

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.
Einzeln-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

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

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

Nr. 29.

Berlin, den 19. Juli 1908.

12. Jahrg.

Die Unfallgefahren im Fuhrwerksbetrieb.

Wenn von seiten der organisierten Arbeiter auf die großen Gefahren im Fuhrwerksbetrieb hinzuweisen und energig Abhilfe verlangt wird, so hört man regelmäßig von den Unternehmern, daß dies Uebertreibungen seien und die große Mehrzahl der Unfälle durch die Ungeschicklichkeit oder dem Leichtsinne der Fuhrleute selbst hervorgerufen würden. Gegner jeden Alkohols behaupten auch, daß die Unmäßigkeit der Fuhrleute die Gefahr vermehren würde, wollen aber nicht zugeben, daß leider heute viele unserer Kollegen zum Alkoholgenuß gezwungen werden, ob sie wollen oder nicht.

Da kommt zu rechter Zeit ein Sonderbericht der Aufsichtsbeamten der Brauerei und Mälzerei-Vereinsgenossenschaft, welcher sehr deutlich auf die Berufsgefahren der armen Fuhrleute hinweist und die vorhandenen Mängel scharf kritisiert, schärfer, wie man sie seither aus diesen Beamtentreisen gewöhnt war.

Der Aufsichtsbeamte der Sektion V zu Nürnberg schreibt:

„Auch das Fuhrwerk brachte sehr schwere Unfälle, darunter mehrere Todesfälle. Diese sowohl, wie die auch wiederkehrende Tatsache, daß das Fuhrwerk allein mit rund 50 pCt. aller gemeldeten Unfälle figuriert, gab Veranlassung, zu prüfen, ob nicht auch in dem einen oder anderen Falle ein solch schwerer Unfall hätte vermieden werden können. Das Resultat der fortgesetzt angestellten Beobachtungen geht dahin, daß die Sitzgelegenheit für den Bierfahrer, soweit eine solche überhaupt vorhanden ist, nicht immer eine einwandfreie ist. Namentlich Fuhrwerke mit Schopfkehlen sind äußerst gefahrvolle Fahrzeuge. Aus diesen Schopfkehlen werden die Fuhrleute bei irgend einem Hindernis herausgeschleudert und kommen dann meist unter den Wagen. Das Bremsen der Wagen, wenigstens des Vorderteils desselben, erfolgt mittels eines Holzgriffs von der Schopfkehle aus. Ferner sitzt der Kutscher direkt hinter den Pferden, seine Füße ruhen unsicher auf der Gabel oder gar der Deichsel. Beim Hinausschlagen eines unruhig gewordenen Pferdes wird er in der Regel sicher getroffen. Nehulich verhält es sich mit den sog. Käten- oder Leiterwagen, die dem Kutscher einen ganz geringen Raum zum Sitzen vor dem Steckbrette gewähren. Das Bein ruht auf der Gabel, das andere auf der Wagenseite. Diese ist entsetzlich gefahrvoll. Zu alledem haben diese Art Ausfuhrwagen keine eisernen Fußtritte, es können gar keine solche angebracht werden, weil sie entweder für den Wagen hinderlich wären, oder gar die Pferde beschädigen würden. Mit dem Verbote, daß der Bierfahrer nicht aufstehen soll, wird wohl gar nichts erreicht werden. Nach dieser Richtung ist man wohl etwas konservativ geblieben, man blieb zu sehr am Althergebrachten hängen. Mit Rücksicht auf die sehr schweren Unfälle muß hier ernstlich eingegriffen werden, genau wie bei den früheren gefahrvollen Fahr- und Aufzugsanlagen. Es muß eine Rekonstruktion des Wagens vordergestellt von der Gabel aus erfolgen. Die zu bringenden Geldopfer sind lange nicht so bedeutend, wie jene, die für die Aufzüge gebracht werden mußten. Dadurch würde bestimmt mancher schwere Unfall hintangehalten. Ob eine solch konstruktive Wagenänderung ohne besondere Bestimmung in den Unfallverhütungsvorschriften durchzuführen ist, dürfte in Erwägung zu ziehen sein.“

Auch der Aufsichtsbeamte der Sektion VI Berlin äußert sich ähnlich:

Die Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften finden sich am häufigsten beim Fuhrwerksbetrieb. Namentlich die Bierwagen, welche im Gegensatz zu dem Stadtverkehr auf dem Landverkehr benutzt werden, ermangeln nur allzu häufig eines sicheren Sitzes für den Kutscher. Aber gerade auf den schlechten Landwegen und Dorfstraßen ist ein sicherer Sitz für den Kutscher unbedingt notwendig. Bei Umständen in dieser Richtung hat man aber gegen so alt eingewurzelte Uebel anzukämpfen, daß es nicht leicht ist, hier allmählich eine Besserung zu schaffen. Dazu kommt noch, daß die Wagen für die landwirtschaftlichen Betriebe erst recht jeden Schutz für die Arbeiter entbehren und mir wurde, wenn ich für den Bierwagen einen besseren Sitz verlangte, fast regel-

mäßig entgegnet, in der Landwirtschaft sieht es ja noch viel schlechter mit den Wagen aus. Wenn für die Vervollkommnung des Fuhrwerksbetriebes von den Polizeibehörden der einzelnen Regierungsbezirke in derselben Weise vorgegangen würde, wie es z. B. in großen Städten von den örtlichen Polizeibehörden geschieht, so wäre das wohl für die Unfallverhütung zweifellos ein großer Erfolg.“

Ueber den Biergenuß schreibt der Beamte: „Wie weit der Biergenuß in den Brauereien Unfälle herbeiführt, ist schwer festzustellen; ganz ohne Einfluß ist derselbe jedenfalls nicht, ganz besonders bei den Bierkutschern nicht. Bei dem ritischen Lösen Wettbewerb der Brauereien untereinander, sind bis jetzt die Bierkutscher, namentlich in den kleinen Brauereien, darauf angewiesen, möglichst viel bei den Gastwirten zu verzehren, um Bier umzusetzen, insbesondere deswegen, weil die Kutscher meistens Verkaufsprämien beziehen.“

Das ist ja das Elend, gegen welches wir seit Jahren ankämpfen. Hier wird es vollauf befestigt. Ebenso schreibt der Beamte, welcher die Provinz Posen bereist hatte:

„Die Mehrzahl der tödlichen Unfälle ereigneten sich vornehmlich durch den Fuhrwerksbetrieb, ein Uebelstand, der durch die Eigenart des Brauergewerbes bedingt, anscheinend nicht leicht zu beseitigen ist. Durch übermäßigen Alkoholgenuß verursachte Unfälle wurden mir nicht bekannt, doch ist wohl anzunehmen, daß auch selbst ein nüchternes und so liberaler Bierfahrer, der sonst dem Trunke abhold ist, während des Kundenbesuches genötigt ist, oder wird, mehr zu trinken, als er vertragen kann und dadurch unverschuldet in einen Zustand versetzt wird, der eine Unfallgefahr außerordentlich begünstigt.“ (1)

Aus der Altmark berichtet der Aufsichtsbeamte der Sektion VII:

„In der ganzen Altmark der Provinz Sachsen sitzen unter andern die Kutscher fast immer in der Schopfkehle des Wagens, dicht über der Deichsel, direkt hinter den Pferden. Durch die Körper der Pferde wird dem Kutscher fast immer der Ausblick nach vorn und nach dem Wege sehr erschwert; mit den Füßen haunelt er bei diesem Sitz meist in der Luft, so daß er im Falle der Not die Zügel gar nicht sehr bedienen kann und schließlich kann er gar nicht einweichen, wenn eines seiner Pferde einmal nach hinten ausschlägt und das kommt selbst bei dem ruhigsten Pferde wohl vor, wenn es von einem Insekt gestochen wird. Es ist bei solchen Verhältnissen nicht zu verwundern, wenn das Fuhrwerk unsere gefährlichste Betriebsrichtung ist.“

Auch der Aufsichtsbeamte der Sektion VIII im Königreich Sachsen schreibt:

„Durch Alkoholmißbrauch verursachte Unfälle kamen mir nicht zur Kenntnis, auch ist es fraglich, ob solche überhaupt zu verzeichnen sind, da der Betriebsunternehmer ja das größte Interesse hat, beirufene Personen in seinem Betriebe nicht zu kulden. Gegen ist die Kontrolle hierüber außerhalb der Betriebsräume, also im Fuhrwerksbetrieb, der alljährlich die schwersten Unfälle verursacht, ziemlich schwer und dunklen Fälle, in denen der Bierfahrer im Interesse seines Brotherrnnotgedrungen viel trinkt, wohl zuweilen vorkommen.“

„Im Interesse seines Brotherrn“ ist gut!

Im Gegensatz hierzu kann es sich der Aufsichtsbeamte der Sektion VI zum Schluß doch nicht vertragen, die Unternehmer kräftig in Schutz zu nehmen und gegen die armen Fuhrleute wie folgt los zu ziehen:

Bei den Betriebsunternehmern bricht sich allmählich ein besseres Verständnis für die Unfallverhütung Bahn. Leider können die Betriebsunternehmer aber in unseren Anlagen nicht immer so energig auf die Arbeiter einwirken, wie sie es häufig möchten. Das Fahrpersonal entzieht sich, wenn es unterwegs ist, fast vollständig ihrer Aufsicht, und gehen die Betriebsleiter gegen die Arbeiter im Betriebe kraftlos vor, so droht das Gespenst der Boykottklärung in den großen Städten und

auf dem Lande die Gefahr des Verlustes von Arbeitskräften, welche zum Teil schwer zu ersetzen sind.“

Diese Heuchelei Ernst schreibt der Beamte, daß die Wagen jedes Unfallschutzes entbehren, daß gegen „so alt eingewurzelte Uebel schwer anzukämpfen ist“, und dann faselt er von Boykottklärung der Arbeiter, wenn die so dringend notwendigen Unfallverhütungsvorschriften durchgeführt werden sollen. Deswegen ist doch noch niemals ein Streik der Arbeiter ausgebrochen und wurde wohl auch noch niemals ein Boykott verlangt. Gerade die Arbeiter verlangen energig Unfallschutz, weil sie ja ihre Haut zu Markte tragen müssen.

Es wird allerorts vermehrter Anstrengungen unserer Organisation bedürfen, um einen ausgiebiger Unfallschutz herbeizuführen, vor allen Dingen die obligatorische Einführung fester Kutscherstühle durchzusetzen.

Ein Gesetz

über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

II.

Aus der Begründung:

Der Reichstag hat am 12. Februar d. J. zwei Resolutionen angenommen, in denen wirksamere Maßregeln zur Verhütung von Unfällen und eine Verschärfung sowohl der Haftung für den Schaden als der Strafen für Ueberschreitungen der polizeilichen Vorschriften verlangt werden. (Stenogr. Berichte S. 3066ff., Drucksachen Nr. 168 und Nr. 668). Diesen Forderungen trägt der vorliegende Gesetzentwurf Rechnung. Von dem Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden, der dem Reichstag unter dem 1. März 1906 vorgelegt worden, aber infolge der Auflösung des Reichstags nicht zur Erledigung gekommen ist (Stenogr. Berichte 1905/06, Anl. Bd. 4 Nr. 264), unterscheidet sich die jetzige Vorlage in mehreren Punkten. Einmal dehnt sich die gesetzliche Regelung über die damaligen Grenzen aus, indem sie auch Bestimmungen über die Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis sowie besondere Strafvorschriften gegen Verletzungen der zur Sicherung des Verkehrs erlassenen polizeilichen Anordnungen trifft. Sodann stellt sie die Haftpflicht für Automobilschäden auf eine andere Grundlage, die den dem Automobilbetrieb eigentümlichen Gefahren besser gerecht wird. Bei den neuen Vorschlägen war der Gesichtspunkt leitend, daß einerseits dem Bedürfnis eines erhöhten Schutzes des Publikums gegen die Automobilgefahr zu genügen ist, daß andererseits aber vermieden werden muß, durch eine Ueberspannung der hierauf abzielenden Maßnahmen den Automobilverkehr in einer Weise zu belasten und zu erschweren, die seine Entwicklung hemmen und schädigen würde. Das Kraftfahrzeug bildet zweifellos ein wichtiges und aussichtsvolles Beförderungsmittel, und eine gesetzliche Regelung, die dazu führen würde, die weitere Verwendung und Vervollkommnung desselben zu unterbinden, wäre mit den Bedürfnissen des Verkehrs, dem das Automobil schon jetzt wertvolle Dienste leistet, nicht verträglich. Auch die Interessen der Landesverteidigung kommen dabei in Betracht und ebenso darf die deutsche Automobilindustrie, die in scharfem Wettbewerb mit dem Ausland eine hohe technische und wirtschaftliche Bedeutung erlangt hat, auf gebührende Berücksichtigung ihrer Lage Anspruch machen. Die Aufgabe des Gesetzes ist es, eine Regelung zu finden, die allen beteiligten Interessen gerechte Würdigung zuteil werden läßt. Ein Gesetz, das diesem Erfordernis entspricht, wird, wie erwartet werden darf, dazu beitragen, daß die Wünsche, welche dem Automobilbetriebe zur Zeit noch anhaften, mehr und mehr verschwinden, ohne daß der Verwendung des neuen Verkehrsmittels, soweit sie sich in gesunden Bahnen bewegt, ein Hindernis bereitet wird. Der Entwurf sucht dieses Ziel durch eine Verbindung von Bestimmungen privatrechtlichen, verwaltungsrechtlichen und strafrechtlichen Inhalts zu erreichen.

Was die privatrechtlichen Vorschriften anlangt, so beruht die frühere Reichstagsvorlage auf den strengen Grundsätzen über die Haftung der Eisenbahnen nach dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871. Sie

legte demgemäß dem Betriebsunternehmer die Ersatzpflicht für alle bei dem Betriebe des Automobils entstehenden Schäden auf, soweit nicht der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten verursacht ist. Diese Regelung stieß schon bei der Beratung in der Reichstagskommission auf erhebliche Bedenken und fand in den Kreisen der Automobilinteressenten den lebhaftesten Widerspruch. In der Tat ist die den Eisenbahnen auferlegte unbedingte Gewährleistung, die eine tiefgreifende Ausnahme von den allgemeinen Grundsätzen der Schadenersatzpflicht darstellt, auf Erwägungen zurückzuführen, die, wie angegeben werden muß, für Kraftfahrzeuge nicht ohne weiteres zutreffen. Bei der Frage, ob gewissen Unternehmern aus Gründen der Billigkeit die Haftung für Schäden auferlegt werden, darf zunächst die Leistungsfähigkeit, die bei Betrieben solcher Art vorauszusetzen ist, nicht unberücksichtigt bleiben. Die Monopolstellung, welche die Eisenbahnunternehmern inne haben, der große Umfang ihrer Betriebe und ihre regelmäßig sehr bedeutende Kapitalkraft lassen es als keine unbillige Anforderung erscheinen, daß sie für den Schaden, den ihr Betrieb verursacht, unbedingt und ohne Einschränkung eintreten. Die Lage des Automobilhalters ist in diesen Beziehungen von der eines andern Fuhrwerksbesitzers nicht wesentlich verschieden. Würde ihm die unbeschränkte Gewährleistung auferlegt, so müßte ihn dies mit Verpflichtungen belasten, die häufig außer Verhältnis zu seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit stehen. Die hierin liegenden Bedenken sind umso gewichtiger, je mehr das Automobil aus einem Luxusfahrzeug zu einem allgemeinen Beförderungsmittel wird, das den Erwerbszwecken weiterer Kreise dient. Zum Schutze gegen eine solche Belastung reicht auch die Haftpflichtversicherung nicht aus, denn die Versicherungsprämien würden bei einer derartigen Ausdehnung der Haftung eine so erhebliche Steigerung erfahren, daß in vielen Fällen von der Verwendung von Automobilen abgesehen werden müßte. Weiter kommt in Betracht, daß die Gefahren des Eisenbahnbetriebs zum großen Teil auf einem Zusammenstoßen von Umständen beruhen, die sich nicht voraussehen und bei der bedeutenden Geschwindigkeit, mit der die Eisenbahntransporte bestimmungsgemäß in festen Gleisen fortbewegt werden müssen, durch den Führer auch nicht verhüten lassen. Diese Gefahren sind vom Eisenbahnbetrieb ungetrennlich und müssen deshalb von dem Unternehmer getragen werden. Auf die Kraftfahrzeuge treffen diese Gesichtspunkte nicht in gleichem Maße zu. Insbesondere lassen sich bei der großen Lenkbarkeit der Fahrzeuge Unfälle in der Regel vermeiden, sofern der Führer seiner Aufgabe vollständig gewachsen ist, namentlich die Geschwindigkeit im Fahren nicht übertriebt, und sofern die Vorrichtungen an dem Wagen ihren Dienst ordnungsmäßig erfüllen. Wenn diese Voraussetzungen überall zuträfen, würde der Betrieb von Kraftfahrzeugen im allgemeinen für den Verkehr keine erheblich größeren Gefahren mit sich bringen, als die Benutzung sonstiger Beförderungsmittel.

Hieraus ergeben sich zugleich die Gesichtspunkte, unter denen die Verantwortlichkeit des Automobilhalters zu regeln ist, wenn sie den besonderen Gefahren entsprechen soll, die das Automobil für den Verkehr herbeiführt.

Eine solche Gefahr ergibt sich in erster Linie daraus, daß die Handhabung des Automobils an den Führer, was Vorsicht, Geschick, Fleißesgegenwart und Mäßigkeitnahme auf andere betrifft, weit bedeutendere Anforderungen stellt, als die eines sonstigen Straßensubstrahes. Denn infolge der erhöhten Geschwindigkeit ist die Zahl der Verletzungen und Begegnungen mit anderen Benutzern der Straße erheblich größer und der letzteren fällt es oft schwer, ihr Verhalten dem überraschend herannahenden Automobil gegenüber zweckmäßig einzurichten. Ein großer Teil der Unfälle ist darauf zurückzuführen, daß der Automobilführer das besondere Maß von Sorgfalt, das im Verkehr von ihm gefordert werden muß, außer acht läßt, ohne daß darum angenommen werden könnte, daß der Automobilhalter seinerseits sich einer Fahrlässigkeit bei der Auswahl und Beaufichtigung seines Angestellten schuldig gemacht habe. Nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§ 331) genügt aber ein in der letzteren Richtung geführter Entlastungsbeweis, um den Automobilhalter von jeder Haftung für den Unfall zu befreien. Dies erscheint nicht gerechtfertigt. Vielmehr wird demjenigen, welcher ein Verkehrsmittel verwendet, dessen Handhabung ein so bedeutendes Maß von Umsicht und Geschick erfordert, billigerweise die unbedingte Haftung für den Mangel dieser Eigenschaften auferlegt werden müssen. Nach dem Entwurf ist daher der Automobilhalter für jedes Verschulden des Führers verantwortlich.

Eine besondere Gefahr des Automobilbetriebes liegt ferner darin, daß der Mechanismus des Automobils ein ungemein verwickelterer ist, als der der übrigen Fahrzeuge; geringe Fehler in der Beschaffenheit oder Zusammenfügung der einzelnen Teile, kleinere Schwächen in ihrer Funktion können die Leistung der Maschine plötzlich umdrehen machen. Dazu tritt bei dem größeren Teile der jetzt üblichen Automobile die Explosionsgefahr. Auch für die Betriebssicherheit seines Fahrzeuges muß daher der Automobilhalter ohne Rücksicht auf sein Verschulden aufkommen; er haftet insbesondere für Fehler in der Konstruktion, für Mängel im Material sowie für Ordnungswidrigkeiten, die bei dem Zusammenwirken der Bestandteile des Fahrzeuges infolge Betriebes eintreten, wie Versagen der Steuerung, Plagen der Luftreifen, Explosion, Selbstentzündung. Ist dagegen der Unfall durch die Einwirkung äußerer Umstände auf ein an sich betriebssicheres Automobil, insbesondere durch Handlungen Dritter Personen oder zufällige Ereignisse, herbeigeführt, so liegt ein Fall der Haftung nach den Vorschriften des Entwurfs nicht vor.

Endlich bringt die schnelle Bewegung des Kraftfahrzeugs den besonderen Nachweis der Umstände erschwert, von denen die Haftung des Automobilhalters abhängt. Wie die tägliche Erfahrung zeigt, spielt der Unfall sich meistens zu rasch ab, als daß die Geschädigten die Einzelheiten des Vorganges, insbesondere eine Fahrlässigkeit des anderen Teiles feststellen könnten, während dieser weit eher in der Lage ist, die Umstände des Falles zu überschauen. Es wäre unbillig, den Geschädigten die Folgen eines Beweisnotstandes tragen zu lassen, der nicht durch ihn, sondern durch die dem Betriebe des Kraftfahrzeugs innewohnende Eigenart herbeigeführt wird. Es muß genügen, daß der Geschädigte den ursächlichen Zusammenhang des Schadens mit dem Betriebe des Automobils darthut, wogegen es Sache des in Anspruch genommenen Automobilhalters ist, den Beweis zu führen, daß keiner der Haftungsfälle vorliegt. Bei dem strengen Maßstabe, den die Gerichte unter dem Einflusse der Rechtsprechung des Reichsgerichts an die von dem Führer eines Kraftfahrzeugs anzuwendende Sorgfalt legen, wird der dem Automobilhalter obliegende Beweis keineswegs leicht zu erbringen sein. Unmöglich werden die Vorschriften des Entwurfs dahin führen, daß in allen Fällen, in denen überhaupt dem Automobilhalter die Verantwortlichkeit für einen Unfall billigerweise auferlegt werden kann, dem Verletzten der Anspruch auf Schadenersatz gesteht ist.

Während der Entwurf die Haftung des Automobilhalters in den bezeichneten Richtungen verschärft, beschränkt er auf der anderen Seite den Umfang der Haftung durch die Festsetzung bestimmter Beträge, über die hinaus ein Haftpflichtiger nicht in Anspruch genommen werden kann, soweit er nicht wegen nachgewiesener eigenen Verschuldens schon nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verantwortlich ist und demzufolge den Schaden ohne Einschränkung zu ersetzen hat (§§ 6, 10). Die Einführung solcher Höchstbeträge geht auf einen Antrag zurück, der bei der Beratung des früheren Gesetzentwurfs in der Reichstagskommission gestellt war; sie erscheint als ein geeignetes Mittel, um die praktische Durchführung der neuen Vorschriften zu erleichtern. Denn nur die feste Begrenzung der Ersatzpflicht verschafft den Automobilhaltern die Möglichkeit, sich gegen die verschärfte Haftung ohne unverhältnismäßige Kosten zu versichern. Schon unter dem geltenden Rechte sind die Prämien, die von den Haftpflichtversicherungsgesellschaften den Automobilhaltern berechnet werden, sehr erheblich; nach dem Tarife des Automobilversicherungsverbandes beträgt die Jahresprämie für eine Versicherungssumme von einer Million Mark — die höchste, die zu welcher die Gesellschaften eine Versicherung gegen die Haftpflicht wegen Personenverletzungen übernehmen — bei Privatautomobilen von mehr als zwei Tausend 1055 Mk.; dazu tritt eine Prämie von 110 Mk. für Sachschäden und ein Zuschlag von 50 pCt., wenn die Versicherung auf die persönliche Haftpflicht des angestellten Führers erstreckt wird. Da unter der Herrschaft der im Entwurf vorgeschlagenen Haftungsbestimmungen die Prämien jedenfalls noch beträchtlich zu erhöhen wären, so würden sie bei einer in ihrem Betrag unbeschränkten Haftung der Automobilhalter für manche Personenkreise, die jetzt ein Kraftfahrzeug zu Berufszwecken halten, nicht mehr zu erschwingen sein. Werden dagegen die im Entwurf vorgesehenen Höchstbeträge zu Grunde gelegt, so wird die Steigerung, die sie nur bis zu der Grenze dieser Beträge eintritt, darüber hinaus aber das bisherige Risiko unverändert bleibt, nach der vorläufigen Schätzung der Versicherungssachverständigen nicht so erheblich sein, daß sie gegenüber den sonstigen bedeutenden Kosten der Automobilhaltung wesentlich ins Gewicht fiele. Die Höchstbeträge sind im Anschluß an die üblichen Prämienstaffeln so gewählt, daß der weitaus überlegende Teil der Verletzten einen völlig ausreichenden Ersatz des Schadens erlangen wird. Sie gehen, soweit dies nach den statistischen Ermittlungen geprüft werden kann, erheblich über den Durchschnitt der bisher gezahlten Entschädigungen hinaus. Insbesondere ergeben die Zusammenstellungen über den Stand und Verlauf der Verletzungen, daß diejenigen, denen nach der Art ihres Erwerbes eine höhere Rente zu zahlen war, bei den Unfällen fast ausschließlich als Inassen des Kraftfahrzeugs in Betracht kamen. Auf solche bezieht sich die Haftung des Entwurfs überhaupt nicht (§ 2, Nr. 1).

Die verschärfte Haftpflicht, die der Entwurf den Automobilhaltern auferlegt, und andererseits die Erleichterung, die er bezüglich der Versicherung gegen diese Haftpflicht durch die Einführung der Höchstbeträge bietet, werden von selbst dahin führen, daß die Automobilhalter sich regelmäßig durch Versicherung decken, und daß demzufolge bei Unfällen der Geschädigte eine erhöhte Gewähr für die Erfüllung der ihm entstehenden Entschädigungsansprüche besitzt. Ein unmittelbarer Zwang zur Versicherungsannahme gegenüber den Automobilhaltern erscheint entbehrlich. Die Einführung eines solchen Zwanges unterliegt auch erheblichen Bedenken. Er könnte nur in der Weise verwirklicht werden, daß die polizeiliche Zulassung eines Automobils zum Betriebe von dem Nachweise der Haftpflichtversicherung abhängig gemacht wird. Allein, abgesehen davon, daß eine solche Maßregel keinerlei Gewähr für die Fortdauer des Versicherungsverhältnisses bieten könnte, würde sie auch die Automobilhalter in eine derartige Abhängigkeit von den Versicherungsgesellschaften bringen, daß die Versicherungsnehmer die Bedingungen der Gesellschaften willfährig annehmen müßten.

Diese Nachteile vermeidet der vielfach erörterte Vorschlag, die sämtlichen Automobilhalter zu einer Zwangsversicherung zu verpflichten, die den geschädigten Dritten als alleiniger Träger der Haftpflicht gegenübersteht, sich dafür aber an das schuldige Mitglied im Regreßwege halten kann. Auch diesem Vorschlage kann jedoch — mindestens zurzeit — nicht näher

getreten werden. Als Hauptvorzug der Einrichtung wird es angesehen, daß dem Geschädigten ein jederzeit bekannter Schuldner auch in solchen Fällen gegenüberstehen würde, in denen es dem Ankläger des Schadens gelingen ist, sich seiner Feststellung durch die Flucht zu entziehen. Dieser Gesichtspunkt verliert indessen, wie schon erwähnt, seit der Durchführung einer einheitlichen Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mehr und mehr an Bedeutung. Die Zahl der Fälle, in denen der Halter des Fahrzeuges nicht ermittelt wurde, betrug im Sommerhalbjahr 1906 noch 12,4 Prozent aller Unfälle, ist aber im ersten Viertel des Jahres 1908 bereits auf 4,4 pCt. zurückgegangen. Vor allem stehen der Einrichtung einer Zwangsversicherung bedeutende technische Schwierigkeiten entgegen. Bei der Neuheit des Verkehrsmittels fehlt es zunächst noch an genügenden statistischen Unterlagen für die Bildung der Gefahrenklassen und die Berechnung der Beiträge; auch für die Einbeziehung der ausländischen Automobile, die am inländischen Verkehre teilnehmen, ist eine befriedigende Lösung nicht gefunden. Eine Zwangsversicherung, die sich über das ganze Reichsgebiet erstrecken müßte, würde außerdem einen so umfangreichen Verwaltungsapparat erfordern, daß die damit verbundenen Weiterungen und Kosten im Hinblick auf den gegenwärtigen Stand des Automobilwesens kaum im richtigen Verhältnis zu dem Nutzen der Einrichtung stehen, und die Mitglieder über Gebühr belasten würden, zumal diesen die Kosten der Privatversicherung für die ihnen aus dem Rückgriffsrechte der Genossenschaft erwachsenden Ersatzverbindlichkeiten doch nicht erspart blieben. In den Kreisen der Interessenten wird gegen den Vorschlag zudem das gewichtige Bedenken erhoben, daß bei Einführung der Zwangsversicherung die vorstehenden und tüchtigen Fahrer für die leichtfertigen und untauglichen aufzunehmen haben würden, und daß das Bewußtsein hiervon nur dazu beitragen könnte, die Sorglosigkeit des weniger gewissenhaften Teiles der Fahrer zu vermehren. Die Frage der Zwangsversicherung ist jedenfalls noch nicht reif zur Entscheidung. Soll dem Verdrusse nach einem baldigen Eintritte der Gesetzgebung entgegengetreten werden, so kann zunächst nur auf dem Wege der Verschärfung der Haftpflicht des einzelnen Automobilhalters vorgegangen werden. Die mit der Einzelhaftpflicht gemachten Erfahrungen werden dann die nötige Grundlage bieten, um ein Urteil über die Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer Zwangsversicherung zu gewinnen.

Auf den Inhalt des Entwurfs kommen wir noch zurück.

Die Liberalen und die Gelben.

Auch die Klassen Liberalen wollen mit dem Entwurf der Weisheit, den „Gelben“, nichts zu tun haben. Auf dem kürzlich in München stattgefundenen gesamtliberalen Kongress hat der liberale Arbeitersekretär W a r n o l d aus Nürnberg über Arbeiterpolitik referiert und sich dabei wörtlich so über die Gelben ausgesprochen:

„Die gelbe Gewerkschaftsbewegung ist mit allen ihren Merkmalen gar nicht zu vergleichen; sie wird durch den schärfsten Druck der Unternehmer zusammengehalten und demoralisiert diese Sumpfpflanze das öffentliche Leben. Die Sozialdemokratie habe so lange die gelben Gewerkschaften an die Wand gemalt, um vor den Christlichen und den Kirch Dunderdosen prauslich zu machen, bis diese jetzt Leben gewonnen hätten. Neben gab einen Nebenblick über die Ausbreitung, Agitationsweise und Wirkung der gelben Gewerkschaften hauptsächlich in den Werken von Siemens u. Schulerer, der Loeweschen Waffenfabrik und der Optischen Fabrik von Wetz in Berlin. Er kam zu dem Schluß, daß die Gründung der gelben Gewerkschaften zu verwerfen sei, weil der soziale Gehalte, die Solidarität, nur solche Menschen beackern könnte, die ein hohes Maß sittlichen Empfindens besitzen und den Vorteil der Gesamtheit über ihr eigenes Interesse zu setzen verstehen. Durch die gelbe Bewegung aber würden nicht freie Männer mit offenem und festem Charakter erzogen, sondern meist Kriecher und Heuchler. Die gelbe Bewegung, sei aber auch aus politischen Gründen zu verwerfen, weil derjenige, der die Freiheit seiner eigenen Person und seiner Familie so wenig achtet, daß er seine Existenz nur von der Gnade abhängig mache, nie der Mann sein werde, der für politische Freiheiten und Rechte Opfer bringe. Die gelben Gewerkschaften verkaufen ihr Organisationsrecht nicht um 500 Mk., wie jetzt den Privatbeamten zugemutet werde, sondern um 20 Mk., um Brennholz oder einen Sack Kartoffeln.“

Ein gelber Schlosser aus Augsburg suchte dann seine Richtung weiß zu waschen, worauf ihn Dr. Brunnhuber aus Berlin scharf entgegengrätz. Dieser sagte: „In unserem großindustriellen Zeitalter haben die gewerkschaftlichen Organisationen die allerschärfste kulturelle und soziale Bedeutung. Sie allein halten die Kulturhöhe aufrecht in der Zeit der Trübsal und Sündflut. Gerade in Augsburg haben die gelben Gewerkschaften verhindert, daß die Arbeiter eine Verkümmung der Arbeitszeit zugestanden erhielten. Es sei uns schließlich das Koalitionsrecht zu einer Wohlthatenreichthümlichkeit der Unternehmer herabzubürdigen.“ (Beifall.)

Auch Pfarrer v o r e l l - Darmstadt hieb in dieselbe Herbe. Er führte aus: Nach den Erfahrungen aus meinem Wahlkreis fällt die Gründung einer gelben Gewerkschaft stets zusammen mit der Herausdrängung aller organisierten Arbeiter aus dem Betriebe. In kann den Angriffen auf die Gewerkschaften und die Gewerkschaftsführer nicht zustimmen. Als Pfarrer und Politiker sehe ich nicht an, zu erklären, daß ich den Gewerkschaftsführern aller Richtungen

meine höchste Anerkennung zolle. Sie sind in der Hauptzahl weit davon entfernt, bloß um des Geldes wegen für die Arbeiter zu wirken. Die Leute, die selbst immer nur nach Wohlstand der Unternehmer schnappen, haben kein Recht, sie als die gutbezahlten Helfer hinzustellen. Die Direktoren der gelben Gewerkschaften sind die Hintermänner des Reichsverbandes zur Bekämpfung der Sozialdemokratie, der den politischen Kampf so vergiftend eifrig und persönlich führt, wie niemand in ganz Deutschland. (Lebhafte Zustimmung), und der Kriegervereine mit ihrem militärisch reglementierten Geist und ihrer Gesinnungsreue. Deshalb bin ich der Ueberzeugung, daß man nicht zugleich liberal und Mitglied einer gelben Gewerkschaft sein kann. (Lebhafte Beifall.) Die gelben Gewerkschaften sind eigentlich nur eine Zusammenfassung der unorganisierten Arbeiter. Ich aber habe stets gefunden, daß die organisierten Arbeiter, auch wenn sie ungläubig waren, die sittlich höherstehenden waren. (Beifall.)

Landtagsabgeordneter Hübner (Münchberg) stellt fest, daß bereits im bayerischen Landtag der Abgeordnete Thoma erklärt hat, daß die Liberalen mit den gelben Gewerkschaften nicht das mindeste zu tun hätten.

Schließlich wurde von diesem liberalen Kongreß folgende Resolution angenommen:

„Der Gesamtkongreß spricht seine große Genugtuung über die Haltung der liberalen Fraktion des bayerischen Landtages gegenüber den gelben Gewerkschaften aus. Er lehnt jeden Zusammenhang zwischen Liberalismus und gelben Gewerkschaften ab, in welchem er nur eine große Gefahr für die Arbeiterbewegung erblicken kann. Er hält für das einzig Richtige eine gewerkschaftliche Arbeiterbewegung, die auf den allein wertvollen Boden der Selbsthilfe in selbstbewusster Freiheit den Kampf für die Höherentwicklung der Arbeiterklasse führt.“

So werden die Gelben von allen Menschen und Politikern abgeschüttelt, die ihre Menschlichkeit nicht ganz verloren haben. Das gelbe Rattengezücht verdient wirklich auch keine bessere Behandlung.

Zum Streik der Speditionsarbeiter in Ludenwalde.

Am 15. Juni dieses Jahres war der Lohnarif, welcher im Jahre 1905 mit den Unternehmern vereinbart worden war, abgelaufen und sandten wir am 9. Juni den Herren Unternehmern einen neuen Tarifentwurf zu. Wir batem um eine endgültige Antwort zum 14. Juni, aber vergebens. Die Herren glaubten wohl nicht daran, daß es den Arbeitern ernst mit ihrer Forderung sei. Auch hofften sie, die Arbeiter würden unter sich recht uneinig sein. In dieser Hoffnung sollten die Herren sich aber gründlich täuschen.

Am 15. Juni fand eine stark besuchte Versammlung der Kollegen statt, welche beschloß, daß noch einmal versucht werden sollte, eine Verhandlung herbeizuführen.

Am 17. Juni wurde vom Verbandsrat ein Rundschreiben an die Herren Unternehmer abgesandt, in welchem bis zum 19. Juni ein endgültiges Bescheid entgegengehoben wurde. Am 18. Juni erhielten wir die Antwort, daß an einem noch zu bestimmenden Tage eine Verhandlung stattfinden sollte. Mit diesem Bescheide waren unsere Kollegen nicht einverstanden und setzten den Tag der Verhandlung zum Mittwoch, den 24. Juni fest. Am 22. Juni erhielten wir ein Schreiben, daß die Konferenz erst am Donnerstag, den 25. Juni, stattfinden könne.

Pünktlich fand sich nun auch die Lohnkommission mit dem Gauleiter im Lokal Jägerhof ein. Wer aber nicht da war, waren die Herren Unternehmer. Als unsere Kommission um 9 Uhr sich anschickte, das Versammlungslokal unserer Kollegen aufzusuchen, wurde sie gewahrt, daß die Verhandlungskommission der Herren Unternehmer aus einem Gartenlokal herauskam. Auf der Straße nun wurde in recht lauter Weise eine Verständigung dahingehend gefunden, daß um 9 1/2 Uhr die Verhandlungen aufgenommen werden sollten. Dann tagten auch die beiden Kommissionen und wurde im Laufe der Verhandlungen von Seiten der Herren Unternehmer Ausdrücke gebraucht, als wie Quatsch, Blödsinn, klar ar... etc. Zum Schluß machten die Herren ein Zugeständnis, welches wie Pohn ausklang. Sie boten eine Lohnerhöhung von 1 Mk. pro Woche, dafür sollten aber die Versicherungsbeträge in Abzug gebracht werden. Das wäre eine Lohnzulage gewesen von sage und schreibe 44 Pfg. die Woche. Die Lohnkommission begab sich jetzt nach dem Versammlungslokal, in welchem unsere Kollegen lange ausgehalten hatten.

Mit Enttäufung wurde das Angebot zurückgewiesen. Um 12 Uhr wurde die Verhandlung wieder aufgenommen und dauerte diese bis 12 3/4 Uhr. Die Unternehmer lehnten jedes weitere Zugeständnis rundweg ab, und so beschloffen unsere Kollegen nachts 2 1/2 Uhr einmütig den Streik.

Eine unheimliche Ruhe machte sich am Freitag morgen in den Straßen Ludenwaldes bemerkbar. Sonst rasselten die Kohlen- und Speditionswagen schon um 6 Uhr durch die Straßen, aber an diesem Morgen blieb alles ruhig. Um 7 Uhr waren die Kollegen zu einer Versammlung bereits wieder zusammen und wurde festgestellt, daß alle Kollegen bis auf 4 einmütig die Betriebe verlassen hatten.

Dieser Streik bewirkte nun, daß die Herren eines anderen Sinnes wurden. Auf Grund nochmaliger Anfrage unsererseits, ob die Herren geneigt seien, in eine weitere Verhandlung einzutreten, erklärten dieselben sich gerne bereit und wurde, sodann am Sonnabend mittag die Arbeit wieder einmütig in allen Betrieben aufgenommen.

Zu bemerken ist noch, daß die Königl. Eisenbahn bereitwilligst Eisenbahnarbeiter als Arbeitskräfte abkommandierte und solche aus Dessau nach Ludenwalde sandte. Recht originell machte es sich, wie die Herren Unternehmer mit weißer Wäsche und Sandmanschetten Kohlen transportierten.

Welche Bedeutung diese Lohnbewegung in sich barg, geht daraus hervor, daß beinahe 2 große Fabriken den Betrieb wegen Kohlenmangel einstellen mußten.

Unsere streikenden Kollegen wurde auf den Straßen von den aus den Fabriken kommenden Arbeitern, als diese sahen, daß unsere Kollegen sich wieder auf dem Hoch befanden, ein lautes Bravo zugerufen und lebhaftes Freuden sah man auf den Gesichtern sich spiegeln.

Nachstehender Lohnarif wurde vereinbart:

Lohnarif.

Vereinbart zwischen den Vereinigten Speditionen zu Ludenwalde einerseits und den in den Betrieben beschäftigten Kutschern und Arbeitern, sowie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband andererseits.

1. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beträgt 14 Stunden pro Tag inklusive 2 1/2 Stunden Pause. Die Arbeitszeit beginnt morgens 5 1/2 Uhr und endet abends 7 1/2 Uhr. Sind die Touren beendet und 7 1/2 Uhr abends noch nicht erreicht, so tritt der Feierabend in Kraft.

2. Pausen.

Es wird den Kutschern und Arbeitern eine 1/2 Stunde Frühstück, 1 1/2 Stunde Mittag- und 1/2 Stunde Vesperpause gewährt. Die Mittagspause hat in der Zeit von 12-4 Uhr mittags zu liegen.

3. Ueberstunden.

Alle Arbeiten, welche nach 7 1/2 Uhr abends, ausgenommen Pferdepflege, zu verrichten sind, sind mit 45 Pfg. pro Stunde zu bezahlen. Wird die Stunde nicht voll gearbeitet, so wird die Zeit, in welcher Arbeit geleistet wird, nach dem Sage von 45 Pfg. für die Stunde bezahlt. Muß während der Frühstück- oder Vesperpause durchgearbeitet werden, so wird hierfür eine Ueberstunde gerechnet und ist dieselbe mit 45 Pfg. zu bezahlen. Muß während der Mittagspause gearbeitet werden, so wird hierfür 85 Pfg. bezahlt.

4. Sonntagsarbeit.

Sonntagsarbeit ist möglichst zu vermeiden. Von morgens 7-8 1/2 Uhr soll nur Pferdepflege verrichtet werden. Jede andere Arbeit, ausgenommen Eilgut-Transport, ist mit 50 Pfg. pro Stunde zu bezahlen. Für Kutsch- oder Kreimserfahren werden für 1/2 Tag 2 Mk., für 1 Tag 4 Mk. bezahlt. Für Kindtaufen oder Hochzeitsfahrten werden 1 Mk. bezahlt. Fest- und Feiertage, welche in die Woche fallen, dürfen vom Wochenlohn nicht gekürzt werden. Alle 14 Tage ist dem Arbeiter und Kutscher ein voller Tag resp. Sonntag als freier Tag zu gewähren.

5. Nachtarbeit.

Für die Nachtarbeit ist 4 Mk. zu bezahlen. Als Nachtarbeit gilt die Zeit von abends 9 Uhr bis morgens 5 Uhr. Wer 24 Stunden hintereinander gearbeitet hat, dem ist hierauf eine ebensolange Ruhezeit ohne Abzug des Lohnes zu gewähren.

6. Lohn.

Der Lohn beträgt für Arbeiter 19,50 Mk., für Kutscher 20,50 Mk. pro Woche, jährlich steigend um 1 Mk. wöchentlich, bis zum Höchstlohn von 26 Mk. pro Woche. Alle höheren Löhne und besseren Arbeitsbedingungen, wie hier vorgelesen, bleiben bestehen. Invaliden- und Krankentafelbeiträge zahlt der Unternehmer.

7. Urlaub.

Jedem Kutscher und Arbeiter wird ein Urlaub gewährt unter Weiterzahlung des Wochenlohnes und zwar: Wer 3 Jahre im Betrieb beschäftigt ist 2-3 Arbeitstage. Die Zeit, in welcher der Urlaub fallen soll, regelt der Unternehmer mit seinen Arbeitern selbst. Dieser Paragraph versteht sich mit rückwirkender Kraft.

8. Sonstiges.

Als angemessene Zeit im Sinne des § 616 des B. G. B. wird angesehen, wer 1 Jahr beschäftigt ist 3 Tage, nach einem Jahr 6 Tage und nach 2 Jahren 12 Tage.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags. Eine Aufkündigung des Arbeitsverhältnisses findet nicht statt.

Die Regelung der Stall-Dujour bleibt den Kutschern und Arbeitern überlassen.

9. Tarifdauer.

Dieser Tarif gilt vom 15. Juni 1908 bis 15. Juni 1911. Erfolgt 3 Monate vor Ablauf dieser Frist eine Kündigung von Seiten der vertragsschließenden Parteien nicht, so gilt der Tarif ein weiteres Jahr stillschweigend weiter. Ludenwalde, den 27. Juni 1908.

Für die Vereinigten Speditionen: J. B.: Paul Ludwig.

Für die Lohnkommission: Senf, Dautsch, Mendorf.

Für den Verband: August Gehert.

Aus unserem Beruf.

Arbeiterinnen.

Ludwigshafen ist unstreitig eine derjenigen Städte die in punkto Entwicklung den Rekord mit an erster Stelle erreicht hat. Noch vor 30 Jahren hat man dort einige Häuser sehen können, welche sich unmittelbar an den Ludwigshafen, der in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts von dem bayerischen Ludwig I. gegründet wurde, anlehnten. Vor drei Jahren feierte man auch das Fest des 50jährigen Bestehens. Hier haben sich auf Grund der günstigen Wasserstraße einige Kapitalisten gefunden, die durch ihre Unternehmungen und durch die Ausbeutung der von allen Nationen sich hier zusammenziehenden Proletariatskräfte sich Millionen und aber Millionen angehäuft haben. So finden wir im Norden der Stadt das Messergerath der Badischen Anilin- und Sodafabrik, die bis zu 8000 Arbeiter beschäftigt und jährlich 25 pCt. an ihre armen Aktionäre verteilt, während im Süden außer einiger größerer Industrieunternehmen sich die Messerwerke der Speditionsfahrten an den Hafenanlagen arreiben. Man findet in Ludwigshafen auch nur Arbeiter und Geschäftsleute. Die Fabrikanten haben ihr Domizil in den Villen des Ostviertels der

Stadt Mannheim aufgeschlagen. Den Aktionären der Badischen Anilinfabrik ist die Luft, die von dem Unternehmern verpfeft wird, zu schlecht, während die fetten Dividenden ihnen wohlbekommen. In Ludwigshafen erscheinen zwei Zeitungen, und zwar unser Parteiblatt, die „Pfälzische Post“, sowie der sich farblos schimpfende „Generalanzeiger“. Auf die Qualität dieses letzteren Papiers erbringt es sich näher einzugehen, da es zu denen zählt, die es verstehen, den Arbeiter geistig einzuküllen. Außer den Tagesneuigkeiten und einigen Schauermärchen bekommt man auch ab und zu bei Lohnkämpfen dasjenige zu lesen, was man Arbeiterverrat nennt. Man sollte nur glauben, daß dieses Unternehmern von der Arbeiterschaft bekämpft werden müßte; allein wer dieses annimmt, der irrt sich gewaltig. Der „Generalanzeiger“ wird von seinen Gegnern, und das sind unstreitig die Arbeiter, in so reichlichem Maße unterstützt, daß derselbe noch ein weiteres Blatt und zwar die konservative „Pfälzische Rundschau“ mit über Wasser halten kann. Fragt man, warum von seiten der Arbeiter an ihren eigenen Interessen so gefrevelt wird, so findet man nicht etwa den Grund darin, daß etwa unser Parteiblatt nichts bietet, sondern die einzige Ursache ist, weil der „Generalanzeiger“ 20 Pf. pro Monat billiger ist als dasjenige Blatt, das zu jeder Zeit für Wahrung der Arbeiterinteressen seinen Raum zur Verfügung stellt. Auch eine ganze Menge von organisierten Arbeitern und von unseren Kollegen findet man, welche wegen der 20 Pf., die sie weniger bezahlen, ihre Gegner unterstützen. Wie in einem Blatte wie der „Generalanzeiger“, welcher für 50 Pf. monatlich inkl. Trägerlohn auf den Markt kommt, unsere Kolleginnen ausgebeutet werden, darüber diene folgendes. Unsere Kolleginnen erhalten bei den Mannheimer Tageszeitungen pro Abonnent und Monat 23 Pf. Trägerlohn. Unsere Kolleginnen im Ludwigshafener „Generalanzeiger“ erhalten 10 Pfennig. Unsere Kolleginnen in der „Pfälzischen Post“ 15 Pf. Wenn letztere nicht auf der Lohnhöhe der Mannheimer Kolleginnen stehen, so ist es ja leicht begreiflich, wenn ein Unternehmen, wie unser Parteiblatt mit einer Schmutzkonkurrenz wie der „Generalanzeiger“ zu kämpfen hat, nicht dasjenige bieten kann, was es gerne möchte. Aber immerhin stehen unsere Kolleginnen dort um 50 pCt. besser, als im „Generalanzeiger“. Wir wollen es nicht unterlassen, darauf aufmerksam zu machen, daß sich die Zeitungsfrauen im „Generalanzeiger“ im Dezember vorigen Jahres organisierten. Die Firma bekam Wind von der Sache und legte den Frauen einen Vertrag vor, der folgender lautet:

Vertrag.

Zwischen der Firma Julius Waldkirch u. Co. und der Mitunterzeichneten kam heute folgender Arbeitsvertrag zu stande:

Die Unterzeichnete pp. verpflichtet sich, alltätlich den „Generalanzeiger“ unmittelbar nach seinem Erscheinen in der Druckerei in Empfang zu nehmen und so rasch als möglich den ihr namhaft gemachten Abonnenten zuzustellen. Die Zeitungen sind den Abonnenten in ihrer Wohnung einzuhändigen nicht aber vor die Türen oder gar im Hausflur niederzuliegen. Zuwiderhandlungen ziehen im Wiederholungsfalle Geldstrafen von 20-50 Pf. nach sich, welche einem Unterstützungsfonds für das Trägerpersonal zu gute kommen. Für Austragen und Zustellung der Zeitung sowie Entlastung der Abonnementsbeiträge wird monatlich pro Exemplar eine Gebühr von 10 Pf. bezahlt.

Der Zeitungsbote ist verpflichtet, zwei vom Zeitungsverlag bezogene Bücher zu führen, in denen die Namen der Abonnenten gleichlautend mit Angabe der Straße, Hausnummer und Bezeichnung des Stockwerks deutlich vorgetragen werden müssen. Die Bücher bleiben Eigentum des Verlags und sind daher beim Austritt zurückzugeben.

Die Abgabe der Monats-Abonnementsquittungen an die Zeitungsboten erfolgt jeweils am letzten Samstag eines Monats und sind die einlassierten Abonnementsgebühren spätestens am darauffolgenden 15. des darauffolgenden Monats an den Verlag abzuliefern.

Es findet gegenseitig monatliche Kündigung statt, die nur am ersten Tage eines Monats erfolgen kann. Während der letzten vier Tage des Kündigungsmonats ist der Zeitungsbote beim Zustellen der Zeitung verpflichtet, seinen Nachfolger mit den Adressen der Abonnenten bekannt zu machen.

Die vertragsschließende Firma J. Waldkirch u. Co. verpflichtet sich, außer der vorstehend von ihr eingetragenen Verpflichtungen jedem bei ihr auf Grund vorstehenden Arbeitsvertrags angestellten Zeitungsboten nach fünfjähriger ununterbrochener Tätigkeit vom heutigen Tage ab eine, am Schlusse jeden Jahres fällige Extraprämie in der Höhe von 5 pCt. der im Laufe des Jahres von den Abonnenten vereinnahmten Zustellgebühren zu bewilligen. Sollte aber inzwischen eine Erhöhung der Abonnementsgebühren eintreten, womit gleichzeitig eine Erhöhung der Zustellgebühren verbunden wäre, dann kommt diese Extraprämie in Wegfall.

Für richtige Ablieferung der Abonnentengelder und Vertragserfüllung haftet eine von dem Arbeitnehmer (also dem Zeitungsboten) zu stellende Kaution, deren Höhe die vertragsschließende Firma J. Waldkirch u. Co. (G. m. b. H.) bestimmt.

Mit dem Inhalt des vorstehenden Vertrages haben sich die Unterzeichneten einverstanden erklärt. Namen. Dieser Vertrag haben alle Trägerinnen unterschrieben. Derselbe enthält außer den vielen Verpflichtungen und Strafbestimmungen eine kleine Erhöhung des Einkommens für diejenigen, die 5 Jahre ununterbrochen im Betriebe tätig sind. 5 pCt. der Zustellgebühren als Extraprämie! Fürwahr, der Arbeitnehmer weiß seine Schafe zu führen. Dies beträgt bei einem Abonnentenstand von 180 Abonnenten 22 Mk., davon 5 pCt. ist 3,60 Mk., welches eine Trägerin nach 5jähriger Tätigkeit das Glück hat mehr in einem Jahre zu verdienen. Daraufhin traten die meisten der Tä-

gerinnen wieder aus der Organisation aus. Ein Beweis, daß auch die Frauen in punkto Gewerkschaftsbewegung noch genau soweit zurück sind, wie diejenigen Arbeiter, welche ihnen das Blatt abnehmen, weil es 20 Pf. billiger ist als ihre Parteipresse. Trotzdem von Seiten der Mannheimer Kolleginnen in aufopfernder Weise unter den rüstständigen Ludwigshafener Kolleginnen für Aufklärung gesorgt wurde, trotzdem die traurige Tatsache den Kolleginnen vor Augen geführt wurde, daß ihre Mannheimer Kolleginnen um über 100 pCt. besser stehen als sie, haben sie es trotzdem vorgezogen, wieder indifferent zu sein und unter den jetzigen traurigen Verhältnissen sich weiter ausbeuten zu lassen. Aber auch von den Kollegen im Parteiblatt haben es einige vorgezogen, der Organisation den Rücken zu kehren, trotzdem eine Lohnerhöhung für dieselben erreicht wurde. Unsere Parteigossen sollten ein Interesse daran haben, daß diejenigen, die ihnen das Parteiorgan bringen, auch organisiert sind. Wir werden Kontrollkarten ausstellen für unsere Kolleginnen, damit der Leser der „Pfälzischen Post“ auch kontrollieren kann, wer in der Organisation ist.

Unsere Kollegen in Ludwigshafen rufen wir zu: Hinaus mit dem „Generalanzeiger“ aus den Wohnungen, abonniert die geistliche Verfechterin unserer Interessen, die „Pfälzische Post“. Den Zeitungsträgerinnen rufen wir zu: Wie lange wollt Ihr Euch in so menschenunwürdiger Art ausbeuten lassen? Hinweg mit allen Vorurteilen und aller lethargie und hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband, dann wird und muß es anders werden.

Automobilführer.

Die Prinzen als Schnellfahrer. Eine Oberpräsidialverordnung vom 26. September 1906 verbietet den Automobilisten bei Strafe beim Passieren von Ortsschranken eine 15 Kilometer übersteigende Geschwindigkeit. Die Folge der Verordnung war zunächst eine Reihe von Strafmandaten, mit denen besonders das Potsdamer Schöffengericht zu tun hat. Die gefährlichste Strafe ist die Tour Wanssee-Potsdam. Zu den wildesten Fahrern gehören die kaiserlichen Prinzen. Bei einem der letzten Potsdamer Schöffengerichtsprozesse kam zur Sprache, daß durchschnittlich nur jene Kuller aufgeschrieben werden können, die ein 30 Kilometer-Tempo fahren. Die Prinzen fahren aber fast ausnahmslos mit Geschwindigkeiten über 50 Kilometer durch geschlossene Ortsschranken, und sogar ein 80 Kilometer-Tempo ist nichts Seltenes. Natürlich werden von pflichttreuen Beamten auch über die prinziplichen Schnellfahrer Anzeigen gemacht, diese gehen aber einen anderen Instanzenweg. Der „gewöhnliche“ Chauffeur wird, an der Wagennummer kenntlich, beim Gemeindevorsteher angezeigt, der ihm das ominöse Strafmandat zuschickt, der prinzipliche Kurier wird jedoch beim Landrat angezeigt, der die Anzeigen sammelt. Von weiteren Veranlassungen ist den Gerichten nichts bekannt. — Daß es durch die Anzeigen besser geworden wäre, kann nicht behauptet werden. Ist ein Schnellfahrendes Verbot gefährlich, so wird die Gefahr nicht gemindert, wenn ein Prinz drinnen sitzt. Oeffentliche Interessen erheischen eine gleichmäßige Begandlung aller wilden Fahrer.

Anwendung der Unfallversicherungspflicht auf Wagenwäscher in Automobilfuhrwerksbetrieben. Das Reichs-Versicherungsamt hat kürzlich entschieden, daß Wagenwäscher in Automobilfuhrwerksbetrieben, die von den Führern der Kraftwagen angenommen und entlohnt werden, in der Regel Arbeiter des Fuhrunternehmers sind, und daß der Fuhrunternehmer ihre Löhne der Berufsgenossenschaft nachzuweisen hat. Diesen Grundsatz hat das Reichs-Versicherungsamt folgendermaßen begründet: Das Waschen der Wagen dient dem Kraftdroschkenbetriebe. Es muß deshalb regelmäßig auch diesem Betriebe zugerechnet, und der Wagenwäscher als ein in ihm beschäftigter Arbeiter angesehen werden, sofern es nicht etwa als ein besonderes selbständiges Unternehmen betrieben wird. Das wird regelmäßig dann nicht der Fall sein, wenn der Kraftdroschkenführer mit dem Wagenwäscher einen anderen Arbeiter betraut.

Dieser Arbeiter ist kein selbständiger Unternehmer, er ist als ein in dem Betriebe des Kraftdroschkenunternehmers beschäftigter Arbeiter anzusehen, und der Betriebsunternehmer hat deshalb für ihn auch dann die Löhne nachzuweisen und Beiträge zu entrichten, wenn der Lohn nicht von dem Kraftdroschkenunternehmer, sondern von dem Droschkenführer bedungen und bezahlt worden ist. Der Wagenwäscher kann dann auch nicht etwa als Arbeiter des Droschkenführers, der kein Unternehmer ist, gelten. Die Namen und Löhne der Wagenwäscher sind deshalb von den Unternehmern der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft nachzuweisen. Diese hat auch, abgesehen von etwaigen Unfällen der Wagenwäscher, ein finanzielles Interesse an der besondern Angabe der Löhne der Wagenwäscher, da der Beitrag mit Rücksicht auf die Bestimmung im § 29 Abs. 2 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes unter Umständen geringer ist, wenn der Lohn des Wagenwäschers nur in dem für den Droschkenführer nachgewiesenen Lohne mitenthalten ist.

Dieser Entscheid des Reichsversicherungsamtes zeigt endlich einmal klar, wo die Wagenwäscher hingehören, und wer sie rechtmäßig zu bezahlen hat. Bisher wurden die Wagenwäscher als Arbeiter eines Betriebes nicht von dem Unternehmer, sondern zum größten Teil von einem andern Teil der Arbeiter im Betriebe bezahlt.

Verbot. Koalitionsrecht und Arbeitgeber-Terrorismus. Um ihren Führern das Koalitionsrecht zu rauben, wendet die Firma „Kandelhart“ bekanntlich die verwerflichsten Mittel an.

Jeder Führer, welcher an diesen „Musterbetrieb“ seine Arbeitskraft verkaufen will, muß im wahren Sinne des Wortes ein kleines „Betriebskapital“ mitbringen. Als dieses sind zu nennen: 50—60 Mk. Gehalt, 80 Mk.

Kaution, daneben schwebt die Gefahr von 101 Mk. Konventionalstrafe. Denn jeder Führer muß bei Eintritt in den Betrieb folgenden Kewers unterschreiben:

„Bei Eintritt in den Betrieb verpflichte ich mich, dem Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands während der Dauer meiner Beschäftigung nicht anzugehören. Auch verpflichte ich mich, alle Versammlungen und Zusammenkünfte dieses Verbandes nicht zu besuchen. Handelt ich dieser Verpflichtung zuwider, so soll der Arbeitgeber berechtigt sein, mich jederzeit sofort zu entlassen und von mir eine Konventionalstrafe von 101 Mark einzufordern. Für die Entziehung dieser Summe bin ich auch mit der von mir gestellten Kaution in Höhe von 30 Mk. haftbar.“

Ich versichere hiernit, daß ich noch keinen erheblichen Schaden sowohl an eigenen von mir gesteuerten Wagen als an einem fremden Wagen angerichtet habe und daß ich noch keinen Menschen überfahren habe.

Die Arbeitsbedingungen habe ich erhalten.
Anerkannt am 190

„Unterschrift.“

Da die Konventionalstrafe bekanntlich gegen die guten Sitten verstößt, weil darin eine Umgehung der Paragraphen 152, 153 der Gewerbeordnung zu erblicken ist, war sie bisher nicht einklagbar. Die meisten Führer der Firma „Kandelhart“ haben sich auch wenig Gedanken um diesen Kewers gemacht, haben unterschrieben, sind Mitglieder des Verbandes geblieben und haben sich nebenbei noch, der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe, pro Woche 30 Pf. für die gelbe Zwangsbetriebsorganisation abziehen lassen, eine Handlung der Firma, die ein Terrorismus der schädlichsten Art ist. Der betreffende Passus in der Betriebsordnung lautet: „Jeder Fahrer wird bei seinem Eintritt ohne weiteres Mitglied des Unterhaltungs-Vereins.“ Ein größerer Teil der Fahrer benutzte bisher diesen „Nobelbetrieb“ als Lehrstätte, sobald er ausgelehnt, haben sie zu dieser „Schule“ sobald als möglich den Rücken kehren zu können. Kein Wunder, daß dadurch in Betriebe Mangel an allen gekübten Fahrern ständig entsteht. Um die Fahrer nun zu halten, will die Firma von der Konventionalstrafe Gebrauch machen und da niemand eine derartig hohe Summe von dem „horrenden“ Verdienst beidieser Firma übrig hat, um zahlen zu können, will sie nun ihr Heil bei dem Gericht versuchen. Kürzlich fand nun eine derartige Gerichtsverhandlung bei der Firma „Kandelhart“ gegen den Automobilfuhrwerksführer Willberg wegen Zahlung der Konventionalstrafe statt. Das Gewerbegericht unter dem Vorsitz des Herrn Magistratsrat Dr. Benisch lehnte dann auch die Klage wegen Verstoß gegen Recht und gute Sitten ab. Da nun aber die Konventionalstrafe aus 101 Mk. besteht, ist die Sache vor dem Amtsgericht berufungsfähig. Die Firma hat sich nun vorgenommen, wie der Vertreter vor Gericht sagte, diese schon so oft ausgesagte Entschädigungsklage aus „Brinzip“ durchzuführen. Auch wir haben ein Interesse zu erfahren, wie ein bürgerliches Gericht in solchen Sachen urteilt.

Streit der Automobilfuhrwerksführer in Kopenhagen. Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der neuen dänischen Automobilverordnung am 1. Juli, die für jeden Verstoß eine Mindeststrafe von 30 Kr. festsetzt, demonstrierten die Chauffeure der Automobilfuhrwerksführer mit Einstellung des Betriebes. Die Chauffeure behaupten, sie wären in letzter Zeit so häufig notiert worden, daß ihre Einnahmen — täglich 1 1/2 Kronen und 15 pCt. der Fahrereinnahme — nicht hinreichen, die neuen Geldstrafen zu erschwingen. Die Automobilfuhrwerksführer stehen dem Beschluß der Chauffeure meistens sympathisch gegenüber, was allerdings nicht verwundern kann. Im neuen Gesetz wird die Höchstgeschwindigkeit in der Stadt auf zwei dänische Meilen (fast mit deutschen Meilen übereinstimmend) in der Stunde festgesetzt. Auf „Karl-fahrenen Straßen“ soll nur eine Meile gefahren werden. Mit unzeitwilligen Unterbrechungen ergibt sich eine ungefähre Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 1/2 und 2 Meilen, so daß also in lebhaften Straßen die Automobile kaum schneller fahren dürfen wie ein rüstiger Fußgänger geht. Das unstatunliche Gesetz ist somit für die Besitzer nicht minder schädlich wie für die Chauffeure, indem das Automobil durch das langsame Fahren einfach ruiniert wird. Nur eine Kopenhagener Gesellschaft, die „Taramotorcompagnie“ ist nicht mit dem Vorgehen der Chauffeure einverstanden. Sie wollte diese antworten, genau nach dem Gesetz zu fahren. Dadurch würde der Beweis geliefert werden, wie unmöglich das Gesetz sei, denn das langsame Fahren der Automobile würde vollständig hemmend auf den ganzen übrigen Fahrzeugverkehr wirken. Die von Pferden gezogenen Droschken müssen nämlich selbst auf lebhaften Straßen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 1/2 Meilen fahren, und die elektrischen Straßenbahnwagen haben oft etwa 5 Meilen Geschwindigkeit. Der Kopenhagener Polizeidirektor Eugen Petersen findet den Streit widersinnig. Er meint, er stände dem Automobilismus von Anfang an sympathisch gegenüber, weil er Automobile für angenehme Fuhrwerke halte. Aber das Gesetz könne er nicht ändern. Wie vorher, wolle er sich auch in Zukunft bis zum Neuesten entgegenkommend zeigen. Einen komischen Anstrich erhält der Streit dadurch, daß das Gesetz, wie sich herausstellt, noch gar nicht in Kraft getreten ist. Dies geschieht erst einen Monat nach der Veröffentlichung des Gesetzes im amtlichen Organ, aber durch ein Versehen seitens der Polizei erfolgte die Bekanntmachung erst in den ersten Tagen des Juli, und das Gesetz tritt somit Anfang August in Wirksamkeit. Inzwischen haben die Chauffeure und Besitzer beschlossen, den Automobilfuhrwerksbetrieb wieder aufzunehmen. Beide Teile fertigen einen Ausschuß ein, der die Anzeigen der Polizei kontrollieren, mit den Behörden wegen besserer Bedingungen verhandeln und die Möglichkeit der Einführung eines „Schnelligkeitsmessers“ prüfen soll. In einer Versammlung wurde mitgeteilt, die Polizeireaktion hätte den Schlichtern eine Liste über Auto-

mobilbesitzer mitgeteilt, die nicht angezeigt werden sollen. Darunter befinden sich der deutsche, der österreichische und der englische Gesandte und andere hochstehende Personen. Hieraus schließt man, wie ein Kopenhagener Blatt meint, daß sich der Polizeidirektor dem Auslande gegenüber über das dänische Automobilgesetz schäme!

Bierfahrer.

Bunzlau i. Schl. Schlesien und Posen, beim Nennen dieser beiden Provinzen hat jeder einzelne das Empfinden, den Hauptort der sozialen Minderheit vor sich zu haben. Es ist leider so. Schlesien, dies reichssegnete Land und ebenfalls Posen, hat eine Arbeiterschaft, welche von Jugend auf mit Hilfe des Klerus im Banne der Unwissenheit gehalten wird. Trotzdem ist es unserer Organisation gelungen, Kreise zu legen und eine ansehnliche Zahl organisierter Kollegen stehen heute bereit, um unter dem Banner der Organisation den Kampf gegen Unternehmertum und Klerus aufzunehmen. Ein schweres, jedoch nicht aussichtsloses Beginnen. Kein aussichtsloses Beginnen, wenn nur jeder seine Pflicht tut.

Unsere Zählstelle, am 22. November 1903 gegründet, hat sich ja recht langsam, aber immer stetig nach vorwärts entwickelt und doch können wir im nachhinein den Tarif den Kollegen zeigen, was durch Ausdauer und Einigkeit auch in den kleinsten Orten und Betrieben erreicht werden kann.

Lohn- und Arbeitstarif

für die Bierfahrer der Firma: Reind. Schebs, Biergroßhandlung zu Bunzlau. Abgeschlossen zwischen obiger Firma einerseits und dem Deutschen Transportarbeiterverband, Ortsverwaltung Bunzlau andererseits.

§ 1. Die Arbeitszeit beginnt um 6 Uhr morgens und endet um 7 Uhr abends bei ortsüblichen Essenspausen.

Bei der Festsetzung der Arbeitszeit (§ 1) soll damit zum Ausdruck gebracht werden, daß in der Regel diese Zeit innegehalten werden soll; es kann jedoch während der Saison eintreten, daß eine Ueberarbeitung dieser Zeit stattfindet. Ein gewisser Ausgleich tritt während des Herbstes und Winters ein.

§ 2. Ueberstunden. Wenn der Arbeiter an Wochentagen nach 6 Uhr noch eine Tour unternehmen muß, von der er voraussichtlich bis um 7 Uhr nicht zurück sein kann, tritt eine Bezahlung von 30 Pf. pro Ueberstunde ein. Eine Bezahlung der Ueberstunden Sonntags nach 11 Uhr unterliegt der freien Vereinbarung. In der Regel soll die Stunde mit 40 Pf. entschädigt werden. Pferde- und Geschirrpflege an Sonn- und Feiertagen gilt nicht als Ueberstundenarbeit.

§ 3. *) Der Anfangslohn beträgt 17 Mk. und steigt halbjährlich um eine Mark bis zum Höchstlohn von 20 Mk. pro Woche.

§ 4. Der § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuches findet entsprechende Anwendung.

§ 5. Dieser Tarif tritt am 1. Juni 1908 in Kraft und behält Gültigkeit bis zum 31. Mai 1910. Er folgt nicht vier Wochen vor Ablauf deselben von einem Teile der Vertragsschließenden die Kündigung, so gilt derselbe immer um ein Jahr verlängert.

Bunzlau, den 15. Juni 1908.

Für den Verband: Für den Betrieb:
(Stempel.) Wilhelm Leiffa.
(gez.) Reinhold Schebs. (gez.) Gustav Wehste.

Mußten wir uns auch hier mit Wenigem zufriedener geben, so ist dies doch ohne Arbeitseinstellung erungen und auf friedlichem Wege eine Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen herbeigeführt worden; zudem war dieser Betrieb noch nicht der schlechteste. Vielleicht erleben hieraus unsere zahlreichen indifferenten Kollegen endlich, daß es höchste Zeit ist, sich dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande anzuschließen, um vereint sich bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen. Denn in der Einknipe liegt unsere Macht.

Leipzig. Die Faß- und Flaschenbierarbeiter hielten am 5. Juli im Volkshaus eine öffentliche Versammlung ab, in welcher der Geschäftsführer Bericht über die stattgefundenene Lohnbewegung und die Tätigkeit der Sektionsleitung im verfloffenen Quartal erstattete.

Kebner verwies auf die letzte Versammlung, in welcher Stellung zu dem vereinbarten Lohnstarif genommen wurde. Da die Abstimmung für Annahme oder Ablehnung von verschiedenen Seiten angezweifelt war, so stimmte man einer Resolution zu, durch welche die Verbandsleitung den Auftrag erhielt, Betriebsversammlungen zu veranstalten, und dabei eine nochmalige Abstimmung herbeizuführen. Dagegen ist geschehen, und ergab die Abstimmung das Resultat, daß 88% der Kollegen für Annahme, und 12% für Ablehnung des Vertrages sich entschieden. Auf Grund der Abstimmung wurde der Vertrag von der Sektionsleitung unterzeichnet. Die Einführung des neuen Lohnstarifs ging überhaupt nicht so glatt von statten, in fast allen Betrieben entstanden Differenzen, die aber durch Eingreifen der Verbandsleitung zur Zufriedenheit der Kollegen ihre Erledigung fanden. Ferner gelang es, den Vertrag in den Filialen der Firma Riebeck & Co., in Marktstraße — Kötha & Liebertwolkwitz einzuführen. Desgleichen in der Sternburgschen Brauerei Albert in Schleuditz, sowie in der Niederlage der Firma Bauer in Liebertwolkwitz.

Mit den Niederlagen der Grimmaer Stadtbrauerei, Dresdener Waldschlößchen-Brauerei, Nelsenitz-Brauerei, Dresden-Lößtau, wurden Tarifverträge vereinbart. Ebenfalls gelang es, mit der Schultheißniederlage Vereinbarungen

*) Bei dem gegenwärtigen Personal ist nach Vereinbarung folgendes festgelegt worden: Der Lohn beträgt zur Zeit 19 Mk. Am 1. Januar 1909 werden 50 Pf., am 1. Juli 1909 wiederum 50 Pf. zugelegt, womit am letztgenannten Datum der Höchstlohn von 20 Mk. erreicht ist.

zu treffen, welche nennenswerte Verbesserungen im Lohn- und Arbeitsverhältnis für die dort beschäftigten Kollegen brachten.

Es ist dieses um so erfreulicher, weil ursprünglich die Direktion jedes Entgegenkommen ablehnte, und in ihrem Verhalten von dem Bezirksleiter der Brauer noch dadurch unterstützt wurde, indem dieser Arbeitervertreter bei den Verhandlungen wörtlich erklärte: es möge von ihm ausgelegt werden wie man wolle, der Direktion könne er aber nur empfehlen, alles beim Alten zu belassen, weil die Arbeiter sich so besser fänden. Die Kollegen der Schultzebier- und Niederlage, einschließlic der paar Mitglieder des Brauerverbandes, wissen am besten, daß der erreichte Vorteil, Erhöhung des Lohnes für alle Beschäftigten, und Verkürzung der Arbeitszeit für das Fahr- und Stallpersonal, lediglich nur dem Transportarbeiterverband zu verdanken ist.

Mit der Firma Mickau & Co. wurde ein Tarif vereinbart. Auf diesen Abschluß etwas näher einzugehen, macht sich deshalb nötig, weil die Brauerzeitung in ihrer Nr. 26 uns die Berechtigung abspricht, mit der Firma einen Vertrag zu vereinbaren. Nach alter Manier wird einfach gestunken und gesagt, es gehöre weder ein Fassbierfahrer noch ein Hofarbeiter dem Transportarbeiterverband als Mitglied an. Tatsache ist, daß die Firma während der Zeit unseres Tarifabschlusses 9 Personen, Fahr- und Hofpersonal beschäftigte. Von diesen 9 Beschäftigten waren und sind heute noch 7 Kollegen Mitglieder unseres Verbandes, darunter auch der Fassbierfahrer Krabbes.

Da die wahrheitsliebenden Brauer unsere Behauptung bestreiten, daß sie mit dieser Firma 27 Mk. Lohn vereinbart haben, während uns 28 Mk. zugestanden wurden, so wollen wir aus beiden Lohnstarifen die betreffende Stelle im Original hier folgen lassen:

Es heißt im Brauertarif wörtlich: Beifahrer, sowie sonstige Geschirrführer, erhalten 27 Mk.

Im Transportarbeiterarif wörtlich: Beifahrer, Hofarbeiter und Stallleute, beziehen einen Wochenlohn von 28 Mk.

Die Kollegen können daraus ersehen, wo ihre Interessen am besten gewahrt werden.

Auf den Streik der Kollegen in der Markranstädter Brauerei nochmals einzugehen, sei überflüssig, gibt doch die Brauerzeitung ohne weiteres zu, daß der von ihrem Bezirksleiter während des Streiks vermittelte Brauer die Arbeit der streikenden Kellerarbeiter verrichtet hat. Nur versucht man die Sache zu beschönigen, indem gesagt wird, Flaschenbierabfüllen gehöre zur Tätigkeit der Brauer.

Nachdem unsere Kollegen in der Gohliser Aktien-Brauerei in den Streik eingetreten waren, und wir bei den hierauf stattgefundenen Verhandlungen die Anerkennung unseres Arbeitsnachweises verlangten, teilte uns der Direktor mit, daß der Vertreter der Brauer von ihm verlangt habe, die Mäzger, welche bisher nach beendetem Champagner entlassen wurden, in Zukunft weiter zu beschäftigen, und dafür Fahr- oder Hofpersonal zu entlassen. Also eine ganz große Bevorzugung der gelehrten Arbeiter, und trotz alledem finden die Leute noch den Mut, unsern Kollegen vorzumachen, daß ihre Interessen im Brauer-Verband gewahrt würden. Wie sie gewahrt werden, dafür liefert gerade der Fall in der Gohliser Aktien-Brauerei den allerbesten Beweis, und trägt jedenfalls mit dazu bei, den Kollegen die Augen zu öffnen.

Um den Wünschen der Kollegen gerecht zu werden, machten sich im verfloffenen Quartal 6 Sitzungen, 57 Betriebsbesprechungen, 11 Versammlungen und 27 Verhandlungen mit den Unternehmern nötig. Schriftliche Eingänge waren 84 zu verzeichnen, und 89 Schriftstücke mußten ausgefertigt werden.

Im weiteren beschäftigte die Versammlung sich mit der Errichtung des paritätischen Arbeitsnachweises, und beschloß der Sache im Prinzip zuzustimmen. Alles weitere wurde der Sektionsleitung zur Erledigung überwiesen.

Zwar herrschte zur Zeit der Lohnstarifverhandlungen bei den in Betracht kommenden Gewerkschaftsvertretern Einstimmigkeit darüber, den paritätischen Arbeitsnachweis abzulehnen. Diese Einstimmigkeit war aber nicht lange vorhaltend, denn als wir uns in Gemeinschaft mit den Böttchern, sowie der Maschinen- und Heizer im Kartell erkundigen wollten, mußten wir schon die Wahrnehmung machen, daß bereits anfangs Juni die Brauer bei der Arbeitgeber-Vereinigung ihre Änderungsanträge eingereicht hatten, und dadurch dokumentierten, daß sie mit der Errichtung des Arbeitsnachweises einverstanden sind.

Nach einer längeren Diskussion schloß der Vorsitzende mit einem Hinweis, für die Weiterentwicklung der Organisation recht regen Tätigkeit zu sein, die Versammlung.

Luckenwalde. Während sich die Lohnbewegung der Speibittonarbeiter, verbunden mit einer ArbeitsEinstellung, abspielte, entfaltete sich die Lohnbewegung der Bierfahrer in aller Ruhe.

G. W. Falkenthal, Fährwisch & Hausboldt, zeigten sich in jeder Weise entgegenkommend, während die Brauerei der vereinigten Gastwirte, die Wirte-Genossenschaft, längerer Verhandlung bedurfte, bevor eine Verständigung herbeigeführt werden konnte. Nachstehende Tarife wurden abgeschlossen:

Lohnstarif

für die in den Brauereien Luckenwaldes beschäftigten Kutscher und Mitfahrer, abgeschlossen mit dem unterzeichneten Unternehmer einseitig, der Lohnkommission und dem deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Luckenwalde, andernteils.

1. Lohn.

Der Lohn beträgt pro Woche (6 Arbeitstage) 25 Mk., jährlich steigend mit 1 Mk. bis 26 Mk. Fest- und Feiertage, welche in die Woche fallen, dürfen vom Lohne nicht in Abzug gebracht werden. Bei Landtouren, welche einen ganzen Tag beanspruchen, werden dem Kutscher 1,50 Mk. Bezahlgeld vergütet.

2. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt morgens 5 1/2 Uhr und endet im Sommer um 7 Uhr und im Winter um 6 Uhr. Die Arbeitszeit wird unterbrochen durch eine 1/2 stündige Früh-

stüts-, 1 1/2 stündige Mittags- und 1/2 stündige Vesperpause. Muß während der Mittagspause gearbeitet werden, so wird hierfür 1 Mk. bezahlt, für Durcharbeiten der beiden übrigen Pausen werden 50 Pf. bezahlt.

3. Sonntagsarbeit.

Die Sonntagsarbeit ist möglichst zu vermeiden. Von morgens 6 1/2 Uhr im Sommer, und 7 1/2 Uhr im Winter, bis 9 Uhr ist nur Pferdepflege zu verrichten. Müssen jedoch andere Arbeiten, Bier- oder Gießarbeiten verrichtet werden, so sind hierfür 50 Pf. pro Stunde zu bezahlen. Die du jour hat unter den Kutschern und Mitfahrern abwechselnd stattzufinden. In der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März findet das Ausfahren von Bier, Eis oder sonstiges nicht statt.

4. Ueberstunden.

Muß an den Wochentagen, nach Beendigung der Tour, also im Sommer abends um 7 Uhr, im Winter abends um 6 Uhr noch ausgefahren werden resp. gearbeitet werden, so wird hierfür die Stunde mit 50 Pf. bezahlt.

5. Urlaub.

Jedem Kutscher, Stallmann, Mitfahrer wird im Jahre ein Urlaub gewährt und zwar: wer ein Jahr im Betriebe beschäftigt ist 3 Arbeitstage, von da ab steigend das Jahr mit 2 Tagen bis zu 6 Arbeitstagen, mit Weiterzahlung des Lohnes, gewährt. Die Zeit des Urlaubs regelt der Unternehmer mit seinen Angestellten selbst.

6. § 616 des B. G. B.

Als angemessene Zeit im Sinne des oben genannten Paragraphen soll angesehen werden, wer 6 Monate im Betriebe beschäftigt ist 3 Tage, nach einem Jahr 6 Tage. Bei Krankheitsfällen wird den Kutschern, Mitfahrern und Stallmännern zu ihrem Krankengelde ein Zuschuß geleistet in der Höhe, daß der Wochenlohn erreicht wird und zwar: wer ein Jahr im Betriebe beschäftigt ist 14 Tage und nach einem Jahr 3 Wochen lang. Durch Krankheitsfälle dürfen Entlassungen nicht vorgenommen werden.

7. Sonstiges.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags. Jedem Kutscher ist eine wasserdichte Bekleidung zu verabfolgen. Dem Fahrpersonal wird ein heizbarer Raum zum Aufenthalt, zur Einnahme von Essen und zum Trocknen der Kleidungsstücke angewiesen, auch erhält jeder Angestellte einen verschließbaren Schrank.

8. Tariffdauer.

Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 1. Juli 1908 bis zum 1. Juli 1911 und bedarf einer 1/2 jährlichen Kündigung vonseiten einer der vertragschließenden Parteien. Erfolgt eine Kündigung nicht, so geht der Tarif stillschweigend ein Jahr weiter.

Luckenwalde, den 1. Juli 1908.

Für den Unternehmer:

G. W. Falkenthal, pp. Otto Falkenthal.

Für die Lohnkommission:

Fritz Kükke, Alex Sailer.

Für den Verband: Aug. Gebert.

Lohnstarif

für die in den Brauereien Luckenwaldes beschäftigten Kutscher und Mitfahrer, abgeschlossen mit dem unterzeichneten Unternehmer einseitig, der Lohnkommission und dem deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Luckenwalde, andernteils.

1. Lohn.

Der Lohn beträgt pro Woche (6 Arbeitstage) 25 Mk., jährlich steigend mit 1 Mk. bis zu 26 Mk. Für jedes leere Gefäß (1/2 und 1/10 Tonnengefäß), welches zurückgebracht wird, wird 5 Pf. Provision gewährt. Fest- und Feiertage, welche in die Woche fallen, dürfen vom Lohne nicht in Abzug gebracht werden. Bei Landtouren (Zürlbog) wird dem Kutscher 1 Mk. Bezahlgeld vergütet.

2. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt morgens 5 1/2 Uhr und endet abends 6 Uhr. Die Arbeitszeit wird unterbrochen durch eine 1/2 stündige Frühstüts-, 2 1/2 stündige Mittags- und 1/2 stündige Vesperpause.

3. Sonntagsarbeit.

Die Sonntagsarbeit ist möglichst zu vermeiden. Von morgens 7 bis 1/2 9 Uhr ist nur Pferdepflege zu verrichten. Bei den sogenannten Vereinsvergütungen werden, wenn der Kutscher tätig sein muß, von 11 Uhr vorm. 8 Mk., von 12 Uhr mittags 2,50 Mk. und von 2 Uhr nachm. 2 Mk. bezahlt. Die Sonntags-du jour beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 6 Uhr und wird hierfür 3 Mk. bezahlt. Diese du jour hat unter den Kutschern und Mitfahrern abwechselnd stattzufinden. In der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. März findet das Ausfahren von Bier, Eis oder sonstiges nicht statt. Alle 14 Tage ist dem Kutscher oder Mitfahrer ein voller freier Sonntag zu gewähren.

4. Ueberstunden.

Muß an den Wochentagen, nach Beendigung der Touren, also nach 6 Uhr abends, noch ausgefahren resp. gearbeitet werden, so wird hierfür die Stunde mit 50 Pf. bezahlt.

5. Urlaub.

Jedem Kutscher, Stallmann, Mitfahrer wird im Jahre ein Urlaub gewährt und zwar: wer 1 Jahr im Betriebe beschäftigt ist 3 Arbeitstage, nach 2 Jahren 4 Arbeitstage mit Weiterzahlung des Lohnes. Die Zeit, wann der Urlaub stattfinden soll, regelt der Unternehmer mit den Angestellten selbst.

6. § 616 des B. G. B.

Als angemessene Zeit im Sinne des oben genannten Paragraphen soll angesehen werden, wer 6 Monate im Betriebe beschäftigt ist 2 Tage. Bei Krankheitsfällen wird den Kutschern, Mitfahrern und Stallmännern zu ihrem Krankengelde ein Zuschuß geleistet in der Höhe, daß der Wochenlohn erreicht wird und zwar: wer ein Jahr im Betriebe beschäftigt ist 14 Tage. Durch Krankheitsfälle dürfen Entlassungen nicht vorgenommen werden.

7. Sonstiges.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags. Dem Fahrpersonal wird ein heizbarer Raum zum Aufenthalt, zur Einnahme von Essen und zum Trocknen der Kleidungsstücke angewiesen, auch erhält jeder Angestellte einen verschließbaren Schrank.

8. Tariffdauer.

Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 1. Juli 1908 bis 1. Juli 1911 und bedarf einer 1/2 jährlichen Kündigung vonseiten einer der vertragschließenden Parteien. Erfolgt eine Kündigung nicht, so gilt dieser Tarif ein Jahr stillschweigend weiter.

Luckenwalde, den 4. Juli 1908.

Für den Unternehmer:

Wirte-Genossenschaftsbrauerei für Luckenwalde und Umg.

G. W. b. S.

Ernst Prochnow, Otto Schulze.

Für die Lohnkommission:

Gustav Gedick, A. Sackel.

Für den Verband: Aug. Gebert.

Lohnstarif

für die in den Brauereien Luckenwaldes beschäftigten Kutscher und Mitfahrer, abgeschlossen mit dem unterzeichneten Unternehmer einseitig, der Lohnkommission und dem deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Luckenwalde, andernteils.

1. Lohn.

Der Lohn beträgt pro Woche (6 Arbeitstage) 25 Mk., jährlich steigend mit 1 Mk. bis 26 Mk. Für jedes leere Gefäß (1/2 und 1/10 Tonnengefäß), welches zurückgebracht wird, wird 5 Pf. Provision gewährt. Fest- und Feiertage, welche in die Woche fallen, dürfen vom Lohne nicht in Abzug gebracht werden. Bei Landtouren, welche einen ganzen Tag beanspruchen, werden dem Kutscher 2 Mark Bezahlgeld vergütet.

2. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt morgens 5 1/2 Uhr und endet im Sommer um 7 Uhr und im Winter um 6 Uhr. Die Arbeitszeit wird unterbrochen durch eine 1/2 stündige Frühstüts-, 1 1/2 stündige Mittags- und 1/2 stündige Vesperpause. Muß während der Mittagspause gearbeitet werden, so wird hierfür 1 Mk. bezahlt, für Durcharbeiten der beiden übrigen Pausen werden je 50 Pf. bezahlt.

3. Sonntagsarbeit.

Die Sonntagsarbeit ist möglichst zu vermeiden. Von morgens 6 Uhr im Sommer, und 7 Uhr im Winter, bis 9 Uhr ist nur Pferdepflege zu verrichten. Bei den sogenannten Vereinsvergütungen werden, wenn der Kutscher tätig sein muß, von 11 Uhr vorm. 8 Mk., von 12 Uhr 2,50 Mk. und von 2 Uhr nachm. 2 Mk. bezahlt. Die Sonntags-du jour beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 6 Uhr und werden hierfür 2 Mk. bezahlt. Diese du jour hat unter den Kutschern und Mitfahrern abwechselnd stattzufinden. In der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. März findet das Ausfahren von Bier, Eis oder sonstiges nicht statt.

4. Ueberstunden.

Muß an den Wochentagen, nach Beendigung der Tour, also im Sommer abends um 7 Uhr, im Winter abends um 6 Uhr noch ausgefahren resp. gearbeitet werden, so wird hierfür die Stunde mit 50 Pf. bezahlt.

5. Urlaub.

Jedem Kutscher, Stallmann, Mitfahrer wird im Jahre ein Urlaub gewährt und zwar: wer ein Jahr im Betriebe beschäftigt ist 3 Arbeitstage, von da ab steigend das Jahr mit 2 Tagen bis zu 6 Arbeitstagen mit Weiterzahlung des Lohnes.

6. § 616 des B. G. B.

Als angemessene Zeit im Sinne des oben genannten Paragraphen soll angesehen werden, wer 6 Monate im Betriebe beschäftigt ist 2 Tage, nach einem Jahr 6 Tage. Bei Krankheitsfällen wird den Kutschern, Mitfahrern und Stallmännern zu ihrem Krankengelde ein Zuschuß geleistet in der Höhe, daß der Wochenlohn erreicht wird und zwar: wer ein Jahr im Betriebe beschäftigt ist 14 Tage, und nach einem Jahr 3 Wochen lang. Durch Krankheitsfälle dürfen Entlassungen nicht vorgenommen werden.

7. Sonstiges.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags. Dem Fahrpersonal wird ein heizbarer Raum zum Aufenthalt, zur Einnahme von Essen und zum Trocknen der Kleidungsstücke angewiesen, auch erhält jeder Angestellte einen verschließbaren Schrank.

8. Tariffdauer.

Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 1. Juli 1908 bis 1. Juli 1911 und bedarf einer 1/2 jährlichen Kündigung von Seiten einer der vertragschließenden Parteien. Erfolgt eine Kündigung nicht, so geht der Tarif stillschweigend ein Jahr weiter.

Luckenwalde, den 1. Juli 1908.

Für den Unternehmer:

Brauerei Ernst Fehndrich.

Für die Lohnkommission:

Fritz Kükke, Alex Sailer.

Für den Verband:

August Gebert.

Lohnstarif

für die in den Brauereien Luckenwaldes beschäftigten Kutscher und Mitfahrer, abgeschlossen mit dem unterzeichneten Unternehmer einseitig, der Lohnkommission und dem deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung Luckenwalde, andernteils.

1. Lohn.

Der Lohn beträgt pro Woche (6 Arbeitstage) 25 Mk., jährlich steigend mit 1 Mk., bis zu 26 Mk. pro Woche. Für jedes leere Gefäß (1/2 und 1/10 Tonnengefäß), welches zurückgebracht wird, wird 5 Pfennig Provision gewährt. Fest- und Feiertage, welche in die Woche fallen, dürfen vom Lohne nicht in Abzug gebracht werden.

2. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt morgens 5 1/2 Uhr und endet abends 6 Uhr. Die Arbeitszeit wird unterbrochen durch eine 1/2 stündige Mittags- und 1/2 stündige Vesperpause. Während der Mittagspause gearbeitet werden, so wird hierfür 1 Mk. bezahlt, für die Arbeiten der beiden übrigen Pausen werden 50 Pfg. bezahlt.

3. Sonntagsarbeit.

Die Sonntagsarbeit ist möglichst zu vermeiden. Von morgens 7 bis 6 1/2 Uhr ist nur Pferdepflege zu verrichten. Bei den sogenannten Vereinsvergütungen werden, wenn der Kutscher des Nachmittags tätig sein muß, 8 Mk. bezahlt. In der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März findet Ausfahrten von hier, bis oder Sonntags nicht statt. Alle 14 Tage ist dem Kutscher oder Wirtsfahrer ein voller freier Sonntag zu gewähren.

4. Ueberstunden.

Muß an den Wochentagen nach Beendigung der Tour, also nach 6 Uhr abends, noch ausgefahren resp. gearbeitet werden, so wird hierfür die Stunde mit 50 Pfg. bezahlt.

5. Urlaub.

Jedem Kutscher, Stallmann, Wirtsfahrer wird im Jahre ein Urlaub und zwar: Wer ein Jahr im Betriebe beschäftigt ist 3 Arbeitstage, von da ab steigend das Jahr mit 2 Tage bis zu 16 Arbeitstage mit Weiterzahlung des Lohnes gewährt. Die Zeit desurlaubes regelt der Unternehmer mit seinen Angestellten selbst.

6. § 616 des B. G. B.

Als angemessene Zeit im Sinne des oben genannten Paragraphen soll angesehen werden: Wer 6 Monate im Betriebe beschäftigt ist 3 Tage, nach einem Jahr 6 Tage. Bei Krankheitsfällen wird den Kutschern, Wirtsfahrern und Stallmännern zu ihrem Krankengelde ein Zuschuß geleistet in der Höhe, daß der Wochenlohn erreicht wird und zwar: wer ein Jahr im Betriebe beschäftigt auf 14 Tage, nach einem Jahr 3 Wochen lang. Durch Krankheitsfälle dürfen Entlassungen nicht vorgenommen werden.

7. Sonstiges.

Die Lohnzahlung erfolgt freitags. Dem Fahrpersonal ist ein heizbarer Raum zum Aufenthalt, zur Einnahme von Essen und zum Trocknen der Kleidungsstücke anzuweisen. Auch erhält jeder einen verschließbaren Schrank.

8. Tarifdauer.

Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 1. Juli 1903 bis zum 1. Juli 1911, und bedarf einer 1/2 jährigen Kündigung von Seiten einer der vertragschließenden Parteien. Erfolgt eine Kündigung nicht, so geht dieser Tarif stillschweigend ein Jahr weiter.

Luckenwalde, den 3. Juli 1908.

Für den Unternehmer: Albert Hauboldt.

Für die Lohnkommission: Fr. Rülcke, Max Saller.

Für den Verband: Aug. Gebert.

Wittenberge. Der Brauerverband auf dem Mitgliebersfang. Im Jahre 1906 hatten wir mit den Brauereien und Biermiedelagen Schulz, Horn, Kaal, Oldenburg, Bagenhofer Biermiedelagen, Brauerei Bierdeck & Lademann und Neustadt-Magdeburger Brauerei (Zentrale Wittenberge) teils schriftlich, teils mündlich Tarifverträge abgeschlossen, welche am 1. Juni 1908 abließen. Rechtzeitig wurden von unserer Seite sämtliche Tarife gekündigt und den Unternehmern in diesem Jahre ein neuer Tarif zugesandt.

Am 6. Juni wurde eine Umfrage bei den sämtlichen Unternehmern veranstaltet, und erkannte die Firma Kaal den neuen eingereichten Lohnsatz an; einige Tage später die Firmen Horn und Schulz. Die Firma Neustadt-Magdeburger lehnte schriftlich jedwede Verhandlung ab; ebenso die Firmen Bierdeck & Lademann und Oldenburg.

Das Organisationsverhältnis der Bierkutscher war im Jahre 1906 folgendes:

Bierdeck & Lademann	8 Kutscher
Neustadt-Magdeburg	6
Bagenhofer	1 Arbeiter
Schulz	2 Kutscher
Spitta (Horn)	1 "
Kaal	1 "
Oldenburg	1 "
Samann	1 "
Gesamt	28 Mann

Diese 28 Mann gehörten samt und sonders unserem Verbande an. Im Jahre 1907 gelang es dem Brauerverband, im ganzen 2 Mann zu sich herüber zu ziehen, und glaubte er nunmehr, bei seiner im genannten Jahre eingeleiteten Lohnbewegung auch Forderungen für „seine Kutscher“ einreichen zu müssen, trotzdem der Brauerverband wußte, daß für die Kutscher ein Lohnsatz bestand und dieser bis zum Jahre 1908 Gültigkeit hatte. Wie geheimnisvoll man bei dieser Lohnbewegung vorging, geht daraus hervor, daß seitens des Gauleiters Unger des Brauerverbandes an den Postalleiter eine Postkarte gesandt wurde, in welcher dem Leiter aufgegeben war, sich unter keinen Umständen mit dem Transportarbeiter-Verbande einzulassen. Bei der Firma Bierdeck & Lademann schloß der Brauerverband den eingereichten Lohnsatz ab, ohne einen Vertreter unseres Verbandes hinzuzuziehen. Zu dieser Zeit hatten wir in diesem Betriebe 7 Kollegen organisiert, während der Brauerverband nur einen Kutscher hatte. In der Brauerei Neustadt-Magdeburg kam es zum Ausstand und siehe da, jetzt brauchte man den Transportarbeiter-Verband. Wir erklärten uns mit dem Brauerverband solidarisch und zogen unsere Kollegen aus dem Betriebe. Dieses brüderliche Verhalten sollte uns auf ganz besondere Art gedankt werden. Bemerken wollen wir noch, daß wir bis zum heutigen Tage eine Abschrift des Lohnsatzes von Bierdeck & Lademann vom Brauerverband nicht erhalten haben, trotzdem von unserem Gauleiter und unserem Kollegen Janthanel mehrfach der Brauerverband darum angegangen war.

Am 27. Mai 1908 sandten wir unseren Tarifentwurf den Unternehmern ein und erbaten uns bis 2. Juni Bescheid, ein Bescheid ging nicht ein. Am 6. Juni fanden dann die

oben erwähnten Umfragen statt, und wurde uns von der Firma Bierdeck & Lademann rund erklärt, sie habe mit uns nichts abzumachen, die Unterschrift unter dem Tarif des Brauerverbandes sei erpreßt worden.

Zum besseren Verständnis führen wir hier das Organisationsverhältnis an:

	Transportarb.-Verband	Brauerverband	Nicht-organisiert
Bierdeck & Lademann	6	8	—
Neustadt-Magdeburg	2	—	—
Bagenhofer	2	—	1
Schulz	2	—	—
Oldenburg	1	—	—
Horn	1	—	—
Kaal	2	—	—
Gesamt	14	8	1

In einer Versammlung wurde beschlossen, dem Brauerverband zur Information eine Tarifschrift nicht zuzusenden. Dieser Beschluß wurde auf Anregung unseres Kollegen Kampfe wieder rückgängig gemacht, und sandten wir dem Leiter des Brauerverbandes einen Tarif zu.

Mitten in der Lohnbewegung erhielten wir plötzlich folgendes Schreiben:

Wittenberge, den 10. 6. 08.

An den Vorstand des Transportarbeiter-Verbandes zu Wittenberge.

Hierdurch teilen wir dem Vorstand des Transportarbeiter-Verbandes ergebenst mit, daß wir, um Zerwürfungen der einzelnen Kollegen in mehrere Verbände zu vermeiden, beschlossen haben, uns dem Brauerverband anzuschließen.

Darum teilen wir Ihnen ergebenst mit, daß wir mit dem heutigen Tage aus dem Transportarbeiter-Verband scheiden und uns dem Brauereiarbeiter-Verband anschließen.

Hochachtungsvoll

B. Lange. J. Behrend. R. Beel. B. Seeger. H. Samann.

Dieses Schreiben kam wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Mitten im Kampfe eine solche Fahnenflucht, das mußte seine Ursache haben. Sämtliche 6 Kollegen arbeiten bei der Firma Bierdeck & Lademann. In diesem Betriebe arbeitet auch fast der gesamte Vorstand des Brauerverbandes. Als die Kollegen Lange und Seeger gefragt wurden, warum sie sich mitten im Kampfe zu einem solchen Schritte herbeiließen, erklärten beide: „Ach, die vom Brauerverband drängen einem fortwährend“. Jetzt wußten wir auch die Ursache des Briefes. Dieser wurde noch dadurch erhöht, daß der Vorsitzende in einer Kartellung zugab, das Schreiben gelesen und mit dem Brauereiarbeiter darüber gesprochen zu haben. Ferner habe der Brauereiarbeiter auf die Kutscher eingewirkt. Das war der Dank für unser Verhalten im Jahre 1907. Dadurch wurde unser Kampf ungemein erschwert und sahen wir uns gezwungen, uns an das Kartell zu wenden. In der Sitzung vom 15. Juni 08, an welcher das Kartell, der Brauerverband und unsere Vertreter teilnahmen, wurde das Verhalten dieser 6 Kollegen und das Benehmen des Brauerverbandes gebührend verurteilt und beschlossen, daß ein Ueberschreiben nicht stattfinden soll. Am 19. Juni fand eine allgemeine Kartellung statt, in welcher nochmals von fast allen Mitgliedern das Verhalten verurteilt und strikte verlangt wurde, daß der Brauerverband diese Kutscher nicht aufzunehmen habe. Nach mehrfachen Anfragen an den Gauleiter Unger gab dieser dann die Erklärung ab, diese 6 Kutscher nicht aufzunehmen.

So das Verhalten des Brauerverbandes.

Droschkenführer.

Berlin. Warum und wie Strafanzeigen gemacht werden. Wenn man sich die verschiedenen Strafverfügungen und Strafbefehle ansieht, welche gegen Droschkenführer erlassen werden, ganz gleich, ob Pferde- oder Automobilführer, so kommt man oftmals aus der Verwunderung nicht heraus. Es sieht mitunter wirklich so aus, als ob man sich die größte Mühe gegeben hätte, irgend ein Delikt herauszufinden, nur um diesen oder jenen Führer zur Anzeige bringen zu können. Daß dem oftmals so ist, geht schon daraus hervor, daß die betreffenden Personen, Gendarmen, Polizei- und Amtsdienner sich gern verdeckt aufstellen, um diesen oder jenen Missetäter zur Anzeige bringen zu können. Was müssen diese Leute eigentlich für eine Auffassung von ihrer Amtspflicht haben? Es gab mal einen Berliner Polizeipräsidenten, wir wissen zufällig nicht mehr welcher, dieser ließ die Beamten dahin instruieren, daß sie vor allem dazu da seien, Uebertretungen zu verhüten und nicht erst dieselben geschehen zu lassen, um dann den Kontrabandanten zur Anzeige zu bringen. Dieser Herr hatte jedenfalls einen idealen Begriff von seinem Beruf. Ihm kam es jedenfalls nicht darauf an, die Polizeihauptkasse durch Strafgebühren zu füllen, sondern darauf, durch vernünftige Einwirkung auf seine Mitmenschen sie von Uebertretungen fernzuhalten. Wir sind der Meinung, daß man auf diese Weise entschieden mehr erreichen würde, wenn man auch heute noch derselben Ansicht huldigte, doch ist man von dieser Methode, wie es scheint, vollständig abgekommen und sucht denselben Zweck durch möglichst hohe Strafen zu erreichen. Daß dadurch bei den davon Betroffenen eine große Erbitterung und ein Haß gegen alles, was Polizeiuniform trägt, hervorgerufen wird, liegt klar auf der Hand; doch dieses kümmert die Herren sehr wenig. Wenn sich wirklich einmal jemand erlaubt gegen irgend einen Strafbefehl oder Verfügung Widerspruch zu erheben und er kommt nach Moabit oder sonstwohin, so liegt er meistens drin, denn die hohen Herren vom

Bericht sind der unmaßgeblichen Meinung, daß ein strafbares Delikt unbedingt vorliegen müsse; denn wäre dies nicht der Fall, so hätte der Beamte doch keine Anzeige erstattet.

In letzter Zeit mehren sich nun die Anzeigen gegen Droschkenführer in ungeahnter Weise; es sieht bald so aus, als ob unter den Beamten ein Wettstreit darum ausgebrochen ist, wer die meisten Anzeigen bringt, ein jeder scheint da den besten Meldebildner zu wollen. Bedauerlich bei der ganzen Angelegenheit ist aber noch, daß sich hierauf nicht nur Polizeibeamte beschränken, sondern, daß sich auch unter dem Privatpublikum viel Personen befinden, welche der Polizei ins Handwerk pfeifen, um sich auch auf diesem Gebiete einige Vorbeeren zu erwerben.

Wie solche Anzeigen fabriziert werden, daß wollen wir hier an einigen Beispielen zeigen. So erhielt einer unserer Kollegen unlängst von der Betriebsinspektion des Potsdamer Bahnhofes ein Strafmandat in Höhe von 5 Mk., weil er in der Einfahrt zum Potsdamer Ringbahnhof, von der Köthenerstraße aus gerechnet, wo sich ein Halteplatz für drei Droschken auf der linken Seite befindet, mit seinem Pferde nicht in der Höhe des Schildes gehalten hat. Das Pferd stand vielleich eine halbe Nasenspitze darüber hinaus. Da sich ja die Droschkenführer nach den polizeilichen Vorschriften richten sollen, so mag ja manche Anzeige eine gewisse Berechtigung haben; wenn man sich aber die Anlage dieses Halteplatzes ansieht, in welcher unglücklicher Weise die erste Droschke dort halten soll und muß, dann findet man es einfach unverständlich, daß überhaupt dieser Uebertretung wegen der stolze zur Anzeige gebracht wurde. Die Einfahrt zur Ringbahn ist auf der linken Seite durch eine Mauer begrenzt, an dem vorletzten Pfeiler dieser Mauer ist das Schild des Halteplatzes angebracht. Mit dem Pfeiler in einer Höhe liegt an der Vordschwelle ein sogenannter Gully, einen Schritt weiter davor befindet sich ein Mannloch der Kanalisation, ein Einstiegsloch. Zu bemerken ist noch, daß die Einfahrt etwas Steigung hat, welche bewirkt, daß die Droschken, welche sich dort aufhalten, zurücklaufen, wenn Führer dieselben mit den Hinterrädern nicht an die Vordschwelle setzen. Hält sich nun der erste der dort haltenden Führer direkt an die Vorschrift, das heißt, genau in Höhe des Schildes, so steht das Pferd mit dem linken Vorderbein direkt auf dem Gully; da nun so ein Ding immer Neigung nach der Vordschwelle zu hat, so kommt es dort häufig vor, besonders bei feuchter Witterung, daß ein Pferd auf dem eisernen Gully ausrutscht, hinstürzt und die Scheerbäume zerbricht. Nicht davor liegt nun gleich der Dedel des Mannloches, welcher ebenfalls aus Gußeisen mit Holzeinlage besteht, dieser trägt ebenfalls noch viel dazu bei, daß die Pferde beim Anziehen ausrutschen. Ein jeder, der mir halbwegs etwas Verständnis vom Fahrwerk hat, muß sich sagen, daß hier eine Aenderung geschaffen werden muß, um diesen Uebelstand abzuheben. Wir wünschten, daß die Herren vom öffentlichen Fuhrwesen sich dieses einmal genau ansehen möchten, wir glauben, sie würden sofort davon überzeugt sein, daß das Halteplatzschild unbedingt bis an den ersten Pfeiler vorgebracht werden müßte und auch vorgebracht werden könnte. Der nötige Platz ist vollkommen vorhanden und das Publikum, welches die Bürgersteige passiert, würde absolut nicht belästigt. Daß dem so ist, geht schon daraus hervor, daß auf der anderen Seite der Einfahrt sich die Droschken aufstellen, welche den Potsdamer Bahnhof befahren. Die Droschke, welche auf der rechten Seite als erste steht, hält eine ganze Pferdelänge weiter vor, als wie die erste auf der linken Seite und doch ist die Front, welche der Bürgersteig hält, eine ganz gleiche. Weshalb man beliebt hat in dieser Weise zu verfahren, ist überhaupt nicht ersichtlich. Deshalb ist es geboten, daß hier so schnell wie möglich Abhilfe geschaffen wird, erstens schon einmal, damit die dort haltenden Droschkenführer mit Anzeigen verschont bleiben (an einem Tage hatte man dort drei aufgeschrieben, weil sie ihre Pferde nicht stürzen lassen wollten) und zweitens im Interesse des Tieres.

Außerdem spricht hier aber auch etwas anderes mit, wo zwar nicht das Hauptgewicht darauf gelegt werden soll. So wie die Droschken jetzt dort stehen, sind dieselben von dem ankommenden Publikum überhaupt nicht zu sehen; wird aber das Halteplatzschild an dem ersten Pfeiler angebracht, so ist der zuerst haltende dem Publikum mehr sichtbar, was aus geschäftlichem Interesse sehr zu wünschen ist.

Wir kommen nun zu einer zweiten Sache, welche ebenfalls wert ist, daß sie nicht nur unter unseren Kollegen, sondern auch unter anderen Leuten bekannt wird. Vor uns liegen drei Strafverfügungen, alle ausgestellt von dem Amtsdiensther der Oberförsterei Köpenick; sämtliche Verfügungen haben denselben Wortlaut, sind von einem bestimmten Tage datiert, und auf allen dreien figurieren dieselben Zeugen. — Der Wortlaut ist folgender: „Sie haben am 7. Mai 1908, nachmittags 3.10 Uhr, beim Passieren der Chausseekreuzung Himmelsburg-Köpenick-Markshorst-Oberschönnewitz, mit der Automobil-Droschke 4408, kein Hüppensignal gegeben. Die Uebertretung wird bewiesen durch das Zeugnis des Polizeiführers Göttsch und durch den Zeugen Bureauassistent Göttsch-Köpenick. Es wird deshalb gegen Sie auf eine Polizeistrafe usw. von 15 Mk. erkannt, an deren Stelle, wenn Sie nicht bezutreiben ist, eine Haft von drei Tagen tritt.“ Der zweite Kollege war aufgeschrieben am 3.16 Uhr; ihm hatte man ebenfalls mit 15 Mk. bedacht, und der dritte war aufgeschrieben am 3.29 Uhr; mit ihm verfuhr man gleichmütig; er sollte nur 10 Mk. zahlen oder drei Tage schwimmen. Warum dieser nur gerade 10 Mk. und die anderen 15 Mk. zahlen sollen, will uns nicht recht einleuchten; die Uebertretung ist doch dieselbe. Oder hat

der betreffende Herr, welcher die Strafen festsetzte, plötzlich ein menschliches Mähen bekommen und sich gefast, daß 15 Mk. für solch eine Uebertretung eigentlich ein bißchen viel ist, oder von welchen Gedanken mag er sich hierbei haben leiten lassen? Wir sind nicht neugierig, aber wissen möchten wir's. Warum aber der stolze für 10 Mk. ebenfalls drei Tage abtun und die andere für 15 Mk. auch nur drei Tage, das liegt vollständig im Dunkeln. Bei richtiger Anlage des Maßstabes hätte der mit 10 Mk. eigentlich nur zwei Tage Haft zu bekommen müssen. Doch Spaß beiseite und betrachten wir uns einmal die Sache von einer anderen Seite. Der Polizeiergeant Göb und Bureauassistent Elsner figurieren auf den genannten Verfügungen als Zeugen; dies ist höchst auffällig, denn es steht so aus, als ob sich beide zu diesem löblichen Tun verbunden haben, um der Amtskasse der Oberförsterei Köpenick unter die Arme zu greifen. Bei näherem Zusehen liegt die Sache aber ganz anders. Der Hauptmatador bei diesen Anzeigen ist nämlich der Bureauassistent Elsner; dies ging bei einem Lokaltermin, welcher anlässlich einer dieser Anzeigen dort abgehalten wurde, deutlich hervor. Der Polizeiergeant Göb sagte bei diesem Termin aus, daß nicht er die Nummer des betreffenden Aufgeschriebenen habe, sondern ihm diese von dem Bureauassistenten Elsner genannt worden sei; er selbst könne zu der Sache nichts ausagen. Wieso nun der Herr Polizeiergeant mit als Zeuge benannt werden kann, wird allen Menschen, die noch etwas denknngsfähig sind, ein Rätsel bleiben, weil er absolut zur Sache nichts beikunden kann. Es liegt hier die Möglichkeit vor, daß alle die Verfügungen, wo diese beiden als Zeugen benannt, in dieser Weise entstanden sind.

Wir können nicht umhin, ein solches Verfahren als ganz unzulässig und auf schwachen Füßen stehend, zu brandmarken. Denn wenn in dieser Weise weiter fortgeschritten wird, ist es leicht erklärlich, daß sich unter den Droßknechtführern immer mehr der Glaube verbreitet, daß sie nicht der Uebertretungen wegen, die sie begangen haben sollen, aufgeschrieben wurden, sondern nur deshalb, um die Kassen gewisser Wehrbataillone Berlins und der Vororte füllen zu helfen.

Mit Bezug auf letztere Fälle wollen wir noch betonen, daß die Straßentrennung Hummelshagen-Spöndlin-Parishorff-Ober-Schöneeweide, vollständig überflüssig ist, und ein dort kommendes Automobil kann von allen Seiten gesehen werden, weshalb es sich auch erübrigt, daß dort ein Hüppensignal gegeben wird. Aus diesem Grunde hatte man dort einen Lokaltermin anberaunt; doch ist das Endergebnis noch nicht bekannt, deshalb werden wir auf diese Sache noch einmal zurückkommen. Im übrigen glauben wir gezeigt zu haben, in welcher Weise und warum Anzeigen erstattet werden, die oftmals einer reellen Grundlage entbehren.

Berlin. Kassenbericht der Verwaltung IV Berlin (Berein der Droßknechtführer Berlins und Umgegend) pro 2. Quartal 1908:

Einnahme.	
Bestand vom 1. Quartal 1908	28 484,58 Mk.
170 Aufnahmen à 1 Mk.	170,—
9300 Beiträge à 50 Pf.	4 750,—
18379 " à 40 "	6 551,60 "
1079 " à 20 "	215,80 "
11 " à 50 " zum Brill. Fonds	5,50 "
1878 " à 30 " zum Streifonds	568,40 "
Mahnmarkenanteil	5,25 "
Zinsen	45,— "
Dep. Fahrgeld	18,60 "
Diverse Einnahmen	272,40 "
Summa	41 017,08 Mk.

Ausgabe.	
Gerichtliche Unterstützung in Sterbefällen	252,— Mk.
Gerichtliche Unterstützung	78,— "
Grabschuld	185,— "
Gehalt und Versicherungsbeiträge für Angestellte	2 052,84 "
Agitation und Sitzungsentwädigung	169,10 "
Bureaukosten:	
Miete	95,— "
Fernsprecher	32,90 "
Reinigung	24,— "
Beleuchtung	11,74 "
Werkstoffe	9,95 "
Porto	48,80 "
Druckkosten	98,70 "
Abonnements	9,— "
Referate	7,— "
Expedition des "Conrter"	607,95 "
Dep. Fahrgeld	6,70 "
Beerdigungskosten	38,— "
Diverse Ausgaben	18,87 "
Beitrag zur Arbeitsnachweis-Kommission	931,92 "
Prozentuärer Zuschuß Bezirk Groß-Berlin	581,01 "
Zur Hauptkassa abgeandt	8 482,70 "
Rassenbestand	27 336,40 "
Summa	41 017,08 Mk.

Bilanz.	
Einnahme inkl. vortragendem Kassenbestand	41 017,08 Mk.
Ausgabe pro 2. Quartal 1908	13 680,68 "
Kassenbestand am 30. Juni 08	27 336,40 Mk.

Handelsarbeiter.

Schweidnitz. Ein eigenartiges Geschäftsgedaren betrifft die Schweidnitz-Meiser-Wach- und Schließgesellschaft, die ihren Sitz in Breslau hat, seit Beginn ihres Unternehmens gegenüber ihren Angestellten, jeder der angeestellten Kontrolleure in Schweidnitz, Meise und Bries wird vertraglich angestellt. Unregelmäßigkeiten haben den Verlust der Stellung, aber auch die Einbehaltung der hinterlegten Summe

zur Folge. Ohne Kaution, die jedoch als Geschäftseinlage betrachtet wird, wird kein Beamter angestellt. Die Einlagen differieren zwischen 1000 und 1500 Mk. Der Geschäftsumfang der Gesellschaft ist aber durchaus nicht derartig, daß so hohe Beiträge als Kaution berechtigt erscheinen, und so kann positiv angenommen werden — auf diesem Standpunkt steht auch das Gewerbegericht — daß es der Gesellschaft nur darum zu tun ist, das nötige Kapital zu besitzen, um das Geschäft in Fluß zu bringen. Das Dienstverhältnis scheint nicht gerade ein günstiges zu sein, denn die Kontrolleure treten entweder die Stellung nicht an, oder verlassen sie schon nach kurzer Zeit und verlangen die Erstattung der Kaution. Die Auflösung des Dienstes bereitet weiter keine Schwierigkeiten, dagegen die Rückzahlung des Geldes. Hier besteht der Direktor auf seinem Schein und behauptet, daß er erst nach sechs Monaten gemäß der Vertragsbestimmung zur Herausgabe verpflichtet sei. Bis jetzt stehen vor dem Gewerbegericht fünf Prozesse von Leuten an, die ihre Kaution fordern. Einem der fünf ist es gelungen, sein Geld zu retten, und zwar lediglich mit Hilfe der Presse. Der Mann hatte ein Sparkassenbuch der Schweidnitzer Sparkasse über 1200 Mk. Als Kaution wollte er das Buch wohl hergeben, aber nicht als Geschäftseinlage. Er trat die Stellung in Bries an und auf diese Weise wickte der Direktor ihn zu überreden, ein Restrikt zu unterzeichnen, wonach die Gesellschaft berechtigt war, das Spargeld abzuholen. An demselben Tage kam dem Mann ein Zeitungsartikel in die Hand, der sich mit dem Geschäftsgedaren der Firma beschäftigte. Infolge dieses Artikels wurde das Sparkassenbuch gesperrt. Der Vertreter klagte jetzt gegen die Gesellschaft wegen Auflösung des Dienstverhältnisses und Anerkennung, daß der Gesellschaft keinerlei Ansprüche an dem Sparkassenbuch zustehen. Das Gewerbegericht gab der Klage statt. Es sei gerichtskundig, daß der Direktor der Gesellschaft von der Strafkammer in Halle wegen Unterschlagung mit 1000 Mk. bestraft worden ist. Diese Strafe habe der Beklagte dem Kläger gegenüber verschwiegen. Das sei aber unbedingt ein Grund zur Lösung des Vertrages. Mit der Auflösung stehe dem Beklagten keinerlei Recht an das Sparkassenbuch zu. Ein anderer Angestellter klagte um die Herausgabe seiner Kaution in Gestalt eines Pfandbriefes in Höhe von 1000 Mk. Das Gewerbegericht erachtete, im Gegensatz zum Beklagten, die Forderung als Kaution und nicht als Geschäftseinlage, und zwar im wesentlichen aus dem Grunde, daß nach dem Vertrage die Gesellschaft sich das Recht vorbehält, bei vorkommender Unregelmäßigkeit sich an das hinterlegte Geld zu halten. Der Beklagte wurde verurteilt, den Pfandbrief dem Kläger zurückzugeben. Das Urteil wurde vollstreckt, fiel aber fruchtlos aus. Der Pfandbrief war längst veräußert. Der Gerichtsvollzieher hatte aber nur den Auftrag, den Pfandbrief zu pfänden. Der arme Mann muß nun von neuem auf Ersatz des Wertes klagen. Ein Dritter war so gutgläubig, seine Ersparnisse im Betrag von 1500 Mk. der Gesellschaft anzuvertrauen. Bei der Anstellung erklärte der Mann, er sei ein Unfallverleurer, er könne nur leichte Arbeit verrichten. Es wurde ihm bedeutet, die Arbeit als Kontrolleur sei die leichteste, die man sich denken könne. Der Mann trat die Stellung in Bries an. Von abends 10 bis morgens 5 Uhr mußte er auf dem Posten sein, das hielt er bei seinem Zustande nicht aus. Er will das Verhältnis gelöst und seine Kaution wieder haben. Im ersten Termin läßt sich die Gesellschaft gewöhnlich kontumazieren, die Prozesse werden dadurch wohl in die Länge gezogen. Da die Forderungen anscheinend gefährdet sind, hat das Gewerbegericht die Urteile für vorläufig vollstreckbar erklärt.

Transportarbeiter.

Dresden. Die Möbelwäcker- und Träger waren am 2. Juli zahlreich im Volkshaus versammelt, um den Bericht der Lohnkommission entgegenzunehmen. Der Bevollmächtigte gibt einleitend bekannt, daß der Beschluß der letzten Versammlung, den jetzigen Tarif für Möbeltransportarbeiter zu kündigen, zur Ausführung gelangt ist. Die Arbeitgeber haben darauf geantwortet, daß der Wert des bisherigen Tarifs für sie ein ziemlich zweifelhafter gewesen sei, weil ein großer Teil hiesiger Firmen, die dem Arbeitgeberverband nicht angehören, sich nicht an den Tarif halten, und zu wesentlich billigeren Löhnen genügend Arbeitskräfte erhalten konnten. Sie wollen es trotzdem nicht ablehnen, in Verhandlungen wegen Erneuerung des Tarifs einzutreten, jedoch soll das nur in der Voraussetzung geschehen, daß es sich lediglich um eine Revision des Tarifs zur Abschaffung einzelner Härten und Unklarheiten handelt. Zudem sie dann noch um Angabe der gewählten Kommissionsmitglieder ersuchen, fügen sie die Erklärung bei, daß die Verhandlung mit "ihren Leuten" stattfinden, und der Teilnahme der Verbandsbeamten nichts im Wege stehen soll. Die Lohnkommission hat nun den am 31. August ablaufenden Tarif in zwei langen Sitzungen durchberaten, und hat auf der Grundlage des jetzigen Tarifs zu den verschiedenen Positionen Änderungsvorschläge gemacht. Ein Mitglied der Kommission gibt hierauf die gesamten Änderungsvorschläge bekannt, und erklart die einzelnen Bestimmungen.

Die Debatte war äußerst lebhaft. Die meisten Redner erklärten ihre Zustimmung zu der Vorlage der Kommission. Die Lohnmeter-Berechnung, welche während der zwölfjährigen Tarifdauer die größten Differenzen hervorgerufen hatte, soll jetzt in Wegfall kommen. Dieses wurde allseitig gutgeheißen. Ueber die Position, welche die Kutscher betrifft, entspannt sich eine längere Debatte. Die Kommission schlägt vor, daß die Kutscher nicht mehr in die Kolonne einzubeziehen sind. Verschiedene Redner erklärten sich gegen Erreichung des betreffenden Absatzes. Mehrere in anderen Verbänden organisierte Arbeiter, darunter der Bevollmächtigte

der hiesigen Verwaltungsstelle des Hafenarbeiter-Verbandes, sprechen gegen verschiedene Positionen. So wurde von diesem und anderem gefordert, daß die Arbeitszeit geregelt, und auf 10 Stunden festgesetzt werden müsse. Von den Mitgliedern der Kommission wird den betreffenden Rednern entgegnet, daß infolge des Akkordverhältnisses, in welchem die Kollegen in der Möbeltransportbranche stehen, eine Regelung der Arbeitszeit schwer durchzuführen sei. Die Arbeitgeber würden sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln dagegen wenden. Diefelben gehen auch von der Akkordarbeit vorläufig nicht ab.

Nach ziemlich langer und oft sehr erregter Debatte wurde über die Änderungsvorschläge abgestimmt, die Vorlage wurde in ihrer Fassung unverändert, und mit großer Majorität angenommen. Diefelbe soll nach erfolgter Zustimmung des Zentralvorstandes an den Lokalverband der Möbelpediteure von Dresden und Umgegend eingesandt werden. Derauf würde zur Ausgabe der statistischen Fragebogen geschritten. Diefelben müssen eingehend ausgefüllt, und an das Verbandsbureau eingeschickt werden.

Alsdann richtete der Branchenvertrauensmann an alle Versammelten noch den dringenden Appell, fest zusammen zu stehen, und alle noch sämtigen Kollegen zur Organisationsheranzuholen.

Hamm. Einen schimpflichen Verrat an den Interessen der Hamm-Kollegen haben die Führerleute Johann Böhmner und Ferd. Hinzler begangen, indem sie die Hand zur Gründung eines gelben Fuhrmannsvereins boten. Unsere Verwaltungsstelle wurde in Hamm vor 2 Jahren gegründet. Sie entwickelte sich zuerst nur ganz langsam. Am Schlusse des 4. Quartals 1907 zählte sie erst 5 zahlende Mitglieder. Im 1. Quartal 1908 gewannen wir aber durch eine intensive betriebene Agitation eine Anzahl neuer Mitglieder, so daß das 1. Quartal mit einem Mitgliederbestand von 24 abschloß und einem Marktenverkauf von 284. Der Weg für eine gesunde Entwicklung der Verwaltungsstelle war dadurch geebnet. Diese erfreuliche Entwicklung ließ aber die Macher des Fuhrmannsvereins, der durch die Gründung unserer Verwaltungsstelle fast eingeschlagen war, nicht ruhen, sondern man versuchte wiederholt, jenen wieder zu neuem Leben zu erwecken. Zu diesem Zwecke beriefen sie, nachdem einige geheime Sitzungen stattgefunden hatten, zu Samstag, den 4. Juli, eine öffentliche Versammlung der Kutscher und Führerleute nach der "Kömerburg" ein, mit der Tages-Ordnung:

1. Unterstützung der Mitglieder bei Krankheitsfällen.
 2. Hochhaltung patriotischer Gesinnung.
- Nach diesen die Einladungen noch den Vermerk, daß diejenigen Kollegen, die sich in den ersten 2 Versammlungen ausgenommen ließen, vom Eintrittsgeld befreit sein würden. Die Versammlung war von 28 Personen besucht. Nach Eröffnung der Versammlung verlas der Sinderufer das Statut und meinte, der Verein hätte sich früher nicht besser entwickeln können, weil er sich keine weiten Ziele gesteckt gehabt hätte. In dem alten Statut unterrichtet uns der § 2 über den Zweck des Vereins, er lautet:

Zweck des Vereins ist: die Unterstützung der Mitglieder bei anhaltenden Krankheitsfällen durch freiwillige Beiträge. Dieser Satz hat in dem neuen Statut einen Nachsch erhalten, von dem sich die Macher dieses Vereins Wunder versprechen. Der Nachsch lautet: "und die Liebe für Kaiser und Reich bei den Mitgliedern zu pflegen und die patriotische Gesinnung hochzuhalten."

Nach der Verlesung des Statuts erhielt der Gaukler Kollege Bender das Wort. Er gestellte das arbeiter-schädigende Treiben der Vereinsgründer und wies die Führerleute auf ihre elende Lage hin, die zu bessern doch in erster Linie ihre Aufgabe sei und nicht die Gründung hochpatriotischer Fuhrmannsvereine. Die Vereinsmacher, die in der Versammlung die Mehrheit hatten, ließen aber den Kollegen Bender, nachdem er etwa 20 Minuten gesprochen hatte, nicht weiter sprechen, sondern stimmten über das Statut ab, das dann mit 13 gegen 10 Stimmen angenommen wurde.

Man sollte es kaum für möglich halten, daß Leute, denen der schwere Kampf ums Dasein und die ausgestandenen Leiden diese Furchen ins Gesicht gezogen haben, einen solchen Beschluß, wodurch ihr Glend verewigt werden soll, fassen können. Dieser Beschluß zeigt aber sehr deutlich, was übermäßige Ausbeutung und lange Arbeitszeit aus einem denkenden Geschöpf machen kann und welche Aufklärungsarbeit noch zu leisten ist.

Unsere Mitglieder-Versammlung, die am Sonntag, den 5. Juli, stattfand, beschäftigte sich auch mit der Vereinsgründung und mit der traurigen Rolle, die unser Mitglied Böhmner dabei gespielt hat. Ein Antrag, beim Vorstande zu beantragen, daß der Kutscher Johann Böhmner wegen Schädigung der Verbandsinteressen aus dem Vorstände ausgeschlossen werden soll, wurde einstimmig angenommen.

Ferner machen wir unsere Kollegen noch darauf aufmerksam, daß am Samstag, den 25. Juli, abends 9 Uhr, im "Salamander", Ritterstraße 7, eine öffentliche Kutscher-Versammlung stattfindet, in der zu der Vereinsgründung besonders Stellung genommen werden soll. Wir erwarten, daß unsere Mitglieder nicht nur in dieser Versammlung vollständig erscheinen, sondern auch dafür sorgen, daß sie von den uns heute noch fernstehenden Kollegen zahlreich besucht wird. Nur durch eine unermüdete Agitations- und Aufklärungsarbeit werden wir vorwärts kommen und den gelben Fuhrmannsvereinen den Nährboden entziehen.

Kiel. Im "Archiv für soziale Gesetzgebung" (Band II, S. 12) schreibt Professor Menner folgendes über die Haltung und Kelgung der Juristen:

In ihrer überwiegenden Mehrheit gingen sie im Troste der Reichen und Mächtigen einher und vertraten die wirklichen Interessen der Besthenden und Herrschenden.

An jene Worte wird man bei dem Urteil, welches die hiesige Strafkammer als Berufungsinstanz bei nachstehendem Fall fällte, erinnert. Bei dem Streik der Lagerarbeiter im Jahre 1907 stand unser Kollege Vorbeck als Streikposten vor dem Lagerplatz der Firma

Abrens. Eines Tages wurde der Arbeitswille Oden, als er in einem dem Lagerplatz gegenüber liegenden Backladen ging, mit Kohlenstücken geworfen; auch glaubte derselbe an seiner Ehre dadurch verletzt zu sein, daß ihm Streifbretter und Lump zugerufen wurde. Immerhin wollte er von einer Anzeige absehen, da er wahrscheinlich nicht gesehen hatte, wer ihn geworfen und beleidigt, denn derartige für den Staat „besonders wichtige“ Elemente pflegen mit gefentten Augen über die Strafe zu gehen.

Wie bei jedem Streit, so auch hier, hatte die Polizei Kräfte genug übrig, um den bedrohten Bestand des Unternehmers zu schützen. Daß diese ihre Aufgabe auch richtig aufgefaßt hatte, bewies der Polizeikommissar, der an dem Plage anwesend war, indem er zu dem Arbeitswilligen O., welcher ihm erklärt hatte, von einer Anzeige absehen zu wollen, sagte: „Um Sie es lieber, es ist besser, denn sonst bekommen Sie doch keine Ruhe“. Diesem Liebeswerben konnte O. nicht widerstehen und so kam es, daß unser stolze O. mit einer Geldstrafe von 3 Mk. bedacht wurde. Da Vorbed aber nicht mit Kohlenstücken geworfen, auch die Neckerungen Lump und Streifbretter nicht getan hatte, so beantragte er gerichtliche Entscheidung. In der Schöffengerichtssitzung behauptet der Arbeitswille O., vom Vorsitzenden wiederholt auf seinen Eid aufmerksam gemacht, mit aller Entschiedenheit, Vorbed habe ihn mit Kohlenstücken geworfen, so wie diese beiden Neckerungen getan. Im übrigen fühle er sich durch die Ausbrüche Lump und Streifbretter nicht beleidigt. Doch Lügen haben kurze Beine, das mußte diese edle Seele bald erfahren. Der nächste Zeuge Hinrichsen bekundete unter seinem Eid, daß nicht O., sondern er, der Zeuge, mit Kohlenstücken geworfen habe. Die Worte Lump und Streifbretter habe er nicht gehört. Auch ein anderer Zeuge, ein Dienstmädchen, welches in nächster Nähe des Angeklagten gestanden hatte, wollte nichts gesehen und gehört haben. Trotdem kam das Schöffengericht nicht etwa zu einem Freispruch, sondern es erhöhte die Strafe auf 7 Tage Gefängnis wegen Vergehen gegen § 153 der G. O. Es glaubte also dem Arbeitswilligen O., der in Gefängnisleibern vorgeführt wurde (er verbüßte gerade eine zehnmonatliche Gefängnisstrafe wegen Diebstahls), mehr, als wie dem Angeklagten und seinen zwei Zeugen. Daß sich unser Kollege O. mit diesem Urteil nicht zufrieden gab, dürfte wohl jedem Menschen klar sein. Er bekam Rechtschutz von uns gestellt und legte Berufung ein. In einer am 21. Mai 1908 stattgefundenen Sitzung der zweiten Strafkammer des hiesigen Kgl. Landgerichts wurde über diese Berufung verhandelt. Der Arbeitswille O. hatte in der Schöffengerichtssitzung erklärt, der ihn beschimpfende Mann habe einen Schirm getragen. Der Zeuge Hinrichsen sagte aus, der Angeklagte O. hätte einen solchen getragen; er änderte aber seine Aussage, als O. dieses bestritt und erklärte, sich nicht mehr genau zu erinnern. Daran klammerte sich die Berufungsinstanz, welche die Strafe auf fünf Tage herabsetzte. Der Teil der Urteilsbegründung, welcher hier in Frage kommt, lautet:

„Wenn er (Hinrichsen), nachdem der Angeklagte das in seiner Gegenwart wieder bestritten hatte, die Aussage änderte und erklärte, sich nicht mehr genau zu erinnern, so ist das nach der durch den persönlichen Hier stand erst „gewöhnlichen“, ist aber durchgehenden Eindruck des Zeugen gewonnenen Überzeugung des Gerichts, aus seinem Bestreben zu erklären, den Angeklagten zu entlasten. Es lag also kein Grund vor, in die Bestimmung der Bestimmung des Zeugen O., den die Worte nicht erheblich gekränkt haben, da er zunächst hauptsächlich wegen des Kohlenwerfens Anzeige erstattete und der offenbar nicht aus Feindschaft gegen den Angeklagten, diesem zu belastigen sucht, einen Zweifel zu setzen.“

Also, wenn ein Zeuge den Angeklagten durch seine Aussage entlastet, so genügt der persönliche Eindruck des Gerichts, um diese für minder glaubwürdig zu erklären. Die Aussage eines Arbeitswilligen aber, ist über jeden Zweifel erhaben, selbst wenn derselbe, wie es in dieser Sache der Fall war, sich gefinde gesagt, eines Meineides schuldig gemacht hat, als er unter Eid behauptete, Vorbed habe ihn mit Kohlenstücken geworfen. Ist es da ein Wunder, daß angesichts eines derartigen unverständlichen Urteils, das Vertrauen der Arbeiter in die Rechtsprechung erschüttert wird? Bedarf es da noch der Heber und Aufwiegler? Wie recht hat doch Lange in seinem Buch „Die Arbeiterfrage“, als er sagt: „Man muß sich darüber wundern, daß die Rechtsidee noch so viel Gewalt über Gemüter hat, die so wenig von der Wohlthat des Rechts empfinden und denen von ihrem Standpunkt aus überall nur ein in künstliche Projektionen verhäultes Recht des Stärkeren entgegentritt.“

Wir werden uns auch durch derartige Urteile nicht davon abhalten lassen, das zu tun, was wir für gut und recht befinden.

Schweinfurt. Betrachtet man sich die Arbeiter, die diesen Berufe angehören, die Kutscher, Hausknechte in den verschiedenen Geschäften usw., so muß man sich doch fragen, haben diese Leute auch etwas von ihrem Dasein? Haupt sächlich die Kutscher haben es am schlechtesten. Von früh bis spät in der Nacht müssen sie sich abrackern für einen fargen Lohn, der zur jetzigen teuren Zeit nicht ausreicht, eine Familie nur halbwegs richtig zu ernähren. Oben in den Landesproduktionsgeschäften und in der Kolonialwarenbranche, wie oft sieht man, wie diese Arbeiter führen zur Bahn ziehen, an der ein paar Pferde zu ziehen hätten. Die Leute wissen einfach noch nicht, was ihre Ware Arbeitskraft für einen Wert hat. Statt daß sie sich ihren um bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse kämpfenden Kollegen anschließen, gehen sie lieber in die Almbimvereine oder zu den christlichen, katholischen und evangelischen Arbeitervereinen, wie man es gelegentlich der Fahnenweihe des katholischen Arbeitervereins sehen konnte, marschieren sie da im Festzuge mit, zur Freude der Unternehmer. Denn die Unternehmer wissen, daß sie mit dieser Sorte Arbeiter un-

gehen können, wie sie wollen. An den Herrlichen heißt da kämpfen diese Kollegen als wie die Kohlräben, aber dem Unternehmer gegenüber offen Farbe bekennen, das wagen sie nicht. Unsere Kollegen werden aber trotz der großen Menge eines Teiles der Berufscollegen zur Harmonieduelle, auch für die Zukunft Aufklärungsarbeit verrichten und versuchen, die Indifferenten aufzuklären. Kollegen, auf, arbeitet und agitiert unablässig für den Ausbau unserer Organisation, den Deutschen Transportarbeiter-Verband. Vereinzelt seid Ihr nichts, geschlossen eine Macht. Zehntausend die Unternehmer an, bei ihnen gibt es keinen Unterschied in der Religion, überall gründen sie Verbände, überall stehen sie geschlossen, wenn es gilt, Euch nieder zu treten. Darum, Kollegen, die Ihr uns noch fernsteht, einigt Euch, denn Ihr habt die Macht in Händen, wenn Ihr nur einig seid.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Düren. In unserer am 1. Juli stattgefundenen Mitgliederversammlung kamen unter Punkt „Wißstände im Dürener Transportgewerbe“, recht erbauliche Dinge zur Sprache. Vorweg sei erwähnt, daß vor 3 Jahren, als unsere Verwaltungsstelle gegründet wurde, die Zustände noch bedeutend schlimmer waren als heute, daß durch das Bestehen der Organisation, durch Abhaltung von Versammlungen und Besprechungen, sowie durch die Kritik in der Presse, die schlimmsten Uebelstände beseitigt wurden. Neben diese Zeilen wiederum eine gute Wirkung aus, stellen die Unternehmer die geringsten Mängel ab, so wollen wir Dürener Transportarbeiter uns vorläufig zufrieden geben. Trift die gewünschte Wirkung nicht ein, dann werden wir zu anderen schärferen Mitteln zu greifen gezwungen sein; denn die Verhältnisse so zu belassen, wie sie jetzt sind, wäre eine direkte Verflüchtigung gegen unsere Gesundheit, gegen unsere gesamte Kollegenchaft. Bei der Firma Frings, Expeditions-geschäft, beginnt die Arbeitszeit um 6 1/2 Uhr morgens und endet abends im Durchschnitt um 8 1/2 Uhr, es wird aber sehr oft 9 Uhr. Die Mittagspause beträgt 1 1/2 Stunde, Frühstück und Vesperpausen sind unbekannte Dinge. Für diese 12- bis 13stündige Arbeitszeit gibt es 20 Mk., in Worten zwanzig Mark Lohn. Dazu kommt dann unch. die Sonntagsarbeit, als Eilgeschäften und den ganzen Dnjurhalten, wofür kein Pfennig Vergütung gewährt wird. Düren ist ein sehr frommes Städtchen, aber die Herren Expediteure vergessen nur zu gerne, den siebenten Tag als Ruhetag zu gewähren. Erbescht es der Betrieb, daß gearbeitet werden muß, so läßt es dagegen nichts einwenden; aber der Unternehmer verdient bei der Sonntagsarbeit Geld und da sollte er auch seinen „Knechten“ von diesem Verdienst einen kleinen Bruchteil mitkommen lassen. 60 Pf. für die Stunde Sonntagsarbeit wäre nicht zu hoch gegriffen. Für das christliche Gemüt eines Fuhrunternehmers wäre es eine gewisse innere Befriedigung, daß, wenn er schon den Sonntag durch Arbeit entheiligen läßt, ein kleines Opfer in klingender Münze bringt.

Bei der Expeditionsfirma O. Taenzer beginnt die Arbeit um 6 1/2 Uhr und endet ebenfalls zwischen 8 bis 9 Uhr, also im Durchschnitt um 8 1/2 Uhr. Es kommen stündlich auch 12 bis 13 Stunden heraus. Der Durchschnittslohn beträgt in Stundenlohn umgerechnet 24 bis 26 Pf. Ob wohl die Bauarbeiter, Stukkateure usw. auch für einen derartig „hohen“ Lohn arbeiten?

Die Firma Leo Klittenberg lebt noch auf patriarchalischer Grundlage mit dem Personal. Morgens 5 1/2 Uhr ist die Nacht vorbei, die erst gegen 9 Uhr abends geendet. Dafür gibt es 8 bis 9 Mk., in Einzelfällen auch 12 Mk. Lohn. Die Kost läßt viel zu wünschen übrig. Der Wohnraum besteht einen feuerfesten Zementboden. Die Betten sind mit Strohsack und Wolledecke ausgekistert. Die Arbeit vollzieht sich zum Teil im Laufschrift. Die Firma Karl Kraft bestrafe ihren „Knecht“ mit 1 Mk., weil derselbe sich vergab — zur besseren Balance — um das Pferd zu schonen, auf den Wagen gesetzt hatte. — Jedenfalls glauben die Herren, der Fuhrmann müßte 13 Stunden ununterbrochen das meiste Pflaster gerade treten. — Mit Süßstücken von 20 Pfennig wird der „Knecht“ zur Bahn geschickt. Mittelsidige Kollegen helfen die Kolosse an Ort und Stelle bringen. Anmerkung des Sinfenders: Diese Gefälligkeit sollen die Kollegen fern nicht mehr erweisen. Die Verpflichtung, Leute zu stellen, hat Herr Kraft). — Frings' Söhne, Handerei und Schieferfuhrwerk, laßt die Leute um 5 Uhr schon heraus, abends 9 bis 9 1/2 Uhr sind sie noch an der Arbeit. Lohn, bei Kost und Logis 8 bis 10 Mk., ohne Kost und Logis 3 Mk. pro Tag. Die Behandlung des Personals ist miserabel; hier gibt es auch Ohreifeigen.

Martin Kaisers Fuhrmannsgesuche zieren das ganze Jahr die Zeitung. Das Geld für die Annagen auf die Bühne geschlagen und die Kost verbessert, wäre anzuraten. 5 1/2 Uhr weckt der Herr schon, dann kriecht's den ganzen Tag im Galopp. Der Mittagstisch ist nicht gerade besonders; was übrig bleibt, wird abends aufgewärmt wieder vorgesetzt. Pro Mann gibt es abends ein Ei. Ein Hering wird für zwei Mann geteilt. Pfund Wurst wird unter vier Mann geteilt. Jedenfalls glaubt Herr K., die Leute können fett-leibig werden und würde denselben das Laufen dann schwer fallen. Wahrlich, unsere Vorfahren hätten es unter der Gesindeordnung in der „guten alten Zeit“ besser.

Frucht- und Kohlenhandlung Josef Kall bot einem verheirateten Kollegen an, er möge stat den Schnaps mitbringen und des Mittags im Stall essen. Zeit ist Geld — auch die Mittagspause — denkt Herr Kall. Trifft Herr Kall seinen „Knecht“ in einer Wirtschaft an, dann holt er ihm das Fuhrwerk weg.

Wohtransportgeschäft, Newise Fuhrwerk und Posthalter Leo Odenjets zahl seinen Mitarbeitern bei Kost und Logis 15 Mk. monatlich, den Leuten am Möbeltransport 15 Mk. monatlich. Obseigen teilt dieser Herr sehr gerne aus; er selbst, der Herr Chef, hat sie wiederum ebenfalls bekommen. Ein herrliches Verhältnis!

Tamit wollen wir für diesesmal die Liste schließen; erschöpft ist unser Material noch nicht. Den Weg zur Abstellung dieser grauenhaften Zustände haben wir den Dürener Kutschern und Fuhrleuten wiederholt gezeigt. Ob diese den Weg nun bald betreten werden?

Allgemeines.

Der 1. Juli 1908 wird in den Annalen des Verkehrswezens als ein wichtiger Tag angemerkt werden müssen. Die zwölfstündige Fahrt des Luftschiffes des Grafen Zeppelin bedeutet einen so erheblichen Fortschritt in der Befahrung des Luftmeeres, daß der Erfolg der Fernfahrt Friedrichshafen-Mainz kaum mehr bezweifelt werden kann. Es ist eine eigenartig amnütende Episode, die sich bei der Schweizer Fahrt am 1. Juli ereignet hat; unten auf der Erde bewegt sich an die eisernen Schienen gebunden die Dampflokomotive mit ihren Menschen und Güter befördernden Wagen und darüber in der Luft begleitet sie schon in gleicher Schnelligkeit der zukunftsreiche Nivale, dessen Bahnen durch die Beschaffenheit der Erdoberfläche nicht im geringsten mehr behindert werden. Wir können heute kaum vermuten, welche Umwälzungen das Luftschiff im Verkehrsleben und in den wirtschaftlichen Verhältnissen hervorrufen wird. Aber daß das neue Verkehrsmittel bei weiterer Vervollkommnung die Wirtschaft der Völker stark beeinflussen wird, das kann man heute schon mit Bestimmtheit voraussagen. Aus diesem Grunde allein schon wird der Beobachter des wirtschaftlichen Lebens die erfolgreiche Fahrt des Grafen Zeppelin unter die großen Ereignisse der Wirtschaftsgeschichte einreihen müssen.

Schnelligkeitsprobe auf dem Kaiserdam. Auf Veranlassung der Ministerien des Innern und der öffentlichen Arbeiten wurde am letzten Mittwoch in der Bismarckstraße zu Charlottenburg eine Prüfung der Fahr-geschwindigkeit verschiedener mit Pferden bespannter Gefährte vorgenommen zu dem Zwecke, die normalen Geschwindigkeiten dieser Gefährte in unaußersaharer, einwandfreier Weise festzustellen. Bei dem Umstände, daß gegen die in die Polizeiverordnungen über den Verkehr mit Automobilen aufgenommene Bestimmung, daß „innerhalb geschlossener Ortsteile die Fahr-geschwindigkeit das Zeitmaß eines im gestreckten Trabe beim-tlichen Pferdes — etwa 15 Kilometer in der Stunde — nicht überschreiten darf“, wiederholt Vorstellungen erhoben worden sind, erschien es der Behörde, um für die Zukunft zuverlässige Unterlagen zu gewinnen, erwünscht, das Zeitmaß der Geschwindigkeit der von Pferden in gestrecktem Trabe gezogenen Gefährte selbst durch praktische Versuche festzustellen. Die Prüfung führte zu folgenden Resultaten: Auf einer Streckenlänge von 500 Meter zeigte die einpännige Larameter-droschke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20,5 Kilometer pro Stunde und eine Höchstgeschwindigkeit von 22 Kilometer pro Stunde, der vollbesetzte Feuerwehr-mannschaftswagen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,4 Kilometer pro Stunde, eine Höchstgeschwindigkeit von 24,5 Kilometer pro Stunde, die Feuerwehrquaterpage eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 Kilometer pro Stunde, eine Höchstgeschwindigkeit von 30,5 Kilometer pro Stunde, die Privatequipage eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 28,3 Kilometer pro Stunde und eine Höchstgeschwindigkeit von 29 Kilometer pro Stunde. Diese überraschenden Feststellungen, aus welchen sich für das Zeitmaß eines im gestreckten Trabe befindlichen Pferdes eine wesentlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als 15 Kilometer in der Stunde ergibt, werden an den maßgebenden Stellen bei der bevorstehenden Revision der Bestimmungen für den Verkehr mit Automobilen zweifellos volle Berücksichtigung finden und voraussichtlich dazu führen, daß die Festsetzung der für die Durchfahrt geschlossener Ortsteile polizeilich zugelassenen Fahr-geschwindigkeit eine entsprechende Erhöhung erfahren wird.

Mitteilungen des Vorstandes.

Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet am 15. Juni 1908 in R o n s d o r f. Vertrauensmann: B u r g h o f f, Karl, Zandershöferstr. 19.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts nachstehend bezeichnete Mitglieder: In R o w a e s: K a h l e, Max, Hpt.-Nr. 284 052. In W o r m s: E n g e l, Peter, Hpt.-Nr. 320 235.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

J. A.: O s w a l d S c h u m a n n, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1. Tr.

M. A.: Alle den Verband und die Agitation betreffenden Schriftstücke sind an obige Adresse zu richten. Alle Gelder sind an den Hauptkassierer, Kollegen C a r l K a h l e r, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1. Tr., einzufenden.

Verantwortl. Redakteur: Emil Niesel, Lichtenberg. Verlag der Buchhdlg. „Courier“, C. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 37.