

Der Courier

**Zentral-Organ für die Interessen
der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe besch. Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.
Publikationsorgan des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.**

Er erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: 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 zurückgesandt.
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 19.

Berlin, den 10. Mai 1908.

12. Jahrg.

Zur Landtagswahl in Preußen.

Der Minister des Innern hat am 20. April in einem Regierungsblatt einen Artikel „Die Politik der Zukunft“ veröffentlicht. Es heißt darin:

„Unser derzeitiges Wahlgesetz ist veraltet. Wir haben leider die Zeit versäumt, wo zu seiner Remedur partielle Reformen genügt hätten. Heute ist die radikale Umänderung dieses Gesetzes unausweichlich. Der Hauptmangel des heutigen Zustandes ist der, daß die Arbeitererschaft, die ein starkes Selbstbewußtsein und eine Organisation erlangt hat, in dem Abgeordnetenhaus nicht ernsthaft vertreten ist. Die Reform muß in erster Linie diesem Umstand abhelfen und danach streben, daß im Parlament jedes lebensfähige Sonderinteresse und alle berechtigten ersten Bestrebungen, jede Klasse und jeder Stand vertreten seien. Wir müssen unsere künftige Politik in gesteigertem Maße mit sozialem Inhalt erfüllen. Auch die Gesellschaft muß eine größere soziale Tätigkeit entfalten als bisher. Unsere oberen Klassen sollen einsehen, daß die Erfüllung der mit Bildung und Vermögen verbundenen Pflichten auch die Quelle der Macht ist. Die heutige scharfe Polemik mit den Sozialdemokraten hat wenig Nutzen. Nur mit einer guten wirtschaftlichen und sozialen Politik können wir die Massen zur Idee des Staates führen. Das Gewicht des politischen Lebens muß auf die wirtschaftliche Verwaltung und die Regelung der sozialen Fragen verlegt werden.“

So der Minister des Innern; schade nur, daß er nicht: von Molke, sondern Graf Andrássy heißt, und daß er leider nicht im zivilisierten Preußen, sondern im Halbbarbarenstaate Ungarn regiert. Es wäre demnach für die politische und geistige Entwicklung Preußens sehr vorteilhaft, dessen Minister samt ihren Präbenden nach Budapest in die politische A.W.G.-Schule zu schicken, sie könnten dort etwas lernen, was ihnen sehr not tut.

Preußische Minister und preußische Parlamentarier behandeln die organisierten Arbeiter etwas anders, nur nicht besser, wie wir gleich beweisen werden. Unsere Kollegenschaft hat von preussischer Ministerliebe und Arbeiterfreundschaft schon so manchen gesatzenen Hapen zu kosten bekommen.

So unter anderem gelegentlich des großen Straßenbahnerstreiks im Jahre 1900 zu Berlin. Damals sagte der jetzt noch amtierende preussische Minister v. Heineken, gelegentlich einer augenscheinlich bestellten Interpellation im preussischen Landtage:

„Auf die Frage der Lohndifferenzen zwischen der Straßenbahn und ihren Angestellten gehe ich nicht ein. Ich glaube, die Staatsregierung tut gut, an dem alten Grundsatz festzuhalten, daß die Ausübung derartiger Lohnstreitigkeiten den Beteiligten zu überlassen ist. Nun haben aber die Angestellten der Straßenbahn bei ihren Versuchen, eine Lohnaufbesserung zu erhalten, einen überaus bedenklichen Weg beschritten. Sie haben sich unter der Führung einer sozialdemokratischen Gewerkschaft begeben und sich unter deren Leitung zu Forderungen bewegen lassen, die mit der Disziplin und der Aufrechterhaltung der Ordnung nicht mehr vereinbar sind. Wäre die Direktion auf diese Bedingungen eingegangen, so hätte die Aufsichtsbehörde prüfen müssen, ob sie nicht hätte dagegen einschreiten müssen.“

Der amtierende preussische Minister hatte sich mit diesen Ausführungen einer offenkundigen Unwahrhaftigkeit schuldig gemacht. Die Ausführungen bezüglich der Gefährdung der Disziplin konnten sich nur auf die Forderung der Angestellten bezüglich der Entlohnung des Betriebsinspektors ?? beziehen. Gerade diese Forderung ist aber von unserer Gewerkschaftsleitung aufs schärfste bekämpft worden, nur weil die Angestellten den größten Wert gerade auf diese Forderung legten, hat die Gewerkschaftsleitung bei den Beratungen ihnen nachgeben müssen und nur aus diesem Grunde ist ihre Aufstellung erfolgt. Der preussische Minister, der durch seine „Organe“ sonst über alles ganz genau informiert worden ist, mußte auch diesen Sachverhalt kennen.

Deutlicher hat es damals der preussische Eisenbahnminister Thiele verraten, um was es sich eigentlich drehte. Er sagte in der gleichen Sitzung des preussischen Dreiklassenparlamentes:

„In der Lohnfrage ist die Gesellschaft soweit als irgend möglich entgegengekommen. Die Differenz zwischen dem Geforderten und Bewilligten ist durchaus geringfügig. Doch dagegen ist mit meinem vollen Wissen und meiner vollen Willigung die Gesellschaft allen Forderungen entgegengetreten, die sich auf die Ordnung und die Disziplin bezogen. Es sind Forderungen gestellt, mit denen keine Verkehrsanstalt ihre Aufgaben erfüllen kann. Die Staatsregierung würde in die Lage gekommen sein, ob sie bei Bewilligung der Forderungen durch die Direktion nicht hätte einschreiten müssen. Die Gesellschaft ist auf diese Forderungen mit vollem Recht nicht eingegangen.“

So behandelte die preussische Staatsregierung eine Gruppe unserer Verbandskollegen, als diese versuchten, ihre Arbeitsbedingungen um ein wenig zu verbessern. Das konnte sie ungern tun, weil ihr im Dreiklassenparlament kein einziger Arbeitervertreter auf die Finger klopfen konnte.

Die Herren Konservativen haben sich unserer Kollegenschaft gegenüber im preussischen Abgeordnetenhaus wiederholt gar frech benommen. So ein gewisser Stroffer gelegentlich des Berliner Omnibus-Angestellten-Streiks im Jahre 1904. Dieser Herr leistete sich unter anderem folgende Scharfmachereien:

„Nun, meine Herren, ich habe mich für verpflichtet gehalten, einen solchen typischen Fall — (Es handelte sich um die Belästigung eines Arbeitswilligen. D. Red.) hier zur Sprache zu bringen. Er kehrt ja bei allen Streiks — wir mögen hinschauen, wohin wir wollen — unausgesetzt wieder, und da muß man sich doch fragen: Sind denn diejenigen Leute, welche in ordnungsmäßiger Weise angeworben sind, um an die Stelle der Streikenden zu treten, vollkommen rechtlos selbst im öffentlichen Leben? Kann es passieren, daß in einer Stadt wie Berlin durch sozialdemokratische Hekereien — und dadurch war auch der Streik hauptsächlich hervorgerufen und dadurch wurde er vor allen Dingen auch aufrecht gehalten —, daß also diesem sozialdemokratischen Terrorismus auf offener Straße vollständig freie Bahn gelassen wird, und daß die Organe der gesetzlichen Gewalt dabei stehen, zusehen und gar nichts tun? (Hört! hört! rechts.) Das, meine Herren, nenne ich eine Gewaltherrschaft, die wir bei uns, eine Gewaltherrschaft, wie wir sie ja schon durch das Streikpostenwesen bei uns haben,

denn wer das einmal mit angesehen hat, wie eine solche Fabrik, wo ein Streik ausgebrochen ist, mit Posten umstellt ist, der sieht etwas Ähnliches wieder, wie er es im Festungskriege des verflorenen Selbstzuges gesehen hat.

Also, meine Herren, da frage ich mich nun, ist es genügend, wenn man immer wieder nur betont, wir werden allen möglichen Ausschreitungen entgegenzutreten? Sie wissen alle, meine Herren, daß es noch niemals geholfen hat, wenn man mit dem Säbel rasselt, das nützt nichts, das schadet nur, (Zuruf: Natürlich!) und es ist das alte Bibelwort heute noch immer wahr, was da sagt: „Die Obrigkeit trägt das Schwert nicht umsonst“, und sie soll das Schwert, das sie trägt, auch in richtiger Weise anwenden.“

— Wir fragen, ist das nicht direkte Aufreizung zum Massenmord?

„Meine Herren, ich glaube wohl, auf die Uebereinstimmung des ganzen Hauses zählen zu können, wenn ich behaupte: in solchem Falle liegt doch wohl ein öffentliches Interesse vor, daß diese Arbeitswilligen nicht in einer bedrängten Weise inaktiviert werden.“

Meine Herren, außerdem liegt aber auch fernerhin eine ganz eklatante Beleidigung dieser Personen vor, die auf offener Straße in solcher brutalen Art und Weise insultiert worden sind, oder sagen wir besser eine öffentliche Beleidigung. Ich will hier nicht darauf eingehen, wie weit noch eine Bedrohung oder Nötigung vorliegen könnte; denn der insultierte Mann wird in gewisser Beziehung durch diese Beschimpfungen auch bedroht, es wird ihm geraten, seinen Dienst zu verlassen und den Streikenden, wie man sich auszudrücken pflegt, nicht als Streikbrecher in den Rücken zu fallen. Also, meine Herren, eine Beleidigung ist zweifellos vorhanden, und einen Antrag kann ein Omnibusfahrer nicht stellen, der hoch oben auf seinem Bod sitzt und nicht herunter kann, um die Persönlichkeit des Beleidigers festzustellen, sondern Sache der Polizei ist es oder der Polizeiorgane, die dort anwesend sind, unter allen Umständen nun diesen Mann in seinem Recht zu schützen.

Ich möchte damit meine Ausführungen schließen und mit Bezug auf diesen Fall nur nochmals der königlichen Staatsregierung zurufen: Der Wort sind genug gewechselt, nun laßt uns endlich Taten sehen! (Bravo! rechts.)

Der konservative Mann forderte also die preussische Regierung auf, den Säbel hauen und die Pistole auf die streikenden Kollegen schießen zu lassen. Augen statt Brot und Säbelhiebe statt Anerkennung der Forderungen, das haben damals die herrschenden Klassen für unsere armen Brüder übrig gehabt! Sonst nichts.

Aufsteigender, aufreizender kann kein Anarchist, kein Mann der Propaganda der Tat zu den indifferenten, gleichgültigen Volksmassen sprechen, als es hier die konservativen Wortführer im Namen ihrer Partei getan haben. Für ihre Offenheit sei den Herren von uns aufrichtig gedankt, das Volk und unsere Kollegenschaft wissen, wessen sie sich von den konservativen Scharfmachern zu versehen haben, daß jene mit der Larve des Patriotismus nur das grinsende Gesicht der lauernden Tigerkugel verdecken, die heute lieber als morgen dem arbeitenden und schaffenden Volke an den Hals springen möchte. Wie die römischen Cäsaren mit blutiger Waffengewalt die aufstrebende

Beim Vergleichen der Lebewesen, wie sie uns überall in der Natur entgegen treten, untereinander, mußte es früh schon auffallen, daß manche Gruppen von Pflanzen oder Tieren in engerer Verwandtschaft zu einander standen, daß sie offenbar von einer gemeinsamen Grundform abstammten. Eine konsequente Durchführung dieser Auffassung führt uns zu dem bestimmten Resultat, daß alle Pflanzen und Tiere im Laufe der außerordentlich langen erdgeschichtlichen Entwicklung aus allereinfachsten Urformen sich heraus entwickelt haben müssen. Das ist der wesentliche Inhalt der Abstammungslehre, des Darwinismus, so genannt nach seinem Begründer, Charles Darwin (1809—1882). Sechs Monate nach Alexander v. Humboldts Tode, im November 1859, erschien das entscheidende Werk unter dem Titel: Die Entstehung der Arten durch natürliche Zuchtwahl oder die Erhaltung der begünstigten Rassen im Kampfe ums Dasein.

Die Paläontologie liefert uns eine Unmenge von Zeugnissen dafür, daß sich alle Pflanzen und Tiere im Laufe der erdgeschichtlichen Entwicklung aus einfacheren Formen herausgebildet haben. Ganz abgesehen von den überzeugenden Beweisen, die die Geologie und Paläontologie für die Abstammungslehre liefern in Form von Verteilungen aller Art, die sich im allgemeinen nur erhalten konnten, wenn sie sofort mit Schlamm und Sand zugedeckt wurden, spricht schon die natürliche Verwandtschaft der Pflanzen und Tiere untereinander im Sinne einer Entwicklung, daß nämlich die höheren Formen sich aus niedrigeren herausgebildet haben. Wie jedoch wird weder bei der Pflanzen- noch bei der Tierentwicklung die höhere Gestalt und Organisation direkt erreicht, sondern nur auf Umwegen, über niedrigere Zustände. Jedes Lebewesen, sei es Pflanze oder Tier, gibt in seiner Einzelentwicklung (Ontogenie) eine kurze Wiederholung der Stammesgeschichte (Phylogenie) wieder; es gibt zuerst das Aussehen seiner ältesten und dann immer jüngerer Ahnen wieder, bis es zuletzt die höchste Stufe erreicht hat. Man bezeichnet dieses von Prof. Ernst Haeckel in Jena zuerst aufgestellte grundlegende Gesetz der Embryologie als das biogenetische Grundgesetz.

Die von Charles Darwin zuerst wissenschaftlich begründete Abstammungslehre, die längst vor ihm von großen Geistern vermutet wurde, aber aus Mangel an darauf bezüglichen Beobachtungen nicht einwandfrei bewiesen werden konnte, ist ein feststehendes Axiom, an dessen tatsächlichen Bestehen kein Zweifel mehr möglich ist. Nur für die Erklärung der Ursachen, die die Entwicklung der Lebewesen bedingen, sind im Laufe der letzten Jahrzehnte verschiedene Erklärungen aufgestellt worden. Darwin hatte durch seine umfassenden Studien über die Zucht der Kulturpflanzen und Haustiere einen lebhaften Eindruck von der Bedeutung der Auslese für die Züchtung von Kulturpflanzen gewonnen. So gelangte er zur Aufstellung der sog. Selektionstheorie. Im Laufe verhältnismäßig kurzer Zeit kann man, wenn man immer diejenigen Individuen einer bestimmten Rasse zur Zucht auswählt, die die angestrebten Eigenschaften am ausgesprochensten aufweisen, eine neue Art züchten. Wie der Mensch solche wunderbaren Effekte einzig nur durch die künstliche Zuchtwahl erzielt, so arbeitet die natürliche Zuchtwahl, wie Darwin glaubte, durch die Auslese im Kampfe ums Dasein (struggle for life). Von allen Pflanzen- und Tierarten werden stets sehr viel mehr Keime zur Entwicklung gebracht, als auf der Erde überhaupt Platz zum Leben haben. So bleiben von selbst immer nur die für den Kampf ums Dasein am besten ausgestatteten Individuen erhalten. Indem diese allein zur Fortpflanzung gelangen, und unter ihren Nachkommen stets wieder die ausgezeichnetsten, immer besser und spezialisierter Lebensweise angepassten Individuen zur Vermehrung kommen, bilden sich durch natürliche Auslese neue Rassen, die die kleinen nützlichen Variationen, die einmal zufällig bei ihnen auftauchen und den betreffenden Individuen in der Folge ein Uebergewicht über die weniger gut ausgerüsteten mitbewerbenden Genossen gleicher Rasse verleihen, mit der Zeit kumulieren, d. h. anhäufen. Indem alles Unzweckmäßige im Kampfe ums Dasein unterging, blieb nur erhalten, was eine höchste Zweckmäßigkeit der Organisation aufwies.

Die Transportarbeiter-Bewegung im Auslande.

In den nächsten Monaten finden mehrere Kongresse statt. Die österreichischen Transportarbeiter werden ihren zweiten ordentlichen Verbandstag am 7. und 8. Juni in Wien abhalten. Eine der wichtigsten Fragen wird die der inneren Reorganisation des Verbandes sein. Die deutschen Hafenarbeiter werden am 11. Mai und folgende Tage in Hamburg tagen. Den meisten Raum der Verhandlungen wird die Frage des Zusammenschlusses aller im Transportgewerbe Deutschlands domicilierenden Organisationen einnehmen. Außerdem wird über eine Beitragserhöhung gesprochen werden. Es liegen Anträge vor, den wöchentlichen Beitrag von 45 Pf. auf 65 Pf. zu erhöhen. Die Maschinen- und Heizer (Stationäre und Flüßige) Deutschlands halten ihre 9. Generalversammlung am 19., 20. und 21. April in Köln a. Rh. ab. Die Generalversammlung wird sich hauptsächlich mit taktischen und agitatorischen Fragen beschäftigen. Der 19. Kongreß des Syndicat National der französischen Eisenbahner wird vom 14. bis 19. Mai in Paris stattfinden. Eine reichhaltige Tagesordnung, allein 16 Punkte, steht zur Beratung. Der Verband Schweizer Eisenbahn-Betriebsarbeiter wird am 25. April in Luzern eine ordentliche Delegiertenversammlung abhalten. Neben der Erledigung geschäftlicher Fragen soll die Einführung des Reduzschusses und die Festsetzung eines Jahresbeitrages von 40 Cts. beraten werden. Der Bund Niederländischer Trambahner wird am 14. Mai

in Amsterdam tagen. Es liegen Anträge vor auf Errichtung eines nationalen Bundes von Transportarbeitern zu Wasser und zu Lande, Unterstützung der Co-operativen, Anstellung eines Beamten, Erhöhung des Beitrages, engeres Zusammenarbeiten mit der Vereinigung der Eisenbahner und Umformung des Bundes zu einer Zentralorganisation.

Am 27. und 28. Januar d. J. wurde eine Konferenz skandinavischer Transportarbeiter in Helsingfors abgehalten, wozu 45 Teilnehmer erschienen waren. Die Einladung war nach Besprechung mit dem Vorstande des schwedischen Transportarbeiterverbandes von einem Komitee ausgegangen, zusammengesetzt aus Vertretern der Abteilungen des schwedischen Transportarbeiterverbandes in Schweden (nördlicher Teil Schwedens) und des Hafenarbeiterverbandes in Kopenhagen. Folgende Organisationen hatten die Einladung angenommen: Schweden: Landessekretariat 1 Delegierter, Transportarbeiterverband 2, Abteilungen dieses Verbandes 23 und der Arbeitsmännerverband 2 Delegierte. Norwegen: Der Transportarbeiterverband 4 Vertreter und der Arbeitsmännerverband 1 Vertreter. Dänemark: Der Matrosenverband 2, der Seeheizerverband 2, Arbeitsmännerverband 3, Hafenarbeiterverband 2, der Verein der Kohlenarbeiter 1, sowie die Landeszentrale der Gewerkschaften 2 Abgesandte. Es war die Absicht der Einberufung der Konferenz, einen skandinavischen Transportarbeiterverband zu errichten, aber wegen der ungleichen Organisationsformen in den verschiedenen Ländern mußte dieser Gedanke aufgegeben werden. Das Verhältnis mit Bezug auf Schweden ist nämlich so, daß die Transportarbeiter, wozu unter anderen gerechnet werden Hafenarbeiter, Ruderer, Seeheizer und andere, in einem eigenen Verband mit ca. 12 000 Mitgliedern stehen. In Dänemark bilden dagegen die Ruderer und die Hafenarbeiter Abteilungen im dänischen Arbeitsmännerverband und die Schiffsheizer und Seeleute haben eigene Organisationen. Die Konferenz war jedoch darin einig, daß ein näheres Zusammenarbeiten zwischen den verschiedenen Organisationsformen etabliert werden müsse, welche ganz oder zum Teil aus Transportarbeitern bestehen, und man nahm dann auch einen Beschluß in solcher Beziehung an, der so lautet: „Obgleich die Hafen- und Transportarbeiter in den drei skandinavischen Ländern verschiedenen Organisationen angehören, und man somit leicht den Gedanken an die Errichtung eines skandinavischen Transportarbeiterverbandes aufgeben muß, meint die Konferenz doch, daß ein näheres Zusammenarbeiten zwischen den Organisationen, welche ganz oder teilweise aus Transportarbeitern bestehen, empfohlen werden muß. Für dieses Zusammenarbeiten werden folgende Regeln aufgestellt: Zwischen den Organisationen der drei Länder werden Berichte ausgetauscht, die ein übereinstimmendes Auftreten bei Konflikten und Lohnbewegungen ermöglichen, und auf Wägen, wo die Organisationsverhältnisse es gestatten, werden Modellen solcher Fahrzeuge vorgenommen, welche in einem der anderen Länder als Modelliert erklärt sind.“

Eine wahre Kulturstadt verrichtete die gewerkschaftliche Organisation in Zürich, wo sie eine der tiefstehenden und verachteten Schichten des Proletariats, die noch mißhandelt und geduldet, bei 14- und 15stündiger Arbeitszeit schlecht entlohnt wird, nämlich die Fuhrleute, organisierte und sie zur Erkenntnis ihrer Menschenwürde auftriet. 800 Fuhrleute beschlossen in einer Versammlung den Streik, nachdem von 172 Firmen am 1. Oktober unterbreiteten Forderungen nicht aufgegeben worden. Die Streikwache hielt sich rasch die Forderungen auf dem Bahnhof, da auch die Spektationsfuhrleute mitstreikten. Die Züricher Regierung hat offenbar aus den erbitternden und aufreizenden Wirkungen ihrer vorjährigen Gewaltpolitik etwas gelernt, denn statt dem Befehl der Scharfmacher nach abermaligem Militäraufgebot zu gehorchen, bemühten sich drei Regierungsräte ernsthaft um die Vermittlung, die denn auch Erfolg hatte. Es kam ein Arbeitsvertrag, unferes Wissens der erste für die Fuhrleute in der Schweiz, zustande mit folgenden wesentlichen Bestimmungen: Die Arbeitszeit dauert vom 1. April bis Ende September von 1/6 Uhr morgens bis 7 Uhr abends; vom 1. Oktober bis Ende März morgens eine halbe Stunde später. Für Frühstück und Belohnung werden je 20 Minuten freigegeben; die Mittagspause beträgt 1 1/2 Stunden, in der Meinung, daß die Werde nach Belustigung derselben wieder zum Gebrauch angeschirrt sein sollen. Als Ueberzeit gilt die Arbeitszeit von abends 7 bis 9 Uhr, als Nacharbeit die Zeit nach 9 Uhr. Ausnahmen sind zulässig für Gefährliche, deren besonderer Betrieb sie erfordert, ohne die Grenzen der oben normierten Arbeitszeit zu überschreiten. Die Verschlebung des Beginnes und Schlußes der Arbeitszeit darf in diesen Fällen eine Stunde nicht überschreiten. Sonntagsarbeit ist im Sinne der Pferdehaltung und der nötigen Reinigungsarbeiten zulässig und ist auszuführen im Sommer von morgens 6 bis 9 Uhr, im Winter von morgens 7 bis 10 Uhr. Die Mittags- und Abendfütterung soll abwechselnd besorrt werden und so, daß den Angestellten nach erfolgter Reinigungsarbeit, je der zweite Sonntag freigegeben wird. Das Besuchen von Verwandten und Handlungen zwecks Alkoholgenusses während der Arbeitszeit ist untersagt. Der Wochenlohn eines leistungsfähigen Fuhrmanns beträgt ohne Kost und Logis 35 Frs., mit Kost und Logis 15 Frs. Ein Zwang, Kost und Logis beim Fuhrherrn zu nehmen, besteht nicht. Die Berechnung der Lohnsätze basiert auf den Dienst eines Zweipanners; sie finden keine Anwendung für Leute mit verminderter Leistungsfähigkeit und der Stadt und des Jahres Unkundige. Ueberzeit und Nacharbeit wird mit 30 resp. 60 pCt. Zuschlag bezahlt. Kurze Handreichung bei Behandlung kranker Pferde und Verspätung bei Fahrten durch die Schuld des Fuhrmanns

werden nicht als Ueberzeit gerechnet. Bei Landtouristen sind die Speisen für das Morgen-, Mittag- und Abendessen, beim Uebernachten die Schlafstätte und das Trinkgeld für den Hausknecht zu vergüten. Der Lohn wird alle 14 Tage ausbezahlt. Die Kündigung ist eine achtstägige; wegen Militärdienst, vorübergehender Krankheit oder Unfall erfolgt keine Kündigung. Die Fuhrleute sollen einer Krankenkasse beitreten; der Ueberzeitgeber haftet nur bei vorübergehender Krankheit bis auf 4 Tage für Lohn, Verpflegung und Arztkosten. Die Fuhrleute sind gegen Unfall zu versichern, die Hälfte der Prämie ist vom Arbeitslohn abzuziehen. Am 1. Mai wird, soweit es sich mit dem Betrieb verträgt, der Nachmittag freigegeben. Die Vereinarbeit gilt bis 15. Oktober 1909, sie kann auf diesem Termin ein Vierteljahr vorher gekündigt werden. Geltendmachung der Vertragsbestimmungen und Ruhezugehörigkeit zur Organisation bilden keinen Entlassungsgrund. Von den Fuhrhaltern wird noch die Erklärung abgegeben, daß wegen des Streiks die Auszahlung etwaiger Lohn Guthaben nicht verweigert werden solle. Eine Versammlung von 700 Fuhrleuten stimmte diesen Abmachungen zu und nach fünftägigem Streik wurde die Arbeit wieder aufgenommen.

Der Brotherhood of Railway Carmen of America (Eisenbahn-Fuhrleute) hat nun 455 Abteilungen mit 30 451 Mitgliedern und einen Kassenbestand von 27 866 Dollar. (1 Dollar gleich 4 Mk.)

Die Organisation der Fuhrleute in Budapest hat sich im letzten Jahre sehr gut entwickelt. Im Anfang des Jahres 1905, als die Organisation noch auf dem Standpunkte der Gelben stand, hatte sie 45 Mitglieder. Als jene Herren hinausflogen, gelang es, bis Ende 1906 die Mitgliederzahl auf 3600 zu bringen. Im Jahre 1907 sind wieder eine Anzahl Mitglieder gewonnen worden, so daß die Organisation jetzt über 4000 Mitglieder zählt. Die Organisation umschließt die Schwerfuhrer, Bierfuhrer, Möbeltransportarbeiter, Kohlenarbeiter, Korbträger und Schiffer. Im Jahre 1907 war eine Einnahme von 48 571 Kronen zu verzeichnen bei einem wöchentlichen Beitrage von 40 Heller. Das Verbandsorgan erscheint an jedem 1. und 15. eines Monats und heißt „Tűztorony Munkás“.

Die Internationale Transportarbeiter-Federation am Schlusse des Jahres 1907.

In den letzten Jahren ist die I. T. F. rapide gewachsen. Unsere Erwartungen sind durch die Tatsachen weit übertroffen worden. Wer hätte 1904 gedacht, daß die I. T. F. sich in so kurzer Zeit in einer solchen erfreulichen Weise entwickeln würde! Schlimm genug sah es damals aus. Nachdem mit vieler Not und Mühe der internationale Kongreß zustande gekommen, der sich von London nach Deutschland verlegt und eine Reorganisation vorgenommen worden war, erklärten unsere englischen Freunde, daß sie nicht mehr mitmachen würden, angeblich, weil unheimlich verfahren worden sei. In Wirklichkeit mußte so verfahren werden wie geschehen, sollte die I. T. F. nicht ganz zu Grunde gehen und beinahe ein Jahrzehnt vergeblich gearbeitet sein. Nach dem Austritt unserer englischen Freunde verblieben in der I. T. F. noch 11 Organisationen mit 77 672 Mitgliedern. Diese bildeten die Grundlage der Federation, als am 1. Oktober 1904 die Leitung von England nach Deutschland überging. Heute, nach drei Jahren, haben wir folgendes Resultat zu verzeichnen:

Namen der angeschlossenen Organisationen.	Mitgl.
1. Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland and Wales . . .	97 561
2. Deutscher Transportarbeiterverband . . .	69 087
3. Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein (Eisenbahner) in Oesterreich . . .	52 000
4. Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies . . .	50 000
5. International Longshoremen, Marine and Transportworkers' Association of America . . .	32 000
6. Sindacato Ferrovieri Italiani . . .	32 000
7. Svenska Järnvägsmannaförbundet . . .	27 692
8. Verband der Hafenarbeiter und verwandten Berufsgenossen Deutschlands . . .	27 000
9. International Seamen's Union of America . . .	26 000
10. National Union of Dock Labourers in Great Britain and Ireland . . .	18 000
11. Svenska Transportarbetareförbundet . . .	11 086
12. Vereinigte Eisenbahner Deutschlands . . .	10 000
13. Zentralverband seemannischer Arbeiter Deutschlands . . .	8 000
14. Zentralverband der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs . . .	8 000
15. National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain and Ireland . . .	6 000
16. Dokworkersbond „Willen is Kunnen“ in Antwerpen . . .	4 000
17. Federacion Nacional de Obreros de Mar de Buques y puerto e Espana . . .	8 640
18. Vereinigung der Fuhrwerke in Budapest . . .	8 600
19. Harbour- and Water-Traffic Workingmens Union of Finland . . .	3 000
20. Confederacion de Ferrocarrileros in Argentina . . .	2 000
21. Svenska Spörvägsmannaförbundet . . .	1 888
22. Nederlandsche Schieps- en Bootwerkersbond . . .	1 600
23. Algemeene Nederlandsche Zeemansbond . . .	1 500
24. Fluß-Maschinen- und Heizer in Deutschland . . .	1 500
25. Landesverband der Flößer- und Schiffahrts-Bediensteten in Böhmen . . .	1 500
26. Eisenbahnerverband in Bulgarien . . .	1 500
27. Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-Personeel . . .	1 200
28. Lokomotivführer-Verein in Böhmen . . .	1 200
29. Søfyrbødernes Forbund i Danmark . . .	1 200
30. Norske Havne- og Transportarbeiderforbund . . .	1 150

hälter und Entschädigungen 32 724 Mt., für Verwaltungskosten (Druckkosten, Porto, Unkosten der Geschäftsstellen usw.) 36 827 Mt. Der Vermögensbestand war am 1. Januar 1906 11 881 Mt., am 31. Dezember 1907 14 006 Mt. Dem kommenden Verbandstage liegt ein Antrag vor, den Monatsbeitrag, der jetzt 1 Mt. für männliche und 60 Pf. für weibliche Mitglieder beträgt, um 20 Pf. zu erhöhen.

Duma-Interpellation wegen der Verfolgung der Gewerkschaften in Russland. Die sozialdemokratische Dumafraktion hat im Verein mit einigen anderen Vertretern der linken Fraktionen eine Interpellation wegen der Verfolgung der Gewerkschaften in die Duma eingebracht, die die rechtliche Lage der russischen Gewerkschaften grell beleuchtet. In der Interpellation wird darauf hingewiesen, daß die ohnehin beschränkten Rechte, die die „temporären Regeln“ vom 17. März 1906 den Arbeiterverbänden gewährten, dank der Willkür der Behörden für Vereinsangelegenheiten und der lokalen Administration fast völlig annulliert worden sind. Vor allem wurde die Gründung neuer Gewerkschaften ungeheuer erschwert. Was in einem Orte genehmigt wurde, wurde in anderen Orten strengstens verboten. In einigen Städten genehmigten die Behörden, die Verteidigung der rechtlichen und ökonomischen Interessen der Verbandsmitglieder, in anderen Städten wieder wurde die Aufnahme dieses Punktes in das Verbandsstatut untersagt, weil er angeblich auf eine „aggressive Stimmung“ der Verbandsmitglieder hinarbeite. Was die Tätigkeit der schon genehmigten Verbände betrifft, so konstatiert die Interpellation, daß sie angesichts der Maßregeln der örtlichen Administration: der Ausweisung einzelner oder auch vieler tätiger Mitglieder, dem Verbot oder der Beschränkung von Versammlungen der Inhabierung oder Schließung der Vereine und der Beschlagnahme und Unterdrückung der Gewerkschaftspressen usw. zur Unmöglichkeit wurde. Die Existenz der Gewerkschaften wurde besonders nach dem Zirkular des Polizeidepartements vom 23. Mai 1907 erschwert, das den örtlichen Behörden empfahl, „auf den Bestand und die Tätigkeit der Gewerkschaften die sorgfältigste und ernsteste Aufmerksamkeit zu lenken, ihre Regalation auf Grund des Gesetzes vom 17. März nur dann zu genehmigen, wenn der unzweifelhafteste Nachweis vorhanden sei, daß sie mit sozialdemokratischen Gruppen keinerlei Verbindungen unterhielten und die genannten Organisationen beim geringsten Versuch, die ihnen gezogenen Grenzen zu überschreiten, unverzüglich aufzuheben.“

In der Interpellation wird auf eine Menge von Beispielen hingewiesen, die die maßlose Willkür der Behörden gegenüber den Gewerkschaften charakterisiert. Ohne auf die unzähligen Schikanen der Behörden einzugehen, genügt es, darauf hinzuweisen, daß sie selbst die Bestimmungen des Gesetzes vom 17. März und die Senatsurteilungen völlig ignorierten und die Gewerkschaften unverzüglich schlossen, sobald sie Einfluß auf die Arbeiterchaft zu gewinnen angingen. Das Martyrium der russischen Gewerkschaftsbewegung während des verflochtenen Jahres ist im großen und ganzen bekannt. Die Interpellation zieht das Fazit dieser Verfolgungen, indem sie darauf hinweist, daß vom 1. Juni 1907 in verschiedenen Städten 81 Gewerkschaften und 41 Gewerkschaftsorgane geschlossen und unzählige Mitglieder der Gewerkschaften verhaftet und ausgewiesen wurden, daß Versammlungen nur mit größter Mühe — und im Nordwestgebiet nur unter der Bedingung, daß auf ihnen nur russisch gesprochen werde — genehmigt wurden, und endlich, daß die Gewerkschaften fortwährend unter Hausdurchsuchungen, Verhaftungen usw. zu leiden hatten. Nach Aufzählung dieser tatsächlichen Handlungen fragen die 33 Unterschriften der Interpellation:

1. Sind den Ministern des Innern und der Justiz die Tatsachen bekannt?
2. Welche Maßregeln sind getroffen worden und werden getroffen werden, um derartigen gesetzwidrigen Handlungen und widersprechenden Auslegungen des Gesetzes vom 17. März vorzubeugen?
3. Wodurch sind die extremen Maßregeln der dem Minister des Innern untergeordneten örtlichen Administration gegenüber den gewerkschaftlichen Arbeiterorganisationen, ihren aktiven Mitgliedern und den Organen der gewerkschaftlichen Presse verursacht?
4. Sind die Minister des Innern und der Justiz geneigt, irgendwelche Maßregeln zur Abstellung der erwähnten administrativen Verfolgungen zu treffen und dafür Sorge zu tragen, daß Übertretungen der temporären Bestimmungen vom 17. März noch auf gerichtlichem Wege verfolgt werden?

Der sozialdemokratische Textilarbeiter-Verband in Lodz. Der in deutscher Sprache (illegal) erscheinende „Böcher Vorwärts“ bringt nachstehende Angaben über die Tätigkeit des (illegalen) sozialdemokratischen Textilarbeiter-Verbandes in Lodz. Vom 28. Februar 1906 bis 1. März 1908 beliefen sich die Einnahmen des Verbandes auf insgesamt 79 898 Rub. 27 Kop., denen an Ausgaben gegenüberstanden 74 782 Rub. 77 Kop. (darunter Streikunterstützungen 30 889 Rub. 87 Kop., für ausgesperrte Bäcker 1000 Rub. Unterstützung für Verhaftete 9665 Rub., Arbeitslosenunterstützung 5259 Rub. 60 Kop., an das sozialdemokratische Parteikomitee 7797 Rub.). Bezeichnend für die Atmosphäre, in der sich die Tätigkeit des Verbandes abspielt, sind folgende Daten: Vom 1. Juni 1907 bis 1. Febr. 1908 wurden an Unterstützungen ausgezahlt:

an 428 Verhaftete	für 1984 Wochen	4856 Rub. 50 Kop.
" 575 Arbeitslose	" 1557	" 8491 " 50 "
" 995 Streikende und Ausgesperrte	" 1297	" 4880 " — "
Im ganzen an 1998 Mitglieder für 4888 Wochen 12728 Rub. — Kop.		

Aus unserem Beruf.

Automobilfahrer.

Wer sind die Vertreter der Berufsfahrer in den Parlamenten? Darüber werden die Kollegen aus dem Bericht des Reichstags vom 30. April 1908 wieder einmal belehrt. Zum wiederholtenmale hatten schon die gräflichen und prinziplichen Parlamentarier es unternommen, die Berufsfahrer gegen die Herrenfahrer auszuspielen, wobei sich der Abgeordnete Prinz zu Schönau-Carolath (natl.) besonders hervorgetan hat. In der Debatte über die Automobilsteuer vertraten die Abgeordneten Severing und Ledebour (Soz.) die Interessen der Berufsfahrer in entsprechender Weise. Wir lassen die Reden folgen.

Severing (Soz.): Die Automobilsteuer hat nicht die gräfliche und prinzipliche, die man von ihr erwartet hat. Der Ertrag derselben ist um 1 1/2 Millionen hinter dem Vorschlag zurückgeblieben. Deswegen sind wir verpflichtet, der Frage näher zu treten, ob diese Steuer nicht abzuschaffen ist. Die Voraussetzungen der Sozialdemokratie bei der Beratung der Automobilsteuer im Jahre 1906 sind vollständig in Erfüllung gegangen. Wir haben damals betont, daß sie keine Luxussteuer sei, sondern die Industrie und den Verkehr unermäßig belaste. Das wird jetzt von allen Seiten bestätigt und ich bin überzeugt, daß eine Zeit kommen wird, wo man von allen Seiten für die Abschaffung dieser Steuer eintreten wird. Damals trat der nationalliberale Vertreter mit voller Verbe für die Steuer ein, während heute Herr Stresemann ihre Reformbedürftigkeit anerkennen mußte. Das Automobil spielt heute in unserem Verkehr eine so wichtige Rolle, daß man von einer Luxussteuer nicht sprechen kann. Am 1. Januar 1907 gab es 25 000 Automobile zur Personbeförderung und 1200 zur Lastenbeförderung. In der letzten Zeit ist in der Automobilindustrie eine Krise eingetreten. Hunderte von Automobilern stehen unverkaufbar in den Fabriken und umfangreiche Arbeiterentlassungen haben stattgefunden. Die Daimler Werke in Marienfeld, die sonst 1200 Mann beschäftigten, beschäftigen jetzt nur 460. (Hört! hört!) Eine andere Fabrik hat seit dem September 600 Mann entlassen und läßt außerdem mit reduzierter Arbeitszeit arbeiten. Auch verwandte Industrien leiden unter der Steuer. So sind in einer Magnetfabrik wesentliche Arbeiterentlassungen vorgenommen. Wichtig ist ja, daß die Krise zu einem Teil mit der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, mit den Schwierigkeiten auf dem Geldmarkt zusammenhängt. Aber diese Schwierigkeiten sind internationalen Charakters, während die Automobilindustrie besonders in Belgien, Frankreich und der Schweiz sehr prosperiert und unserer deutschen, die durch die Steuer belastet ist, schwere Konkurrenz macht. In Belgien und der Schweiz schließen heute die Automobilfabriken wie Pilze aus der Erde. Wenn man die Automobilsteuer als Luxussteuer betrachtet, warum belastet man dann nicht lieber auch die anderen Luxusgegenstände, wie Armabänder, Halsbänder oder den männlichen Schmuck, die Orden? (Heiterkeit.) Bei dem reichen Ordensragen von heute wäre eine solche Steuer zweifellos recht einträglich und würde vielleicht auch eine erzieherische Wirkung haben. (Heiterkeit und Sehr gut! bei den Soz.) Wir wollen, daß nicht die Merkmale des Reichums, der Besitz sondern der Reichtum in der Leistung liegt. (Sehr richtig! bei den Soz.) Aber für eine progressive Reichssteuer und Vermögenssteuer sind Sie ja nicht zu haben. Die Bedeutung der Automobile als Verkehrsmittel verlernen wir durchaus nicht. Da man uns dies vorgehalten hat, will ich, um jeder Legendenbildung vorzubeugen, vorlesen, was unser Fraktionsredner Ledebour bei der Beratung der Automobilsteuer sagte: „Wir sind der Meinung, daß das Automobilwesen eine Errungenschaft der Neuzeit ist, die im allgemeinen Interesse ausdehnungsfähig ist. Als Kraftautomobil, als Omnibus, als Privatfahrzeug ist das Automobil von großem Nutzen.“ Stimmen wir gegen die Steuer, dann werden wir von den Herren der wirtschaftlichen Vereinigung als Freunde des Großkapitals hingestellt, und treten wir für eine vernünftige Regelung des Wettfahrens, für ein Haftpflichtgesetz ein, wie es damals mein Parteigenosse Ledebour tat, so hält man uns vor, daß wir die Interessen der Automobilindustrie nicht gebührend achten. Unsere ganze Tätigkeit bei der Steuerfrage geht ja darauf hin, die Industrie vor den fortwährenden Beunruhigungen zu schützen. Daher beantragen wir, die hierzu vorliegende Petition des Bundes deutscher Verkehrsvereine auf Aufhebung der Automobilsteuer dem Reichstagsrat nicht als Material, sondern zur Berücksichtigung zu überweisen. (Bravo! bei den Sozialdemokraten.)

Reichstagssekretär Schöps: Die Schädigung der Industrie durch die Steuer sollte man nicht übertreiben; der Rückgang im Absatz der Automobile ist nicht eine Folge der Steuer, sondern der Überproduktion von Automobilen.

Abg. Prinz zu Schönau-Carolath (natl.): Sehr erstaunt bin ich, daß der Kollege Severing, ein Vertreter der Arbeiter, für die Aufhebung der Automobilsteuer eintritt, welche nur die Besitzer der Luxusautomobile trifft; dafür werden die Arbeiter kein Verständnis haben. (Widerpruch bei den Sozialdemokraten.) Dem vorliegenden Entwurf können wir ohne Kommissionsberatung zustimmen.

Abg. Ledebour (Soz.): Der Prinz zu Schönau-Carolath glaubte einen Widerspruch in den Ausführungen des Abgeordneten Severing zu meinen früheren Aus-

führungen zu finden. Zu den Arbeitern haben wir das Zutrauen, daß sie einsehen, daß es sich dabei um zwei verschiedene Sachen handelt. Bei meinen früheren Ausführungen handelte es sich um die Mißbräuche zufolge des schnellenfahrens der Automobile. Heute dagegen handelt es sich um die Mißstände zufolge der vegetarischen Steuererhebung an der Grenze. Damals bekämpfte ich die Schnellfahrerei, und Severing bekämpfte heute ebenso die Mißstände, die sich für den Grenzverkehr aus der vegetarischen Stempelsteuer ergeben haben. Haben Sie das jetzt kapiert? (Große Heiterkeit.) Prinz zu Schönau-Carolath ruft: Sehr wohl (erzogen!) Ueber Wohlzogenheit brauche ich mit Ihnen nicht zu diskutieren. Die Wohlzogenheit hätte Sie hindern sollen, solche Vorwürfe zu erheben. (Zustimmung bei den Sozialdemokraten.) Ihr Austritt scheint aber das Resultat eines Schuldgebührens zu sein. Denn bei der früheren Diskussion hat Prinz Schönau-Carolath den Fehler begangen, auf den Droschkentischer loszupacken, dagegen die hohen Herren in den kaiserlichen Automobilen nicht zu erwähnen. Erst muß man aber die Großen bei den Ohren nehmen, nicht die Kleinen. (Zustimmung bei den Sozialdemokraten.) Ueber die großen Schäden herzugehen ist um so notwendiger, als Herr v. Ditteln ja geradezu ein Ausnahmefall für die Insaßen der kaiserlichen Familie haben wollte. Weiter wirft man uns vor, daß wir die Automobilsteuer aufheben wollen. Das Automobil des armen Mannes gibt es freilich noch nicht, wohl aber soll eine Zeit kommen, in der auch die armen Leute nicht in Droschkentischen fahren. (Heiterkeit und Sehr gut! bei den Sozialdemokraten.) Wir wollen alle Hindernisse beseitigen, welche gegenwärtig dieser Entwicklung im Wege stehen, und eines dieser Hindernisse ist die Automobilsteuer. Wir verwerfen grundsätzlich jede Steuer, die den Verkehr belastet. Auch hat Prinz Schönau-Carolath übersehen, daß es sich keineswegs bloß um Luxusautomobile handelt. Es gibt ein gewisses Grenzgebiet zwischen Luxus- und Geschäftsautomobilen. Wenn z. B. ein Geschäftsmann ein Automobil hält, um ausländische Einkäufer herumzuführen, es aber gleichzeitig zu Fahrten von seiner Wohnung nach dem Geschäft benutzt, ist dieses dann ein Luxus- oder ein Geschäftsautomobil und der Steuer unterworfen oder nicht? Weiter kommt hinzu, daß das ganze Automobilwesen in der Entwicklung begriffen ist, und da wäre es ein schwerer Fehler, durch irgendwelche vegetarischen Eingriffe die Entwicklung zu stören. Daß das Haftpflichtgesetz sobald als möglich durchgeführt wird, damit sind wir vollkommen einverstanden, und wir hoffen, daß bei dieser Gelegenheit auf dieses Haftpflichtgesetz nicht etwa die Erleichterungen ungünstig einwirken, welche auf Wunsch der maßgebenden Parteien für die Haftpflicht der Tierhalter erwirkt sind. (Zustimmung bei den Sozialdemokraten.)

Abg. Severing (Soz.): Dem Prinzen Schönau-Carolath erwidere ich, daß das Wundern ganz auf meiner Seite ist. Ich wundere mich, daß er den Schutz der nationalen Arbeit, den Schutz der deutschen Automobilindustrie einem Sozialdemokraten überläßt. (Sehr gut! bei den Sozialdemokraten.) Weiter wundere er sich, daß ich als Vertreter der Arbeiterpartei gegen eine Luxussteuer aufträte. Ueber unsere Stellung zu Luxussteuer habe ich keinen Zweifel gelassen. Aber als Vertreter der Arbeiterpartei muß mir das Wohl von 120 000 Arbeitern, die in der Automobilindustrie beschäftigt sind, am Herzen liegen. Wenn 20 000 Arbeiter entlassen werden, so haben wir die Verpflichtung, uns um die Ursache zu kümmern, und die Automobilsteuer ist mit eine der Ursachen. (Zustimmung.) Noch eines möchte ich erwähnen. Ich wundere mich darüber, daß auch nicht ein Vertreter der bürgerlichen Parteien auf das unsinnige Fahren beim Lammuswettrennen zu sprechen gekommen ist. Ich wundere mich, daß dies ein Sozialdemokrat sein mußte und nicht der freisinnige, zartempfindende Prinz zu Schönau-Carolath. (Heiterkeit und Sehr gut! bei den Sozialdemokraten.)

Damit schließt die Debatte. Persönlich bemerkt Abg. Prinz Schönau-Carolath (natl.), daß er im Herrenhause sehr entschieden gegen die Lammus-Wahn Stellung genommen habe.

Abg. Ledebour (Soz.): Ich habe nur festgestellt, daß Prinz Schönau-Carolath zwar sehr scharf das Schnellfahren der Droschkentischer verurteilt, aber kein Wort des Tadels gefunden hat gegen die Automobilfahrer der hohen und höchsten Herrschaften. (Sehr wahr! bei den Sozialdemokraten.)

NB. Genosse Reichstagsabgeordneter Severing wird in der am 15. Mai stattfindenden Berliner Automobilfahrer-Versammlung als Referent fungieren.

Münster. Am 19. März d. J. wurde in einer von allen Kraftwagenführern besuchten Versammlung bitter darüber geklagt, daß es ihnen während des 12stündigen Nachtdienstes kaum möglich ist, eine Maßregel einzunehmen, da die Wagen zu jeder Minute fahrbereit sein müssen und jeder Führer der Gefahr ausgesetzt ist, wegen unerlaubten Verlassen des Fahrzeuges von den Polizeibehörden zur Anzeige gebracht und bestraft zu werden. Aus dieser kleinen Vorstrafen und einem eventuellen Unglücksfall auf der Straße, zum Beispiel Kollision mit einem Radfahrer oder sonstigen Person, wird dann den Führern ein Strafgedreht, womit buchstäblich ihre Existenz bedroht wird. Im Amtsstil nennt man dies Entziehung des Führerzeugnisses, weil sich die Behörde auf Grund einer oberpolizeilichen Vorschrift vom 17. September 1903 dazu berechtigt fühlt, denn: „Wiederholte Gefährdung von Personen“ lassen erkennen, daß der Führer M. N. zur Führung von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. So ungefähr lauten die Gründe, die angeführt werden, um die Angehörigen einer bestimmten Berufsgruppe brotlos zu machen.

Wenn sich ein im öffentlichen Verkehr tätiger Kraftwagenführer täglich in den engen und verkehrsreichen Straßen der Großstadt durch die zahlreichen Hindernisse hindurchwinden muß und es passiert ihm wirklich, daß eine Person nicht rechtzeitig ausweicht, wird ihm infolge dieses bedauerlichen Vorkommnisses und weil ihm — früher einmal unglücklichemal das Tagemeßel ausgingen war, ohne daß er dies bemerkt hatte, — er also vorbestraft ist, der Fahrschein entzogen und dadurch seine Existenz vernichtet.

Dagegen liegt man recht oft in den Stellungen, wie gräßliche und furchtbare Autos alles anrichten, was ihnen auf den breiten Chaussees in den Weg kommt und niemand hindert diese Autos an ihrem so beliebten Sport. Bezüglich der Gewährung einer Eignungsprüfung während des Nachtendienstes wurde folgende Resolution einstimmig angenommen: „Die am 19. März 1908 im Rathaus zu den „Deutschen Straßen“ tagende allgemeine Versammlung der Chauffeurs Münchens spricht ihr lebhaftes Bedauern darüber aus, daß auf Grund der derzeitigen ortspolizeilichen Vorschriften für die im öffentlichen Verkehr stehenden Personentransporte den Chauffeurs während des von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens dauernden Nachtendienstes keine Gelegenheit geboten ist, in Ruhe und ohne Verdrüß zu mühen, von der Schulpflicht wegen Verlassen des Wagens notiert zu werden, Speise und Trank zu sich zu nehmen.“

Die Versammlung beauftragt deshalb das Bureau, den Stadtmagistrat München in einer Eingabe um Prüfung und Regelung der Verhältnisse zu bitten und über die Antwort des Stadtmagistrats in einer allgemeinen Chauffeurs-Versammlung Bericht zu erstatten.“

Das Bureau entledigte sich seines Auftrages prompt, nachdem es noch in Erfahrung gebracht, daß schon wieder einmal eine neue Führer-Ordnung im Stadtmagistrat zur Beratung steht. Auf die gemachte Eingabe hin traf unter dem 12. April d. J. folgendes Schreiben des Magistrats beim Gauleiter ein:

„Betreff: Regelung des Nacht-
dienstes der öffentlichen Kraft-
wagen.“

Auf Ihre Eingabe vom 23. v. Mts. erwidern wir, daß in dem Entwurf zu einer neuen Führer-Ordnung die Bestimmungen Aufnahme finden soll, wonach Kraftwagenführer, welche freiwilligen Nachtendienst verrichten, zum Zwecke der Einnahme einer Mahlzeit bis zu einer halben Stunde ihr Fahrzeug verlassen dürfen, sofern sie für die Dauer ihrer Abwesenheit für Veranlassung der Fahrzeuge durch eine geeignete Person Sorge getragen haben.

U. S. M. M.

In der Versammlung vom 23. April wurde der Entschluß zur Kenntnis der Kraftwagenführer Münchens gebracht und es entwickelte sich eine ziemlich erregte Diskussion, wobei jeder Führer seinen gerechten Protest gegen die Münchener Behörde Luft machte, denn daß mit derartigen Bestimmungen den Kraftwagenführern nicht gebietet ist, steht für jeden fest, der die Verhältnisse nur einigermaßen kennt. Wo soll der Chauffeur, der mitten in der Nacht einmal dazu kommt, zu essen, momentan eine geeignete Person zur Bewachung seines Fahrzeuges herbeibringen? Wollen sie sich gegenseitig aushelfen in der Aussicht der Fahrzeuge, und der zur Aussicht bestimmte Chauffeur wird zu einer Fahrt weggerufen, dann werden die in solchen Dingen eifrigen Schutzleute eilfertig die anderen, beim Essen sitzenden notieren und nach alter Erfahrung auch den Davongefahrenen zur Anzeige bringen. Die Heße nach führerlosen Autos wird eine intensive werden — gibt es doch wenigstens die verlangten Anzeigen — und manchem Führer wird die Verdrüß einer Notdurft auch ein Strafmandat bringen. Statt also den Autoführern entgegenzukommen, werden in Zukunft die Polizeistrafen in erhöhtem Maße über die Führer ausgeschüttet werden. Den Leuten muß ihr Beruf total vererbt werden. Wenn die Autos stehen und ausgeschaltet sind, gehen sie doch nicht durch, wie ein mit Pferden bespanntes Fuhrwerk in unbewachten Augenblicken losgehen und Verheerung anrichten könnte. Die Fürsorge des Stadtmagistrats München um die unbewachten Kraftfahrzeuge ist den Führern nicht recht verständlich. Sie wissen selbst zu genau den Wert einer Drohsche zu schätzen und sind sich ihrer Verantwortung für das anvertraute Fahrzeug wohl bewußt. Die Behörde mit Strafandrohung daran erinnert zu werden. In diesem Sinne sprachen sich die meisten kleineren aus.

Bei Punkt Verschiedenes wurde nach das reichlichste Vorgehen des Münchener Stadtmagistrats beim Eingehen des Führerzeugnisses scharf kritisiert und vom Vorsitzenden betont, daß in einem solchen Falle bereits Beschwerde zur Kgl. Regierung von Mittelfranken eingelegt sei. Schließlich fand folgende Resolution einstimmige Annahme:

„Die heutige öffentliche Versammlung der Chauffeurs Münchens erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten einverstanden. Sie ist jedoch nicht befriedigt von dem Antwortschreiben des Stadtmagistrats München, betreffend Regelung des Nachtdienstes der öffentlichen Kraftwagen, weil durch Bestimmungen, wie sie jetzt in dem Entwurf zu einer neuen Führer-Ordnung Aufnahme finden sollen, dem Wunsch der Kraftwagenführer in keiner Weise entgegengekommen wird. Die Zeitung des Deutschen Transportarbeiterverbandes wird beauftragt, gegen die geplanten Verschlechterungen im öffentlichen Fahrdienst mit allen verfügbaren Mitteln vorzugehen. Die Versammelten sind ferner der Meinung, daß die Behörde mit Verweisen an die Wagenführer nicht vornehmlich herantreten sollte, da Führer mit langjährigen Erfahrungen sicher am wenigsten zu Unfällen Veranlassung geben. Aus diesem Grunde ist auch die Entziehung des Führerzeugnisses beim geringsten Vorkommnis nicht rasch und verwerflich. Gelindere Behandlung kleinerer Vergehen im öffentlichen Verkehr wäre jedenfalls menschlicher, als den Führer durch eilfertig Entziehung des Führerzeugnisses existenzlos zu machen.“

Interessant war noch, daß der Vorsitzende des Münchener Chauffeurs-Vereins, Herr Ströckenreuther, in die Versammlung Unmöglichkeit tragen wollte dadurch, daß er als Werkmeister einer Garage seinen Führern verbot, die Fahrzeuge auf kurze Zeit vor dem Lokal stehen zu lassen. Wie Herr Ströckenreuther dies mit seiner politischen Ueberzeugung vereinbaren konnte, lassen wir dahingestellt. Den Zweck, den er offenbar verfolgen wollte, hat er nicht erreicht. Die Chauffeurs — und namentlich die bei anderen Firmen angestellten — konnten nicht begreifen, warum bei Versammlungen der Gewerkschaft ein Auto, noch dazu unter guter Aufsicht, nicht kurze Zeit stehen darf, während bei Versammlungen des Münchener Chauffeurs-Vereins, wo Ströckenreuther präsidiert, alle Führer samt den Fahrzeugen zusammengetrommelt werden, ohne Rücksicht

darauf, wie lange die gesellige Unterhaltung jeweils dauert.

Den Führern war das Vorgehen ihres Herrn Meisters und Vorstandes doch zu toll, sie befürchteten nach der Versammlung ihre Fahrzeuge zurück nach der Garage und legten sich, nachdem sie ihre sogenannten Vertreter erkannt und gelobt hatten, keinen Pfennig Beitrag mehr zu dem Allgemeinen Kraftwagenführer-Verband zu bezahlen, ruhig zu Hause.

Langsam haben die Chauffeurs mit sich fassen lassen, endlich haben sie doch eingesehen, daß ihnen derartige Verdrüß nichts nützen können. Kurze Zeit nach und auch die Kollegen vom Bayerischen Chauffeurs-Verein wenden diesem Münchener Verein gebührend den Rücken, um im großen deutschen Transportarbeiter-Verband eine würdige Vertretung ihrer Berufsinteressen zu finden.

Bierfahrer.

Leipzig. Die Kaff- und Flaschenbierarbeiter hielten am 25. April im Saale des Tiboli eine gutbesuchte Versammlung ab, worin Kollege Meier im Auftrag der Tarifkommission über die nachmaligen Verhandlungen mit dem Brauereiverein berichtete. Die neuen Verhandlungen ergaben folgendes Resultat: Der Mindestlohn für Flaschenbierfahrer beträgt 32 Mk., für Kaffbier- und Weisbierfahrer 27 Mk.; der Lohn der Kaff- und Weisbierfahrer beträgt 27—29 Mk. pro Woche. Die Kellner- und Hofarbeiter beziehen einen Lohn von 24—26 Mk. Hofarbeitern, die besonders schwere Arbeiten zu verrichten haben, wird der Lohn um 1 Mk. erhöht. Kellnerarbeiter unter 18 Jahren erhalten einen Wochenlohn von 20—22 Mk., d. h. daß nach vollendetem 18. Lebensjahr der Mindestlohn 24 Mk. beträgt. Bei den Arbeiterinnen wird der Lohn auf 15 Mk. pro Woche festgesetzt. Demnach wird den Flaschenbierfahrern auf ihr jetziges Einkommen eine wöchentliche Zulage von 5 Mk., den Kaffbierbierfahrern eine solche von 4 Mk. gewährt. Die Löhne der Kaffbierfahrer erhöhen sich um 4 Mk., die der Kaffbierbierfahrer um 4—6 Mk. Bei den Kellner- und Hofarbeitern sowie bei den Arbeiterinnen beträgt die Lohnsteigerung 3—5 Mk. Bei den Lohnzulagen ist zu berücksichtigen, daß die Ablösung des Hausstrunks mit unbegriffen ist. Die bisher den Kaffbier- und Weisbierfahrern gewährte Auslösung bei Landtouren darf auch in Zukunft nicht gekürzt werden; ebenso müssen die in einzelnen Betrieben bestehenden Verhältnisse, daß für zurückgebrachte leere Kafftagen Extraentschädigung gewährt wurde, auch in Zukunft bestehen bleiben. Die Bestimmung, daß Brauereien mit unter 5000 Zentner Malzverbrauch ihren Arbeitern 3 Mk. pro Woche weniger bezahlen konnten, hat eine Veränderung insofern erhalten, daß die Differenz zwischen Klein- und Großbrauereien in diesem Jahre 2 Mk. beträgt. Im Jahre 1909 1,50 Mk., 1910 1 Mk., 1911 50 Pf., so daß dann von 1912 ab die gleichen Löhne bestehen. Die tägliche Arbeitszeit wurde für die im inneren Betrieb beschäftigten Arbeiter um drei Stunden wöchentlich verkürzt. In bebauren ist, daß die Regelung der Arbeitszeit für das Fahrpersonal im Tarif nicht festgelegt wurde, dies soll durch Veränderung der Arbeitsordnung in den einzelnen Betrieben geregelt werden. Ueberstunden, Sonntags- und Feiertagsarbeit wird mit 50, 60 und 70 Pf. pro Stunde, auch dem Fahrpersonal, entschädigt; nur solche Arbeiten, die in ganzen oder halben Tageslöhnen geleistet werden müssen, sind nach den Sätzen des Wochenlohns zu bezahlen. Man ist sehr, daß in Leipzig ein Tarif für die Kaffbierfahrer, der die Löhne von 4—6 Arbeitsstunden gewährt. Der 1. Mai gilt als Feiertag. Die Gültigkeit des Vertrages wurde auf drei Jahre festgesetzt. Meiner empfahl, obgleich nicht alle unsere Wünsche erfüllt seien, den getroffenen Vereinbarungen zuzustimmen.

In der sich anschließenden lebhafte, zum Teil stürmischen Debatte traten die verschiedenen Nebenleitende für und gegen die Annahme des Lohntarifs ein. Ganz besonders scharf wurde kritisiert, daß die Arbeitszeit für das Fahrpersonal nicht geregelt worden sei; die gemachten Lohnzugeständnisse seien für die Kaffbierfahrer vollständig ungenügend. Die Abstimmung über die Resolution, die der Tarifkommission Auftrag erteile, den Vertrag endgültig abzuschließen, war zunächst zweifelhaft. Vor der nachmaligen Abstimmung ersuchte der Vorsitzende die nicht im Ringbrauereibetrieb beschäftigten Kollegen, sich der Abstimmung zu enthalten, was auch geschah. Das Resultat der zweiten Abstimmung war, daß die Resolution mit einer Majorität von 19 Stimmen angenommen wurde. Als man auch gegen diese Abstimmung von verschiedenen Seiten protestierte, erklärte Kollege Sängers, um allen Wünschen gerecht zu werden und weil die entfernt wohnenden Kollegen an der Versammlung nicht teilnehmen konnten, soll in den einzelnen Betriebsbesprechungen eine nochmalige Abstimmung vorgenommen werden. Damit waren die Kollegen einverstanden. Dann haben die Jwintauer Kollegen zum Lohnstarif Stellung genommen und in geheimer Abstimmung gegen 1 Stimme dem Tarif zugestimmt. Nachdem der Vorsitzende noch zu zahlreicher Beteiligung an der Maßfeier aufgefordert hatte, erfolgte Schluß der Versammlung.

Fensterputzer.

Leipzig. Die Fensterputzer hielten am 25. April eine Versammlung ab, in welcher Stellung zu dem am 30. April ablaufenden Lohnstarif genommen wurde. Der Referent legte in ausführlicher Weise die Gründe der Ortsverwaltung dar, den Tarif in diesem Jahre nicht zu kündigen. Die Unternehmer jedoch, die in letzter Zeit lebhaft bemüht waren, Zerrissenheit unter die Kollegen zu bringen, glauben diese

Gelegenheit benutzen zu können und haben nunmehr selbst den Tarif gekündigt, um dadurch Abzüge und Verschlechterungen einzuführen. Die Kollegen werden aber auf dem Stand sein und allen Verschlechterungen der jetzt bestehenden Verhältnisse sofort mit aller Schärfe durch die gewerkschaftlichen Mittel entgegenzutreten. Nachstehende Resolution wurde angenommen: „Die am 25. April im Volkshaus tagende, zahlreich besuchte Versammlung der Fensterputzer von Leipzig erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten einverstanden. Die Versammlung verurteilt einstimmig das Vorgehen der Unternehmer, welches darauf hinausgeht, Unfrieden zwischen die Arbeiter zu bringen. Die Versammelten legen die Regelung dieser Angelegenheit in die Hände der Leipziger Ortsverwaltung des Transportarbeiterverbandes und versprechen, nicht eher zu ruhen, bis die berechtigten Forderungen der Arbeiter anerkannt sind.“ Nachdem noch darauf hingewiesen wurde, die Organisation auszubauen und auch den letzten Kollegen derselben zuzuführen, sowie alle Fälle von irgendwelchen eintretenden Verschlechterungen sofort der Verbandsleitung mitzuteilen, erfolgte Schluß der Versammlung.

Handelsarbeiter.

Dresden. Die Zigarrenhändler gegen den Achtuhr-Ladenschluß. Wie es gemacht wird, um durch Beeinflussung, die an Terrorismus grenzt, ein Abstimmungsresultat gegen den Achtuhr-Ladenschluß zustande zu bringen, zeigt das Vorgehen des Vereins Dresdner Zigarrenhändler. Der Vorsitzende hat unter dem 28. April folgendes Zirkular verschickt:

B. B.

In der 8-Uhr-Ladenschluß-Angelegenheit teilen wir Ihnen mit, daß wir als letzten Versuch unsere Mit- und Nichtmitglieder, also alle Interessenten unserer Branche, persönlich aufgesucht und diese um ihre schriftliche Abstimmungs-erklärung gebeten haben. Die eingesammelten Unterschriften wurden dann am Herrn Stadtrat Dr. Koch weiter befördert.

Wir bezwecken mit dem heutigen Schreiben nun, Sie zu bitten, in ähnlicher Weise verfahren zu wollen, vielleicht gelingt es uns doch noch, wenn wir gemeinsam für unsere Existenz eintreten, die Gefahr von uns abzuhängen. Ein Kartenformular fügen wir als Muster unserem Schreiben bei und zeichnen

mit besonderer Hochachtung

Verein Dresdner Zigarrenhändler.

Max Neumann, Vorsitzender.

Das erwähnte Kartenformular, das an Stadtrat Dr. Koch, den Kommissar in der Sache, adressiert ist, sieht so aus:

Der Unterzeichnete erklärt sich

gegen

den Achtuhr-Ladenschluß.

Name:

Zigarren-Spezial-Händler.

Ort, Straße, Hausnummer
des Geschäfts:

Firma-Stempel:

Der Vorstand des Zigarrenhändlervereins erlaubt sich also, den Mitgliedern vorzuschreiben, daß sie gegen den Achtuhr-Ladenschluß zu stimmen haben! (Die Behauptung, daß es sich um eine „Gefahr für die Existenz“ handle, ist höchst lächerlich.) Das kompromittierende, in diesem Falle das einzige Mittel ist, sich gegen die Forderungen gegenüber dem Verband zu verhalten. Herr Dr. Koch aber hat sich nicht zu sagen, wie es gemacht wird, um eine gute Sache nicht zum Durchbruch kommen zu lassen. Die auf diese Weise erzielten Stimmen gegen den Achtuhr-Ladenschluß sollte man einfach nicht gelten lassen.

Stibing. Die Sonntagsruhe führte in der Stadtverordnetenversammlung zu einer eingehenden Debatte. Anlaß dazu gab eine Eingabe aus kaufmännischen Kreisen, in welcher um eine Beschränkung der sonntäglichen Tätigkeit von 5 auf 4 Stunden gebeten wurde. Bisher waren die Läden von 7—9 $\frac{1}{2}$ und von 11 $\frac{1}{2}$ —2 Uhr geöffnet. Der Magistrat stand der Petition sympathisch gegenüber und ersuchte die Stadtverordnetenversammlung um Genehmigung zum Fortfall der Stunde von 1—2 Uhr. Namens der sozialdemokratischen Stadtverordneten trat Genosse Diesterbeck für völlige Sonntagsruhe ein. Die bürgerlichen Stadtverordneten beschließen natürlich von der Verwirklichung dieser Forderung den Ruin Stibings. Speziell die Landbevölkerung, die am Sonntage nach Stibing einkaufen kommt, wurde von ihnen ins Feld geführt. „Aber wir geben es gerne zu, daß die Proletarier der Hauptstadt — um diese handelt es sich vorzugsweise — von den Kräftern zur Genüge ausgebeutet werden und es den Leuten zu gönnen ist, wenn sie in Stibing billiger und besser kaufen können. Aber hier ließe sich Abhilfe schaffen, indem man für die in Frage kommenden Branchen die Sonntags-tätigkeit gestatten könnte. Es gibt jedoch eine ganze Reihe von Geschäften, die ohne Nachteil für ihre Inhaber wie für die Kundschaft geschlossen werden könnten.“

Und dann die „Ausnahmestunden“ vor Ostern, Pfingsten, den Jahrmärkten usw., an denen die Läden auch während des Nachmittags geöffnet und beinahe leer sind. Im Interesse der Handelsangelegenheiten, die zu den schlecht gestellten Arbeitern gehören, wäre es zu wünschen, wenn die Stadtverwaltung diesen Jopf einmal energisch beschneiden würde. Für diesmal hat man ja die Sonntagsruhe um eine Stunde verlängert, und es wird künftig um 1 Uhr geschlossen werden. Trotzdem sind wir der Meinung des bürgerlichen Stadtverordneten Quinter, daß die jetzige Sonntagsruhe in Stibing keine Sonntagsruhe ist.

Der 7 Uhr-Schluß bei der Post. Die Oberpostdirektion zu Frankfurt a. M. hat der dortigen Handelskammer mitgeteilt, daß unter keinen Umständen mehr vom

7 Uhr-Schluß der Paketschalter abgegangen werde. Die Gewohnheit der Frankfurter Geschäftsleute, die meisten Pakete kurz vor 8 Uhr aufzugeben, um am Botenlohn zu sparen, habe die Post zu dieser Maßnahme gezwungen. Die von der Handelskammer gehegte Befürchtung, daß damit eine schwere Schädigung der Geschäftswelt verbunden sei, vermöge die Oberpostdirektion nicht zu teilen. Die Einrichtung des 7 Uhr-Schlusses für Pakete bestehe schon in Berlin und Köln. In beiden Orten lägen die Verhältnisse für die Geschäftswelt sicher ebenso schwierig, wenn nicht schwieriger als in Frankfurt. In Berlin werden Pakete nach 7 Uhr abends schon seit vielen Jahren nicht mehr angenommen, und es sind Schädigungen für die Geschäftswelt nicht entstanden. Die Maßnahme habe sich im Gegenteil für beide Teile, Geschäftswelt und Postverwaltung, in jeder Beziehung bewährt. Auch in Köln sei seit kurzem im Einverständnis mit der dortigen Handelskammer die gleiche Einrichtung getroffen worden. Der Geschäftswelt sei hier, wie in Berlin und Köln, nach wie vor die Möglichkeit geboten, eilige Paketsendungen auch noch nach 7 Uhr abends gegen die besondere Gebühr von 20 Pf. einzuliefern. Auch ist angeordnet worden, daß alle Personen, die ihre Pakete bis 7 Uhr abends in den Schaltervorraum befördert haben, noch sämtlich abgefertigt werden, ohne daß die besondere Gebühr erhoben wird.

Wie es heißt, beabsichtigt die Postbehörde in Köln jetzt einen Schritt weiter zu tun und alle Schalter um 7 Uhr zu schließen, und zwar infolge der guten Erfahrungen, die man mit dem 7 Uhr-Schluß der Paketschalter gemacht hat. Kurzzeit werden bei der Kölner Geschäftswelt Erhebungen darüber gepflogen, ob Gründe für oder gegen den früheren Schluß vorliegen. Im Interesse der Beamten und kaufmännischen Angestellten ist die beabsichtigte Neuerung auf das lebhafteste zu begrüßen.

Oldenburg. Die Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses scheint auch endlich doch noch in Oldenburg zur Tatsache zu werden. Vor einem Jahre schien es schon, daß alle Hindernisse beseitigt seien, aber in dem letzten Augenblicke waren es wieder einige Krämerseelen, die gewaltigen Klammern schlugen, und in der Sache wurde nichts. Immerhin scheint die Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses so ziemlich gesichert zu sein, denn es liegt dem Staatsministerium ein Antrag vor. Er ist mit insgesamt 455 Unterschriften versehen, davon 396 aus der Stadt Oldenburg und 59 aus den Gemeinden Osterburg, Eversten und Ohmstedt. Eine ebenfalls eingereichte gegnerische Liste weist 213 Namen auf, darunter 178 aus Oldenburg, die übrigen aus den Nachbargemeinden. Nicht weniger als 28 Geschäftsinhaber haben sich in beide Listen eingetragen. Es gibt also auch Oldenburger Schwaben. In der Stadt haben sich etwa 60 Geschäftsinhaber an der Bewegung überhaupt nicht beteiligt. Würde der Antrag sich nur auf die Stadt beziehen, so würde es eines weiteren Verfahrens kaum bedürfen. Denn nach den vorläufigen Ermittlungen des Stadtmagistrats stehen hier 898 Anhänger des 8 Uhr-Ladenschlusses nur 178 gegenüber, die erforderliche Zweidrittelmehrheit ist also um 40 überschritten. Von 7 Geschäftsinhabern ist die Stellungnahme unbekannt.

Ueber die Aussichten des Antrages im Ganzen läßt sich jedoch noch nichts Bestimmtes sagen, da die Zahl der beteiligten offenen Verkaufsstellen in den Vororten nicht bekannt ist. Jedenfalls ist zu erwarten, daß das Staatsministerium die Einleitung des gegnerisch für solche Zweifelsfälle besonders vorgesehenen Verfahrens anordnet, wonach ein Kommissar bestellt wird, der zunächst ein Verzeichnis aller beteiligten Geschäftsinhaber aufzustellen und zur Einsicht und etwaigen Erhebung von Einsprüchen öffentlich auslegen hat. Nun wird es auch Zeit, daß die Kollegen Hausdiener sich aufrufen, damit wenn der Nachmittags-Schluß eingeführt wird, daß sie dann nicht mehr bis zum Abends mit Paketen schleppen müssen, wie es jetzt der Fall ist und die Woche dafür 12-17 Mk. erhalten. Seitdem die Klasseneinteilung in der Ortskassentasse erfolgt ist, bekommen die Kollegen außerdem nicht mehr 10,80 Mk. die Woche Stantengeld, sondern 8,64 Mk., dieses kommt davon, daß die Kollegen in der dritten Klasse sind. Der Herr hat den Vorteil, weil der Beitrag, den er zur Kassentasse zu leisten hat, dadurch geringer ist. Darum, Kollegen, wenn ihr eure Lage verbessern wollt, dann schließt euch dem Transportarbeiter-Verbande an, dort werden eure Interessen nach jeder Richtung gewahrt.

Transportarbeiter.

Streik und Aussperrung in Gdrlitz. Im März 1906 wurde seitens unseres Verbandes zum ersten Male versucht, eine Verbesserung der Lohnverhältnisse der Kollegen Expeditionsführer und Arbeiter zu erreichen, indem eine Lohnforderung an die Speditoren gerichtet wurde. Diese hatte auch den Erfolg, daß den Kollegen 1-1,50 Mk. pro Woche an Lohn zugelegt wurde. Im Jahre 1908 gelang es jedoch nicht, neue Erfolge zu erzielen, da die Unternehmer ebenfalls schon dem Unternehmerverbande beigetreten waren. Auch die Verhandlungen am Gewerbergericht verliefen resultatlos, da der Vorsitzende nicht mit den Vertretern der Organisation, sondern nur mit den Beteiligten selbst verhandeln wollte. Im Jahre darauf wurde den Speditorenfirmen Arndt & Co., Roscher, Schneider und Schubert ein Lohn- und Arbeitstarif unterbreitet. Schubert und Roscher lehnten ohne weiteres ab, während die Firma Schneider zwar erst denselben anerkannte, dann aber die Unterschrift wieder zurückzog. Nur die einzige Firma Arndt & Co. ging darauf ein und besteht der Tarif dort auch heute noch, ein Beweis, daß es den Unternehmern sehr wohl möglich ist, die darin vorgesehenen Löhne zu zahlen, wobei noch zu bemerken ist, daß Arndt & Co. eine der kleineren Firmen ist. In diesem Jahre nun wurde allen Speditoren ein Besuch unterbreitet, vorerwähnten Tarif einführen zu wollen. Auf das am 15. März abgegebene, höfliche Schreiben erfolgte keine Antwort, und erst auf eine wiederholte dringendere Aufforderung vom 20. März kam vom Vorsitzenden der Unternehmer-Verbindung der Bescheid, daß mit Ausnahme von 2 Arbeitern der Firma Arndt & Co. die Bedingungen und Lohnsätze bei allen Firmen die gleichen seien. In der Hand einer vom Verbande aufgenommenen Statistik konnten wir jedoch

dem Herrn das gerade Gegenteil beweisen. Da also der Unternehmerverband freiwillig zu Zugeständnissen nicht zu bewegen war, mußten wir natürlich einen eventl. Lohnkampf ins Auge fassen. Da aber die organisierten Kollegen bei den meisten Firmen noch stark in der Minderzahl waren, konnten zunächst nur die Firmen Schubert und Schneider in Betracht kommen. Am 28. März wurde daher an die Herren Schubert & Co. erneut eine Lohnforderung gerichtet, und die Firma Schneider ersucht, den schon bereits einmal unterschriebenen Tarif anzuerkennen. Am 31. März sollte von beiden die entscheidende Antwort eintreffen. Dieselbe blieb aber aus und beschloß daher die bei diesen Firmen beschäftigten Kollegen einmütig, am 1. April den Streik aufzunehmen. Mit Ausnahme von einzelnen Kollegen, darunter bedauerlicherweise 2 organisierte, verließen denn auch an diesem Morgen die Kolleger, Arbeiter u. ihre Arbeitsstätte. Es war dies der erste derartige Streik in Gdrlitz und die Wirkung dieses Ereignisses machte sich in der ganzen Stadt bemerkbar. Ein ziemliches Aufgebot von Polizei war natürlich auch zur Stelle. Die Hilfsarbeiter zeigten sich durchaus solidarisch und wäre auch ein Sieg sicher gewesen, wenn nicht seitens anderer Unternehmer Streikbrecher in großer Anzahl gestellt worden wären. So z. B. wurden die Maurer und Banarbeiter des Bauunternehmers Grunert von diesem veranlaßt, Streikbrecherdienste zu leisten, ebenso handelte die Firma Kutscha in Gdrlitz. Das ganze Kontorpersonal vom Buchhalter bis zum Stütze betätigte sich auch als arbeitswillig, was manchem der Herren in Fragen und Manövern sauer genug gefallen sein dürfte. Die anderen Speditorenfirmen besorgten dann noch die Unzulage, so daß für uns die Situation ungünstiger wurde. Am andern Tage versuchte der Gauleiter, Kollege Zimmer-Breslau, mit beiden Firmen zu verhandeln, wurde jedoch abgewiesen. Eine dreigliedrige Lohnkommission wurde auch erst nach einigen Umständenlichkeiten vorgelassen und erreichte ebenfalls nichts, da die Organisation der Speditoren die Bedingungen den beiden Firmen vorschrieb. Die Unternehmer mußten sich hierauf noch verpflichten, keinen der streikenden Kollegen wieder zu beschäftigen. Von dieser brutalen Maßregel sind selbst Arbeiter betroffen, die bereits 25 Jahre bei den erwähnten Firmen tätig waren. Eine Verhandlung am Gewerbergericht hatte ebenfalls weiter keinen Erfolg. Die Streikenden resp. Aussperrten wurden nun seitens des Unternehmerverbandes einzeln zu Verhandlungen eingeladen, in welchen dieselben über die Tätigkeit des Verbandes, die Namen der „Geher“ usw. ausgefragt wurden. Die Antworten, die dem Vorsitzenden des Unternehmerverbandes, Hauptmann a. D. May Klein, zuteil geworden sind, dürften ihm wohl die genügende Aufklärung gebracht haben. Einer Aufforderung, die Aussperrung aufzuheben, gab der Herr wohl nach, so daß ein Teil, selbstredend die besseren Kräfte, zu den alten Bedingungen wieder eingestellt wurden, jedoch ist ein Teil der Kollegen immer noch draußen, weil sie sich unterfangen hatten, von dem geheiligten Profit der Unternehmer nur einen ganz kleinen Teil für sich und ihre Familie zu beanspruchen. Der Herr May Klein hat aber doch eine warme Bitte für die Arbeiter in seinem verkannten Herzen, indem er Unterstützungsstellen, ähnlich den beim Verbands bestehenden, einrichten wollte, natürlich nur zum Vorteil der Arbeiter. Diese aber können darin keine Vorteile erblicken und werden sich daher damit nicht fiebern lassen.

So ist also für den Augenblick kein Erfolg erzielt worden, doch das, Kollegen, darf uns nicht entmutigen. Im Gegenteil, wir müssen der geschlossenen Unternehmerorganisation eine ebenbürtige entgegensetzen, wenn wir etwas erreichen wollen. Im guten werden uns die Herren nie etwas zutrauen, wenn es unsere verdammte Sache angeht, die uns in unsern Berufen angehört. Gerade in der jetzigen schwierigen Zeit vertritt ihr es so recht am eigenen Leibe, daß es so nicht weiter gehen kann, daß eure Lohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden müssen, wenn ihr mit euren Familien nur ein einigermaßen menschliches Dasein führen wollt. Darum noch einmal, tue ein jeder das seine, seine Pflicht, so wird das letzte Wort auch hier noch nicht gesprochen sein.

Strasburg i. Els. Der Mohr kann gehen, er hat seine Schuldigkeit getan. Ein 68-jähriger Mann war eine Reihe von Jahren bei einem Fuhrunternehmer in Neudorf tätig. Er erhielt den horrenden Wochenlohn von einer Mark und zur Abwechslung oftmals eine Tracht Prügel. Nachdem nun dieser schlagfertige Fuhrunternehmer sein Geschäft einem andern verkauft hatte, beschäftigte dieser den alten Mann noch zwei Monate, aber ohne jeglichen Lohn, und jagte ihn dann fort, wie man einen Hund fortjagt, mit den Worten: „Du alter Wackes, mach' daß du raus kommst“. Es gehört eine Portion Unverträglichkeit dazu, einen alten Mann auszubeuten und ohne jeden Pfennig auf die Straße zu setzen. Und solche Leute nennen sich noch gute Christen.

Der 4. internationale Transportarbeiter-Kongress wird vom 28. bis 30. August d. J. in Wien stattfinden. Am 25. August werden die Vertreter der seemannischen Arbeiter zusammentreten, um über spezielle Fragen zu beraten. Folgende Punkte werden zur Verhandlung stellen:

a) Einführung eines einheitlichen Vertrages für alle Seefahrer und Regelung des Uebertritts von einer Organisation zur anderen, insofern das bestimmt wird, wofür das betreffende Mitglied, welches zu einer anderen Organisation übertritt, seinen etwaigen rückständigen Beitrag abzuleisten hat; an die Organisation, wo es Mitglied war oder an die Organisation, zu der es überzutreten wünscht; ferner ist zu erwägen, ob in Hafenstädten, wo es möglich ist, solche Einrichtungen getroffen werden können, daß die Seefahrer aus anderen Ländern ihre Beiträge bezahlen können. Die Beiträge müssen monatlich oder halbjährlich an die Zentralstellen der Seemanns-Organisationen abgeführt werden.

b) Gegenseitige Unterstützung bei Nachsendung von Drucksachen, um, wenn möglich, die den organisierten Seefahrern feindlich gestimmten Konsulate und Kapitäne auszuscheiden.

c) Gemeinschaftliche Anstellung eines Beamten in größeren und solchen Hafenorten, wo die am Orte befind-

liche Organisation noch schwach ist, die Interessen der fremdländischen Seefahrer aber gewahrt werden müssen.

d) Maßnahmen gegen die Unterbietung der Seefahrer in ausländischen Häfen.

e) Bekanntgabe der Seefahrer, die bei Streiks der Seefahrer Streikbrecher vermittelten oder vermittelten. Die Bekanntgabe soll verhindern, daß sich organisierte Seefahrer mit diesen Seefahrern einlassen.

f) Die Agitation unter fremdsprachigen und farbigen Seefahrern.

g) Internationale Vereinbarung über die Regelung des Unterstützungswezens.

Der Kongress wird ein tüchtiges Stück Arbeit zu leisten haben.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Konferenz für den Bezirk Vogtland und Neuz. a. S. Eine Konferenz der Bevollmächtigten aus obigem Bezirk wurde vor kurzem im Gewerkschaftshaus in Plauen abgehalten. Die Tagesordnung lautete wie folgt: 1. Begrenzung des Agitationsgebietes für den Unterbezirk Vogtland. 2. Unsere zukünftige Agitationsweise. 3. Lohnbewegungen für 1908. 4. Bericht von der Konferenz der Gauvorstände. 5. Verschiedenes.

Der Gauleiter eröffnete die Konferenz mit Bekanntgabe der Präferenzliste. Anwesend sind die Bevollmächtigten aus Plauen, Kallenstein, Delitzsch, Werdau, Reichenbach, Greiz und Zeulenroda; ferner vom Gauvorstand der Gauleiter und der Gauhilfsbeamte.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung führte der Gauleiter folgendes aus: Die heutige Konferenz ist eine Folge des Beschlusses der Gaukonferenz vom 31. Oktober d. J., welche dem Zentral- und Gauvorstand beauftragte, sich über den Sitz des Gauhilfsbeamten zu verständigen. Beide Körperschaften sind darin übereingekommen, hierzu Plauen i. V. zu bestimmen. Wir haben über Mittel und Wege zu beraten, die geeignet sind, die Arbeiten zu erleichtern und fruchtbringend zu gestalten. Insbesondere gilt es, dem Hilfsbeamten bezüglich der zukünftigen Agitation im Bezirke die weitestgehende Dispositionsmöglichkeit zu schaffen. Die gegenwärtige Organisationsstärke entspricht nicht der bedeutenden Zahl der Berufsangehörigen. Zur Zeit sind im Bezirke 7 Bezirksstellen mit 260 Mitarbeitern, welche im 1. Quartal 1908 2588 Beiträge bezahlten, vorhanden. Das Prozentverhältnis der Organisierten zu den Nichtorganisierten ist in den einzelnen Orten wie folgt: Reichenbach 33 1/2%, Kallenstein 33 1/2%, Greiz 16 pCt., Zeulenroda 45 pCt., Delitzsch 5 pCt., Werdau 2 1/2 pCt. und Plauen 1 pCt. Es gilt nun die Vorbedingungen zu schaffen, grund deren eine weitere Ausdehnung des Verbandes möglich wird. Die Schaffung eines selbständigen Agitationsgebietes ist notwendig. Der Gauvorstand schlägt zwecks Begrenzung desselben nachstehenden Antrag vor: „Der Unterbezirk Vogtland setzt sich zusammen aus den Orten zwischen Plauen bis mit Werdau, Langenfeld, Eibenstock, Markneukirchen und allen Orten in Neuz. a. S.“ Nach kurzer Diskussion wird dieser Antrag einstimmig angenommen.

Zu Punkt 2 referiert Kollege Breusche. In einleitender Ausführungen läßt er die Verhältnisse der einzelnen Orte Revue passieren und kommt zu dem Schluß, daß vorläufig mit Betriebsstörungen, Besprechungen und Hausagitation die besten Erfolge zu erhoffen seien. Die natürlichen Hindernisse zu einer starken Organisation sind in erster Linie in der weitverbreiteten Frauenarbeit zu suchen, die es den Männern ermöglicht, nahezu zu Hungerlöhnen zu arbeiten. Die ausgeprägte Frauenarbeit zeitigt auch die Verarmungsgefahr, worunter namentlich Plauen zu leiden hat. Es ist hier keine Seltenheit, daß die ledigen Mädchen höhere Löhne erzielen als die Kollegen Geschäftsführer. Dadurch, daß man die Kollegen in ihrer Behausung aufsucht, verspricht er sich die besten Erfolge. — Der Gauleiter ergänzt diese Ausführungen und verlangt, daß in erster Linie die Betriebsstellen regelmäßige Mitgliederversammlungen, monatlich eine, abhalten sollen. Für Plauen seien Branchenversammlungen unbedingt notwendig. Die in fast allen Orten bestehenden Aufsehervereine müssen zum Anschluß an den Verband benützt werden. Die Agitationsfreudigkeit und Mitarbeit läßt vielfach zu wünschen übrig, es müssen alle verfügbaren Kräfte mit zur Arbeit herangezogen werden, denn durch die Anstellung wird die Arbeit nicht etwa weniger, sondern mehr.

Schreiber-Plauen: Für uns kommt die Hausagitation wohl nicht in erster Linie in Betracht. Mit den Aufsehervereinen muß Verbindung angeknüpft werden.

Schuster-Werdau: Das Hindernis liegt in Werdau nur an drei bis vier Kollegen; gewinnen wir diese, so erhalten wir die andern auch.

Wolfram-Delitzsch: Wir brauchen notwendig ein Flugblatt, das eine intensive Hausagitation einleiten soll. In Markneukirchen kommen in der Hauptsache Markthelfer in Betracht, diese sind ebenfalls nur durch Hausagitation zu gewinnen.

Göller-Reichenbach: Wir versprechen uns von Betriebsstörungen guten Erfolg.

Meißner-Greiz: Bei uns hat die Hausagitation nicht die gewünschten Resultate gebracht. Wir geben Betriebsstörungen den Vorzug.

Preusche-Plauen (Schlußwort): Aus den Ausführungen geht hervor, daß sich die Agitation nicht schematisieren läßt. Den vorgebrachten Wünschen, die sich aus den örtlichen Gegebenheiten erklären, soll Rechnung getragen werden. Öffentlich finden sich aus den Reihen der Kollegen eine größere Anzahl zur Mitarbeit.

Ich brauch die art ist, ma
Nehrl
N
Ge die bel
au
Ge
g
nu
en
in
D
di
ni
u
ri
b
n
a
n
N
C
e

Verantwortl. Redakteur: Franz Reitig, Berlin.
Verlag der Buchhdlg. „Courier“, L. Schumann-Berlin.
Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.

Abrechnung

der Verwaltungsstellen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes pro 4. Quartal 1907.

[illegible]

¹⁾ Unter den 8680,60 M. Verliche Rechtshugkosten sind 8623,50 M. örtliche Arbeitslosen-Unterstützung enthalten. — ²⁾ 47,55 M. örtliche Arbeitslosenunterstützung.

Laufende Nr.	Ort	Einnahme										Ausgabe																		Summa
		Zahl der Mitglieder	Beitrag v. vorigen Quartal		Eintritts-Gebühren	Wochens-Beiträge		Zum örtlichen Fonds	Beiträge zum Streifendienst u. Gefährdung		*) Sonstige Einnahmen	Summa	Leitende Beamte	Unterstützung	Leitende Beamte	Geheimdienst	Beihilfe	Leit. Stelle u. Gemäßf. d. Unterst. d												

[illegible]

*) Diverse Einnahmen setzen sich zusammen aus: Zuschuß aus der Hauptkasse 7264,15 Mk., Zinsen 814,51 Mk., Fest-Ueberschüsse 2280,66 Mk., Teller-Einnahmen 270,88 Mk., Sammel-Listen 46,25 Mk., Rückzahlungen 69,10 Mk., Darlehen 900,— Mk., Zurückgebuchter Kassenbestand 10,71 Mk., Diverse 2880,79 Mk., Zusammen 18805,— Mk. +) Porto Diverse setzen sich zusammen aus: Porto 5498,11 Mk., Fest-Debit 872,15 Mk., Streichs anderer Gewerkschaften 225,45 Mk., Conferenzkosten 569,18 Mk., Wahlfonds 20,— Mk., Rückzahlungen 100,75 Mk., Für Gewerkschaftshäuser 196,2 Mk., Zurückgebuchter Kassenbestand 2,60 Mk., Verluste 97,77 Mk., Diverse 7594,01 Mk., Zusammen 15 153,89 Mk. Unter Extra-Unterstützung sind verbucht: Dertl. Reise-Unterstützung 920,20 Mk., dertl. Notfall-Unterstützung 2984,05 Mk., Zusammen 8864,25 Mk.