszeiten bis 12, ja bis 2 Uhr nachts und von Einschränkungen der Ruhezeit bis auf 8 Stunden berichtet worden. Diesem sind hier die Bemerkungen, die den Ausführenden beigefügt sind. „Die Frage kam den Anwesenden höchst beunruhigend vor.“ Ein andermal wird „allgemeine Unzufriedenheit“ durch sie erregt. „So was kennen die hiesigen Geschäftsleute gar nicht.“

Die Frage, ob den Angehörigen zu kurze Mittagspausen gewährt werden, wird in 85 Fällen mit ja, in 162 mit sehr oft und in 62 Fällen mit nein beantwortet. Und nur in 23 Orten unter 276 wird den mit freier Station beschäftigten Angehörigen Gelegenheit zur Einnahme der Mahlzeiten außerhalb der Geschäftsräume gegeben. Die durch Bundesratsverordnung vorgeschriebene ausreichende Sitzgelegenheit ist nur an 108 Orten vorhanden, an 175 dagegen nicht. Auf die Frage nach geschützten Arbeitsräumen (Läden, Kontore, Lagerräume) antworten 75 Ortsgruppen mit ja, während 202 dieselbe verneinen. Es wird im einzelnen über vollständig fensterlose Räume, kalte und unheimliche, feuchte und zugige Gefasse, in denen sich die Angehörigen dauernden Schaden an ihrer Gesundheit geholt haben, ferner sehr häufig auch unzureichende Toiletteinrichtungen gellagt. Auch die Wohn- und Schlafräume der bei freier Station Angehörigen geben Ursache zu mannigfachen Beschwerden. Sie werden nur in 95 Fällen als befriedigend bezeichnet. Die übrigen Punkte der Erhebung sind weniger wichtig. Eine bei allen Fragen wiederkehrende Klage ist die über mangelnde Ueberwachung der betreffenden gesetzlichen Vorschriften durch die Polizeibehörde. Die Behörden scheinen es auch hier wie gewöhnlich als ihre Pflicht zu betrachten, die Unternehmer möglichst wenig durch „Sanktionen“ zu belästigen. Und mehr haben dabei die Angehörigen alle Ursache, auf die strenge Durchführung der zu ihrem gesundheitlichen Schutze erlassenen Vorschriften zu achten.

Sant-Williams-Baden. Es hat allgemein den Anschein, als ob die Geschäftsführung des Badener Konsumvereins sich allmählich in die Fußstapfen des Schaumachervereins verirrt. Auch hier will man jedenfalls „Herr im Hause“ sein. Verschiedene Verhandlungen, die vonseiten unserer Organisation mit der Geschäftsführung des genannten Vereins stattgefunden haben, deuten darauf hin. Wieder haben wir einmal alle Ursache, an unserer Beobachtung festzuhalten, und zwar aus folgendem Grunde: Unser Kollege Jochen wurde in diesem Sommer wegen angeblicher Trunkenheit gefänglich, woran vonseiten unserer Kollegen am Orte protestiert wurde, weil seine Arbeitskollegen behaupteten, er wäre nicht betrunken gewesen.

Nachdem eine Vernehmung mit unseren Kollegen, welche im Badener Konsumverein beschäftigt sind, stattgefunden hatte, wurde der Gaukler und der Bevollmächtigte unserer Ortsverwaltung bei der Geschäftsführung vorgeführt, um die Kündigung des Kollegen Jochen rückgängig zu machen. Aber da kamen unsere Kollegen schon an. Als der Herr Geschäftsführer vernahm, in welcher Angelegenheit unsere Kollegen gekommen waren, war er rein aus dem Dursch, und es gehörte allerhand dazu, ihn erst etwas zu beruhigen. Ihm kamen jedenfalls die Vertreter der Organisation als sogenannte Nörkerei vor, die übermäßig angehaucht oder besser gesagt, aus der Tür herausgeschmissen werden müßten. Wir haben uns mit der Zeit bei unseren Arbeitgebern schon an einiges gewöhnt, aber größer als bei der Geschäftsführung des Badener Konsumvereins kann man nicht behandelt werden. Nur zur Sache selber. Die Kündigung des Kollegen Jochen wurde aufrecht erhalten; es wurde nun der letzte Schritt unternommen, der uns vor der Hand übrig blieb. Vonseiten unserer Organisation wurde nun das Schiedsgericht, welches in dem abgelaufenen Jahr bei solchen Streitigkeiten vorgelegen ist, angerufen. Die Geschäftsführung des Konsumvereins lehnte auch dieses ab, mit der Begründung, die Voraussetzungen, welche für ein Schiedsgericht nötig sind, wären in diesem Falle nicht vorhanden. Unser Kollege Jochen wurde dann als ständiger Arbeiter entlassen, aber als Ausführender weiter beschäftigt und erlitt in der letzten Zeit einen Unfall, indem er sich beim Heben einer Sach-Budecks das linke Knie verrenkte, woran er bereits 5 1/2 Wochen arbeitsunfähig war und woran er voraussichtlich sein Leben lang zu leiden hat. Am 19. November v. J. wurde Jochen verabschiedet und geschrieben. Er ging nun zu dem Geschäftsführer des Badener Konsumvereins um frag an, ob er wieder in Arbeit treten könne. Statt Antwort bekam nun unser Kollege keine Antwort. Mancher Arbeiter wird ausrufen, wenn er solches erfährt: „Seht, wir Wilden sind doch bessere Menschen!“ Man kann ruhig behaupten, ein humaner Arbeitgeber würde solchen Arbeiter, der in seinem Vertriebe zum Krüppel wird, nicht so ohn weiteres auf die Straße werfen, aber bei dem Badener Konsumverein fällt so etwas nicht auf. Selbstverständlich ist bei dem Aufsichtsrat genannten Vereins Beschwerde erhoben und wollen wir hoffen, daß dieser das Verhalten des Herrn Geschäftsführers nicht billigen wird.

Es wäre der Genossenschaftsbewegung ein Schlag ins Gesicht, wenn ein Genossenschaftsverein einen Arbeiter, der in dem betreffenden Vertriebe zum Krüppel geworden ist, einfach auf die Straße werfen würde. Unseren Kollegen am Orte möchten wir aber zurufen: „Werdet Mitglieder und Konsumanten des Badener Konsumvereins, dann werden wir auch bald in der Lage sein, unsere dort beschäftigten Kollegen mit etwas besserem Nachdruck vertreten zu können!“

Abkündigung des 8 Uhr-Ladenschlusses in Berlin. In Berlin, der Metropole der Reichs, ist die gesetzliche Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses abgelehnt worden. Der Antrag, der von einer Anzahl Berliner Gewerbetreibenden beim Polizei-Präsidenten gestellt war, hat nicht die Zweidrittelmehrheit gebracht. Es hat den Anschein, als ob diejenigen Geschäftsinhaber, welche bei dieser Abstimmung von der Beschränkung ausgeschlossen waren, Kolonialwaren, Seifen- und Drogenhändler, sowie Fleischer und Barbier, bei dem damaligen Festhalten des Vereins der Kaufleute und Industriellen noch die rechte Hand geboten haben in der Unterdrückung von Stimmenten. Ich stimme gegen den 8 Uhr-Ladenschluß! Die Ladenbesitzer können nun ihrer Handlungsgehilfen und -Gehilfen und namentlich die Handelsreisenden weiter bis 9 Uhr abends ausbeuten. Die Angestellten im Handelsgewerbe werden der Uebergehung und den einzelnen Behörden mehr Mißpelt entgegen

in der Erfüllung sozialpolitischer Forderungen, wenn dieselben sich große Einheitsorganisationen schaffen. Die Handelsreisenden sind auf dem besten Wege dazu. Wann wird dies bei den Handlungsgehilfen eintreten?

Berlin. Lohn- und Arbeitsverhältnisse für Bader, Lagerarbeiter u. d. kaufmännischen Abteilungen der Firma Ferd. Hagem, Berlin N. 30.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit ist das ganze Jahr hindurch von 7 bis 6 Uhr = 10 Stunden pro Tag = 60 Stunden pro Woche. Nach dieser Einteilung erfolgt die Lohnzahlung.

Rufen.

Frühstück 9.25—9.40, Mittag 12.45—1.30, Vesper 4.00 bis 4.05, abends 8.30—8.45. Ueber 1 1/2 Stunden wird eine Viertelstunde Pause gemacht und bezahlt. Eine Extrazahlung der Pause findet nicht statt, sobald solche nicht gemacht wird, bis 1 1/2 Ueberstunden wird eine Pause weder gemacht noch bezahlt.

Lohn.

Derselbe beträgt minimal unter 18 Jahren nach Vereinbarung, 10—18 Jahren 16.20 Mk. pro Woche = 27 Pf. pro Stunde, 18—21 Jahre 18 Mk. = 30 Pf. pro Stunde, über 21 Jahre 21 Mk. pro Woche = 35 Pf. pro Stunde. Für weibliche Arbeiter (Bader, Lagerarbeiter u. über 21 Jahre 22.80 Mk. pro Woche = 38 Pf. pro Stunde. Es steht im Ermessen der Geschäftsführung, Anfangslöhne entsprechend höher zu normieren bezw. Zulagen zu gewähren.

Ueberstunden.

Dieselben werden mit dem Stundenlohn plus 10 Pfa. Aufschlag pro Stunde bezahlt. Die Pfortzeit wird von den Arbeitern der Versand-Abteilung befreit. Dieselbe geschieht im Sommer während der Arbeitszeit, also nach 6 Uhr und wird, auch falls das Ende der Arbeitszeit 6 Uhr überschritten wird, nicht extra bezahlt. Es werden im Sommer familiäre Arbeiter der genannten Abteilung abwechselnd zu diesem Dienst herangezogen. Im Winter erfolgt die Fahrt nach 6 Uhr und wird mit der Pausenzeit von 70 Pf. pro Mann und Fahrt vergütet. Eventuelle Pause und Pfortzeit wird hierbei nicht extra bezahlt. Die nach der Zeit bezahlten Ueberstunden, die nicht vom Abteilungsleiter angeordnet oder diesem vorher gemeldet sind, werden nicht bezahlt.

Feiertage.

Die vom Geschäft angeordneten Feiertage werden voll bezahlt. Extravergütungen, Ueberstunden u. kommen hierbei nicht in Betracht. Gesetzliche Feiertage werden bezahlt, sofern der betreffende Arbeiter 4 Wochen im Geschäft ist. Vonseiten der Geschäftsführung angeordnete verkürzte Arbeitszeit wird voll bezahlt.

Dieser Tarif tritt mit dem 1. Oktober 1906 in Kraft und wird für die Dauer von 3 Jahren abgesehen. Derselbe ist von den ihn betreffenden allen und neu eintretenden Arbeitern zu unterzeichnen.

Diejenigen Arbeiter, welche den im vorliegenden Tarif festgelegten Minimallohn noch nicht erreichen, erhalten vom 1. Oktober den erhöhten Lohn.

Denjenigen Arbeitern, welche im letzten Jahre eine Zulage nicht erhalten haben, wird eine Zulage von 1—2 Pfa. pro Stunde gewährt je nach Leistung.

Weitere Zulagen während der Vertragsdauer sind dem Ermessen der Geschäftsführung überlassen und werden je nach Leistung gewährt.

Es sind das Zugeländnisse, die durch Eingreifen der Organisation erzielt worden sind.

Von den Anordnungen auf Achtuhr-Ladenschluß für einzelne Branchen. Auf Grund des § 139 f der Gewerbeordnung war für die Gemeinde Mülhausen i. Rh. eine Anordnung der höheren Verwaltungsbehörde ergangen, wonach für verschiedene Branchen der sogenannte Achtuhr-Ladenschluß einzutreten hatte. Eine Anzahl Geschäftsinhaber, die wegen Uebertretung der Anordnung angeklagt worden waren, forderten die Stillestellung dieser Anordnung an. Sie machten geltend, der Antrag auf Erlass einer solchen Anordnung sei in Wirklichkeit nicht, wie erforderlich, von mindestens zwei Dritteln der beteiligten Geschäftsinhaber gestellt worden. Das Kammergericht als Revisionsinstanz erachtete indessen die Anordnung für gültig und führte dazu aus: Der Einwand der Angeklagten könne vom Richter nicht beachtet werden. In der Publikation der Anordnung selber ist gesagt, daß sie auf Antrag von mindestens zwei Dritteln der beteiligten Geschäftsinhaber erlassen werde. Das sei entscheidend für die Gültigkeit der Anordnung. — Die Freisprechung mehrerer Angeklagten billigte das Kammergericht, weil Parfümieren und Toiletteffekten, um deren Verkauf nach 8 Uhr abends es sich bei ihnen handelte, keine Augustartikel im Sinne der Anordnung seien. — Die Verurteilung der Angeklagten Herbschlepp und Zeit fand das Kammergericht nicht genügend begründet. Ihre Sache soll nochmals die zweite Instanz beschäftigen. S. und J. handeln mit Waren, die von der Anordnung betroffen werden und auch mit solchen, bei denen das nicht der Fall ist. Unter diesen Umständen, so meinte das Kammergericht, brauchen sie allerdings nicht um 8 Uhr das Geschäft zu schließen, wie es die meisten, welche nur Waren hätten, die unter die Anordnung der Regierungspräsidenten fielen. Jedoch müßten sie für die von der Anordnung betroffenen Waren von 8 Uhr ab die Verkaufsmöglichkeit ausschließen. Erstrah seien sie aber nur dann, wenn in ihren Geschäften solche Waren trotzdem noch nach 8 Uhr verkauft würden. In der Begleichung waren die Feststellungen des Vorberichters noch mangelhaft.

Dresden.

Tierisch und Menschenqualität. Weichnachtsgratifikationen. Der hiesige Tierischverein, dessen Vorsitzender bekanntlich der Kapitän z. S. z. D. Wroder ist, hat verschiedene Personen ein Geldgehalt zum Weihnachtsgeld für besonders treue Pflege der ihnen anvertrauten Pferde am heiligen Tage überreichen lassen. Es sind dies der Taximeter-tischer Hartmann, der Fuhrmann Paradies bei Frau Wm. Wollering, der Fuhrmann Vogel beim Speidetur Meerkens, der Fuhrmann Wichmann beim Speidetur Deuß, der Vierfüßler Bunjes beim Brauermeister Haslender, der Fuhrer Adolf Wölke beim Postkutscher Giese. Ferner sind

auch die Schulleute Bublmann und Bophaufen mit einer Gratifikation bedacht worden. Die Kutscher und Fuhrleute sind fast alle längere Jahre in den genannten Geschäften und sind als brave, ordentliche Leute bekannt, die vor allem ihr Augenmerk darauf richten, daß ihre Pferde gut behandelt und gepflegt werden. Die Gratifikation war ein vom Vorstehenden unterzeichnetes Handbillet beigegeben.

Es waren natürlich die Herren Unternehmer, die ihre Getreuesten zur Prämierung vorgeschlagen haben, um nicht selbst in den Geldhof greifen zu müssen. Sehen wir uns aber einmal die Betriebe näher an, in denen die betreffenden Kollegen arbeiten. Bei Wollering arbeiten die Tagelöhner 14—16 Stunden täglich, ganz gleich, ob Sonn- oder Werktag. Einige von diesen Leuten suchen oft des abends ihr Heim gar nicht erst auf, sondern schlafen in ihren Kleidern 2—3 Stunden auf dem Heuboden. Wenns hoch kommt, haben diese dann am Sonnabend einen Verdienst von 23—26 Mk. erzielt. In den andern Betrieben ist es ähnlich bestellt, vielfach beträgt der Wochenlohn unbegriffen den Sonntag gar nur 16—18 Mk. Ein Kollege wurde kürzlich von einem Maschinenführer gepöbelt, weil er dem Werke ein Stück Brot mehr als gewöhnlich gegeben hatte. Ob der Maschinenführer dafür auch eine Weihnachtsgatifikation vom Tischbrotverein erhalten hätte, wissen wir nicht. Vielleicht bekommt er wenigstens noch eine handgeschriebene Lobung dafür. Um den Tischbrot sind die Herrschaften sehr besorgt, die Leuten aber, die dafür bezahlt und ausgetrieben werden, ohne daß ein Zahn darum kräht.

Posten. Sonntagsruhe im Handelsverkehr. In den Unterbetrieben, welche, trotzdem sie erst kürzlich wegen Uebertretung der Sonntagsruhe angezeigt wurden, gehören die Firmen Rudolf Petersdorff und S. Wolfstein.

Wolfstein konnte wieder wegen Uebertretung der Sonntagsruhe notiert werden, der Hausdiener kam mit einem voll beladenen Handwagen eines Sonntags um 1 Uhr 55 Min. über den alten Markt gefahren und gab auf Verlangen als Ziel den Bahnhof an. Er bemerkte auch, daß er dem Chef gelagt hätte, er übernehme seine Verantwortung. Der Chef soll aber gelagt haben: „fahren Sie“. Am Berliner Tor konnte die Uebertretung um 2 Uhr 7 Min. dem dort stationierten Schutzmann übergeben werden. Nun wollen wir abwarten, ob Herr Wolfstein, wenn er jedesmal wegen Uebertretung notiert wird, nicht müde werden wird, wir lassen nicht locker.

Nun zu unsemr Liebling Petersdorff. Am Sonntag, den 11. November, wurde bemerkt, daß nach 9 1/2 Uhr noch Stunden in dessen Laden hineingingen, auch kam ein Hausdiener noch mit Paketen beladen heraus, dem man den Verrger anlaß, daß er gegen 9 1/10 noch mit Paketen beladen die Stadt durchqueren sollte. — Aber die Kollegen halten die Faust in der Tasche und schimpfen wohl, wenn sie der Arbeitgeber nicht hört, aber sich zu organisieren und dann dem Gehesüberreiter mit Hilfe des Verbandes auf den Kopf spucken, dazu fehlt ihnen der Mut! Schreiber dieses fragte einen zufällig herauskommenden besseren Angestellten, indem er auf die Platzaußsicht zeigte, ob es für Petersdorff seinen 9 1/2 Uhr-Schluß gäbe, daß immer noch Kunden hineingingen. Da kam er aber bei dem Proletariat mit Sechshen schon an, man sollte keinen Auslauf machen, er würde den Schutzmann holen, und als ihm erwidert wurde, er möchte es nur tun, dann bliesse dem Uebertretungsposten die Arbeit erpart, verabschiedete er wieder in die heiligen Hallen des Warenhauses zurück und bald kamen ein paar holde Vögelchen im schwarzen oder lodigen Haar und betrachteten den noch immer dastehenden Uebertretungsposten mit Entrüstung.

Kurz vor 10 Uhr begegneten wir auf der St. Martinstraße wieder einem Hausdiener von Petersdorff, welcher um 9 Uhr mit 7 Paketen weggeschickt wurde und kurz vor 10 Uhr noch 4 Pakete in den Händen hatte. Wann wird der Mann wohl nach Hause gekommen sein? Petersdorff bildet sich wohl ein, wenn er Lieferant für die Beamten der Stadt, Feuerwehr, Gartenbauinspektoren &c. ist, so kann er ungestraft die Gesetze übertreten, nun wir werden ihn eines Besseren belehren. Wir werden uns wegen dieser unhaltbaren Zustände an das Polizeipräsidium wegen strenger Uebertretung durch die Beamten und an die Stadt. Verhören als Abnehmer wenden, damit sie erfahren, was Geistes Kind ihre Lieferanten sind.

An die Kollegen ergeht aber die Aufforderung, meldet jede Uebertretung sofort in unserm Bureau. Vor allen Dingen aber hinein in die Organisation, dann werden diese Uebeltäter bald verschwinden.

Waldburg Schl. Ein schönes Weihnachtsgeschenk erhielten 11 Holztransportarbeiter der Firma Jäger hier, nämlich die Entlassung, angeblich wegen Mangel an Arbeit. Zum Glück sind die Betroffenen organisiert und also vorläufig vor Not geschützt, waren sie es nicht gewesen, so hätten sie zu Weihnachten trosten Brot essen.

Als wir vor einiger Zeit an dieser Stelle die Arbeiterfreundlichkeit des Herrn Jäger ins rechte Licht brachten und auf genau dieselben Fälle bei seinen Kutschern hinwiesen, kamen wir aber schon an. Ein Kutscher brachte die betreffende Nummer des „Courier“ seinem Chef Herrn Jäger und dieser hatte nichts eiligeres zu tun, als Herrn Stadtrat a. D. Neumann, welcher i. Z. in Bad Schreiberhau zur Wiederherstellung seiner zerstückelten Gesundheit — welche, mitzuteilen, daß er (Neumann) einen Haushälter beschäfte, welcher Bevollmächtigter des Transportarbeiterverbandes sei. Die Folge war, daß unser Kollege gemeldet wurde. Nun schrieben die Herren Neumann, Jäger und Rothschwang, „Surral! Nun ist der Transportarbeiterverband in Waldburg monatelang, Surral! Leider haben sich die Herren zu zeitig getrennt, unsere Basisliste existiert heute noch in derselben Frische und unser gemäßigter Kollege zeigt dieselbe Energie wie früher. Durch folgt einem plumpen Schreckschuss lassen sich unsere Transportarbeiter nicht einschüchtern, doch wir wünschen, wir könnten dasselbe von den Jägerischen Kutschern sagen, aber dieselben scheinen ein Klassenbewußtsein nicht zu besitzen. Wir kennen die roffenen Arbeitsverhältnisse im Jägerischen Betriebe ganz genau. 14—15 Mk. Wochenlohn bei 16—18 stündiger Arbeitszeit. Daß dies aber eine Bezahlung von 11—12 Pf. pro Stunde ist, scheinen die Kollegen Kutscher nicht zu wissen. Jedes Kind wenn es aus der Schule ist, verdient mehr. Die Jägerischen

Kutscher verstehen immer noch nicht das einfache Wort „Organisation“, welches auch für sie von hoher Bedeutung ist, welches auch ihnen eine würdige Existenz schaffen kann. Die Kollegen Kutscher glauben aber lieber den schönen Worten ihres Chefs, trotzdem sie bei der Entlassung der 11 Holzarbeiter gesehen haben, was ein Unternehmer für Charakter hat.

Darum ihr Kollegen, weg mit aller Gefäßhalsigkeit, die jaubert uns auch kein Geld in die Tasche, hinein alle Mann in unseren Verband und wir sind fest überzeugt, ihr werdet in nicht allzulanger Zeit sagen können: Mitgekämpft und mitgelegt.

Leitergerüstarbeiter.

Berlin. Eine Versammlung der Leitergerüstarbeiter tagte am Sonntag, den 16. Dezember. Zunächst wurde die Frage der Tarifbindung besprochen und dann noch eingehender Aussprache einstimmig beschlossen, den Tarif zum 1. April 1907 zu kündigen, da die Löhne, wie sie in demselben festgelegt sind, mit Rücksicht auf die bauernden Leiterungsverhältnisse als ungenügend bezeichnet werden müssen und im übrigen auch noch andere Punkte in demselben der Modernisierung bedürfen.

Unter Geschäftsleuten erregte sich eine lebhafte Debatte über einen Artikel, welcher in der Nr. 8. Dezember d. J. erschienen. Nummer des „Vorwärts“ enthielt war und die Firma Altmann (Hunt u. Co., Charlottenburg) betraf, in dem darauf hingewiesen war, daß die vorgenannte Firma bei Gerüstleistungen, wie ein solcher vor kurzem bei einem von ihr aufgestellten Gerüst in Dagsen vorgenommen war, after genannt worden ist, hat Herr Altmann dem „Vorwärts“ eine Verichtigung eingeleitet, mittels welcher er einen Verfertigungsbericht unternehmen hat. — In der Debatte ist darauf hingewiesen worden, daß Herr Altmann mit Vorliebe ungenügende Gerüstbauer einstellt, die er die ersten 4—5 Wochen laut Abmachung im Tarifvertrag mit 50 Pf. entlohnen kann, gegenüber 60 Pf. pro Stunde für geliebte Gerüstbauer. Die Arbeitszeit, welche laut Festlegung im Tarif 9 Stunden betragen soll, wird bei dieser Firma in der Regel überschritten, so daß die Arbeiter daselbst 10, 11 und 12 Stunden täglich arbeiten müssen. Auch herrscht dort ein gelbes Antreiberssystem von Seiten der Polster, wofür höhere Löhne und außerdem auch noch eine Weihnachtsgatifikation von Herrn Altmann beziehen. Nach alledem dürfte es wohl erklärlich sein, daß gerade bei dieser Firma Gerüstleistungen in erhöhtem Maße vorkommen. Auch wurde es als auffällig bezeichnet, daß die Firma Altmann (Hunt u. Co.) in der Regel die meisten Wohnhofsleistungen ausführt. Da diese Arbeiten in Submission vergeben werden, kann daraus geschlossen werden, daß genannte Firma die niedrigsten Angebote stellt.

Nachdem dann noch einige Unterhaltungsangelegenheiten ihre Erledigung gefunden hatten, wurde noch auf die bevorstehenden Reichstagswahlen hingewiesen und den Versammelten ans Herz gelegt, daß sich jeder einzelne bei der Agitation, soweit es seine Zeit erlaubt, zur Verfügung stellt.

Transportarbeiter.

Erziehertisches. Die Vereinigten Berliner Möbielwerke haben ihren Kutschern am dritten Weihnachtstag die Mitteilung gemacht, daß von jetzt ab bis auf weiteres der Lohn auf 21 Mk. pro Woche festgelegt werde. Das bedeutet für die Kutscher eine Lohnreduzierung von 8,50 Mk. die Woche.

So mußte es kommen. In den Jahren 1900 und 1901 hat unser Verband, dem die betreffenden Kollegen damals angehörten, den Lohn für sie auf 29—30 Mk. hinaufgetrieben und speziell 1901 einen Tarifvertrag mit der Firma abgeschlossen, der den Kollegen geradezu glänzende Vorteile brachte. Doch wenn dem Geld zu wohl ist, geht er auch Eis tanzen. Den Kollegen genügen die Erfolge nicht, sie glauben noch mehr durchsetzen zu können. Die Tatsache, daß ein paar Arbeitswillige nicht sofort von der Firma entlassen wurden, daß ihnen Veranlassung entgegen dem einbringlichen Absichten der Verbandsfunktionäre, die Arbeit einzustellen und dadurch Tarifbruch zu begehen. Darauf hatte aber die Direktion der Möbielwerke nur gewartet. Der Streit fiel ins Wasser und die besten Leute mußten ihren Weges ziehen. Was im Betriebe blieb, trat aus der Organisation aus und war trotz wiederholter Bemühungen nicht zu bewegen, sich dem Verbands anzuschließen. Dabei steht die Beschwerde. Die Direktion sieht sich den Unorganisierten gegenüber jetzt fast genug, ihnen den Wochenlohn fast um ein ganzes Drittel zu kürzen. Werden die Kollegen nun endlich einsehen, was für eine Notwendigkeit sie begehren haben, als sie um der schönen Augen ihres Direktors willen der Organisation Abzügen folgen? Es ist tief bedauerlich, daß so mancher Kollege aus unserem Verzuge erst durch Schaden klug werden muß. Hoffentlich wirkt dies Vorwommis auf alle, die so gerne die Beiträge für die Organisation sparen möchten, in wirksamer Weise erzieherisch. Eine solche Hungerkur macht den dicksten Schädel Vernunftiggründen zugänglich.

Duisburg. 100 Fuhrleute und Arbeiter für Fuhrwerke sucht die Duisburger Fuhrherren-Vereinigung. Lohn pro Woche ohne Kost und Logis 20—24 Mk., mit Kost und Logis 10—14 Mk., je nach Leistung und Beschäftigung. Eintritt zu jeder Zeit. Nach einjähriger Dienstzeit werden für Unverheiratete 25 Mk., für Verheiratete 30 Mk. Kesselfonds vergütet. Zu melden beim Schriftführer Otto Remberg, Duisburg a. Rh., Seidenstraße 25 b.

Dieses, für die ostelbischen Proleten verlockende Inserat befindet sich in „Der Gefellige“, Graubenz. Was ist denn wohl in Duisburg los? Steht ein großer Streit bevor? Oder mangelt es in Duisburg an Fuhrleuten?

Nichts von alledem. Die Duisburger Fuhrherren wollen es in Bezug auf Schornföhrchen den Herren Stinnes, Kirdorf und Konforten nachmachen. Sie wollen die schon vorhandene Kesselformen noch verstärken, durch schöne Verschönerungen unersahrene Arbeiter heranziehen, damit sie die Arbeitszeit noch mehr ausnützen und die Hungerlöhne noch mehr herabdrücken, die Arbeiter noch schlechter behandeln können

als bisher. Die Herren, die sich mit scheelen Augen verfolgen, damit der eine nicht in des andern Kunsthaft geht, die sich gegenseitig nicht über den Weg trauen; zur Niederbückung der Arbeiter sind sie sich einig. Aber glauben denn diese Kerne durch solche insularen Manipulationen unsern Verband den Garaus machen zu können? Da ist ihnen doch ein großer Irrtum unterlaufen. Auch die Ostelber haben schon etwas von der Macht der Organisation hören und die auf Grund der Annonce nach Duisburg kamen, hat die Organisation bereits unter ihre schützenden Fittiche genommen.

Armer Herr Remberg! Schließlich werden Sie den fetten Kollen eines Vereinsführers und Seelenverkäufers wieder mit der Peltsche verlauschen und ihren Vaut in höchstgelegener Person treiben müssen. Da war Ihr Vorgänger unheimlichen Angebotes, Herr W. Stillesheim, doch ein besserer Kockmann.

In übrigen sind Versprechen und Hüllen bei den Duisburger Fuhrherren zwei grundverschiedene Dinge. 10 bis 14 Mk. Wochenlohn wird versprochen, der niedrigste Satz wird bezahlt, auch von diesen paar Groschen werden noch Abzüge gemacht, wie folgender Lohnzettel ausweist: 6 Tage a. 1,60 Mk., gleich 10 Mk.; ab Krankentafel 0,56 Mk., Unfallversicherung 0,15 Mk., 2 Tage abgesetzt 3,20 Mk., Vorschuß 2 Mk., gleich 6 Mk.; ausbezahlt 4 Mk.

Daß so ein armer Teufel von Fuhrmann, der den ungeheuren Strapazen des Berufs nicht gewohnt ist, täglich ein und dreiviertel Tag geschuldet und wird trant, so läßt er sich einen Betrag, der seinen Tagesverdienst übersteigt, in Abzug bringen. Opponiert er aber dagegen, so kann er sich auf eine Tracht Prügel gefaßt machen. Ein solches Instrument ziert gegenwärtig in Gestalt eines daumendicken Knüttels das Auslagenfenster unseres Duisburger Parteibüros. Gelegenheit einer Unterhandlung erklärte der Vorsteher der Duisburger Fuhrherren-Vereinigung, er werde ihr das ganze Fuhrgebetriebe fluss kommen lassen. Nun, bis an die russische Grenze ist man bereits auf die Arbeiterseite gegangen, der Schritt über die Grenze hätte noch gewagt werden können. Kutscher als in Duisburg geht es selbst in Russland nicht zu und wünschen wir aufrichtig den hochmütigen Fuhrherren ein paar Dugend russische Revolutionäre.

Halle a. E. Religion schwach. Jüngst fand ein schon älterer Geschirrführer vor dem Schöffengericht, der wegen eines Zusammenstoßes mit einem Motorwagen Reue sein sollte. Der Mann konnte die Frage, welcher Konfession er angehört, absolut nicht beantworten. Der Richter gab sich große Mühe, um das Religionsbekenntnis des Mannes zu ermitteln. Auf die Frage: „Sind Sie von Luther nicht so etwas dunkel erinnerlich?“ und nannte man den Herrn, der Sie konfirmiert hat, Pfarrer oder Pastor“, reagierte der Reue nicht. Da auf einmal glaubte man den Stein der Weisen gefunden zu haben. Der Richter fragte: „Sollte der Mann, der Sie konfirmiert hat, Kinder?“ Ja, sagte der Reue, und daraus folgte man denn, daß Reue evangelisch ist. Wir meinen, die Schlussfolgerung kann trügen, denn es soll auch katholische Pfarrer gegeben haben, die Nachkommen aufwießen. Der in der Sache angeklagte Täter, der bei dem Zusammenstoß aus der Scholle geworfen worden war, wurde mit 15 Mk. Geldstrafe belegt.

So humoristisch auch vorstehendes klingen mag, so hat das Ganze doch einen ganz gewichtigen Hintergrund. Der Kollege nämlich, um den es sich hierbei handelt, war früher keineswegs bedachtlos, sondern als wie es bei der Verhandlung vor Gericht zu Tage trat, sondern der Sturz vom Wagen hat erst diese Folge erzielt. War doch der Kollege neuzumgen, sechs Wochen lang im Krankenhaus zuzubringen um seinen Körper nur einigermaßen wieder herstellen zu lassen. Wenn dies auch zum großen Teil wieder geschehen ist, so scheint doch der Kopf darunter gelitten zu haben.

Halle a. E. Gefundener Vereinsstrant. Auf der Bärlewie hinter dem Wälder Schiegraben wurde am Sonntag morgen ein Vereinsstrant der Geschirrführer-Gesellschaft gefunden, in dem sich Wälder, Vereinsstempel &c. befanden. Der Strant war erbrochen. Wie das Möbielstück nach der Bärlewie gekommen ist, weiß man vorläufig nicht. Die Strahenreiner brachten es nach der Moritzburg.

So lautet die kurze Notiz, welche sich Ende Dezember in den diesigen Tagesblättern vorfand. Daraus geht wiederum deutlich hervor, daß den Bösen nichts heiligt ist. Ein Glück ist es zu nennen, daß die sogenannte Geschirrführergesellschaft in dem ihr geraubten „Möbel“ kein Geld liegen hatte, denn letzteres ist bei ihr ziemlich knapp. Die Wälder, Vereinsstempel &c. aber kann diese „Gesellschaft“ ruhig entbehren, es war ja doch nur totes Inventar, denn Reichtum an Mitgliedern besitzt sie nicht. Sind es doch im ganzen vier Mann, welche diese „Gesellschaft“ bilden, nämlich zwei Schneider und zwei Kockkutscher. Eine schöne Gesellschaft.

Adnigsberg i. Pr. Der Kohlenarbeiter streit vor Gericht. Wegen Vergehens gegen § 153 der Gewerbeordnung stand am Mittwoch der Bauhilfsarbeiter Hartmann vor der hiesigen Strafkammer als Beschuldigten. Während des Kohlenarbeiterstreiks im September 1906 hatte der Kohlenhändler Hobden dem Hiesermeister Siegmund in der neuen Dammgasse eine Fuhrre Kohlen geliefert, wobei der Hiesermeister Nix und der Schneider Siegmund und Schneidermeister Radloff, veranlaßt worden waren, Arbeitswilligkeitsdienste zu leisten. Der Angeklagte hatte das bemerkt und hatte versucht, die beiden Leutlinge von ihrem wenig ehrenwerten Tun abzuhalten. Dabei soll der Angeklagte zu Schulk gelagt haben, Schulk solle den Wagen sofort verlassen und sich nicht unterziehen, die Kohlen herunterzutragen, und den Nix soll der Angeklagte außerdem darauf aufmerksam gemacht haben, daß Hiesermeisterliche das Kohlentragen nicht nötig hätten und daß es immer unter den Genossen einer sei, der die beiden Leutlinge kenne. Schulk will darauf aus Furcht vor Prügel den Kohlenwagen verlassen haben, während Nix sich bei den Neben des Angeklagten gar nicht gedacht hat. — Das Schöffengericht hatte die Verurteilungen des Angeklagten als eine Drohung aufgefaßt, die den Hieser verfolgt habe, die beiden Leutlinge zu bestimmen, an die Verabredungen der Kohlenarbeiter zur

Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen teilzunehmen und deshalb den Angeklagten Gartmann wegen Vergehens gegen § 153 der Gewerbeordnung zu drei Wochen Gefängnis verurteilt.

Vor der Strafkammer als Berufsungsinstanz wies der Verteidiger darauf hin, daß weder der Angeklagte noch die beiden Lehrlinge Kohlenarbeiter seien und daß der Angeklagte, dessen es aus letzterem Grunde, durch seine Verurteilung nicht beeinträchtigt werden könne, die Lehrlinge zur Teilnahme am Streik zu bestimmen. Diese sollten nicht bestraft werden, dem Streik der Kohlenarbeiter beizutreten, sondern die Absicht der Streikenden nicht zu fördern. Aus diesem Grunde solle die Tat des Angeklagten nicht unter § 153 der Gewerbeordnung, auf die Verurteilung des Vorstehenden, daß der Angeklagte gemäß § 240 des Strafgesetzbuches auch wegen versuchter Mordtötung bestraft werden könne, für die Verteidiger aus, daß aus den Akten des Angeklagten nicht deutlich zu erkennen sei, mit welchem Vergehen derselbe die Lehrlinge bedroht habe. Das sei aber zu seiner Verurteilung notwendig.

Das Gericht kam trotzdem zur Verurteilung der Verurteilung. Es nahm an, daß sich der Angeklagte sowohl der versuchten Mordtötung als auch des Vergehens gegen § 153 der Gewerbeordnung schuldig gemacht habe und daß für jedes der Vergehen drei Wochen Gefängnis eine angemessene Strafe sei. Der Angeklagte habe die Lehrlinge mit förmlicher Mißhandlung — also mit einem Vergehen bedroht, um sie dadurch zur Unterlassung der Arbeit zu nötigen. Der Zweck der Drohung sei ferner gewesen, den Streik der Kohlenarbeiter zu unterstützen und die beiden Lehrlinge durch Verhinderung an der Arbeit zu zwingen, an der Verurteilung der Kohlenarbeiter teilzunehmen. Dadurch seien die Voraussetzungen des § 153 der Gewerbeordnung erfüllt. Dabei sei es unerheblich, daß weder der Angeklagte noch die beiden Lehrlinge Kohlenarbeiter seien.

Auch dieser Prozeß beweist mit Deutlichkeit die Notwendigkeit der Befreiung des § 153 der Gewerbeordnung. Arbeiter, wählt daher sozialdemokratisch, denn nur die sozialdemokratische Partei tritt für Abschaffung dieses Ausnahmeparagraphen gegen Arbeiter ein.

Stuttgart. Wenige täglich berichtet die Polizei von Unfällen, Zusammenstößen und leichteren oder schwereren Verletzungen im Fuhrwerksverkehr. Leider sind auch die Mordtötungen im städtischen Straßenverkehr nicht selten, und zwar sind der Überzeugung, daß nicht einmal alle vor kommenden Unfälle im Polizeibericht registriert werden. Nun wurde vor einigen Tagen vor der hiesigen Strafkammer ein der fahrlässigen Tötung angeklagter Fuhrwerksbesitzer freigesprochen, da er in der kritischen Zeit die am hiesigen Teil des Wagens angebrachte Bremse zu bedienen hatte. Zwar verlangt die Verkehrsvorschrift, daß die Wagen mit einem festen Sitz versehen sein sollen, der dem Fuhrwerkslenker einen freien Ausblick nach allen Seiten gewährt, und neuerliche Vorschriften verlangen, daß eine schnell und sicher wirkende Bremse so angebracht sein soll, damit sie vom Sitz aus bedient werden kann. Ebenso ist das Stehen während der Fahrt auf dem Wagen das Stehen oder Sitzen auf der Deichsel, auf losen Wagenleitern oder der Vängsleiter verboten. Wieviel wird aber speziell hier gegen diese Vorschriften zum Schutze der Menschen verstoßen! Für die hiesige Stadt scheinen diese Vorschriften gar nicht zu existieren oder sie sind der Gewerbeinspektion, der Polizei und den Fuhrwerksbesitzern unbekannt. Die Durchführung derselben würde allerdings den Fuhrwerksbesitzern einige Mühe kosten, wo Menschenleben so billig sind.

Am 11. Dezember wurde in der Wollmanstraße ein bei der Firma Paul v. Maur beschäftigter Fuhrmann in den letzten Jahren durch unglücklichen Zusammenstoß mit einem anderen Wagen getötet. Auch in diesem Falle sind die Behörden zu einem guten Teile aber auch der Unternehmer selbst mit Schuld an dem Unglück. Jedenfalls wird sich die Staatsanwaltschaft noch mit dem Fall zu beschäftigen haben, denn tatsächlich benutzte der Fuhrmann weder und nicht zuletzt die Firma Paul v. Maur die Wollmanstraße ständig als Wagenpark. In den Nachmittagsstunden kann dort 80 bis 100 Wagen stehen, die dort — teils leer, teils beladen — aufgestellt sind. Hauptächlich an der Unterführung und vor dem Bureau genannter Firma, wo sich das Unglück ereignete, steht sich manchmal der Wagenverkehr derart, daß es oft gefährlich ist, auf dem Trottoir vorbeizugehen. Tritt nun Schneefall oder Glatteis ein, dann rutschen die Wagen auf der abschüssig gebauten Straße nach einer Seite hin; rechts und links stehen andere Wagen, zwischen denen sich die Fuhrleute hindurchdrängen, ein kleines Hindernis, und ein Unfall ist da. Wie leicht kann da einmal ein großes Unglück passieren, wo so mehr, da dieselben im Straßen noch völlig ungezügelt und nicht so nachsichtig und rücksichtsvoll. Es gibt Fuhrwerksbesitzer hier — und nicht die kleinsten! — welche vor den Augen der Polizei die betreffenden Vorschriften täglich und häufigst übertreten. Da muß Nemoherd geschaffen werden im Interesse des Verkehrs bei vererben Publikum und der Fuhrleute selbst, die doch schließlich auch Menschen sind.

Stuttgart. Aus dem Betriebe eines Hofpedeleurs. Es sind keineswegs erfreuliche Nachrichten, die wir aus dem Betriebe des Hof-Wirtelbergischen Hofpedeleurs v. v. Maur zu berichten haben. Lange Zeit haben die Arbeiter dieses Betriebes der Organisation fern und sie glauben mit Witten und Betteln von ihrem „gütigen Herrn“ zu ihrem jämmerlichen Lohn eine kleine Buhle erhalten zu können. Doch alles Schmarotzen und Schmeichelei hatte wenig Wert, denn die Herren Hofpedeleurs, Buchhalter und die gut bezahlten Antreiber wollten vor allen Dingen gut leben, der Fuhrmann und Fuhrleute konnten zusehen, wie er sich mit 17—18 Mk. pro Woche durchschlug. Das Fröhlich der Herren mag oft im Kreise höher gewiesen sein als wie der Wochenlohn der Arbeiter. Von den sonstigen Passanten, welche von den Herren beliebt werden, wollen wir nicht reden, dies liegt

eben in dem blauen Blute. Der Simple Fuhrmann konnte sich sein Fröhlich zusammenheften oder zusammenheften, was kümmert dem Herrn, wenn nur er schön warm und mäßig ist.

Diele ideale Zustand nahm ein Ende als die Fuhrleute und Fuhrleute anfangen sich zu organisieren. Als die Arbeiter einsehen lernten, daß sie keine Hunde sind, die sich nach Belieben an den Ohren ziehen lassen müssen. Und was war natürlicher, als daß nun die Organisation alle Mittel in Bewegung setzte, um auch diesen ausgebeuteten Arbeitskräften zu einem menschenwürdigen Lohn zu verhelfen. Genaue Kenntnis einer Rückfrage mit unterm Gaukler hielt es der Präsident der württembergischen Staats-eisenbahnen, Exzellenz Staatsrat von Balz nicht für möglich, daß im Betriebe v. v. M. an erwachsene Leute noch 17 Mk. Lohn pro Woche gezahlt würden. Der Herr mußte sich von der Wahrheit des Gesagten überzeugen lassen und trotz seines Eintretens glaubte die Firma noch, ihre Einkünfte mit 50 Pf., Lage und schreibe fünfzig Pfennig Lohnzahlung in der Woche abgeben zu können. Es kam zum Streit, wo die Firma wohl oder übel etwas tiefer in den wohlgekauften Geldsack greifen mußte. Schade hatte dies Geschäft wie es in den Expeditions- und Fuhrwerksbetrieben meistens der Fall ist, dadurch nicht, denn die Löhne wurden erhöht und der Geldbeutel floß für die Herren reichlicher wie vormals. Etwa 30 000 Mk. sind es, welche die Firma trotz der Lohnverhöhung nunmehr im Jahre mehr profitiert. Was war selbstverständlicher, als daß sich die schlechtbezahlten Paul v. Maur'schen Fuhrleute einer folgenden allgemeinen Lohnbewegung anschloßen, um womöglich einen Lohn zu erlangen, mit dem sie nicht mehr auf die Almosen gütiger Warenempfänger angewiesen sind. Doch leider wurden bei dieser zweiten Lohnbewegung die Leute durch die Drohungen eines Güterinspektors eingeschüchtert, die Furcht fuhr ihnen in die Knochen und anstatt dem Herrn zu sagen, daß ihm ihr Tun oder Lassen lieblich gar nichts angeht, fügten sie sich den Worten eines Menschen, der sicher nicht in ihrem, sondern im Interesse des Herrn von Maur redete. Vielleicht gelingt es uns noch mit der Zeit, die hiesigen Geschäftsleute dieses Betriebes kennen zu lernen, aber jeder ehrliche Fuhrmann, jeder rechtschaffene Fuhrmann muß eine solche Behandlung für die Folge energisch zurückweisen.

Inzwischen ist es einigen Nachbarn, denen es um die schönen Augen des Herrn Morhardt und einiger Vorarbeiter zu tun ist, gelungen, uns verschiedene jüngere Kollegen absprengt zu machen. In ihrer Windstille sehen diese Leute nicht ein, daß es nur ihr eigener Schaden ist, wenn nicht die jüngeren Kollegen sämtlich organisiert sind. Freilich sind unter den älteren noch einige, denen man nicht nur die sogenannten besseren Fahren zusehen, sondern diesen ist es erlaubt, auch nebenbei noch Geld verdienen zu machen, welche nicht immer laubender Art sind. Schon einmal haben wir da hineingelockt und es sind einige der treuesten Schiffsleute geführt und die Verläumdung des Verbandes mögen sich vorbeugen, daß nicht sie das gleiche Schicksal ereignet. Jeder, der glaubt, mit seinem Lohn zufrieden sein zu müssen, soll ruhig dieses Glaubens weiter leben, bis er von Herrn von Maur, den verdienten Fuhrmann erhält, wie wir es an dem allen König erleben konnten, der dem gnädigen Herrn seine Arbeitskraft 22 Jahre zur Ausbeutung zur Verfügung stellte und als er alt und im Geschäft zum halben Krüppel wurde, dann kannte man ihn nicht mehr.

Nicht mal als Nachwächler nahm man ihn an, ja der Mann mußte sogar noch um sein Frankengeld und die Rente streiten, da man in Abrede stellen wollte daß der Unfall im Betriebe geschehen sei. — Unternehmern, den schon mancher erfahren mußte, der auf seinen „Gern“ sohn Stein und Wein schaut.

Gegenwärtig haben wir nun eine ungewöhnliche Teuerung nicht nur der Lebensmittel, sondern auch von sonstigen Gebrauchsgütern und insbesondere der Wohnungsmieten zu verzeichnen, die in Stuttgart ganz besonders hart empfunden wird. Infolge der Erhöhung der Löhne sind die ohnedies spärlichen Einkünfte noch seltener geworden, abgesehen davon, daß ein erheblicher Teil der Fuhrleute im ganzen Jahr keinen kleinen Nebenverdienst zu verzeichnen hat. Hunger und Elend ist bei diesen Wochenlöhnen ständiger Gast in der Familie. d. h. in der Familie desjenigen, der sich vom frühen Morgen bis zur späten Nacht plagt, während die Herren bei reich beheizter Tafel über die dummen Tausel lachen, die ihnen den Geldsack füllen.

Fuhrleute und Fuhrleute! Seid ihr wirklich zu Frotten geworden, daß ihr jedem Wind von oben blindlings folgt. Denkt an das Schicksal jener braven Kollegen Weßlein, ein paar lumbiger Markt Wochenlohn wegen mußte er sich dem Tode ausliefern. Heute oder morgen bringt man den anderen als Krüppel nach Hause, doch der Betrieb geht ruhig seinen Gang mit absoluter Sicherheit diesen oder jenen zermalmend. Kann man ein solches Ausbeutungssystem der Einzelne etwas ausrichten? Sicher nicht! Deshalb fordert dafür, daß auch der letzte Mann im Betriebe der Firma Paul von Maur organisiert ist und wenn sich noch weitere Gegner des Verbandes und Verleumder finden sollten, dann laßt sie ruhig gewähren, früher oder später wird sich zeigen, daß die wenigen Gegner dem Verbande morgen danken. Also Kollegen aus Werk! Müht die Frauen, die Schläfrigen auf, fort mit der Freiheit und Verzagtheit, alle Mann hinein in den Zentralverband.

Am 16. Dezember wurde eine öffentliche Versammlung, fand, bei welcher außer den 2 Getreuen des Schmarotzenden Wäpels auch noch 4 andere Kollegen anwesend waren, welche dann das Glück hatten, am 17. Dezember mittags ohne irgend welchen Grund entlassen zu werden. Wie es sich herausstellte, ist es bei dieser Musterfirma verboten, eine Versammlung zu besuchen, denn in diesem Sommer mußte schon einmal ein Kollege ins Gras beißen, weil er sich die Frechheit erlaubte, gegen den Willen des Herrn Wäpels eine Versammlung zu besuchen. Wenn wir uns einmal vergegenwärtigen, unter welchen Verhältnissen diese Kollegen arbeiten dürfen, dann müssen wir mit Wäpels sagen, daß eine Organisation überflüssig ist. Abgesehen, wie die hier bezahlten, müssen wohl oder übel als Trinkgeld angesehen werden. So werden z. B. die Kutscher beim schweren Fuhrwerk pro Woche 19,80 Mark bezahlt, beim leichten,

also Städtgut, 17,80 Mk., Prager oder Mitfahrer erhalten 15 Mk., Stallkutscher 18,20 Mk., Expeditionsarbeiter 16 bis 16,50 Mk., gewöhnlich ganz nette Trinkgelber. Für Sonntagsarbeit erhalten die Kutscher, welche Erbreich und Elant ausfahren, von 8 Uhr morgens bis mittags 1 Uhr, sagte und freizeite, 50 Pf.

Die Arbeitszeit schwankt von 14—18 Stunden. Pausen zum Essen sind unbenutzt. Außerdem geht es am Sonntag morgens 5 Uhr in den Stall bis 12 Uhr, dann ist bis 12 Uhr Uhr für Pferde, Geschirre, Katernen, Wagen usw., dann geht erst das Geschirrtreiben an, sodas am Sonntag auch 8 bis 9 Stunden gearbeitet wird. Früher wurde auch für Stallwache noch 1 Mk. bezahlt, jetzt ist es überflüssig. Bei kleiner Verpätung werden 30 Pf. vom Trinkgeld abgezogen. Auch hat jeder Arbeiter für einen verursachten Schaden Ersatz zu leisten.

Wir werden uns in nächster Zeit bemühen, einen Dienstvertrag von Wäpels zu erhalten, welcher gewiß ganz anständig. Versuch von Gottesdienst ist ganz ausgeschlossen, es ist ja auch nicht notwendig, denn da kann sich ja gewiß jeder Kollege mit Rechtigkeit den Himmel verdienen.

Es darf uns jetzt gewiß nicht wundern, wenn unser Freund C. E. Wäpels uns so gut gesonnen ist, denn unter solchen Verhältnissen zu arbeiten, ist eine große Freude. Nun, für jedesmal genug, Herr Wäpels, das nächste mal mehr.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Beate. In der Mitgliederversammlung am 18. November waren 34 Kollegen anwesend. Es wurde der Statutbericht erhalten und dann die Lohnforderungen der Kollegen durchgesehen. Hierauf erfolgte die Wahl eines Umerklärers und eines Schriftführers. Die Mitgliederzahl hat sich im letzten Quartal am Orte von 25 auf 80 gehoben und wurden die Kollegen zu weiterer fleißiger Agitation aufgefordert.

Halle a. S. Unsere öffentliche Mitgliederversammlung vom 15. Dezember war leider nur schwach besucht. An Stelle des Vortrags über die Reichsforderungen der Verkehrsvereine, welcher auf Grund der Auflösung des Reichstages hinfällig geworden war, sprach der Vertrauensmann über die Entwicklung unseres Verbandes in der Zeit seines 10jährigen Bestehens. Weiter führte zum Schluß aus, daß wir alles daran setzen müssen, um die 100 000 zum Frühjahr voll zu machen, auch Halle mußte an dem daran teilhaben.

Unter Vorsitzendem wurde auf die bevorstehende Reichstagswahl aufmerksam gemacht und erwidert, daß jeder, Mann wie Frau, dafür zu wirken habe, daß nur die Kandidaten der Sozialdemokratie zum Siege gelangen. Weiter wurde nochmals auf unsere zwei Winterfeste aufmerksam gemacht, wozon das erste am 19. Januar und das zweite am 9. Februar stattfindet. Die Festsetzung, die dazu herausgegeben ist, kann im Bureau sowie bei allen Vertrauens- und Vertrauensleuten im Vorverkauf zu Stück für 20 Pf. entnommen werden, an der Stelle kostet dieselbe 25 Pf. Die Festung gilt als Programm und berechtigt zum einmaligen Eintritt beim ersten oder zweiten Feste. Jede Person muß beim Eintritt eine solche vorzeigen oder lösen.

Hof. Am 2. Dezember fand eine gutbesuchte Mitgliederversammlung statt, in der unter Gaukler über Segen und Fluch des Fortschritts im Verkehrswesen referierte. Für seine lehrreichen und gutdurchdachten Ausführungen wurde ihm allgemeiner Beifall zuteil. Dann wurde über einige Firmen Klage geführt. Bei der Firma Wolmühl brachte es der Geschäftsführer Mödel fertig, daß einige von unseren Kollegen gefaßt wurden. So wurde uns auch mitgeteilt, daß dieser Kutscher den ganzen Tag hinter den Kutscher herläuft und sehr antreibt, läßt sich der Kutscher oder der Markthelfer dies nicht gefallen und tritt ihm einmal entgegen. So bekommt er eine Portion gemeiner Nebenbarn und wird obenrein noch bei dem Firmeneigenen verlastet. Nebenbei sei noch bemerkt, daß dieser Fuhrmann noch eine Restauration betreibt, und wollen wir unseren Kollegen raten, ihm daselbst die Tür nicht einzuräumen.

Im weiteren wurde noch über einen Fuhrwerksbesitzer Müller, der seine Kutscher auf eine feinere Art und Weise hinausgeschickt, gelaßt und deren Gespräche im Wirtshaus belauscht, trotzdem er selber früher dem Verband angehörte. So lagte er an einem Samstagabend zu einem Kutscher: „Ich will kein Vohnbrüder sein, und Du hast heute Freitagabend.“ Dieser Herr brüht sich in verschiedenen Wirtshäusern herum, die Kutscher und Markthelfer sollen nur streifen, er verlorst sämtliche Expeditions- und Fuhrwerksbesitzer mit Kutschern und Markthelfern, wenn er pro Mann 20 Pfennig bekommt. Nach Wegung einiger innerer Angelegenheiten trat Schluß der Versammlung ein.

Rattowitz. Am Sonntag, den 9. Dezember, fand eine Transportarbeiter-Versammlung statt, zu der nur einige der Mitglieder erschienen waren. Es ist sehr bedauerlich, daß gerade von den Mitgliedern die Versammlungen so schlecht besucht werden, glauben denn die Kollegen, daß sie ihre Pflicht tun, wenn sie ihre Beiträge bezahlen? Nein, es ist jedes Mitglieds verdammt Schulpflicht, in den Versammlungen zu erscheinen. Wir sind der Ansicht, da alle Monate nur eine Versammlung stattfindet, die Mitglieder auch dann die Zeit haben können, in der Versammlung zu erscheinen. Während von anderen Firmen wenigstens ein oder zwei Mann da waren, so ist von den Kollegen Fensterputzern nicht ein einziger in der Versammlung erschienen, und doch hätten es die Fensterputzer am allerersten sehr notwendig, da sie sich doch mit so ernstlichen und wichtigen Fragen beschäftigen. Wir richten daher an alle unsere Mitglieder die dringende Bitte, die Versammlungen fleißiger zu besuchen und fleißig mit zu agieren, denn nur auf diese Weise ist es möglich, eine feste Organisation zu schaffen und unter Ziel durchzuführen.

Adm. a. Wd. Am 13. Dezember 1906 wurde unsere Mitgliederversammlung abgehalten. Nach Verlesung des Protokolls wird daselbst für richtig anerkannt. Der dritte

Punkt wurde durch Annahme einer Resolution dahingehend erledigt, durch welche der Hauptvorstand ersucht wird, die Stelle nochmals auszufüllen.

Der Kartellbericht gaben die Kollegen R. Königsfeld und A. Bels. Aus demselben geht hervor, daß eine Neuordnung des Kartells bevorsteht. Die Abmachung der Interessierten, unsere Bibliothek für 200 Mk. zu übernehmen, ist vom Kartell nicht genehmigt worden, mithin bleibt die Bibliothek in unserem Besitz.

Den Bericht von der Fernsprecherkonferenz gab Kollege R. Schöneberg und wird derselbe ohne Diskussion entgegengenommen.

Am Verschiedenen gibt Kollege Wankel bekannt, daß damals mit der Firma Franke & Lange ein Tarif abgeschlossen wurde, welcher sehr viel zu wünschen übrig läßt, im besonderen, daß die Neueingestellten nicht nach dem Tarif bezahlt werden. Darauf erfolgte der Beschluß der Versammlung.

Ulm. Am Sonntag, den 16. Dezember, nachmittags, fand eine öffentliche Handels- und Transportarbeiter-Versammlung statt, in welcher ein Kollege aus Augsburg über die Notwendigkeit einer starken Gewerkschaftsorganisation sprach, welche ziemlich gut befaßt war. Neben beleuchtete vorzüglich die heutige Lage der deutschen Arbeiterchaft, kennzeichnete auch die verschiedenen Klassenanteile, die heute gefaßt werden, sowie auch die Verdrängung, die die bürgerliche Klasse gegenüber den Arbeitern treibt, indem dieselben heute bei jeder Gelegenheit schreiben, daß Unternehmen sei durch die Lohnkämpfe der Arbeiterchaft gestoppt, sich zu organisieren, welches Bedenken dadurch widerlegt, daß schon im Jahre 1858 eine Organisation der Kohlenbarone im Ruhrgebiet geschaffen wurde. Hierfür kam dann auch noch auf das Knebelgesetz zu sprechen, welches vor kurzer Zeit dem Reichstage vorgelegt wurde in Form eines neuen Gewerkschaftsgesetzes, welches einen Aufschub ins Gesicht der Arbeiter bedeute. Alle Arbeiter müßten sich ohne Unterschied einer mächtigen Gewerkschaftsorganisation anschließen, welches für unseren Vorrat der Handels- und Transportarbeiter-Verband ist.

Neben beleuchtete dann auch noch das Treiben der hiesigen Expeditionen - Großfirma C. E. Wörpel, welche am Samstag vor der Versammlung mit dem "Courier" einen Kontor-Vertrag bei verschiedenen Arbeitgebern haufieren schickte. Zum Schluß forderte Kollege sämtliche Anwesenden auf zum Eintritt in den Verband.

In der Diskussion meldete sich Genosse Haas zum Wort, welcher die Ulmer Verhältnisse richtig unter die Lupe nahm. Es zeigte sich dann auch, daß Herr Wörpel zwei seiner "Geheuen" in die Versammlung sandte, welche sich dann auch gleich beleidigt fühlten, als auch die Firma Wörpel an die Arbeit kam. Sie versuchten, Wörpel als die verfolgte Unschuld hinzustellen, welches ihnen Haas aber vollständig und mit Ueberzeugung widerlegte. Im Schlußwort betonte der Referent, wenn auch die Versammlung keinen momentanen Erfolg habe, lassen wir uns doch nicht entmutigen und schloß mit den Worten: Wir sehen uns wieder!

Der Vorsitzende ermahnte die Anwesenden, in der Agitation nie zu erlahmen, bis und der letzte Mann gehört, worauf er die Versammlung schloß.

Regensburg. Mitglieder-Versammlung am 12. Dezember. Die Abrechnung vom Stiftungsfest ergab einen Ueberschuß von 1440 Mk. In die Ortsverwaltung wurde Kollege T. u. d. als Bevollmächtigter, D. o. f. u. h. als Kassierer und Schefe als Schriftführer gewählt. Zu Neuwahlen wurden die Kollegen Winkelmann und Krause bestimmt. Ins Kartell wurden die Kollegen Döschitz und Schefe delegiert. Nachdem noch verschiedene geregelt war, trat Schluß der Versammlung ein.

Wiesbaden. Unsere letzten Versammlungen haben bezüglich ihres Verlaufes sehr viel zu wünschen übrig gelassen. Wir haben am Orte aber gerade keine Ursache, uns bezüglich der gewerkschaftlichen Organisation schlapp zu zeigen. Bei Wochenendtagen von 16-18 Uhr. und ausgedehnter Arbeitszeit ist es wohl jedes Kollegen lebhaftes Bedürfnis, seine Lage zu verbessern. Deste mehr darf man aber von allen Mitgliedern erwarten, daß sie mit ihrer bisherigen Gleichgültigkeit brechen und die Versammlungen besuchen. Wenn jeder seine Pflicht zum Besten gibt, dann kann die Verwaltung fleißig im Sinne der Mitglieder handeln. Also auf Kollegen, jeder von Euch ist zur fleißigen Mitarbeit verpflichtet.

Verschiedenes.

Ueber die Streiks in Rußland während der Jahre 1895-1904 hat das Industrie-Departement des russischen Ministeriums für Handel und Industrie eine Statistik veröffentlicht, die, wie es scheint, mit größtmöglicher Gründlichkeit und Objektivität aufgenommen ist. Wenn es auch bedauerlich ist, daß das große Streikjahr 1905, das mehr Kämpfe aufzuweisen hatte, als die zehn vorhergehenden zusammengenommen, in der Statistik nicht mehr berücksichtigt ist, so sind deren Ergebnisse doch von Wert für die Beurteilung der sozialen Verhältnisse Rußlands. Es finden in dem genannten Zeitraum in 1755 gleich 9,9 pCt. aller Betriebe Ausstände statt, an denen 139.354 gleich 27 pCt. aller Arbeiter beteiligt waren, was also einen Jahresdurchschnitt von 1 resp. 2,7 pCt. ergibt. Es geht daraus hervor, daß vor allem die größeren Betriebe von Arbeitsausständen betroffen wurden. Die stärkste Streikbewegung hatte das Jahr 1903, in dem in 530 gleich 3,21 pCt. der Betriebe 86.832 gleich 5,1 pCt. aller Arbeiter ausständig waren. An den Kämpfen dieses Jahres war vor allem die Metallindustrie beteiligt mit 20.800 Arbeitern; außerdem noch in hervorragendem Maße die Druckerien. In Odesa und Kiew nahm die Bewegung den Charakter des Generalstreiks an. Das nächste Jahr bringt dann ein starkes Nachlassen; es wurde in diesem Jahre nur in 68 gleich 0,4 pCt. der Betriebe von 24.904 gleich 1,5 pCt. der Arbeiter gestreikt.

Die Verluste, die den Unternehmern durch diese zehnjährigen Kämpfe verursacht wurden, werden von der amtlichen Statistik auf 10,4 Millionen Rubel (22½ Millionen Mark) geschätzt, die der Arbeiter auf 1,6 Millionen Rubel (3½ Millionen Mark). Die Zahl der verlorenen Arbeits-tage betrug 2.079.408.

Von Interesse ist das Ergebnis der Kämpfe. Es endeten mit:

	Streiks	Arbeiter
vollstem Erfolg . . .	498 = 28,2 pCt.	116.629 = 27,1 pCt.
teilweisem Erfolg . . .	384 = 21,8 "	84.069 = 19,5 "
ohne Erfolg . . .	802 = 45,4 "	222.679 = 51,6 "
unbekannt . . .	81 = 4,6 "	7.877 = 1,8 "

Dieses Resultat ist immer noch als ein nicht ungünstiges zu bezeichnen, wenn man die Unentgeltlichkeit der gewerkschaftlichen Organisationen in Rußland und die Tatsache in Betracht zieht, daß Streiks in Rußland zu den gesetzlich verbotenen Dingen gehören.

Die Streiks und Aussperrungen in Holland im Jahre 1905 waren, wie aus dem Bericht des holländischen statistischen Zentralbureaus hervorgeht, zahlreicher, aber weniger ausgedehnt, als die des Jahres 1904. Es fanden 132 mit Arbeits-einstellung verbundene Aussperrungen statt, an denen 7346 Arbeiter beteiligt waren, und in denen 78.562 Arbeitstage verloren wurden gegenüber 102 Arbeits-einstellungen mit 11.186 beteiligten Arbeitern und 576.866 verlorenen Tagen des Vorjahres. Die Differenz des letzteren sind hauptsächlich beeinflusst durch eine gewaltige Streikbewegung in der Diamant-industrie, an der 6391 Arbeiter beteiligt waren und 484.571 Arbeitstage verloren wurden.

Die Streiktagelassen des Jahres 1905 verteilten sich auf die einzelnen Gewerbe wie folgt:

	Streiks und Aussperr.	Beteiligte Arbeiter	Verlorene Arbeitstage
Baugewerbe . . .	38	2144	47.893
Textilindustrie . . .	8	211	2.559
Transportarbeiter . . .	18	1200	8.126
Chemische Industrie . . .	10	2380	3.386
Glas, Porzellan . . .	39	509	9.736
Nahrungsmittel . . .	8	68	172
Diamant-schleiferei . . .	16	783	6.690
Zusammen . . .	132	7364	78.562

Die Leistungen der öffentlichen Arbeitsnachweise werden in der Denkschrift des H. Statist. Amtes über die Einrichtungen zur Verhinderung gegen die Folgen der Arbeitslosigkeit in interessanter Weise zusammengestellt. Es befanden danach im Jahre 1904, abgesehen von den Anstalten mit Wohltätigkeitscharakter und den Einrichtungen der Arbeitgebervereine, 3961 Arbeitsnachweise, die insgesamt rund 1.239.000 Stellen vermittelten. Sie verteilten sich auf die einzelnen Arten von Arbeitsnachweisen in runden Zahlen wie folgt:

	Zahl der Nachweise	Zahl der Vermittelungen	Durchschnittliche Vermittelungen pro Nachweis
Öffentl. allgemeiner Arbeitsnachweis . . .	400	550.000	1.375
Arbeitsgeberarbeitsnachweis . . .	30	230.000	7.668
Annahmearbeitsnachweis . . .	240	213.000	88
Arbeitsnachweis "rar" . . .	1.000	120.000	120
Barantlicher Arbeitsnachweis . . .	60	51.000	850
Arbeitsnachweis der Landwirtschaftskammern . . .	11	50.000	4.545
Kaufmänn. Arbeitsnachweis . . .	60	25.000	416

Nach dem Durchschnitt der erstellten Vermittelungen stehen weit aus an der Spitze die großen industriellen und landwirtschaftlichen Arbeitgeberarbeitsnachweise, weitaus am Ende die gewerkschaftlichen und die Annahmearbeitsnachweise. Bei diesen letzteren beiden handelt es sich eben ganz überwiegend um rein drückende Einrichtungen für einzelne Berufsbezüge, die zumeist auch nicht sehr forciert, oft nur nebenher betrieben werden, während von den im großen Maße und mit Hilfe sachmännlicher Kräfte geleiteten Anstalten der industriellen Großunternehmer und der Landwirtschaftskammern die Regelung des Arbeitsnachweises als Sache von größter Wichtigkeit behandelt wird. Handelt es sich für letztere darum, ihrer "Leuten" statt durch menschenwürdige Arbeitsverhältnisse, durch Veranlagung ausdauernder Arbeitskräfte abzuweisen; für erstere aber um Bekämpfung der gewerkschaftlichen Organisation durch Nachregelung der "wilden Kette". In der Mitte stehen die öffentlichen, die barantlichen Nachweise und die kaufmännischen Vereinsnachweise. Die Durchschnittszahl der Vermittelungen durch die öffentlichen Arbeitsnachweise liegt freilich durch eine nicht geringe Zahl kaum funktionierender Gemeindepnachweise stark herabgedrückt. Tatsächlich gehören zu dieser Gruppe die weitaus größten Nachweise. So hatte der Zentralverein für Arbeitsnachweise in Berlin im Jahre 1904 insgesamt rund 77.000, im Jahre 1905 sogar 92.000, der Kölner Arbeitsnachweis 30.500, der Münchener 49.500, der Stuttgarter 11.200, und der in Frankfurt a. M. 37.900 besetzte Stellen im Jahre 1905 aufzuweisen. Im Verhältnis zur Größe stehen also diese öffentlichen kommunalen Arbeitsämter weitaus an der Spitze. Ist doch auch von Frankfurt a. M. und Stuttgart die Bewegung für die paritätisch geleiteten Gemeindepnachweise ausgegangen, die auf dem Frankfurter Gewerkschaftskongresse 1899 auch die Billigung der Vertreter der organisierten Arbeiterschaft gefunden hat.

Namentlich in Südb- und Westdeutschland finden wir auch die Zentralisation des Arbeitsnachweises aber doch den Zusammenschluß der Anstalten bestimmter Gebiete statt. So berichtet der Verband bayerischer Arbeitsnachweise über 105.700 besetzte Stellen, von denen 88.900, also über ein Drittel zu eib-tischen Personen zugewiesen worden sind. Auch Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen haben Landesverbände, während der Verband für das Rhein-Main-Gebiet eine Reihe hessischer und hessisch-nassauischer Anstalten mit Frankfurt a. M. an der Spitze umfaßt. Ganzlich rüchständig ist der Arbeitsnachweis im Königreich Sachsen, wo nur eine öffentliche Anstalt in Chemnitz vorhanden ist und eine (in Leipzig) aus öffentlichen Mitteln unterstützt wird.

Im ganzen sehen wir, wie neben den Arbeitgeberarbeitsnachweisen, deren ausschließlichen Kampfscharakter zu brechen eine wichtige Aufgabe der Gewerkschaften ist, namentlich die paritätischen Arbeitsnachweise als sehr fruchtbar entwickeln. Und hier steht der kommunale, an das Arbeitgebergeheimnis angelegte Nachweis nach Organisation und sozialer Bedeutung an der Spitze. Mag auch die früher (so noch 1896 vom Gewerkschaftskongress) ausgesprochene Forderung, daß der Arbeitsnachweis in die Hände der Arbeiter gehöre, grundsätzlich gerechtfertigt sein, so hat doch die Erfahrung gelehrt, daß in den meisten Fällen die Verknüpfung des Arbeitsnachweises der Gewerkschaften den Unternehmern nicht aufgezogen werden kann, und daß kraftvollen Arbeiterorganisationen auch andere wirksamere Stützmittel zur Beeinflussung der Arbeitsverhältnisse offen stehen. Gegenüber den als Mittel zur Nachregelung und als ein Anhang zur schwarzen Liste mißbrachten Nachweisen der Arbeitgeber, ebenso wie gegenüber der schmalen sozialen Ausbeutung der Arbeitsuchenden durch den privaten Stellenwucher ist der sozialpolitisch ausgebaute und von den Vertrauensleuten beider Teile geleitete Arbeitsnachweis der Gemeinde zweifellos ein gewaltiger Fortschritt, dessen allgemeine Einführung energisch zu erstreben ist.

Briefkasten.

W. u. R. Al. Die Macht und der Einfluß einer Gewerkschaftsorganisation auf die Durchführung einer Verbesserung der Arbeitsverhältnisse wird nicht durch die durchschnittlich lange Dauer der Streiks und der uns hieraus resultierenden größeren Ausgaben hierfür dazulaufen. Beweiz der Hafenarbeiterverband hat im Jahre 1905 für 33 Lohnbewegungen mit 9945 Beteiligten 119.812 Mk. ausgegeben, unser Verband dagegen für 352 Lohnbewegungen mit 34.034 Beteiligten nur 96.811 Mk. Daraus zu folgern, daß der Hafenarbeiterverband die ausgeprägtere Kampforganisation ist, ist wohl nur durch einen F u r z e i b a u m über alle Geleise der Gewerkschaftsmöglichkeit. Versteht im Gegenteil ist wohl diejenige Organisation die kampffähigste, die in kürzester Zeit ihre Streiks durchführt und dabei nur auch natürlich weniger Ausgaben hat. Wahgebender für solche Schlüsse dürfte schon die Zahl der Kampftenden im Verhältnis zur Mitgliederzahl der Organisation sein. Und da finden wir nun in der Gewerkschaftsstatistik, der General-kommission, daß der Hafenarbeiterverband 1905 rund 59 pCt. unser Verband dagegen 66 pCt. seiner Mitglieder in der Lohnbewegung gehabt hat.

In unserem Organe eine Polemik zu Gunsten des Zusammenstoßes der beregten Verbände einzutreten, hat aus dem einfachen Grunde keinen Zweck, weil unsere Verbandskollegen ausnahmslos für den Zusammenstoß sind, wir aber die Hafenarbeiter nicht zu unserer Anschauung bekehren können, da ja ihnen der "Courier" nur ganz vereinzelt zu Gesicht kommt. Im Uebrigen möchten wir in dieser Sache unserer nächsten Verbandsgeneralversammlung nicht gern vorgereifen.

Hof i. B. Gr. Manuskripte bitten wir nur auf einer Seite zu beschreiben.

Hamburg. Oris. Wir nehmen die Aufnahme ab, weil wir für persönliche Anempfehlungen keinen Raum übrig haben.

Bekanntmachung.

Für unsere Verwaltungsstelle Berlin III (Straßenbahner) suchen wir einen Ortsbeamten. Bewerber muß seit mindestens 3 Jahren gewerkschaftlich organisiert, die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen, sowie für Leitung von Lohnbewegungen befähigt und mit den sonstigen Arbeiten der Gewerkschaftsbeamten, Anfertigung von Schriftstücken an Behörden, systematischen Einrichtung der inneren Organisation und besonders der Agitation vertraut sein.

Nur wirklich gut befähigte Kräfte haben Aussicht auf Berücksichtigung.

Hierbei sind unter Beifügung einer schriftlichen Arbeit über die Pflichten und Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten bis 25. Januar 1907 an den unterzeichneten Vorstand zu richten.

Der Zentralvorstand.

Firmasens.

Der Bevollmächtigte und Kassierer Kollege Georg Benner wohnt jetzt Bärensasse.

Nürnberg-Fürth.

Allen Verbandsmitgliedern diene hiermit zur Kenntnis, daß sich unser Verbandsbureau und Arbeitsnachweis ab 7. Januar nur Jakobstraße 48, 1. Tr., Tel.-Nr. 4009, in Nürnberg befindet.

Die Ortsverwaltung Nürnberg-Fürth.

Sterbetafel des Verbandes.

Gestorben sind:

In Braze der Kollege Oskar Schneider.
In Bremen der Kollege Albert Stange.
In Breslau die Kollegen Karl Stauder, Expeditionen-arbeiter, und Otto Warfisch, Werksführer.
In Hamburg der Kollege Oskar Gade.
In Kiel der Kollege Heinrich Wilsch.
In Randauf der Kollege Wilhelm Anton.
In Reine der Kollege Heinrich Gutermann.
In Stuttgart die Kollegen Wih. Wähler, Friedr. Wehner, Friedr. Wolf und Aug. Könnig.
In Tils der Kollege Wih. Wilsch.
Ehre ihrem Andenken!

Die Ortsverwaltungen.

Verantw. Redakteur u. Verleger: R. Bräschke, Nummelsburg. Druck: Maurer u. Dimml, Berlin, Louise-Ufer 11.

Ein Ausnahme-Gesetz

gegen alle diejenigen Arbeiter und Arbeiterinnen, welche beruflich gezwungen sind, sich den Gefahren auszusetzen, welche der Umgang mit Tieren mit sich bringt, hat der Reichstag eine Ausnahme-Gesetz, welches diesen Arbeiterinnen eine Reihe von Vorteilen gewährt. In zwei Abschnitten haben die Reichstagskommissionen eine Gesetzesnovelle entworfen, die die Abänderung des § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuches bezweckt.

Nach diesem Paragraphen ist, wenn durch ein Tier ein Mensch getötet oder der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird, derjenige, welcher das Tier hält, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, ohne Unterschied, ob dem Tierhalter ein Verschulden zur Last fällt oder nicht.

Der § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuches hat seine gegenwärtige Fassung erst bei der Beratung im Reichstage vor zehn Jahren erhalten. Der dem Reichstage vorgelegte Entwurf war weniger streng; er wollte die Ersatzpflicht nicht eintreten lassen, wenn der Schaden durch ein Haustier verursacht wird und derjenige, welcher das Tier hält, bei dessen Beschäftigung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder wenn der Schaden aus der Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Mit dieser, die Haftung des Tierhalters erheblich einschränkende Bestimmung kam die Regierung den Wünschen des immer auf seinen Vorteil durch rechtliche Privilegierung bedachten Agrarierstums entgegen. Damals aber fand sich eine ganze Reihe von Bedenken, die den Nationalliberalen und des Zentrums unmissbare Majorität, welche diesem Entgegenkommen sich widersetzte und die strengere Bestimmung beschloß.

Selbst im das Agrarierium beständig tätig gewesen für die Befestigung resp. Einschränkung der nach § 833 geltenden Haftung des Tierhalters. Ein Antrag des konservativen Abgeordneten v. Treuenfels wurde am 1. März 1905 im Reichstage einer Kommission übergeben. Diese Kommission schlug dann dem Reichstage die Annahme einer Resolution vor, dahingehend, die verschiedenen Regierungen zu ersuchen, baldmöglichst einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen, entsprechend dem Antrag v. Treuenfels, dem § 833 folgender zweite Satz hinzugefügt werden soll: „Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Schaden durch ein Haustier verursacht wird, das dem Tierhalter zur Ausübung seines Berufs oder seiner Erwerbstätigkeit dient oder seinem Unterhalte zu dienen bestimmt ist, und entweder der Tierhalter bei der Beschäftigung des Tieres die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder der Schaden aus der Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.“

Diesem, auf den Entwurf zum Bürgerlichen Gesetzbuch zurückgreifenden Erlaß hat die Regierung mit ihrer Vorlage, die einer Kommission übergeben worden ist, entsprochen. In der Begründung dazu sagt sie: Die Milderung der Haftung des Tierhalters kommt „den Wünschen entgegen“, die in letzten Jahren, namentlich auch in der landwirtschaftlichen Bevölkerung, bestehen und schon früher in Eingaben der zur Vertretung der landwirtschaftlichen Interessen berufenen Organe zum Ausdruck gelangt waren.

Die Rechtsfrage, um die es sich hier handelt, ist, wie jede andere Frage des öffentlichen Rechts, eine Interessenfrage, in der man es mit Interessengegenständen zu tun hat. Sie ist streitig. Sowohl in Volksteilen, wie unter den Juristen gehen die Ansichten über das, was in puncto der Haftung des Tierhalters Recht sein soll, erheblich auseinander und gegeneinander. Diejenige juristische Richtung, welche die Milderung dieser Haftung vertritt, sieht sich auf das Prinzip des römischen Schadenersatzrechts, wonach nur ein persönliches schuldhaft angerichteter Schaden ersatzpflichtig macht, also auf das Verschuldungsprinzip. Von diesem Prinzip ist gesagt worden, daß es „die Lösung eines ethischen Problems“ bedeutet im Gegensatz zu den Prinzipien des deutschen Rechts. Daß es noch Interessen gibt, die in rechtlich zu regelnden Interessenfragen sich auf die „Ehre“ im römischen Recht berufen, ist monströs. Wie es sich mit dieser Ehre in Wirklichkeit verhält, geht mit drastischer Schärfe daraus hervor, daß das römische Recht dem Recht hatte und nicht leisten will, — wie es sogar der uns in der Schule als Muster hingestellte berühmte Cato tat — seine Sklaven, wenn sie alt und arbeitsunfähig waren, einfach vergewaltigen zu lassen! Das ist die „Ehre“ im römischen Recht — ein Recht des trostlosen Egoismus, wurzeln in der Grundanschauung: Jeder ist für sich selbst der Nächste, ohne Rücksicht auf seine Nebenmenschen.

Das deutsche Recht ist zwar auch ein Ständes- und Klassenrecht, aber in vielen Ständen doch weit weniger rigoros und ungerecht, wie das römische. So auch im Punkt der Schadenersatzpflicht. Seine Entwicklung hat zur Haftung des Tierhalters für allen Schaden geführt, der, gleichviel ob mit oder ohne Schuld, durch ein Tier verursacht wird. Das ist nach gerechtem Ermessen ein durchaus richtiges und unanfechtbares Prinzip. Der Grund der Haftung des Tierhalters, auch für unverschuldeten Tier Schaden, liegt in der Gefährdung, die aus der Tierhaltung für die Allgemeinheit entsteht. Die Tierhaltung ist ein Fall der im deutschen Recht begründeten Gefährdungshaftung. In diesem Prinzip hat im Jahre 1896 bei Schaffung des Bürgerlichen Gesetzbuches die Reichstagsmehrheit sich bekannt. Das Reichsgericht hat es mehrfach bestätigt, und auf dem im September d. J. in Kiel abgehaltenen deutschen Juristentage haben hervorragende Vertreter der Rechtswissenschaften energisch es verteidigt.

Der Gedanke, daß niemand ein gefährdendes Unternehmen — und dazu gehört auch die Tierhaltung — auf fremdes Risiko betreiben darf, daß er die Gefahren und die Haftung für die Gefahren, die er durch sein Unternehmen hervorruft, selbst tragen muß — dieser Gedanke liegt dem Haftpflichtgesetz und ebenso manchen weitergehenden landesgesetzlichen Vorschriften über die Haftung des Unternehmers einer Eisenbahn oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes zugrunde. Auf demselben Gedanken beruht auch der dem Reichstage vor-

liegende Automobilgesetzentwurf. In der Begründung dieses Entwurfes wird ausdrücklich gesagt: „Es entspricht der Billigkeit, daß der Unternehmer eines mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden verantwortlich gemacht wird.“

Was hier eine Forderung der „Billigkeit“ genannt wird, ist richtig gesagt eine Forderung der Gerechtigkeit. Und zu derselben Zeit, wo der Gedanke der Gefährdungshaftung für Automobile durchgeführt werden soll, will man den gleichen Gedanken, soweit die Haftung des Tierhalters in Betracht kommt, wieder beseitigen oder doch praktisch nahezu beseitigen!

Daß die Tierhaltung sehr erhebliche Gefahren für andere mit sich bringt, kann nicht bestritten werden. Gerade weil es sich um lebende, auf die äußeren Reize selbstständig reagierende Wesen handelt, gerade deshalb ruft das Tier ja Gefahren hervor, wie sie bei seinem Maschinenbetriebe, selbst nicht bei so äußerlich fästigen Automobilen eintreten. Die Statistik beweist das. So wurden bei einer einzigen deutschen Versicherungsanstalt, dem Allgemeinen deutschen Versicherungsverein in Stuttgart, im Jahre 1904 nicht weniger als 5588 von Pferden angelegte Schadensfälle angemeldet, für die über eine Million Mark Entschädigungen gezahlt wurden. Die Gesamtzahl der bei diesem Verein angemeldeten Tierfällen, wobei neben den Pferden namentlich noch Rinder und Hunde in Betracht kommen, betrug 8644.

Eine umfassende und genaue Statistik der Tierfälle haben wir leider nicht. Jedenfalls aber berechnet ihre Zahl sich jährlich auf Rechnetende, von denen der größte Teil aus dem Landwirtschaftsbetrieb entfallen dürfte. Der Umfang der durch Tiere herbeigeführten tödlichen Verletzungen läßt sich ungefähr ermessen nach einer Feststellung, aus der sich ergibt, daß im Jahre 1896 im preussischen Staat durch Ueberfahren, Schlag, Stoß oder Biß von Tieren 1421 Personen getötet wurden.

Was an Gründen gegen die Haftung für den Tier Schaden vorgebracht wird — so auch in der Begründung des Gesetzesentwurfes — ist völlig haltlos, zum Teil geradezu absurd. Es wird hingeworfen, daß die große Zahl der Tierfälle und auf den „Lebensstand“, daß daraus eine große Zahl von Prozessen sich ergibt. Zutreffend sagt der Gesetzesentwurf, Professor Dr. Enneccerus-Warburg, daß die große Zahl der Schäden und der Prozesse einen entscheidenden Grund nicht gegen, sondern für die Haftung des Tierhalters abgeben. Auch sagt man, diese Haftung enthalte eine „Falle“. Durch einen einzigen Haftungsfall könne der Tierhalter unter Umständen wirtschaftlich ruiniert werden. Als ob die Tierhalter durch die Aufhebung der Haftpflicht aus der Welt geschafft werden könnten! Die Aufhebung würde doch nur bedeuten, daß der Schaden einen anderen trifft, der an der Tierhaltung gar nicht interessiert ist, seinen Vorteil und kein Vergnügen von ihr hat. Wenn es für den Landwirt, den Gewerbetreibenden, den Besitzer von Zugpferden und Zugmaschinen eine Last ist, den Verletzten oder die des Erntehärs beraubten Frauen und Kinder ersatzfähig zu machen, wie die Gerechtigkeit es fordert, so würde es eine frivole Ungerechtigkeit sein, wenn das Gesetz bestimmte, daß der Verletzte oder seine Hinterbliebenen keine Entschädigung zu beanspruchen haben, daß sie den Schaden tragen müssen im Interesse des Tierhalters. Es bleibt noch besonders zu berücksichtigen, daß die von Tieren Verletzten in der großen Mehrzahl der arbeitenden Klasse, der ärmeren Bevölkerung angehören, und zwar wesentlich durch ihre Beschäftigung.

Das Argument, daß die Haftung zu einer starken, unter Umständen erdrückenden Belastung des Tierhalters führen kann, bemangelt vor dem Prinzip der Gerechtigkeit zu bestehen. Es ist überdies schon dadurch entkräftigt, daß der Tierhalter sehr wohl sich gegen die Ersatzpflicht von Tierfällen versichern kann. Diese Versicherung ist, was die Haftung dem Publikum gegenüber betrifft, keineswegs besonders kostspielig. Die Versicherungsprämie für ein Pferd z. B. beträgt bei vollem Schadenersatz für Körperverletzung und bei Sachschaden im ganzen 70 Pf. für ein Kind unter gleichen Bedingungen 70 Pf. Daß durch solche Versicherung der Landwirtschaft und den Gewerbetreibenden, sowie Personen, die sich Zugtiere halten, eine „unerschwingliche Last“ aufgebürdet werde — wer möchte das behaupten? Die Begründung des Gesetzesentwurfes freilich behauptet, es müsse „Mißstände“ genommen werden auf die kleineren Unternehmer, die von der Versicherung ersatzgemäß nur sehr wenig Gebrauch machen. Aus diesem Grunde die Aufhebung der Haftung des Tierhalters zu fordern, ist absolut unberechtigt. Wenn man schon mit der Gleichgültigkeit und Aneignung großer Kreise von Tierhaltern gegen die Versicherung rechnen muß, so ergibt sich daraus die Notwendigkeit, eine öffentlich-rechtliche obligatorische Versicherung, betr. die Ersatzpflicht für Tierfälle, einzuführen. Der größte Teil des Fähr- und Stallpersonals in Landwirtschaft und Gewerbe ist allerdings gegen die im Betriebe durch Tiere verursachten Schädigungen bereits nach Maßgabe der Unfallversicherungsgeetze versichert; für sie kommt die persönliche Haftung des Tierhalters, wenn es sich nicht um vorläufig herbeigeführte Schädigung handelt, nicht in Betracht. Die Rechte der Unfallversicherung treten an die Stelle der persönlichen Entschädigungspflicht. Aber die unversicherten Personen, die außerhalb des Betriebes Tierfälle erleiden, sowie alle anderen Personen, die von solchen Schäden betroffen werden, sind auf das gemeine Recht angewiesen, wie es der geltende § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuches zum Ausdruck bringt. Was die Ausübung dieses Rechts an „Fällen“ mit sich bringt, kann durch die Zwangsversicherung gegen die Folgen von Tierfällen ausgeglichen werden.

Für die Befestigung des § 833 in seiner jetzigen Fassung sprechen die stärksten Erwägungen der Vernunft und Gerechtigkeit. Die Annahme des Regierungsentwurfes würde nach dem Urteil des Reichslehrers Professor Dr. Oertle in Berlin ein beklagenswerter antijuristischer Rückschritt sein, zumal es im Wesen der modernen Entwicklung liegt, daß neben dem Verschuldungsprinzip das Prinzip der Gefährdungshaftung, das seine gesetzliche Sanction durch die Haftpflicht- und Unfallversicherungsgegebung gefunden

hat, und mit dem auch der Automobilgesetzentwurf rechnet, mehr und mehr durchdringt. Der Regierungsentwurf, die erste Novelle zum Bürgerlichen Gesetzbuch, vertritt dieses Prinzip. Das ist um so charakteristischer, als es sich richtig gegen die rückwärtigen Volksteile. Denn hauptsächlich diese sind es ja, wie schon bemerkt, die durch Tiere verletzt werden und denen der Anspruch auf Schadenersatz entzogen werden soll.

Die Sozialdemokratie hat die arbeitervindliche Novelle der Regierung aufs schärfste bekämpft und ist mit aller Macht für die Befestigung des § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuches eingetreten. Jetzt bei den Neuwahlen zum Reichstage bietet sich unseren Kollegen die jehtlich erwünschte Gelegenheit, ein kräftig Wortlein in der Sache mitzuspochen. Sorge daher jeder mit Kräften dafür, daß an Stelle der vorkommenden Arbeitervertreter in den neuen Reichstag einzutreten.

Konferenz der Vertreter der Vorstände der Zentralverbände

Berlin, den 26. und 27. November 1906.

Die dritte Konferenz der Vertreter der Vorstände der Zentralverbände war demnach mit besonderer Mühe auf die Notwendigkeit, anlässlich der Vorlage des Gesetzesentwurfes betr. Eingetragene Berufsvereine einen außerordentlichen oder allgemeinen Gewerkschaftskongress einzuberufen. An die Entscheidung über diese aktuelle Frage schlossen sich weitere Beratungen an über den Internationalen Sozialisten- und Arbeiterkongress zu Stuttgart 1907, über die Vollerziehung und Ausgestaltung der gewerkschaftlichen Unterrichtsstufe, über die Auslegung der Resolution des Kölner Gewerkschaftskongresses betr. Streikunterstützung, über die Frage der Jugendorganisation und über die Herausgabe eines Jahrbuches der deutschen Gewerkschaften.

Für die Einberufung eines Gewerkschaftskongresses, der Stellung zum Gesetzesentwurf betr. Eingetragene Berufsvereine nehmen soll, hatten sich vorher bereits auf dem Wege einer Umfrage 67 Vorstände entschieden, dagegen kein einziger. Ebenso stimmten 45 Vorstände der Anregung zu, daß dieser Kongress ein Kongress aller Gewerkschaftsrichtungen sein solle; dagegen stimmte nur 1 Vorstand, bedingt dagegen 2. Der Vorschlag der Generalkommission, alle Gewerkschaftsrichtungen nicht bloß zu diesem Kongress einzuladen, sondern auch die Einberufung gemeinsam von ihnen unterzeichnen zu lassen, fand nur bei wenigen Vertretern Widerpruch. Es herrschte zwar nur geringe Zuversicht, daß die christliche Gesamtheit sich einem gemeinsamen Gewerkschaftskongress anschließen werde, besonders nach der zweifelhafte Haltung des Zentrums in den ersten Tagen der Reichstagsberatung über den Gesetzesentwurf. Aber das dürfte kein Grund sein, den Plan eines allgemeinen Kongresses fallen zu lassen. Weichen die christlichen Gewerkschaften fern oder ziehen es vor, zu dem Gesetzesentwurf auf einem Kongress Stellung zu nehmen, der überlegend von Nicht-Berufsvereinen beschützt wird, so setzen sie sich damit selbst ins Unrecht. Insofern sollen zu dem Kongress nur Gewerkschaften eingeladen werden, die auf dem Boden des § 152 der G.-O. stehen und bereit sind, auch Kämpfe für die Verbesserung der Arbeiterinteressen zu führen.

Gegen die Einberufung eines Allgemeinen Gewerkschaftskongresses erhebt sich kein Widerspruch. In dem Kongress sollen die christlichen Gewerkschaften und die kirchlich-darstellenden Gewerkschaften eingeladen werden. Für den Umfang der Delegation unserer Gewerkschaften sollen die Vorschriften für die Gewerkschaftskongresse gelten, die betr. der Delegiertenzahl als Maximalanzahl. Den christlichen und kirchlich-darstellenden Organisationen soll der gleiche Modus der Vertretung vorgeschlagen werden. Die Art der Wahl der Delegierten bleibt den Verbänden überlassen. Die letzteren werden dagegen verpflichtet, in allen ihren Filialen und drüßlichen Verwaltungsgemeinschaften Mitglieder- und Delegiertenversammlungen zu veranstalten, in denen gegen den Gesetzesentwurf Protest erhoben wird. Die Einberufung des Kongresses und Veröffentlichung des bezüglichen Aufrufes soll erfolgen, sobald die Frage der Teilnahme der anderen Gewerkschaftsgruppen geklärt ist. Eine Protestresolution wird allen Versammlungen zur Verfügung gestellt.

In bezug auf die Delegation zum nächstjährigen Internationalen Kongress in Stuttgart hatte der Vorsitzende eine Kontingentierung der Delegiertenzahl der deutschen Nation auf 300 vorgeschlagen, wonach auf die politische Partei und auf die Gewerkschaften je 150 Vertreter entfielen. Die Aufstimmung der Konferenz zu dieser Einschränkung vorausgesetzt, unterbreitete die Generalkommission geeignete Vertretungsvorschläge, denen die Konferenz zustimmt. Es soll darauf hingewirkt werden, daß die Frage des 1. Mai noch auf die Tagesordnung des Kongresses gesetzt und ferner ein Protokoll der Verhandlungen in der deutschen Delegation herausgegeben wird. Auch soll die Frage einer Änderung des Abstimmungsmodus auf diesen Kongressen in Stuttgart zur Erörterung gebracht werden.

Die Beratung über die gewerkschaftlichen Unterrichtsstufe ergab allseitige Zustimmung für deren Weiterführung. Zahlreiche Redner sprachen sich auch für deren Ausdehnung aus. Um so mehr erregte es Verwundern, daß der Vertreter des Sozialarbeiterverbandes erklärte, müßte die Mehrheit seines Vorstandes habe beschloffen, in Zukunft nicht mehr Mitglieder an den Kurien teilnehmen zu lassen, da es sich nicht rechtfertige, solche Einrichtungen nur Einzelnen zugute kommen zu lassen. Mit Recht wurde dem entgegengehalten, daß es dem Vorstande ja freistünde, nicht bloß Verbandsangehörige, sondern auch agitatorenfähige Mitglieder an den Kurien teilnehmen zu lassen, und daß es sich sogar empfehlen, auf diese Art einen tüchtigen Nachwuchs von Verbandsvertretern heranzubilden, anstatt die ohnehin überflüssigen Gewerkschaftsbeamten nach mit der Teilnahme an den Kurien zu überbürden. Der Vorstand des Zentralverbandes der Maurer stellt in Aussicht, daß sein Verband in jedem Jahre 50 Mitglieder an den Kurien delegieren werde. Würden die anderen Gewerkschaften den Kurien das gleiche Interesse entgegenbringen, so werde man bald

solche Kurse während des ganzen Jahres mit dauernd bestehenden Lehrkräften abhalten können.

Im übrigen wurden zahlreiche Wünsche in Bezug auf den Termin der Kurse, auf die Gestaltung derselben und auf die Drucklegung der Vorträge geäußert. Für eine Ausdehnung der Kurse auf die Dauer von 6 Wochen erließen sich 28 Vorklässe. Für die Herbstkurse stimmten 17, während 18 Vorklässe erklärten, daß ihre Organisationen auch Herbstkurse befehlen können. Den Ausführungen des Vorklases, daß eine kritische Besprechung der Unterrichtskurse in der Fachpresse vermieden werden möge, stimmte die Konferenz zu.

Die Beratung über die Auslegung der Kölner Resolution 1905 betr. Streikunterstützung deckte eine Reihe von Unzulänglichkeiten auf, die sich im Verlaufe der Unterstützung von Streiks und Ausprägungen aus allgemeinen Sammlungen ergeben hatten. Es zeigte sich, daß die Konferenz im allgemeinen der Auffassung der General-Kommission zustimmt, wonach Unterstützungen aus allgemeinen Mitteln nur während der Dauer von Ausständen gewährt werden sollen, darüber hinaus nur in ganz außerordentlichen Notfällen. Die Konferenz stimmt folgender Regelung zu:

Für Frage der allgemeinen Streiksammlungen gilt als Grundtat, daß mit der Beendigung des Kampfes, für den gesammelt wurde, auch die Auszahlung der gesammelten Gelder an die betreffende Gewerkschaft aufhört.

Es bleibt der General-Kommission überlassen, in dem Falle, daß sich die betreffende Gewerkschaft bei bezog. kurz nach der Beendigung des Kampfes, für den gesammelt wurde, und infolge desselben in einer ganz außerordentlichen Notlage befindet, nachzuprüfen, ob sich eine weitere Unterstützung nach Beendigung des Kampfes noch rechtfertigt.

Für Frage der Jugendorganisation berichtet Regler, daß die General-Kommission, durch die Berliner Jugendorganisation zur Stellungnahme veranlaßt, mit dem Parteivorstande über diese Frage verhandelt habe, da eine einheitliche Behandlung der letzteren seitens der politischen und der gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung erwünscht sei. Die General-Kommission hatte eine besondere Zentralorganisation der Jugendlichen nicht für zweckdienlich, weder in der Vertretung wirtschaftlicher Interessen, noch auf dem Gebiete der Jugendberichterstattung, sondern eher als nachteilig. Nicht die Schaffung einer Jugendorganisation, sondern eine zweckdienliche Organisation der Jugendberichterstattung müsse die Aufgabe sein, an der Partei und Gewerkschaften gleichermaßen arbeiten sollten. Die Organisation der Jugendlichen Arbeiter müssen sich die Gewerkschaften mehr angelegen sein lassen. Die einzelnen Gewerkschaftsvorstände und Verbände sollten sich eingehend mit der Frage befassen, wie die Jugendlichen zu den Gewerkschaften besser heranzuführen und in dieselben zu erhalten seien. Dann müsse der nächste Gewerkschaftsfragepunkt besonders sich mit der Frage der jugendlichen Arbeiter und des Bezahlungsweises beschäftigen, wozu die nächste Vorstandskonferenz entsprechende Vorschläge unterbreiten könne.

Die Konferenz stimmte diesen Ausführungen zu. An letzter Stelle beschäftigte sich die Konferenz mit der Herausgabe eines Jahrbuches. Der Vorklasser teilte mit, daß die General-Kommission ein solches Jahrbuch herauszugeben wolle, sobald die Konferenz der Vorklässe ein Bedürfnis dafür anerkenne. Das Jahrbuch soll dann in Halbjahresheften im Gesamtumfang von 25-30 Bogen erscheinen und die Statistiken der verschiedenen Art, sowie die Berichte über die Kongresse und Generalversammlungen in etwas erweitelter Form enthalten, wodurch das „Corr.-Bl.“ wesentlich entlastet würde und mehr seinen weiteren Aufgaben gerecht werden könnte. Die Statistik-Ausgabe des Jahrbuchs sei auf 2-3000 Exemplare bemessen, doch könne es darüber hinaus auch weiteren Vertriebsstellen zum Selbstkostenpreise von etwa 1,20 Mark pro Jahr zugänglich gemacht werden. Ausgäbevielfache werden die Statistiken und Kongressberichte im „Corr.-Bl.“ natürlich auch in Zukunft behandelt.

Nach kurzer Debatte erklärten sich 26 Vorklässe für die Notwendigkeit der Herausgabe eines Jahrbuchs und 11 dagegen.

Eine Anregung in Bezug auf ein einheitliches Schema für Uebertrittsbestimmungen wurde dem Antragsteller zur weiteren Ausarbeitung und Mitteilung an die Gewerkschaftsverbände überlassen. Damit war die Tagesordnung der zweitägigen Konferenz erschöpft.

Der Kampf um die vollständige Sonntagsruhe im Handelsgerwerbe in Königsberg i. Pr.

Das hiesige Kaufmannsgericht antwortete dem Magistrat vor einiger Zeit Vorschläge zur Abänderung des Status der Sonntagsruhe im Handelsgerwerbe.

In diesen Vorschlägen wurde die vollständige Sonntagsruhe gewünscht mit folgenden Ausnahmen:

Für die Verkaufsstellen der Lebensmittel (einschließlich Bäckerei, Tabak usw.) und von frischen Blumen für Floristen in Fabriken und kaufmännischen Betrieben, soweit sie in Verbindung mit Expedition oder Frachtschiffahrt stehen, und für Reederei- und Expeditionsgeschäfte. Für die zuerst Genannten soll das Kaufmannsgericht eine Beschäftigungszeit in den Vormittagsstunden von 7-9 Uhr und für die zuletzt Genannten außer diesen Stunden auch noch die Mittagsstunde von 12-1 Uhr als Arbeitszeit festgelegt werden.

Der Magistrat hat sich hierauf an das Vorleseramt der Kaufmannschaft gewandt und von diesem ein Gutachten angefordert.

Das Gutachten des Vorleseramts der Kaufmannschaft hat nun folgenden Wortlaut:

§ 1. Die im Handelsgerwerbe an anderen Sonntagen und Festtagen als am ersten Weihnachtstag, Ostern und Pfingsttage gesetzlich zugelassene vollständige Arbeitszeit wird mit der in § 2 bestimmten Abweichung eingeschränkt: 1. Auf 3 1/2 Stunden, und zwar auf die Zeit von 7 bis 9 1/2 Uhr vormittags und von 12 bis 1 Uhr nachmittags, für den in offenen Verkaufsstellen ausgeübten Handel mit

Lebens-, Nahrungs- und Genussmitteln, sowie Materialwaren (Kolonial-, Material- und Kleiderwaren, Fischen, Bier, nahrungsmittel und künstlichem Mineralwasser) und anderen Getränken, mit Tabak und Zigarren, ferner mit Möbeln (bisher 4 1/2 Stunden, und zwar im Sommer von 6 bis 9 1/2 Uhr und von 12 bis 1 Uhr, im Winter von 7 bis 9 1/2 Uhr und von 12 bis 2 Uhr); 2. auf 2 1/2 Stunden, und zwar auf die Zeit von 7 bis 9 1/2 Uhr vormittags, für den sonstigen Geschäftsbetrieb in offenen Verkaufsstellen (bisher 3 1/2 Stunden, von 6 bis 9 1/2 Uhr); 3. auf 2 1/2 Stunden, und zwar auf die Zeit von 8 bis 9 1/2 Uhr vormittags und von 12 bis 1 Uhr nachmittags, für den Geschäftsbetrieb durch Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter in den Handelsgerwerben ohne offene Verkaufsstellen (bisher 3 1/2 Stunden, von 8 bis 9 1/2 Uhr und von 12 bis 2 Uhr). Der in offenen Verkaufsstellen ausgeübte Handel mit Wein, Branntwein und sonstigen Spirituosen fällt unter die Bestimmung der Ziffer 2. § 2. Von den Vorschriften des § 1 bleiben für den in offenen Verkaufsstellen ausgeübten Handel mit Fleisch, Wurst- und Vorlebensmitteln, mit Back- und Konditorwaren, mit Milch, mit Blumen und Kränzen, sowie für die Zeitungs- und Expeditionen, die durch Gesetz oder Verordnung der Verwaltungsbehörden über die Sonntagsruhe im Handelsgerwerbe getroffenen Bestimmungen mit der Maßgabe unberührt, daß die Pausen für den Hauptgeschäftsdienst auf die Zeit von 9 1/2 Uhr bis 12 Uhr vormittags festgelegt wird.

Begründung.

Die Einführung der vom Kaufmannsgericht vorgeschlagenen Bestimmungen würde keineswegs, wie das Gutachten (des Kaufmannsgerichts) meint, nur vorübergehende Schwierigkeiten und sekundäre Nachteile für „einige“ Geschäfte, sondern weitgehende große dauernde Schädigungen des Handels zur Folge haben. Sie sind aus keinemwegs im Interesse des Publikums. An sich ist es natürlich wünschenswert, die Sonntagsbeschäftigung im Handelsgerwerbe, soweit es sich mit den Interessen der Gewerbetreibenden und der tausenden Beschäftigten vereinigen läßt, möglichst einzuschränken. Das Verbot nach vollständiger Beendigung der Sonntagsarbeit beruht im gesamten deutschen Handelsstand. In Wiederholung des Gutachtens vom 13. Februar 1903 betonen wir nachdrücklich, daß es dieser Einschränkung und den Beziehungen zwischen den Prinzipal- und ihren Angestellten im Handelsgerwerbe keineswegs förderlich ist, wenn in die seit Jahrhunderten eingetragenen, oder wenn in die Gewerkschaft ein künstlicher Gegensatz zu ihren Prinzipal- hin eingetragen wird. Das Verhältnis des kaufmännischen Prinzipals zu seinem kaufmännischen Hilfspersonal läßt sich mit dem des gewerblichen Arbeitgebers zum gewerblichen Arbeiter in keiner Weise vergleichen. Den kaufmännischen Angestellten verbindet gemeinsame Interessen mit seinem Prinzipal, dem er auch in persönlicher und sozialer Hinsicht durch Vorbildung und Art der Beschäftigung nahe steht. Was immerhin durch die neuere wirtschaftliche Entwicklung ein größerer Teil der Gehilfen- und Lehrlinge nicht zum Stande des selbständigen Unternehmers gelangen. So ist doch auch heute noch diese Selbstständigkeit das von der Mehrzahl oder doch mindestens von einem sehr großen Teile der Gehilfen- und Lehrlinge Ziel — wenigstens der männlichen Handlungsgehilfen und Lehrlinge. Deshalb hat der kaufmännische Angestellte ein anderes und wärmeres Interesse an dem geschäftlichen Gelingen seines Prinzipals und an allen Vorankommen des Geschäfts als der gewerbliche Angestellte. Der tätige kaufmännische Gehilfe weiß, daß Selbstständigkeit und geschäftliche Erfolge nur durch Fleiß und Eingebung, nicht durch staatliche Eingriffe zu erreichen sind. Er weiß vor allem, daß gerade der Handel, um wettbewerbsfähig zu bleiben, einer Vielseitigkeit bedarf, die nicht leicht in eine obrigkeitliche Regelung hineinpaßt. Dieses gilt vor allem für den Handel in den Seestädten. Von dem Königsberger Handel darf allgemein behauptet werden, daß er von der Sonntagsarbeit nur den notwendigen Gebrauch macht. Eine große Zahl kaufmännischer Geschäfte arbeitet Sonntags überhaupt nicht, ein anderer Teil nur ganz kurze Zeit. Diejenigen Ämtern, die durch die Verhältnisse gezwungen sind, ihre Angestellten des Sonntags zu beschäftigen, verwenden hierzu — namentlich im Großhandel — in der Regel keineswegs ihr gesamtes Personal, sondern tun sich nur eine beschränkte Anzahl und möglichst in wechselnden Schichten. Diese durchaus notwendige Tätigkeit kann aber nicht unterbunden werden. — Die Art und Weise wie der Kaufmannsgericht zu seinem Ergebnis gelangt ist, und die Begründung, die er seinem Gutachten gibt, erregt erhebliche Bedenken. Nach der Begründung hätte die Erhebung des Kaufmannsgerichts ergeben, daß die große Mehrzahl der Handelszweige sich überwiegend im Sinne der völligen Sonntagsruhe ausgesprochen hätte. Die Gruppierung der einzelnen Handelszweige, wie sie das Kaufmannsgericht vorgenommen hat, ist aber nicht sachgemäß. Beispielsweise hat es drei Holzerportgeschäfte, drei kleine Holzhandlungen und eine Spinnfabrik als Holzhandlungen zusammengefaßt, ebenso Getreide-Exportgeschäfte mit Kleinhandlungen, die mit der jetzigen Ausübung sich beschäftigen, hinsichtlich der Arbeitszeit am Sonntag, ganz andere Bedürfnisse haben, als kleinere Geschäfte, die nur der Versorgung des lokalen Bedürfnisses dienen. Außerdem kann die Mehrheit der aus den einzelnen Handelszweigen eingelaufenen Antworten doch nur dann von entscheidender Bedeutung sein, wenn alle Geschäfte des gleichen Handelszweiges nach Art des Betriebes, des Abzuges und namentlich des Kundenkreises gleich sind. Das ist aber weder im Großhandel, noch bei offenen Ladengeschäften der Fall. Wenn ein offenes Ladengeschäft, das Verkaufsgegenstände vertreibt, aber vorübergehend mit Käufern der wohlhabenderen Kreise der Bevölkerung zu tun hat, die Sonntagsarbeit völlig unterbinden kann, so ist damit durchaus noch nicht gesagt, daß ein Gleiches auch der Fall ist bei Geschäften, die ihren Kundenkreis vorwiegend in der Arbeiter- oder in der Handwerkerklasse haben. Wo aber dem Kaufmannsgericht von den befragten Gewerbetreibenden wichtige Gründe gegen die weitere Einschränkung der Sonntagsruhe vorgebracht wurden, haben dieselben in dem Gutachten keineswegs eine genügende Würdigung gefunden. Unschärf werden sie mit der Bemerkung abgetan, daß sie von vorn-

herin nicht der Beachtung wert erschienen, oder es wird über sie mit der Bemerkung hinweggegangen, „es würden nur vorübergehende Schwierigkeiten entstehen und es sei die Spaltung berechtigt, daß die Beteiligten sich damit abfinden würden“. Die Verhältnisse des Großhandels werden in dem Gutachten überhaupt nur sehr spärlich behandelt.

„In Anbetracht des Umstandes, daß für die offenen Verkaufsstellen die Beschränkung der jetzt zugelassenen Beschäftigungszeit um eine volle Stunde von uns zur Zufriedenheit erachtet wird, haben wir uns eingehend mit der Möglichkeit beschäftigt, ob nicht auch für Kantorarbeiten eine gleiche einschränkende Beschränkung der Arbeitszeit angängig wäre. Bezüglich der Wunsch, ein sozialpolitisches Entgegenkommen zu zeigen, und um die Stellung des Magistrats bei der bevorstehenden Neuordnung des Status zu erleichtern, veranlaßt uns daher zu der Erklärung, daß wir auch für die Handelsgerwerbe ohne offene Verkaufsstellen allenfalls eine Einschränkung der jetzigen 3 1/2 stündigen Beschäftigungszeit auf 2 1/2 Stunden, und zwar von 8-9 1/2 Uhr vormittags und von 12 bis 1 Uhr mittags, für nicht allzu schädlich halten würden. Wir geben diese Erklärung gegen den berechtigten Widerspruch verschiedener Exportgeschäfte und namentlich der Frachtschiffahrt und Expedition ab und sind uns bewußt, daß gerade diese Geschäfte durch diese Neuordnung in nicht unbedeutende Schwierigkeiten geraten werden. Nach uns ist nicht sicher, ob die Geschäfte bei einer solchen Neuordnung sich in ordnungsmäßiger Weise werden abfinden lassen; wir hoffen indessen, daß die Schädigung nicht allzu groß sein werde.“

Dieses Gutachten ist dem Magistrat zugegangen, so daß dieser jetzt eine Vorlage fertigen und den Stadtvorstand zugehen lassen kann. Diese werden sich dann mit der Frage der Sonntagsruhe zu beschäftigen haben. Das Vorleseramt der Kaufmannschaft will die Arbeitszeit am Sonntag für jeden Handelszweig um je eine Stunde herabgesetzt wissen. Nach ihm sollen die Angestellten am Sonntag immer noch 2 1/2 bis 3 1/2 Stunden beschäftigt werden. In früheren Jahren ist das Vorleseramt der Kaufmannschaft für die Stadtvorordneten maßgebend gewesen. Ob diese jetzt für die Arbeiter und Angestellten günstig beschließen werden, ist der Zusammenlegung nach eine große Frage.

Zu dem Gutachten des Vorleseramts der Kaufmannschaft hat nun der Senatverband der Handlungsgehilfen wie auch unser Verband Stellung genommen und die nachfolgende Eingabe an den Magistrat gerichtet:

„Durch die Tageszeitungen erfahren wir den Wortlaut des vom Magistrat eingelegten Gutachtens des Vorleseramts der Kaufmannschaft betr. die Sonntagsruhe, und sehen wir uns veranlaßt, gegen dieses Gutachten im Namen unseres Verbandes und vieler im Handelsgerwerbe Angehörigen scharfen Protest einzulegen.“

Das Gutachten des Vorleseramts vertritt den traffen Unternehmerstandpunkt, betrifft einzig und allein die wirtschaftlichen oder vermeintlichen Interessen der Prinzipale im Gegensatz zu dem Gutachten des Kaufmannsgerichts, welches bemüht ist, ein getreues Bild der Interessen der einschlägigen Prinzipale und derjenigen der Angestellten zu geben. Das Vorleseramt berücksichtigt in jenem Gutachten nur die etwa durch eine Ausdehnung der Sonntagsruhe den Prinzipalen entstehenden Nachteile, läßt hingegen jede Rücksicht auf die Angestellten, sowie auf den sozialen, hygienischen und kulturellen Wert der Sonntagsruhe außer Acht. Nachdem bereits vor zwei Jahren das Veto des Vorleseramts eine vom Magistrat beschlossene Verbesserung des Sonntagsruhe-Status verhindert, beschließen wir, daß das Gutachten des Vorleseramts auch dieses Mal hemmend und rückwärtswirkend die Entschlüsse des Magistrats beeinflussen könnte.

Damals erfüllte allerdings das Kaufmannsgericht noch nicht, es schloß eine staatlich anerkannte Körperschaft, in welcher Prinzipale und Angestellte gemeinsam über die Frage der Sonntagsruhe gutachtend Auskunft geben konnten. Nachdem aber nunmehr diese Institution ins Leben getreten ist und gesprochen hat, wird der Magistrat aus berufener Vertreter der Allgemeinheit nicht nur dem einseitigen Interessenstandpunkt einer Klasse, eben der Prinzipale, sein williges Ohr leihen können, er wird vielmehr das von Prinzipal- und Angestellten gemeinsam in objektiver Weise gefasste Gutachten seiner Entscheidung zu Grunde legen müssen.

Wenn auch das Gutachten des Kaufmannsgerichts nicht alle unsere Wünsche berücksichtigt, so zeigt es doch das ehrliche Bestreben, die berechtigten Forderungen der Handlungsgehilfen und Arbeiter zu erfüllen, damit dem sozialen Verständnis der vom Kaufmannsgericht vernommenen Prinzipale. Hingegen ist die vom Vorleseramt vorgeschlagene Neuordnung des Sonntagsruhe-Status für die Angestellten unannehmbar.

Seit zehn Jahren warten sie auf eine Verbesserung des Status. Die Handlungsgehilfen, welche schon in Bezug auf Arbeitszeit und Entlohnung zu den schlechtest gestellten Arbeiterkategorien gehören, stehen auch bezüglich ihrer Sonntagsarbeit hinter den gewerblichen Arbeitern mit meist billiger Sonntagsruhe zurück. Die feineren und reicheren Kreise der Bevölkerung des Sonntagsruhe-Paragrafen der Gewerbeordnung vertraute die weitere Beschränkung der Sonntagsruhe dem sozialen Empfinden der Kommune an.

An dieses soziale Empfinden, welches von unserem Herrn Bürgermeister schon wiederholt betont wurde, appellieren wir heute. — Sollen die Handlungsgehilfen und Arbeiter wiederum enttäuscht werden? Sollen die Hoffnungen und Erwartungen dieser Jahre wieder verfliegen? Das darf keinesfalls geschehen. Der Magistrat wird nicht wollen, daß die Handlungsgehilfen jedes Vertrauen zu ihm verlieren.

Das Gutachten des Vorleseramts fordert aber auch in seinen Einzelheiten zum Widerspruch heraus. Bezüglich des in offenen Verkaufsstellen betriebenen Handels mit Lebens- und Genussmitteln hält das Vorleseramt die Stunden von 7 bis 9 1/2 und von 12 bis 1 Uhr für unentbehrlich. Das Vorleseramt will auf die Stunde von 6-7 Uhr verzichten. Diese Art der Neuordnung bedeutet aber gar keinen Fortschritt, weil heute schon die

weitaus größte Mehrzahl der in Frage kommenden Geschäfte erst um 7 Uhr öffnet. Die Einwendungen des Vorberaters, welche sich gegen die Preisgabe der Mittagsverkaufsstunden richten, sind schon tausende Male widerlegt worden. Ueberall hat es sich gezeigt, daß die größten Gegner einer solchen Verbesserung sich sehr bald nach ihrem Zutritt zu Freunden und Bekannten verabschieden. Die Angestellten der Lebensmittelbranche müssen schon in der Woche ein bis zwei Stunden länger arbeiten, als ihre Kollegen in anderen Branchen. Bei der heute bestehenden Sonntagsarbeit haben jedoch Angestellte noch Prinzipale die Möglichkeit, den wöchentlichen Auslastungsgrad nach harter Arbeit wirklich zu genießen. Daran ändert auch das Gutachten des Vorberaters nichts, denn wenn der Angestellte bis 4 oder 2 Uhr im Geschäft gearbeitet hat, kommt er vor 3 bis 4 Uhr nicht aus seiner Wohnung, so daß ihm nur einige wenige Tagesstunden bleiben.

Während nun der Fortfall der Mittagsstunden für die Angestellten einen großen Fortschritt bedeuten würde, dürfte die Prinzipale dabei nichts verlieren, da sich das Publikum ebenso wie beim 8 und 9 Uhr-Ladenabschluß sehr bald an die neue Ordnung der Dinge gewöhnen würde.

Fast ebenso liegen die Verhältnisse in den offenen Verkaufsstellen der anderen Branchen. Auch hier will das Vorberatersamt wieder auf die Stunde von 6-7 Uhr verweisen. Das oben darüber gesagt ist, auch hier zu. Wir glauben, daß das Vorberatersamt im Interesse sein dürfte, ein ruhendes offener Verkaufsstellen dieser Branche anzuführen, die sich am Sonntag um 6 Uhr öffnen. Daher bedeutet dieser Vorschlag durchaus keine Verbesserung. Das Vorberatersamt selbst, zu, daß ein erheblicher Teil der in Frage kommenden Geschäfte seiner Sonntagsarbeit bedarf, behauptet allerdings weiter, daß einzelne kleinere Geschäfte durch das Verbot der Sonntagsarbeit geradezu ruiniert werden würden. Das Vorberatersamt stellt da entfallen zu können. Wohl werden sich Schädigungen einzelner Geschäfte bei einer Neuordnung nicht vermeiden lassen, aber wenn man derartigen Erhöhungen Raum geben wollte, wenn man die Verhältnisse, magig ganz geringe Anzahl von kleinen Geschäften, die überhaupt in Betracht kommen, als maßgebend betrachten wollte, wenn man einzig auf diese Rücksicht nehmen will, wo bleibt da irgend ein Fortschritt. Jede Umwälzung, jede Neuordnung, jede Verbesserung fordert Opfer, wird naturgemäß einige wenige schädigen. Aber gegenüber diesen wenigen steht die große Anzahl der Handelsgeschäfte, welche, wie das Gutachten des Kaufmannsgerichts beweist, auch eine große Anzahl Prinzipale, welche schrittweise auf den freien Sonntag warten, welcher ihnen Erholung, Fortbildung, Familienleben und frische Kraft bringen soll.

So gibt das Vorberatersamt selbst zu, daß Industrie und Großhandel vielfach ihre Arbeiter bereits am Freitag entlassen. Auch diese Tatsache spricht erneut für die Einbeziehung der Sonntagsarbeit. Scharfe Zurückweisung verdient aber die Behauptung des Vorberaters, daß bei den Gewohnheiten der Arbeiterbevölkerung die Befürchtung begründet sei, die Arbeiter würden das für Einkäufe bestimmte Geld in unwirtschaftlicher Weise verbringen, wenn sie nicht sofort nach der Lohnzahlung einkaufen könnten. Der Arbeiter mag seine Einkäufe nicht besorgen, weil er am Sonntag Gelegenheit dazu hat, weil die Läden geöffnet sind, sondern deswegen, weil er seine Kleider, Schuhe usw. braucht. Er wird deshalb diese Dinge auch am Montag kaufen müssen. Zu der Annahme, der Arbeiter würde das für solche Einkäufe benötigte Geld verbringen, liegt kein Grund vor, das Vorberatersamt müßte dann die größte Anzahl der Arbeiterfamilie für außerordentlich leichtfertig und überläßig halten. Wir bestreiten entschieden eine Schädigung des tausenden Publikums, welches heute am Sonntag nur aus alter Gewohnheit kauft, während ein Bedürfnis für Sonntags-einkauf gar nicht vorliegt.

In Bezug auf das Handelsgebot ohne offene Verkaufsstellen stimmen wir allerdings wieder mit dem Kaufmannsgericht noch mit dem Vorberatersamt überein. Das Vorberatersamt rügt mit Recht, in diesem Punkt ungenau Bestimmung des Kaufmannsgerichts betreffend die Beschäftigung für Fabriken und kaufmännische Betriebe, welche in Verbindung mit Expedition und Frachtfahrliegen.

Wir halten eine Sonntagsarbeit in den Kneipen der Fabrik- und Engros-Geschäfte für vollständig überflüssig. Das Vorberatersamt gibt selbst zu, daß in vielen Banken, Großhandlungen, Agentur- und Versicherungsgeschäften die Sonntagsarbeit entbehrlich ist, ja selbst heute nicht ausgeführt wird. Tatsächlich wird auch in sehr vielen Kneipen am Sonntag gar nicht gearbeitet, das Personal muß aber erscheinen, der Chef will die Post sehen usw. Man öffnet nur, weil vielleicht etwas vorkommen kann.

Aber auch in den Ex- und Importgeschäften gehören nach den Erklärungen von sachkundigen Kaufleuten und Angestellten die Fälle, in denen Sonntags Frachtleute und Kommissionäre ausgesandt werden müssen, zu den Seltenheiten. Nur einige Male im Jahre sollen derartige Fälle eintreten, und es wäre eine unnötige Härte, deswegen dem gesamten Importpersonal die Freiheit der Sonntagsruhe vorzuenthalten. Es dürfte sich die Möglichkeit bieten, durch Festsetzung von 3 bis 4 Ausnahmen den Prinzipalen dieser Branche entgegenkommen zu lassen.

In Bezug auf die Expeditions- und Frachtschäfte werden wir dem Gutachten des Kaufmannsgerichts beistimmen und für diese eine Arbeitszeit von 8 bis 9 Uhr und von 12 bis 1 Uhr festsetzen.

Wir bemerken, daß wir bei unseren Vorschlägen mehrere unserer weitergehenden Forderungen zurückgestellt haben, in dem Bestreben, Entgegenkommen zu zeigen.

Wir erwarten jedoch wiederum ein gleiches Entgegenkommen und hoffen bestimmt, daß der Magistrat sich nicht durch das einseitige Gutachten des Vorberaters beeinflussen lassen wird, daß er vielmehr das objektive Gutachten des Kaufmannsgerichts dem neuen Ortsstatut zugrunde legen wird.

Wir müssen jetzt abwarten, welche Stellung die Stadtverordneten einnehmen werden. Indes komme, was kommen mag, ruhen werden wir nicht mehr.

Folgen der Zolltarifspolitik.

Was die herrschenden Parteien mit der Annahme des Budgets im Reichstag dem deutschen Volke für eine teure Suppe eingebracht haben, das zeigen uns am besten die ständig steigenden Lebensmittelpreise.

Das Resultat der agrarischen Interessenpolitik ist im Jahre 1906 eine ganz bedeutende Verteuerung des Lebensunterhaltes; die Ausgaben für die Ernährung sind im letzten Jahre so stark gestiegen wie in keinem vorhergehenden seit 1900. Zu diesem Ergebnis gelangt man auf Grund der monatlichen Berechnungen, die die Berliner Volksmonatsschrift „Der Arbeitsmarkt“ seit 1898 allmonatlich über den Lebensaufwand für die wöchentliche Ernährung in verschiedenen Städten des Reiches macht. Als wöchentliche Bedarf an Lebensmitteln ist die Verpflegungssatz des deutschen Marinefeldwebels zugrunde gelegt. Diese Wochenration hält die Marineverwaltung zur Erhaltung der Gesundheit ihrer Mannschaften für unumgänglich notwendig. Für den inbushalten Arbeiter gilt es und kann es keine anerkannte einseitige Normalration geben, weil berufliche und territoriale Verschiedenheiten die Art der Ernährung sehr stark beeinflussen. Wenn daher die Wägen des Marinefeldwebels unterstellt wird, so geschieht das nur in der Absicht, im vergleichbaren Resultate zu gewinnen und die Bewegung der Kosten des wöchentlichen Nahrungsbedarfes veranschaulichen zu können. Nach dem Speiseplan besteht die wöchentliche Portion pro Mann für Schiffe in heimischen Säfen aus 300 Gramm Rindfleisch, 750 Gramm Schweinefleisch, 800 Gramm Hammelfleisch, 150 Gramm Reis, 300 Gramm Bohnen, 300 Gramm Erbsen, 500 Gramm Weizenmehl, 300 Gramm Backwaren, 3000 Gramm Kartoffeln, 340 Gramm Zucker, 5250 Gramm Brot, 455 Gramm Butter, 105 Gramm Salz, 105 Gramm Kaffee, 21 Gramm Tee, 0,11 Liter Essig.

Für eine vierköpfige Arbeiterfamilie ist der wöchentliche Nahrungsbedarf in der Weise angenommen, daß unter Bedienung von zwei Kindern auf eine erwachsene Person das Vierfache der Normrationen des Marinefeldwebels berechnet wird. Die einzelnen Lebensmittelquantitäten, aus denen sich die Ration zusammensetzt, sind zu den niedrigsten Marktpreislisten unter Zugschlag einer fünfprozentigen Erhöhung berechnet, da die niedrigsten Preise bekanntlich nicht die häufigsten sind. Verfolgt man für die Städte Danzig, Berlin, Dresden, Chemnitz, Leipzig, Stuttgart und München die Veränderungen vom Jahre 1900 ab, so ergibt sich, daß die Kosten der Ernährung im Durchschnitt sämtlicher Städte für eine Familie mit vier Köpfen betragen im März:

	pro Woche	pro Jahr
1900	20,44	1062,88
1901	20,56	1069,12
1902	20,72	1077,44
1903	21,15	1099,80
1904	21,29	1106,98
1905	21,98	1142,96
1906	23,01	1196,52

Eine Familie, die für dieselben Nahrungsmittel gleicher Quantität und Qualität im Jahre 1900 nur 1062,88 Mk. ausgegeben brauchte, mußte in diesem Jahre 1196,52 Mk. oder

133,64 Mark mehr ausgeben, das ist eine Verteuerung gegenüber 1900 um rund 13 pCt. Wenn man bedenkt, daß die Kosten für Ernährung im Jahre 1904 erst um 4 pCt. gegenüber 1900 gestiegen waren, so wird es einem recht klar, welche eine ganz erhebliche Verteuerung des Lebensunterhaltes die beiden letzten Jahre gebracht haben, in der Hauptfrage veranlaßt durch die mit dem Jahre 1905 eintreffende Preissteigerung.

Jetzt ist die Zeit der gründlichen Abrechnung mit den Zollverrechnungen gekommen. Am 25. Januar hat das deutsche Volk darüber zu entscheiden, ob die Zollverrechnungen noch länger die Mehrheit des Reichstages bilden sollen.

Neue Dienstmanns-Ordnung in Heidelberg.

Unserer Heidelberger Verwaltungsstelle ist es nach vieler Mühe gelungen, für die dortigen Dienstmannen eine ganz wesentliche Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse herbeizuführen, die in der nachstehenden Neuordnung der Bestimmungen für die betreffenden Kollegen ihren Ausdruck findet. Der Magistrat von Heidelberg macht diesbezüglich folgendes bekannt:

Nr. 62 873 IV. Mit Zustimmung des Stadtrats und Genehmigung des Hr. Landeskommissars wird unter Aufhebung der Dienstmanns-Ordnung vom 24. April und 19. Oktober 1872 die nachfolgende neue

Dienstmanns-Ordnung für die Stadt Heidelberg erlassen.

1. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Wer auf Straßen und Plätzen, sei es auf eigene oder auf fremde Rechnung, gewerksmäßig dem Publikum seine Dienste anbieten will, hat vor Beginn des Geschäftsbetriebes sein Vorhaben bei der Polizeibehörde anzumelden und seine persönliche Zuverlässigkeit für den beabsichtigten Gewerbebetrieb in genügender Weise darzulegen.

§ 2. Außerdem ist der Bewerber gehalten, sobald das Gewerbe ohne Hilfe weiterer Personen auf eigene Rechnung betrieben werden soll, eine Kaution von 300 Mk. zu hinterlegen.

Die Kautionstellung kann auch durch dritte Person erfolgen. Wird von einer Person für mehrere selbständige Dienstmannen eine Gesamtkautions gestellt, so hat sie zu bezeichnen;

für 2 bis 3 das Gewerbe ausübende Personen 600 Mk.
für 4 bis 6 Personen 800 „
für 7 bis 10 Personen 1000 „
für mehr als 10 Personen 2000 „

Wird das Gewerbe von mehreren Personen auf gemeinsame Rechnung oder von einem Unternehmer unter Verwendung von Gehilfen (so: Dienstmannsinstanz) betrieben, so ist eine Gesamtkautions nach den gleichen Sätzen zu stellen. Die Kautionstellung muß in der Weise geschehen, daß die Kautionssumme bei der fliegenden städtischen Sparkasse bar einbezahlt und in dem Sparbuch beurkundet wird, daß vollständige oder teilweise Rückzahlung der Kaution nur mit Genehmigung des Hr. Bezirksamts stattfinden darf.

Mindestens die Kautionssumme durch Strafen, Schadenersatz und dergl., so ist sie binnen 8 Tagen zu ergänzen. Personen, welche für einen Dienstmann Kaution stellen, sowie die Personen, welche Gesamtkautions stellen, haben zugleich mit der Kautionseinstellung eine Urkunde auszufüllen, in welcher die Personen, für welche die Kaution gestellt wird, bezeichnet werden und die Kautionsteller sich für alle Schadenersatzansprüche gegen diese Personen samstverbindlichhaftbar erklären.

§ 3. Unterliegt die Zulassung zum Gewerbebetrieb hiernach keinem Anstand, so wird dem Nachsuchenden von der Polizeibehörde ein auf den Namen lautender Ausweis eingehändigt, der einer alljährlichen Erneuerung bedarf.

§ 4. Wer das in § 3. genannte Gewerbe in Person betreiben will, erhält vom Bezirksamt eine Nummer angewiesen und hat einen damit versehenen Adresszettel auf der linken Seite der Urkunde offen zu tragen. Derselbe Nummer nebst der Bezeichnung Dienstmann ist nach näherer Vorschrift des Bezirksamts an der Kopfbedeckung anzubringen.

§ 5. Das Tragen der vom Bezirksamte genehmigten besonderen Abzeichen eines Dienstmannsinstanz ist allen Dienstmannen, welche ihm nicht angehören, untersagt.

§ 6. Von jedem Dienstmann wird, wenn in seinem Gewerbebetriebe nichts anderes bemerkt ist und dieser von ihm nicht sofort bei der Bestellung unaufgefordert vorgezeigt wird, angenommen, daß er allen im bestehenden Tarif bezeichneten Arten von Arbeiten und Diensten um die dort aufgeführten Gebühren sich unterzieht. Er hat jeder hierauf bezüglichen Aufforderung abhelfen Folge zu leisten, wenn er nicht bereits anderweit befreit ist, was er auf Verlangen durch Vorzeigen eines darauf bezüglichen mit Datum und Stunde versehenen Eintrags in seinem Polzbuch nachzuweisen hat.

§ 7. Jeder Dienstmann muß der Person, welche seine Dienste in Anspruch nimmt, auf Verlangen eine auf seinen Namen und seine Nummer lautende Karte ausbändigen.

§ 8. Den Dienstmannen ist im allgemeinen die Wahl ihres Standorts freigestellt, vorbehaltlich der Befugnis der Polizeibehörde, ihnen die zur Verhütung von Kollisionen und Störungen erforderlichen Weisungen zu erteilen, welchen sie unweigerlich zu folgen haben.

§ 9. Die Bestimmung der Zahl, des Orts und der Zeitdauer für die auf öffentlichen Plätzen und Straßen zum Gebrauch für Dienstleistungen auszufestenden Wagen und Gerätschaften bleibt der Polizeibehörde vorbehalten.

§ 10. Jeder Dienstmann hat seinen Gewerbeausweis, sowie ein Exemplar dieser Dienstmannsordnung und des Gebührentarifs stets bei sich zu führen und auf Verlangen den Vorgesetzten, sowie dem Polizeipersonal vorzuzeigen.

§ 11. Die Bezahlung der Dienstleistungen erfolgt auf Grund des bestehenden Tarifs. Es ist jedem Dienstmann strengstens untersagt, höhere Anforderungen an das Publikum zu stellen.

§ 12. Trunkenheit, sowie grobes unanständiges Verhalten gegen das Publikum haben sofortige Aushändigung bis zu 4 Wochen zur Folge.

§ 13. Uebertretungen vorstehender Bestimmungen, insbesondere Uebertretungen der Tarifsätze werden mit Geld bis zu 150 Mark bestraft.

§ 14. Bei wiederholten Uebertretungen der Dienstmannsordnung, sowie bei dem Vorhandensein von Tatsachen, welche die Zuverlässigkeit des Dienstmanns in Bezug auf dessen Gewerbebetrieb in Frage stellen, oder bei sonstigem unwürdigem Verhalten, hat der Dienstmann Unterlagung des fernerer Gewerbebetriebs zu gewärtigen.

Die Unterlagung des Gewerbebetriebs erfolgt durch das Bezirksamt.

2. Tarif.

A. Für bestimmte Gänge ist zu entrichten:
für 1 Kilom. bis zu 5 Kilom. Gepäc 40 Pf.
" 1 " " 25 " " 60 " "
" 1 " " 50 " " 1 Mk. "
" 1 " " 100 " " 1 70 " "
" 1 " " über 100 " " nach Uebereinkommen.

Für jeden weiteren oder angefangenen Kilometer ist die Hälfte der ursprünglichen Taxe zu entrichten.

Wird Rückverbringung, Rückantwort oder Rückbegleitung verlangt, so kommt die Hälfte der für den Heimweg geltenden Taxe zum Anlaß.

Bezüglich einer etwaigen Wartezeit ist Abschnitt IV §. 3 maßgebend.

B. Für bestimmte Zeiten.

1. für einen Tag zu 9 Stunden berechnet 6 Mk.
2. " halben Tag zu 5 Std. berechnet 3 " 50 Pf.
3. " eine Stunde berechnet 70 " "
4. " halbe Stunde berechnet 50 " "
5. " Viertelstunde 30 " "

C. Für bestimmte Dienstleistungen:

a) Fahren von Kanten:
in der Ebene 1/2 Std. 40 Pf. in der Ebene 1 Std. 70 Pf.
längere Fahrten und Bergfahrten nach Uebereinkunft.

b) Transport:
eines Koffers 6 Mk. eines Klaviers oder Pianos 4 Mk.
c) bei Geschäftsfahrten in Heidelberg:

1. Mit Muster, Höchstgewicht 25 Kilo, erste Stunde 70 Pf.
jede weitere 1/2 " 60 " "
2. Mit Wagen, Höchstgewicht 100 Kilo, erste Stunde 80 " "
jede weitere 1/2 " 70 " "
über 100 Kilo ist vor Beginn der Arbeit nach Uebereinkunft zu regeln.

