

# Sommer

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.  
 Telefon: 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. 24.

Berlin, den 14. Juni 1908.

12. Jahrg.

## Die Verteilung der freigewerkschaftlich organisierten Arbeiter in Deutschland.

Ein eigenartiges Buch, das in der sozialistischen Literatur einzig in seiner Art ist, hat soeben Dr. Paul Hirschfeld der Öffentlichkeit übergeben. (Verlag Fischer-Jena.) Es ist eine bedeutende Erweiterung der von dem Verfasser vor zwei Jahren herausgegebenen „Deutschen Gewerkschaftsstatistik“, bearbeitet nach sachlichen und geographischen Gesichtspunkten. Diesmal hat sich Hirschfeld „Die freien Gewerkschaften in Deutschland, ihre Verbreitung und Entwicklung 1896 bis 1906“ zum Vorwurf genommen und seine Arbeit mit erstaunlichem Fleiß durchgeführt. Wir lernen aus dem Werke die Stärke und Entwicklung der der Generalkommission der freien Gewerkschaften ange-schlossenen Organisationen von 1896-1906 kennen, nach Berufs- und Industriegruppen geordnet, die Gesamtzahlen zergliedert hinsichtlich der Bundesstaaten, Provinzen und unteren Verwaltungsbezirken, in denen die Mitglieder domizilierten zur Zeit der Zählung. Der Verfasser hat das Material den Verwaltungsberichten der Gewerkschaften, den Vereinszeitungen und besonderen Angaben der Gewerkschaftsvorstände entnommen. Geboten wird ein ungemein reiches statistisches Material, das an Hand der nachgewiesenen Verbreitung der Arbeiterorganisationen dem Sozialpolitiker auch interessante Einblicke in die industrielle und politische Entwicklung der einzelnen deutschen Landes-teile gewährt. Erfahrungsgemäß kann man in der Regel von dem Grade der Gewerkschaftsentwicklung schließen auf die gewerbliche Regsamkeit in dem betreffenden Distrikt; ferner wirkt auch die mehr oder minder lebhaft politische Arbeiterbewegung mit ein auf die Gewerkschaftsentwicklung.

So zählte Hirschfeld für 1906 von je 100 Mit-gliedern der freien Gewerkschaften (60 Verbände) 55,5 in Preußen, 14, 0 in Sachsen, 8,8 in Bayern, 4,7 in Hamburg, 3,2 in den thüringischen Staaten, nur 0,1 in Mecklenburg-Strelitz. Das würde annähernd dem Gewerbestande in diesen Bundesstaaten entsprechen. Daß nur 0,1 pCt. im Regierungsbezirk Gumbinnen, aber 14,7 pCt. in Berlin wohnten, erklärt sich leicht aus dem weit überwiegenden agrarischen Charakter des genannten Regierungsbezirks und der in Berlin aus-nehmend lebhaften Arbeiterbewegung. Wenn in einem so hochindustriellen Bezirk wie Lrier (mit dem Saar-gebiet) nur 0,2 pCt. der Gewerkschaftsmitglieder woh-nen, in dem gleichfalls hochindustriellen Regierungs-bezirk Osnabrück nur 0,6 pCt., dann beweist dies eine besonders große wirtschaftspolitische Indolenz der Arbeitermassen in jenen Distrikten. In beiden Landes-teilen schwingen Großindustrielle die Scharfmacher-fuchtel.

Nach größeren geographischen Bezirken geordnet verteilen sich die Gewerkschaftsmitglieder (für 1903 sind 44, für 1906 sind 60 Gewerkschaften gezählt) prozentual folgendermaßen:

|                               | 1903      | 1906      |
|-------------------------------|-----------|-----------|
| Süddeutschland                | 12,4 pCt. | 14,5 pCt. |
| Mitteldeutschland             | 15,5 "    | 17,2 "    |
| Ostdeutschland                | 7,5 "     | 7,6 "     |
| Mitteleuropäisches            | 27,3 "    | 26,3 "    |
| Hansestädte                   | 9,2 "     | 7,0 "     |
| Uebrigens Nordwestdeutschland | 9,6 "     | 7,7 "     |
| Westdeutschland               | 17,6 "    | 18,8 "    |
| Absolute Zahl insgesamt:      | 766 414   | 1,446 529 |

In Mittel-, West- und Süddeutschland gewannen die freien Gewerkschaften seit 1903 die relativ meisten Mitglieder. Dem Stande der Industrie entsprechend müßte allerdings Westdeutschland an gewerkschaftlicher Mitgliederzahl weit über alle anderen Bezirke hinaus-ragen. Wenn nun, wie das Hirschfeld in dem Vor-gänger des besprochenen Buches getan hat, den freien Gewerkschaften die Hirsch-Dunderianer und Christlichen an die Seite stellt, dann verschiebt sich das Bild zu-gunsten Westdeutschlands, weil hier von den 250 000 christlichen Gewerkschaftsmitgliedern 60-70 pCt. do-mizilieren.

Nachstehend geben wir die absoluten Mitglieder-zahlen der freien Gewerkschaften, gruppiert nach Bun-desstaatsgebieten:

|                             | 1896    | 1900    | 1906    |
|-----------------------------|---------|---------|---------|
| Preußen                     | 111 392 | 283 874 | 803 507 |
| Bayern                      | 22 198  | 49 016  | 128 062 |
| Sachsen                     | 29 706  | 71 350  | 201 808 |
| Württemberg                 | 7 291   | 17 123  | 34 851  |
| Hessen                      | 3 810   | 15 817  | 30 147  |
| Mecklenburg-Schwerin        | 3 091   | 4 110   | 9 854   |
| Sachsen-Weimar              | 1 520   | 3 932   | 8 409   |
| Mecklenburg-Strelitz        | 261     | 712     | 1 777   |
| Oldenburg                   | 1 198   | 2 144   | 5 867   |
| Braunschweig                | 2 399   | 5 568   | 12 981  |
| Sachsen-Altenburg           | 3 572   | 5 488   | 11 803  |
| Sachsen-Meiningen           | 789     | 1 867   | 4 109   |
| Sachsen-Coburg-Gotha        | 850     | 3 232   | 3 857   |
| Umfalt                      | 935     | 4 588   | 7 551   |
| Schwarzburg-Sondershausen   | 502     | 1 147   | 1 164   |
| Schwarzburg-Rudolstadt      | 742     | 1 385   | 1 829   |
| Waldeck                     | —       | —       | 131     |
| Reuß ä. L.                  | 1 229   | 1 530   | 4 576   |
| Reuß j. L.                  | 1 440   | 3 005   | 10 077  |
| Schaumburg-Lippe            | 14      | 196     | 962     |
| Lippe-Deimold               | 256     | 360     | 735     |
| Lübeck                      | 1 898   | 5 184   | 7 780   |
| Bremen                      | 4 764   | 10 175  | 25 752  |
| Hamburg                     | 11 799  | 35 117  | 68 146  |
| Elbsaß-Lothringen           | 1 022   | 2 190   | 10 836  |
| Einzelmitglieder im Reich   | 3 755   | 5 214   | 12 853  |
| Einzelmitglieder im Ausland | 111     | 192     | 1 014   |

Überall ist demnach die Gewerkschaftsbewegung fortgeschritten, in einigen Landesteilen sogar in über-raschend starker Weise. In Berlin ist die Mitglie-derzahl geradezu phänomenal gewachsen; es wurden dort 1896: 21 716, 1906 dagegen 211 921 Gewerk-schaftler gezählt! In Breslau stieg in derselben Zeit die Mitgliederziffer von 3026 auf 23 410,

|                    |       |     |        |
|--------------------|-------|-----|--------|
| in Königsberg, von | 818   | auf | 6 702  |
| " Halle            | 1 219 | "   | 9 445  |
| " Hannover         | 4 476 | "   | 24 351 |
| " Dortmund         | 894   | "   | 6 691  |
| " Essen            | 718   | "   | 8 524  |
| " Köln             | 1 272 | "   | 15 368 |
| " Nürnberg         | 6 468 | "   | 26 691 |
| " Leipzig          | 6 541 | "   | 48 135 |
| " Mannheim         | 1 607 | "   | 14 630 |
| " Mainz            | 1 084 | "   | 8 958  |
| " Magdeburg        | 2 121 | "   | 20 275 |
| " Kiel             | 2 150 | "   | 10 850 |
| " Bielefeld        | 1 392 | "   | 11 235 |
| " Frankfurt a. M.  | 2 902 | "   | 25 898 |
| " Elberfeld        | 1 205 | "   | 5 530  |
| " München          | 5 523 | "   | 36 720 |
| " Dresden          | 5 728 | "   | 51 890 |
| " Stuttgart        | 3 703 | "   | 18 853 |
| " Offenbach        | 1 645 | "   | 9 733  |
| " Straßburg        | 607   | "   | 5 085  |

Ohne Uebertreibung kann man von einem „Zahr-zehnt der Gewerkschaften“ reden, wenn man damit sagen will, daß das bedeutendste sozialpolitische Er-eignis in Deutschland während der in Betracht kom-menden Periode die außerordentliche Erstarkung der wirtschaftspolitischen Arbeiterorganisationen ist. Das Buch von Hirschfeld zeigt ziffernmäßig, wie in den letzten Jahren die freien Gewerkschaften selbst in solche Bezirke eingedrungen sind, die weitab von den Meer-strafen liegend, bis vor kurzem noch unberührte No-rados kapitalistischer Arbeiterausnutzung waren. Auch in fast ausschließlich agrarischen Landesteilen sehen gewerkschaftliche Vorposten; es ist anzunehmen, daß sich dort auch industrielle Ansätze gebildet haben, wie denn überhaupt mittlerweile sich die Grenzlinien zwi-schen Landwirtschaft und Industrie vielfach vermischt haben infolge der gewerblichen Anlagen zwecks Wei-terverarbeitung landwirtschaftlicher Produkte (Zucker-fabriken, Brennereien etc.). Es ist interessant zu ver-folgen, wie sich auch in den ostelbischen Latifundien-gebieten die Zahl der Gewerkschaftsmitglieder, wenn auch langsam vermehrt. Ganz „gewerkschaftsrein“ sind nur noch wenige Regierungsbezirke. Wo 1896 noch kein gewerkschaftlich organisierter Arbeiter zu finden war, da zählte Hirschfeld 1906 schon Hunderte. z. B. in den Kreisen Marienwerder, Rosenbergs, Königs-, Delitz und Samter, Vorzugsweise sind die Bauarbeiter als Gewerkschaftsmitglieder in den vorwiegend agrarischen Landesteilen tätig. Von 100 Gewerkschaftsmitgliedern überhaupt waren Bauar-beiter in den Provinzen Ostpreußen 27,9 pCt., Polen 49,1 pCt., Westpreußen 57,6 pCt., in Mecklenburg-Schwerin 51,3 pCt., Mecklenburg-Strelitz 59,4 pCt., Waldeck 68,8 pCt. Die zweitstärkste organisierte Be-rufsguppe ist die der Holzarbeiter.

Die freien Gewerkschaften Deutschlands haben 1907, obgleich die eingetretene Geschäftsklage auf manche Be-rufsorganisationen ungünstig einwirkte, doch noch ca. 130 000 Mitglieder neu gewonnen. Dadurch wird das von Hirschfeld gebotene Bild der Gewerkschaftsentwick-lung noch um einige Striche günstiger für die Arbeiter-verbände. Wer sich zuverlässig und detailliert über die deutsche Gewerkschaftsbewegung orientieren will, kann an dem hervorragenden Werke des Herrn Hirschfeld nicht vorbeigehen. Es verdient einen Platz in der Bibliothek eines jeden Sozialpolitikers, einer jeden Arbeiterorganisation.

## Die deutschen Arbeitersekretariate im Jahre 1907.

Die Statistik über die Tätigkeit, den Umfang, die Einrichtungen und die Entwicklung der Arbeitersekretariate weist nach jeder Richtung hin erhebliche Fort-schritte nach. Ende des Jahres 1907 betrug die Zahl der von den Gewerkschaften unterhaltenen und zum Teil aus Parteimitteln unterstützten Arbeitersekretariate 96 gegenüber 85 am Schlusse des Jahres 1906. Von den Gewerkschaftssekretariaten werden ferner insgesamt 132 Rechtsanwaltsstellen unterhalten, so daß die Gesamt-zahl der von den organisierten Arbeitern unterhaltenen, dem Zwecke der Rechtshilfe und Auskunftsverteilung die-nenden Institutionen am Schlusse des letzten Jahres insgesamt 228 betrug. Neu gegründet wurden 1907 die Arbeitersekretariate in Aschaffenburg, Bayreuth, Bernburg, Erfurt, Götting, Guben, Herford, Künigs-berg, Mainz, Minden i. W. und Wegefac. Von den 96 Arbeitersekretariaten befinden sich in Preußen 55, in Bayern 10, in Sachsen 6, in den thüringischen Staaten zusammen 5, in Baden 4, in Hessen 4, im Rheinischen Staatsgebiet 3, in Umhalt 2, Württemberg, beide Mecklenburg, Oldenburg, Braunschweig, Lübeck, Hamburg und Elbsaß-Lothringen besitzen je ein Arbeit-tersekretariat.

Die Verwaltung der Sekretariate erfolgt insbesondere durch die Gewerkschaftskartelle oder durch von den Kartellen gewählte Kommissionen. Der Verband der Arbeiter unterhält und verwaltet 9 Sekretariate, die jedoch nicht nur den Mitgliedern des Verbandes, sondern allen Organisierten Hilfe leisten und teilweise auch von Gewerkschaftskartellen mit unterstützt werden. Finanziell sind die Gewerkschaftskartelle an 81 Arbeitersekretariate beteiligt. Die General-Kommission unterhält 2 Arbeitersekretariate, unterstützt jedoch eine Anzahl dauernd und wendet ferner alljährlich nicht unbedeutende Mittel auf für die Gründung und einmalige Unterstützung von Sekretariaten und Auskunftsstellen. Die von den Gewerkschaftskartellen zur Unterhaltung der Sekretariate erhobenen Beiträge schwanken zwischen 20 Pf. und 1,56 Mk. pro Mitglied und Jahr. Nicht alle Kartelle erheben solche Beiträge, sondern bestreiten die Unterhaltungskosten der Sekretariate aus der Kartellkasse, in die dann auch alle Einnahmen und Zuwendungen für das Sekretariat fließen. In 35 Orten tragen die Organisationen der sozialdemokratischen Partei und in 12 Orten die Parteipresse zur Unterhaltung der Arbeitersekretariate bei. Das Arbeitersekretariat in Koburg ist staatlich und sind Gewerkschaft und Partei finanziell daran unbeteiligt, während die Sekretariate in Bamberg und Gotha vom Staat und von den Gemeinden unterstützt werden. Auch das Sekretariat in Kottbus wurde im letzten Jahre, wenn auch in sehr minimaler Weise (50 Mk. Jahreszuschuß) von der Gemeinde unterstützt. Die Zahl der von den Gemeindeverwaltungen unterstützten und unterhaltenen Arbeitersekretariate — städtische und gemeinnützige Sekretariate — ist natürlich eine weit größere. Bei den hier genannten Sekretariaten handelt es sich jedoch um solche Einrichtungen, die von der organisierten Arbeiterklasse direkt oder durch deren Betreiben ins Leben gerufen wurden, und deren Verwaltung, trotz staatlicher und kommunaler Unterstützung, in den Händen der Arbeiter liegt, während auf alle anderen derartigen kommunalen Einrichtungen die Arbeiterklasse keinen Einfluß hat.

69 Sekretariate erteilen Auskunft an alle Personen ohne Unterschied, während 27 Sekretariate nur an Organisierte oder deren Angehörige Auskunft erteilen. Die meisten Sekretariate übernehmen auch Vertretungen vor den Gewerbe- und Verwaltungsinstanzen der Arbeiterversicherung usw., selbstverständlich unentgeltlich. Leider werden die Arbeitersekretariate nicht überall von dem Gerichte als Vertreter zugelassen. Da, wo einschlägige Richter die Vertretung von Arbeitern durch Arbeitersekretariate nicht als „geschäftsmäßige“ Vertretung ansehen und diese nicht auf Grund des § 157 der Zivilprozessordnung zurückerweisen, hat sich diese Tätigkeit der Sekretäre als eine äußerst wirksame erwiesen, der auch von juristischen Kreisen Anerkennung zuteil wird. Dabin zu wirken, daß die Bestimmung des § 157 der Zivilprozessordnung, welche nach juristischer Auslegung geeignet ist, den Arbeitersekretären die Abwesenheit persönlicher Vertretung vorzuenthalten, abgeändert wird, ist eine Aufgabe, die im Interesse der großen Masse unbemittelter Rechtsschutzsuchender nachdrücklich zu verfolgen ist.

Die Frequenz der Arbeitersekretariate hat 1907 eine bedeutende Steigerung erfahren. Die Sekretariate wurden insgesamt von 419 832 Auskunftsfindenden in Anspruch genommen. Das ist eine Zunahme gegen das Vorjahr um 54 700. Die Zahl der Besuche und schriftlichen Auskunftsersuchen ist von 397 250 im Jahre 1906 auf 447 361 im Jahre 1907 gestiegen und die Zahl der erteilten Auskünfte, die 1906 382 261 betrug, ist 1907 auf 438 213 angewachsen. Die ganz bedeutende Steigerung der Inanspruchnahme der Sekretariate beweist sehr deutlich, in welchem Maße das Vertrauen zu den Arbeitersekretariaten im Publikum wächst. Von den Auskunftsfindenden waren 401 950 Arbeiter oder Angehörige derselben, und zwar 339 803 männliche und 62 147 weibliche. Die übrigen 18 883 auskunftsfindenden Personen waren Arbeitgeber, selbständige Gewerbetreibende und sonstige, nicht der Arbeiterklasse angehörende Personen. Außerdem nahmen 2029 Vereine und Korporationen die Hilfe der Arbeitersekretariate in Anspruch. 305 599 — 63,45 pCt. der Auskunftsfindenden wohnten am Orte des Sekretariats und 111 707 — 26,55 pCt. kamen aus anderen Orten. 17 Sekretariate wurden mehr von auswärtigen wohnenden Personen in Anspruch genommen, als von solchen, die ihren Wohnsitz am Orte des Sekretariats hatten. Von insgesamt 38 088 Besuchern dieser 17 Sekretariate wohnten 26 247 — 68,91 pCt. nicht am Orte des Sekretariats.

Die Frage nach der Zugehörigkeit zur politischen Organisation wird nicht in allen Sekretariaten an die Auskunftsfindenden gerichtet. Von 76 Sekretariaten konnte jedoch darüber berichtet werden. Von den Besuchern dieser Sekretariate waren insgesamt 21 979 politisch organisiert. In 44 Sekretariaten betrug die Zahl der politisch organisierten Besucher noch nicht 5 pCt. Den höchsten Prozentsatz der politisch organisierten Besucher (65 pCt.) verzeichnet das Sekretariat in Nordhausen. In Hamburg und Leipzig waren 47 pCt. der Besucher politisch organisiert. Die Zugehörigkeit der Besucher zur gewerkschaftlichen Organisation wird von allen Sekretariaten festgestellt, und es beträgt die Gesamtzahl der gewerkschaftlich organisierten Auskunftsfindenden 261 438, oder 63 pCt. aller die Sekretariate in Anspruch nehmenden Personen.

Von den im Jahre 1907 erteilten Auskünften entfallen auf die Arbeiterversicherung 130 477 — 29,8 pCt., Bürgerliches Recht 127 762 — 29,2 pCt., Arbeits- und Dienstverträge 67 597 — 15,5 pCt., Strafrecht 32 833 — 7,5 pCt., Gemeinde- und Staatsbürgerrecht 57 719 — 13,1 pCt., Handels- und Gewerbebescheinigung und Privatversicherung 6362 — 1,4 pCt., Arbeiterbewegung 7412 — 1,7 pCt. und sonstige Sachen 8081 — 1,8 pCt. Von den 130 447 in bezug auf Arbeiterversicherung erteilten Auskünften entfallen auf Unfallversicherung 79 244 — 60,7 pCt., Krankenversicherung 24 388 —

18,7 pCt., Invalidenversicherung 23 927 — 18,3 pCt. und Knappschaftsbescheinigung 2938 — 2,3 pCt. Die Gesamtzahl der in den Jahren 1901 bis 1907 erteilten Auskünfte beträgt 1 931 769. Davon in bezug auf die Arbeiterversicherung 570 350 — 29,5 pCt. Schriftsätze wurden in diesem Zeitraum 172 130 angefertigt und im Jahre 1907 allein 105 015. Von den letzteren entfallen auf Arbeiterversicherung 37 023 oder 35,3 pCt. Die gesamte Frequenz der Arbeitersekretariate während der Jahre 1901 bis 1907 gestaltete sich wie folgt:

| Jahr | Sekretariate | Gesamtzahl der Auskunftsfindenden | Gesamtzahl der Auskünfte | Von den Fällen der Auskunftsfindenden entfallen auf die Arbeiterversicherung | Gesamtzahl der angefertigten Schriftsätze | Von den Schriftsätzen entfallen auf die Arbeiterversicherung |
|------|--------------|-----------------------------------|--------------------------|--|---|--|
| 1901 | 29           | 167 303                           | 173 548                  | 46 888   | 37 128                                    | 7 990  |
| 1902 | 32           | 195 679                           | 197 927                  | 57 586   | 44 639                                    | 12 408   |
| 1903 | 36           | 200 575                           | 205 906                  | 59 786   | 47 026                                    | 14 200   |
| 1904 | 48           | 226 266                           | 238 540                  | 71 487   | 64 382                                    | 18 826   |
| 1905 | 67           | 283 767                           | 295 874                  | 89 286   | 81 421                                    | 31 198   |
| 1906 | 83           | 365 182                           | 382 261                  | 114 920  | 91 969                                    | 34 422   |
| 1907 | 96           | 419 832                           | 438 213                  | 130 447  | 105 015                                   | 37 023   |
| Jahr | —            | 1 931 769                         | 1 931 769                | 570 350  | 472 130                                   | 156 062  |

Über persönliche Vertretungen vor den Gerichten haben 64 Arbeitersekretariate Angaben gemacht. Die Gesamtzahl der von diesen wahrgenommenen Vertretungen beträgt 3175, wovon 2159 — 68 pCt. in Arbeiterversicherungssachen erfolgten. Die meisten Vertretungen hat das Sekretariat in München, nämlich 533. Das Berliner Arbeitersekretariat hat 417 Vertretungen wahrgenommen, das Sekretariat in Karlsruhe 177, Dresden 170, Magdeburg 134, Albed 112, Nürnberg 100, Leipzig 98, Mannheim 91, Düsseldorf und Hildesheim je 65. Mehr als 50 im Jahre oder wenigstens durchschnittlich eine persönliche Vertretung pro Woche verzeichnen ferner die Sekretariate in Duisburg und Freiburg. In 11 534 Fällen, in denen die Sekretäre Auskunft erteilten, Schriftsätze anfertigten oder persönlich als Vertreter ihrer Klienten vor Gericht erschienen, wurde den Sekretariaten der Ausgang der Sache bekannt. Von diesen Fällen endeten mit vollem oder teilweisem Erfolg 72,4 pCt. Von den mit Erfolg vertretenen Angelegenheiten betrafen 2732 — 33,3 pCt. die Unfallversicherung, 591 — 7,1 pCt. die Krankenversicherung und das Knappschaftswesen, 439 — 5,3 pCt. die Invalidenversicherung, 1660 — 19,9 pCt. den Arbeits- bzw. Dienstvertrag und 149 — 1,7 pCt. die Gewerbeaufsicht.

Von den 132 gewerkschaftlichen Rechtsauskunftsstellen haben 123 über die erteilten Auskünfte berichtet. Insgesamt wurden von diesen im letzten Jahre 26 272 Auskünfte erteilt. Für 21 280 dieser Auskünfte sind Angaben über die Art derselben gemacht. Danach betrafen die Arbeiterversicherung 7197, Arbeits- und Dienstvertrag 3377, Bürgerliches Recht 3174, Strafrecht 1184, Gemeinde- und Staatsangelegenheiten 2346 und sonstige Sachen 893. Die gesamte Tätigkeit der Arbeitersekretariate und gewerkschaftlichen Rechtsauskunftsstellen in den letzten zwei Jahren mögen folgende Zahlen veranschaulichen:

| Zahl der Arbeitersekretariate und Auskunftsstellen in den Jahren | Gesamtzahl der erteilten Auskünfte und Fälle der Rechtsanhilfe |      | Zunahme der Auskünfte im Vergleich zum Vorjahr |
|--|--|------|--|
|  | 1906   | 1907 |  |
| Arbeitersekretariate   | 83   | 96   | 852 261  |
| Auskunftsstellen   | 116  | 182  | 221 677  |
| Zusammen   | 199  | 278  | 1 073 938                                      |

Die Zahl der Orte mit Einrichtungen für Auskunftserteilung und Rechtsbelehrung hat sich um 29 und die Zahl der erteilten Auskünfte um 60 057 vermehrt.

Angaben über die Massenverhältnisse sind nur von 88 Sekretariaten gemacht. Die gesamten Einnahmen derselben betragen im letzten Jahre 428 372 Mk., denen eine Gesamtausgabe von 368 132 Mk. gegenübersteht. Durch Beiträge der beteiligten Gewerkschaften wurden 289 384 Mk. aufgebracht, an Zuschüssen aus den Kassen der Kartelle und der Gewerkschaften wurden 186 677 Mk. gezahlt, die Zuwendungen aus Mitteln der Partei, der Parteipresse und sonstigen Arbeiterunternehmungen betrugen 19 411 Mk. und die sonstigen Einnahmen ergaben insgesamt 20 910 Mk. Veranschlagt wurden an Gehältern und persönlichen Entschädigungen 243 989 Mk., für Bureaumiete, Heizung, Beleuchtung der Büroräume 46 866 Mk., für Bücher und Drucksachen 37 744 Mk. Die sonstigen Ausgaben betragen insgesamt 48 533 Mk. Auch über die Anstellungsverhältnisse der Arbeitersekretariate und über die Bureaueinrichtungen gibt die Statistik in diesem Jahre Auskunft. Nach ihren Einrichtungen sind die Sekretariate geteilt in solche mit festangestellten und vollbesetzten Sekretären und in solche, die im Nebenamt verpaktet werden. In 76 Sekretariaten mit vollbesetzten Sekretären sind 115 Beamte und Hilfsarbeiter tätig. Für 110 Angestellte sind die Jahresgehälter angegeben und es hatten von diesen im Berichtsjahre 31 weniger als 2000 Mk., 47 Angestellte 2000 bis 2400 Mk. und 32 Angestellte mehr als 2400 Mk. Jahresgehalt. Das höchste Gehalt betrug 3000 Mk. Die tägliche Arbeitszeit in den Sekretariaten beträgt meistens 8 Stunden, doch kommt vereinzelt auch zehnstündige Arbeitszeit vor. 22 Sekretariate sind auch Sonntags für das Publikum geöffnet, und beträgt die Bureauezeit an Sonntagen zwischen 1 und 3 Stunden. Erholungsferien erhalten die Angestellten in allen Sekretariaten mit Ausnahme derjenigen in Kassel, Gotha, Landeshut und Minden. Die Sekretariate in Krefeld, Dortmund, Frankfurt, Königsberg und München gewähren ihren Angestellten jährlich

3 Wochen Ferien, 12 Sekretariate dagegen nur eine Woche. Alle übrigen gewähren 11 Tage Ferien.

Außer den von den freien Gewerkschaften mit Unterstützung der Partei unterhaltenen Arbeitersekretariaten und Auskunftsstellen bestehen in Deutschland noch eine ganze Reihe gegnerischer Unternehmungen, die angeblich dieselben Zwecke verfolgen, bei denen betrachtet jedoch mehr oder weniger der Bekämpfung der freien Gewerkschaften und der Sozialdemokratie dienen. So bezeichnen einige der christlichen Arbeitersekretariate als ihre Hauptaufgabe „Bekämpfung der Sozialdemokratie“ oder „die Gewinnung von Mitgliedern für die Idee des Verbandes katholischer Arbeitervereine“. — Auch die kommunalen Auskunftsstellen und Sekretariate, deren Unterhaltung aus Mitteln der Steuerzahler bestreitet wird, stellen sich im wesentlichen als Einrichtungen dar, die zur Pflege des Patriotismus und der Bekämpfung des Sozialismus unterhalten werden. Demgegenüber müssen unsere Sekretariate nach Möglichkeit unterstützt und deren Zahl noch recht bedeutend erhöht werden. Partei und Gewerkschaften können auf diesem Gebiete gemeinschaftlich mit Erfolg tätig sein.

### Geschäftsbericht der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft pro 1907.

Büchlicher als sonst ist diesmal der Bericht der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft erschienen, ohne daß er auch an Inhalt gewonnen hätte.

Am Ende des Berichtsjahres waren 32 365 Betriebe versichert, wovon 10 270 zur Gruppe leichtes Fuhrwerk und 21 965 zur Gruppe schweres Fuhrwerk zählten.

Gegen das Jahr 1906 hat sich also die Zahl der Betriebe um 1004 vermehrt.

Außerdem zählte die Berufsgenossenschaft 8628 Nebenbetriebe der Fuhrbetriebe, und zwar 8900 gewerbliche und 4828 landwirtschaftliche.

Berichtet wird, daß der Internationale Hotelbesitzer-Verein zu Köln eine lebhafteste Agitation eingeleitet habe, die Betriebe mit Hotelwagen usw. der Nahrungsmittelindustrie-Berufsgenossenschaft zuzuführen. Der Grund wird jedenfalls eine Erparnis an Beiträgen gewesen sein. Die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft hält sich aber daran, daß selten eine wechselseitige Beschäftigung der Mutter- und des Nebenpersonals stattfinden würde und gab diese Betriebe nicht frei. Das Reichs-Versicherungsamt hat diese Frage jetzt zu entscheiden. Inzwischen sind auch 136 Karussellbetriebe der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft zugezählt worden, die seither zur Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft zählten. Warum wird nicht erwähnt, was nicht alles zum Fuhrwerksbetrieb gerechnet wird.

Die Berufsgenossenschaft hat jetzt 9 Aufsichtsbeamte, die teils von den einzelnen Sektionen, teils vom Generalsekretariatsvorstande besetzt werden. Bericht wird, daß 877 von den Sektionen angestellten Aufsichtsbeamten nur 1151 Betriebe im Vorjahre besichtigt hatten, wovon 829 Betriebe in Ordnung befanden, 622 dagegen bemängelt wurden. Wie mag es erst in den übrigen 11000 nicht besichtigten Betrieben ausfallen? Erst das Reichs-Versicherungsamt mußte dem Generalsekretariatsvorstande mitteilen, daß es besonderen Wert auf die Umbringung der festen Aufsichtshilfe (§ 8) der abgeänderten Unfallverhütungsvorschriften lege und daß sich die Auslegung dieser Bestimmung nicht nach örtlichen Verhältnissen richten dürfe, vielmehr ein fester Aufsichtshilfe überall da gefordert werden müsse, wenn die Bauart und die Benutzung des Wagens einen solchen zulassen. Wird man nicht auch da verschiedene Bauarten der Wagen vorschlagen können? Das Einsichthe von der Welt findet bei den Unternehmern Widerpruch, weil es einige Pfennige Geld kostet. Von Berlin speziell wird berichtet, daß die technischen Aufsichtsbeamten den Unternehmern nachgespürt haben, bei welchen Umlagebeiträge selbst im Wege der Zwangsvollstreckung nicht zu erlangen waren.

Solche Unternehmer bleiben nicht allein diese Beiträge, sondern in erster Linie auch den Arbeitslohn schuldig. Ganze 130 Tage sollen die zwei Beamte dieser schweren Arbeit gewidmet haben und sei das Resultat zufriedenstellend, die Berufsgenossenschaft sei vor „manchem Nachteil bewahrt worden.“

Der ermittelte Durchschnittslohn eines Versicherten ist wiederum sehr jämmerlich gering.

Er betrug im Jahre 1907 nur 835,42 Mk. Auf einen Betrieb entfielen durchschnittlich 3,31 Arbeiter. Die dem Berichte beigefügten Tabellen zeigen uns wieder, daß der niedrigste Lohn im Bezirke der Sektion 9 (Leipzig) mit 480 Mk. pro Jahr, 610 Mk. im Bezirk der Sektion 7 (Posen), 660 Mk. im Bezirk der Sektion 34 (Braunschweig) gezahlt wird. Den höchsten Lohn hat die Sektion 30 (Leipzig) mit 1050 Mk. In den Zeiten wirtschaftlicher Leichtigkeit sind das wirklich Hungerlöhne und haben die Arbeiter der Fuhrbetriebe wahrlich nicht an dem „wirtschaftlichen Aufschwunge“ teilgenommen. Denn der Bericht erwähnt ausdrücklich, daß im vergangenen Jahre die wirtschaftlichen Verhältnisse bis zum Beginn des Monats August einen selten günstigen Aufschwung erfahren hatten und daher fast durchgehends für diesen Zeitraum höhere Löhne zur Umlage nachgewiesen wurden. Man merkt aber sehr wenig davon und werden die armen Fuhrarbeiter nur die Wirkung der hereinbrechenden Krise zu spüren haben, denn der Bericht erwähnt noch: „Für den Rest des Jahres machte sich leider fast überall infolge Einschränkung der Betriebe und anderen Ursachen ein auffallender Rückgang in der Summe der von den einzelnen Betriebsunternehmern aufgegebenen Löhnen bemerkbar.“

Nur eine kräftige Organisation der Arbeiter wäre in der Lage gewesen, auch in den guten Zeiten einen Anteil für die Beschäftigten herauszuschlagen, die doch gewöhnlich von den Unternehmern vergessen werden.

Dafür haben aber die Arbeiter das Risiko der Arbeit auf sich zu nehmen gehabt und zeigt uns die Zahl der gemeldeten Unfälle wieder, welche gewaltige Ziffer dieser Beruf an Blut und Schmerzen brachte. Es gelangten im Berichtsjahre allein 8288 Unfälle zur Anmeldung, gegen

7728 im Jahre 1906. Der Bericht erklärt diese Steigerung damit, daß die festgestellte wirtschaftliche Hochkonjunktur, welche an die Leistungsfähigkeit der Betriebe (lies Arbeiter) erhöhte Anforderungen stellte, zur Folge hatte, daß auch die Zahl der Unfälle nicht unwesentlich gestiegen ist. Sehr richtig. Tausende von Krüppeln bedecken das Feld der Arbeit und müssen mit den Arbeitslosen hungern. Entschädigt wurden aber von den 8283 gemeldeten Unfällen nur 2562 (gegen 2220 im Vorjahre) da allein 5172 Unfälle vor Ablauf der 13. Unfallwoche auf Kosten der Krankenkassen geheilt wurden. Dazu sind ja auch die Krankenkassen gut genug. Für die Verletzten innerhalb der ersten 13 Wochen des Unfalls hatte die sparsame Berufsgenossenschaft sehr wenig übrig. Nur in 38 Fällen fand man ein Eingreifen nötig. Und die Folgen der entschädigten Unfälle? Der Bericht bemerkt trocken hierzu: „Als Folge dieser Unfälle war zu verzeichnen: Tod in 297 (251) Fällen, dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit in 6 (8) Fällen, teilweise Erwerbsunfähigkeit in 244 (368) Fällen, vorübergehende Erwerbsunfähigkeit in 201 (153) Fällen. Man beachte diese Zahlen. Der Berufsgenossenschaft werden die Todesziffern selbst unheimlich, denn der Bericht meint: „Inwieweit die Vermehrung der Todesfälle, welche für das abgelaufene Jahr eine bisher noch nicht erreichte Zahl aufweisen, etwa als Begleiterscheinungen der wirtschaftlichen Verhältnisse aufzufassen oder anderen Ursachen zuzuschreiben sein wird, ist zurzeit Gegenstand angeordneter sorgfältiger Erhebungen.“ Nebenarten, denn mit den „sorgfältigen Erhebungen“ ist es gewöhnlich nicht weit her und die Unternehmer werden sich hüten, aus der Schule zu schwagen. Ebenso ungenau ist die Ermittlung der Berufsgenossenschaft über die Ursachen der Unfälle, wenn der Bericht bemerkt: „dem Alkoholmißbrauch und seinen Folgen waren im abgelaufenen Jahre 18 entschädigungspflichtige Unfälle zuzuschreiben.“ Wie kommt man zu dieser Zahl? Nach den Berichten der Betriebsunternehmer, die oftmals mehr trinken und vertragen können als ihre Arbeiter.

Die Berufsgenossenschaft hatte am Schlusse des Geschäftsjahres an 14008 Personen Rente zu zahlen und zwar an 10184 Verletzte, an 1766 Witwen mit 2058 Kindern und 45 Verwandten der Verstorbenen. Die große Mehrzahl der Verletzten erhält aber nur eine geringe Unfallrente, denn 2297 Verletzte bekommen eine Rente von 10 pCt., 4066 bis zu 25 pCt., 2475 bis zu 50 pCt., 771 bis zu 75 pCt. und 611 bis zu 100 pCt.

Sehr zufrieden kann auch die Berufsgenossenschaft mit der Rechtsprechung in Pensionsachen sein. Von den Verurteilungen haben die Schiedsgerichte 1558 zugunsten der Berufsgenossenschaft und nur 606 zugunsten der armen Verletzten entschieden. Das Reichs-Versicherungsamt wollte auch sein Möglichstes tun und hat demzufolge von den Rekursen der Verletzten: 298 zugunsten der Berufsgenossenschaft und 146 zugunsten der Verletzten entschieden.

Sehr zufrieden ist die Berufsgenossenschaft auch mit ihren Erfolgen, alte Renten herabzusetzen.

Diese Abänderung muß bekanntlich bei den Schiedsgerichten beantragt werden und haben von 438 gestellten Anträgen der Berufsgenossenschaft allein 339 für die Berufsgenossenschaft Erfolg gehabt. Mehr kann man doch wahrlich von dem Schiedsgericht nicht verlangen.

Blätter man die dem Berichte angehängten Tabellen durch, so fällt uns auf, daß die Unfallstatistik ergeben haben soll, daß an Montag 526 der entschädigten Unfälle, Dienstag 403, Mittwoch 383, Donnerstag 378, Freitag 378, Samstag 438 und am Sonntag 107 sich ereignet haben sollen.

Vormittags haben sich 360 und Nachmittags 1587 Unfälle ereignet, ein Zeichen, daß die Uebermüdung des Körpers hierbei eine wesentliche Rolle spielt.

Die meisten dieser Unfälle ereigneten sich am oder durch Fuhrwerk, nämlich 1200, während sich 537 beim Auf- und Abbladen, 344 durch Tiere, wie Stoch, Biß oder Schlag ereignet haben sollen.

Interessant ist es auch, daß der Bericht immer und immer wieder versucht, die „Ursachen der Unfälle“ zu ergründen. Man liest aber da, daß durch „mangelhafte Betriebsanrichtungen“ nur 42 Unfälle stattfanden, während durch „Ungeschicklichkeit und Unachtsamkeit der Arbeiter“ 506 Unfälle passiert sein sollen. Ja, die Unternehmer sind viel „vorsichtiger und auch geschickter“ im „Berichterstaten“, im Fahren gewiß nicht.

**Aus Ungarn.**

Das verfloßene Jahr brachte für den Verein der Budapester Fuhrwerker einen noch nie dagewesenen Aufschwung. Die neue Taktik, die die dortigen Kameraden im Jahre 1906 einschlugen, welche darauf hinzielte, den Unternehmern durch partielle Streiks und Boykotts Zugeständnisse abzurufen — im Gegensatz zu früher, als man noch alles von den allgemeinen Streiks erwartete — brachte einen Erfolg nach dem andern. Diese Errungenschaften mußten, sogar den stumpfsinnigsten Kameraden klar machen, welchen Wert die Organisation für die Arbeiter besitzt und so entwickelte sich auch der Verein sehr rapid. Die Zahl der Mitglieder wuchs sehr rasch im verfloßenen Jahre: von April bis Oktober fanden jeden Monat über 200 Neuaufnahmen statt. Im Juni sogar 316, im Juli 304 und im August 350. Im ganzen Jahre wurden insgesamt 2970 neue Mitglieder aufgenommen, die natürlich nicht alle als feste Mitglieder betrachtet werden können. Die Zahl der berechtigten Mitglieder betrug am Ende des Jahres 3693 gegen 2641 zum selben Termin im Jahre 1906. Die Klassenverhältnisse demonstrieren noch klarer den Aufschwung der Organisation. Die Einnahmen beliefen sich im Jahre 1907 auf 62 676 Kr. (1906: 19 510 Kr.), die Ausgaben auf 30 552 Kr. (1906: 12 951 Kr.); der Klassenbestand betrug am Ende des Jahres 32 123 Kr. (1906: 6559 Kronen). Es wurden u. a. veranlagt: für Arbeitslosenunterstützung 1016 Kr., für Rechtschutz 1585 Kr., für das Fachorgan 5378 Kr., für Mattation 1321 Kr., für Miete 2467 Kr., für Unterrichtskurse 1492 Kr. — Das Fachorgan „Szavazó Munkás“ wurde von 4 auf 6 Seiten vergrößert und erscheint vom 1. Juni ab

monatlich zweimal, statt wie früher einmal monatlich. — Die Stärke der Organisation äußerte sich auch in dem Benehmen, das die Unternehmer ihr gegenüber bekundeten. Fast mit allen größeren Expeditionsfirmen und Dampfmühlen, sowie mit sämtlichen Brauereien wurden Tarifverträge abgeschlossen, die für die Mitglieder durchwegs erhebliche Verbesserungen in bezug auf Lohn und Arbeitsbedingungen brachten. Im verfloßenen Jahre wurden 19 neue Verträge abgeschlossen, von denen 10 auf friedlichem Wege zustande gekommen sind, 9 Verträge dagegen mit vorhergehenden Kämpfen, die aber nur von sehr kurzer Dauer waren. Im ganzen waren 407 Streiktage zu verzeichnen, die einen Lohnverlust von nur 983 Kronen zur Folge hatten, denn die Streiktage wurden von den Unternehmern zum Teil nachträglich vergütet. Die durch den Kampf erreichte Arbeitszeitverkürzung beträgt 2559 Tage, die Lohnerhöhung betrug 27 259 Kronen. Keine Vorteile, die ohne Kampf erreicht wurden, sind hier nicht mitzuberichten; auch gibt es darüber für das verfloßene Jahr keinen genauen Nachweis. Sämtliche Errungenschaften der letzten zwei Jahre brachten einen Lohnzuwachs von 1 736 388 Kr. und eine Arbeitszeitverkürzung von 98 222 Tage. Die Wochentöndie betragen im Jahre 1907: für Lastfuhrwerker 23 Kr., für Mühlensücker 25 Kr. 55 H., für Bierfahrer 26 Kr. und für Expeditionsarbeiter 27 Kr. — Es gab im verfloßenen Jahre insgesamt 32 Lohnkämpfe, von denen waren 22 Abwehrkämpfe und nur 10 Angriffsstreiks. Bei entstandenen Konflikten wurden außerdem Schiedsgerichte in Anspruch genommen, und zwar seitens der Unternehmer in 8 Fällen und seitens der Arbeiter in 29 Fällen. Das Schiedsgericht entschied zugunsten der Arbeiter in 25 Fällen, zugunsten der Unternehmer in 9 Fällen. Es muß bemerkt werden, daß diese Streitigkeiten — die durchwegs bei der Auslegung einzelner Tarifbestimmungen entstanden sind — immer seltener werden; in der letzten Zeit sind keine mehr vorgefallen. Sämtliche Tarifverträge enthalten die Bestimmung, daß Arbeiter nur durch den Arbeitsnachweis des Vereins eingestellt werden können. Der Verein hat in Budapest drei eigene Arbeitsnachweise, die im vergangenen Jahre 4000 Kameraden vermittelt haben. Die Organisation legte einen großen Wert auf die Erziehung und Weiterbildung der Mitglieder. Zu diesem Zwecke wurden im verfloßenen Jahre 920 Konferenzen, 21 öffentliche Versammlungen und 40 wissenschaftliche Vorträge abgehalten. — Die Kameraden haben sich außerdem an allen Kämpfen der Gesamtarbeiterschaft auf die intensivste Weise beteiligt. Am 1. Mai wurde die Arbeit überall eingestellt. Der diesbezügliche Beschluß erließ die Spediteure mit Schrecken, denn in Budapest finden am 1. Mai die meisten Wohnungsveränderungen statt, zu vergleichen mit einer kleinen Völkerwanderung. Dieser Tag ist reglementarisch als Umzugstag festgesetzt, die Spediteure haben schon ihre Aufträge erhalten und — die Arbeiter beschließen zu feiern. Da sich die Arbeiter von ihrem Beschluß nicht abbringen ließen, so beschloß der Stadtrat das Reglement umzusetzen. Der Termin für Wohnungsveränderung wurde vom 1. Mai auf den 2. Mai verschoben, falls dieser Tag auf einen Sonntag fällt, so auf den 3. Mai. Diese Veränderung wurde dann vom Minister des Innern und vom Justizminister genehmigt. Nun ist die Arbeitsruhe am 1. Mai allgemein; der Arbeitslohn wird nicht in Abzug gebracht. So beteiligten sich an Demonstrationen am 1. Mai 3000 Fuhrwerker. Desgleichen wurde am 10. Oktober zugunsten der Einführung des allgemeinen Wahlrechts ein vierundzwanzigstündiger Demonstrationstreik durchgeführt. Am Demonstrationstage, der an diesem Tage stattfand, nahmen — nach Schätzung bürgerlicher Blätter — 5000 Fuhrwerker teil. — Alles in allem können unsere Budapester Kameraden mit Genugtuung auf das verfloßene Jahr zurückblicken, das ihnen soviel materielle und moralische Vorteile gebracht hat. Ihre Hauptaufgabe wird nun darin bestehen, das Erreichte auch weiterhin zu erhalten und die Organisation innerlich zu festigen.

**Automobilkraftwagen.**

Oft genug hört man das Automobil als Errungenschaft der modernen Technik preisen, und dann wird meist nur an das Luxus- und Sportfahrzeug gedacht. Uns scheint, das Automobil, also, wie der Name andeutet, das sich mit eigener Kraft bewegende Gefährt, ist in einer andern Gestalt von noch größerer Bedeutung für Kultur und Technik, nämlich als Automobilkraftwagen. Während man in alter Zeit zur Beförderung von Lasten auf dem Lande überhaupt nur die tierische Muskelkraft kannte, lernte man im vergangenen Jahrhundert für die Lastenbeförderung über große Entfernungen die Dampfkraft, später die der Elektrizität verwenden, und heute geht man daran, die Benützung tierischer Kraft noch mehr einzuschränken und auch kleine Lasten auf geringere Entfernungen von Maschinen fortsetzen zu lassen. Hierzu sind nun die von einem geeigneten Motor angetriebenen Fahrzeuge bestimmt, die direkt auf unsern Straßen verkehren können. Bei ihrer Schaffung lag also die Aufgabe vor, in praktischer Beziehung möglichst vollkommene Motorkraftwagen zu konstruieren, in denen eine wirtschaftlich arbeitende, leicht zu bedienende, einfach und sicher zu steuernde Maschine rotiert und ihre Kraft auf die Wagenräder überträgt, die sich dann durch ihre Drehung mit der Last des Wagens auf der Straße vorwärts bewegen.

Zur Lösung dieser Aufgabe hat man in der Hauptsache drei verschiedene Wege beschritten; man wählte als Antriebsmittel Elektrik-, Dampf- oder Explosionsmotoren. Die Elektrizität als Betriebskraft hat sich auf dem Gebiete nur mit teilweisen Erfolgen behaupten müssen, weil ja der Elektromotor die Zuführung eines vorhandenen elektrischen Stroms verlangt. Bei den sogenannten gleislosen elektrischen Bahnen spannt

man darum über dem Wege eine Drahtleitung auf, der die Wagen folgen müssen, — ein Verfahren, mit dem einem allgemeineren Lastwagenbetrieb wenig gedient wäre. Wo die Wagen ihren Weg frei suchen sollen, rüstet man sie mit Akkumulatorenbatterien aus, die die erforderliche elektrische Energie aufspeichern und nach dem Verbrauch starker Ströme bald zu neuer Aufspeicherung an die Ladestation zurückkehren. Ein Lastwagenbetrieb mittels Akkumulatoren paßt deshalb für Feuerweh- oder ähnliche Spezialzwecke, für den Transport von Lasten im Verkehr kommen sie nicht so sehr in Frage.

Gegenwärtig sind gegenwärtig die Explosions- und Dampfmaschinen, deren Wesen und Anordnung in einem Automobilkraftwagen genug des Interessanten bietet. Was die ersteren anbetrifft, so ist es vielleicht bekannt, daß man an den vorteilhaften Betrieb eines Wagens durch Explosionsmotoren erst nach der Erfindung einer besonderen Maschine denken konnte, die trotz Kleinheit und mäßigen Gewichts verhältnismäßig große Kräfte entwickelte. Es ist der moderne Automobilmotor, in Deutschland hauptsächlich die Form von Daimler in Untertürkheim-Stuttgart.

Die Vorgänger des Automobilmotors sind die bis herigen großen, stationären Explosionsmotoren, und das neue Maschinensystem weicht darum in der Wirkungsweise nicht viel von ihnen ab, wohl aber in der Bauart. Betrachten wir z. B. einen ortsfesten, liegenden Gasmotor, wie er im Gewerbe vielfach verbreitet ist. Auf einer kräftigen, horizontalen Grundplatte aus Gußeisen, die auf einem Steinfundament aufgemauert wird, ruht hinten der wagerechte Zylinder, vorn in zwei Lagern die Pleuellstange. Sie trägt außer neben dem einen Lager ein ziemlich umfangreiches Schwungrad, innen ist sie zwischen den Lagern über der Mitte der Grundplatte als Kurbel ausgebildet. Der Zylinder verschließt auf der hinteren Seite ein Deckel; vorn, nach der Kurbel zu, ist er offen, und hier schiebt sich ein langer, walzenförmiger Kolben ein. Es entsieht demnach nur ein einziger Raum im Zylinder; durch eine im ein Gelenk in dem Pleuellstange vorn offenen Pleuellstange pendelnde Pleuellstange ist die Pleuellstange mit dem Kolben verbunden und zieht ihn mit ihrer Drehung im Zylinderhohlraum hin und her. Hat man das Schwungrad zunächst auf passende Weise in Rotation gebracht, so saugt der Kolben unter einem Vortriebshub Luft und Gas, von Schieber- oder Ventiltorganen geregelt, in den Zylinder, preßt es beim Pleuellstange zusammen, das Gasgemisch explodiert und treibt den Kolben mit großer Kraftentfaltung wieder vorwärts. Das Schwungrad erhält neue Gewalt, die den folgenden, die Verbrennungsdünste aus dem Zylinder stoßenden Pleuellstange und die nächsten Bewegungen überdauert, bei denen sich die gleichen Vorgänge wiederholen.

Dieselbe Arbeitsweise, nach den vier periodisch wiederkehrenden Kolbenbewegungen Viertakt genannt, findet man in modifizierter Form auch bei den Automobilmotoren vor, die jedoch zunächst durch ihre viel geringeren Dimensionen und die Anordnung ihrer Teile auffallen. Während bei einem der oben kurz geschilderten stationären Gasmotoren von vielleicht zehn Pferdestärken der Zylinder etwa die ein-, die Pleuellstange die anderthalbfache Länge eines Armes und das Schwungrad oft im Durchmesser fast Mannesgröße besitzt, betragen im Vergleich dazu Länge und Breite des Zylinders von einem Automobilmotor der genannten Leistung nur ungefähr ein Drittel jener Ausdehnungen. Das Schwungrad ist zwar verhältnismäßig kräftig, hat indes nur wenige Dezimeter im Durchmesser. Dafür rüstet man einen zehnpferdigen Automobilmotor oft mit zwei Pleuellstangen aus, die oben senkrecht auf einem rechts und links gestützten, horizontal walzenförmigen Gehäuse reiten. Dieses ist aus Aluminiumguss hergestellt, wodurch sich das Gewicht der Maschine verringert. Weiter enthält das allseitig verschlossene Gehäuse in seiner Längsrichtung die Pleuellstange mit zwei Pleuellstangen, die sich in dem runden Raum drehen. In dem stationären Motor wäre eine Kurbel wohl einen Fuß lang, hier nur ein paar Zoll.

Die Pleuellstange, die gerade über den Pleuellstangen stehen, sind ihnen mit ihrer Pleuellstange natürlich zugelehrt und so am Gehäuse festgeschraubt. Sie enthalten einen ihren Dimensionen entsprechenden kleineren Pleuellstange, der mit einer kurzen Pleuellstange bei seinem Auf- und Niedergleiten die Pleuellstangen herumdreht. Die Pleuellstange, die durch die beiden Pleuellstangen des Gehäuses herausragt, trägt dicht vor der einen das erwähnte kleine Schwungrad. Jeder Zylinder besitzt außerdem oben noch zwei seitliche Pleuellstangen, in denen die Ventile untergebracht sind. Diese werden von unten aus durch eine Pleuellstange momentan gehoben und gesenkt und dienen dazu, auf der einen Seite während des Saughubes das explosive Gasgemisch aus einem Rohr in den Zylinder ein-, und nach der Pleuellstange eingeleiteten Explosion die Dünste durch ein anderes Rohr herauszulassen. Selbstverständlich rüstet man im Wagenbetrieb solche Motoren nicht mit Pleuellstange, sondern statt dessen mit den Dämpfen flüssiger Brennstoffe, vor allem des leicht verdunstenden Benzins, konnt auch mit Petroleum oder Spiritus. Das Pleuellstange führt an dem Vergasungsapparat vorbei, wo eine bestimmte geringe Menge des zuströmenden Brennstoffes zerstäubt, verdampft und der gleichzeitig einströmenden Luft beigemischt wird. Damit nun eine derartige kleine Maschine hohe Kräfte abgibt, ist für die Pleuellstange einer sehr schnellen Rotation gefordert; sie macht ungefähr 1000 bis 1500 Umdrehungen in der Minute, gegenüber etwa 200 bei einem stationären Motor. Für größere Leistungen stattet man die Automobilmotoren mit vier Pleuellstangen aus.

Eine solche Maschine ist bei dem Automobilkraftwagen, der sich von einem gewöhnlichen durch den kräftigeren, zum Teil in Eisen gehaltenen Aufbau unterscheidet, auf das Pleuellstange über dem Pleuellstangen

montiert. Dahinter befindet sich der Führer mit dem Handrad zum Lenken und den Hebeln zur Geschwindigkeitsregelung und Bremsung. Sie wirken auf die einzelnen Organe einer unter der Plattform des Wagens bis zu den Hinterrädern reichenden Transmissionsion, die hinter dem Schwungrad des Motors mit einer Nupplung beginnt, eine in der Maschinenmechanik benutzte Vorrichtung zum Einlegen und Lösen der Verbindung zweier Wellenteile. Mit einfacher Hebelbetätigung vom Führer aus kann man so jederzeit Motor und Transmissionsion trennen, was sich während des Stillstands zum Umdrehen des Motors oder auf der Fahrt beim Bremsen notwendig macht. Die Geschwindigkeitsregelung besorgt ein Wechselgetriebe, eine Anordnung von Näderübersetzungen, die ganz nach Richtung des oberen Hebels derart ineinandergreifen, daß der übrige Teil der Transmissionsion — die mittels Ketten oder an größeren Wagen meist durch Zahnräder die Hinterräder bewegt — langsamer, in verschiedener Art schneller oder auch rückwärts rotiert. Dasselbe gilt dann natürlich für die Geschwindigkeit und Fahrtrichtung des Wagens. Die Näder überzieht man mit Eisen oder dem angenehmeren Vollgummireifen. Schließlich ist noch hinten am Wagen ein verschlossener Behälter für den Bremsstoff vorgesehen.

An den Daimlerischen Automobillastwagen, deren größte für Verkehrszwecke berechnete Art unter Verwendung eines vierzylinderigen Motors von 35 Pferdekräften eine Last von 120 Zentnern stündlich 15 Kilometer weit zieht, wäre noch manches Erwähnenswerte, z. B. der Stühlapparat für das um die beiden Zylinderwandungen der Maschine zirkulierende und warm gewordene Wasser, der die Vorderseite einer den Motor bedeckenden Blechhaube bildet und aus zahlreichen kleinen Rellen und Kanälen besteht.

Wir wollen nun einer anderen Art von Automobillastwagen unsere Aufmerksamkeit zuwenden: den mit Dampf betriebenen, wie die Konstruktion von Stolz in Berlin. Davon gibt es zwei Ausführungen, deren größere ebenfalls zur Beförderung von 120 Zentnern mit 30 bis 35 Pferdekräften arbeitet. Eine Dampfzylinder- und Maschinenanlage von der zu anderen Zwecken üblichen Anordnung und Größe würde für die Unterbringung an einem Straßenzug naturgemäß zu umfangreich und schwer sein; man hat darum auch hier ein besonderes System geschaffen. Die Wagen ähneln im äußeren den vorhin beschriebenen, aber anstatt eines Explosionsmotors hängt auf dem Gestell über den Vorderrädern ein kastenförmiger Dampfzylinder unter der Blechhaube. Darüber erhebt sich ein Kamin nach der Richtung des Führers. Eigenartig ist der innere Bau des Kessels, dessen äußerer Mantel keinen Dampfdruck auszuhalten hat. Er ist vielmehr mit parallelen Eisenplatten angefüllt, die senkrecht nebeneinanderstehen und aus denen ebenfalls vertikale rohrförmige Hohlräume ausgeht. Jede Platte schließt unten und oben ein kurzes Rohrstück zu je einem wagerechten, gemeinschaftlichen weiteren Rohr, von denen das untere die Zurräume der Platten bis zu einer gewissen Höhe unter Wasser setzt. Das Feuer spült außen um sie, das Wasser siedet und das Wasser geht in dem oberen Sammelrohr ab nach einer Gruppe von Schlangenköhlern, die in den Zwischenräumen des Kessels nochmals vom Feuer umschlagen werden. So überhitzt, gelangt der Dampf, der im Kessel mit dem hohen Druck von 50 Atmosphären spannt, zu der unter der Wagenplattform verborgenen horizontalen Dampfmaschine; sie wirkt auf eine wagerechte Welle, und diese treibt mittels Ketten die Hinterräder.

Auch die Dampfmaschine ist in einem Metallgehäuse von außen gänzlich abgeschlossen, sie besitzt ferner nach dem Kompoundprinzip zwei verschiedene Zylinder; der Dampf strömt erst in den kleineren und dann nochmals durch den größeren. Den Fachmann dürfte es vielleicht interessieren daß die Maschine mit der gegenwärtig in der Technik häufig angewandten Ventillöscherung arbeitet. Der zweite Zylinder stößt den ausgenutzten Dampf nicht wie bei einer Lokomotive in den Kamin hinaus, vielmehr in einem Kondensator, wo er durch kalte niedergeschlagen wird; damit wird die Tätigkeit der Maschine erleichtert. Um nun den Kondensator zu kühlen und dem Luftzug des Kessels zu widerstehen, treibt die Maschine einen Ventilator, der seine Luft wie bei einem Schmiedeherd von unten in das Feuer bläst. Infolge dieser Einrichtung: hoher Dampfdruck, Dampfüberhitzung und Kondensation, erzielt man einen erstaunlich geringen Dampfverbrauch der Maschine, zu dessen Deckung der kleine Kessel ausreicht.

Selbstverständlich können wir auch hier nicht alle technischen Einzelheiten beschreiben, wir wollen nur bemerken, daß an diesem Dampf-Automobillastwagen Nupplung und Wechselgetriebe in der Transmissionsion wegfallen. Die Geschwindigkeit der Maschine und des Wagens reguliert man mit dem Dampfventil. — Endlich sind auch die Näder anders, ihre Reifen sind zwar außen von Eisen, aber sie werden über eine barunterliegende Schicht von Vollgummi hydraulisch aufgedrückt. Die geschriebenen Motorlastwagen für Dampf- und Benzinbetrieb eignen sich beide für die Befahrung gewöhnlicher Straßen, selbst mit Steigungen.

**Die Pflege und Behandlung des Pferdes.**

Ueber dieses interessante Thema hat kürzlich der Herr praktische Tierarzt Dr. S p e t h e r in einer Versammlung wäseren Nürnberger Kollegen einen instruktiven Vortrag gehalten, der gewiß einer ausführlichen Wiedergabe wert ist.

Auf dem Gebiete der Tierpflege und Pferdehaltung sowie auch insbesondere in der Beurteilung und dem Verständnis der Pferdekranheiten haben sich nicht nur im Laienpublikum im allgemeinen, sondern auch in den Kreisen der mit dem Pferde in enger

Verbindung lebenden Berner, der Pferdebesitzer und speziell der Ausreiter, veraltete Anschauungen und veraltete Ueberlieferungen fortgepflanzt, die dem modernen Wissen der Tierheilkunde, der Gesundheitspflege der Haustiere, sowie der Fütterungslehre nicht mehr entsprechen.

Es ist daher eine Verachtung dieses Themas vom wissenschaftlichen Standpunkt aus sehr wohl angezeigt, und Ihr zahlreicher Besuch heute Abend trotz des Tages Arbeit, Last und Mühe beweist mir, daß Sie dieses Bedürfnis anerkennen. Es gereicht Ihnen aber auch dieses Interesse, die Behandlung von Fragen, die mit Ihrem Berufe eng zusammenhängen, von einem höheren Standpunkt aus zu betrachten, zu aller Ehre.

Meine Herren! Die Pferdepflege ist ein Zweig der Gesundheitslehre der landwirtschaftlichen Hausiere und diese bildet wieder eine Unterabteilung der großen medizinischen Fächer der Hygiene — der Lehre von den Krankheitsursachen und ihrer Vorbeugung, — und der Diätetik — der Lehre einer zweckmäßigen und geregelten Lebens- und Ernährungsweise. Diese beiden Fächer umfassen heutzutage einen so großen Stoff, daß man darüber leicht ein ganzes Jahr hindurch jede Woche einen oder mehrere Vorträge halten könnte, und auch das eigentliche Thema des heutigen Vortrages würde, wenn ich es einigermaßen erschöpfend behandeln wollte, mehrere Stunden in Anspruch nehmen. Fürchten Sie indes nicht, meine Herren, daß ich Ihre Aufmerksamkeit über Gebühr beanspruche, denn ich werde mich darauf beschränken, in nachfolgendem nur das für Ihren Beruf Wissenswerte und Interessante heranzuholen.

Meine Herren! Wenn ich vorhin gesagt habe, die Pferdepflege ist ein Zweig der allgemeinen Gesundheitslehre, so muß ich hier anfügen: Die Pferdepflege ist aber auch ein Zweig des Tiereschicks. Ich möchte daher hier einige Worte über den Tiereschick im allgemeinen anführen.

Der Gedanke des Tiereschicks geht soweit zurück, als das Menschengeschlecht die Tiere zu seinen Zwecken benutzt hat. In den Anfangszeiten entsprang der Tiereschick lediglich dem Egoismus, der Selbstsucht des Menschen. Der Mensch war schon aus eigenem Interesse bestrebt, die Tiere in einem solchen günstigen Zustand zu erhalten, der die höchstmögliche Ausnützung gestattete. Erst sehr spät, zu Beginn des vorletzten Jahrhunderts, gewann das eigentliche sittliche Moment das Uebergewicht über die rein materielle Behandlung dieser Frage. Leider ist aber der Tiereschick im Lauf der Zeiten bei seinen Bestrebungen, die Humanität, das Menschlichkeitsgefühl auch auf die Tiere auszuweihen, dem Gerechtigkeitsförm und das Mitleidsgefühl gegenüber dem Tiere im Menschen wachzurufen, in mancher Beziehung direkt ausgeartet. Die Fresse des sogenannten radikalen Tiereschicks erkennen heutzutage ein Vorrecht der Menschen, ein Uebergewicht der Menschen gegenüber den Tieren fast nicht mehr an; manche Kreise stellen sogar die Interessen und die Leiden der Tiere über die der Menschen. Die gänzlich übertriebenen Forderungen und Behauptungen des Verbis zur Bekämpfung der wissenschaftlichen Tierfotter (der Antivivisektionsverein), die Forderung, kein Fleisch zu essen, bloß deshalb, weil der Mensch kein Recht habe, den Tieren das Leben zu nehmen; die Behauptung, der Mensch habe keine moralische Berechtigung, die Tiere zur Arbeit zu zwingen, wie dies in einem jüngst erschienenen englischen Werk, „Die Rechte der Tiere“ bestritten wird, sind Beweise dafür, wie weit diese krankhafte Gefühlsduselei geht.

Es braucht wohl nicht eigens betont zu werden, daß auch vom tierärztlichen Standpunkt aus ein derartiges Gebahren als lächerlich bezeichnet werden muß. Für uns kann hier bloß der Gesichtspunkt in Betracht kommen, daß das Tier im allgemeinen gehalten, genährt, gepflegt und geschützt wird, damit es dem Menschen Arbeit leiste oder sonstige Gewinn bringe, und wenn ich über das eben erwähnte Kapitel einige Worte verschwendet habe, so geschah es deshalb, weil ich auf dem Standpunkt stehe, daß es für Sie von Interesse ist, zu wissen, wie weit der berechnete Schutz der Tiere, wenn sie uns Arbeit leisten, geht, welche berechtigten Anforderungen man von den Leistungen eines Pferdes verlangen kann, und was tatsächlich zum Gebot der Tierquälerei gehört.

Meine Herren! Die Pflege des Pferdes zerfällt in die Pflege im Stall, bestehend in der Beschaffenheit des Stalles und Lagers, der Haut- und Körperpflege, sowie der Fütterung, sowie in die Behandlung während der Arbeit, bestehend in dem Gebrauch des zweckmäßigsten Geschirrs und der Anleitung zu der Arbeitsleistung.

Zur Pferdepflege im Stall gehört einerseits die Abwehr aller der Einflüsse, welche auf die Gesundheit der Tiere schädigend einwirken können, andererseits die Unterstützung aller der Maßnahmen, welche das möglichste Wohlbefinden der Pferde zur Folge haben. Die Beschaffenheit des Stalles, seine Anlage und seine Einrichtungen können je nach ihrer Art günstigen oder ungünstigen Einfluß auf die Gesundheit der Pferde ausüben. Es ist daher von Interesse zu wissen, wie ein allen Regeln der Gesundheitspflege entsprechender Stall beschaffen sein soll, zumal gerade hier in Nürnberg die meisten alten Stallungen so wenig auch nur den allereinfachsten Ansprüchen entsprechen, daß sie vielfach sich nicht einmal zu Schaf- oder Schweinestallungen, geschweige denn zu Pferdehaltungen eignen. Licht, Luft, möglichste Trockenheit, Wärme im Winter, keine Hitze im Sommer sowie vor allem freier Abzug und Abfluß aller gasförmigen und flüssigen Ausscheidungen des tierischen Körpers sind die 6 Hauptpunkte für die Anlage eines Stalles. Demnach soll ein guter Stall auf möglichst trockenem Untergrund erbaut sein, in der Hauptfront womöglich von Osten nach Westen gerichtet sein, mit den Fenstern gegen Osten oder mit Oberlichtfenstern. Die Wände sollen aus porösem Steinmaterial bestehen, um Luft in unmerkbarer Weise

hindurchzulassen, dabei aber frei von Feuchtigkeit sein. Der Boden des Stalles soll mindestens 25 Zentimeter über dem das Gebäude umgebenden Terrain liegen und aus möglichst luft und wasser undurchlässigem Material bestehen; dabei soll er nicht zu kalt sein, nicht zu glatt und nicht zu hart. Der Boden muß von den Barren nach rückwärts ganz mächtig geneigt sein. Rauchenabzugskanäle hinter den Ständen oder unter der Stallgasse mit stärkerem Gefälle sorgen für möglichst raschen Abzug des Urins usw., Ventilationsöffnungen für den Austausch der Luft. Das meiste Kopfbrechen macht bisher den Technikern die richtige Auswahl des Stallbodens, denn viele Eigenschaften eines Materials bleiben sich gegenseitig aus. z. B. Wärme- und Wasserdurchlässigkeit. Es würde zu weit führen, hier in das freitragende Gebiet der besten Stallbodenarten einzugehen. Ich möchte hier nur soviel erwähnen, daß die hier größtenteils üblichen Stallböden aus Bruchhölzern mit oder ohne Zementunterlage direkt als gesundheitswidrig bezeichnet werden müssen, da die meisten übertragbaren Krankheiten sowie viele andere Krankheitsursachen sich direkt in dem unter den Bruchhölzern befindlichen Morast entwickeln, auch dann, wenn diese Bruchhölzern noch so oft herausgenommen und abgewaschen werden. Als bester Stallbodenbelag muß heutzutage eine Pflasterung mit hartgebrannten Ziegelfeststeinen, sog. Klinkern, die mit der schmalen Seite, also der Höhe nach, neben einander gestellt werden, auf Zementboden stehen und deren möglichst enge Fugen sorgfältig mit Zement ausgegossen werden. Ein solcher Boden kann von den Pferden nie durchgetreten werden, nimmt keine Spur Feuchtigkeit auf und ist nicht glatt. Allerdings kommt seine Herstellung ziemlich teuer. Gegen seine Kälte kann man die Pferde leicht durch entsprechende Streu schützen, wovon gleich nachher die Rede sein soll. Jedenfalls bilden entsprechender Fußbodenbelag und entsprechende Streu die Hauptgrundlagen für die Stallatmosphäre und auch für die geringere oder lebhaftere Entwicklung von Krankheitskeimen. Die übrige Stallrichtung kommt neben diesen beiden Punkten für die eigentliche Gesundheit der Pferde weniger in Betracht. Der Stall soll je nach der Anzahl der Pferde nicht unter 3 1/2 Meter und darf bis zu 4 1/2 Meter hoch sein, er soll Fenster in genügender Größe und Anzahl womöglich im Norden der Pferde und in der Höhe des Pferdekopfes enthalten. Die einzelnen Stände sollen mindestens 1 1/2 Meter breit und 2 1/2 bis 3 Meter lang und durch feste Bretterwände von einander getrennt sein. Schön mit Stroh eingestochene Latierbäume haben ja allerdings den Vorzug, daß der Stall freundlich und übersichtlich erscheint. Sie eignen sich aber nicht für nervöse und mit Unmugenden behaftete Pferde und bilden namentlich in Krankheitsfällen, so speziell bei hochgradiger Kolik eine direkte gefährliche Einwirkung für Mensch und Vieh, weil durch die unruhigen, sich wälzenden Pferde die Nebenpferde beschädigt oder durch den schwingenden Latierbaum verletzt werden können. Ein eigener Krankenstand fehlt ja meist sogar in den größeren Viehhöfen, Ställen oder Barren bestehen aus zweckmäßigsten aus Gittereisen mit möglichst auf emaillierter Innenfläche. Ueberhaupt muß möglichste Reinhaltung und möglichst leichte Reinigung sämtlicher Stallrichtungsgegenstände die Regel bilden. Ein ganz überflüssiges, veraltetes und tierquälendes Möbel bildet die Kausse, namentlich dann, wenn sie möglichst hoch angebracht ist. Das Pferd nimmt von Natur aus sein Futter vom Boden auf, nicht von den Wänden, wie die Giraffe. Eine hoch angebrachte Kausse zwingt das Pferd, wenn es von der Arbeit müde heimkommt, durch ständiges Strecken, Dehnen und Drehen des Halses und Kopfes fortwährend von neuem eine ihm nicht zusagende Arbeit zu leisten. Die Folge davon ist eine Schädigung der Schluck- und Atmungsorgane, die Mäßigkeit der Bildung eines Saurstoffes bei jungen und hierzu disponierten Tieren, sowie die Mäßigkeit der Ernährung von Augen- und Ohrenentzündungen durch herunterfallende kleinste Futterteilchen. Nicht zu vergessen ist auch, daß bei der Entnahme des Heus aus der Kausse von den Pferden gerade die feinsten und zartesten Blüten- und Blattbestandteile abgerissen, in die Streu gestampft werden und so verloren gehen. Man kann das Heu getrost den Pferden auf den Boden vorlegen, wenn aber eine Kausse angebracht werden soll, soll sie in Schulterhöhe des Pferdes neben dem Barren zu stehen kommen. Sehr zweckmäßig sind sog. Futtertische, in welche die Streu eingelassen und auf denen die Heubehälter angebracht sind. Zu vermeiden sind Ecken und Kantenn an allen festangebrachten Gegenständen eines Stalles, speziell Türklinen, um Verletzungen, Hängenbleiben mit dem Geschirr zu vermeiden. Es ist auch darauf sorgfältig zu achten, daß die Stalltür dem Pferde keine Zugluft verursacht und daß besonders vermieden ist, daß zwei Stalltüren einander gegenüber angebracht sind. Die verschiedensten Erkältungskrankheiten sind die Folgen der Zugluft.

Sehr zum Wohlbefinden der Pferde trägt die Beschaffenheit der Streu bei. Die beste Streu ist und bleibt die Strohstreu, die täglich frisch gewechselt wird, soweit sie beschmutzt ist. Die Matrasenstreu bietet den Pferden zwar auch ein warmes und weiches Lager, doch ist sie nicht einwandfrei in bezug auf die Reinhaltung des Stalles und der Stallluft. Als Ersatz der Strohstreu kommen für eine Großstadt Sägespäne und Torfmüll in Betracht. Erstere verursachen viel Staub; diese Einstreu ist aber namentlich mit alter Strohüberlage versehen nicht unzuverlässig. Torfmüll dagegen entspricht allen Anforderungen der Stallhygiene. Der Torf saugt die Flüssigkeit gut auf, nimmt den Geruch in ausgedehnter Maße und bietet den Tieren ein weiches und warmes Lager. Es sollte indes bei Torfstreu das erstemal gleich eine große Menge, mindestens 30—60 Pfund pro Lager, eingeestreut werden; täglich werden dann nach Entfernung der stark verunreinigten Partien 3 bis 5 Pfund Torf nachgestreut und das gesamte Lager alle vier bis fünf

Wochen erneuert. Selbstverständlich muß Vormüll sorgfältig zerkleinert und alle Tage aufgelockert werden. Gibt man darüber täglich kleine Mengen frischen Strohes, so hat man ein Lager, das in vielen Beziehungen der reinen Strohscheibe überlegen ist.

Meine Herren! Ich weiß ja sehr wohl, daß Ihre Pferde meistens in Stallungen untergebracht sind, die in einer oder mehreren Beziehungen von der eben geschilderten Musterstallung abweichen. Aber Sie wissen nunmehr doch, wie Sie durch eigenes Eingreifen auf das Wohlbefinden der Ihnen anvertrauten Tiere einen günstigen Einfluß ausüben, oder die Pferdebesitzer auf die Abstellung etwaiger Schäden aufmerksam machen können. Denn eine genügende Reinhaltung der Luft und Abwehr der Feuchtigkeit durch sorgfältige Ventilation sowie durch Ermöglichung des Abflusses der flüssigen Ausscheidungen und tünlichst ofte Reinigung der Bruchböden und des unter ihnen befindlichen Raumes, der Schutz der Pferde vor Zugluft — durch Vermeidung des Offenlassens von zwei einander entgegengesetzten Türen —, die Erzielung einer im Winter und Sommer möglichst gleichmäßigen Temperatur von nicht unter 10 Grad und nicht über 16 Grad Celsius — das läßt sich alles bei einigem guten Willen und einiger Umsicht fast in jedem Stall ermöglichen. Der Hauptfehler in der Stallhaltung besteht meistens darin, daß man eine viel zu große und ganz unbedeutende Angst vor der frischen Luft hat. Ein Pferd, das nicht erhitzt und keinem Zug ausgesetzt ist, erkältet sich nicht, wenn es sich nicht auf kalten Boden legen muß und wenn es mit einer warmen Decke zugedeckt ist. Allerdings wird, wenn im Winter der Stall dauernd zu kalt ist — unter 10 Grad C. ein erhöhter Kräfteverbrauch und Stoffumsatz stattfinden, was nur durch eine Zulage im Futter auszugleichen werden kann — sowie die Bildung eines langen und rauhen Haares erfolgen. Andererseits werden durch zu große Stallwärme die Tiere verweichlicht. In einem Fall hilft eine Auskleidung der Tür- und Fensteröffnung mit Stroh, im anderen Fall das Anbringen von Ventilationsöffnungen. In jedem Fall wird aber durch eine genügende Ventilation die Stallfeuchtigkeit eingeleitet, denn diese wird durch die schlechte Stallluft, durch die in der von den Tieren ausgeatmeten Luft enthaltenen Wasserdämpfe teilweise erzeugt.

Auf zwei Punkte möchte ich Ihre Aufmerksamkeit beim Kapitel „Stallhaltung“ besonders lenken. Es ist das einmal die Befestigungsart der Pferde im Stall. Das Pferd soll so befestigt sein, daß es sich nicht losmachen und sich nicht selbst verletzen kann, daß man es aber auch jederzeit schnell entfernen kann. Befestigungen kommen vor durch Ketten oder zu lange Stricke. Ein möglichst rasches Losmachen ist bei Ausbruch eines Brandes unumgängliches Erfordernis. Hierbei kommt es oft auf Sekunden an und man hat nicht gleich oft ein Messer zu Händen, um Strick oder Kettchen durchzuschneiden. Ich möchte Sie überhaupt für den Fall einer Feuergefahr darauf aufmerksam machen, daß es oft sehr schwierig ist, Pferde aus einem brennenden Stalle oder aus dessen Nähe zu entfernen, da sie nicht nur meistens durch den Damm und den Feuerchein so nervös werden, daß sie gar nicht aus dem Stall heraus wollen, sondern auch vielfach, wenn sie glücklicherweise heraus sind, sofort wieder hineinflaufen, auch wenn der Stall schon brennt. Das beste Mittel dagegen ist das einfache Ueberwerfen des Dammes oder das Anlegen des ganzen Geschirrs, wenn hierzu Zeit ist.

Der andere Punkt betrifft die Fliegen- und Ungezieferplage. Es ist Tatsache, daß namentlich nervöse Pferde im Sommer lediglich dadurch in ihren Nährzustand zurückgehen, daß sie nachts durch Fliegen zu stark belästigt werden. Die Tiere regen sich dadurch so auf, daß sie die nötige Erholung von der Arbeit des Tages nachts nicht finden und durch ihr Stampfen und Schlagen weithin hörbare Unruhe bezeugen. — Fliegenpapier und perfisches Insektenpulver helfen gegen diese Plage. Viel gefährlicher und ganz wenig bekannt als Schmarotzer auf Pferden ist ein noch viel unscheinbarerere, Bebeweiser: die Vogelmilbe. Diese, ein mit dem bloßen Auge kaum sichtbares Tierchen, hält sich tagsüber in Stühnerställen, Laubenschlägen usw. auf und belästigt — aber nur in der Nacht, nie am Tage — das Hautgestell ganz erheblich. Sie geht aber auch auf Katzen, Hunde und besonders gern auf Pferde über, bei denen sie aus kleinsten Stichverletzungen Blut saugt und einen so heftigen Juckreiz erzeugt, daß die Pferde fast ununterbrochen schreien. Kleine haarlose Stellen am Hals, Rücken, den Schultern sind die Folge davon. Beobachtet man also bei Pferden in der Nacht einen unerklärlichen Juckreiz und sind Gestüßestallungen in oder in nächster Nähe des Stalles, so geht man nicht fehl, wenn man in erster Linie das Gestüßel mäßigst weit weg vom Stall unterbringt. Aber auch von Schwalbennestern aus kann sich die Vogelmilbe auf die Pferde begeben. Man muß daher unter Umständen sogar die als Fliegenvertilger so nützlichen Schwalben aus dem Stall vertreiben.

Damit verlasse ich den Stall und seine Einrichtung und komme nun auf die Pflege des Pferdes im Stall, auf die Haut- und Körperpflege und die Fütterung zu sprechen.

Ueber das Reiten der Pferde brauche ich nicht viel Worte zu verlieren. Ein gründliches und energisches Durchputzen des Pferdes am Morgen mit Striegel und Hartbürste gehört unbedingt mit zum Wohlbefinden des Pferdes, wobei indes der Striegel bloß bei grobhaütigen Pferden, und auch hier nur zum Auflockern von Krusten an fleischigen Stellen, nie aber am Kopf und an den Beinen verwendet werden soll. — Eine sorgfältige Pflege des Langhaares mit dem Mähneumkamm wird ein sorgfältiger Kutscher nie unterlassen, ebensowenig eine Reinigung der feinhäutigen Stellen an den Augen, Nüstern, Maul, After, Schlauch oder Ohren mit dem Schwamm. Ein wiederholtes bzw. ununterbrochenes Pferdeputzen wie beim Militär kann

nicht befürwortet werden. Es wird hier nur eine krankhaft gesteigerte Tätigkeit der Oberhaut, die einhergeht mit erhöhter Nervosität und Nüchternheit, bewirkt. Das Waschen der Pferde mit abgestandenem Wasser und Seife, speziell der Mähne und der Schweifhaare sowie der mit dicken Schmutzkrusten bedeckten Körperteile übt keinen nachteiligen Einfluß aus. Im Winter soll dieses Waschen bloß ausnahmsweise stattfinden, wenn die Möglichkeit einer Erfüllung ausgeschlossen ist. Ein regelmäßiges Waschen ist indes auch im Sommer nicht nötig, dagegen schadet durchaus nicht ein öfteres Schwimmen der Tiere, wobei nur zu beachten ist, daß die Tiere nicht vollgefressen und nicht erhitzt ins Wasser kommen. Auch soll die Dauer des Vollbades eine Viertelstunde nicht übersteigen. Nach dem Schwimmen ist das Wasser mit einem Schweißmesser aus der Haut zu entfernen. Die Pferde sind kurze Zeit leicht zu bewegen und im Stall leicht trocken zu reiben.

Eine besondere Pflege muß den Pferden gewidmet werden, welche schweißend und durchnäßt von der Arbeit heimkommen, sowie diejenigen Tiere, welche nach sehr starken Anstrengungen einrücken. Für den Kutscher muß die Regel bilden, daß er — und wenn er selbst noch so müde ist — seine Pferde, wenn sie schweißend oder vom Regen oder Schnee durchnäßt heimkommen, sofort trocken reibt. Denn ein Pferd erkältet sich nie während der Arbeit, sondern immer in der Ruhe, sehr häufig, wenn es durchnäßt in den kalten oder zugenagten Stall kommt. Die Folge davon ist in der Regel eine mehr oder weniger heftige Krampfkollie und der Kutscher, der sich der geringen Mühe des Abreibens seiner Pferde entzogen hat, muß das nun durch den Verlust seiner Nachtruhe mit der Pflege des kranken Pferdes büßen.

Nach hochgradigen und außerordentlichen Leistungen empfiehlt es sich, wo es die Umstände erlauben, sehr ein warmes Fußbad den Pferden zu geben. Die Beine werden durch leichtes Abreiben vom Schmutz befreit und sodann der Reihe nach fünf bis zehn Minuten lang in warmes Wasser gestellt und darauf bandagiert. Hierdurch wird ein bedeutend vermehrter Blutzufluß zu den Beinen bewirkt, wodurch sich die übermüdeten Sehnen und Gelenke leichter erholen und gar manchem Sehnen- oder Beinleiden kann hierdurch vorgebeugt werden.

Sehr geteilt sind die Ansichten über das Scheren der Pferde. Man schert die Pferde, um sie leichter reinigen zu können und um das Schwitzen oder das sogenannte Nachschwitzen zu verhindern. Im allgemeinen ist indes vor dem Scheren der Pferde im Spätherbst oder im Winter zu warnen, da sehr leicht schwere Erkältungen, Rheumatismus usw. die Folge davon sind. Einstimmig verurteilt wird von allen Sachverständigen das Abschneiden des Kötenkopfes. Schmutz, Feuchtigkeit und Kälte üben auf die Fimelfläche des Fesselgelenks, die mit sehr feiner Haut ausgekleidet und durch das Abschneiden der langen Schutzhaare ihres natürlichen Schutzes beraubt ist, einen sehr ungünstigen Einfluß aus und verursachen oft schmerzhaft und schwer heilende Hautentzündungen. Natürlich treten diese unangenehmen Zustände nicht jedesmal und bei jedem Pferde, das ausgespart wird, auf, aber bei belästigten, frischen und speziell den dänischen Pferden kann man sie sehr oft beobachten. Tatsache ist ja, daß die langen Kötenhaare von Schmutz schwer zu reinigen sind und daß weitläufig den meisten Pferdeleibhabern und Pferdebesitzern die ausgeschorenen Fesseln schöner und eleganter erscheinen, wie ein langer Fesselschlag. Aber ich selbst muß in jedem Jahre das Auftreten von Hautentzündungen und Abszessen in der Fesselgegend auf das Ausschneiden der Köten zurückzuführen.

Ebenso zu verwerfen und sogar als Tierquälerei zu bezeichnen ist das Abschneiden oder Ausreihen der langen Last- und Fühlhaare in den Ohren, an den Augen und Nüstern und in der Umgebung der Lippen. Die Haare im Innern der Ohrmuschel haben die Aufgabe, Staub, Kälte und Regen von dem Innern der Ohren abzuhalten, während die mit einem nervösen Endorgan versehenen und daher überaus empfindlichen Lasthaare um die Augen, Nasenöffnungen und Lippen den Zweck haben, den Pferden die Annäherung an fremde Gegenstände im Dunkeln bei der leisesten Berührung, ja sogar bei einem bloßen Lufthauch mitzuteilen. Das Pferd steht gewissermaßen mit diesen langen Lasthaaren im Dunkeln und ihre Entfernung hat daher vielfach Verletzungen des Kopfes und der Augengegend während der Nacht zur Folge. Daß die Lasthaare über den Augen irgendwiche Veranlassung zum Scheuern der Tiere geben könnten, ist eine gänzlich falsche Behauptung. (Schluß folgt.)

**Aus unserem Beruf.**

**Automobilführer.**

**Kraftfahrzeug = Geschwindigkeit.** Das Kammergericht hatte erst kürzlich über die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge befinden, und zwar in einem dem Automobilisten ungünstigen Sinne. In einer letzten Entscheidung vom 2. 4. 1908, cit. in der „Deutschen Juristenzeitung“ XIII, S. 598, hat das Kammergericht diesen Standpunkt aufrecht erhalten. Die Fahrgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortsteile war durch Oberpräsidialverordnung dahin bestimmt worden, daß das Zeitmaß eines in gestrecktem Trab befindlichen Pferdes — etwa 15 Km. in der Stunde — nicht überschritten werden dürfe. Hiergegen hatte der Angeklagte gefehlt, der mit etwa 19 1/2 Km. Geschwindigkeit gefahren war. „Der Zusatz, etwa 15 Km. in der Stunde“, könne nur so aufgefaßt werden, daß durch ihn das immerhin ungenaue Zeitmaß der Geschwindigkeit eines in gestrecktem Trab befindlichen Pferdes näher fixiert werden sollte. Dessen habe es auch bedurft, da dieses Zeitmaß in Hinblick auf die verschiedene Schnelligkeit der Pferde erheblichen Schwankungen ausgesetzt sein müßte. Deshalb sei das Maß von 15 Km.

in der Stunde als normales Durchschnittsmaß festgestellt. Das Beiwort „etwa“ lasse erkennen, daß geringe Abweichungen zugelassen werden. Diese dürften selbstverständlich nicht bis zu der Grenze gehen, die möglicherweise das Zeitmaß eines in gestrecktem Trab befindlichen besonders schnellen Pferdes erreiche.“

Die „Automobil-Welt“ bemerkt dazu: Wir sind mit dieser Entscheidung insofern nicht einverstanden, als durch die ungenaue Fassung der betreffenden Oberpräsidialverordnung nach wie vor Mißverständnisse entstehen werden. Möge man doch ein für allemal Einheitsgeschwindigkeiten schaffen. Dem können wir uns in unserer Meinung nur anschließen. Wie lange wird überhaupt die einheitliche Regelung des Automobil-Verkehrs noch auf sich warten lassen, damit eine Einschränkung der Opfer der Gerichtsbarkeit erwartet werden kann?

**Droschkenführer.**

**Hamburg II.** In einer am Freitag, den 29. Mai stattgefundenen Versammlung beschäftigten sich die Hamburger Stallkutscher mit ihren jetzigen Lohn- und Arbeitsbedingungen. Der Referent machte, gestützt auf reichhaltiges Material, den Anwesenden klar, warum die Stallkutscher noch teilweise in so erbärmlichen Verhältnissen leben müssen. So lange eine Organisation der Kutscher in Hamburg besteht, so lange wurde auch geklagt über übermäßig lange Arbeitszeit, niedrige Löhne, schlechte menschenunwürdige Logis, schlechtes Essen usw. Die Hauptschuld an diesen Zuständen tragen die Stallkutscher selbst, weil dieselben bisher in ihrer Mehrheit dem 88er Klimabundverein angehört haben — leider gehören auch jetzt noch einige, wenn auch sehr wenige, demselben an — und weil eine unbegreifliche Laune unter den Kollegen geherrscht habe. Ein weiteres Hindernis für die Bewegung sei die frühere Zerissenheit der Organisationsverhältnisse in Hamburg gewesen, heute stehe die Sache anders. Durch den Anschluß des Vereins der Kutscher vom bismarckischen Fuhrwesen an den Transportarbeiterverband sei die Agitation in einheitliche Form gekommen und habe auch schon recht gute Fortschritte gemacht. Allerdings sei das Organisationsverhältnis noch nicht so, daß man dasselbe als vollständig bezeichnen könne. Es seien heute noch große Betriebe vorhanden, in welche die Organisation noch nicht oder nur sehr wenig habe eindringen können, z. B. bei L. Stegelmann und Gebr. Gebers. Die dort beschäftigten Kollegen sind schlecht organisiert, so daß einer unserer Vertrauensleute, der Kollege H. Wepersen, der unter anderem den Kollegen der Firma L. Stegelmann Einladungen zu einer Betriebsführung gegeben hatte, von seinem Vorgesetzten entlassen wurde, und wir dieses ruhig geschehen lassen mußten, ohne instande zu sein, irgend welche Schritte dagegen unternehmen zu können. Es haben von den Stallkutschern 288 Anstufte gegeben über ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen. Davon haben 101 eine Ruhezeit von 8 Stunden und darüber (letzte hauptsächlich im Reichsfuhrwesen), die anderen 187 haben 7 1/2, 7 und 6 Stunden Ruhezeit, bei den übrigen, fehlenden, ist auch kein besseres Resultat zu erwarten. Es macht dieses im Durchschnitt pro Tag 16 1/4 Std. Arbeitszeit.

Betrachten wir dagegen den Lohn, so ergibt sich, wenn man wirklich den höchsten gezahlten Lohn — 1 Fall mit 27 Mk. pro Woche — rechnet, daß die Kollegen pro Stunde 22,9 Pf. erhalten, im Durchschnitt stellt sich aber der Lohn auf die ungeheure Summe von 18,8 Pf. pro Stunde. Bei 165 Kollegen muß das erhaltene Ertragsgeld angegeben werden und wird dann mit zum Lohn gerechnet. Bei diesen Kollegen müssen also die Fahrgäste einen Teil des Lohnes bezahlen und der Fuhrmann arbeitet mit billigen Kräften. Für Fahrten nach 12 Uhr nachts wird in 7 Betrieben 60 Pf. und in 8 Betrieben 80 Pf. für die Tour bezahlt, in den übrigen Betrieben wird für diese Touren, die oft Stunden in Anspruch nehmen, nichts vergütet. Bei den unverheirateten Kollegen wurden 15 verschiedene Lohnklassen festgestellt, die niedrigsten sind 8 Mk. pro Woche mit Kost und Logis. Bei den Verheirateten sind noch in Post und Logis 42 Kollegen, während noch ein weiterer kleiner Teil nur in Logis bei den Arbeitgebern sind. Das Essen wird im allgemeinen als gut bezeichnet, es fehlen allerdings auch die Bezeichnungen „unzureichend und zweifelhaft“ nicht. Es ist den Kollegen doch wenigstens etwas Gelegenheit geboten, Gesellschaft zu haben, denn wohl nur aus diesem Grunde besteht die Einrichtung, daß in den allermeisten Fällen mehrere auf einem Zimmer schlafen müssen. Die Höchstzahlen sind 5, 6, ja einmal sogar 10 Mann auf einer Stube, dabei hat die Mehrzahl der Kollegen noch nicht einmal jeder einen Schrank, wo er seine Sachen einschließen kann. Ebenfalls sind diese Stuben in den wenigsten Fällen heizbar. Bei einer Firma, es ist dieses dieselbe, wo 10 Mann in einer Stube, pardon, „hochfeinen Villa“ schlafen, hat noch nicht einmal jeder Kollege ein Handtuch. Es ist dieses die Firma J. W. H. H. H.

Damit die Hamburger Kollkutscher auch gegen jegliche Witterung abgehärtet werden, haben alle Betriebe, mit einer einzigen Ausnahme, die Wafschgelegenheit auf dem Hof oder im Stall. Wir sehen aus allem, daß im Teil der Hamburger Stallkutscher sehr besorgt sind, um das leibliche Wohl ihrer Kutscher, es wird den Kollegen so bequem gemacht, wie nur irgend möglich, dieselben wohnen beim Arbeitgeber, essen dort, dieses natürlich nur, damit dem Kutscher die Wege nach seinem Logis oder Mittagstisch gespart werden, oder sollten da andere Motive vorliegen? Man kann ruhig behaupten, nicht Menschenfreundlichkeit der Fuhrherren ist es, die sie veranlaßt, derartige Einrichtung beizubehalten, sondern nur ihr Eigeninteresse. Es geschieht dieses doch bloß darum, um eben den Kutscher zu jeder Minute, gleichviel ob Tag oder Nacht, zur Verfügung zu haben. Die Hamburger Stallkutscher sind nun so eigenständig, sich diese Wohlthaten nicht mehr länger gefallen zu lassen und haben deshalb die Verwaltung Hamburg II beauftragt, an die Fuhrherren folgende Forderungen zu stellen:

1. Der Wochenlohn beträgt 24 Mk. Trinkgelder werden nicht mehr in Anrechnung gebracht.
2. Die Livree wird vom Fuhrherrn geliefert.

- 3. Alle 4 Wochen erhält der Kutscher einen freien Tag ohne Lohnzahlung.
- 4. Eine ununterbrochene Mindestruhezeit von 8 Stunden täglich.
- 5. Mit Fahrten nach 12 Uhr nachts werden 60 Pfg. vergütet.
- 6. Die Einrichtung des Kost- und Logiswesens bei den Arbeitgebern wird aufgehoben.
- 7. Wo mehrere Kutscher beschäftigt sind, ist jedem Kutscher ein verriegelbarer Gegenstand - Schraub - zu liefern.

Es liegt nun an den Kollegen selbst, tatkräftig für die Bewilligung dieser gewiß nicht zu hohen Forderungen einzutreten. Wir erwarten, daß sich jeder noch unorganisierte Stallkutscher dem Transportarbeiter-Verbande anschließt, damit endlich mit diesen mittelalterlichen Zuständen gebrochen werden kann und auch für die Kollegen Stallkutscher bessere menschenwürdiger Zustände herbeigeführt werden.

Viele Kollegen befinden sich noch im Irrtum darüber, wozu eigentlich die Kontrollkarten da sind. Der Name allein sagt doch schon, daß damit jedem Mitgliede die Möglichkeit gegeben sein soll, seine Berufskollegen auf ihre Zugehörigkeit zum Verband zu kontrollieren. Es ist nicht nur gutes Recht, sondern auch Pflicht eines jeden Verbandsmitgliedes, diese Kontrolle bei jeder passenden Gelegenheit auszuüben. Beleidigt darf sich dadurch keiner fühlen, und wer dieses tut, hat eben den Organisationsgedanken noch nicht begriffen.

**Handelsarbeiter.**

**München.** Nachstehend bringen wir den Tarifvertrag der Münchener Einkassierer zum Ausdruck:

**Tarifvertrag.**

a) Lohn.

Der Wochenlohn beträgt 19 Mk., ab 1. Oktober 20 Mk., sowie 3% vom Entasse. Die Auszahlung erfolgt Samstag Vormittag.

Selbstzahler werden dem Einkassierer mit 5% gutgeschrieben, sobald er den Kassierschein in Händen hat oder den Auftrag erhalten, den Kunden zu besuchen und tatsächlich den Kunden besucht hat.

b) Verkaufsprovision.

Der Einkassierer ist nicht verpflichtet, Kunden zu empfehlen, vorkommenden Falles werden vergütet:

Für Zuweisung von neuen Kunden oder von Kunden, deren Saldo erledigt, oder solche, die nicht über 20 Mk. schuldig sind, 5%.

Für Kunden auf bar 7%.

Der Nachweis der Zuweisung wird erbracht: Entweder, indem der Kunde selbst einen Empfehlungschein übergibt, der von dem Kassierer abgestempelt ist, und nicht über einen Monat alt sein darf, oder, indem der Einkassierer selbst den Besuch des Kunden im Geschäft vorher anzeigt. Auch hier beträgt die Frist ein Monat.

In allen andern Fällen bleibt es dem Ermessen des Geschäftes anheimgestellt, die Vergütung zu bezahlen oder nicht.

Der Kaufabschluss muß durch die Tätigkeit des Einkassierers veranlaßt sein.

Die Auszahlung der Verkaufsprovision ist fällig nach Bezahlung der Hälfte des Kaufpreises.

c) Urlaub.

Den Einkassierern wird ein zusammenhängender Urlaub von 3 Tagen gewährt.

d) Kündigungsfrist.

Als Kündigungsfrist gilt die monatliche.

e) Sonstiges.

1. Das Entasse ist täglich an den Nachmittagen anzuliefern.

2. Die Adressen verzogener Kunden sollen unverzüglich im Geschäft gemeldet werden, ebenso sollen die Karten von nach auswärts verzogener Kunden sofort im Geschäft abgegeben werden.

3. Der Freitag wird den Einkassierern als freier Tag befaßt.

4. Maßregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung finden nicht statt; ebensowenig tritt eine Verschlechterung bisheriger Lohn- und Arbeitsverhältnisse ein.

f) Vertragsdauer.

Diese Bestimmungen haben Gültigkeit von 23. Mai 1908 bis 1. Juni 1910, und gelten stets auf ein weiteres Jahr, falls nicht einer der Kontrahenten vier Wochen vorher kündigt.

Zur Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des Tarifvertrages wird ein Tarifamt gebildet. Dasselbe besteht aus je 2 Vertretern der vertragschließenden Teile unter dem Vorsitz des Gewerbegerichts vorsitzenden. Die Entscheidung ist endgültig.

München, den 26. Mai 1908.

Für den Verein zur Wahrung der Deutschen Transport- und Zuteilung Münchener Kredit- arbeiterverband, Ortsverwaltungshaus: gez. Adolf Cohn, 1. Vorsitzender.

Der Vorsitzende d. Gewerbegerichts München als Einigungsamt: E. S. gez. Gerichtsrat Dr. Brenner.

**Transportarbeiter.**

Was ist beim Fahren ein „weiter Bogen“? Eine Gefahr für die Polizeikasse sind die Fahrtenkonventionen auf Berliner Pflaster. Nach den strengen Vorschriften der Fahrordnung soll stets auf der rechten Seite des Fahrbannes gefahren und nach Nebenstraßen in „weiter Bogen“ eingelenkt werden. Auf dem Papier sieht das außerordentlich einleuchtend aus, aber in der Praxis des Miesenverkehrs der Weltstadt ist es tatsächlich nicht immer durchführbar. Wir hierseitigen Wagenführer, welche, ohne damit irgendwelches Unheil anzurichten, für ganz kurze Strecken die Mitte des Fahrbannes halten und nach der Mitte anderer Straßen einbiegen, bestraft werden

sollten, müßten täglich noch einige Tausende polizeilicher Strafverfügungen mehr erlassen werden. Die Schutzmannsposten hätten weiter nichts zu tun, als von drei Kutschern mindestens immer einen „aufzuschreiben“ und dadurch den Verkehr empfindlich zu stören. Kürzlich stand wegen einer solchen Strafen polizeiliche Hebertreue, und zwar auf Grund einer privaten Denunziation, der Vierkutscher Nr. vor dem künftigen Schöffengericht. Es kam dabei zwischen den Zeugen und dem Vorsitzenden zu Erörterungen, was ein „weiter Bogen“ sei. Die Zeugen erklärten unter Eid, daß unter Berücksichtigung der außerordentlich günstigen örtlichen Umstände der Angeklagte einen genügend weiten Bogen beschreiben habe, da er auf dem sehr breiten Straßenzuge zwischen Lindenstraße und Seitenstraße von einer Straßennitte zur anderen gefahren sei. Es wurde ausdrücklich betont, daß sämtliche Wagenführer an dieser Stelle so fahren, und daß sie oft gar nicht anders fahren können. Trotzdem verurteilte der Vorsitzende bei dem einseitigen Standpunkt, daß jeder, der nicht genau die rechte Seite hält, sich strafbar mache. Natürlich wurde nunmehr der polizeiliche Strafbefehl richterlich bestätigt.

Wir müssen zugestehen, daß dieses Urteil, wenn es sich auch strikte nach der Vorschrift richtet, mit den Verkehrsinteressen nicht in Einklang zu bringen ist. Wer links fährt und nach links einbiegt, also entgegenkommendes Fußwerk in Gefahr bringen kann, handelt sicher nicht richtig. Aber auch diejenigen Kutscher zu bestrafen, welche für wenige Sekunden die Mitte der Straße befahren, ist eine unbedingte Härte. Selbst die Schutzleute pflegen derartige Kutscher nur in ganz seltenen Fällen zur Anzeige zu bringen. Eine mildere Auffassung der Gerichte scheint uns hier bei der Eigenart des Weltstadtverkehrs dringend am Platze zu sein.

Zum Kampf um die Unfallrente. Ein Arbeiter Otto W. hatte an einem kalten Februartage einen mit Holzmaterialien beladenen Wagen geschoben und war in Begleitung eines Kollegen. Dieser verließ ihn in der Prinzenstraße, wie er später ausagte, vollkommen munter und gesund. Später sah nun ein Hausdiener den W. völlig bewusstlos an einer Hausstiege liegend, aus einer kleinen Kopfwunde blühend. Ein Schuhmann brachte ihn per Droschke nach dem Krankenhaus, in welchem noch krampfartige Zuckungen des linken Armes konstatiert wurden. Der Mann starb am nächsten Tage, ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben. Die Sektion ergab etwas Eiter in der Nase, Schwarzfärbung des Nutes im Herzbeutel, eine unbedeutende Veränderung an der Lunge und eine ganz leichte Entzündung in den Bronchien. Sonst war der Sektionsbefund vollkommen negativ, speziell auch im Herzen und im Gehirn. Was war nun dem Manne passiert? Woran war er gestorben?

Die Frau des Verstorbenen erhob Anspruch auf Unfallrente, indem sie geltend machte, daß ihr Mann in Ausübung seines Berufes verunglückt sei, wahrscheinlich durch Einwirkung einer äußeren Gewalt auf der glatten und schmutzigen Straße und dadurch verursachten Gehirnerschütterung.

Dann begann die bekannte Rundreise bei den Ärzten; da aber in diesem Falle der zu Begutachtende schon tot war, so konnte nur seine Krankengeschichte umherwandern. Und das geschah denn in ausgiebigem Maße. Zuerst wanderte sie zu Professor K., dem Direktor der chirurgischen Abteilung, welcher begutachtete, daß der Mann, wie aus dem Befund an der Lunge und Nase zu schließen wäre, wahrscheinlich Infuenza gehabt, unter dem Einflusse dieses Leidens einen Schwindelbefall bekommen hätte, somit also keine äußere Gewalt, also auch kein Unfall die Todesursache gewesen wäre. Die Frau wurde also abgewiesen. Auch das Schiedsgericht schloß sich den Ausführungen des Professor K. an.

Das Zentralarbeitersekretariat legte nun gegen diese Entscheidung Rekurs beim Reichsversicherungsamt ein. Hier wurde in sehr gewissenhafter Weise Beweis erhoben. Das Reichsversicherungsamt ließ nochmals Zeugen (soweit zugänglich) vernehmen, bei dem Arbeitgeber Erkundigungen einziehen, der den Verstorbenen als einen mäßigern Mann ohne die geringsten Krankheitserscheinungen schilderte, und schließlich wurde ein erneutes Gutachten eingefordert, welches Dr. Winter und Professor Strauß erstatteten. Diese kamen auf Grund von genanntem Studium der Akten zu dem Schluß (wozu für besonders die im Krankenhaus beobachteten Krämpfe im linken Arm sprächen), daß eine Gehirnerkrankung mit nachfolgender Lähmung als allerwahrscheinlichste Todesursache anzunehmen sei. Da trotz der sorgsamst ausgeführten Sektion keine Anzeichen für eine Eiterung im oder in der Nähe des Gehirns konstatiert werden konnte, so muß man als Ursache für die Gehirnerkrankung aller Wahrscheinlichkeit nach eine schwere Erschütterung des Gehirns, also eine äußere Gewalteinwirkung annehmen, demnach einen Unfall. Dieses Gutachten wurde nun dem Professor K. vorgelegt; da derselbe trotzdem auf seiner früheren Ansicht im großen und ganzen bestehen blieb, wurde das ganze Material Herrn Professor Westhöfer, Professor am Moabitischen Krankenhaus, zur Begutachtung vorgelegt. Dieser begutachtete, daß mit absoluter Sicherheit eine schwere Störung des Gehirns anzunehmen sei; darauf deuten die Wunde am Kopf, die Zuckungen des linken Arms und die Bewußtlosigkeit. Da aber Professor K. hartnäckig bei seiner früheren Meinung blieb, so wurde noch ein Gutachten eingeholt und zwar von Geheimrat Dr. H., dem Nachfolger Rudolf Virchows. Dieser gab ein sehr lehrreiches und eingehendes Gutachten ab, woran ein Mensch überhaupt stirbt, und zwar unter Scheitern der vier Gruppen von Todesursachen: 1. Blutverlust, 2. Stillstand des Herzens, 3. Stillstand der Atmung, 4. Funktionsunterbrechung des gesamten Nervensystems. Die erste Todesursache sei es ipso auszusprechen und ebenso die dritte; die zweite sei eben-

falls auszuschließen; denn ein Stillstand des Herzens, ein sogenannter Herzschlag, trete nur bei einem kranken Herzen ein, hier seien aber weder im Leben noch bei der Sektion krankhafte Veränderungen des Herzens konstatiert worden. Es bleibt also nur die Todesursache: Funktionsunterbrechung des gesamten Nervensystems übrig. Da der Verunglückte vorher nie krank gewesen ist, so spricht alles dafür, daß er durch eine äußere Gewalteinwirkung getroffen und zu Boden gestürzt ist, dadurch eine schwere Gehirnerschütterung mit Funktionsunterbrechung des gesamten Nervensystems erlitten hat und an dieser gestorben ist. Es liegt also aller Wahrscheinlichkeit nach Tod durch Unfall vor.

Das Reichsversicherungsamt entschied zugunsten der Witwe: 1. der Witwe W. werden sämtliche Kosten der Gutachten in Höhe von 90 Mk. ersetzt, 2. ihr wird eine Unfall-Hinterbliebenenrente gewährt.

**Wückeburg.**

Was die Unternehmer unseren Kollegen alles zu bieten wagen, lehrt uns so recht folgender Vorfall: Beim Fuhrwerksbesitzer Schrader, dessen Frau die Hofen an hat, wurden drei Kollegen plötzlich auf Knall und Fall entlassen, weil sie nach Ansicht der „Herrin“ nicht genug geleistet hatten. Ihre Forderung bestand darin, daß sie bei den schlechten Wegeverhältnissen anstatt drei- nur zweimal nach Wüden fahren.

Als die betreffenden Kollegen nun selbstverständlich ihren verdienten Lohn verlangten, wurde er ihnen dann sogar vorenthalten. Der eine Kollege hat für 14 Tage zu bekommen, der zweite 18 Mk. und der dritte 12 Mk., so daß also die gnädige Frau auf diese Art und Weise schnell 60 Mk. zu verdienen gedankt. Selbstverständlich wird dieser Dame vor Gericht klargemacht werden, daß Kutscher auch Menschen sind und auch als solche behandelt werden. Den Wüdenburger Kutschern aber können wir nur den dringenden Rat geben, sich der Organisation anzuschließen, denn sie haben gerade unter den traurigsten Verhältnissen zu leiden.

**Dortmund.**

Der Geschäftsführer Richter bei der Firma Hemsoth, Abteilung Fuhrwesen, scheint große Furcht vor den Fuhrleuten zu haben. Die Firma Hemsoth fährt zurzeit in Andern und Gastrop für Ziegeleien Steine, um diese Arbeiten auszuführen, wurden mehrere verheiratete Fuhrleute nach dort bestimmt. Um einen recht großen Gewinn herauszuschlagen, hatte die Firma, und um den Kollegen es recht bequem zu machen, Ketten hinstellen lassen, damit Letztere Nachts in den Baracken unterkommen hätten. Doch welche Enttäuschung für unsere Kollegen: als sie ihr neues Heim betreten wollten, — sie mußten erst zur Aporthe und für 20 Wt. Infektenpulver holen, um sich vor den vielen Mitbewohnern ihres neuen Heims zu schützen. Sagte uns doch der Fuhrmann, welcher für die Firma Hemsoth die Bretter hingefahren hatte, daß er erst mit dem Besen die Wänzen von den Wänden abgefegt, bevor er die Ketten in die Baracken gebracht hätte. Als unsere Kollegen auf ein solches Nachtlager verzichteten und eine Feuerungszulage von 250 Mk. pro Tag verlangten, da würde der Herr Geschäftsführer, wie immer sehr nervös und ließ durch den Verwalter mitteilen, die Fuhrleute könnten ja gehen. Er schickte Gelegenheitsarbeiter, die Straßen wären dort breit genug, da könnte jeder fahren. Als nun einer der Aurenherren frag, was denn die Leute wünschten, da sagte Herr Richter, die wollen eine Villa haben. Nun, wir können dem Herrn nur empfehlen, auf einige Wochen in einer solchen Villa zu wohnen. Im übrigen sind so viel Mißstände bei dieser Firma vorhanden, daß sich mancher Kollege schämt, dort in Stellung zu treten. Die ganze Schuld trägt die Geschäftsleitung, welche ja schalten und walten kann wie sie will. Herr Hemsoth bekümmert sich leider um die Verhältnisse zu wenig, sonst hätte er schon längst merken müssen, daß man mit Leuten, die an jeder Straßenecke stehen, keine Klame machen kann, besonders nicht bei Möbeltransporten. Herr Hemsoth braucht sich auch nicht zu wundern, wenn die Möbeltransporte immer weniger werden; ist es doch leicht erklärlich, daß man seine Möbel nicht jedem Menschen anvertraut. Wir raten also Herrn Hemsoth, mal nach dem Rechten zu sehen, bevor es zu spät ist. Unseren Kollegen Fuhrleuten, Kutschern, Möbeltransporteuren, Lagers, Hofarbeitern aber rufen wir zu: Tretet Mann für Mann unserem Verbands bei, damit wir in die Lage versetzt werden, diese Mißstände zu beseitigen. Jeder Kollege, welcher unserer Organisation fernbleibt, schadet sich selbst und seinen Mitarbeitern.

**Dresden.**

Hier besteht eine Filiale der Zentrale für Spiritusverwertung, G. m. b. H., Berlin. Diese Gesellschaft hat so ziemlich den ganzen Spiritushandel in Ost- und ganz Deutschland mit einem Netz von Filialen überzogen, denen sogar Generalvertreter vorstehen. Diese Herren beziehen ein Monatsgehalt von 400 Mark, und außerdem einen Unlagprovision. Sie haben unbeschränkte Vollmacht in Bezug auf Einstellung und Entlassung der Arbeiter. Die Dresdner Vertreter, besonders Herr Leus, sind nun noch an ostelbische Zustände gewöhnt, wo, wie der eine Herr einmal äußerte, die Arbeiter deckenhoch springen, wenn sie 2 Mk. Tagelohn bekommen. Noch schlimmer aber ist die Behandlung. So kommt es, daß das Dresdner Geschäft eines reiner Laubenschlag geworden ist. Im Betriebe sind 4 Kutscher und 2 Lagerarbeiter beschäftigt, aber nur einer kann sich rühmen länger als 1 Jahr dort beschäftigt zu sein. Trotz großer Schwierigkeit gelang es endlich sämtliche Leute zu organisieren. Es wurden folgende Forderungen aufgestellt: Lagerarbeiter 24 Mk., Kutscher 25 Mk. pro Woche, Befreiung der Sonntagsarbeit und Stellung eines Bekümmers oder Auslösungs. Diese Forderungen wurden von sämtlichen Leuten unterschrieben und eingereicht. Die Firma versuchte nun mit allen Mitteln den Aufstand bezanzubekommen, natürlich, um ihn zu entlassen. Als das erfolglos blieb, gaben die Herren nach, und legten den Lagerarbeitern eine Mark pro Woche zu, die Kutscher wurden aber auf den Herbst vertröstet. Leider ist zur Zeit infolge ungünstiger Witterung die Hochsaison noch nicht gekommen, so daß die weiteren Maßregeln vorläufig zurückgestellt werden mußten. Sollte die Firma aber ihr Versprechen, die Löhne sämtlicher Kollegen aufzubessern, nicht halten, so wird auf alle Fälle dafür gesorgt werden, daß die Kollegen für ihre schwere Arbeit auch einen ausreichenden Lohn bekommen.

**Die 29. Generalversammlung des Vereins Deutscher Spediteure** hat am 1. Juni 08 in Hamburg stattgefunden, und war von 175 Mitgliedern mit 181 Stimmen besetzt. Aus dem Bericht, den der Syndikus des Vereins gab, ging hervor, daß sich die Mitgliederzahl von 330 auf 677 vermehrt hat. Zum Zentralverband der Arbeitgeber in den Transportgewerben etc., wurde in einem Referat Jäger, Leipzig, Stellung genommen.

In erster Linie müsse dahin gewirkt werden, einen Zusammenschluß des eigentlichen Transportgewerbes zu erreichen. D. h. Spediteure, Reedereien, Möbeltransporteure und Fuhrherren sollten sich möglichst vereinigen. In kleineren Orten könne man allerdings auch andere Interessenten mit heranzuziehen suchen.

Der gleichen Ansicht schloß sich in der Debatte Dr. Paul Ehlers vom Verein Hamburger Reeder an. Besonders die Transportgesellschaften seien verpflichtet, ihre Interessen zu vertreten. Zu empfehlen ist deshalb dringend der Anschluß der Spediteure, wofür eine Kommission gewählt werden müsse, um mit dem Verein der Reeder und anderen Korporationen in Verbindung zu treten und die erforderlichen Schritte vorzubereiten. Geheimer Kommerzienrat Jacob führte aus, daß der Zentralverband zwischen fundamentale Änderungen in seinen Bestrebungen habe eintreten lassen; ein Zusammenarbeiten werde sich daher vielleicht ermöglichen lassen. Ohne weitere Debatte wurde folgende Resolution angenommen: „Die in Hamburg tagende 29. Generalversammlung des Vereins Deutscher Spediteure ermächtigt den Vorstand, in Verhandlung mit dem Zentralverband Deutscher Arbeitgeber in den Transport- und ähnlichen Gewerben, sowie mit dem Zentralverband Deutscher Reeder einzutreten.“

Dieser Beschluß der Spediteure ist gewiß auch der Beachtung seitens unserer Kollegen wert. Wir haben diesen Dingen durch verstärkte Aufklärungsarbeit unter den indifferenten Rechnung zu tragen.

**Hannover.** Ein grimmiger Feind der Arbeiterorganisation scheint der Fuhrwerksbesitzer Herr Die, Desferkesstraße, zu sein. Er äußerte kürzlich, daß Werte, die im Verande seien und das glaubten, was ihnen von dort vorgeführt würde, weniger verdienen als die übrigen Arbeiter. Der Herr beliebt die Arbeiter mit „Du“ anzureden. Vor einigen Sonntagen suchte er einem Kutscher mit der Faust vor dem Gesicht herzu und sagte: „Wenn du“ noch ein Wort vom Verande sagst, trete ich dich“ in den A...“, daß „du“ vom Hofe fliegst“. Ähnliche Redensarten sind nicht selten, so z. B. auch die Worte: „Schlag dich in die Presse“. Die Umgangssprachen sind also nicht die allerfeinsten. Mein Wunder ist es daher, wenn die Arbeiter schließlich diesen Musterbetrieb verlassen. Die Antreiber wird ziemlich stark bestrafen und die Lohn- und Arbeitsverhältnisse lassen zu wünschen übrig. Die Arbeitszeit dauert von morgens 5 Uhr bis abends 8 Uhr, ja 9 Uhr und noch später. Es passiert auch öfter, daß keine Mittagspause gemacht wird. Wenn dann der Kutscher etwas eher abends machen, gibt's Nacht in der Bude. Der Wochenlohn beträgt 23,28 Mtl. Die in die Woche fallenden Feiertage werden vom Lohne abgezogen. Auch an Sonntagen wird einige Stunden gearbeitet, und zwar auch manchmal während des Hauptarbeitsdienstes. Vielleicht sorgt die zuständige Stelle, daß die Bestimmungen über die Sonntagsruhe völlig zur Geltung kommen. — Infolge einer Differenz verließen vor einiger Zeit zwei organisierte Kutscher den Betrieb. In einem Sonnabend nämlich wurden sämtliche Kutscher wieder nach Hause geschickt, weil keine Arbeit da war. Nun sollten Sonntags früh wieder einmalt, außer der Stallarbeit, auch die Wagen geschmiert werden, eine Arbeit, die sehr gut am Sonnabend erledigt werden konnte. Da aber für den Sonnabend kein Lohn bezahlt wurde, was, nebenbei gesagt, gesetzlich gar nicht zulässig, glaubte wohl Herr Die, die Arbeit Sonntags soviel billiger fertig zu bekommen. Selbstverständlich weigerten sich die beiden in Frage kommenden Kutscher, die Arbeit am Sonntag zu machen. Es kam bei der Lohnzahlung zu Differenzen, die schließlich zum Austritt der beiden führten. Einer dieser beiden Kutscher war schon seit über sieben Jahre im Betriebe. Sie werden hoffentlich Herrn Die vor dem Gewerbegericht Gelegenheit geben, sich zu überzeugen, daß solche Abzüge unzulässig sind. Welche Arbeitsleistung dieser Herr von seinen Kutschern verlangt, beweist ein Ausspruch, den er vor längerer Zeit machte: „Wer acht Jahre bei mir tätig ist und dann noch nicht kaputt ist, hat gesauten!“ Hoffentlich veranlassen diese Ausführungen Herrn Die, die Kutscher anders zu behandeln. Den Kutschern selbst können wir nur dringend ans Herz legen, sich Mann für Mann ihrer Organisation anzuschließen, dann sind wir auch in der Lage, stets schnell helfend einzugreifen.

Gerade bei den Schwerefuhrwerkern ist es notwendig, endlich eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen. Haben doch gerade diese Kollegen am meisten unter der langen Arbeitszeit zu leiden, ebenso werden auch Ueberstunden und Sonntagsarbeit nicht entschädigt. Ebenso läßt auch, wie bereits oben geschildert, die Behandlung sehr zu wünschen übrig. Für diese „Herren“ ist der „Knecht“, wie sie sich so gerne ausdrücken, nur Arbeiter. Sie achten manchmal ihren Hund mehr wie den Kutscher. Leider haben unsere Kollegen bisher diesem Treiben tatenlos zugehört.

Kollegen, an euch liegt's, hier einmal Wandel zu schaffen. Ihr habt es selbst in Händen, euch andere Verhältnisse zu schaffen. Gewiß hat ein Teil von euch bereits den Wert der Organisation erkannt, aber der größte Teil steht uns noch fern. Eure Aufgabe muß es sein, mit allen Mitteln für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein. Sobald die Organisation stark genug ist, wird man es auch nicht mehr wagen, euch so entgegenzutreten. Darum Kollegen, an die Arbeit, nicht mühslos zurückschrecken, so wird der Erfolg auch nicht ausbleiben.

**Ludenwalde.** Tödlich verunglückt bei Ausübung seiner Berufstätigkeit ist unser Kollege Karl Rießstahl, der

bei der Firma Mühlford als Kutscher beschäftigt war. Am Güterbahnhof fiel durch einen Schlag die Vorderachse heraus, auf den Kollegen, dieser stürzte vom Wagen, und die Räder dieses mit 70—80 Zentner beladenen Gefährts gingen über den bedauernswerten Kollegen hinweg. Der Tod trat sofort ein. Ursache mangelnde Schutzvorrichtung.

**Die Organisation der Fuhrleute in London.** Die London Carmen's Trade Union (Fuhrleute) besteht jetzt 18 Jahre. Die Leitung berichtet, daß sich die Union im Jahre 1907 gut behauptet hat. Es war ein Ueberschuß von 492 Lstrl. 14 sh 1 d zu verzeichnen; der Gesamtbestand belief sich auf 3598 Lstrl 0 sh 5 d. Die Anzahl der Mitglieder betrug am 1. Januar 1907 6531 Mitglieder. Es sind im Laufe des Jahres 2348 neue Mitglieder beigetreten, dagegen 2828 ausgeschieden, so daß sich die Mitgliederzahl um 480 verringert hat. Demnach betrug die Mitgliederzahl am 31. Dezember 1907 6051. Hierzu schreibt Kamerad March: Wir müssen uns beglückwünschen, daß es nicht schlechter ist, wenn man die schlechten Arbeitsverhältnisse in unserem Gewerbe bedenkt, welche im letzten Jahre sehr viel schlechter waren im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren. Während des letzten Jahres nahmen 828 Mitglieder den Unfallfond in Anspruch und wir haben 500 Lstrl 1 sh 6 d ausbezahlt, es ist dies 49 Lstrl. 15 sh 4 d mehr als letztes Jahr. Aber wir können trotzdem sagen, daß diese Kasse von großem Nutzen für viele Mitglieder gewesen ist, von denen manche die Kasse zwei und dreimal das Jahr in Anspruch genommen haben. Wir haben im vergangenen Jahre 818 Lstrl. Sterbegeld ausbezahlt, es ist dies 87 Lstrl. mehr als vergangenes Jahr. In dieser Summe sind vier Forderungen bei Sterbefällen durch Unglücksfall, wo 5 Lstrl. mehr bezahlt worden sind, als die gewöhnliche Summe bei Sterbefällen beträgt. Ueber die richtige Ausbezahlung der Löhne haben wir 1907 nicht soviel Klage gehabt als sonst, aber wir hatten einige Fälle zu verzeichnen betreffs Kündigung, welche ungünstig für unsere Mitglieder verliefen. Wir haben 10 Lstrl. 9 sh 9 d wiedererlangt, in einigen Fällen handelte es sich nur um sehr geringe Summen, welche von den Löhnen der Leute zurückbehalten wurden, und dies zeigt, wie notwendig es ist für die Fuhrleute, einer Union anzugehören, durch welche sie gerichtlichen Beistand finden, um das zu erhalten, was ihnen zukommt. Die Anzahl der Fälle, wo unsere Mitglieder Unfallentschädigung forderten, waren in diesem Jahre viel beträchtlicher als letztes Jahr. Wir haben für unsere Mitglieder 544 Lstrl. 0 sh 3 d bekommen, dies sind 228 Lstrl. 11 sh mehr als letztes Jahr. Eine Anzahl Fälle wurden für die Mitglieder unter dem Workmen's Compensation Act geregelt, welches am 1. Juli in Kraft trat, und welches auch die Fuhrleute einschließt. Viele Firmen wollten nichts für die Leute tun, bis unsere Rechtsanwälte sie aufgeführt hatten im Namen unserer Mitglieder, und wenn die Sachen zuriefenstellend erledigt waren, wurden die halben Löhne, oder vereinbarte Summen direkt an die betreffenden Mitglieder ausbezahlt. Darum haben wir keine Angaben über diese Summen, da die Summen, welche die Mitglieder direkt erhalten haben, nicht in obenerwähnten Summen mit eingeschlossen sind. Der Fonds zur Verbilligung einer einmaligen Entschädigung bei völliger Arbeitsunfähigkeit wurde einmal in Anspruch genommen und dem davon betroffenen Mitgliede die Entschädigung von 100 Lstrl. bezahlt. Das Mitglied wurde verletzt durch einen Hufschlag am Knie von einem Pferde, während er als Pferdehalter für die West Ham Corporation tätig war. Dies ist die zweite Entschädigung, die während des Bestehens dieses Fonds ausbezahlt wurde.

**Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.**

**Freiburg Schl.** In der am 25. Mai abgehaltenen Versammlung sprach der Gauleiter über die Lohnkämpfe der Deutschen Arbeiterschaft im Jahre 1908. Redner schildert eingehend die schlechten Lohnverhältnisse der Arbeiterschaft, hervorgerufen durch die Uneinigkeit der Arbeiter selbst, indem es noch Elemente genug gibt, welche trotz ihrer bedrängten Lage immer noch nicht einsehen wollen, daß hier nur durch festen Zusammenschluß in der in Betracht kommenden Organisation sich geregeltere Lohn- und Arbeitsbedingungen erreichen lassen. Redner führte einige Beispiele an, wo durch einmütiges Zusammengehen der Arbeiter glänzende Resultate in Bezug auf Lohn, sowie Arbeitszeit erzielt wurden, und wo es früher durchaus unmöglich war etwas zu erreichen. Wo sogar die in der Branche beschäftigten Arbeiter aufgefordert wurden, den dort agitatorisch tätigen Kollegen die Knochen einzumal zu schlagen, ist es heut ganz anders geworden, indem auch die Unternehmer die Macht der Organisation anerkannt, und anstandslos mit den Vertretern der Arbeiter unterhandelt haben. Ebenfalls wies Redner auf die Arbeitgeberverbände hin, und erklärte das Verhalten selbiger bei irgend welchen Lohnbewegungen, wie dann die ganze Unternehmerruppe sich Schulter an Schulter stellt, um die um bessere Bedingung kämpfende Arbeiterschaft müde zu machen, sei es durch Aussperrung der Arbeiter, oder durch den Druck, welchen die Arbeitgeber ihrerseits untereinander ausüben, indem sie einen etwa den Arbeitern gegenüber nachgebigen Arbeitgeber durch Stichtwechsel im Betrage von öfter mehreren Tausend Mark zwingen, nicht nachzugeben, oder die betreffende Strafe zu zahlen. Der Redner streifte in seinen Ausführungen auch das neue am 15. Mai in Kraft getretene Reichsvereinsgesetz, und erklärte einige kleine Verbesserungen desselben gegenüber dem alten, indem keine Mitgliederverzeichnisse mehr eingereicht werden brauchen, auch die polizeilichen Ueberwachungen der Versammlungen sind in Wegfall gekommen, und somit dem Arbeitgeber die Möglichkeit genommen worden, bei der Beschädigung durch Einschleichen der Mitgliederliste das Glaubensbekenntnis seiner Arbeiter zu erforschen. Lauter Beifall lohnte die Ausführungen des Referenten. Die Abrechnung vom 2. Quartal wurde vom Kass. Kollegen Geißler II vorgelesen, und fand allgemeine Anerkennung. Dann erstattete Kollege Stöckler den Kartellbericht, auch wurden einige interne Angelegenheiten, sowie die bevorstehenden Landtagswahlen etwas näher in Augenschein genommen, und die Kollegen

aufgefordert, sich durch nichts beeinflussen zu lassen, sondern Mann für Mann am Wahlische zu erscheinen, und mutig, wenn auch gleich ihr Arbeitsgeber als Wahlvorsitzender fungiert, die Namen der Wahlmänner zu nennen, welche sie für befähigt halten, ihre Interessen zu vertreten, damit auch einmal Arbeitervertreter in den Landtag einzutreten. Auch wurde ein im Monat Juli vorzunehmender Familienausflug nach Fohlgendorf beschlossen, und dem Vorstande die weiteren Vorarbeiten übertragen. Mit der Auforderung, unermüdet zu agitieren, und immer neue Kämpfe unserer Reichen zuzuführen, und fest zusammen zu halten, damit auch die Lage der Transportarbeiter Freiburgs bald menschenwürdiger werde, schloß die imposant verlaufene Versammlung.

**Blag.** Am Sonntag, den 31. Mai 1908, fand eine gut besuchte Versammlung statt. Ein Kollege aus Breslau referierte in 1 1/2 stündigem Vortrage über: „Die Entwicklung des Deutschen Transportarbeiterverbandes.“ Er schilderte an der Hand geschichtlicher Daten die Kämpfe der damaligen Gesellenbrüderschaften z. B. der Zünfte, im 14. Jahrhundert, zeigte dann die Entwicklung der modernen Arbeiterbewegung im 18. Jahrhundert, wo der heutige moderne Großbetrieb seinen Anfang nahm. Sodann berichtete Redner über die Entstehung und Verbreitung des Verbandes bis zur heutigen Größe, und erläuterte die vielen wirtschaftlichen Vorteile, welche der Verband seinen Mitgliedern bietet. Seine Ausführungen waren auf fruchtbaren Boden gefallen, denn es ließen sich mehrere Kollegen aufnehmen.

In der Diskussion erwähnte Kollege Kefelt die anwesenden Unorganisierten, nicht aus Furcht vor Entlassung dem Verband fern zu bleiben. Kollege Seidel erläuterte noch des weiteren, daß jeder denkende Arbeiter sich seine Ueberzeugung und Treue zum Verband von niemand wird freitig machen lassen. Dann wurde die anregende Versammlung geschlossen. Nächste Versammlung 21. Juni.

**Hildesheim.** Am Sonntag, den 24. Mai, fand hier selbst eine öffentliche Versammlung statt, in der der Gauleiter über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse in unserem Berufe sprach. Der Besuch ließ leider sehr zu wünschen übrig, trotzdem das Wetter ein durchaus günstiges war. Redner führte in seinem etwa einstündigen Vortrage den Anwesenden die Verhältnisse in unserem Berufe im Allgemeinen und in Hildesheim vor Augen. Auch hier kann man von den Lohn- und Arbeitsverhältnissen nicht allzuviel lobenswerthes sagen. Namentlich ist es die Arbeitszeit, die in vielen Betrieben bis ins Unendliche geht. Eine Bezahlung der Ueberstunden und der Sonntagsarbeit gibt es in keinem Betriebe. Dabei gibt es auch noch eine ganze Anzahl „Auchkollegen“, die sich bei dem Arbeitgeber lieb Kind machen wollen, und dadurch die Uneinigkeit zum Nutzen der Arbeitgeber in die Reihen der Kollegen tragen. Zum Schluß erwähnte der Referent die Kollegen mit allen Kräften an dem Ausbau der Organisation tätig zu sein, dann können diese Uebelstände auch beseitigt werden. In der Diskussion brachten noch verschiedene Kollegen Mißstände zur Sprache, wodurch bewiesen wurde, daß ein weiterer Ausbau der Organisation unbedingt notwendig ist. Mit einem kräftigen Appell zur eifrigeren Mitarbeit schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Kollegen, schon seit einiger Zeit haben wir die Bemerkung machen müssen, daß unter euch eine gewisse Gleichgültigkeit eingegriffen ist. Alle Veranstaltungen, welche von Verbandsseite getroffen werden, leiden unter der Teilnahmslosigkeit unserer Kollegen, es hat fast den Anschein, als ob in Hildesheim unsere Kollegen nur auf Rosen gebettet sind, als ob die Verhältnisse derartige sind, daß sie einer Änderung nicht bedürfen. Und wie liegt es denn in Wirklichkeit? Die Entlohnung steht in gar keinem Verhältnis zu den Preisen für alle Lebensbedürfnisse, steht aber auch außerdem in gar keinem Verhältnis zu der langen und schweren Arbeit. Gewiß gibt es einzelne Betriebe, in denen ganz leidliche Löhne bezahlt werden, und wo auch die Arbeitszeit einigermaßen geregelt ist, aber das sind immer nur Ausnahmen.

Die große Mehrzahl müssen von morgens früh bis abends spät ununterbrochen tätig sein, gegen einen Lohn, der geradezu erbärmlich genannt werden muß. Dann werden aber auch in keinem Betriebe die Ueberstunden bezahlt, ebenso gibt es auch für die Sonntagsarbeit keinerlei Entschädigung. Bei vielen Unternehmern läßt außerdem aber auch die Behandlung sehr zu wünschen übrig.

Ihr seht also, daß ihr gar keine Ursache habt, eure Hände in den Schoß zu legen, im Gegenteil, hier ist es notwendig, alle Kraft einzusetzen, damit die Organisation sich immer mehr ausbreitet. Gerade nach dieser Richtung hin habt ihr es bitter notwendig, Hand ans Werk zu legen. Betrachtet einmal die Mitgliederzahl und da muß gesagt werden, daß von einem Fortschritt im letzten halben Jahre nicht geredet werden kann. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Während in fast allen andern Orten des Gaus stetiges, wenn auch langsames Vorwärtsschreiten zu verzeichnen ist, ist Hildesheim stehen geblieben, ja zurückgegangen. Das kann und darf unter keinen Umständen so weiter gehen. Pflicht eines jeden Kollegen ist es, an dem Ausbau der Organisation mitzuarbeiten. Zeit und Gelegenheit ist hierzu genug vorhanden, gerade die Kleinagitation von Mund zu Mund vernag am meisten Aufklärung zu schaffen. Ein jeder von euch muß es sich zur Aufgabe machen, in der nächsten Zeit mindestens einen Kollegen der Organisation zuzuführen. Wenn in diesem Sinne gearbeitet wird, werden wir in kurzer Zeit die Zahl unserer Mitglieder nicht nur verdoppeln, nein auch verdreifachen können. Hierzu bedarf es natürlich der Mitarbeit aller Kräfte, ein jeder einzelne muß sich in den Dienst der Allgemeinheit stellen.

Darum Kollegen vorwärts, mit frischem Mut ans Werk, so wird und muß der Erfolg endlich auf unserer Seite fallen.

**Leipzig.** Am Freitag, den 29. Mai tagte eine außerordentliche Generalversammlung. Vor Eintritt in die Tagesordnung erklärte der 2. Bevollmächtigte, daß die Differenz zwischen Göbcke und Sängelaub noch unerledigt sei. Die Anstellung von Sängelaub begründete Kollege Sängelaub. Er wies nach, wie durch die zweimalige Änderung im System der Ein-





## Kolleginnen und Kollegen. Mitglieder aus allen 4 Berliner Verwaltungsstellen.

### Bekanntmachung.

Wir machen von dieser Stelle aus darauf aufmerksam, daß nach Verständigung mit den Ortsverwaltungen der Vorverkauf der Billets zu den in diesem Jahre stattfindenden Vergnügungen, als **Frühlingsfest, Frühkonzert und Sommerfeste** etc., gleichviel von welcher Ortsverwaltung arrangiert, von allen 4 Verwaltungsstellen gemeinsam betrieben wird.

Etwaige Ueberschüsse werden der Bezirkskasse überwiesen, von der auch die eventuellen Defizits zu decken sind.

Wir sind zu diesen Maßnahmen durch die neuen Einrichtungen gezwungen. Die zentrale Beitragskassierung ist inzwischen für 14—15 000 Mitglieder durchgeführt worden. Es ist nun nicht gut möglich, daß die Kollegen Kassierer die Billets zu den verschiedenen Festen der einzelnen Verwaltungsstellen mit sich führen, um je nach der Verwaltungszugehörigkeit dem einen Mitgliede diese und dem andern jene Billets zu empfehlen. Es würde dadurch auch der Besuch der einzelnen Feste sehr zu leiden haben.

Dazu kommt noch, daß in diesem Jahre verhältnismäßig viel Vergnügungen stattfinden, was darauf zurückzuführen ist, daß für dieses Jahr noch jede Verwaltung ihre Vergnügungen selbst mit den in Frage kommenden Lokalbesitzern abgeschlossen hat.

Wir richten deshalb an alle Mitglieder und besonders an die Betriebsvertrauensleute und Bezirksführer der Verwaltungen 1—4 das dringende Ersuchen, für einen guten Besuch aller Feste, die unter dem Namen „Verwaltung Groß-Berlin“ abgehalten werden, zu sorgen und zu agitieren.

Es gilt gleichzeitig auch hier den Beweis zu erbringen, daß der gemeinsame Verkehr, sowie das Zusammenarbeiten aller Branchen nicht nur möglich, sondern auch nutzbringend für die gesamte Organisation und ihre Mitglieder ist.

### Zweck: Orientierung

geben wir nachstehend die Daten, an welchen die besagten Feste stattfinden, bekannt.

Am Sonntag, den 21. Juni, **Gr. Sommerfest** in Mentz Volksgarten, Lichtenberg, Roederstr. 35. Eröffnung um 2 Uhr Nachmittag.

Am Sonntag, den 12. Juli, **Großes Sommerfest** in Nixdorf, Lokal Heilhaus (Volksgarten) mit Spezialitäten.

Am Sonntag, den 26. Juli, **Großes Sommerfest** in Mentz Volksgarten, Lichtenberg, Roederstr. 35. Eröffnung 2 Uhr Nachmittag.

Am Sonntag, den 9. August, **Gr. Sommerfest** in der Brauerei Friedrichshain am Königstor. Eröffnung 2 Uhr nachmittags.

**Arrangement: Konzert, Gesang, Spezialitätenvorstellung, Kinderbelustigung, Preisregelschießen, sowie Großer Ball.** Familien können Kaffee kochen. Billets zu allen Festen im Vorverkauf 20 Pf., zum Frühlingsfest 25 Pf.

**NB.** Gleichzeitig weisen wir darauf hin, daß auch in diesem Jahre Maimarken à 25 Pf. zum Verkauf herausgegeben und der sich ergebende Betrag dem Agitationsfonds für Groß-Berlin überwiesen werden wird.

Die letzten Lohnbewegungen haben uns gezeigt, wie groß die Zahl der indifferenten Berufsangehörigen noch ist, welche sich bei etwaigen Lohnkämpfen den Unternehmern als Arbeitswillige zur Verfügung stellen. Es ist unsere heiligste Aufgabe, diese aufzuklären und der Organisation als Mitglieder zuzuführen. Erst dann werden unsere wirtschaftlichen Kämpfe vollen Erfolg haben, wenn alle unsere Berufsangehörigen, Kollegen und Kolleginnen, Schulter an Schulter nach dem Grundtag, alle für einen und einer für alle, den Kampf um ein besseres menschenwürdiges Dasein mit uns gemeinsam aufnehmen und durchführen werden.

Agitation und Organisation kostet aber Geld und abermals Geld; deshalb ist es notwendig, daß ein jedes Mitglied, welches am 1. Mai im Dienste des Kapitals frohndet, einen Teil seines Verdienstes opfert und mindestens 1 Maimarke à 25 Pf. entnimmt.

Die Maimarken sind bei den Beitragskassierern, in den Zahlstellen und den Büros aller 4 Verwaltungsstellen zu haben.

### Zur besonderen Beachtung.

Unsere gemeinsame reichhaltige Bibliothek befindet sich Engel-Ufer 15, vorn 3 Trp., Zimmer 48. Die Ausgabe der Bücher erfolgt daselbst wochentäglich in der Zeit von 8 Uhr morgens bis 6 Uhr abends. An jedem Freitag ist dieselbe bis 9 Uhr abends geöffnet. Sonntags geschlossen.

Durch diese Einrichtung ist unseren Mitgliedern reichlich Gelegenheit geboten, sich Aufklärung zu verschaffen und ihr Wissen in jeder Hinsicht zu bereichern. Es liegt deshalb im Interesse jedes Einzelnen, die Bibliothek zu benutzen.

Mit kollegialem Grusse

**Die Bezirksleitung Groß-Berlin.**

J. A.: Aug. Werner, Engel-Ufer 14/15, Zimmer 34. Tel.-N. 4, 2382.

## Verwaltung Berlin I.

**Mitglieder der Verwaltungsstelle I.**  
(Verein Berliner Hausdiener.)

**Büro und Kasse: Adlerstraße 5, v. I.**  
Telephon: Amt I, 4931.

Bei allen Zuschriften an die Verwaltung muß die genaue Buchnummer und Wohnung angegeben werden.

Bei Besuchen um Unterstützung etc. ist das Mitgliedsbuch unbedingt mitzubringen.

Die Auszahlung der Kranken-, Sterbe- sowie sonstigen Unterstützungen erfolgt nur in

der Zeit von 10 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags. Krankmeldungen werden ebenfalls nur während dieser Zeit entgegengenommen.

Wir ersuchen die Kollegen, nach § 3, Abs. 6, des Verbandsstatuts sowie § 8 des Vereinsstatuts, nicht länger wie 10 Wochen mit ihren Beiträgen im Rückstand zu bleiben, damit ihnen ihre statutarischen Rechte nicht verlustig gehen.

Den Kollegen Distriktsführern sowie Bezirkskassierern zur Kenntnis, daß das Bureau am Donnerstag, den 11. Juni, zwecks Abrechnung bis 10 Uhr abends geöffnet ist. Wir bitten dieses gefälligst zu beachten.

Die Ortsverwaltung I.

### Schneider-Hausdiener.

Kollegen der Herren-, Damen- und Uniformbranche, sowie alle in Ladengeschäften angestellten Hausdiener, Baker, Radfahrer usw., werden hiermit zu einer

### Besprechung

am **Mittwoch, den 24. Juni 1908, abends 9 Uhr**, im Lokal von Engel, Seydelstraße 30, eingeladen.

Das Erscheinen aller in dieser Branche beschäftigten Kollegen erwartet.

Die Sektionsleitung.

Achtung!

### Textil-Branche.

Die Sitzung der Sektionsleitung sowie der Vertrauensleute fällt in den Monaten Juni und Juli aus.

Die Sektionsleitung.

J. A.: Farwig.

## Verwaltung Berlin II.

Telephon: Amt IV, 4747.

**Achtung! Mitglieder aus allen Branchen!**

Mit der Fertigstellung des Erweiterungsbauwerks des Gewerkschaftshauses haben die bisherigen Büro-Zimmer eine andere Nummerierung erhalten. Die Zimmer unseres Verwaltungsbüros sind jetzt wie folgt nummeriert worden:

Kranken-Abfertigung bisher Nr. 17 jetzt Nr. 31.  
Kassierer bisher Nr. 16 jetzt Nr. 32.  
Registrierung bisher Nr. 15 jetzt Nr. 33.

Bevollmächtigter, Sekretär und Auskunftszimmer bisher Nr. 13 jetzt Nr. 43/44.

Uebertragungsnummer bisher Nr. 14 jetzt Nr. 42. Wir bitten die Verbandskollegen dies zu beachten und bei eventuellen Einsendungen, Briefen, Schriftstücken etc. hierauf Bezug zu nehmen.

In der letzten Zeit mehren sich die Fälle, daß bei Erkrankungen verschiedentlich die Kollegen dem Verbandsbureau

hierzu zu spät Mitteilung machen oder aber sich erst nach

Beendigung der Krankheit melden. Wir machen daher die Kollegen dringend darauf aufmerksam, die statutarischen Vorschriften genau zu befolgen. Die unterstützungs-

berechtigten Mitglieder sind hiernach verpflichtet, im Erkrankungsfall dies sofort dem Verbandsbureau,

Zimmer 11, zu melden. Die Meldung kann auch durch eine Postkarte erfolgen.

Die Auszahlung von Unterstützungen erfolgt des Vormittags von 10-12 Uhr, ebenfalls werden nur in dieser Zeit Krankmeldungen entgegen genommen.

Weiter empfiehlt es sich, daß die Mitglieder bei bevorstehenden Eingaben und Gesuchen stets ihr Verbandsbuch mitbringen. Bei eventuell vorkommenden Rechtschuldsuchen werden die Kollegen ganz besonders darauf hingewiesen, hieron die Verwaltung so schnell wie möglich in Kenntnis zu setzen. Zu spät eingereichte Gesuche laufen Gefahr, nicht berücksichtigt werden zu können.

Die Verwaltung II.

### Mitglieder aller Branchen.

Nach Ablauf des 1. Quartals haben wir festgestellt, daß noch ein großer Teil unserer Mitglieder mit dem Bezahlen ihrer Beiträge im Rest sind. Wir nehmen deshalb Veranlassung, allen Kollegen dringend zu empfehlen, die Beiträge, soweit wie irgend möglich, regelrecht zu entrichten. Besonders aber richten wir an die säumigen Kollegen die Bitte, die restierenden Beiträge so schnell wie möglich noch zu zahlen, da wir sonst gezwungen sind, diese Kollegen aus der Mitgliederliste zu streichen.

Die Verwaltung II.

### Mitglieder aus allen Branchen.

Gleichzeitig eruchen wir diejenigen Mitglieder aus allen Verwaltungsstellen, welche hier zum Selbstfüttern von den Jungbierfahrern beziehen, die Betreffenden ebenfalls nach der Legitimationskarte zu fragen.

Ganz besonders bitten wir unsere Kollegen Kutscher aus allen Branchen und alle diejenigen Mitglieder, welche viel in Schaufflokalen verkehren, auf die Organisationszugehörigkeit der in denselben liefernden Bier- und Sektwarenkutscher, sowie Mitfahrer zu achten und die Betreffenden in geeigneter Weise auf die Notwendigkeit der Organisation hinzuweisen.

Ortsverwaltung Berlin II.

### Männerchor der Handels- und Transportarbeiter.

(Mitglied des Arbeiter-Sänger-Bundes.)

Gegründet 1897. Chorleiter: Herr M. Zuchsdorf.

Uebungsstunden jeden Freitag, von 9 bis 11 Uhr im Lokal Gruppe, Künnestraße 16, 1. Saal. — Sangeskundige Verbandskollegen stets willkommen.

Der Vorstand.

### Kellerarbeiter und Kutscher aus den Grossdestillationen, Wein- u. Bierbetrieben Gross-Berlins.

Am Mittwoch, den 17. Juni, abends 8 Uhr bei Engel, Seydelstr. 30.

### Gr. Monats-Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Wilhelm Vorisla über: „Klassenkämpfe der Vergangenheit“.

2. Diskussion. 3. Geschäftliches und Mitteilungen.

In Anbetracht der Wichtigkeit der Tagesordnung ist das Erscheinen eines jeden Kollegen Ehrensache.

Die Sektionsleitung.

J. A.: Friedrich Voigt.

### Rixdorf.

Am Montag, den 15. Juni 1908, abends 8 Uhr, findet in Rixdorf, Vergilstraße bei Thiel, eine

### Gr. Versammlung aller in den Zeitungs-Expeditionen beschäftigten Austrägerinnen statt.

Tages-Ordnung: Vortrag der Kollegin Fel. W. Philipp.

2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Zahlreiches Erscheinen erwartet.

Die Sektionsleitung.

J. A.: F. Lambrecht.

### Leitergerüstbauer aus allen Betrieben Gr. Berlins.

Am Sonntag, den 21. Juni 1908, vormittags 10 Uhr,

### Große Versammlung

im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c.

Tages-Ordnung: 1. Welche Taktik müssen die Vertrauensleute in den Betrieben befolgen. Referent Kollege Walter. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten und Aufnahme neuer Mitglieder.

Einen wirklich guten Besuch erwartet. Mitgliedsbuch legitimiert.

Die Sektionsleitung.

### Leitergerüstbauer.

Wir bringen hiermit allen Kollegen, welche Mitglied unserer Unterstützungsliste sind, nochmals zur Kenntnis, daß laut Beschluß unserer Generalversammlung vom 19. Januar 1908 das Statut geändert worden ist. Wir machen speziell auf den Paragraph 4 aufmerksam, und geben bekannt, daß vom 1. Juni 1908 ab Nachzahlungen nicht mehr stattfinden, ungestempelte Marken haben keine Gültigkeit.

Die Sektionsleitung.

### Kollegen aus allen Betrieben der Metall- und Elektroindustrie.

Montag, den 22. Juni, abends 7 Uhr,

### Branchen-Versammlung

bei Maabe, Kolbergerstr. 23.

Tagesordnung:

1. Bericht über die Entwicklung unserer Sektion im letzten Halbjahr. 2. Diskussion. 3. Massenbericht des Agitationsfonds. 4. Anträge.

Ein zahlreiches und pünktliches Erscheinen aller Kollegen erwartet.

Die Sektionsleitung. J. A.: Karl Fromke.

### Mineralwasserkutscher, Abzieher u. Flaschenspüler aus den Mineralwasserbetrieben Berlins u. Umgegend.

Am Donnerstag, den 18. Juni, abends 8 1/2 Uhr,

### Große Monats-Versammlung

bei Heufelder (früher Watt), Dragonerstr. 15.

Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Die Ausstellung und Abstempelung der Kontrollkarte findet in der Versammlung statt. Auch werden neue Mitglieder aufgenommen.

Kollegen, agitiert eifrig für einen guten Besuch dieser Versammlung und erscheint Mann für Mann.

Die Sektionsleitung. J. A.: Otto Warmuth.

### Jugend-Abteilung.

Folgende Abteilungen veranstalten am 21. Juli

### Husflüge.

Moabit, Wedding, Gesundbrunnen und Schönhauser Vorstadt, nach

Reperntal, — Stepnisse, — Bernau.

Treffpunkt: Vorortbahnsteig Gesundbrunnen, 7 1/2 Punkt Uhr. Die in Moabit wohnenden Kollegen treffen sich um 7 Uhr Bahnhof Buttlersstr.

Notellung Nord-Osten

nach Birkenwerder — Drammenburg.

Treffpunkt morgens 7 30 auf dem Vorortbahnsteig am Stettiner Bahnhof pünktlich.

Die jugendlichen Bezirksführer werden ersucht für regere Beteiligung zu sorgen. Es steht auch den Kollegen an anderen Abteilungen frei, sich diesen Ausflügen anzuschließen.

## Verwaltung Berlin III.

Werte Kollegen! Unsere diesjährige

### Dampferpartie mit Musik

findet am Mittwoch, den 8. Juli 1908, nach dem Grossin-See, Restaurant „Zum Sportschau“ in Blegenhals bei Zeuthen, statt.

### Abfahrt von der Stralauer Brücke morgens pünktlich 7 1/2 Uhr.

Billets zur Einfahrt à 60 Pf. sind zu haben bei den Eintassierern, Vertrauensmännern, Zahlstellen und im Bureau, Engel-Ufer 21, I. Müdfahrt-Karten à 55 Pf. werden während der Einfahrt auf den Dampfern ausgegeben.

Werte Kollegen! Da wir weder Kosten noch Mühe gescheut haben, um die Dampferpartie so angenehm wie möglich zu gestalten, so ersuchen wir recht rege für diese Partie zu agitieren.

Am Freitag, den 12. Juni 1908, findet eine Herren-Partie statt. Treffpunkt: Früh 8 Uhr, Görlitzer Bahnhof. — Wir ersuchen, pünktlich und zahlreich zu erscheinen.

Das Komitee der Straßenbahner.

## Verwaltung Berlin IV.

### Automobilfahrer!

Am Freitag, den 19. dieses Monats, abends 9 Uhr, findet im „Gesellschaftshaus Berliner Musiker“, Kaiser Wilhelmstr. 18m, unsere

### Monats-Versammlung

statt. Tages-Ordnung: 1. Wie können wir im Sommer unter den Chauffeuren agitieren? Referent: Kollege Franz Kettig. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Wir ersuchen die Kollegen unter den Chauffeuren aller Branchen für guten Besuch der Versammlungen rege zu agitieren. — Uns noch fernstehende Kollegen sind als Gäste willkommen.

### Bekanntmachung.

Um unserem Arbeitsnachweis für Automobilfahrer aller Branchen eine weitere Verbreitung zu sichern, haben wir auf Beschluß des Verbandsvorstandes die geeigneten Schritte unternommen, denselben bei den Unternehmern zur Berücksichtigung zu empfehlen. Wir ersuchen alle arbeitslosen Kollegen sich von jetzt an zu unserem Arbeitsnachweis, Engel-Ufer 15, I. St. III., aufzuhalten, damit etwaige gemeldete Stellen besetzt werden können.

Freiwerdende Stellen ersuchen wir im Interesse der arbeitslosen Kollegen sofort per Karte oder Telefon, Amt IV, 3348 dem Arbeitsnachweis zu melden.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Kettig, Berlin.

### Achtung

### Betriebsvertrauensmänner!

Betriebe mit mindestens 8 Kollegen sind verpflichtet, einen Vertrauensmann zu wählen und dessen Namen und Wohnung an den Kollegen Fr. Kettig, Engel-Ufer 21, S. 1 Tr. (Telefon Amt IV, 950), einzusenden.

Neuwahlen und Adressenänderungen der Vertrauensleute sind ebenfalls unverzüglich an obige Adresse zu melden.

Die Sektionsleitung der Automobilfahrer.

### Berliner Lokales.

Zeugengesuch. Im vergangenen Jahr am 8. November nachts vom Sonnabend zum Sonntag hat ein Droschkenführer einen Mann nach der Rgl. Klinik in der Blegelstraße gebracht, welcher anscheinend betrunken gewesen sein soll. Der Fahrgast war in den vierziger Jahren, mit blondem Spitzbart, trug einen dunkelgrauen Ueberzieher, graue Hose, dito Arbeitsjacke und steifen schwarzen Hut, derselbe befand sich in Begleitung eines Mannes mit grüner Mütze, anscheinend ein Straßenbahnangestellter. Es ist die Möglichkeit vorhanden, daß die Droschke zu Charlottenburg in der Schillerstraße oder auch wo anders engagiert wurde.

Da in einem Ermittlungsverfahren die Adresse und Zeugnis des betreffenden Droschkenführers von Nutzen sein kann, wird gebeten, daß sich derselbe im Bureau der Droschkenführer, Schillingstr. 6., melde.

An die Arbeiterschaft wird alle Augenblicke die Aufforderung gerichtet, bei ihren Ausflügen und Veranstaltungen nur solche Lokale zu besuchen, welche ihnen zu Versammlungen zur Verfügung stehen. Diese Aufforderung sollten aber auch unsere Kollegen, wenn sie mit ihrem Fuhrwerk nach außerhalb kommen, beherzigen; besonders aber da, wenn freie Lokale vorhanden sind. Hieraus wird ab von unseren Kollegen nur sehr wenig geachtet wie man oftmals in Karlshorst, besonders bei den Rennen beobachten kann. Das Lokal Königs Fels in Karlshorst, Treptowallee, unweit der Bahnhstation, ist für die Arbeiterschaft gesperrt; trotzdem verkehren unsere Kollegen, wie es scheint mit Wohlwille dort, wie man oftmals beobachten kann. Ein muß Ehrensache für jeden denkenden Arbeiter sein, nur solche Wirte zu unterstützen, welche ihre Säule der Arbeiterschaft zur Verfügung stellen. Wir ersuchen unsere Kollegen, dies besonders im Auge zu behalten.

Gegen Fahrgeld eine Uhr in Pfand gegeben wurde einem Droschkenführer von seiner Fahrgast in der Nacht vom 5. zum 6. Juni gegen 1 Uhr am Oranienburger Tor.

Der betreffende Kollege kann sich melden beim Gastwirt Fial, Artilleriestr. 16

Verlag der Buchhdlg. „Courier“, O. Schumann-Berlin.

Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Halberstr. 3.