

Sommer

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

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Monument pro Quart. franko geg. franko 1,50 Mk.
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 zurückgeschickt.
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 51.

Berlin, den 20. Dezember 1908.

12. Jahrg.

Die Rechtswirkung des Tarifvertrags.

Die Ausbreitung der Kollektivverträge hat zur Folge, daß die Rechtswissenschaft, die bisher dem Recht des Arbeitsvertrages zuweist wenig Interesse entgegenbrachte, sich immer mehr mit der neuen Rechtsbildung befaßt, die ohne ihr Zutun entstanden, mit erstaunlicher Schnelligkeit Boden gewinnt und lehrreiche Beiträge zum Verständnis des Rechts überhaupt, seines Wesens und Wertens, liefert. Vor unseren Augen vollzieht sich hier, was wir sonst nur aus alten Urkunden erfahren: die Entstehung eines neuen Volkswerts. In kleinerem Umfang, als Usance der Kaufleute, als örtlicher Ortsgebrauch hat es sich wohl auch sonst in unsere Zeit hinübergerettet. Aber zum ersten Mal sehen wir ein Recht entstehen in der Vollkraft volkstümlicher Urwürdigkeit und zugleich angepaßt an die modernsten Lebensbedürfnisse. Ein Kind der neuen Zeit und des Klassenkampfes, die Frucht zahlloser Kämpfe und Organisationsarbeit, in denen erst die Arbeiterkraft die Kraft gewann, bei der Regelung ihrer Arbeitsbedingungen mitreden zu dürfen.

Lange genug hat es gedauert, bis nur die rechtliche Zulässigkeit und Wirksamkeit des Tarifvertrages von der Staatsoberkeit anerkannt wurde. Das Meistensgericht, auch hier Spruchorgane des Unverständnisses moderner Entwicklung, sah ihn an als Koalition im Sinne der Gewerbeordnung. Danach wäre er nicht verboten, aber ohne rechtliche Wirkung, da § 152, Absatz 2, der Gewerbeordnung den allgemeinen Rechtsgrundsatz, daß übernommene Verbindlichkeiten zu erfüllen sind, für solche Gebilde aufhebt. Andere sehen darin eine Verletzung des unferen Rechtsordnung zugrunde liegenden Prinzips der freien Vertragsschließung, die rechtlich ungültig sei. Die Auffassung, die schließlich zum Verbot führte, die eine Beschränkung der Vertragsschließung ist gerade das Wesen des Vertrages. Und eine das Maß des Zulässigen überschreitende Bindung des Unternehmers liegt im Tarif durchaus nicht; wohl aber stellt er erst ein Stück wirklicher Vertragsfreiheit des Arbeiters her, der als einzelner zumeist doch nur eine Scheinfreiheit genießt.

Ueber diese juristischen Hindernisse ist die Lehre vom Tarifvertrag nun hinweg; zumeist deutet der gewerbegerichtliche Praxis, die schon auf manchem Gebiet die starre Form juristischer Ueberlieferung durchbrochen hat. Heute ist es anerkannt, daß er rechtsgültig ist und rechtswirksam. Aber wann und wie?

Daß eine ausdrückliche Anerkennung des Tarifs, die auch in einer Handlung, z. B. der Aushängung im Arbeitsraum liegen kann, sofern auch die Arbeiter damit einverstanden sind, zur Befolgung verpflichtet, ist klar. Ebenso ist kein Zweifel, daß die Bedingungen eines Tarifs, die in einem Gebiet allgemein anerkannt und befolgt werden, in Ermangelung anderer Vereinbarungen als örtliche maßgebend werden. Aber das sind keine Eigenheiten des Tarifvertrages. Jede ausdrückliche Abmachung der am Arbeitsvertrag Beteiligten, jeder Ortsgebrauch, z. B. örtliche Lohnzahlungs- und Kündigungsbedingungen, wirkt in gleicher Weise. Das selbe gilt, wenn Arbeiter in einem Betrieb eintreten, in dem, wie sie wissen ein mit anderen abgeschlossener Tarif in Kraft steht. Wie das Berliner Gewerbegericht vor kurzem zutreffend entschieden hat, erfordert es die Ehrlichkeit, in einem solchen Falle, wenn man den Tarif nicht für sich gelten lassen will, dies von vornherein unzweideutig kundzugeben. Aber auch das ist nur eine Folgerung aus dem allgemeinen Grundsatz von Treu und Glauben.

Schwieriger wird es erst, wenn es sich nicht einfach um die Anwendung der allgemein anerkannten Rechtsgrundsätze handelt, sondern um Rechtsfolgen, die der Tarifvertrag als solcher, kraft seiner besonderen Wesensart, erzeugen soll.

Da fragt es sich zunächst: Was ist, rechtlich betrachtet, der Tarifvertrag?

Selbstfalls kein Arbeitsvertrag, wie der oft gebraucht, aber unzutreffende Ausdruck. Kollektiver Arbeitsvertrag" vermuten läßt. Er trifft nicht, was zum Arbeitsvertrag gehört, Bestimmungen über bestimmte Arbeitsleistungen und Gegenleistungen. Er

schafft vielmehr, als ein Vertrag allgemeinen Charakters, allgemeine Bedingungen für alle bestehenden oder zu schließenden Arbeitsverträge. Er hat aber Verwandtschaft mit einem Gesetz, einem Ortsstatut, nur daß er statt durch behördliche Anordnung durch die Vereinbarung der Beteiligten entsteht. Aber er erhebt den gleichen Anspruch auf allgemeine Gültigkeit innerhalb seines Geltungsbereiches wie jenes.

Eine Verabredung zur Herbeiführung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen im Sinne des § 152 der Gewerbeordnung ist er gleichfalls nicht. So wie bestehen einseitig je zwischen Arbeitern oder Unternehmern. Ihr Zweck ist, Bestimmungen zu erlangen, also Veränderung des bestehenden Zustandes. Umgekehrt wird der Tarifvertrag immer zwischen Angehörigen beider Seiten abgeschlossen. Sein Zweck ist Festlegung und Aufrechterhaltung der vereinbarten Bedingungen. Er ist, wie Gen. Adolf Braun (Die Tarifverträge und die deutschen Gewerkschaften, S. 66) treffend betont, das Gegenteil der Koalition. Er ist kein Kampfmittel, sondern ein Friedensinstrument, nicht im Sinne des ertauerten „sozialen Friedens“, der mit dem Kapitalismus unverträglich ist, sondern wie ein Friede zwischen feindlichen Staaten, die dabei gerüstet und künftiger Kriege gewärtig bleiben. So ist die unangenehme, zum Schaden der Gewerkschaften geschlossene Bestimmung des § 152, Abs. 3 der Gewerbeordnung auf ihn nicht anwendbar. Er erzeugt klagefähige Rechte.

Wenn, daß er rechtlich bindende, nicht bloß moralisch wirksame, gegebenenfalls durch die Gewalt wirtschaftlichen Kampfes durchzusetzen den Vorschriften schaffen will, geht klar hervor schon aus der Form des Abschlusses, die auf mögliche Genauigkeit und Gewährleistung der Durchführbarkeit gerichtet ist (Prüfung der Vollmacht der Vertragsschließenden, Einsetzung von Organen für Ueberwachung und Entscheidung). Und da sein Inhalt nicht gegen Gesetz und gute Sitten verstößt, ist nicht abzusehen, weshalb der Grundsatz, daß übernommene Verpflichtungen zu erfüllen sind, bei ihm keine Anwendung finden, warum er nicht klagebar, nicht vollstreckbar sein sollte.

Fraglich wird oft nur sein: Wer ist klageberechtigt? Worauf geht der Klageanspruch? Und wie weit erstreckt er sich?

Den Vertrag schließt in der Regel eine Organisation für ihre gegenwärtigen und künftigen Mitglieder. Demnach werden diese, wenn sie bei dem betr. Unternehmer (beim Betriebsrat) bzw. bei einem Angehörigen der beteiligten Unternehmerorganisation in Arbeit stehen oder eintreten, als Angehörige der vertragschließenden Partei ohne weiteres dem Tarif gemäß forderung und unmittelbar klageberechtigt.

Handelt es sich aber um außerhalb der Organisation stehende Arbeiter, so kommt es darauf an, ob der Vertrag sich nur auf die Organisationsangehörigen erstreckt oder den Unternehmer allein, auch gegenüber außenstehenden Arbeitern verpflichten sollte. In letzterem, wohl dem gewöhnlichen Falle, gilt die Vereinbarung, sofern diese es wollen, auch für sie, entsprechend den Vorschriften über Verpflichtung einer Leistung an einen Dritten (Bürgerl. Gesetzbuch 328ff.). Sie kann daher auch von ihnen gerichtlich geltend gemacht werden.

Wenn aber die außerhalb stehenden Arbeiter mit dem Tarif nichts zu tun haben wollen und der Tarif keine Verpflichtung des Unternehmers ihnen gegenüber enthält, so erwerben sie natürlich auch keinen Anspruch daraus, ebensowenig die Organisation. Sollte aber der Tarif sich auch auf nichtbeteiligte Arbeiter erstrecken, so geht durch ihre Nichtbenutzung ihres Rechts das Recht der Organisation nicht unter. Denn diese hat die betr. Bestimmung in den Vertrag gebracht, nicht allein im Interesse der Fremden, die vielleicht, um erfolgreicher konkurrieren zu können, auf die Möglichkeit, tarifwidrig zu arbeiten, Wert legen, sondern auch im Interesse der eigenen Angehörigen, die vor der löhndrückenden Konkurrenz geschützt werden sollten. Somit bleibt der Organisation ein eigenes Recht auf Erfüllung, dem ein Klageanspruch entspricht. Dieser aber wird nicht auf Erfüllung der einzelnen tarifmäßigen Verbindlichkeiten gehen, da ja solche nicht entstanden sind, sondern allgemein auf Erfüllung des Tarifvertrages als solchen. Und die Fassung der Klage (die auch nicht an das Gewerbegericht ginge, da keine Klage aus einem abgeschlosse-

nen Arbeitsvertrag in Frage steht) wird negativ sein: Dem Unternehmer bei Strafe zu verbieten, tarifwidrige Arbeitsbedingungen zu vereinbaren. Daneben bleibt der Unternehmer haftbar für den durch seine Vertragswidrigkeit den interessierten Arbeitern entstandenen Schaden. Da dieser nicht leicht nachzuweisen ist, empfiehlt sich die Verabredung von Vertragsstrafen. Ebenso empfiehlt es sich, um die Frage der Klagelegitimation auszuschließen, im Vertrag die Vertreter der Organisation, auch die künftigen, als klageberechtigt anzuerkennen. Haftbar ist nur der schuldige Unternehmer, seine Organisation nur dann, wenn sie ihn zum Vertragsbruch veranlaßt. Auch darf sie ihn nicht unterstützen, wenn z. B. wegen Vertragsbruchs die Sperre über ihn verhängt wird. Gleiches gilt für die Organisation der Arbeiter hinsichtlich ihrer Vertragspflichten.

Hat ein Unternehmer sofort erklärt, daß er den Vertrag nicht anerkennt, so entsteht kein Anspruch der Arbeiter an ihn, selbst wenn der Vertrag von seiner Organisation geschlossen ist. Wohl aber hat diese ein klagefähiges Recht gegen ihr Mitglied, sofern der Abschluß von Tarifen zu ihren statutarischen Zwecken gehört. Denn auch hier liegt der Fall der Unklagebarkeit nach § 152 der Gewerbeordnung nicht vor. Denn es handelt sich nicht um günstigere Gestaltung, sondern um Festlegung der Arbeitsbedingungen.

Wie aber, wenn Angehörige der Arbeiterorganisation bei einem Angehörigen der Unternehmerorganisation arbeiten, aber mit diesem tarifwidrige Arbeitsbedingungen vereinbaren? Gehen dann diese oder dennoch der Tarif? Am nächsten liegt es hier, die Gültigkeit der abweichenden Abmachungen anzunehmen und eventuell die Organisation auf den Weg der Verbotsklage zu verweisen. Denn der Tarif beruht auf Privatvertrag, ist also durch solchen abänderlich. In dessen hat gegenüber dieser, dem Standpunkt zivilrechtlicher Auffassung entsprechenden Theorie die andere, die Professor Lohmeyer in seinem hervorragenden Werke: „Der Arbeitervertrag nach dem Privatrecht des Deutschen Reiches“ vertreten, daß der Tarifvertrag „unabhängig“, durch abweichende Abmachungen nicht auszuschalten sei, vielmehr Anknüpfung findend. Noch aus der letzten Zeit liegen Urteile der Gewerbegerichte Berlin, München, Solingen u. a. in diesem Sinne vor. Lohmeyer, der führende Theoretiker des Arbeitsvertragsrechts, erklärt den Tarif für unbedingt bindend, gleichgültig, wie die einzelnen Beteiligten sich dazu stellen. Er werde ja gerade geschlossen, um der Regellostigkeit und individuellen Willkür im Arbeitsvertrag ein Ende zu machen; er könne also nicht durch die gleiche Willkür außer Kraft gesetzt werden. Wer tarifwidrig abschleße, handle vorwiegend. Er müsse sich gefallen lassen, nach der übernommenen Vertragspflicht, nicht nach seiner vertragsbrüchigen Ansicht beurteilt zu werden. In dieser Auffassung, die bisher noch nicht allgemein anerkannt ist, prägt sich mehr eine öffentlich-rechtliche, den statutarischen Charakter des Tarifs mehr betonende Auffassung aus, die, wenn auch dem geltenden Recht gegenüber nicht unzweifelhaft, dem sozialen Zweck des Kollektivvertrages sicher am meisten entspricht. Und für eine gesetzliche Regelung der Frage, die freilich aus naheliegenden Beweggründen keineswegs dringlich ist, ergibt sich die Festlegung dieser Rechtswirkung des Tarifs mit Notwendigkeit. In diesem Sinne hat sich auch sowohl der Ausschuss des Gewerbegerichts Berlin als der jüngst in Karlsruhe abgehaltene 29. Deutsche Juristentag ausgesprochen, dessen fast ausnahmslos der Tarifabmachung sympathische Haltung bewiesen hat, daß, allen Scharfmachereien zum Trost, die von der Arbeiterschaft vertretenen Ideen auch von der wissenschaftlichen Welt im Vordergrund sind.

Eine absolute Zwingbarkeit nehmen freilich nicht alle der sozialistischen Theorie zuneigende Beurteiler an. So berichtet der Vorsitzende des Gewerbegerichts München, Brenner, eine dortige Entscheidung, die das Verlangen tarifmäßiger Bezahlung eines Arbeiters, der sich ausdrücklich unter dem Tariflohn angeboten hatte, abwies, trotz allgemeiner Anerkennung der zwingenden Kraft des Tarifs. Man muß zugeben, daß eine Zuerkennung des Tariflohnes, die einem rückständigen oder durch besondere Notlage zur Annahme tarifwidriger Vertragsangebote verführten Arbeiter billig ein wird, in solchen Fällen eine Gränze auf Unehrlichkeit darstellen würde. Immerhin be-

riedigt es in diesem Falle nicht, daß dem Unter-nehmer die Möglichkeit tarifwidriger Löhne bleibt.

Zweifellos ist es, daß Abweichungen vom Tarif, die im Vertrage vorgesehen sind, erfolgen können, ohne daß ein Anspruch auf die tarifliche Regelung bestehen bleibt.

So sehen wir im Kollektivvertrag nicht allein ein sozial bedeutungsvolles Mittel, die Stellung des Arbeiters im Arbeitsverhältnis zu verbessern, sondern auch ein rechtlich höchst interessantes Gebilde, das in sich manche Triebkraft zur Fortbildung des Arbeitsvertrages im Sinne demokratischer Vertragsregelung mit der Wirkung zwingender Rechtsbildung trägt.

Die Steuerbelastung der preussischen Konsumvereine durch die Gesellschaftsteuer.

Das Sekretariat des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine stellte zum Zweck der Bekämpfung der neuesten Steuerpläne der preussischen Regierung fest, was die preussischen Konsumvereine schon jetzt an Einkommensteuer zur Staat und Gemeinde zu entrichten haben.

Das Geschäftsguthaben der 363 Vereine beträgt 4 395 471 Mt. Die Geschäftssteuer bezeichnet dieses Geschäftsguthaben als das „Kapital“ der Genossenschaften. Nach dem Gesellschaftsteuerentwurf soll die Steuer um so höher werden, je größer der Gewinn im Verhältnis zum Kapital ist.

Die Konsequenzen dieser Methode ergeben sich aus folgender Statistik:

Steuerliche Belastung des einzelnen Konsumvereinsmitgliedes:

Table with 6 columns: Gruppen der Vereine nach Höhe der Preisrückvergütung in % vom Umsatz, Umsatz im einzelnen Geschäft pro Mitglied, Preisrückvergütung pro Mitglied, Rückvergütung pro Mitglied, Geschäfts-guthaben pro Mitglied, Steuern pro Mitglied.

Das also sind die Großkapitalisten, die noch leistungsfähiger sein sollen, als die reichsten Aktionäre! Ein Kapital von ganzen fünfzehn Mark, eine Preisrückvergütung von 19,20 Mt. und eine Konsumersparnis von 16,90 Mt.!

nicht jedemann für jedwede Ersparnis beim Einkauf auferlegt, sondern nur denjenigen Konsumenten, die von ihrem Recht auf wirtschaftliche Selbstständigkeit genossenschaftlichen Gebrauch machen.

Wir wollen aber auch an einzelnen Beispielen zeigen, in welchem Maße einzelne Vereine heute schon durch die Steuer belastet werden. Folgende Tabelle gibt uns darüber Auskunft:

Table I: Gruppe mit über 2 1/2 bis 5 pCt. Rückvergütung. Columns: Konsumvereine, Umsatz Mt., Erübrigung Mt., Steuern Mt.

Table II: Gruppe mit über 5 bis 7 1/2 pCt. Rückvergütung. Columns: Konsumvereine, Umsatz Mt., Erübrigung Mt., Steuern Mt.

Table III: Gruppe mit über 7 1/2 bis 10 pCt. Rückvergütung. Columns: Konsumvereine, Umsatz Mt., Erübrigung Mt., Steuern Mt.

Table IV: Gruppe mit über 10 bis 12 1/2 pCt. Rückvergütung. Columns: Konsumvereine, Umsatz Mt., Erübrigung Mt., Steuern Mt.

Bei diesen Vereinen erklärt sich die ungewöhnlich hohe Belastung als Folge der hohen Kommunalsteuerrückschläge. Unter diesen aber haben ganz besonders die Vereine in den Industriegebieten zu leiden, also dort, wo die genossenschaftliche Versorgung mit guten und preiswerten Nahrungsmitteln am meisten nothut.

Würde zu alledem nun auch noch die Gesellschaftsteuer kommen, so würde die Steuerlast vielerorts geradezu bedrohliche Dimensionen annehmen. Ihre voraussichtliche Steigerung läßt sich einigermaßen schätzen. Da alle Vereine ohne Ausnahme 5 Prozent von ihrem angeblichen Geschäftsgewinn zu zahlen hätten, so wären, da der letztere noch über den Betrag der Preisrückvergütung hinausgehen soll, von den Vereinen des Zentralverbandes mindestens 281 122 Mt. Staatsinkommensteuer zu entrichten.

Zu diesem Resultat gelangt man auch noch auf anderem Wege. Nach der amtlichen Statistik waren für 1907 in Preußen 804 Konsumvereine mit 364 000 Mt. Staatsinkommensteuer veranlagt. Nach der Vergrößerung des Gesellschaftsteuerentwurfes rechnet die Regierung mit einem steuerpflichtigen Einkommen der Konsumvereine von insgesamt 12 Millionen Mark. Hieraus würden also 600 000 Mt. Gesellschaftsteuer entfallen, mithin rund 240 000 Mt. mehr als bisher. Da die Vereine des Zentralverbandes ungefähr die Hälfte des von der Regierung angenommenen Gesamteinkommens aufzuweisen haben, so entfällt auf sie auch die Hälfte der gesamten Mehrbelastung mit 120 000 Mt. Dazu der 150prozentige Kommunalsteuerrückschlag auf drei Viertel des veranlagten Einkommens, und es ergibt sich auch hier eine Mehrbelastung von 240 000 Mt. Die Vereine des Zentralverbandes hätten also statt 360 000 Mt. demnach 600 000 Mt. Einkommensteuer und statt 480 000 Mt.

knüpfte bei gleichen Betriebsergebnissen mindestens 720 000 Mt. Steuern aller Art zu zahlen. Der Gegenwurf bedroht also die Konsumvereine des Zentralverbandes und in gleichem oder noch höherem Grade alle preussischen Vereine mit einer Steigerung der Einkommensteuerlast um zwei Drittel und der Gesamtsteuerlast um die Hälfte.

Gegen dieses Steuerunrecht sich mit aller Macht zu wehren, ist Pflicht der organisierten Konsumenten, die dabei wohl auf die Mithilfe aller Staatsbürger rechnen dürfen, in denen noch das Gefühl der Gerechtigkeit lebt.

Auf zum wichtigen Protest gegen die Unterstellung der Konsumvereine unter die Gesellschaftsteuer!

Aktionäre und Arbeiterfürsorge in der Allgem. Elektr.-Gesellschaft zu Berlin.

Wie alljährlich, so war auch in diesem Jahre wieder von der Generaldirektion der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft eine Generalversammlung der Aktionäre einberufen, die am 5. November in Berlin tagte.

Aus dem, was der Herr Generaldirektor den Herren Aktionären unterbreitete, geht hervor, daß das Ergebnis des Geschäftsjahres 1907/08 wieder als ein außerordentlich günstiges zu betrachten ist. Nach Abzug aller Handlungsunkosten, Steuern, Obligationen und Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 15 931 211 Mt., ein Resultat, welches das des Vorjahres um 1 063 036 Mt. noch übertrifft.

Wiederum machte bei dieser Gelegenheit der Herr Baurat Mathenau bekannt, daß auch für das kommende Vierteljahr noch reichliche Aufträge vorhanden seien, die sich bereits gegenwärtig auf rund 230 Millionen Mt. belaufen. Demnach sei auch für die Zukunft kein Grund vorhanden, die eventuell zu der Annahme führen könnte, als sei das Werk künftig nicht genügend mit Aufträgen versehen.

Table with 4 columns: Geschäftsjahr, Reingewinn, Erhöhung des Reingewinns gegen d. Vorjahr, Erhöhung des Reingewinns seit d. Jahre. 1908.

Diese Zahlen reden eine äußerst deutliche Sprache und bei einer näheren Betrachtung ist jeder in der Lage, sich ein Bild zu machen über den ungeheuren Mehrwert, den die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft im Verlaufe eines Jahres imstande gewesen ist aus ihren 30 000 Arbeitern herauszuholen.

Bei Betrachtungen solcher fabelhaften Gewinne muß man selbstverständlich dazu kommen, und sich fragen: Wenn die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in der Lage war, vor ihre Aktionäre mit so außerordentlich günstigen Gewinnresultaten treten zu können, hat sie denn auch ihre Aufgabe darin erblickt, die Löhne ihrer Arbeiter ebenalls entsprechend zu stellen?

Auf Grund einer im Jahre 1903 aufgenommenen Statistik, wurden an die in der A. E. G. beschäftigten Arbeiter, Lagerarbeiter, Kranführer, Hilfs-, Hof- und Transportarbeiter an Löhnen gezahlt. Zunächst sei noch bemerkt, daß sich an diesen statistischen Feststellungen von den 1600 Berufskollegen 1071 beteiligten. Von den Befragten erhielten an Stundenlohn 22 Kollegen 21-25 Pf., 174 einen solchen von 27 1/2 bis 30 Pf., 189: 32 1/2 Pf., 217: 35 Pf., 136: 37 1/2 Pf., 152: 40 Pf., 64: 42 1/2 Pf., 87: 45 Pf. und 80 Wochenlöhner bezogen einen Wochenlohn, der zwischen 22 und 28 Mt. schwankte.

bestelligt hatten, folgendes Lohnresultat fest: Es erhielten an Lohn pro Stunde 18 Kollegen 25 bis 30 Pf., 12 Kollegen 31 bis 33 Pf., 11: 34 Pf., 31: 35 Pf., 88: 36 Pf., 99: 37 Pf., 172: 38 Pf., 92: 39 Pf., 329: 40 Pf., 23: 41 Pf., 133: 42 Pf., 28: 43 Pf., 93: 44 Pf., 55: 45 Pf., 49: 46 Pf., 11: 47 Pf., 40: 48 Pf., 37: 49 Pf., 70: 50 Pf., 2: 51 Pf., 66: 52 Pf., 10: 53 Pf., 10: 54 Pf. und 8 Kollegen erhielten 55-56 Pf.

Der Durchschnittslohn dieser statistischen Aufnahme, der eine 11stündige tägliche Arbeitszeit zu Grunde gelegt ist, beträgt 4.49% M. Somit ist seit 1903 eine Lohnerhöhung von ganzen 33% Pf. täglich eingetreten, was die Erhöhung des Stundenlohnes von 3 Pf. ausmacht. Also seit 1903 bis 1908 hat sich der Wochenlohn für die in der A. G.-G. beschäftigten Berufskollegen um 2.02% M. gleich 7.1 pCt. verbessert. Diese minimalen Lohnerhöhungen bleiben bei weitem hinter dem was seit 1903 bis 1908 dem Arbeiter an Mehrausgaben durch Lebensmittelverteuerung, Mieten, Steuern und Bekleidung auferlegt sind, zurück. Bedenkt man, daß der Reingehalt in der A. G.-G. seit 1903 eine Erhöhung von 180 pCt. erfahren hat und die Arbeiterlöhne ganze 7.1 pCt., so tritt hier ein Unterschied hervor, der ungeheuerlich ist, der seine Wirkung auf die Kollegen nicht verfehlen wird. Auch die Direktion der A. G.-G. weiß sehr genau, daß die Löhne, die sie zahlt, ausbesserungsbedürftig sind; aber von selbst hat sie sich noch niemals herbeigelassen, auch nur einen einzigen Pfennig freiwillige Lohnerhöhungen einreden zu lassen; denn alles, was an Lohnerhöhungen im Laufe der fünf Jahre eingetreten ist, mußte ihr im ernstesten Kampfe abgerungen werden. Vorstehende Zahlen beweisen aber auch, daß der ganze Wohlfahrtsrummel, der von der A. G.-G. zeitweise in die Welt hinausposaunt wird, eitel Lug und Trug ist. Es hat nur den Zweck, die Ausbeutung zu verdecken. Auch das neue von Herrn Rathenau angeführte Projekt, Gründung einer Alters- und Pensionskasse, hat denselben Zweck. Auch damit gedenkt man die Arbeiter von ihrem Wege ablenken zu können und ihnen statt Brot, Steine zu geben. Denn bekannt ist es schon zur Genüge, daß wenn die Unternhmer angeben, Arbeiterwohlthaten treiben zu wollen, sie dabei im Auge haben, ihr Schafchen ins Trockene zu bringen.

So recht deutlich beweist uns dies die bereits von Herrn Rathenau geschaffene Alters- und Pensionskasse, die in den Berliner Elektrizitätswerken, einer Tochtergesellschaft der A. G.-G., besteht, auf deren Einrichtung wir in einer der nächsten Nummern ausführlicher eingehen werden.

Was die Elberfelder Fuhrleute ertragen.

Wir erhalten von dem Fuhrherrn Wörth diese Berichtigung:

„Es ist unklar, daß ich meine Fuhrleute wie Lohnsklaven behandle und entlohne. Wäre dies der Fall, so würde wohl nicht der größte Teil meiner Fuhrleute schon lange Zeit und zwar bis zu 24 Jahren in meinem Geschäft ununterbrochen verblieben sein.“

Die zu leistende Arbeit ist von der Stadt Elberfeld in Rente eingekauft, die Arbeitszeit kontraktlich auf 10 Stunden festgesetzt, — kann diese Arbeit in dieser Zeit auch erledigt werden.

Der Betrieb bringt es mit sich, daß die Fuhrleute an zwei Tagen der Woche Nacharbeit haben.

So dauert die Arbeit in der Nacht von Samstag auf Sonntag von 2 Uhr nachts bis 5, 6 oder 7 Uhr morgens und wird hierfür der volle Tageslohn bezahlt. Montags früh um 3 Uhr müssen die beladenen Geschirre abgeholt werden, was etwa 2 1/2 bis 3 Stunden in Anspruch nimmt. Nach dieser Arbeit haben die Leute eine Pause von zwei Stunden und beginnen der Tagesdienst dann wieder um 9 Uhr morgens.

Was den Lohn anbetrifft, so ist dieser bei dem zwischen der Stadt und mir vertraglich festgesetzten Pferdtagelohnsatz mit 3.40 M. Durchschnittslohn für den Fuhrmann in Ansatz gebracht worden. Ich zahle jedoch einzelnen Fuhrleuten 3.50 M. und auch 3.60 M. pro Tag. Daß ich einen neu eingestellten Fuhrmann von welchem ich nicht weiß, ob er für den Betrieb brauchbar ist oder nicht, nicht gleich denselben Lohn zahlen kann, wie den übrigen Leuten, die schon jahrelang bei mir sind, ist doch wohl selbstverständlich. Diese Leute erhalten einen Anangslohn von 3 M. und steigen wöchentlich um 10 Pf. pro Tag bis auf den festgesetzten Betrag.

Die Leute erhalten bei mir bei einer wöchentlichen Arbeitszeit von 68 Stunden inkl. der vorhin erwähnten Nacharbeit einen Durchschnittslohn von 24.80 M., also einen durchschnittlichen Stundenlohn von 36.5 Pf. Etwa im Betriebe noch vorkommende Ueberstunden werden auch besonders bezahlt.

Diese Arbeitslöhne werden von der Stadt monatlich kontrolliert und kann ich dieselben auch durch meine Bücher jederzeit nachweisen.

Ebenso ist unklar, daß die Stadt ihren Aufwägern einen Tagelohn von 4.50 M. zahlt. Die Aufwäger erhalten wie mehr einen Lohn von 3.50 M., steigend jährlich um 10 Pf. bis auf 4.20 M.

Daß meine Fuhrleute ihre Mahlzeiten während der Arbeit einnehmen müssen, stimmt ebenfalls nicht. Da die Arbeit erst um 9 Uhr morgens beginnt, haben die Fuhrleute hinreichend Zeit zum frühstücken. Die Mittagspausen fallen, der Arbeit im Betriebe entsprechend, in die Zeit von 1 bis 4 Uhr nachmittags, während welcher auch die Pferde in meinen Stallungen gefüttert werden. Den Leuten bleibt daher genügend Zeit, ihre Mahlzeiten entweder zu Hause oder

in den Räumen auf dem Depotplatz, woelbst auch Waschgelegenheit vorhanden ist, einzunehmen.

Daß die Behandlung der Leute keine ungerechte ist, beweisen meine Ausführungen im Absatz 1.

Daß keine Kündigung besteht, ist richtig. Meine Arbeitsordnung, welche vom hiesigen Reg. Gewerbeamt genehmigt ist, lautet in betreff der Kündigung wie folgt:

„§ 3. Die gegenseitige Kündigung ist ausgeschlossen; jedoch hat jeder Arbeiter am Abend, bei Schluß der Arbeit, mir oder meiner Verwaltung anzuzeigen, daß er aufhören wolle; auch können die Fuhrleute von mir, falls nicht ein gesetzlicher Grund zur Entlassung vorliegt, nur abends, bei Schluß der Arbeit, entlassen werden. Kommen die Fuhrleute dieser Bestimmung nicht nach, so ist der am letzten Arbeitstage verdiente Betrag als Entschädigung für mich verwirkt; der letzte Tag wird also nicht bezahlt.“

Die in Ihrem Artikel gemachten Ausführungen sind mithin unrichtig.

Daß auch Ihre Angaben wegen Bestrafungen unrichtig sind, beweisen ebenfalls die nachstehend angeführten §§ 5 und 6 der genehmigten Arbeitsordnung:

„§ 5. Für nicht oder schlecht Nutzen des Pferdes für den Ershmann 50 Pf. Entschädigung zu zahlen. Wer durch Anschlag zum Füttern am Sonntag bestimmt wird und nicht oder verspätet kommt, hat für den Ershmann 1.50 M. Entschädigung zu zahlen.“

§ 6. Strafbestimmungen.

Ueber die Strafgebelter wird Buch geführt. Für den eingegangenen Betrag werden Kleidungsstücke angeschafft, welche zu Weihnachten gleichmäßig an alle Fuhrleute verteilt werden.

1. Veruntreuung wird beim ersten Mal mit 1 M., beim zweiten Mal mit 2 M. und beim dritten Mal mit Entlassung bestraft.

2. Trabfahren oder Ueberholen anderer Fuhrwerke wird beim ersten Mal mit 50 Pf., beim zweiten Mal mit 1 M. und beim dritten Mal mit Entlassung geahndet.

a) Wer Montags oder am Tage nach einem gesetzlichen Feiertage nicht oder zu spät zum Rippen kommt, wird mit 1 M. bestraft; an diesen Tagen haben sämtliche Fuhrleute zu der durch Anschlag bekannt gemachten Zeit zur Arbeit zu kommen.

b) Wer an den übrigen Werktagen, zum Rippen durch Anschlag bestimmt, nicht kommt wird mit 50 Pf. bestraft.

c) Wer ohne Vorspann in der Barresbed weiter als die Krummacherstr. (Straße zum ref. Friedhof) fährt, wird mit 1 M. bestraft.“

Die von mir für meine Fuhrleute eingerichtete Kantine wird von achtbaren Eheleuten verwaltet und in erster Linie meiner Ansicht. Es ist vollständig erkunden, daß die Fuhrleute von mir oder meinen Angestellten zum Besuch der Kantine veranlaßt werden. Dies kann ich dadurch beweisen, daß Fuhrleute, welche bei mir seit Jahren in Diensten stehen, die Kantine bisher nur einige Male besucht haben.

Es wird im Gegenteil streng darauf gesehen, daß Leuten, die angetrunken sind, kein Bier verabreicht wird. Schnaps wird in der Kantine überhaupt nicht geführt. Daß der Kantinenwirt für eine Flasche Bier von ca. 1/2 Liter Inhalt, welche ihm selbst 12 Pf. kostet, um seine Auslagen bestreiten zu können, nicht unter 14 Pf. verkaufen kann, wird wohl jedem einleuchten. Hier und die zum Verkauf bestimmten Speisen sind nur auf Qualität und sind mir bisher Klagen meiner Fuhrleute hierüber niemals zu Ohren gekommen.

Der im Publ. Organ des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, „Courier“, gegen den Fuhrmannnehmer Herrn Franz Wörth gerichtete Angriff ist uns von diesem vorgelesen worden und können wir uns mit den darin enthaltenen Ausführungen nicht einverstanden erklären.

Die obenstehende Erwiderung des Herrn Wörth entspricht den wahren Tatsachen, was wir hiermit durch Namensunterschrift bestätigen.

- Elberfeld, den 17. November 1908.
- Wilhelm Naurath, Emil Dabed, Eder, S. Odiment, Franz Berens, Ewald Morian, Heinz Gemmeler, Peter Marres, Karl Seiz, Julius Wedmann, Wilhelm Potz, Ferd. Puffan, Johann Baumeister, A. Feinz, Albert Salzmann, Walter Schulz, Carl Scharfberger, Ernst Scholl, F. Wesser, A. Bloch, S. Rosenfengel, Franz Lännerh, Franz Stadelin, G. Grünshidt, W. Jausser, Ernst Joram, W. Böden, Reith, Ulrig, Franz Stommel, G. Wesser, Eugen Edelhoff, W. Wering, Heinrich Altmann, S. Niel, Bremer, S. Winterberg, Heinrich Pösch, Franz Bollmus, W. Zint, Herm. Albrtmeier, Carl Forstinger, Joh. Höl, Ewald Gommelmann, Franz Lagger, Wilh. Schmitz, G. Seeling, Daniel Kriz, Ernst Schneider, A. Hansmann, Rich. Jätner, Carl Holzhausen, Uebermann, Carl Pfannhahn, Carl Zahn, Carl Wohl, Franz Wilhelm Hänsch, Ludw. Rüping.

Zu der Erklärung des Herrn Wörth ist folgendes zu erwidern: Im Betriebe Wörths sind fünf Fuhrleute, davon ist einer 24 Jahre, die andern sind 5 bis 15 Jahre dort. Die große Mehrzahl kommt und geht, bleibt in der Regel 3, 8, 14 Tage, auch mal einige Wochen länger in dem Elberfeld. Warum es die Mehrzahl nicht länger aushält, beweist ja die in Nr. 48 des „Couriers“ abgedruckte Arbeitsordnung.

Nach der Bekanntgabe dieser Arbeitsordnung hätten wir ja gar nicht mehr nötig, uns mit der Erklärung W. zu befassen. Wenn es dennoch geschieht, so deshalb, um wenigstens die Dinge, die W. auf den Kopf stellt, klar zu stellen.

Nach der obigen Erklärung soll die Arbeitszeit 10 Stunden pro Tag und 68 Stunden in der Woche betragen. Die Arbeitsordnung schreibt vor: daß die Arbeitszeit im Sommer um 1/2 6 und im Winter um 6 Uhr beginnt. Nehmen wir an, die Arbeit beginnt jetzt um 6 Uhr morgens und endet abends 7 Uhr, das sind 13 Stunden. Hieran ziehen wir im günstigsten Falle 2 Stunden für Pausen ab, bleiben elf Stunden übrig. Bezüglich der Pausen heißt es in der Arbeitsordnung § 1, Abs. 2: „Jeder Fuhrmann hat eine Mittagspause von durchschnittlich einer Stunde, je nachdem die Arbeit die Mittagspause zuläßt.“

„Läßt die Arbeit es nicht zu, dann gibt es keine Mittagspause.“ Zu diesen 11 Stunden kommt hinzu, daß am Abend, wenn die Fuhrleute auf den Hof kommen, die Pferde noch gepuht, sowie noch eine Reihe anderer Arbeiten, wie Häfen, Stroß und Heu abladen, Futter hacken, erledigt werden müssen. Rechnet man für diese Arbeit durchschnittlich nur eine Stunde, so kommt eine tägliche Arbeitszeit von 12 Stunden heraus. Da nach § 2, Abs. 5 die Bezahlung der Sonntagsarbeit nur dann erfolgt, wenn der Fuhrmann 7 volle Tage in der Woche gearbeitet hat, kommt also eine Arbeitszeit von 7 mal 12 Stunden gleich 84 Stunden in der Woche in Betracht. Nach Angabe des Herrn Wörth muß jeder Fuhrmann in der Woche zweimal Nacharbeit machen. Um 2 Uhr nachts wird angepannt. Vorher muß doch das Pferd gepuht werden, da ja das Nachspuren bestraft wird. Wollen die Fuhrleute keine Strafe bezahlen, dann müssen sie bereits um 1/2 2 Uhr im Stall sein. Nehmen wir an, die Arbeit dauert bis 1/2 7 Uhr, — M. gibt ja selbst bis um 7 Uhr an, so sind das 5 Stunden, 2 mal 5 gleich 10 Stunden. Hinzu kommt weiter, daß zweimal in der Woche abends sogenannte Markttouren gefahren werden müssen, die ebenfalls durchschnittlich 3 Stunden dauern. Also 84 Stunden regelmäßige Arbeitszeit. Ueberarbeit des Morgens für alle Fuhrleute, 2 mal 5 gleich 10 Stunden ist eine wöchentliche Arbeitszeit von 94 Stunden. Für diejenigen aber, die noch zweimal des Abends nach dem Markt fahren müssen, kommt eine Arbeitszeit von 100 Stunden in der Woche heraus, mithin noch 4 Stunden mehr, als in unserem Artikel behauptet wurde. Es trifft aber auch nicht zu, daß, wie W. behauptet, die Arbeitszeit erst um 1/2 9 Uhr beginnt, um diese Zeit müssen die Fuhrleute bereits in den ihnen zugewiesenen Ställen sein. Von 6 Uhr morgens bis zur Zeit, wo sie vom Hof abfahren, heißt es Häfelschneiden, Mistladen u. dergl. mehr. Von genügender Zeit zum Essen ist und kann keine Rede sein. Ebenso ist es unrichtig, daß Waschgelegenheiten vorhanden seien. Gewiß ist eine Wasserleitung da; aber Herr Wörth, wo ist Seife, Waschbecken und Handtücher? Oder sind diese Dinge zum Waschen überflüssig?

Was die Lohnhöhe anbetrifft, so brauchen wir nur zu sagen, daß wir uns gekränkt haben, als wir geschrieben, der Lohn betrage 3.50 M. im Tag. W. selbst gibt ja nunmehr zu, daß der Lohn allgemein nur 3.40 M. im Tag beträgt und er einzeln 3,60 M. bezahle.

Die Angaben über die Strafen sollen unrichtig sein und W. führt dafür den § 5 an. Er bestreitet aber nicht, daß, wer mit nassen Pferden auf den Hof kommt, bestraft wird und daß Strafen bis zu 5 M. in der Woche über den Einzelnen verhängt werden. Die hietan geknüpften Kritik trifft demnach ohne weiteres zu. Ueber die Strafgebelter wird Buch geführt. Gut, wir wollen dieses annehmen. Aber wo bleibt die Kontrolle über die Strafgebelter, Herr Wörth? Bis jetzt ist noch niemals festgestellt worden, wieviel Strafgebelter im Jahre eingehen. Nach allgemeiner Annahme sollen jährlich zirka 400 M. einkommen. Nun heißt es, daß für die Strafgebelter Kleidungsstücke gekauft werden sollen. Allerdings trifft dies zu. Aber nun fragt es sich, ob auch wirklich für die ganzen Strafgebelter Kleidungsstücke gekauft werden. Und darüber ist man allgemein im Zweifel. Im Jahre 1907 sind zu Weihnachten für 70 Fuhrleute Hosen gekauft worden. Die einzelne Hose kostet nach allgemeiner Schätzung 3 M. und dürfte wohl im Masseneinkauf 2.50 M. kosten. Zu der Erklärung über die Kantine wollen wir zugeben, daß wir insofern falsch unterrichtet waren, daß dort kein Schnaps zum Ausschank kommt. Alles andere erhalten wir aufrichtig. M. kann nicht bestreiten, daß jeder, der in seinem Betriebe anfängt, zu arbeiten, sofort unbeschränkter Kredit in der Kantine hat. Er hat weiter nicht bestritten, daß die unverheirateten Kollegen ganz der Willkür des Kantinenwirtes preisgegeben sind, sowie daß die Kollegen aus dem Wump in der Kantine gar nicht herauskommen, ebenso, daß die Bezahlung der Post und des Logis und das, was im Laufe der Woche an Bier zc. verzehrt und nicht bezahlt wurde, am Sonntag direkt vom Wochenlohn abgezogen wird, hierbei oft der einzelne Kollege keinen Pfennig Lohn in die Hände bekommt. Daß der Kantinenwirt das halbe Liter Bier mit 12 Pf. bezahlt, glaubt W. wohl selbst nicht. Nach Erkundigungen, die wir eingezogen haben, bezahlt der Wirt 17 bis 18 Pf. pro Liter. Die Brauerei, die das Bier liefert, gibt überall 18 Liter Flaschenbier für 3 M. an Privatkundschaft ab, das sind 16 1/2 Pf. pro Liter.

W. behauptet nun, seine Arbeitsordnung sei vom Gewerbeamt in Elberfeld genehmigt. Ob dieses zutrifft, können wir nicht wissen. Nehmen wir an, es wäre der Fall, so sei bemerkt, daß das Gewerbeamt nicht da überhaupt nichts zu genehmigen hat. Die Arbeitsordnungen müssen nach dem Gesetz der Polizeibehörde vorgelegt werden, gleichzeitig muß schriftlich oder zu Protokoll erklärt werden, in welcher Weise

W. behauptet nun, seine Arbeitsordnung sei vom Gewerbeamt in Elberfeld genehmigt. Ob dieses zutrifft, können wir nicht wissen. Nehmen wir an, es wäre der Fall, so sei bemerkt, daß das Gewerbeamt nicht da überhaupt nichts zu genehmigen hat. Die Arbeitsordnungen müssen nach dem Gesetz der Polizeibehörde vorgelegt werden, gleichzeitig muß schriftlich oder zu Protokoll erklärt werden, in welcher Weise

die Arbeiter bei der Abfassung der Arbeitsordnung gehört worden und ob sie mit dem Inhalt derselben einverstanden sind. Geht es nicht, so ist der Unternehmer nach § 148, Nr. 12 der Gewerbeordnung zu bestrafen.

Eine Frage, Herr Wörth! Haben Sie die Arbeiter Ihres Betriebes gefragt, als Sie die Arbeitsordnung aufstellten? Wir bezweifeln es solange, bis Sie uns den Gegenbeweis erbringen.

Wenn nun W. glaubt, mit den Unterschriften der Fuhrleute den Beweis erbringen zu können, daß alles, was er in seiner Erklärung behauptet, der Wahrheit entspricht, so befindet er sich im Irrtum. Uebrigens, Herr Wörth, wie sind die Unterschriften zustande gekommen? Hätten Sie es dem freien Ermessen der Fuhrleute überlassen, dann würden von den 58 noch keine 6 unterschrieben haben. Die Mehrzahl hat nur aus Angst vor der Entlassung ihre Unterschrift gegeben. Und daß in der Tat die Fuhrleute mit ihrer Annahme das Richtige getroffen hatten, wird recht drastisch durch nachfolgendes bewiesen. Ein Fuhrmann wagte bei der Verlesung der Erklärung, als von der Arbeitszeit die Rede war, den Einwurf, daß denn doch länger als 68 Stunden in der Woche gearbeitet würde. Nach drei Tagen wurde er entlassen. . . . Für heute wollen wir es mit dem Angeführten genug sein lassen. Sollte aber Herr Wörth weiter Lust und Liebe haben, mit uns ein Täzchen zu wagen, so werden wir ihm dazu aufspielen.

1. Konferenz

der Automobilfahrer Deutschlands.

Am Freitag den 4. Dezember tagte im Berliner Gewerkschaftshaus eine von unserem Verbands einberufene Konferenz von Vertretern der Automobilfahrer Deutschlands. Anwesend waren Delegierte aus Berlin, Breslau, Dresden, Düsseldorf, Hamburg, Leipzig, München und Nürnberg, sowie Reichstagsabgeordneter Sebering als Vertreter der sozialdemokratischen Fraktion.

Der Hauptzweck der Konferenz war die Stellungnahme zu dem Entwurf des Automobilgesetzes, der gegenwärtig der Kommissionsberatung im Reichstage unterliegt. — Die Aussprache über die Bestimmungen des Gesetzesentwurfes und die Wirkung derselben auf das Verkehrswesen und die Chauffeure war eine sehr eingehende. — Die Gesichtspunkte, welche gegen den Entwurf im allgemeinen geltend gemacht wurden, sind im wesentlichen folgende:

Der Entwurf ist sozusagen im Automobiltempo angefertigt worden. Die in erster Linie Interessierten und Sachverständigen, die Chauffeure, sind nicht befragt worden. Der augenscheinlich von Juristen ausgearbeitete Entwurf zeigt deshalb auch keine Spur von Sachkenntnis. Dagegen trägt er den unbegründeten Vorurteilen, welche im Publikum und in der Presse gegen das neue Verkehrswesen herrschen, in weitgehendster Weise Rechnung, ja, man kann sagen, der Entwurf fußt geradezu auf diesen unbegründeten Vorurteilen. Zur Begründung des Entwurfes ist hingewiesen worden auf die amtliche Statistik vom Jahre 1906 über die durch Automobile verursachten Unfälle. Nach dieser Statistik sind bei einer Gesamtzahl von 36 022 Automobilen in ganz Deutschland im Jahre 1906 4864 Unfälle passiert. Dieses hatten 3870 polizeiliche und 1092 gerichtliche Verurteilungen zur Folge. Durch die 4864 Unfälle wurden 1173 Personen verletzt und 115 getötet. Unter den letzteren waren 13 Chauffeure und 17 Insassen. Zur Begründung des Entwurfes wird auf die große Zahl der Verletzten und Getöteten hingewiesen. Man beachtet aber gar nicht, daß in anderen Zweigen des Verkehrs wesens und besonders in der Industrie viel größere Unfallzahlen zu verzeichnen sind. So sind in demselben Jahre, auf das sich die angeführte Statistik bezieht, allein in Preußen 48 Personen durch den Verkehr mit Fahrrädern und 2629 Personen durch Ueberfahren mit Pferdefuhrwerken getötet worden. Im Polizeibezirk Berlin sind allein 197 Personen auf die letztgenannte Art getötet, also 82 Personen mehr als im ganzen Reiche in demselben Jahre durch Automobile getötet wurden.

Betrachtet man von den im Berichtsjahre vorgekommenen 2419 Körperverletzungen nur die 145 tödlich verlaufenen Unfälle nach ihrem Gange, nach ihren Ursachen und etwaigen zufälligen Umständen, und teilt man diese in 5 Gruppen, so ergibt sich nämlich: 1. Ueberfahren von Kindern 35 Fälle; 2. Ueberfahren von Erwachsenen, 52 Fälle; 3. Zusammenstöße, 22 Fälle; 4. Ueberfahren gegen Bäume, Mauern und dergl., 23 Fälle; 5. Scheitern von Pferden, 13 Fälle. Jeder einzelne der 145 Vorfälle ist genau nach der amtlichen Meldung wiedergegeben, und an der Hand derselben ist die Schuldfrage beleuchtet und, soweit ermittelbar, der Ausgang strafrechtlicher Verfolgung angegeben.

Interessant ist z. B., daß betreffs dieser 145 im Berichtsjahre tödlich verlaufenen Unfälle für die Fahrer das Ergebnis der amtlichen Ermittlungen so lag, daß nur in einem Falle Polizei strafe und zwar von 1 Mark wegen Ueberschreitung der Fahrordnung verhängt, und in 85 Fällen eine Strafverfolgung eingeleitet wurde. In 59 Fällen lag das Nichtverschulden der Automobilfahrer so klar zu Tage, daß weder Polizei strafe verhängt noch strafrechtliche Verfolgung eingeleitet wurde. In den 85 Fällen, in welchen ein gerichtliches Verfahren eingeleitet wurde, ist dies in 42 Fällen bald wieder eingeleitet wor-

den. In 10 Fällen erfolgte Freisprechung. In mindestens 111 von den 145 Fällen mit tödlichem Ausgange hat also ein Nichtverschulden der Automobilfahrer vorgelegen. Soweit man bis dahin feststellen konnte, haben die Gerichte in 17 Fällen ein Verschulden des Automobilfahrers angenommen und Strafen bis zu 1½ Jahren Gefängnis verhängt.

Von den 36 022 Automobilen der Reichsstatistik dienten 18 771 dem Vergnügen und dem Sport. Wie viele von den Unfällen auf diese Automobile kommen, ist in der Statistik nicht angeführt. Man darf aber mit Recht annehmen, daß die Sport- und Vergnügungsfahrzeuge die meisten Unfälle verursacht haben, denn die Sportleute, die ihre Wagen selbst fahren, ohne viel davon zu verstehen, sind bekanntlich die schnellsten und leichtsinnigsten Fahrer. Die Geschäftswagen und Droschken mit ihrer geringen Zahl von Pferdekraften sind nicht gefährlich, wohl aber die Sport- und Luxuswagen mit 80, 100 und mehr Pferdekraften. Solche Fuhrwerke können gar nicht langsam fahren. Wenn eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten werden soll, dann müßten für die Herstellung von Automobilen Vorschriften erlassen werden, dahingehend, daß Wagen von so großer Kraft und Geschwindigkeit gar nicht in den Verkehr kommen. Wenn behauptet wird, daß der Automobilverkehr so gefährlich sei, dann soll man nicht vergessen, daß nach der Statistik der Berufsgenossenschaften im Jahre 1906 in Preußen 8970 Arbeiter in der Industrie getötet wurden, während durch Automobilunfälle im ganzen Reiche nur 115 Personen getötet wurden. Man sieht also, daß der Betrieb mancher Industriezweige viel gefährlicher ist als der Automobilbetrieb, und daß der Erlaß von Schutzbestimmungen für die Industriearbeiter viel notwendiger ist, als die Belastung des Automobilwesens mit allerlei Polizeivorschriften, die schließlich den Wagenführer am schwersten treffen. — In der Festschreibung der zulässigen Geschwindigkeit geht die Polizei oft auf ein erstaunlich geringes Maß herab. In einigen Städten sind 15, 10, ja 5 Kilometer pro Stunde festgesetzt. 5 Kilometer legt ein mäßiger Fußgänger zurück, 15 Kilometer leistet noch ein alter Droschkenkaut. Welchen Vorteil bietet denn noch ein modernes Verkehrsmittel, wenn es in solchem Tempo fahren soll. Eine Geschwindigkeit von 25 bis 30 Kilometer bietet keine Gefahr, sie sollte deshalb überall zugelassen werden. Auf freien Landstraßen könnte die Geschwindigkeit noch etwas größer sein.

Außer diesen allgemeinen Gesichtspunkten wurden noch folgende besondere Einwendungen gegen den Entwurf erhoben: Es ist eine große Gefahr für den Beruf der Chauffeure, daß der Wagenführer für den bei Unfällen verursachten Schaden haftbar gemacht werden soll, denn nicht immer, vielleicht sogar in den seltensten Fällen, ist dem Chauffeur die Schuld an dem Unfall beizumessen. Nur die Wagen der neuesten und besten Konstruktion sind so beschaffen, daß sie der Fahrer jederzeit in der Gewalt hat. Es sind aber sehr viele Wagen älteren Systems im Verkehr, deren Konstruktion so mangelhaft ist, daß sie oft versagt und eine sichere Führung deshalb ausgeschlossen ist. Die polizeiliche Kontrolle und Abnahme der Wagen bietet keine Gewähr für deren Verlässlichkeit. So wurde beispielsweise durch die Berliner Polizei ein Geschäftsautomobil abgenommen, welches gar keinen Rückwärtsbetrieb hatte. Erst bei einem Unfall, der durch diesen Mangel verursacht wurde, stellt sich das heraus. Ferner ist zu bedenken, daß die Wagenführer oft durch überlange Arbeitszeit derart abgepannt und ermüdet sind, daß man von ihnen die Aufmerksamkeit, welche der Verkehr erfordert, nicht verlangen kann. Weit besser als durch Strafen und Haftstrafe würde der Automobilverkehr gesichert werden, wenn für den Verkehr nur solche Wagen, die technisch einwandfrei sind, zugelassen werden und wenn für die Arbeitszeit der Kraftwagenführer eine Höchstgrenze durch Gesetz festgelegt wird.

Die Haftpflicht, welche der Entwurf den Automobilbesitzern auferlegt, würde die kleinen Besitzer einer einzigen Kraftdroschke besonders schwer treffen, im übrigen aber auch eine Schädigung für die Chauffeure bedeuten, die natürlich von ihren Arbeitgebern in jedem Falle verantwortlich gemacht würden. Als unter allen Umständen unannehmbar wurde der § 15 des Entwurfes bezeichnet. Derselbe bestimmt:

„Liegen Tatsachen vor, welche die Annahme rechtfertigen, daß eine Person zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, so kann ihr die Fahrerlaubnis dauernd oder für bestimmte Zeit durch die zuständige Verwaltungsbehörde entzogen werden.“

Wenn diese Bestimmung Gesetz wird — so würde ausgeführt — dann sind die Kraftwagenführer mit ihrer ganzen Existenz der Willkür der Polizei preisgegeben. Welche „Tatsachen“ für die Polizei bestimmend sind, um jemanden als ungeeignet für die Führung eines Automobils erachten zu lassen, das hat man schon öfter bei Streiks und Aussperrungen gesehen. Streifenden und ausgesperrten Autoführern, die wegen Verletzungen von Arbeitswilligen vor Gericht gestellt und verurteilt wurden, ist der Fahrschein gleich darauf entzogen worden. Es wird deshalb gefordert, daß nicht die Polizei das Recht haben soll, den Fahrschein zu entziehen, sondern daß dies nur durch ein Gerichtsverfahren geschehen darf.

Nach § 18 des Entwurfes wird bestraf: „wer ein Kraftfahrzeug führt, ohne sich dabei durch einen Fahrschein über die ihm erteilte Fahrerlaubnis ausweisen zu können.“ Dieser Passus läßt die Deutung zu, daß der Fahrer bestraf wird, wenn er zufällig seinen Fahrschein nicht bei sich hat. Um diese Auslegung zu verhindern, müßte klar ausgedrückt werden, daß nur der Fahrer

mit Strafe belegt wird, der überhaupt keinen Fahrschein hat.

Im ganzen bringt der Entwurf, wenn er Gesetz werden sollte, die Kraftwagenführer in eine so schwierige Lage, ihre Existenz ist derart gefährdet, daß die alten, geübten und zuverlässigen Chauffeure den Beruf größtenteils verlassen werden. Junge, ungeübte Kräfte, Leute, die bald hier, bald dort arbeiten, würden als Chauffeure tätig sein und die Sicherheit des Betriebes im höchsten Maße gefährden. Mit Rücksicht darauf, daß in den von Unternehmern eingerichteten Chauffeurschulen die Fahrer meist oberflächlich und ungenügend ausgebildet werden, wird gefordert, daß durch die städtischen Behörden paritätisch geleitete Fach- und Fahrschulen eingerichtet werden, welche nicht nur Chauffeure ausbilden, sondern auch die fachgemäße und sachverständige Kontrolle hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Automobilwesen zu führen hat.

Die Beratungen endeten mit der Annahme der folgenden Resolution:

Die erste Konferenz der Berufsautomobilfahrer Deutschlands protestiert mit aller Entschiedenheit gegen den dem Reichstage vorliegenden Gesetzesentwurf über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in seiner gegenwärtigen Fassung.

Es ist durch nichts bewiesen, auch nicht durch die Reichsstatistik über die schädigenden Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, daß der Automobilverkehr verkehrsfährlicher ist als die durch tierische Kraft bewegten Fuhrwerke.

Ein Ausnahmegesetz wie das vorliegende, gerichtet gegen eine einzelne Art des Verkehrs, ist daher weder notwendig noch berechtigt.

Die Konferenz verlangt dagegen die Ausschaltung jeder Polizeiwilktür gegen die Verkehrsarbeiter durch Schaffung eines einheitlichen, den Verkehr für das ganze Reich regelnden Gesetzes.

Ferner verlangt die Konferenz als erste Voraussetzung der Verantwortlichmachung der Verkehrsarbeiter für ihre Berufstätigkeit eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit auf ein Maximum von höchstens 8 Stunden täglich und einen gänzlich freien Tag von 36 Stunden in jeder Woche. Schaffung staatlicher oder städtischer Fachschulen unter paritätischer Leitung. Zulassung nur solcher Fahrer, die den Nachweis zu führen imstande sind, daß sie die Prüfung in solchen Fachschulen erfolgreich bestanden haben.

Die Entziehung der Fahrschein darf nur durch Gerichtsbeschluss erfolgen.

Gesetzliche Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit für Automobile in Städten und Verkehrszentren von 30 Kilometer pro Stunde. Auf freier Landstraße kann die Geschwindigkeit entsprechend erhöht werden.

Behördliche Anordnung, daß an jedem Automobil ein zuverlässig funktionierendes für den Fahrer stets kontrollierbarer Geschwindigkeitsmesser anzubringen ist.

Bildung von Zwangsgenossenschaften zwecks sicherer Entschädigung von Verletzten.

Unbedingte Ausschaltung aller technisch nicht auf der Höhe vollkommener Betriebssicherheit stehender Automobile aus dem öffentlichen Verkehr. Die Konferenz fordert ferner die Einfügung von Verkehrsinspektoren analog den Einrichtungen der Gewerbeinspektion. Diesen Organen sind Abteilungen aus den Reihen der Arbeitnehmer des Berufs als Hilfskräfte beizugeben.

Die Konferenz erwartet von dem hohen Reichstage, daß er diese Wünsche der im Berufe tätigen Autoführer berücksichtigt und dadurch wirklich die weitreichende Verkehrssicherheit schafft, die bei dem gegenwärtigen Stande der Technik und Verkehrsentwicklung zu schaffen möglich ist.

Der zweite Punkt der Tagesordnung betraf Organisationsfragen. Hierzu wurde folgende Resolution angenommen:

Die Konferenz erklärt: Als Berufsorganisation kommt für die Chauffeure nur der Deutsche Transportarbeiterverband in Frage. Diesem haben sich die Automobilfahrer anzuschließen. Jede Zersplitterung der Organisation in Clubs oder Lokalbvereine, als die Interessen jedes einzelnen Kollegen schädigend, ist absolut zu verwerfen. Die deutschen Berufsautomobilfahrer werden daher seitens der Konferenz aufgefordert, ihre ganze Kraft dafür einzusetzen, daß die Chauffeure aller Branchen ausnahmslos dem Deutschen Transportarbeiterverbande als Mitglieder beitreten.

Aus unserem Beruf.

Automobilfahrer.

Zur Chauffeur-Frage.

Ich suche zuverl., nicht. Mann, der Lust hat, sich auf meine Kosten zum **Chauffeur** ausbilden zu lassen. Derselbe muß verheiratet und von großer Figur sein, Lust zu diesem Beruf und zur Gartenarbeit haben. Stell. ist dauernd u. angenehm bei freiem Logis im Gartenhaus und 100 Mk. Lohn per Monat. Ausführl. Zuschriften bef. unter „D. C. 1783“ Rudolf Wosse, Altmarkt.

Vorstehende Annonce, in den „Dresdner Neuesten Nachrichten“ vom 6. Dezember 1908 erschienen, gibt ein wunderbares Bild vom heutigen Chauffeur-Beruf.

Im Reichstage wird eifrig beraten über den Entwurf eines Automobil-Haftpflicht-Gesetzes, eine staatliche Ausbildung der Chauffeure wird ins Auge gefaßt; große Fachleute bezeichnen als den größten Rückschritt des heutigen Automobilismus, als die Quelle vieler Unfälle und natür-

Lieberwelse der Antipatie eines großen Teiles des Publikums, die mangelhafte Ausbildung der Chauffeure auf sog. „Chauffeur-Schulen“.

Alles was da geschrieben und gesprochen wird, ist sehr richtig, aber fragen wir uns nun, wer ist an dem Unwesen der Chauffeur-Schulen wohl am meisten schuld?

Wir sehen, daß es unbedingt nötig ist, gegen verärgertes Gebahren von Seiten der Herren Autobesitzer energisch vorzugehen, um den Chauffeur-Beruf vor einem noch größeren Rückgang zu schützen.

Kollegen, tretet also dem „Transportarbeiter-Verband“ bei, nur er ist imstande, Verbesserungen herbeizuführen.

Handelsarbeiter.

München. Der im Jahre 1906 zwischen dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung München, und der Firma Kaufhaus Oberpollinger vereinbarte Tarifvertrag, erreichte durch Kündigung seitens des Verbandes am 1. Januar 1908 sein Ende.

Tarifvertrag

Zwischen der Firma Kaufhaus Oberpollinger, G. m. b. H. in München und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung I München, für das bei diesem Verbands organisierte gewerbliche Personal.

1. Regelung der Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt für das ganze in Betracht kommende Personal früh 7 Uhr 30 Minuten und endet abends 8 Uhr.

Die im Ortsstatut der Stadt München festgelegten Ausnahmen gelten als Arbeitszeit, ebenso die Tage und Zeiten der Inventur usw., gleichviel, ob dieselben auf Sonn- oder Werktagen fallen.

Die Mittagspausen werden auf 2 Stunden, die Frühstück- und Vesperpausen auf je 15 Minuten festgesetzt.

Dauert die Ueberarbeit länger als bis 9 Uhr abends, so ist den Beteiligten eine Pause von 20 Minuten zu gewähren.

2. Regelung des Lohnes.

a) Es erhält männliches Personal:

Bei Eintritt mit 14-15 Jahren 10-12 Mk., mit 15-16 Jahren 13-14 Mk., mit 16-17 Jahren 15

bis 16 Mk., mit 17-18 Jahren 17 Mk., mit 18 bis 21 Jahren 21 Mk. und bei Eintritt mit über 21 Jahren 24 Mk.

Die Löhne sind Wochenlöhne und steigen am 1. Januar 1909, soweit durch diesen Tarif nicht schon eine Erhöhung eintritt, um 1 Mk. und am 1. Januar 1910 um 1 Mk. weiter.

b) Chauffeure erhalten ab 1. Januar 1909 zu ihrem Grundlohn 2 Mk. pro Woche um am 1. Januar 1910 um weitere 1 Mk. pro Woche mehr.

c) Putz- und Abortfrauen erhalten einen Anfangslohn von 12 Mk. und erhalten am 1. Januar 1909 um 50 Pf. mehr pro Woche und am 1. Januar 1910 um weitere 50 Pf. mehr pro Woche.

d) Hauschreiner erhalten wöchentlich 27 Mk. und steigen am 1. Januar 1909 und 1. Januar 1910 um je 1 Mk. pro Woche.

Lohnaufbesserungen erfolgen mithin bei allen hier aufgeführten Klassen am 1. Januar 1909 und am 1. Januar 1910.

3. Ueberstunden.

a) Ueberstunden, d. h. sobald solche nach dem Ermessen der Direktion bezw. Geschäftsleitung notwendig sind, werden mit 50 Pf. pro Ueberstunde bezahlt. Hierbei zählt jedoch die erste Viertelstunde nur mit, wenn sie überschritten wird.

b) Das Abreiben der Fußböden mit Stahlspänen wird mit 70 Pf. pro Ueberstunde bezahlt.

c) Falls ein Diener, Packer, Schaffner etc. über Mittag durcharbeiten muß, so ist demselben hierfür eine Vergütung von 1 Mk. Tischgeld mit gleichzeitiger Bezahlung der Ueberstunden mit je 50 Pf. zu gewähren.

d) Die zur Sonntagswache bestimmten Diener erhalten hierfür eine Vergütung von 2 Mk. für 4 Std.

4. Urlaub.

Sämtlichen Angestellten, für die dieser Tarif Geltung hat, wird ein Sommerurlaub gewährt.

Derselbe beträgt nach halbjähriger Tätigkeit drei Arbeitstage, nach einjähriger Tätigkeit 6 Arbeitstage, nach zweijähriger Tätigkeit 9 Arbeitstage, nach dreijähriger Tätigkeit 12 Arbeitstage.

Im übrigen gelten die Bestimmungen der bestehenden Arbeitsordnung. Der Zeitpunkt desurlaubes wird jedoch von der Geschäftsleitung festgelegt.

5. Kündigung.

Die Kündigung ist gegenseitig eine tägliche. Es wird aber jedem Angestellten, wenn er über 3 Monate im Hause tätig ist, eine sieben-tägige Kündigungsfrist zugesichert.

6. Verschiedenes.

a) Die Lohnzahlung findet Samstags früh statt. Ist der Samstag ein Feiertag, so erfolgt sie bereits Freitags.

b) Etwaige zur Zeit bestehende höhere Löhne oder bessere Arbeitsbedingungen resp. Vergünstigungen, als in diesem Tarif vorgesehen, bleiben auch nach Abschluß dieses Tarifes bestehen.

c) Der § 616 des B. G. B. wird wie folgt ausgelegt: Als nicht erhebliche Zeit im Sinne des § 616 des B. G. B. wird festgesetzt ein halb Tag bis ganzer Tag.

Für Zeugenbernehmung gilt die Zeit, welche das Gericht benötigt. Hausdiener usw., die eine sieben-tägige Kündigung haben und infolge Krankheit erwerbsunfähig geworden sind, erhalten bis zur Dauer von 14 Tagen einen Zuschuß zum Krankengeld bis zur Höhe ihres Lohnsatzes. Diese Vergünstigung tritt jedoch nicht ein, falls ein Diener usw. erst nach einer eventuell erfolgten Kündigung krank bezw. erwerbsunfähig wird.

d) Bei Krankheitsfällen wird dem Personal, welches infolge andauernder Krankheit verhindert ist, im Geschäft zu erscheinen, bis zum Ablauf von dreizehn Wochen seit Beginn der Arbeitsunfähigkeit der Wiedereintritt zu den vorher bestandenen Bedingungen freigestellt.

e) Differenzen innerhalb des Betriebes oder aus Anlaß der Auslegung dieses Tarifes werden durch die Geschäftsleitung gemeinsam mit einem jedesmal auf Dauer von einem Jahre zu wählenden Arbeiterausschuß und wenn nötig, unter Hinzuziehung von Vertretern der Organisation zu schlichten versucht.

f) Sollte hier eine Schlichtung der Differenzen nicht möglich sein, so wird das Einigungsamt des Münchener Gewerbegerichts angerufen, dessen Beschlüsse dann für beide Teile bindend sind.

g) Bei Befragung der Stellen wird möglichst der Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Ortsverwaltung I München benützt.

h) Jede Maßregelung ist ausgeschlossen.

7. Tarifdauer.

Der Tarif tritt am 1. Dezember 1908 in Kraft, die Lohnhöhungen beginnen mit der ersten Arbeitswoche des Jahres 1909. Der Vertrag läuft ab mit dem 30. November 1911.

Der Tarifvertrag ist kündbar ein Vierteljahr vor seinem Ablauf. Der kündigende Teil hat binnen vier Wochen nach der Kündigung das Einigungsamt des Gewerbegerichts München anzurufen. Wird der Vertrag von keiner Seite gekündigt, so läuft er unter den gleichen Kündigungsbedingungen je ein Jahr weiter.

München, den 3. Dezember 1908.

gez.: Richard Ebel. Carl Steiner.
gez.: Theodor Echner.

Der stellvertretende Vorsitzende des Gewerbegerichts als Einigungsamt gez.: Sartorius, Gewerberichter.
Sekretär: Leidl.

Aus den Jugend-Abteilungen.

Berlin. Das vor einiger Zeit im Gewerkschaftshaus eröffnete Jugendheim soll immer mehr der Zentralisationspunkt unserer organisierten und arbeitenden Jugend werden, der Mittelpunkt ihrer Belehrung und Bildung.

Am Sonntag den 13. Dezember cr. wurde die Reihenfolge der zu diesem Zwecke in Aussicht genommenen Veranstaltungen durch einen allgemein gehaltenen, einleitenden Vortrag über: „Selbstbildung“ eröffnet. Zugleich kündigte der Referent an, daß er nach Neujahr im Jugendheim einen weitangelegten Vortragszyklus über dasselbe Thema zu halten gedenke.

Diese Ankündigung, sowie der einleitende Vortrag selbst, wurden mit Beifall aufgenommen. Die jugendlichen Kollegen versprachen, für zahlreiche Beteiligung an der oben erwähnten Vortragsreihe und den übrigen Veranstaltungen lebhaft agitierten zu wollen.

Unter Spiel und heiteren Rezitationen wurde der sehr angeregte verlaufene Abend geschlossen.

Transportarbeiter.

Baden-Baden. Netze Frächter gebelhen manchmal auf dem Boden des Schmarozertums, wie wir kürzlich zu bemerken Gelegenheit hatten. Hier hat die Expeditionsfirma Devant ihren Sitz, mit der wir uns schon einigemal und immer mit Erfolg zu besprechen hatten. Unsere Kritik über die schlechten Lohnverhältnisse in diesem Betriebe bewirkte, daß die Arbeiter von 15 auf 18 Mark aufgebessert wurden, jedenfalls ein ganz annehmbarer Erfolg.

Bernburg. In einer öffentlichen Versammlung am Sonntag den 6. Dezember referierte der Gewerkschafter über den Beschluß des Rates für Arbeiterstatistik auf gesetzliche Einführung der 15tündigen Arbeitszeit für unsere im Transportgewerbe tätigen Kollegen und wie haben wir uns gegen diese zu wehren.

Redner kam, nachdem er die Arbeitszeit in unserem Berufe mit der anderer Arbeiter verglichen und kritisch beleuchtet, und den Beschluß des Rates in seiner Wirkung eingehend besprochen hatte, zu dem Schluß, daß wir uns mit aller Kraft gegen eine derartige Zumutung wehren müssen, die in ihren Folgen einem langsamen Selbstmorde unserer Kollegen gleichkommt. Es ist bekannt, daß wirkliche Verbesserungen auf sozialpolitischem Gebiete wir von unserer Regierung nicht zu erwarten haben, da ja nach einem Auspruch aus bekanntem Munde die „Kompatibilität der Arbeiter voll“ ist. Hier können und dürfen wir nur nach dem Grundsatz handeln: „Bist du Gottes Sohn, so hilf dir selbst.“ Von anderer Seite wird uns nie Hilfe werden, denn alle die, welche imstande sind, uns zu helfen, haben ein so großes materielles Interesse an der unbeschränkten Ausbeutung der Arbeitskraft unserer Kollegen, daß sie ernstlich gar nicht daran denken, auch nur einen Finger krümmen zu machen, um die Arbeitsverhältnisse im Berufe zu bessern.

Deshalb ist es Pflicht der Kollegen, mehr wie bisher für die Ausbreitung der Organisation zu sorgen, da diese das, was uns von unleren berechtigten Forderungen vorenthalten wird, nachträglich erkämpfen kann und auch erkämpfen wird.

Die der Versammlung vorgelegte Protestresolution fand einstimmige Annahme.

Resolution:

Die am 6. Dezember im Lokale des Herrn W. Volz in Bernburg tagende gut besuchte öffentliche Versammlung der Transportarbeiter Bernburgs protestiert gegen den Beschluß des Rates für Arbeiterstatistik wegen gesetzlicher Einführung der 15tündigen täglichen Arbeitszeit für Transportarbeiter. Die Versammlung erklärt, daß nur Unkenntnis über die tatsächlichen Verhältnisse den Beirat zu diesem Beschlusse veranlassen konnten; sie fordert daher, daß möglichst sofort Maßnahmen getroffen werden, die die Arbeitszeit der Transportarbeiter regeln entsprechend den Beschlüssen, die nach dieser Richtung der Kongress der Transportarbeiter Deutschlands in Berlin im Jahre 1904 gefaßt hat.

Die Versammelten beauftragen den Vorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, in diesem Sinne für die Berufskollegen deren Interessenvertretung zu übernehmen.

Wiesfeld. Am Freitag den 27. November fand eine öffentliche Protestversammlung statt. Das Mejerat hatte der Gauleiter übernommen. In einem etwa 1 1/2 stündigen Vortrage führte Medner den Anwesenden die Notwendigkeit der gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit vor Augen. Wenn auf diesem Gebiete jetzt etwas geschehen soll, so sei dies lediglich dem Drängen der Organisation zuzuschreiben. Von bürgerlicher Seite wird stets behauptet, in bezug auf Arbeitszeit sei bei uns in Deutschland unendlich viel getan. Namentlich die Herren Arbeitgeber sind es, die sich mit Hand und Fuß gegen das „Schneidzugstempo“ der Sozialpolitik wehren. Wenn man demgegenüber jedoch sich einmal vor Augen hält, daß fast ein ganzes Jahrzehnt notwendig gewesen ist, um die Voraussetzungen für eine gesetzliche Regelung dieser Materie zu erledigen, so lernt man dieses wirkliche „Schneidzugstempo“ kennen. Medner ging dann des näheren auf den vom Beirat für Arbeiterstatistik gemachten Vorschlag ein und wies an der Hand von Beispielen nach, daß die Transportarbeiter alle Ursache hätten, sich gegen eine derartige „Regelung“ zu wehren. Was ihnen hier geboten würde, sei direkt ein Faustschlag ins Gesicht. Deshalb sei es Pflicht eines jeden organisierten Transportarbeiters, mit vollen Kräften für die Ausbreitung der Organisation zu wirken. Die uns noch fernstehenden Kollegen müssen aufgerüttelt werden, damit auch diese einmal erkennen, wie gut es die bestehende Klasse mit ihnen meint.

Medner wies dann noch darauf hin, daß auch das Reichsgesundheitsamt sich auf den eigenartigen Standpunkt gestellt habe, die Verhältnisse seien nicht derart schlecht, daß ein gesetzliches Eingreifen notwendig sei. Hier gelte es, alle Hebel in Bewegung zu setzen, damit etwas erprießliches für die Transportarbeiter geschaffen würde.

Der Beifall bewies, daß Medner allen aus der Seele gesprochen. Folgende Resolution fand einstimmig Annahme:

Die zahlreich versammelten Transportarbeiter von Wiesfeld und Umgegend können nicht umhin, ihre Verwunderung über einen derartigen Vorschlag auszusprechen. Das, was hier vorgeschlagen, genügt nicht im entferntesten, um Leben und Gesundheit der Transportarbeiter auch nur einigermaßen zu schützen.

Die Versammelten sehen vielmehr auf dem Standpunkte, daß die auf dem ersten deutschen Transportarbeiter-Kongresse aufgestellten Forderungen das mindeste sind, was notwendig zur Erhaltung des Familienlebens und der Gesundheit der Kutscher ist. Die Versammlung beauftragt das Bureau, diese Resolution dem Zentralvorstande des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes zu übermitteln und diesen zu ersuchen, alles zu tun, was im Interesse aller Transportarbeiter notwendig ist.

Darauf erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Bismarckhütte (Schwientochlowitz). Unzählige rauchende Schloten ragen zum Himmel! Qualmender Rauch erfüllt den Horizont und verpeit die Luft, schwärzt die Häuser, und die Menschen macht sie bei Zeiten grau und alt. Wir sind mitten drinn im Industriegebiet. Bismarckhütte und Falzhütte, die jetzt miteinander fusioniert sind, wetteifern miteinander in der Produktion. Trotz der Krise sind beide Werke noch gut mit Aufträgen versehen. Eingeschlossen zwischen den rauchenden Schloten ist eines der größten Bergwerke — die Deutschlandsgrube — nur wenige Minuten davon ist die Cleophasgrube. Hier auf diesem kleinen Terrain werden Millionen und Übermillionen aus der Erde gestampft, die allerdings nur in sehr wenige Taschen fließen. Hier ist es aber auch, wo die Mehrzahl der Menschen — Arbeiter — ein trauriges Dasein führen — elend bezahlt werden.

Die Arbeiter, die am schlechtesten bezahlt werden, sind die Transportarbeiter. Nichts ist im Stande sie aufzurütteln. Weder Flugblätter noch mündliche Aufklärung kann sie bewegen, in eine Versammlung zu kommen; stumpfsinnig leben sie in den Tag hinein, nicht wissend, daß sie sich dadurch mit dem Vieh auf eine Stufe stellen.

Im Laufe der letzten Zeit haben mehrere Versammlungen stattgefunden, zu denen sich leider nur wenige Kollegen einfanden. Die Kollegen von der Expeditionsfirma Krebs glänzten durch Abwesenheit, ebenfalls fehlten die Milch-kutscher der Schwientochlowitzer-Molkerei, und doch sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse bei diesen Betrieben durchaus keine glänzenden. Die Löhne, die die erste Firma zahlt, langen kaum hin, das notwendige anzuschaffen, vielweniger eine Familie, wie es sich gehört, anständig zu ernähren. Und wenn auch bei der Molkerei die Löhne besser sind, so ist dem gegenüber die Arbeitszeit eine äußerst lange. Außerdem ist die famose Arbeitszeit eine solche, die sich denkende Menschen einfach nicht gefallen lassen sollten; so steht diese Letztere Strafen vor, wenn der Kutscher auf seinem Wagen für sich oder andere Personen einen Gegenstand mitnimmt. Führt der Kutscher bei der Grube vorbei und möchte für sich Kohlen kaufen, so darf er dies nicht, er muß vielmehr das Fuhrwerk zu Hause schaffen, und nach Feierabend nach der Grube gehen, und die Kohlen auf dem Buckel zu Hause schleppen. — So ähnlich sind auch die anderen Paragraphen. Es wird sich später noch näher darauf eingehen lassen.

Die Kollegen in Bismarckhütte und Schwientochlowitz werden auch aus ihrem Schlaf erwachen; wir werden unser möglichstes tun, daß dies nicht zu lange dauert. Wir werden wieder an Euch herantreten, Euch Flugblätter und Versammlungszettel in die Hand drücken, und wir wissen es schon heute, daß unsere Mühe nicht umsonst sein wird, denn das Licht muß endlich über die Finsternis fliegen.

Frankfurt a. M. Der Kollege D. war als Jahrbuchbeirat bei der Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft angestellt. Vor ca. drei Monaten wurde er ohne Kündigung entlassen. Die Organisation wurde bei dem Unter-

nehmer vorstellig und verlangte die Zahlung von 14 Tagen Lohn. Unser Geschäftsführer wurde abgewiesen, es wurde ihm von der Firma mitgeteilt, daß der Jahrbuchbeirat ge-nommen habe und die Angelegenheit bereits der Staats-anwaltschaft übergeben sei. Vor einiger Zeit wurde über den Kollegen zu Gericht geseffen. Die Beschuldigungen er-wiesen sich als vollkommen haltlos und der Kollege D. wurde freigesprochen, da der Staatsanwalt selbst die Frei-sprechung beantragte.

Wir nahmen nun die Klage am Gewerbegericht auf. In der Verhandlung wurde telephonisch Auskunft vom Gericht eingeholt und der Unternehmer wurde zur sofortigen Zahlung von 50 Mk. für 14 Tage verurteilt.

Friedberg (Hessen). Terrorismus, wie er nicht schlimmer gedacht werden kann, wird vom Südwestdeutschen Arbeitgeberverband getrieben, um unsere Kollegen von der Organisation abzuhalten. In der Nummer vom 1. Dezember o. J. schreibt die Arbeitgeberzeitung auf der zweiten Seite: „Wir mischen uns gewiß nicht in die Koalitionsfreiheit der Arbeiter; sie mögen sich organisieren wie sie wollen, aber aus einem Verband, der nur Haß zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu säen versteht, mögen sie fortbleiben.“ Hierzu ist zunächst zu bemerken, daß diese Mahnung wohl wenig Zweck haben wird. Die Arbeiter erblicken in der Organisation ihre Interessensvertretung. Sie gehören derselben nicht an, weil nur Haß gesät wird, sondern um sich menschenwürdige Zustände zu erkämpfen. Auf welcher Seite aber besonders gefährlich getätigt wird, beweist ein Fall, der sich hier am Ort kürzlich zugetragen hat.

Vor einigen Wochen gründeten wir hier und im benachbarten Bad Nauheim neue Verwaltungsstellen, welche bis heute gute Fortschritte zu verzeichnen haben. Dieses war dem Unternehmerverband ein Dorn im Auge, sie legten ebenfalls mit der Agitation ein, und es kam auch eine Versammlung zustande. Kurze Zeit nach dieser Unternehmerzusammenkunft bekam ein hiesiger Fuhrunternehmer vom Arbeitgeberverband aus Heidelberg ein Schreiben, mit der Aufforderung, einen unserer Kollegen, der bei uns die Funktion als Kassierer ausübt, zu entlassen. Der Arbeitgeber kam dieser Aufforderung nicht gleich nach, weil unser Kollege bereits über zwei Jahre zur Zufriedenheit im Betrieb tätig war. Nun kam ein zweites Schreiben, in welchem dem betreffenden Arbeitgeber ein Mann aus Heidelberg empfohlen wurde. Unsern Kollegen legte man nun die Frage vor, ob er aus der Organisation austreten wolle. In diesem Fall könne er im Geschäft bleiben. Der Kollege verneinte die Frage, und erklärte, daß er nicht austrete. Mit Bedauern legte der Arbeit-geber unsern Kollegen die Schreiben vor.

Von diesem Hergang machte uns der Bevollmächtigte der Verwaltung Friedberg sofort Mitteilung, und ein Kollege aus Frankfurt nahm die Sache in die Hand. Inzwischen mußte sich der Arbeitgeber doch eines Besseren besonnen haben, denn die erfolgte Kündigung wurde mit Bedauern zurückgenommen.

In Zukunft werden wir den Unternehmern nach dieser Richtung das Handwerk nicht so leicht machen, und vor allen Dingen in den kleineren Verwaltungsstellen die Namen unserer Funktionäre nicht preisgeben. Der Zweck dieser Zeilen ist aber, diejenigen Kollegen aufzufordern, uns solcher Mitteilung zu machen, wenn an einem Ort sich ein solcher Fall wiederholt.

Karlruhe. „Was bietet die Regierung den Transportarbeitern?“ Ueber dieses Thema referierte in einer am 22. November stattgefundenen öffentlichen Transportarbeiterversammlung der Gauleiter. Der Referent behandelte die Art der Erhebungen und deren schlechtes Ergebnis, die mündlichen Verhandlungen mit den Auskunftspersonen, sowie die Vorschläge des Reichsgesundheitsamtes und des Beirates für Arbeiterstatistik. Einige Diskussionsredner schlossen sich den Ausführungen des Referenten an und gelangte zum Schluß folgende Resolution von den etwa 80 Erschienenen zur einstimmigen Annahme:

„Die Karlsruher Transportarbeiter nehmen in heutiger, gut besuchten öffentlichen Versammlung Kenntnis von den Vorschlägen des Reichsgesundheitsamtes, sowie von den Grundsätzen des Beirates für Arbeiterstatistik. Die Versammlung erklärt die Vorschläge resp. Grundsätze für absolut unzureichend und zum Teil noch hinter den gegenwärtigen Verhältnissen stehend. Vor allem sind möglichst klare Bestimmungen zu schaffen, und sollte zu dem Zwecke:

- 1. Jede Ausnahme von der geschaffenen gesetzlichen Arbeitszeit der Genehmigung der Polizeibehörde bedürfen.
- 2. Viel weniger wie im Handelsgewerbe wird im Transportgewerbe die Ruhezeit eingehalten werden, weshalb die Schaffung des 10stündigen Arbeitstages zu verlangen ist.
- 3. Die regelmäßige Mittagspause beträgt schon jetzt in den meisten Fällen zwei Stunden, und ergibt sich diese Zeitdauer schon allein durch das Füttern der Pferde, sollte aber dennoch festgelegt werden.
- 4. Für die im Lastfuhrwerk beschäftigten Personen kann mindestens jeder zweite Sonntag völlig frei gegeben werden, während den übrigen Fuhrwerk beschäftigten mindestens vier Sonntage im Vierteljahr frei gegeben werden sollen.
- 5. Soweit die einzelnen Personen im Lastfuhrwerk an Sonn- und Festtagen beschäftigt werden dürfen, darf sich diese Arbeit nicht über die Dauer von zwei Stunden erstrecken.
- 6. Das Schutzalter der jugendlichen Personen ist auf 18 Jahre festzusetzen.
- 7. Die Fuhrwerkbetriebe sind Inspektionen zu unterstellen, deren Arbeitnehmer aus dem Beruf als Hilfskräfte beigestellt sind.
- 8. Der Vorstand des Deutschen Transportarbeiterverbandes zu Berlin wird beauftragt, diese Forderungen in geeigneter Weise zu vertreten.“

Kempten. Ueber das Gutachten des Reichsgesundheitsamtes referierte der Bevollmächtigte unserer

Zahlstelle in der am 29. November abgehaltenen öffentlichen Transportarbeiter-Versammlung.

Medner schloß die Verhandlungen unseres Verbandes, auf gesetzlichem wie tariflichem Wege eine Verkürzung der Arbeitszeit im Transportgewerbe herbeizuführen. Besonders die Arbeiter im Expeditions- und Fuhrwerk seien schutzlos der Ausbeutung der Unternehmer preisgegeben, wo der starke Arm unserer Organisation insgeheim der Gleichgültigkeit der betreffenden Kollegen nicht eingreifen konnte. Der Referent zerküßte dann das Gutachten der höchsten Auorität auf diesem Gebiete und erläuterte den Anwesenden, was sie von der heutigen Klassenregierung zu erwarten haben, wenn die Arbeiter nicht danach trachten, ihren Forderungen Geltung zu verschaffen. Wenn eine Korporation wie das Reichsgesundheitsamt eine 15stündige Arbeitszeit für das leichtere Fuhrwerk für nicht gesundheitschädlich halte, ja sogar bejäherte, mit der Motivierung, daß die Kutscher dabei sehr alt werden, so nehme es ihn Wunder, meinte Medner, daß die Dividendenhüter und sonstigen Geld- und Lebemänner nicht zu dem ehrsamem Verufe eines Kutschers greifen, zumal dieser Beruf von höchster Stelle als außerordentlich angenehm bezeichnet wurde. Medner geht dann auf die Krankheitslage der Fuhrleute ein und weist statistisch nach, daß sich das Reichsgesundheitsamt durch die Krankheitsliste selbst ins Gesicht geschlagen habe. Wenn die Arbeiter zu solchen Korporationen das bischen Vertrauen noch vollends verlieren, so könne dies niemand wundern. Medner bespricht dann die Existenz der Transportarbeiter, welche durch das vorliegende Gutachten sicher nicht gehoben werde, da die Gesundheit die erste Bedingung für den Arbeiter sei, um überhaupt existieren zu können. Medner forderte die Anwesenden auf für Erhaltung des Transportarbeiter-Verbandes einzutreten, damit wir geschlossen gegen unsere größten Feinde, den Kapitalismus und seine jederzeit hilfswillige Klassenregierung kämpfen zu können. Nach Annahme einer Protestresolution und Vollzug mehrerer Neuaufnahmen wurde nach einem kurzen Schlussworte des Referenten die Versammlung geschlossen.

Protest-Resolution.

„Die heute in der Gewerbehalle tagende öffentliche Transportarbeiter-Versammlung kann sich mit dem Gutachten des Reichsgesundheitsamtes nicht einverstanden erklären.“

Die Versammelten sind der Ansicht, daß eine 15stündige Arbeitszeit nicht nur die Gesundheit, sondern auch das ganze Familienleben zerrütten muß. Die Versammlung beauftragt deshalb den Vorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, an maßgebender Stelle dahin zu wirken, daß auch den im Fuhrwerk beschäftigten Arbeitern durch ein entsprechendes Reichsgesetz eine bedeutend kürzere Arbeitszeit, sowie eine entsprechende Sonntagsruhe gesetzlich gewährleistet wird.“

Leipzig. Die Transportarbeiter nahmen in einer am 30. November tagenden Versammlung Stellung zu dem Gutachten des Reichsgesundheitsamtes und den Vorschlägen des Beirates für Arbeiterstatistik, die gesetzliche Regelung der Arbeitszeit in den gewerblichen Fuhr- und Transportbetrieben betreffend, sowie zu der von der Reichsregierung geplanten Brausteuererhöhung.

Welches lebhafteste Interesse diesen Fragen von den Kollegen entgegengebracht wird, bewies der Massenbesuch der anberaumten Versammlung. War doch der große Saal des Volkshauses, sowie Gallerien und Wühne bis auf den letzten Platz besetzt, so daß Hunderte von Versammlungsteilnehmern keine Sitzgelegenheit mehr finden konnten.

Zum ersten Tagesordnungspunkt sprach der Bevollmächtigte. Der Medner führte aus: Die gesetzliche Regelung der Arbeitszeit in Transport- und Fuhrbetrieben ist eine Frage, die für alle Berufsgruppen des Transportarbeiter-Verbandes von großer Bedeutung ist. Wenn auch dieser oder jener Berufskollege nicht direkt als Geschäftsführer beschäftigt wird, so steht aber so viel fest, daß die Arbeitszeit fast aller im Personen- und Warentransport tätigen Berufskollegen mehr oder weniger durch die Arbeitszeit der Geschäftsführer beeinträchtigt wird, oder auch direkt davon abhängig ist. Weiter ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Berufskollegen, die heute nicht Geschäftsführer sind, nicht wissen können, ob sie nicht durch die ungleichen Verhältnisse, denen jeder Berufskollege unterworfen ist, gezwungen sind, sich als Geschäftsführer durchs Leben schlagen zu müssen. Schon als die jetzigen Transportarbeiter-Verband bildenden Berufsvereine noch lokaler Richtung waren, sind auf Kongressen Anregungen gegeben und Resolutionen angenommen worden, die den Kollegen zur Pflicht machten, statistische Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse der in Transport- und Fuhrbetrieben beschäftigten Kollegen zu veranstalten und das gesammelte Material an das Reichsstatistische Amt einzusenden.

Durch diese wiederholten Anregungen sah sich die Reichsregierung im Jahre 1902 veranlaßt, Erhebungen vorzunehmen, die durch mündliche Vernehmungen direkt Beauftragter, sowie durch eine schriftliche Umfrage an 60 Unternehmer- und 60 Arbeiter-Organisationen im Jahre 1905 vervollständigt wurden. 1907, also erst zwei Jahre später, waren diese dreifachen Erhebungen zum Abschluß gekommen und wurden dem Reichsgesundheitsamt zur Begutachtung überwiesen. Das Gutachten des Reichsgesundheitsamtes, das uns Ende September dieses Jahres bekannt wurde, zeichnet sich durch recht lange Ausführungen und recht wenig praktische Vorschläge aus und enthält Stellen die für den ganzen Beruf beleidigend sind. Klar läßt dieses Gutachten erkennen, daß es auch durch dreifache Erhebungen den Theoretikern nicht möglich gewesen ist, sich in das Berufsleben eines Geschäftsführers hinein-zudenken. Die Vorschläge, die das Reichsgesundheitsamt in seinem Gutachten zur gesetzlichen Regelung

der Arbeitszeit macht, sind fast unter aller Kritik. Erblickt doch dieses Gutachten in einer löstündigen Arbeitszeit noch keine Gefahr für Leben und Gesundheit eines Geschäftsführers und stellt sogar die Behauptung auf, daß es die Langeweile wäre, die den Fahrern des leichten Fuhrwerks Veranlassung zum übermäßigen Alkoholgenuß bietet. Weiß doch jeder Mann, daß der Mensch das Produkt seiner Verhältnisse ist und daß der Fuhrmann abgeschlossen ist von allem, was das Leben erst angenehm macht und veredelt. Lange, unregelmäßige Arbeitszeit, kein Sonntag, geringer Lohn, schlechte Behandlung und schlechte Bekleidung, das sind die Ursachen, die manchen braven Passagier zur Verzweiflung bringen, so daß auch er zum Alkohol, in den fast alle unglücklichen Erbsuchen greift. Nicht viel besser sind die Vorschläge, die der Beirat für Arbeiterstatistik, die eine Mindestruhepause von 9 Stunden pro Tag und noch einige unwesentliche Punkte enthalten. Die Vorschläge beider Hilfskörperschaften enthalten lediglich die Wünsche der Unternehmer, während die Forderungen der Arbeiter vollständig unbeachtet geblieben sind.

In der am den Vortag sich anschließenden Diskussion hob Kollege Marier hervor, daß die Reichsregierung sehr schnell arbeiten kann, wenn es sich darum dreht, Militär- und Flottenvorklagen durchzudrücken, sobald aber Arbeiterforderungen in Betracht kommen, ein wahres Schnecken-tempo zu verzeichnen ist. Folgende Resolution gelangte hierauf zur einstimmigen Annahme:

„Die am 30. November im Volkshaus tagenden Transportarbeiter von Leipzig und Umgegend nehmen Kenntnis von dem Gutachten des Reichsgesundheitsamts und den Vorschlägen des Beirats für Arbeiterstatistik zu der gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit in Transport- und Fuhrbetrieben und nehmen an, daß das Reichsgesundheitsamt nur durch Verleumdung der Tatsachen veranlaßt worden ist, ein derartig den bestehenden Verhältnissen widersprechendes Gutachten abzugeben. Weiter protestieren die Versammelten gegen die Vorschläge des Beirats für Arbeiterstatistik und beauftragen den Zentralvorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Mittel und Wege zu suchen, damit bei den im Reichstage über diese Vorschläge geführten Verhandlungen genügende Klärung besteht, damit der von den deutschen Transportarbeitern seit Jahren geforderte Zehnstundentag endlich Gesetzeskraft erlangt.“

Ueber die von der Reichsregierung geplante Bräufenerhöhung sprach Kollege Keder. Der Referent führte aus, daß nach dem Ausfall der letzten Reichstagswahlen man überall das schöne Lied hören konnte, daß nunmehr der Zeitpunkt gekommen sei, wo auch für die Arbeiter gesorgt werden sollte; bis heute hat aber der Reichstag sich um die Interessen der Arbeiter nicht im geringsten gekümmert, im Gegenteil, denselben nur neue Lasten aufgebürdet. Wie das Vorgehen der Regierung zeigt, soll wiederum eine halbe Milliarde neuer Steuern aus dem Volke herausgeholt werden. Bisher hat die bestehende und herrschende Klasse es immer meisterhaft verstanden, die Lasten auf die arbeitende Bevölkerung in Form von indirekten Steuern abzuwälzen und auch jetzt finden wir dasselbe, soll doch das Bier mit weiteren 100 Millionen neuen Steuern belastet werden. Würde eine derartige Vorlage Gesetzeskraft erhalten, so müßte beispielsweise die Firma Kiebel u. Co., die einen jährlichen Malzverbrauch von 62 234 Doppelzentnern hat, die Summe von 124 860 Mk. Steuern zahlen. Die Folge wäre sein, um den Betrieb aufrecht zu erhalten, die Laiten auf die Gastwirte, die außerdem noch mit der Tabak-, Wein-, Elektrizitäts- und Gassteuer befristet werden, abzuwälzen. Da aber auch die Gastwirte in zahlreichen Versammlungen gegen die weitere Belastung des Bieres sich gewandt haben, so wird es dahin kommen, daß die neuen Steuern wiederum die Konsumenten — das sind meistens Arbeiter — die Beche bezahlen müssen. Die Mehrbelastung des Bieres wird dazu beitragen, daß ein Rückgang im Konsum Platz greift, wodurch dann zahlreiche Existenzen von Berufscollegen vernichtet und das gewaltige Heer der Arbeitslosen um ein bedeutendes noch vermehrt wird. Nachdem Kollege Fischer die gemachten Ausführungen ergänzt hatte, gelangte nachstehende Resolution zur einstimmigen Annahme:

„Die am 30. November im Volkshaus zu Leipzig von mehr als 1500 versammelten Transportarbeiter erheben gegen die von der Reichsregierung geplante Bräufenerhöhung den allerhöchsten Protest. Sollte die verlangte Bräufenerhöhung der Reichstag bewilligen und somit diese Vorlage Gesetzeskraft erlangen, so würden zahlreiche Existenzen von Berufscollegen in der Brauindustrie vernichtet und das Heer der Arbeitslosen um ein bedeutendes noch erhöht. Aus diesem Grunde erwarten die Versammelten von den Vertretern der Arbeiter im Reichstag, daß dieselben alles aufbieten, damit diese Steuerentlastung in den Drus verschwindet. Gleichzeitig versprechen die Versammelten, mit allem Nachdruck auf dem Ausbau der politischen und gewerkschaftlichen Organisation zu arbeiten und dafür zu sorgen, daß die Arbeiterpresse in jeder Proletarierorganisation ihren Einzug hält.“

Mannheim-Ludwigshafen. In einer stark besuchten Versammlung der Sektion Fuhrleute, welche am letzten Sonntag im November tagte und als Protestkundgebung gegen die minderwertigen Zugeständnisse des Beirats für Arbeiterstatistik galt, referierte der Geschäftsführer. Keder führte den Versammelten vor Augen, mit welcher Opferwilligkeit unsere Organisation sich schon über ein Jahrzehnt mit den Arbeitsverhältnissen unserer Berufscollegen befaßt, und daß gerade auf die Linderung von Material, welche von Seiten des Reichs nach Berlin befördert und durch die Organisation an das Reichsstatistische Amt gelangte, die

Regierung sich endlich einmal veranlaßt sah, etwas für den Transportarbeiter zu schaffen.

Wenn die Weihnachtserhebung etwas mager ausgefallen ist, so liegt es daran, daß die Unternehmer mit allen unsauberen Mitteln gegen unsere Bestrebungen gekämpft haben, und auch darin, weil von den Herren am Regierungstisch in Punkt Sozialpolitik überhaupt noch nichts vernünftiges zustande kam. Das wird erst dann kommen, wenn einmal an Stelle der jetzigen Arbeitervertreter sitzen werden.

Es würde sich daher empfehlen, daß unsere Kollegen sich mehr um ihre politische Lage kümmern würden. Das Zugeständnis mit dem löstündigen Arbeitstag beweist am deutlichsten, wie niedrig man den Fuhrmann einschätzt. Dies hat sich der Fuhrmann selbst zuschreiben, weil er sich bis jetzt von seinem Unrecht nicht hat befreien lassen. Folgende Resolution gelangte zur einstimmigen Annahme:

„Die heute im Gewerkschaftshaus tagende, gut besuchte Transportarbeiterversammlung nimmt mit Entschiedenheit von dem Beschlusse des Beirats für Arbeiterstatistik Kenntnis. Die Versammlung protestiert mit aller Entschiedenheit gegen solche ein rückwärtige Sozialreform und muß bereit Zugeständnisse wie den löstündigen Normalarbeitstag, als eine Verhöhnung unseres Berufes und deren traurige Verhältnisse betrachten. Die Versammlung besteht nach wie vor auf den vom Transportarbeiterkongress zu Berlin 1904 gestellten Forderungen. Die Versammlung beauftragt den Vorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, die nötigen Schritte zur Reformierung dieser Gesetzesvorlage einzuleiten. Die Versammlung erwartet von unseren Vertretern im Reichstag, daß dieselben alles daran setzen, damit unsere berechtigten Forderungen Gesetz werden.“

Auch die am gleichen Tage in Ludwigshafen stattgefundenen Protestversammlung befaßte sich mit demselben Thema und gelangte auch die obige Resolution zur einstimmigen Annahme.

Minden. Am Sonnabend den 28. November versammelten sich die hiesigen Transportarbeiter, um Protest zu erheben gegen die vom Beirat für Arbeiterstatistik vorgeschlagene Regelung der Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe. Der Gauleiter hatte das Referat übernommen und entledigte sich seiner Aufgabe in einem etwa 1 1/2 stündigen Vortrage. Ausgehend von der Entwicklung des Transportgewerbes, schilderte Keder die großen Gefahren, die das Transportgewerbe mit sich bringe. In keinem Berufe sei die Unfallhäufigkeit wohl so groß, wie im Transportgewerbe. Dies sei lediglich eine Folge der langen Arbeitszeit. Keder schilderte dann, wie durch die so unendlich lange Arbeitszeit das Familienleben und die Gesundheit der Arbeiter zerstört würde.

Deßhalb sei es unbedingt notwendig, daß dieser Ausbeutung einiegel vorgezogen würde. Sodann ging Keder auf die im Transportgewerbe vorgenommenen Erhebungen ein und zeigte, wach erdrückendes Material dabei zu Tage gefördert worden ist. Dennoch bestreiten unsere Arbeitgeber, daß irgend welche Mängel in den Berufen bestehen. Ebenso hat auch das Reichsgesundheitsamt den eigenartigen Standpunkt vertreten, daß eine gesetzliche Regelung der Verhältnisse nicht notwendig sei.

Sodann ging Keder auf die vom Beirat gemachten Vorschläge ein und bewies, daß diese nur ein Tropfen auf den heißen Stein seien. Von einer Regelung kann da wirklich nicht gesprochen werden.

Das, was hier vorgeschlagen sei, bedeute einen Faustschlag ins Gesicht der Transportarbeiter.

Wir hätten alle Ursache, gegen eine derartige Regelung zu protestieren. Das könne am besten geschehen, wenn ein jeder versuche, den Gedanken der Organisation in die Herzen der uns noch fernstehenden Kollegen zu pflanzen. Wir müssen immer aufs neue den Ruf nach mehr Schutz erheben lassen. Genau dem Grundsatz der Agrarier folgend, müssen wir schreiben, schreiben und abermals schreiben.

Reicher Beifall lohnte den Keder.

Zum Schlusse fand noch folgende Resolution einstimmige Annahme:

„Die am heutigen Tage versammelten Transportarbeiter protestieren entschieden gegen eine derartige Regelung der Arbeitsverhältnisse. Sie können hierin nicht den zur Erhaltung ihrer Gesundheit und des Familienlebens notwendigen Schutz erblicken.“

Die Leitung wurde dann noch beauftragt, diese Resolution dem Zentralvorstande des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes mit der Bitte zu übermitteln, alles zu tun, was im Interesse der Transportarbeiter notwendig ist.

Hierauf erfolgte Schluß der harmonisch verlaufenen Versammlung.

München. Am Samstag den 28. November, abends, beschäftigte sich eine vom Transportarbeiter-Verband einberufene öffentliche Protestversammlung der Fuhrleute und Fuhrleute mit der Tagesordnung: Reichsamt des Innern, Reichsgesundheitsamt und Beirat für Arbeiterstatistik im Dienste des Unternehmertums? Kollege Theodor Eichner referierte über dieses Thema und wies auf die Erhebungen über Arbeitszeit und Arbeitsverhältnisse im Fuhrmannsgewerbe hin, die im Jahre 1902 der Deutsche Transportarbeiter-Verband gepflogen hat. Es hat sich ein sehr trauriges Bild ergeben. Das Reichsgesundheitsamt schickte sich erst bei einer zweiten Erhebung im Jahre 1904 veranlaßt, sich mit diesen Fragen zu befassen und es kam zu dem Schluß, daß nur im Schwerfuhrwerksgewerbe eine Gesundheitschädigung vorhanden sei. Mit einem derartigen Gutachten konnte sich selbst der Beirat für Arbeiterstatistik nicht einverstanden erklären. Das Reichsgesundheitsamt will gewissermaßen die Arbeitszeit verlängern und unterstützt die Unternehmer. Eichner wies dann nach, daß im Fuhrmannsgewerbe jährlich die Hälfte aller Kollegen krank ist.

Der Beirat für Arbeiterstatistik hat nun beschlossen, eine Arbeitszeit von 15 Stunden gesetzlich festzusetzen. Dagegen muß protestiert werden. Nach längerer Diskussion wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die Versammlung nimmt Kenntnis von den Vorschlägen des Beirats für Arbeiterstatistik und protestiert einmütig gegen die Festlegung einer löstündigen Arbeitszeit. Die Versammelten erwarten, daß Bestimmungen erlassen werden, die geeignet sind, Leben und Gesundheit des im Beruf tätigen Arbeiters wirksam zu schützen, und geben sich der Hoffnung hin, daß die maßgebenden Körperschaften im Plenum des Deutschen Reichstages die vom Deutschen Transportarbeiter-Verband bereits unterbreiteten Forderungen verheißungsvoll werden.“

Oppeln. Wir marschieren! Seit ungefähr einem halben Jahre ist hier seitens unseres Verbandes Aufklärungsarbeit geleistet worden. Der Erfolg war ein negativer. Waren doch die Kollegen von Urgrößenpaters Zeiten her gewöhnt, sich nicht als freie Männer, sondern als Menschen zweiter Klasse, die nur zu gehorchen haben, von ihren Arbeitgebern behandelt zu sehen.

Dieses Unterwürfigkeitsgefühl wird noch verstärkt durch die katholischen Sachabteilungen und die Geistlichkeit, die abwechselnd Vergnügen und Unzüge veranstalten, um so die trostlose Lage der Arbeiter mit bunten Fittlern zuzudecken, im übrigen aber auf das Jenenseits verweisen.

Die ersten Versammlungen waren ziemlich gut besucht, es traten auch einige Kollegen dem Verbande bei, aber schon die nächsten Versammlungen zeigten, daß die Maulwürfe in der Zwischenzeit an der Arbeit waren, die Kollegen vom Verbands abzuwenden. Hinzu kam noch, daß einige Kollegen ihr Geld gar zu sehr im Alkohol vergaßen wollten und dadurch in einer der vorletzten Versammlungen Störungen hervorriefen, wodurch wieder die besseren Elemente ausgeschlossen wurden.

Bei der Agitation wurde auch mit den Kollegen Sandoßschiffen Fühlung genommen. Leider zeigte es sich, daß auch diese Kollegen nicht vollkommen einig waren, und so mochte auch von diesen zuerst keiner beitreten. Anders war es in der Versammlung vom 24. November, die sehr gut besucht war. Da war ein anderer Geist vorhanden.

Der Referent zeigte in seinem Vortrage über Arbeitslöhne, Zölle und indirekte Steuern den Unterschied, wie die Löhne in Oppeln in einem halben Menschenalter nur eine geringfügige Steigerung erfahren haben, daß dem gegenüber aber eine fortgesetzte Verteuerung der notwendigen Lebensmittel und Bekleidungsgegenstände (zirka 50 Prozent) durch Zölle und indirekte Steuern stattgefunden habe. Die Arbeiter wurden immer mehr gezwungen, den Hungerleuten enger zu schnallen, d. h. schlechter zu essen, zu trinken und zu wohnen zc. Gleichmütig und früher Tod sei die Folge. Das dürfe nicht geschehen. Jeder vernünftige Arbeiter müsse für eine bessere Lebenslage kämpfen. Der einzelne ist zu schwach, er muß sich organisieren. Der Verband wird den Kollegen zu ihrem Recht verhelfen.

In der Diskussion gab auch ein Rahnbesitzer sein Einverständnis zu diesem Vortrage. Er forderte die Kollegen Sandoßschiffer auf, dem Verbande beizutreten, er würde es auch tun. Dieser Aufforderung kam eine Anzahl nach. Da noch eine größere Anzahl später eintreten wollte, wurde die nächste Versammlung für den 8. Dezember anberaumt, um eventuell bald die Bahnhalle zu gründen.

Die Versammlung am 8. Dezember war ziemlich gut besucht. Nach einem Referat: „Was bietet der Transportarbeiter-Verband seinen Mitglieder?“ ließen sich wieder einige Kollegen einschreiben.

Es wurde nunmehr zur Bildung der Ortsverwaltung geschritten, aber vorläufig davon abgesehen, einen größeren Personenkreis in diese zu wählen. Zum Vorsitzenden wurde Kollege Max Fleckner, Zweigstraße 23, I., zum Kassierer Kollege Paul Harris, Zweigstraße 10, gewählt.

Kollegen! Die Zahlstelle ist nunmehr geglättet. Eure Pflicht ist es nun, derselben immer mehr Mitglieder zuzuführen. Diejenigen, die bis jetzt abseits am Wege standen, anzuklären und für den Verband zu gewinnen suchen. Das gilt für die Kollegen Sandoßschiffer, für die Kollegen aus der Expeditionsbranche, wie für alle anderen.

Die Kollegen Expeditionsleute und Arbeiter, die tagaus, tagein im Schweiß ihres Angesichts für einen äußerst geringen Lohn arbeiten, sollten sich endlich aufraffen und ihre elende Lage erkennen. Poehnd auf ihre Arbeitskraft und ihren Marnesmut sollten sie — trotz Freibier und Gratisschnaps — sich dem Verbande anschließen, um auch ihrerseits für bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse beizutragen.

Den Kollegen Sandoßschiffen, die dem Verbande noch nicht angehören, rufen wir zu: „Sinein in den Verband! — Keiner fehlt! Auch die Herren Rahnbesitzer müssen sich anschließen. Gerade in ihrem Berufe gibt es soviel Mängel und Mängelstände — wie die Konkurrenz des städtischen Waggerbetriebes, Beschädigung während des Hochwassers zc. — zu beseitigen, die nur durch eine geschlossene Einheit erreicht werden kann. **W o r t a r t i s i m m e r, r i c h t i g u n g**“

Reine. Am Sonntag, den 30. November, fand eine Protestversammlung gegen die Beschlüsse des Beirats für Arbeiterstatistik betreffs Regelung der Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe statt. In einem etwa 1 1/2 stündigen Referate führte der Gauleiter zunächst den Anwesenden die Notwendigkeit der gesetzlichen Regelung der Arbeitsverhältnisse vor Augen. Keder berührte dann weiter die gepflogenen Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse in unserem Gewerbe und wie hierdurch geradezu erbärmliche

Verhältnisse zu Tage gefördert seien. Von unseren Unternehmern wird ja stets bestritten, daß irgend welche Mißstände vorhanden seien und doch ist die Ausbeutung in unserem Verufe gerade am größten. Redner beweist dann weiter, wie die vollen „Kompottschüsseln“ der deutschen Arbeiter aussehen. In punkto Sozialpolitik geht es bei uns im Schnecken tempo vorwärts, doch dieses ist den Scharfmachern noch zu schnell. Ihre Forderungen kennt keine Grenzen. In seinen weiteren Ausführungen beweist Redner dann weiter, daß die gemachten Vorschläge so viel wie nichts bedeuten. Nur das, was der erste deutsche Transportarbeiter-Kongreß als Forderung aufgestellt, sei das Mindeste, was wir verlangen müßten. Geradezu verwunderlich sei es, daß das Reichsgesundheitsamt ein gesetzliches Eingreifen nicht für erforderlich hält. Demgegenüber mußten die Transportarbeiter nach dem Grundgeden der Agrarier schreien, schreien und abermals schreien. Sie dürfen nicht ruhen, bis ihre nur allzu berechtigten Forderungen bewilligt sind.

Mit der Aufforderung, in gewerkschaftlicher und politischer Beziehung immer mehr für Aufklärung zu sorgen, schloß Redner seine beifällig aufgenommenen Ausführungen.

Folgende Resolution fand einstimmige Annahme:

„Die am 30. November bei Schumacher tagende Protestversammlung nimmt mit Entrüstung Kenntnis von der vorgeschlagenen Regelung der Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe. Sie kann nicht anerkennen, daß hierdurch Leben und Gesundheit der Transportarbeiter in genügender Weise geschützt werden. Sie schließt sich vielmehr vollinhaltlich den Forderungen des ersten Deutschen Transportarbeiter-Kongresses an. Die Versammlung beauftragt das Bureau, den Zentralvorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes mit der weiteren Vertretung ihrer Interessen.“

Speyer. Eine Protestversammlung, welche am 6. Dezember stattfand, hat auf den ungenügenden Vorschlag des Vertrats für Arbeiterstatistik folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute im Lokal „Storchenteller“ tagende Versammlung der Transportarbeiter erhebt den schärfsten Protest gegen die minimalen Zugeständnisse, welche der Ver. rat für Arbeiterstatistik dem Führeramt zuteil werden läßt. Insbesondere gibt sich die Versammlung mit dem vorgeschlagenen Arbeitstag von 15 Stunden absolut nicht zufrieden. Die Versammlung betrachtet den auf dem Transportarbeiterkongreß zu Berlin 1904 gemachten Vorschlag als einzig und allein dasjenige, was zur sozialen Hebung des Fuhrmannsberufes erforderlich ist usw. Die Versammlung beauftragt den Vorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, sofort die nötigen Vorkehrungen zu treffen, damit eine Reformierung des Vorschlages des Vertrates herbeigeführt wird.“

Dieselbe Resolution wurde auch in gut besuchten Versammlungen in Kaiserlautern sowie A u s t a d t einstimmig angenommen.

Oeffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Diebenhofen. Als wir unsere Zahlstelle resp. Verwaltung hier gründeten, waren Unternehmer und Polizei nicht sehr erfreut und aulerhand Schwierigkeiten, welche uns in den Weg gelegt wurden, zeigten das „Wohlvollen“ dieser Faktoren uns gegenüber. Jedoch bald ließ man uns in Ruhe und der Sommer verlief ungestört. Die Arbeitszeit unserer Kollegen — 16 bis 18 Stunden pro Tag — hat jedenfalls die Herren Unternehmer veranlaßt, über den Sommer ruhig zu sein und die Leute nicht zum Streit zu reizen. Jetzt aber soll es anders werden. Die Prinzipale haben sich vereinigt und hoffen den „kommenden Streit“ dadurch abzuwehren, indem sie die Kollegen noch schlechter behandeln wie bisher, die Arbeitszeit noch intensiver auslasten und auch Entlassungen der „Agitatoren“ und „Seher“, vornehmen. Allen voran geht auch jetzt noch die Firma Bing. Am 9. November stellte diese Firma plötzlich neues Personal ein, entließ das alte und erklärte, solange sie im Verande seien, wäre keine Arbeit für sie da. Auf diese Weise flogen fünf Kollegen aus Pfalzer. Wenn nun aber diese Firma glaubt, daß sie jetzt dem „Nebel“ entronnen sei, so irt sie gewaltig. Die Zeit der Krise geht auch vorüber und dann werden die Kollegen ein Wort zu reden haben. Auf jeden Fall können wir konstatieren, daß die gesamten Kollegen auf diesen Schlag gefaßt wären — und dementsprechend ist das Ziel der Unternehmer nicht erreicht worden. Gerade diese Entlassungen haben den Kollegen gezeigt, daß sie mehr wie bisher zusammenhalten müssen und festerlichst haben sie sich versprochen, nimmere mit aller Macht daran zu gehen, um auch den letzten Kollegen für die Organisation zu gewinnen. Damit haben die Herren Unternehmer sich wieder als der Teil erwiesen, der das Böse will und doch das Gute schafft. Noch auf eins wollen wir aufmerksam machen. Neben schlechter Behandlung besteht auch hier bei einzelnen Firmen noch die Prügelstrafe. Hauptsächlich bei Stoffe und Sturz. Ergüsse aus dem Schimpfwörterlexikon, wie Lump, Tagedieb, Säufser, Vagabund, Hindvieh und sonstige Kraft- und E a t - ausdrücke sind als humane Handlungen anzusehen. Anders die Prügelstrafe. Wer sich nicht fügt, erhält Prügel und das versteht, einer der Herren, welcher schon als Korporal seine Tätigkeit verrichtet hat, ausgezeichnet. Aber auch hier hilft nur das Zusammenhalten. Darum hinein in den Verband!

Leipzig. In einer am 27. November tagenden Mitgliederversammlung sprach Genosse Schrörs über: „Zur Geschichte des feudalen Junkertums“. In seinem

Vortrag zeigte der Referent, wie die Edelsten und Besten der Nation jahrhundertlang das Volk beraubt und geplündert haben. Wie diese Ritter und Barone das von den Slaven zurückeroberte Land, nämlich der Elbe und nördlich des Erz- und Riesengebirges gelegen, germanisiert, beraubt und gebrandschatzt haben, lehrt uns die Geschichte. Dieses zurückeroberte Land verteilten sie an die herbeigezogenen fränkischen, sächsischen und friesischen Kolonisten. Solange sie die ihnen auferlegten Lasten und Steuern zahlten, galten sie als erbliche Besitzer dieser Bauerngüter. Die Rechte der adeligen Gutsherren bestanden in der Einziehung der Leistungen und dem Mißbrauch der Brach- und Stoppelweide und dem Ueberfluß des Ertrages der Waldungen und der Fischerei. Gleichzeitig führten die „Gründer“ dieser Dörfer den Vorstoß in den Versammlungen der Dorfgemeinschaften, die alle freie Männer waren. Diese Verhältnisse waren erträglicher als die der westdeutschen Bauern. Mit dem steigenden Geldbedürfnis, dem zunehmenden Luxus dieser feudalen Beutebesitzer im 14. und 15. Jahrhundert begann die Enteignung und Entrechtung dieser „freien“ Bauern. Die Leibeigenschaft wurde eingeführt und durch das römische Recht wurden sie den römischen Sklaven gleichgestellt. Diese Bauern mußten den Gutsherren Fronen, Spann- und Handdienste leisten, so oft sie es verlangten, ob ihre Felder und Saaten dabei verderben, kümmerte diese „edlen“ und „gottesfürchtigen“ Menschenkinder nicht. Den Tag, an welchem der preussische Staat bei Jena und Auerstädt zertrümmert wurde, den 14. November 1806 und den 18. März 1848, können die deutschen Bauern als die Tage ihrer Befreiung feiern. Aufgabe der Arbeiterschaft muß es sein, auch den letzten Rest des feudalen Staates zu zertrümmern, dies jedoch kann sie nur durch gute und straffe politische und gewerkschaftliche Organisation. Unter gewerkschaftlichem Ersuche Kollege Sängerkant, dafür Sorge zu tragen, daß zum Ausdruck gebracht wird, daß die Gehilfenführer nicht länger gewillt sind, 13 bis 15 Stunden täglich zu fronden. Kollege Bumschich verwies auf die Organisation der Zeitungs- und Semmelträgerinnen und erwartete, daß kein Kollege von einer unorganisierten Austrägerin sich bedienen läßt.

Lebnitz-Neustadt. Für den Bezirk fand am 28. November eine öffentliche Versammlung statt. Arbeitersekretär Wente sprach über: „Die wirtschaftliche Krise und deren Folgen für die Arbeiterschaft“. Der Referent entledigte sich seiner Aufgabe in trefflicher Weise und erzielte am Schluß seiner lehrreichen Ausführungen lebhaften Beifall.

Ein Redner kommt noch auf den Ablauf des Lohnkampfes zu sprechen und ermahnte alle Kollegen zu zahlreichem Besuch der Versammlungen.

Hierauf wird mitgeteilt, daß die Versammlung von 42 Kollegen besucht ist, wohl ist in dieser Versammlung ein besserer Besuch zu verzeichnen als sonst. Trotzdem aber fehlt noch ein bedeutender Teil der Verbandskollegen.

Ein Kollege fordert die Versammelten auf, soweit sie noch nicht politisch organisiert sind und die Parteipresse noch nicht abonniert haben, das Versäumte recht bald nachzuholen.

Nachdem werden noch einige geschäftliche Angelegenheiten erledigt und die Versammlung mit auferhebenden Worten des Vorsitzenden geschlossen.

Posen. In der am 22. November stattgefundenen Versammlung des Transportarbeiter-Verbandes wurde zunächst durch Erheben von den Eigen das Ansehen der in Radobd verunglückten Bergarbeiter geehrt. Sodann, nach dem Vortrage des Kollegen Studzies, wurde folgende Resolution angenommen: „Die heute am 22. November im Lokale Posener Vereinskassen versammelten Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter konstatieren, daß sie mit den Vorschlägen des Vertrats für Arbeiterstatistik, als vollständig unzureichend, nicht einverstanden sind, da dieselben nicht genügend Sicherheit gegen die Ausbeutungsindignität der Transportarbeiter bieten, sie verlangen vielmehr Berücksichtigung der auf dem Transportarbeiter-Kongreß 1905 gefaßten Beschlüsse und beauftragen den Vorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, mit Wahrnehmung ihrer Interessen und Geltendmachung derselben bei den dafür in Betracht kommenden gesetzgebenden Körperschaften, damit auch im Transportgewerbe endlich überall menschenwürdiger Arbeitsverhältnisse geschaffen werden und der Ausbeutungsgeist der Unternehmer ein Riegel vorgeschoben wird, um dadurch auch mehr Gesundheitsschutz für die Transportarbeiter zu erreichen.“

Die Versammlung war gut besucht. An der Diskussion über den Vortrag beteiligten sich die Kollegen: Nerwal, Szymachowicz, Baje, Mitolajczak, Häusler, welche sich alle im Sinne des Referenten aussprachen. Einige Kollegen ließen sich noch aufnehmen.

Allgemeines.

Mühlhausen i. Gl. Das neue Vereinsgesetz scheint die vorussisch-elsässische Polizei noch immer nicht kapieren zu können, oder auch, sie kann von dem alten, liebgewordenen Gebrauch der Bevormundung nicht lassen. Zur Erörterung über die Erhebungen im Transportgewerbe resp. über die Vorschläge des Vertrats für Arbeiterstatistik hatte unser Verband eine Versammlung auf den 30. November in das Lokal „zur Sonne“ einberufen. Die Tagesordnung lautete: „Was bietet

die Regierung den Transportarbeitern?“ In diesem Titel vermutete die Polizei jedenfalls eine politische Versammlung und so entsandte sie denn einen Kommissar und einen Schutzmann, beide in Uniform, zur Ueberwachung. Da sich die Versammlungsleiter bei ihrer unmäßig langen Arbeitszeit nur langsam einfanden, schien dem Kommissar die Zeit lang zu werden. Er wendete sich deshalb in echt preussischem Klammersenton an den Referenten mit der Frage: „Nun Leute, wann fangen wir denn an?“, womit er sich allerdings eine gründliche Abfuhr holte, denn es wurde ihm gesagt, daß ihm dies gar nichts angehe. Mit den Worten: „Ja, ja, ich weiß!“, sagte sich dann der Herr auf seine Hofen, der Dinge harrend, die da kommen sollten. Für die Versammlungsleitung war es von Anfang klar, daß die Polizei nichts in der Versammlung zu suchen habe und man einigte sich dahin: Die Polizei muß heraus, selbst auf die Gefahr hin, daß die Versammlung aufgelöst wird. Arbeitersekretär Genosse Wity eröffnete die Versammlung und forderte die Polizei auf, das Lokal zu verlassen, auch verweigerte er einen angemessenen Platz, den die Herren in angeborener Bescheidenheit schon eingenommen hatten. Der Kommissar verließ sich auf den Auftrag von seiner Behörde und erklärte zu bleiben, während der Versammlungsleiter auf seiner Forderung bestand, worauf die Versammlung vom Polizeikommissar als aufgelöst erklärt wurde. Legte schon das Aufstehen dieses Herrn bei den Versammelten verschiedene Vermutungen nahe, so wurden diese noch mehr bestärkt, als sich der Herr erlaubte, in ein Nebenzimmer nachzubringen, in welches sich ein Teil der Versammlungsleiter begab. Ein Glück war es jedenfalls, daß die zur Versammlung Erschienenen nichtern waren, im andern Falle hätte der Herr vielleicht Gelegenheit bekommen, sich wie bei der Wahldemonstration zu betätigen, wo er mit der blanken Klinge hantierte. Der Zweck der Versammlung war momentan vereitelt, aber wir glauben nicht, daß das Vorgehen der Polizei unserer Sache geschadet hat, sind aber versucht, das Gegenteil anzunehmen, wie eine weitere Versammlung mit dem gleichen Thema beweisen wird. Jedenfalls ist aus dem oben Gesagten ersichtlich, daß die Polizei trotz Gesetz und Erklärung der Regierungsvorreiber, macht, wie sie will; die Polizei ist eben in Preußen-Deutschland allmächtig

Mitteilungen des Vorstandes.

Der diesmaligen Zeitungsabendung fügen wir nachstehend verzeichnete Formulare bei, um deren gewissenhafte Ausfüllung und pünktliche Zusendung an den Unterzeichneten wir in Anbetracht des Abschusses der Geschäftsperiode und der daraus resultierenden umfangreichen Arbeiten besonders dringend bitten:

Abrechnungs- und Tätigkeitsberichte für die Ortsverwaltungen. Parte vom Kaiserl. Statistischem Amt.

Fragebogen für Arbeitsnachweise, an diejenigen Ortsverwaltungen, welche Arbeitsnachweise haben.

Fragebogen betreffs ab- und zureisender Mitglieder.

Fragebogen betreffs Branchenzugehörigkeit und Eintrittsjahr der Mitglieder.

Ferner ersuchen wir die Ortsverwaltungen, etwaige an Behörden gemachten Eingaben nebst den darauf erfolgten Antworten umgehend einzusenden.

Neue Verwaltungsstellen wurden gegründet: In D y p e l n am 8. Dezember 1908. Bevollmächtigter: Max Flechtner, Zweigstr. 23, I; Kassierer: Paul Harnis, Zweigstr. 10. — In O b e r h a u s e n (Scheibprobing) am 10. Dezember 1908. Bevollmächtigter: Karl Billmeyer, Goebenstr. 103; Kassierer: Heinrich Conrad, Marktstr. 109, II.

Verloren gegangen ist das Mitgliederbuch des Kollegen Julius Zimmer, Spt.-Nr. 150 405 der Verwaltungsstelle Dresden, eingetretten daselbst am 2. Oktober 1907. Falls dieses auch gefunden oder vorgezogen wird, ist es an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3 Abs. 7a des Verbandsstatuts die nachstehend verzeichneten Mitglieder: In B r a u d e n b u r g: Franz Bährken, Spt.-Nr. 13 813 (alte Nummer). In S a n n o v e r (famlich wegen Streikbruchs): August Heinrichs, Spt.-Nr. 175 578; Georg Holz Müller, Spt.-Nr. 175 228; August D e n i n g, Spt.-Nr. 175 503; Hermann O h l e n d o r f, Spt.-Nr. 175 244; Emil S t e n g e l, Spt.-Nr. 175 777; Karl W i c k e, Spt.-Nr. 175 482.

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.

NB. Alle den Verband und die Agitation betreffenden Schriftstücke sind an obige Adresse zu richten. Alle Gelder sind an den Hauptkassierer, Kollegen Carl K a f f e r, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., einzusenden.

Verantwortl. Redakteur: Emil Riesel, Pichlerberg. Verlag der Buchbldg. „Courier“, D. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.